Handbuch

40800 | Fahrdienstvorschrift; Richtlinien 408.0051 - 0056, 408.01 - 06 und 408.48

Version 10.0 - Gültig ab 13.12.2026

Inhalt

Zusammenfassung
Bezogen auf die DB InfraGO AG gilt dieses Regelwerk nur für den Geschäftsbereich Fahrweg.

Änderungshinweise
Siehe Erläuterungen zur Aktualisierung 1 zur Richtlinienfamilie 408 als Bestandteil des Handbuchs 40800 (gültig ab 13.12.2026). Die Erläuterungen befinden sich hinter den Regelungen am Ende des Handbuchs.

Regelwerkseigenschaften

Hauptgruppe
Bahnbetrieb

Untergruppe
Fahrdienstvorschrift

Herausgeber
DB InfraGO AG

Geltungsbereich
DB InfraGO AG

Einschränkung der Geltung nach Rechtsraum
Keine Einschränkung

Zielgruppe
Führungskräfte, Betrieb/Produktion, Berufsausbildung/-akademie

Fachautor
Ulrich Häffner (V.IWB 31) | EVI Link
Email: ulrich.haeffner@deutschebahn.com

Regelwerksverantwortung
V.IWB - Betrieb

Geschäftsführungsverantwortung
V.IWB 31 - Grundlagen und Verfahren Bahnbetrieb

Regelwerk in der KRWD

Die aktuelle Version dieses Regelwerks finden Sie in der Konzernregelwerksdatenbank (KRWD) - aufrufen.

Lokal gespeicherte Dokumente und Ausdrucke könnten veraltet sein.

DB-intern / DB-internal

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

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

Zielgruppen, für welche dieses Handbuch erarbeitet wurde:

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

Impressum

Chefanwender

DB InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg
V.IWB 31
Ulrich Häffner
Adam Riese-Straße 11-13
60327 Frankfurt am Main
Kontakt: info408@deutschebahn.com

Inhaltsverzeichnis

Richtliniennummer	Titel	Gültig ab
408.0051	Grundsätze; Aufbau und Zweck	13.12.2026
408.0054	Grundsätze; Abkürzungen	13.12.2026
408.0055	Grundsätze; Begriffe	13.12.2026
408.0056	Grundsätze; Kommunikation	13.12.2026
408.0101	Züge fahren; Zusätzliche oder abweichende Regeln	14.12.2025
408.0101A01	Züge fahren; Verkehrstage	13.12.2026
408.0101A02	Züge fahren; Gültigkeit der Richtlinien für Mitarbeiter	13.12.2026
408.0111	Züge fahren; Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich	14.12.2025
408.0131	Züge fahren; Grundstellung der Weichen, Umstellverbot, Umstellen	14.12.2025
408.0203	Züge fahren; Vorgänge, Aufträge und Meldungen nachweisen	14.12.2025
408.0203V11	Züge fahren; Vordruck Zugmeldebuch für eingleisige Strecken	14.12.2025
408.0203V21	Züge fahren; Vordruck Zugmeldebuch für zweigleisige Strecken	14.12.2025
408.0203V31	Züge fahren; Vordruck Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken; Gemeinschaftsstrecke liegt links	14.12.2025
408.0203V33	Züge fahren; Vordruck Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken; Gemeinschaftsstrecke liegt rechts	14.12.2025
408.0203V41	Züge fahren; Vordruck Fernsprechbuch	14.12.2025
408.0211	Züge fahren; Fahrordnung im Bahnhof	13.12.2026
408.0212	Züge fahren; Fahrordnung auf der freien Strecke	14.12.2025
408.0221	Züge fahren; Zugmeldungen	13.12.2026
408.0231	Züge fahren; Fahrweg prüfen	13.12.2026
408.0232	Züge fahren; Fahrweg sichern	14.12.2025
408.0233	Züge fahren; Fahrweg prüfen und sichern - Mitarbeiter, Melden, Nachweis	14.12.2025
408.0241	Züge fahren; Räumungsprüfung - Allgemeines	14.12.2025
408.0242	Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken ohne Streckenblock	14.12.2025
408.0243	Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock	14.12.2025
408.0244	Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; automatischer Streckenblock	13.12.2026
408.0245	Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Selbstblock ohne ESTW	13.12.2026
408.0246	Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Zentralblock ohne ESTW	13.12.2026
408.0247	Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Selbstblock im ESTW	13.12.2026
408.0248	Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Zentralblock im ESTW	13.12.2026
408.0251	Züge fahren; Hauptsignale bedienen	13.12.2026
408.0261	Züge fahren; Zugfahrten durchführen	13.12.2026
408.0262	Züge fahren; Züge beobachten	14.12.2025
408.0301	Züge fahren; Nicht ausreichende Ortskenntnis	14.12.2025
408.0321	Züge fahren; Zug vorbereiten	14.12.2025
408.0331	Züge fahren; Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof	13.12.2026
408.0351	Züge fahren; Abstellen melden	14.12.2025
408.0401	Züge fahren; Anordnungen über den Zugverkehr	13.12.2026
408.0401V01	Züge fahren; Vordruck Anordnungen über den Zugverkehr	14.12.2025
408.0402	Züge fahren; Merkhinweise anbringen bzw. eingeben	13.12.2026

Richtliniennummer	Titel	Gültig ab
408.0403	Züge fahren; Sperren anbringen bzw. eingeben	13.12.2026
408.0411	Züge fahren; Befehle	13.12.2026
408.0411A01	Ausfüllanleitung Befehle 1 - 9 und 21 - 95	13.12.2026
408.0411A02	Diktat eines Befehls	13.12.2026
408.0411V01	Züge fahren; Vordruck Befehle	13.12.2026
408.0411V02	Vordruck; Übermittlungsnachweis für diktierte Befehle mit gleichem Inhalt	13.12.2026
408.0412	Züge fahren; Digitaler Befehl	13.12.2026
408.0421	Züge fahren; Blockstellen, Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen	13.12.2026
408.0423	Züge fahren; Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen	13.12.2026
408.0431	Züge fahren; Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten oder Ausfall von Zügen	13.12.2026
408.0435	Züge fahren; Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen	13.12.2026
408.0441	Züge fahren; Nachschieben - nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug	13.12.2026
408.0445	Züge fahren; Geschobene Züge	13.12.2026
408.0451	Züge fahren; Geschwindigkeiten im Einfahrgleis beschränken, Einfahrweg begrenzen	14.12.2025
408.0452	Züge fahren; Fahrplanhalt ausfallen lassen	13.12.2026
408.0453	Züge fahren; Ausfahrt verhindert	14.12.2025
408.0454	Züge fahren; Wechsel der ETCS-Betriebsart	14.12.2025
408.0455	Züge fahren; Zugfahrten mit besonderem Auftrag zulassen	13.12.2026
408.0458	Züge fahren; Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen	13.12.2026
408.0461	Züge fahren; Vom Fahrplan für Zugmeldestellen abweichen	14.12.2025
408.0462	Züge fahren; Von der Fahrordnung der freien Strecke abweichen	14.12.2025
408.0463	Züge fahren; Auf dem Gegengleis fahren	13.12.2026
408.0471	Züge fahren; Gleise sperren	13.12.2026
408.0474	Züge fahren; Oberleitung ausgeschaltet oder gestört	13.12.2026
408.0475	Züge fahren; Arbeiten an technischen Einrichtungen	13.12.2026
408.0481	Züge fahren; Sperrfahrten durchführen	13.12.2026
408.0485	Züge fahren; Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit durchführen	14.12.2025
408.0487	Züge fahren; Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock durchführen	13.12.2026
408.0487V01	Züge fahren; Vordruck Zugmeldebuch für Strecken mit Stichstreckenblock	14.12.2025
408.0487V02	Züge fahren; Vordruck Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock Fahrdienstleiter	14.12.2025
408.0488	Züge fahren; Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt	13.12.2026
408.0491	Züge fahren; Reisende sichern	14.12.2025
408.0492	Züge fahren; Sonstige Besonderheiten	13.12.2026
408.0493	Züge fahren; Mehrkrafttriebfahrzeuge - Traktionsartwechsel während der Fahrt; Akku laden während planmäßigem Halt	13.12.2026
408.0501	Züge fahren; Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt	14.12.2025
408.0521	Züge fahren; Anhalten vor der Signal-Zugschlussstelle	13.12.2026
408.0531	Züge fahren; Unzulässiges Vorbeifahren; Wechsel in ETCS-Betriebsart TR; Zwangs-bremsung durch Zugbeeinflussung in bestimmten Situationen	14.12.2025
408.0541	Züge fahren; Gefahrdrohende Umstände	14.12.2025
408.0551	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Signalen an Zügen	13.12.2026
408.0552	Züge fahren; Offene Türen	14.12.2025
408.0553	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen oder Ladungen	14.12.2025
408.0554	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer im Zug	14.12.2025
408.0561	Züge fahren; Verminderter Reibwert	14.12.2025
408.0571	Züge fahren; Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass	13.12.2026
408.0572	Züge fahren; Zug zurücksetzen	13.12.2026
408.0581	Züge fahren; Verhalten bei Gefahr	14.12.2025

Richtliniennummer	Titel	Gültig ab
408.0581A01	Züge fahren; Handlungsanweisung Personen im/am Gleis	13.12.2026
408.0591	Züge fahren; Sonstige Unregelmäßigkeit im Bahnbetrieb	14.12.2025
408.0601	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Flankenschutzeinrichtungen, Weichen, Gleissperren, Riegeln	13.12.2026
408.0611	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Signalen	13.12.2026
408.0621	Züge fahren; Einrichtungen des Bahnhofsblocks gestört	14.12.2025
408.0622	Züge fahren; Einrichtungen des Streckenblocks gestört	13.12.2026
408.0625	Züge fahren; Gleisfreimeldeanlagen im Bahnhof oder in einer Abzweigstelle gestört	13.12.2026
408.0631	Züge fahren; Verständigung zwischen Zugfolgestellen völlig gestört	14.12.2025
408.0632	Züge fahren; Warnen von Reisenden auf dem Bahnsteig nicht möglich	14.12.2025
408.0633	Züge fahren; Reisendeninformation bei Ausfall der dynamischen Schriftanzeiger (DSA) nicht möglich	14.12.2025
408.0641	Züge fahren; Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen und Bahnübergängen ohne technische Sicherung	13.12.2026
408.0651	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - PZB	13.12.2026
408.0652	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - LZB	14.12.2025
408.0653	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – ETCS-Level 2	13.12.2026
408.0654	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – ETCS-Level 1 LS	13.12.2026
408.4801	Rangieren; Zusätzliche oder abweichende Regeln	13.12.2026
408.4801A01	Rangieren; Verkehrstage	13.12.2026
408.4801A02	Rangieren; Gültigkeit der Richtlinien für Mitarbeiter	14.12.2025
408.4802	Rangieren; Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich	14.12.2025
408.4811	Rangieren; Allgemeines	14.12.2025
408.4812	Rangieren; Besonderheiten	14.12.2025
408.4813	Rangieren; Vorbereiten	13.12.2026
408.4814	Rangieren; Durchführen - Regelfall	14.12.2025
408.4815	Rangieren; Durchführen - Weichen, Gleissperren, Signale	13.12.2026
408.4816	Rangieren; Durchführen - Übergänge sichern	14.12.2025
408.4817	Rangieren; Durchführen - Ladestellen oder Umschlaggleise bedienen	14.12.2025
408.4818	Rangieren; Durchführen - Abstoßen und Ablaufen	14.12.2025
408.4821	Rangieren; Fahrzeuge aufhalten	14.12.2025
408.4831	Rangieren; Fahrzeuge abstellen und festlegen	14.12.2025
408.4841	Rangieren; Hauptgleise	13.12.2026
408.4851	Rangieren; Gleise sperren, Oberleitung ausgeschaltet oder gestört	13.12.2026
	Erläuterungen Aktualisierung 1 Grundsatzrichtlinien	
	Erläuterungen Neuherausgabe Grundsatzrichtlinien	
	Erläuterungen Aktualisierung 1 Richtliniengruppe 408.01-06	
	Erläuterungen Neuherausgabe Richtliniengruppe 408.01-06	
	Erläuterungen Aktualisierung 1 Richtliniengruppe 408. 408.48	
	Erläuterungen Neuherausgabe Richtliniengruppe 408.48	

Verzeichnis der Aktualisierungen

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Aktualisierung eingearbeitet (Namenszeichen/Tag)
1	Handbuch 40800	14.12.2025	Neuherausgabe	
2	Handbuch 40800	13.12.2026	Aktualisierung 1	Ra/20.01.2026

❑

* 1 Zweck und Zielgruppe

* Zweck:

Die Richtlinien der Fahrdienstvorschrift haben verschiedene Anwendergruppen, deren jeweilige Regeln im direkten Zusammenhang zueinander stehen. Das Verstehen dieser Zusammenhänge erhöht das Verständnis und die Handlungssicherheit im Bahnbetrieb.

Zielgruppe:

- Mitarbeiter, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen
- Mitarbeiter, die Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben wahrnehmen
- Mitarbeiter, die Ausbildungen im Bahnbetrieb durchführen

2 Regelung

2.1 Aufbau der Fahrdienstvorschrift

Die Fahrdienstvorschrift besteht aus einzelnen Richtlinien, die zu Handbüchern zusammengesetzt werden. Die Nummerierung der Richtlinien gibt ihre thematische Zugehörigkeit wieder. Für verschiedenen Anwendergruppen werden Richtlinien in verschiedenen Handbüchern zusammengefasst.

* *

Richtliniengruppen	**Richtliniennummer**	**Geltungsbereich**
Grundsätze	408.0051 bis 408.0056	Fdl, Ww, Tf, andere Mitarbeiter im Bahnbetrieb
Regeln Bediener	408.0101 bis 408.0653	Fdl, Ww
Planung Streckenbuch EIU	408.1101 bis 408.1653	Mitarbeiter, die mit der Erstellung des Streckenbuchs EIU beauftragt sind
Regeln Tf	408.2101 bis 408.2721	Tf
Planung Streckenbuch EVU	408.3101 bis 408.3691	Mitarbeiter, die mit der Erstellung der Zuarbeit des Streckenbuchs EVU beauftragt sind
Rangieren	408.4801 bis 408.4851	Fdl, Ww, Tf, andere Mitarbeiter im Bahnbetrieb
Planung örtliche Zusätze fürs Rangieren	408.5801 bis 408.5851	Mitarbeiter, die mit der Erstellung Zuarbeit der örtlichen Zusätze beauftragt sind

2.2 Handbücher

Nummer des Handbuchs	Umfang	Zielgruppe	
40800	Grundsätze, Regeln Bediener, Rangieren	Operatives Betriebspersonal EIU	
40803	Zusätze für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin	Mitarbeiter des EIU S-Bahn Berlin auf Betriebsstellen	
40811	Regeln Streckenbuch EIU	Mitarbeiter, die mit der Erstellung des Streckenbuch EIU beauftragt sind	
40813	Regeln Streckenbuch EIU für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin	Mitarbeiter des EIU S-Bahn Berlin auf Betriebsstellen, die mit der Erstellung des Streckenbuch EIU beauftragt sind	*
40820	Grundsätze, Regeln Tf, Rangieren	Operatives Betriebspersonal EVU	
40823	Zusätze für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin für Tf	Mitarbeiter des EVU S-Bahn Berlin auf Betriebsstellen	
40831	Regeln Streckenbuch EVU	Mitarbeiter, die mit der Erstellung der Zuarbeit zum Streckenbuch EVU beauftragt sind	
40848	Grundsätze, Rangieren	Operatives Betriebspersonal EIU und EVU	
40856	Handbuch für Kommunikation	Operatives Betriebspersonal EIU und EVU	* *
40857	Befehlsheft	Operatives Betriebspersonal EIU und EVU, dass an der Erteilung von Befehlen beteiligt ist	* * * *
40858	Regeln örtliche Zusätze Rangieren	Mitarbeiter, die mit der Erstellung der Zuarbeit zum Streckenbuch EVU beauftragt sind	

2.3 Verweise auf die DB InfraGO AG

Verweise auf die DB InfraGO AG in den Richtlinien der Fahrdienstvorschrift beziehen sich auf den Geschäftsbereich Fahrweg. Ist der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe gemeint, wird ausdrücklich darauf hingewiesen.

2.4 Verweis auf Streckenbuch EIU/EVU

Hinter den Zwischenüberschriften wird durch das Piktogramm  auf eine Regelung im Streckenbuch hingewiesen.

* 2.5 Aufbau der Richtliniengruppen

* Der Aufbau der Richtliniengruppen 408.0051 - 0056, 408.01 - 06 und 408.21 - 27 folgt einem festen Schema.

*
1. Zweck und Zielgruppe
2. Regelung
3. Örtliche Regeln im Streckenbuch
4. Wortlaute (Ril 408.01 - 06)/ Befehle (Ril 408.21 - 27)
5. Merkhinweise und Sperren (Ril 408.01 - 06)/ Geschwindigkeiten (Ril 408.21 - 27)
6. Dokumentation (nur Ril 408.01 - 06)

2.6 Erläuterungen

Die Erläuterungen zu Richtlinienänderungen finden sich im Regelwerksportal und auf dem Internetauftritt der DB InfraGO AG.





* Regelwerksportal (DB InfraGO AG intern) Netzzugang und Regulierung

*

3 Örtliche Regeln im Streckenbuch

Keine

❑

* 1 Zweck und Zielgruppe

* Zweck:

Diese Richtlinie gewährleistet die Verwendung einheitlicher Abkürzungen für Einträge, wodurch Verwechselungen und Missverständnisse vermieden werden. Somit wird die Handlungssicherheit bei Dokumentation und Kommunikation sichergestellt.

Zielgruppe:

- Mitarbeiter, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen
- Mitarbeiter, die Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben wahrnehmen
- Mitarbeiter, die Ausbildung im Bahnbetrieb durchführen

2 Regelung

* Begriffe dürfen ausgeschrieben oder abgekürzt werden. Wenn Begriffe abgekürzt
* werden, müssen die folgenden Abkürzungen verwendet werden. Für nicht aufgeführte Begriffe ist die Verwendung von Abkürzungen auf der Grundlage der aktuellen amtlichen Rechtschreibregeln zulässig.

Abfahrt	Abf
Abschnittsprüfung	Ap
Abzweigstelle	Abzw
Achse (Radsatz)	X
alternativer Fahrweg	A-Weg
angekommen	ak
Ankündigen	A
Ankunft	Ank
Anschlussstelle	Anst
Arbeiten, Arbeitsstelle	Arb
Arbeitszug	Arbz
aufgehoben	aufgeh
Ausfahrsignal	Asig
Ausfahr(t)	Ausf
Ausfahrvorsignal	Avsig

ausgenommen	ausg	
außergewöhnlich	au	
außerplanmäßig	apl	
Ausweichanschlussstelle	Awanst	
Bahnhof	Bf	
Bahnhofsteil	Bft	
Bahnsteig	Bstg	
Bahnübergang	BÜ	
Bahnübergangsposten	BÜP	
Baugleis	Bgl	
Baustelle	Baust	
Befehl	Bef	*
Beförderungsanordnung	Befo	
Benachrichtigung, benachrichtigt	Ben, ben	
besetzt	bes	
Beteiligte (beteiligte Stellen)	Bet	
Betriebs- und Bauanweisung	Betra	
Betriebsstelle	Betrst / Bst	
Betriebszentrale	BZ	
Bezirk	Bez	
Blockkennzeichen	Bkz	
Blocksignal	Bksig	
Blockstelle	Bk	
Blockvorsignal	Bkvsig	
Bremse	Br	
Bremshundertstel	Brh	
Bremsprobe	Brpr	
Buchfahrplan in geschlossener Darstellung	BfgD	*
Deckungssignal	Dksig	
Deckungsstelle	Dkst	
Durchfahr(t)	Durchf	
Durchrutschweg	D-Weg	
Dynamischer Schriftanzeiger	DSA	
Einfahrsignal	Esig	

	Einfahr(t)	Einf
	Einfahrvorsignal	Evsig
	eingefahren	eingef
	eingleisig	eingl
	einverstanden	einv
	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	EIU
	Eisenbahnverkehrsunternehmen	EVU
	elektrisch	el
	elektrische Lokomotive	Ellok
*	Ersatzfahrplan	Efpl
	Europäische Zugbeeinflussung („European Train Control System")	ETCS
	Fahrdienstleiter	Fdl
	Fahrplan	Fpl
	Fahrplan für Zugmeldestellen	FfZ
	Fahrplananordnung	Fplo
	Fahrplan-Mitteilung	Fplm
	Fahrstraßenausschluss	X
	Fahrwegprüfung	Fpr
*	Fahrzeitenheft	FztH
	Fahrzeug, Fahrzeuge	Fz
	fernmündlich	fmdl
	Fernsprecher	Fspr
	Festbremsortungsanlage	FBOA
	Gegengleis	Ggl
*	Geschwindigkeitsheft	GeH
	gesichert	ges
	gesperrt	gesp
	gestört	gest
	gezeichnet	gez
	Gleis	Gl
	Gleissperre	Gs
	Gleiswechselbetrieb	GWB
	Grenzlast	GL
	Grenzzeichenfreimeldung	GM
	Güterzug	Gz

Haltepunkt	Hp
Haltestelle	Hst
Haltmeldung	HM
Handverschluss	HV
Heißläufer	Heißl
Heißläuferortungsanlage	HOA
Hilfsausschalttaste	HAT
Hilfseinschalttaste	HET
im Auftrag	i. A.
Kennziffer	Kennz
Kleinwagen	Kl
Kreuzung	X
Lademaßüberschreitung	Lü
Langsamfahrsignal	Lfsig
Langsamfahrstelle, vorübergehende	Lfst
Linienzugbeeinflussung	LZB
Lokomotive	Lok
Lokomotivwechsel	Lokw
Maximal zulässige Geschwindigkeit des Zuges	VMZ
Mehrkrafttriebfahrzeuge	Mk-Tfz
Mindestbremshundertstel	Mbr
Minute(n)	Min
mündlich	mdl
Notbremsüberbrückung	NBÜ
Notfallleitstelle	NFLS
Notfallmanager	Nmg
Oberleitung	Ol
örtliche Aufsicht	öA
örtliche Zusätze	öZ
Ortsstellbereich	OB
Plan, planmäßig	Pl, pl
Posten	P
Punktförmige Zugbeeinflussung	PZB
Radsatz (Achse)	X

Räumungsprüfung	Rp
Räumungsprüfung auf Zeit	Rpz
Rangierabteilung	Rabt
Rangierbegleiter	Rb
Rangierfahrt	Rf
Regelgleis	Rgl
Reisendenübergang	RÜ
Reisezug	Rz
Richtlinie	Ril
Richtung	Ri
Rückfahrt	Rückf
Rückmelden, Rückmeldung	R
Rückmeldeposten	RMP
Schiebetriebfahrzeug	Sch-Tfz
Schrankenposten	Schrp
Schrankenwärter	Schrw
selbsttätige Blockstelle, selbsttätiges Blocksignal	Sbk
Sendung	Send
Sicherheitsfahrschaltung	Sifa
Signal	Sig
Signalabhängigkeit	Sigabh
Sperrfahrt	Sperrf
Sperrsignal	
- Formsignal	Hs
- Lichtsignal	Ls
Sperrung	Sperr
Stellwerk	Stw
Störung	Stör
Strecke (freie Strecke)	Str
Streckenbuch	Strebu
Technischer Berechtigter	TB
Triebfahrzeug	Tfz
Triebfahrzeugbegleiter	Tb

Triebfahrzeugfahrt	Tfzf
Triebfahrzeugführer	Tf
übergeben	überg
überholt durch	ü
Überholung	⊙
Überleitstelle	Üst
Überleitung	Ültg
übernommen	übern
Überwachungssignal	Üs
Uhrzeit in Vordrucken	
- Stundenspalte	Std. oder U
- Minutenspalte	Min. oder M
Umleitung	Uml
unbesetzt	u
unbestimmt	unbest
und	u
unverändert	unv
verkehrt (verkehren)	verk
verspätet	versp
vollständig	vollst
voraussichtlich	vsl
vor Plan	v Pl
Vorsignal	Vsig
Vorsignal eines selbsttätigen Blocksignals	Sbkvsig
Wagen	Wg
Wagenmeister	Wgm
Wagenprüfer	Wgp
Weiche	W
Weichenwärter	Ww
Weiterfahrt	Weiterf
Wiederholer	Wdh
Zentralschaltstelle	Zes

Zug	Z
Zugbegleiter	Zub
zugestimmt	zugest
Zugfolgestelle	Zfst
Zugfunk	ZF
Zuggattung	Zugg
Zugmeldebuch	Zmb
Zugmelder	Zm
Zugmeldestelle	Zmst
Zugmeldeverfahren	Zmv
Zugpersonal	Zp
Zugschlussmeldeposten	ZMP
Zugschlussmeldung/Zugvollständigkeitsmeldung	ZM
Zugvorbereiter	Zugv
Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten	La
zuständig	zust
Zwischensignal	Zsig
Zwischenvorsignal	Zvsig

3 Örtliche Regeln im Streckenbuch

keine

❑

* 1 Zweck und Zielgruppe

* Zweck:

Diese Richtlinie gewährleistet die Verwendung einheitlicher Begriffe im Bahnbe-
* trieb und somit, dass alle Anwender das gleiche Verständnis dafür haben.
Dadurch wird die Handlungssicherheit bei der Dokumentation und Kommunikation sichergestellt, die zur Gewährleistung der Betriebssicherheit beiträgt.

Zielgruppe:

- Mitarbeiter, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen
- Mitarbeiter, die Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben wahrnehmen
- Mitarbeiter, die Ausbildung im Bahnbetrieb durchführen

2 Regelung

Ablaufen, Abdrücken

Ablaufen ist das Bewegen von Fahrzeugen durch Schwerkraft im Allgemeinen von einem Ablaufberg herab, über den die Fahrzeuge abgedrückt werden.

Abstellen

Züge und Triebfahrzeuge sind abgestellt, wenn sie nicht mit einem Tf besetzt sind oder nicht gesteuert werden. Wagen sind abgestellt, sofern sie nicht in Züge eingestellt sind oder nicht rangiert werden.

Abstoßen

Abstoßen ist das Bewegen geschobener, nicht mit einem arbeitenden Triebfahrzeug gekuppelter Fahrzeuge durch Beschleunigen, so dass die Fahrzeuge allein weiterfahren, nachdem das Triebfahrzeug angehalten hat.

Abzweigstellen

Abzweigstellen sind Blockstellen der freien Strecke, wo Züge von einer Strecke auf eine andere Strecke übergehen können. Eine Abzweigstelle wird durch ihre Blocksignale bzw. Signale Ne 14 begrenzt.

Anschlussbahnhöfe

Anschlussbahnhöfe haben besondere Aufgaben bei der Meldung der Züge.

Anschlussstellen, Ausweichanschlussstellen

Anschlussstellen sind Bahnanlagen der freien Strecke, wo Züge ein angeschlossenes Gleis als Rangierfahrt befahren können. Es sind zu unterscheiden:

a) Anschlussstellen, bei denen die Blockstrecke nicht für einen anderen Zug freigegeben wird,

b) Anschlussstellen, bei denen die Blockstrecke für einen anderen Zug freigegeben wird (Ausweichanschlussstellen).

Anzeigegeführt

Ein Zug ist anzeigegeführt, wenn eine Zugbeeinflussung (LZB, ETCS) wirkt, die den Zug selbsttätig zum Halten bringen kann und außerdem führt, d. h. Führungsgrößen im Führerraum anzeigt, die für den Fahrtverlauf zulässigen Geschwindigkeiten kontinuierlich überwacht und ggf. die Geschwindigkeit selbsttätig regelt.

Anzeigegeführte Züge können LZB-geführt oder ETCS-geführt sein.

Arbeitendes Triebfahrzeug

Ein Triebfahrzeug ist arbeitend, wenn es Antriebskraft erzeugt.

aS-Zug

aS-Züge sind Züge mit häufig vorkommenden außergewöhnlichen Sendungen, die im Fahrplan für Zugmeldestellen und Streckenfahrplan durch den Zusatz „aS“ hinter der Zugnummer gekennzeichnet sind.

Aufdrücken

Aufdrücken ist das Bewegen von Fahrzeugen zum Entkuppeln oder von kuppelreif stehenden Fahrzeugen zum Kuppeln.

Aufgehobene Signalabhängigkeit

Signalabhängigkeit ist in folgenden Fällen aufgehoben:

- Ein Hauptsignal kann auf Fahrt gestellt werden und eine Fachkraft hat im Arbeits- und Störungsbuch die Abhängigkeit für aufgehoben erklärt.
- Ein Hauptsignal kann auf Fahrt gestellt werden und die Zungen- oder Herzstückverschlüsse von Weichen wirken nicht ordnungsgemäß.

Bei einer virtuellen Blockstelle entspricht deren Fahrtmelder der Fahrtstellung des Hauptsignals.

Bahnanlagen

Es gibt Bahnanlagen der Bahnhöfe, der freien Strecke und sonstige Bahnanlagen.

Bahnbetrieb

Bahnbetrieb ist das Bewegen von Fahrzeugen.

Zum Bahnbetrieb gehören das Fahren von Zügen und das Rangieren.

Bahnhöfe, Bahnhofsteile

Bahnhöfe sind Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, halten, kreuzen, überholen oder wenden dürfen. Bahnhöfe können in Bahnhofsteile unterteilt sein. Bahnhofsteile können durch Zwischensignale bzw. Signale Ne 14 gegeneinander abgegrenzt sein.

Balise, Balisengruppe

Eine Balise ist ein im Gleis angeordnetes Datenübertragungselement.

Bei ETCS übertragen Balisen Informationen zur Fahrzeugortung. Um die Fahrtrichtung eindeutig herleiten zu können, können Balisen zu einer Balisengruppe zusammengefasst sein. Bei ETCS-Level 1 übertragen schaltbare Balisen zusätzlich zur Ortung auch ETCS-Fahrterlaubnisse. An Signalen Ne 14 sind Balisen mit der Information „Halt in ETCS-Betriebsart SR“ verlegt.

Bei Neigetechnik übertragen Balisen Informationen für die Geschwindigkeitsüberwachung für Neigetechnik.

Bedarfshalt

Ein Bedarfshalt ist ein Fahrplanhalt, bei dem ein Zug auf der Betriebsstelle halten muss, wenn:

- der Tf ein Haltsignal oder ein blinkendes Signal Ne 5 erhält,
* - der Tf Reisende bemerkt, die ein- oder aussteigen wollen oder
* - der Tf gemäß den Regeln seines Eisenbahnverkehrsunternehmens nicht verständigt wurde, dass der Halt ausfallen darf.

Beidrücken

Beidrücken ist das Bewegen getrennt stehender Fahrzeuge zum Kuppeln.

Betriebliche Abfahrtszeit

Die betriebliche Abfahrtszeit ist für die Abfahrt des Zuges auf einer Betriebsstelle maßgeblich.

In den Fahrplänen dieser Betriebsstellen können daneben auch verkehrliche Abfahrtszeiten veröffentlich sein.

Betriebshalt

Ein Betriebshalt ist ein Fahrplanhalt, bei dem ein Zug auf der Betriebsstelle halten muss, wenn der Tf ein Haltsignal erhält.

Betriebsstellen

Betriebsstellen sind:

a) Bahnhöfe, Blockstellen, Abzweigstellen, Anschlussstellen, Haltepunkte, Haltestellen, Deckungsstellen, Überleitstellen oder

b) Stellen in den Bahnhöfen oder auf der freien Strecke, die der unmittelbaren Regelung und Sicherung der Zugfahrten und des Rangierens dienen.

Bezeichnung des Arbeitsplatzes

Die Bezeichnung setzt sich zusammen aus der Funktion des Mitarbeiters und dem Namen der Betriebsstelle, der sein Arbeitsplatz zugeordnet ist. Auf Betriebsstellen mit mehreren Bedienplätzen, kann diese durch eine Nummerierung ergänzt sein.

Blockstellen

Blockstellen sind Bahnanlagen, die eine Blockstrecke begrenzen. Eine Blockstelle kann zugleich als Bahnhof, Abzweigstelle, Überleitstelle, Anschlussstelle, Haltepunkt, Haltestelle oder Deckungsstelle eingerichtet sein.

Es gibt Blockstellen für signalgeführte Züge, für anzeigegeführte Züge und für Züge in ETCS-Betriebsart SR.

Blockstellen für signalgeführte Züge sind an Hauptsignalen eingerichtet.

Blockstellen für anzeigegeführte Züge sind eingerichtet an Hauptsignalen oder als virtuelle Blockstellen.

Blockstellen für Züge in ETCS-Betriebsart SR sind an Signalen Ne 14 eingerichtet.

Blockstrecken

Blockstrecken sind Gleisabschnitte, in die ein Zug nur einfahren darf, wenn sie frei von Fahrzeugen sind. Es gibt Blockstrecken für signalgeführte und für anzeigegeführte Züge.

Deckungsstellen

Deckungsstellen sind Bahnanlagen der freien Strecke, die den Bahnbetrieb insbesondere an beweglichen Brücken, Kreuzungen von Bahnen, Gleisverschlingungen oder Baustellen sichern.

Durchgehende Hauptgleise

Durchgehende Hauptgleise sind die Hauptgleise der freien Strecke und ihre Fortsetzung in den Bahnhöfen.

Dynamischer Schriftanzeiger

Ein Dynamischer Schriftanzeiger ist ein Reisendeninformationssystem, dass an Bahnsteigen optisch/akustisch Zuginformationen ausgibt. Daneben kann der DSA Freitexte anzeigen.

Ein DSA informiert über Zugplandaten und z. B. über folgende Geschäftsvorfälle zur Reisendeninformation:

Verspätung, Gleiswechsel, Ausfall eines Zuges, Ausfall eines Zuges auf Teilstrecken, Umleitung eines Zuges, Ersatzzug, Zusatzzug, Sonderzug.

Einfahrweiche

Die Einfahrweiche ist die erste Weiche eines Bahnhofs, die bei Einfahrt von der freien Strecke her befahren wird.

EOA (End Of Authority)

Für ETCS-geführte Züge ist ein ETCS-Halt (EOA) das Ende der ETCS-Fahrterlaubnis.

* Der EOA befindet sich:
* - am Signal Ne 14,
* - an einer virtuellen Blockstelle,
* - an einem Gleisabschluss oder
* - an der Spitze eines Zuges, wenn eine Sollgeschwindigkeit von 0 km/h angezeigt wird.
* Der EOA kann sich auch an einem Sperrsignal befinden.

Für LZB-geführte Züge ist ein LZB-Halt (EOA) an Hauptsignalen oder virtuellen Blockstellen eingerichtet. Ein EOA kann sich auch an der Spitze eines Zuges befinden, wenn eine Sollgeschwindigkeit von 0 km/h angezeigt wird.

Für signalgeführte Züge gelten Halt zeigende Signale (EOA) als Ende der Erlaubnis zur Fahrt.

ETCS-Fahrterlaubnis

Die ETCS-Fahrterlaubnis ist die Erlaubnis für einen ETCS-geführten Zug bis zu einem ETCS-Halt zu fahren.

ETCS-Halt

Siehe Begriff „EOA (End Of Authority)“.

ETCS-Zentrale

Zu einer ETCS-Zentrale gehören:

- die ETCS-Bedieneinrichtung,

- ein sicheres Rechnersystem und

- die Schnittstellen zu den Stellwerken, ETCS-Nachbarzentralen und zum GSM-R.

Die ETCS-Zentrale wird auch als „RBC“ bezeichnet.

Fahrdienstleiter

Fdl regeln die Durchführung der Zugfahrten. Fdl dürfen auch die Tätigkeiten von Ww verrichten.

Fdl und Ww sind in den Richtlinien zusammenfassend in Kurzform auch als „Bediener“ angesprochen.

Ein Bahnhof kann in mehrere Fahrdienstleiterbezirke aufgeteilt sein.

Selbsttätige Blockstellen des automatischen Streckenblocks sind auf zweigleisigen Strecken dem Fdl der vorgelegenen Zugmeldestelle, auf eingleisigen Strecken einem festgelegten Fdl zugeteilt. Selbsttätige Blockstellen der übrigen Blockbauformen, Blockstellen für anzeigegeführte Züge oder örtlich nicht besetzte Bahnhöfe

oder Abzweigstellen gelten als mit dem Fdl besetzt, der die Signalanlagen dieser Stellen bedient.

Fahrplanhalt

Es gibt folgende Fahrplanhalte: Regelhalt, Bedarfshalt, Betriebshalt und Halt zum Sichern eines Bahnübergangs.

Fahrtstellung eines Hauptsignals, Hauptsignal auf Fahrt stellen

Fahrtstellung eines Hauptsignals bzw. Formulierungen wie „ein Hauptsignal auf Fahrt stellen“ umfassen jede Signalstellung eines Hauptsignals, die es dem Tf eines Zuges erlaubt, an dem Signal vorbeizufahren, z. B. Signal Hp 2, Ks 1, Hl 3a, Sv 4. An einer virtuellen Blockstelle entspricht der Fahrtstellung des Hauptsignals der entsprechende Fahrtmelder.

Fahrzeuge

Fahrzeuge werden unterschieden nach Regelfahrzeugen und Nebenfahrzeugen.

Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 Hz und 100 Hz-Gleisstromkreisen

Regelfahrzeuge oder schwere Nebenfahrzeuge, welche die Gleisfreimeldeanlagen der 42 Hz oder 100 Hz-Gleisstrom-Technik (Bauform WSSB) während der Fahrt nicht zuverlässig erkennen können, werden als "Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 Hz und 100 Hz-Gleisstromkreisen" bezeichnet.

Fehlleitung, fehlleiten

Ein Zug wird fehlgeleitet, wenn er in einen Fahrweg eingelassen wird, der nicht seinem Fahrplan oder seinem Auftrag entspricht.

Flankenschutzeinrichtungen

Flankenschutzeinrichtungen sind signaltechnische Einrichtungen, die Fahrten auf Fahrstraßen gegen Fahrzeugbewegungen schützen.

Zu den Flankenschutzeinrichtungen gehören Weichen, Gleissperren, Sperrsignale, Hauptsignale ohne Signal Zs 103, Signale Ra 11 (DS 301) mit Lichtsignal Sh 1, sofern technisch ausgeschlossen ist, dass das Signal Sh 1 erteilt werden kann, solange das Wartezeichen als Flankenschutz für eine Zugfahrt dient, Signale Ra 11 a (DV 301) und alleinstehende Signale Ne 14.

Flankenschutzraum

Flankenschutzraum ist der Raum zwischen einer Flankenschutzeinrichtung oder einem Signal Ne 14 und dem Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg oder Durchrutschweg.

Führungsgrößen

Sollgeschwindigkeit, Zielgeschwindigkeit und Zielentfernung werden bei anzeigegeführten Zügen als Führungsgrößen bezeichnet und im Führerraum angezeigt.

FS (Full Supervision)

Betriebsart bei ETCS, bei der ein Zug in Vollüberwachung fährt, und zwar mit einer ETCS-Fahrterlaubnis, die ETCS dem Tf mit Führungsgrößen und einem Symbol in der Führerraumanzeige anzeigt.

Gegengleis

Das Gleis, das auf zweigleisiger, freier Strecke entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung befahren wird, wird als Gegengleis bezeichnet.

Gelenkwagen

Gelenkwagen sind Wagen, die aus mehreren Wagenelementen bestehen, die untereinander durch ein Gelenk verbunden sind. Gelenkwagen haben nur eine Wagennummer.

Geschobene Züge

Geschobene Züge sind Züge, in denen kein arbeitendes Triebfahrzeug an der Spitze läuft oder von der Spitze aus gesteuert wird.

Züge, die aus einem Nebenfahrzeug mit Kraftantrieb und einem vorangestellten Nebenfahrzeug ohne Kraftantrieb oder aus einem Triebfahrzeug und einem vorangestellten Schneeräumfahrzeug gebildet sind, sind keine geschobenen Züge, wenn die Fahrzeuge eine bauartkompatible Einheit bilden.

Gewöhnlicher Halteplatz

Der gewöhnliche Halteplatz ist die Stelle, an der ein Zug bei einem planmäßigen Halt dem Zweck des Haltes entsprechend halten muss. Im Einzelnen gilt Folgendes:

Der gewöhnliche Halteplatz eines Reisezuges mit Betriebshalt oder eines Güterzuges ist möglichst nahe am Halt gebietenden Signal, vor dem LZB-Halt bzw. vor dem ETCS-Halt.

Der gewöhnliche Halteplatz eines Reisezuges mit Regelhalt oder Bedarfshalt ist am Bahnsteig, hierbei müssen sich in der Regel alle für Reisende zum Ein- und Aussteigen vorgesehenen Türen am Bahnsteig befinden.

Die Regeln zum gewöhnlichen Halteplatz gelten nicht für Halte zum Sichern eines Bahnüberganges.

Gleiswechselbetrieb

Gleiswechselbetrieb ist eingerichtet, wo das Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 befahren werden kann. Gleiswechselbetrieb kann ständig oder vorübergehend eingerichtet sein. Vorübergehend eingerichteter Gleiswechselbetrieb wird in einer Betra angeordnet.

Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke

Als Grenze zwischen den Bahnhöfen und der freien Strecke gelten im Allgemeinen die Einfahrsignale bzw. die sie ersetzenden Signale Ne 14 oder Trapeztafeln, sonst die Einfahrweichen. Bei besonderen örtlichen Verhältnissen kann die Grenze anderweitig festgelegt sein. Bahnhofsgleise und andere Anlagen neben den

durchgehenden Hauptgleisen, die über die Grenze hinausreichen, gehören zu den Bahnhofsanlagen.

Grenzsignal

Ein Grenzsignal ist ein Hauptsignal oder Vorsignal, an dem eine Strecke mit ETCS beginnt oder endet.

Halt zum Sichern eines Bahnüberganges

Ein Halt zum Sichern eines Bahnüberganges ist ein Fahrplanhalt, bei dem ein Zug vor dem Bahnübergang anhalten muss, weil der Bahnübergang planmäßig durch Zugpersonal oder durch andere Mitarbeiter gesichert werden muss.

Haltepunkte

Haltepunkte sind Bahnanlagen ohne Weichen, wo Züge planmäßig halten, beginnen oder enden dürfen.

Haltestellen

Haltestellen sind Abzweigstellen, Überleitstellen oder Anschlussstellen, die mit einem Haltepunkt örtlich verbunden sind.

Hauptgleise

Hauptgleise sind die von Zügen planmäßig befahrenen Gleise.

IS (Isolation)

Betriebsart bei ETCS, wenn das ETCS-Fahrzeuggerät mit dem Störschalter ausgeschaltet ist. Es sind keine Eingaben und Anzeigen über die Fahrzeugeinrichtung möglich. Der Zug kann ohne ETCS-Fahrterlaubnis fahren.

Kleinwagen

Kleinwagen sind Nebenfahrzeuge, die Gleisschaltmittel oder Gleisfreimeldeanlagen nicht zuverlässig beeinflussen.

Kleinwagenfahrten

Kleinwagenfahrten sind Fahrten, die aus Kleinwagen gebildet sind oder in die Kleinwagen eingestellt sind. Sie dürfen nur als Sperrfahrt oder Rangierfahrt verkehren.

Kleinwagenfahrten als Sperrfahrten sind nach den Regeln für Zugfahrten unter Beachtung der für Kleinwagenfahrten geltenden Besonderheiten durchzuführen.

Kleinwagenfahrten als Rangierfahrten sind nach den Regeln für das Rangieren unter Beachtung der für Kleinwagen geltenden Besonderheiten durchzuführen.

Kontaktstelle

Kontaktstelle ist:

a) die Zugmeldestelle, die während der Arbeitsunterbrechung der überwachenden Zugmeldestelle bei der Notfallleitstelle für ein der überwachenden Zugmeldestelle zugeordnetes, gesperrtes Gleis Hilfe aufrufen muss,

b) die Betriebsstelle, die die Meldungen zu Arbeitsende und Arbeitsbeginn bei unterbrochener Arbeitszeit entgegennimmt und der Besonderheiten während der unterbrochenen Arbeitszeit gemeldet werden.

Kreuzen

Beim Kreuzen wartet ein Zug auf einer Zugmeldestelle, weil der Zugfolgeabschnitt, in den er eingelassen werden soll, noch durch einen in der Gegenrichtung fahrenden Zug beansprucht wird.

LS (Limited Supervision)

Limited Supervision (LS) ist eine ETCS-Betriebsart im ETCS-Level 1. Es werden die Signalinformationen über schaltbare Balisen an das ETCS-Fahrzeuggerät des Zuges übertragen. In der ETCS-Betriebsart LS werden keine Führungsgrößen angezeigt. Die Züge fahren signalgeführt.

* Mehrkraft-Tfz

* Mehrkraft-Tfz sind Triebfahrzeuge mit mehr als einer Antriebsart. Sie können sowohl fahrdrahtunabhängig oder mit gehobenem Stromabnehmer verkehren. Sie werden unterschieden nach Triebfahrzeugen mit „Last-Mile-Paket“ (vollwertiger Elektroantrieb mit Diesel-Hilfsmotor zur Überbrückung kurzer Abschnitte ohne Fahrdraht) und kombinierten Triebfahrzeugen mit mehreren vollwertigen Antriebssystemen, die ohne Wechsel des Triebfahrzeuges fahrdrahtunabhängig und mit gehobenem Stromabnehmer Züge vom Anfangs- bis zum Endbahnhof befördern können. Werden mehrere arbeitende Triebfahrzeuge, von denen mindestens jeweils eines fahrdrahtunabhängig und eines mit gehobenem Stromabnehmer verkehren kann, mit Mehrfachtraktionssteuerung gefahren, gelten diese ebenfalls als Mehrkraft-Tfz.

Mitarbeiter

Mitarbeiter, im Sinne des bahnbetrieblichen Regelwerks, sind Personen, die Tätigkeiten im Bahnbetrieb selbstständig nur verrichten dürfen, wenn sie für diese Tätigkeiten geprüft und mit ihrer Ausführung beauftragt sind.

Nachgeschobene Züge

Nachgeschobene Züge sind Züge, in denen mindestens ein arbeitendes Triebfahrzeug an der Spitze läuft oder von der Spitze aus gesteuert wird und in denen bis zu zwei arbeitende Triebfahrzeuge laufen, die nicht von der Spitze aus gesteuert werden.

Nebenfahrzeuge

Nebenfahrzeuge werden unterschieden in Nebenfahrzeuge mit Kraftantrieb und in Nebenfahrzeuge ohne Kraftantrieb. Bestimmungen für Triebfahrzeuge gelten auch

für Nebenfahrzeuge mit Kraftantrieb, sofern es nicht im Einzelfall anders bestimmt ist.

Nebengleise

Nebengleise sind Gleise, die planmäßig nicht von Zügen befahren werden.

NL (Non Leading)

Betriebsart bei ETCS, die der Tf der Zuglokomotive bei Vorspann bzw. eines mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeuges wählen muss.

Notbremsüberbrückungsabschnitt

Ein Notbremsüberbrückungsabschnitt ist ein durch NBÜ-Kennzeichen gekennzeichneter Abschnitt, in dem Züge bei einer Notbremsung nicht anhalten sollen.

NP (No Power)

Betriebsart bei ETCS, in die das ETCS-Fahrzeuggerät wechselt, wenn die Stromversorgung ausgeschaltet ist.

Ortsstellbereich

Ein Ortsstellbereich ist ein Bereich in Nebengleisen mit ortsgestellten Weichen und Gleissperren, in dem ausschließlich rangiert wird. Die Weichen und Gleissperren werden einzeln ggf. in Gruppen (elektrischer Antrieb) umgestellt. Die Bedienung erfolgt durch das Rangierpersonal. Zug- und Rangierstraßen sind nicht vorhanden.

Ein für eine Rangierfahrt Halt gebietendes Signal begrenzt Ortsstellbereiche nach außen. Der Beginn eines Ortsstellbereiches kann durch ein Orientierungszeichen nach Ril 301.9001 gekennzeichnet sein.

OS (On Sight)

Betriebsart bei ETCS, bei der ein Zug auf Sicht fahren muss, und zwar mit einer ETCS-Fahrterlaubnis, die dem Tf mit einem Symbol in der Führerraumanzeige angezeigt wird. Das ETCS-Fahrzeuggerät überwacht die höchstens zulässige Geschwindigkeit beim Fahren auf Sicht und den ETCS-Halt. *

Override EOA

Funktion im ETCS-Fahrzeuggerät, die es dem Tf ermöglicht, aus den ETCS-Betriebsarten FS, LS, OS, PT oder SB (nur in ETCS-Level 2) in die ETCS-Betriebsart SR zu wechseln sowie an einem ETCS-Halt vorbeizufahren. *

Planmäßige Halte

Ein planmäßiger Halt kann:

- als Fahrplanhalt im Fahrplan bzw. in einer Fahrplananordnung angeordnet sein oder
- als zusätzlicher Halt angeordnet werden. Diese Anordnung darf das Eisenbahnverkehrsunternehmen erteilen.

PT (Post Trip)

Betriebsart bei ETCS, in die das ETCS-Fahrzeuggerät wechselt, nachdem der Tf im Stillstand die Betriebsart TR bestätigt hat.

Rangierabteilung

Ein angetriebenes Fahrzeug, das mit anderen Fahrzeugen gekuppelt sein kann und zum Rangieren bestimmt ist.

Rangieren

Rangieren ist das Bewegen von Fahrzeugen im Bahnbetrieb, ausgenommen das Fahren der Züge. Das Bewegen von Fahrzeugen im Baugleis ist Rangieren. Beim Rangieren wird nach folgenden Fahrzeugbewegungen unterschieden:

- Rangierfahrt,
- Abdrücken, Ablaufen,
- Abstoßen,
- Beidrücken,
- Aufdrücken und
- Verschieben.

Rangierfahrt

Eine Rangierfahrt ist eine bewegte Rangierabteilung.

RBC (Radio Block Centre)

Siehe Begriff „ETCS-Zentrale“.

Regelfahrzeuge

Regelfahrzeuge werden unterschieden nach Triebfahrzeugen und Wagen.

Regelgleis

Das Gleis, das auf zweigleisiger, freier Strecke in der gewöhnlichen Fahrtrichtung befahren wird, wird als Regelgleisbezeichnet.

Regelhalt

Ein Regelhalt ist ein Fahrplanhalt, bei dem ein Zug auf der Betriebsstelle halten muss.

Regelzüge

Regelzüge sind Züge, die nach einem im Voraus festgelegten Fahrplan täglich oder an bestimmten Tagen verkehren.

Release Speed

Die Release Speed erlaubt in ETCS-Level 1 die Fahrt bis zu dem Signal mit der Balisengruppe, die der ETCS-Fahrzeugeinrichtung eine neue ETCS-Fahrterlaubnis übermittelt.

In ETCS-Level 2 dient die Release Speed dem Ausgleich der Ungenauigkeiten der Wegmessung, indem sie es ermöglicht, bis zum zugehörigen Hauptsignal, Sperrsignal, Signal Ne 14, Blockkennzeichen oder Gleisabschluss vorzufahren.

SB (Stand By)

Betriebsart bei ETCS, bei der die ETCS-Fahrzeugeinrichtung in Bereitschaft ist und die dem Tf durch ein Symbol in der Führerraumanzeige angezeigt wird. In der Betriebsart SB ist der Zug noch ohne ETCS-Fahrterlaubnis.

SF (System Failure)

Betriebsart bei ETCS, in die die ETCS-Fahrzeugeinrichtung bei sicherheitsrelevanten Fehlern wechselt. Gleichzeitig leitet die ETCS-Fahrzeugeinrichtung eine Zwangsbremsung ein.

Schneeräumfahrten

Schneeräumfahrten sind Fahrten mit arbeitenden Schneeräumern – außer Fahrten mit Schneepflügen, die mit dem Triebfahrzeug fest verbunden sind.

Selbsttätige Blockstellen

Selbsttätige Blockstellen sind Blockstellen der freien Strecke, wo selbsttätiger Streckenblock eingerichtet ist, ausgenommen Abzweigstellen oder Überleitstellen.

Selbststellbetrieb, Zuglenkung

Bei Selbststellbetrieb oder bei Zuglenkung mit Lenkplan werden Zugstraßen selbsttätig eingestellt.

SH (Shunting)

Betriebsart bei ETCS, bei der ein Zug oder eine Rangierfahrt ohne ETCS-Fahrterlaubnis fahren kann und die ETCS dem Tf durch ein Symbol in der Führerraumanzeige anzeigt; die Erlaubnis zur Fahrt erhält der Tf durch einen Befehl bzw. beim Rangieren durch Zustimmung des Ww.

Signalgeführt

Züge sind signalgeführt, wenn sie nicht anzeigegeführt sind.

Sollgeschwindigkeit

Die Sollgeschwindigkeit ist die als V-soll angezeigte Geschwindigkeit für einen anzeigegeführten Zug, mit der ein Zug fahren kann, ohne dass LZB oder ETCS eine Warnung ausgibt oder eine Bremsung einleitet.

Sperrfahrten

Sperrfahrten sind Züge oder Kleinwagenfahrten, die in ein Gleis der freien Strecke eingelassen werden, das gesperrt ist.

SR (Staff Responsible)

Betriebsart bei ETCS, bei der ETCS die zulässige Geschwindigkeit für SR und das Ende der Erlaubnis zur Fahrt durch Balisen mit der Information „Halt für Züge in ETCS-Betriebsart SR“ am Signal Ne 14 überwacht. ETCS zeigt dem Tf die Betriebsart SR durch ein Symbol in der Führerraumanzeige an. Die Erlaubnis zur Fahrt erhält der Tf durch einen Befehl, bei ETCS-Level 1 auch durch ein Signal oder bei ETCS-Level 2 auch durch eine Textmeldung.

Standort des Zuges

Der Standort des Zuges ist die möglichst genaue Angabe der Stelle, an der sich die Spitze des Zuges beim Halten befindet. Während der Fahrt ist der Standort die aktuelle Position des Zuges.

Beispiele: „Asig P1 in Gleis 1 des Bf Kleinstadt“ oder „in km 29,4 im Regelgleis von Kleinstadt nach Erle“.

Strecken mit Stichstreckenblock

Strecken mit Stichstreckenblock sind eingleisige Stichstrecken, die mit Streckenblock ausgerüstet sind und nur aus einem Zugfolgeabschnitt bestehen. Dabei befinden sich alle Bedieneinrichtungen des Stichstreckenblocks auf der angrenzenden Zugmeldestelle.

TR (Trip)

Betriebsart bei ETCS, in die das ETCS-Fahrzeuggerät nach Überfahren eines ETCS-Haltes oder in bestimmten Störsituationen wechselt.

Triebfahrzeuge

Triebfahrzeuge sind Lokomotiven, Triebwagen, Triebköpfe und Triebzüge sowie Kleinlokomotiven.

Triebfahrzeugführer

Mitarbeiter eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, die zum selbstständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen befugt sind.

Überholen

Beim Überholen fährt ein Zug an einem anderen Zug derselben Fahrtrichtung vorbei.

Überleitstellen

Überleitstellen sind Blockstellen der freien Strecke, wo Züge auf ein anderes Gleis derselben Strecke übergehen können. Eine Überleitstelle wird durch ihre

Blocksignale begrenzt. Bestimmungen für Abzweigstellen gelten auch für Überleitstellen, sofern es nicht im Einzelfall anders bestimmt ist.

Überwachende Zugmeldestelle

Überwachende Zugmeldestelle ist die in einer Betra bezeichnete Zugmeldestelle, ab der ein Gleis der freien Strecke während unterbrochener Arbeitszeit gesperrt werden soll.

Umleiten

Beim Umleiten fährt ein Zug über eine andere als die im Fahrplan angegebene Strecke.

UN (Unfitted)

Betriebsart bei ETCS, die nur im ETCS-Level 0 möglich ist. In der Betriebsart UN liest das ETCS-Fahrzeuggerät die Balisen und kann eine Verbindung zur ETCS-Zentrale aufbauen. Das Fahrzeuggerät überwacht die zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h bei nicht wirksamer Zugbeeinflussung.

Verkehrliche Abfahrtszeit

Die verkehrliche Abfahrtszeit ist die für eine Betriebsstelle in den Auskunftsmedien und in den Fahrgastinformationen am Bahnsteig veröffentlichte Zeit. Die verkehrliche Abfahrtszeit ist für den Reisenden die maßgebliche Zeit.

Verlassensfeststellung

Die Verlassensfeststellung umfasst die Prüfung, dass Zugfolgeabschnitte oder einzelne Gleisabschnitte von Fahrzeugen geräumt sind. Bei der Verlassensfeststellung wird das Freisein durch das Auswerten der ordnungsgemäß wirkenden Einrichtungen des Streckenblocks oder der Gleisfreimeldeanlage oder, wo diese nicht vorhanden sind, durch das Auswerten von Einträgen und Meldungen geprüft.

Verschieben

Verschieben ist das Bewegen von Fahrzeugen durch Menschenkraft oder durch einen Antrieb, der nicht von einem Triebfahrzeug ausgeht.

Versuchsfahrten

Versuchsfahrten sind Fahrten, die nach abweichenden Regeln verkehren. Diese sind in einer Fahrplananordnung gegeben.

Virtuelle Blockstelle

Virtuelle Blockstellen gibt es auf Streckenabschnitten mit ETCS oder LZB. Sie sind eingerichtet:

- auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale an allen Signalen Ne 14.
- an Blockkennzeichen.

Bei LZB sind virtuelle Blockstellen außerdem eingerichtet für Fahrten auf dem Gegengleis in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle oder in Höhe des Einfahrsignals eines Bahnhofs.

Vorspann

Vorspann ist die Bespannung eines Zuges mit zwei arbeitenden Lokomotiven, die je von einem Tf direkt bedient werden. Die Vorspannlokomotive befindet sich an der Spitze des Zuges, während die Zuglok sich zwischen Vorspannlokomotive und Wagenzug befindet. *

Wagen

Wagen werden eingeteilt in:

- Reisezugwagen; hierzu zählen Personen-, Reisezuggepäck-, Autoreisezug- und Postwagen
- Güterwagen.

Wageneinheiten

Wageneinheiten sind aus mehreren Einzelwagen ständig gekuppelte Einheiten, die im Betrieb nicht getrennt werden können und von denen jeder Einzelwagen mit einem Laufwerk ausgerüstet ist. Wageneinheiten haben nur eine Wagennummer und enthalten Anschriften für nur einen Wagen.

Weichenwärter

Ww wirken bei der Durchführung des Rangierens mit. Sie verständigen beim Rangieren Tf, Rangierbegleiter, benachbarte Ww, Schrankenwärter oder Fdl. Sie stimmen beim Rangieren Fahrzeugbewegungen zu. Verständigung und Zustimmung entfallen, wenn in Ortsstellbereichen rangiert wird.

Ww können an der Durchführung von Zugfahrten beteiligt sein.

Fdl und Ww sind in den Richtlinien zusammenfassend in Kurzform auch als „Bediener“ angesprochen.

Wendezüge

Wendezüge sind vom Führerraum an der Spitze aus gesteuerte Züge, deren Triebfahrzeuge beim Wechsel der Fahrtrichtung den Platz im Zuge beibehalten.

Zielentfernung

Die Zielentfernung ist die Entfernung zum Ort, an dem die Geschwindigkeit eines Zuges gleich oder niedriger sein muss als die vorgegebene Zielgeschwindigkeit.

Zielgeschwindigkeit

Die Zielgeschwindigkeit ist die Geschwindigkeit, die am durch die Zielentfernung vorgegebenen Ort erreicht sein muss. Die Zielgeschwindigkeit 0 km/h zeigt einen zu erwartenden LZB-Halt oder ETCS-Halt an.

Zufahrtsicherungssignal

Ein Zufahrtsicherungssignal ist das letzte Hauptsignal vor einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale. Innerhalb dieser Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale kann ein zusätzliches Hauptsignal zur Fahrt in einen Bereich ohne ETCS-Ausrüstung vorhanden sein.

Züge

Züge sind auf die freie Strecke übergehende oder innerhalb eines Bahnhofs nach einem Fahrplan verkehrende einzeln fahrende Triebfahrzeuge oder Einheiten, die zusammengesetzt sein können aus arbeitenden Triebfahrzeugen oder arbeitenden Triebfahrzeugen und dem Wagenzug, in den Wagen oder nicht arbeitende Triebfahrzeuge eingestellt sind. *

Geeignete Nebenfahrzeuge dürfen wie Züge behandelt oder in Züge eingestellt werden. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt dem Zugpersonal bekannt, welche Nebenfahrzeuge für Züge geeignet sind.

Züge werden in Reise- und Güterzüge eingeteilt.

Züge des Gelegenheitsverkehrs

Züge des Gelegenheitsverkehrs verkehren kurzfristig an einzelnen Tagen nach einem besonders aufgestellten Fahrplan. * *

Zugfahrt mit besonderem Auftrag

Eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag ist eine Zugfahrt, die der Fdl nicht durch Fahrtstellung eines Hauptsignals oder einem daraus abgeleiteten Auftrag LZB-Fahrt bzw. einer ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS zulassen kann oder darf. An einer virtuellen Blockstelle entspricht der Fahrtstellung des Hauptsignals der entsprechende Fahrtmelder.

Zugfolgeabschnitte

Zugfolgeabschnitte sind Gleisabschnitte der freien Strecke, in die ein Zug nur eingelassen werden darf, wenn sie frei von Fahrzeugen sind und das Gleis bis zur nächsten Zugmeldestelle nicht durch einen Zug der Gegenrichtung beansprucht wird. Es gibt Zugfolgeabschnitte für signalgeführte Züge und für anzeigegeführte Züge.

Zugfolgestellen

Zugfolgestellen begrenzen Zugfolgeabschnitte und regeln die Folge der Züge auf der freien Strecke. Es gibt Zugfolgestellen für signalgeführte Züge und für anzeigegeführte Züge.

Zugmeldestellen

Zugmeldestellen sind diejenigen Zugfolgestellen, die die Reihenfolge der Züge auf der freien Strecke regeln. Bahnhöfe, Abzweigstellen und Überleitstellen sind stets Zugmeldestellen.

Zugpersonal

Das Zugpersonal besteht aus dem Tf und weiterem mit sonstigen betrieblichen Aufgaben im Zug betrautem Personal des Eisenbahnverkehrsunternehmens.

3 Örtliche Regeln im Streckenbuch

Keine

❑

* 1 Zweck und Zielgruppe

* Zweck:

Die Vorgaben zur Kommunikation schließen Missverständnisse bei der Übermittlung von Meldungen, Aufträgen und Anweisungen aus. Es wird sichergestellt, dass nur relevante Informationen gegeben und aufgenommen werden. Hiermit wird verhindert, dass beispielsweise durch falsch verstandene Zahlen oder Buchstaben, dem falschen Zug die Zustimmung zur Fahrt gegeben wird. Oder ein Zug mit besonderem Auftrag an einem anderen Signal, als vom Fahrdienstleiter beabsichtigt, vorbeifährt.

Zielgruppe:

- Mitarbeiter, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen
- Mitarbeiter, die Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben wahrnehmen
- Mitarbeiter, die Ausbildung im Bahnbetrieb durchführen

2 Regelung

2.1 Kommunikationsmethodik

* **Sprechdisziplin**

* Für die Sprechdisziplin gilt:

* - deutsche Sprache verwenden, sofern nichts Anderes vorgeschrieben ist

* - Notdurchsagen nicht unterbrechen

* - Gespräche kurzfassen

- dialektfreie Aussprache

- langsam, deutlich und in normaler Lautstärke sprechen

- in kurzen Sätzen sprechen

Aufträge und Meldungen

Situation	Bestimmungen	Wortlaut
Aufträge und Meldungen zum Abwenden von Gefahren	- nicht unterbrechen - Empfänger muss nicht wiederholen - Maßnahmen unverzüglich treffen, auch wenn Inhalte nur unvollständig verstanden wurden	
Aufträge und Meldungen	- Empfänger muss wesentlichen Inhalt wiederholen - Fdl soll diese in seiner Zuständigkeit selbst aufnehmen oder abgeben	
Feste Wortlaute	- Müssen wortwörtlich wiederholt werden, soweit nicht gemäß Anhänge 408.0411A02 und 408.2411A02 auf die Wiederholung verzichtet werden darf.	
Aufträge und Meldungen pausieren	- Den Sender auffordern die Übermittlung zu pausieren.	„Stopp“
Aufträge und Meldungen fortsetzen	- Den Sender auffordern die Übermittlung fortzusetzen.	„Weiter“
Nachweisführung	- Erfolgt vor der Wiederholung - Bei Maßnahmen zur Gefahrenabwehr erfolgt der Nachweis nach Durchführung aller erforderlichen Maßnahmen - Ist der Nachweis vor der Wiederholung einzutragen kann der Empfänger die Kommunikation pausieren	
Wiederholungen (Einleitung)	- Empfänger muss jede Wiederholung mit festem Wortlaut einleiten - Aufträge und Meldungen müssen beim Kontroll- und Zielsprechen nicht wiederholt werden.	„Ich wiederhole“
Richtige Wiederholungen	- Sender muss richtige Wiederholungen bestätigen	„Richtig“
Falsche Wiederholungen	- Falsche Wiederholung unterbrechen und den falsch wiedergegebenen Teil wiederholen - Nach Korrektur falscher Wiederholung beginnt der Empfänger die Wiederholung von Anfang an	„Falsch, ich wiederhole“ „Ich wiederhole“

* 2.2 Identifikation zwischen Fdl und Tf

Fdl meldet sich:

"Hier ist … [Bezeichnung des Arbeitsplatzes]“

Fdl spricht Zug an:

„Zug … [Zugnummer], hier ist … [Bezeichnung des Arbeitsplatzes]“

Tf meldet sich:

„Hier ist Zug … [Zugnummer] … [Standort des Zuges]“

2.3 Plausibilitätsprüfung Standort des Zuges

Es muss geprüft werden, ob der gemeldete Standort des Zuges mit der Gleis- und Streckenbelegung plausibel ist.

Ist das Ergebnis nicht plausibel, sind durch den Fdl weitere Maßnahmen zu treffen; z. B.

- Standort gemeinsam mit dem Tf ermitteln (z. B. anhand von Signal- und Weichenbezeichnungen)
- Maßnahmen bei Gefahr
- Standortabgleich mit allen Zügen im Zuständigkeitsbereich

2.4 Bezeichnen der Züge

Für die Bezeichnung von Zügen gilt:

- Züge werden mit „Zug … (Zugnummer)“ bezeichnet.

- Sperrfahrten werden mit „Sperrfahrt … (Zugnummer)“ bezeichnet.

- Kleinwagenfahrten werden mit „Sperrfahrt Kl … (Zugnummer)“ bezeichnet.

- Züge müssen auch dann mit ihrer Zugnummer bezeichnet werden, wenn sie im Fahrplan eines anderen Zuges verkehren.

2.5 Einseitig gerichtete Sprechverbindung (Lautsprecher)

Es gilt folgendes:

- Aufträge dürfen gegeben werden, wenn der Empfänger die Ausführung melden muss oder der Sender die Ausführung selbst erkennen kann und dies im Einzelfall nicht verboten ist

- Aufträge sind zweimal zu geben. Die zweite Durchsage muss mit „Ich wiederhole“ eingeleitet werden.

* - Meldungen dürfen für Zugfahrten nicht gegeben werden.

2.6 Wechselsprechverbindungen

Es sind folgende Wortlaute zu verwenden:

Situation	Wortlaut
Aufforderung unverstandene Meldung zu wiederholen	„Bitte wiederholen“
Antwort zurzeit nicht möglich	„Bitte warten“
Antwort nicht möglich und später die Kommunikation wieder aufnehmen	„Ich rufe zurück“
Gespräch beendet	„Ende“

2.7 Andere mit Abgabe von Aufträgen/Meldungen beauftragen

Im Streckenbuch kann zugelassen sein, dass der Fdl einen anderen Mitarbeiter mit der Aufnahme oder Abgabe von Aufträgen und Meldungen beauftragt. Der Auftrag muss für jeden Fall einzeln und zur unmittelbaren Ausführung erteilt werden. Im Streckenbuch kann es ergänzende Regeln für feste Wortlaute geben.

2.8 Buchstabiertafel

* Die Buchstabiertafel ist in folgenden Fällen zu verwenden:

- Buchstabieren von Wörtern und Ortsnamen, die schwer auszusprechen sind oder schlecht verstanden werden können
- zur Bezeichnung von Signalen, Weichen und die Eindeutige Kennung von Befehlen

Buchstabe	Wort	Hinweise zur Aussprache	
A	Alpha	ælfa	AL FAH
B	Bravo	bɹaːvo	BRAH VOH
C	Charlie	tʃɑːli	SCHAAR LIE
D	Delta	dɛltɑ	DELL TAH
E	Echo	ɛko	ECK OH
F	Foxtrot	fɔkstɹɔt	FOCKS TROTT
G	Golf	gɔlf	GOLF
H	Hotel	hoːˈtɛl	HOH TELL
I	India	ɪndiɑ	IN DIE AH
J	Juliet	dʒuːliˈɛt	DSCHU LIE JETT
K	Kilo	kiːlo	KIE LOH
L	Lima	liːmɑ	LIE MAH
M	Mike	maɪ̯k	MAIK
N	November	noˈvɛmbə	NOO WEM BER
O	Oscar	ɔskɑ	OSS KAH
P	Papa	papa	PAH PAH
Q	Quebec	keˈbɛk	KE BECK
R	Romeo	ɹoːmiˌo	ROH MEH OH
S	Sierra	siˈɛɹa	SIE JÄH RAH
T	Tango	tæŋgo	TÄNG GOH
U	Uniform	juːnifɔːm	JUNNI FORM
V	Victor	vɪktɑ	WICK TOR
W	Whisky	wɪski	WISS KIE
X	X-Ray	ɛksɹeɪ̯	ECKS RÄI
Y	Yankee	jæŋki	JÄNG KIE
Z	Zulu	zuːluː	SUH LUH
Ä	Ärger		
Ö	Öse		
Ü	Übel		
ß	Eszett		

2.9 Zahlen

Zahlen sind ziffernweise auszusprechen.

Datum und Uhrzeit dürfen auch als ganze Zahlen ausgesprochen werden. *

Z. B. Uhrzeit 11:11 Uhr ist gesprochen "elf Uhr elf". *

Hinweis: *

Durch EVU können abweichende oder zusätzliche Regeln für die Kommunikation zwischen ihren Mitarbeitenden gegeben sein. * *

Zahl	Aussprache
0	Null
1	Eins
2	Zwo
3	Drei
4	Vier
5	Fünf
6	Sechs
7	Sieben
8	Acht
9	Neun

3 Örtliche Regeln im Streckenbuch

Im Streckenbuch EIU können Regeln zu folgenden Punkten gegeben sein:

- Abschnitt 2.1 unter „Aufträge und Meldungen“: Ergänzende Regeln für feste Wortlaute
- Abschnitt 2.7 unter „Andere mit der Abgabe von Aufträgen/Meldungen beauftragen“: Andere Mitarbeiter können beauftragt werden, Aufträge oder Meldungen zu geben.

Im Streckenbuch EVU können Regeln zu folgenden Punkten gegeben sein:

- Keine

❑

* 1 Zusätzliche oder abweichende Regeln

Zusätzliche oder abweichende Regeln

(1) Zusätzliche oder abweichende Regeln können gegeben sein:

- im Streckenbuch,
- im Auftragsbuch,
- in einer Fahrplananordnung oder Beförderungsanordnung,
- in einer Betra,
- in der La oder
- in Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken.

Wenn Regeln im Streckenbuch gegeben sein können, ist darauf hingewiesen.

Streckenbuch

(2) Im Streckenbuch sind enthalten:

a) Im Streckenbuch sind Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstellen genannt.

b) Im Streckenbuch sind die maßgebenden Neigungen einschließlich der Neigungswechsel der Streckenabschnitte zwischen Zugmeldestellen angegeben.

c) Die durchgehenden Hauptgleise einer zweigleisigen Bahn werden nach der Fahrtrichtung der Züge im Regelbetrieb bezeichnet. Im Streckenbuch kann die Bezeichnung ergänzt sein.

d) Wenn ein Bahnhof in mehrere Fahrdienstleiterbezirke aufgeteilt ist, sind diese im Streckenbuch beschrieben.

e) Auf eingleisigen Strecken ist im Streckenbuch angegeben, welchem Fdl selbsttätige Blockstellen des automatischen Streckenblocks zugeteilt sind.

f) Im Streckenbuch können ergänzende Regeln zum gewöhnlichen Halteplatz gegeben sein.

g) Die Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke ist bei besonderen örtlichen Verhältnissen im Streckenbuch festgelegt.

h) Darüber hinaus ist im Streckenbuch angegeben, ob

- Selbststellbetrieb (Selbststellbetrieb für einzelne Zugstraßen),
- Selbststellbetrieb (Signalselbststellbetrieb),
- Selbststellbetrieb (Programmselbststellbetrieb),
- Selbststellbetrieb (Durchfahrbetrieb),
- Selbststellbetrieb (Zuglenkung mit Lenkziffer) oder
- Zuglenkung mit Lenkplan

vorhanden ist.

i) Im Streckenbuch kann angeordnet sein, dass einzelne Zugfolgestellen für bestimmte Zeiten aus der Regelung der Zugfolge ausgeschaltet werden.

j) Im Streckenbuch können andere Zugfolgestellen als Bahnhöfe, Abzweigstellen und Überleitstellen zu Zugmeldestellen erklärt sein.

2 Ausnahmen *

Ausnahmen von den Regeln genehmigt ausschließlich die regelwerksverantwortliche Stelle des Infrastrukturbetreibers. Sie werden als Druckstück im Auftragsbuch und direkt in der Anwendung „Thalamus“ bekannt gegeben. * *

❑

1 Kennzeichen der Züge, die nur an einzelnen Tagen verkehren

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.
nnS	=	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.

Mo	=	Zug verkehrt montags.
Di	=	Zug verkehrt dienstags.
Mi	=	Zug verkehrt mittwochs.
Do	=	Zug verkehrt donnerstags.
Fr	=	Zug verkehrt freitags.
Sa	=	Zug verkehrt samstags.
So	=	Zug verkehrt sonntags.
31.10. usw.	=	Zug verkehrt an dem angegebenen Tag.
⊗	=	Programmzug oder Zug, der auf besondere Anordnung verkehrt.

*

Bei Zügen, die über Mitternacht hinaus verkehren, sind die Verkehrstage in Bruchform angegeben, z. B.

Sa/So	=	Zug verkehrt in der Nacht von Samstag auf Sonntag.
S/S	=	Zug verkehrt in der Nacht von Sonn- und Feiertagen auf Sonn- und Feiertage.

Verkehren Züge an mehreren Verkehrstagen, sind diese z. B. wie folgt angegeben:

S + nS	=	Zug verkehrt an den unter S und nS genannten Tagen.
Di - Fr	=	Zug verkehrt dienstags bis freitags.

2 Kennzeichen der Züge, die an einzelnen Tagen nicht verkehren

Bei Zügen, die an einzelnen Tagen nicht verkehren, sind Abkürzungen dieser Tage eingerahmt hinter der Zugnummer angegeben, z. B.

(nS)	=	Zug verkehrt täglich, ausgenommen am Werktag nach den unter S genannten Tagen.
W (nS)	=	Zug verkehrt an Werktagen, ausgenommen am Werktag nach den unter S genannten Tagen.
S (So)	=	Zug verkehrt an Wochenfeiertagen.

❑

Ril	Titel	gilt für		
		Fdl	Ww	Andere (einzeln genannt)
408.0051	Aufbau und Zweck	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0054	Abkürzungen	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0055	Begriffe	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0056	Kommunikation	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0101	Zusätzliche oder abweichende Regeln	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0101A01	Verkehrstage	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0101A02	Gültigkeit der Richtlinien für Mitarbeiter	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0111	Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0131	Umstellen der Weichen, Umstellverbot, Umstellen	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0203	Vorgänge, Aufträge oder Meldungen nachweisen	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0203V11	Vordruck Zugmeldebuch für eingleisige Strecken	ja		
408.0203V21	Vordruck Zugmeldebuch für zweigleisige Strecken	ja		
408.0203V31	Vordruck Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken; Gemeinschaftsstrecke liegt links	ja		
408.0203V33	Vordruck Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken; Gemeinschaftsstrecke liegt rechts	ja		
408.0203V41	Vordruck Fernsprechbuch	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0211	Fahrordnung im Bahnhof	ja	ja	
408.0212	Fahrordnung auf der freien Strecke	ja	ja	
408.0221	Zugmeldungen	ja	ja	
408.0231	Fahrweg prüfen	ja	ja	
408.0232	Fahrweg sichern	ja	ja	
408.0233	Fahrweg prüfen und sichern – Mitarbeiter, Melden, Nachweis	ja	ja	
408.0241	Räumungsprüfung – Allgemeines	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0242	Räumungsprüfung - Strecken ohne Streckenblock	ja	ja	
408.0243	Räumungsprüfung - Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock	ja	ja	
408.0244	Räumungsprüfung – Strecken mit selbsttätigem Streckenblock, automatischer Streckenblock	ja	ja	Rückmeldeposten

Ril	Titel	gilt für		
		Fdl	Ww	Andere (einzeln genannt)
408.0245	Räumungsprüfung – Strecken mit selbsttätigem Streckenblock, Selbstblock ohne ESTW	ja	ja	Rückmeldeposten
408.0246	Räumungsprüfung – Strecken mit selbsttätigem Streckenblock, Zentralblock ohne ESTW	ja	ja	Rückmeldeposten
408.0247	Räumungsprüfung – Strecken mit selbsttätigem Streckenblock, Selbstblock im ESTW	ja	ja	Rückmeldeposten
408.0248	Räumungsprüfung – Strecken mit selbsttätigem Streckenblock, Zentralblock im ESTW	ja	ja	Rückmeldeposten
408.0251	Hauptsignale bedienen	ja	ja	
408.0261	Zugfahrten durchführen	ja	ja	
408.0262	Züge beobachten	ja	ja	Meldeposten
408.0301	Nicht ausreichende Ortskenntnis	ja	ja	
408.0321	Zug vorbereiten	ja		
408.0331	Zustimmung des Fdl zur Abfahrt auf einem Bahnhof	ja		
408.0351	Abstellen melden	ja		
408.0401	Anordnungen über den Zugverkehr	ja	ja	
408.0401V01	Vordruck „Anordnungen über den Zugverkehr“	ja	ja	
408.0402	Merkhinweise anbringen bzw. eingeben	ja	ja	
408.0403	Sperren anbringen bzw. eingeben	ja	ja	
408.0411	Befehle	ja	ja	
408.0411A01	Ausfüllanleitung Befehle 1 – 9 und 21 - 95	ja	ja	
408.0411A02	Diktat eines Befehls	ja	ja	
408.0411V01	Vordruck Befehl	ja	ja	
408.0411V02	Vordruck; Übermittlungsnachweis für diktierte Befehle mit gleichem Inhalt	ja	ja	
408.0412	Digitaler Befehl	ja			*
408.0421	Blockstellen, Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen	ja	ja	Mitarbeiter, der sich auf Zugmeldungen meldet
408.0423	Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen	ja		
408.0431	Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten oder Ausfall von Zügen	ja		
408.0435	Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeugen vorgesehenen Maßen abweichen	ja	ja	
408.0441	Nachschieben – nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebtriebfahrzeug	ja	ja	

Ril	Titel	gilt für		
		Fdl	Ww	Andere (einzeln genannt)
408.0445	Geschobene Züge	ja		
408.0451	Geschwindigkeit im Einfahrgleis beschränken, Einfahrweg begrenzen	ja		
408.0452	Fahrplanhalt ausfallen lassen	ja		
408.0453	Ausfahrt verhindert	ja		
408.0454	Wechsel der ETCS-Betriebsart	ja		
408.0455	Zugfahrten mit besonderem Auftrag zulassen	ja		
408.0458	Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen	ja	ja	
408.0461	Vom Fahrplan für Zugmeldestellen abweichen	ja		
408.0462	Von der Fahrordnung auf der freien Strecke abweichen	ja	ja	
408.0463	Auf dem Gegengleis fahren	ja	ja	
408.0471	Gleise sperren	ja		
408.0474	Oberleitung ausgeschaltet oder gestört	ja		
408.0475	Arbeiten an technischen Einrichtungen	ja	ja	
408.0481	Sperrfahrten durchführen	ja	ja	
408.0485	Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit durchführen	ja		
408.0487	Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock durchführen	ja		
408.0487V01	Vordruck Zugmeldebuch für Strecken mit Stichstreckenblock	ja		
408.0487V02	Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock Fahrdienstleiter	ja		
408.0488	Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt	ja	ja	
408.0491	Reisende sichern	ja	ja	
408.0492	Sonstige Besonderheiten	ja	ja	
* 408.0493	Mehrkrafttriebfahrzeuge – Traktionsartwechsel während der Fahrt; Akku laden während planmäßigem Halt	ja	ja	
408.0501	Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt	ja		
408.0521	Anhalten vor der Signal-Zugschlussstelle	ja	ja	
408.0531	Unzulässiges Vorbeifahren; Wechsel in ETCS-Betriebsart TR; Zwangsbremsung durch Zugbeeinflussung in bestimmten Situationen	ja		

Ril	Titel	gilt für		
		Fdl	Ww	Andere (einzeln genannt)
408.0541	Gefahrdrohende Umstände	ja		
408.0551	Unregelmäßigkeiten an Signalen an Zügen	ja	ja	Meldeposten
408.0552	Offene Türen	ja	ja	Meldeposten
408.0553	Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen oder Ladungen	ja	ja	Meldeposten
408.0554	Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer im Zug	ja	ja	Meldeposten
408.0561	Verminderter Reibwert	ja		
408.0571	Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass	ja		
408.0572	Zug zurücksetzen	ja		
408.0581	Verhalten bei Gefahr	ja	ja	
408.0581A01	Handlungsanweisung Personen im/am Gleis	ja		
408.0591	Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb	ja		
408.0601	Unregelmäßigkeiten an Flankenschutzeinrichtungen, Weichen, Gleissperren, Riegeln	ja	ja	
408.0611	Unregelmäßigkeiten an Signalen	ja	ja	
408.0621	Einrichtungen des Bahnhofsblocks gestört	ja	ja	
408.0622	Einrichtungen des Streckenblocks gestört	ja	ja	
408.0625	Gleisfreimeldeeinrichtung im Bahnhof oder in einer Abzweigstelle gestört	ja	ja	
408.0631	Verständigung zwischen Zugfolgestellen völlig gestört	ja		
408.0632	Warnen von Reisenden auf dem Bahnsteig nicht möglich	ja		
408.0633	Reisendeninformation bei Ausfall der dynamischen Schriftanzeiger (DSA) nicht möglich	ja		
408.0641	Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen	ja	ja	
408.0651	Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - PZB	ja		
408.0652	Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - LZB	ja		
408.0653	Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – ETCS-Level 2	ja		
408.0654	Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – ETCS-Level 1 LS	ja		

*

❑

1 Tätigkeiten selbstständig verrichten

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

Tätigkeiten im Bahnbetrieb verrichten

- Fdl
- Ww sowie
- Tf.

2 Tätigkeiten übertragen

Aufgrund von Regeln dieser Richtlinie dürfen Tätigkeiten des Fdl oder des Ww anderen Mitarbeitern übertragen werden.

3 Tätigkeiten abgrenzen

Wenn mehrere Mitarbeiter auf Betriebsstellen Tätigkeiten im Bahnbetrieb gemeinsam verrichten, ist ihre Verantwortung im Streckenbuch abgegrenzt.

4 Vorrang von Sicherheit und Pünktlichkeit

Alle Mitarbeiter müssen in erster Linie für Sicherheit, dann für Pünktlichkeit des Bahnbetriebs sorgen. Dies geht allen anderen Tätigkeiten vor, die ihnen sonst noch übertragen sind. Sie müssen, soweit erforderlich, eine richtig zeigende Uhr tragen.

Mitarbeiter im Bahnbetrieb dürfen Ton-, Funk-, Fernseh- oder Datenverarbeitungsgeräte nur betreiben, wenn dies für das Verrichten der ihnen übertragenen Tätigkeiten erforderlich ist.

5 Melden bei Arbeitsaufnahme und Arbeitsschluss

Für Mitarbeiter auf Betriebsstellen ist im Streckenbuch bestimmt, ob und wo sie sich bei Aufnahme und zum Schluss der Arbeit melden müssen.

6 Arbeitsübergabe, Arbeitsübernahme

Allgemein

(1) * Mitarbeiter auf Betriebsstellen müssen Arbeitsübergabe und Arbeitsübernahme mit Unterschrift, ihrem Namen in Druckbuchstaben und genauer Zeitangabe in der im Streckenbuch bestimmten Unterlage bescheinigen. Sie müssen alle der Betriebsabwicklung dienenden Unterlagen übergeben.

Bei Arbeitsübergabe muss der übergebende den übernehmenden Mitarbeiter auf Besonderheiten hinweisen. Der übernehmende Mitarbeiter muss die Unterlagen und das Auftragsbuch sofort nach Arbeitsaufnahme einsehen.

Arbeitsplatz verlassen

(2) Mitarbeiter auf Betriebsstellen dürfen bei durchgehender Arbeitszeit ihren Arbeitsplatz nur verlassen, wenn die Arbeitsübernahme vom übernehmenden Mitarbeiter bescheinigt worden ist. Im Streckenbuch können abweichende Regeln gegeben sein.

Nachweis

(3) Für Einträge im Zugmeldebuch gilt das folgende Muster:

Muster für Zugmeldebucheintrag

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag 15.12.	Regelgleis von → Gegengleis nach ←				Regelgleis nach → Gegengleis von ←				
→	.....Adorf.....				.....Cestadt.....			←	
Zugnummer	Annahme	Abfahrt	Rück-meldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rück-meldung	Zugnummer	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		
4714		5 45		5 52		5 53			*Vo Arbeitsaufnahme 5.35 Vogel*
4716		6 05		6 12		6 12			
4738		12 20		12 27		12 28			*Vo / Sch*
									überg 12.25 übern
									Vogel Schulz
4784		19 20		19 27		19 28			*überg 19.30 übern*
4786		19 45		19 52		19 53			*He Schulz Heinze*
4792		23 05		23 12		23 13			*Arbeitsschluss 23:30 Heinze*

(4) Beim ersten Eintrag nach Arbeitsaufnahme muss in Spalte „Meldungen und Vermerke“ das Namenszeichen eingetragen werden. Das Namenszeichen gilt auch für alle weiteren Einträge. Wenn mehrere Mitarbeiter Einträge in einer Zeile vornehmen, muss jeder Mitarbeiter in Spalte „Meldungen und Vermerke“ sein Namenszeichen anbringen.

7 Unterbrochene Arbeitszeit

Bei unterbrochener Arbeitszeit müssen die Mitarbeiter auf Betriebsstellen den Beginn und das Ende der Unterbrechung der im Streckenbuch genannten Kontaktstelle mitteilen. Die Mitarbeiter auf Betriebsstellen müssen bei der Meldung zum Beginn der unterbrochenen Arbeitszeit der Kontaktstelle die Fahrzeugnummer eines ausgesetzten Fahrzeugs mit einer orangefarbenen Tafel zur Kennzeichnung der Gefahr, die am Fahrzeug angebrachten und in den Beförderungspapieren enthaltenen UN-Nummern, Tag sowie die Zugnummer mitteilen. Die Mitarbeiter auf der Betriebsstelle mit unterbrochener Arbeitszeit und die Mitarbeiter der Kontaktstelle müssen die Meldung nachweisen.

Bei Meldung zum Ende der Unterbrechung muss der Mitarbeiter den Mitarbeiter der Kontaktstelle nach Besonderheiten befragen, die während der unterbrochenen Arbeitszeit eingetreten sind. Erst danach darf er Zugfahrten zulassen.

Die zu übergebenden Unterlagen sind an der im Streckenbuch bestimmten Stelle zu hinterlegen.

8 Verlassen des Stellwerks

Ein Mitarbeiter, der einem Fdl zugeteilt ist, darf während der Arbeitszeit den Stellwerksraum nur verlassen, wenn der Fdl zugestimmt hat.

9 Uhrzeitvergleich

Für Mitarbeiter auf Betriebsstellen ist im Streckenbuch geregelt, wann und wie sie die Uhrzeit vergleichen müssen.

10 Umstellen der Uhren bei Beginn und Ende der MESZ

Beim Umstellen der Uhren zu Beginn und Ende der mitteleuropäischen Sommerzeit (MESZ) gelten folgende Regeln:

(1) Die Mitarbeiter müssen am Tag der Umstellung und am folgenden Tag eine richtig zeigende Uhr tragen. **Persönliche Uhren**

(2) Allgemein gilt: **Beginn der MESZ**

a) Am Tag des Beginns der MESZ muss die persönliche Uhr bis 1.45 Uhr um eine Stunde (auf 2.45 Uhr) vorgestellt und bezüglich des minutengenauen Ganges mit einer Bahnuhr verglichen worden sein.

b) Mit Zeigersprung der Bahnuhr von 1.59 Uhr auf null Minuten gilt die MESZ 3.00 Uhr und ab diesem Zeitpunkt vorerst nur noch die Zeitanzeige der persönlichen Uhr.

c) Fdl vergleichen um 3.00 Uhr MESZ mit Stellen, die sie über Zugfahrten benachrichtigen müssen, die Uhrzeit anhand ihrer persönlichen Uhr. Die Übereinstimmung der Zeitanzeigen ist durch den Eintrag: „(Uhrzeit), Uhren zeigen richtig nach MESZ“ nachzuweisen.

d) Fdl vergleichen nach dem Umstellen der Bahnuhren mit Stellen, die sie über Zugfahrten benachrichtigen müssen, die Uhrzeit anhand der umgestellten Bahnuhren. Die Übereinstimmung der Zeitanzeigen ist durch den Eintrag: „(Uhrzeit), Bahnuhren zeigen richtig nach MESZ“ nachzuweisen.

(3) Allgemein gilt **Ende der MESZ**

a) Die Stunde von 2.00 Uhr bis 3.00 Uhr erscheint bei Beendigung der MESZ doppelt, wobei die erste Stunde (MESZ) als 2A, die zweite Stunde - mitteleuropäische Zeit (MEZ) - als 2B bezeichnet wird. Diese Bezeichnung ist bei Aufträgen und Meldungen, die eine Stundenangabe enthalten, sowie bei den entsprechenden Einträgen in die Unterlagen der Stundenbezeichnung hinzuzufügen, z.B. 2A Uhr ... Minuten bzw. 2B Uhr ... Minuten.

b) Am Tag der Beendigung der MESZ muss die persönliche Uhr bis 1.45 Uhr um eine Stunde (auf 0.45 Uhr) zurückgestellt und bezüglich des minutengenauen Ganges mit einer Bahnuhr verglichen worden sein.

c) Mit Zeigersprung der Bahnuhren von 2A.59 Uhr auf null Minuten gilt die MEZ 2B.00 Uhr und ab diesem Zeitpunkt vorerst nur noch die Zeitanzeige der persönlichen Uhr.

d) Fdl vergleichen um 2B.00 Uhr MEZ mit Stellen, die sie über Zugfahrten benachrichtigen müssen, die Uhrzeit anhand ihrer persönlichen Uhr. Die

Übereinstimmung der Zeitanzeigen ist durch den Eintrag: „(Uhrzeit), Uhren zeigen richtig nach MEZ“ nachzuweisen.

e) Fdl vergleichen nach dem Umstellen der Bahnuhren mit Stellen, die sie über Zugfahrten benachrichtigen müssen, die Uhrzeit anhand der umgestellten Bahnuhren. Die Übereinstimmung der Zeitanzeigen ist durch den Eintrag: „(Uhrzeit), Bahnuhren zeigen richtig nach MEZ“ nachzuweisen.

Unterbrochene Arbeitszeit

(4) Auf Betriebsstellen mit unterbrochener Arbeitszeit sind die Bestimmungen sinngemäß am Tag der Arbeitsaufnahme anzuwenden.

Geräte mit Zeitausdruck

(5) Während der Umstellung der Bahnuhren weisen selbsttätig schreibende oder druckende Geräte mit Zeitausdruck eine falsche Uhrzeit aus. Es sind Maßnahmen zu treffen, wie sie bei Störung dieser Geräte vorgeschrieben sind. Nach dem Umstellen der Bahnuhren ist ein Probedruck durchzuführen. Wenn dabei Übereinstimmung mit der richtigen Uhrzeit festgestellt wird, gelten die Geräte wieder als ordnungsgemäß wirkend.

Unregelmäßigkeiten

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

❑

1 Grundstellung

Wenn bei Gleisbildstellwerken für Weichen oder Gleissperren ausnahmsweise eine Grundstellung erforderlich ist, ist dies im Streckenbuch bestimmt.

Weichen, für die eine Grundstellung bestimmt ist, sowie Gleissperren, Riegel oder Sperrsignale müssen in Grundstellung stehen, wenn sie nicht in anderer Stellung gebraucht werden. Für Riegel können im Streckenbuch Ausnahmen zugelassen sein, solange im Stellwerksbezirk nicht rangiert wird.

2 Umstellverbot, Umstellen

(1) Unter Fahrzeugen darf der Bediener eine Weiche nicht umstellen. **Grundsatz**

(2) Bevor der Bediener eine Weiche umstellt, muss er feststellen, dass die Weiche nicht mit Fahrzeugen besetzt ist. **Bedingung**

(3) Wenn der Bediener nicht selbst feststellen kann, dass eine Weiche nicht mit Fahrzeugen besetzt ist, gilt Folgendes: **Einweisung und Auftrag an andere Mitarbeiter**

a) Der Bediener darf einen anderen Mitarbeiter im Bahnbetrieb (Tf, Mitarbeiter der Fachlinien Leit- und Sicherungstechnik, Fahrbahn, Elektrotechnik und von der DB InfraGO AG beauftragte Helfer im Bahnbetrieb) einweisen, indem er ihm die Lage der zu prüfenden Weiche in der Örtlichkeit beschreibt.

b) Nach der Einweisung darf der Bediener den anderen Mitarbeiter beauftragen, die Feststellung zu treffen und ihm das Ergebnis zu melden. Diese Meldungen muss der Bediener nachweisen.

3 Flachkreuzungen, Gleissperren

Für Flachkreuzungen und Gleissperren gelten die Bestimmungen für Weichen sinngemäß.

1 Nachweisen

(1) Mitarbeiter auf einer Betriebsstelle müssen Aufträge, Meldungen oder Vorgänge, die die Durchführung der Züge betreffen, nachweisen,

- wenn es Zugmeldungen sind,
- * wenn dies in den Regeln der Richtlinien 408.0051 bis 408.0653 oder im Streckenbuch angeordnet ist oder
- wenn ein Mitarbeiter den Nachweis für erforderlich hält.

Für den Nachweis müssen folgende Unterlagen verwendet werden:

a) Zugmeldebuch, hierbei gilt:

- * Es ist nach der Anleitung auf der Titelseite des jeweiligen Vordrucks oder nach den Mustern in den Richtlinien 408.0051 bis 408.0653 einzutragen. Die Mustereinträge beziehen sich jeweils auf den Bahnhof Beheim, soweit nichts Abweichendes angegeben ist. Einträge, für die keine Spalten vorgesehen oder keine Muster vorgegeben sind, sind an keine Form gebunden; sie dürfen auch quer über den Spaltenbau geschrieben werden.

  Als Ankunftszeit ist bei haltenden Zügen die Zeit einzutragen, zu der

- der Zug am gewöhnlichen Halteplatz – wenn im Fahrweg mehrere Halteplätze liegen, am ersten gewöhnlichen Halteplatz – zum Halten kommt. Wenn der Fdl nicht feststellen kann, dass der Zug hält, gilt als Ankunftszeit der Zeitpunkt, zu dem der Zug den Abschnitt am ersten gewöhnlichen Halteplatz besetzt. **Ankunft mit gewöhnlichem Halteplatz**

- ein Zug ohne gewöhnlichen Halteplatz am Zielsignal zum Halten kommt. Wenn der Fdl nicht feststellen kann, dass der Zug hält, gilt als Ankunftszeit der Zeitpunkt, zu dem der Zug den Abschnitt vor dem Zielsignal besetzt. **Ankunft ohne gewöhnlichen Halteplatz**

  * Bei durchfahrenden Zügen ist als Ankunftszeit die Durchfahrtszeit einzutragen. Als Ab- oder Durchfahrtszeit ist die beim Abmelden gemeldete Zeit einzutragen.

  Wo Zugmeldungen durch selbsttätig wirkende Einrichtungen aufgezeichnet werden, ersetzen diese den Eintrag im Zugmeldebuch.

b) Fernsprechbuch, hierbei gilt:

Es ist einzutragen, wenn kein Zugmeldebuch geführt wird oder wenn zwar ein Zugmeldebuch geführt wird, aber für Einträge, für die keine Spalten vorgesehen sind, der Nachweis im Fernsprechbuch zweckmäßig ist.

c) Andere Unterlagen, hierbei gilt:

Es ist einzutragen, wenn es angeordnet ist.

(2) Vorbereitende Gespräche müssen nicht eingetragen werden.

(3) Es ist - außer bei Gefahr - unmittelbar vor Abgabe oder sofort nach Eingang einzutragen.

(4) Es darf nicht mit Bleistift eingetragen und nicht radiert werden. Irrtümlich vorgenommene Einträge müssen so durchgestrichen werden, dass sie lesbar bleiben.

2 Zugmeldebuch

a) Als Zugmeldebücher müssen in der Regel Vordrucke 408.0203V11 bis 408.0203V33 verwendet werden. *

b) Im Streckenbuch können für Zugmeldebücher besondere Regeln gegeben sein

1. bei mehreren ineinander übergehenden Strecken,
2. in Fernstell- oder Fernsteuerbereichen,
3. für Eintragen der Stundenzahlen,
4. für Eintragen der Zugschlussmeldung.

c) Für selbsttätige Blockstellen oder virtuelle Blockstellen, die nicht zugleich Bahnhof oder Abzweigstelle sind, muss kein Zugmeldebuch geführt werden.

3 Fernsprechbuch

a) Als Fernsprechbuch muss in der Regel Vordruck 408.0203V41 verwendet werden.

b) Im Streckenbuch können Regeln für das Fernsprechbuch gegeben sein.

4 Aufbewahren von Unterlagen

Zugmeldebücher, Fernsprechbücher, Vordrucke, Anordnungen über den Zugverkehr und Befehle müssen nach ihrem Abschluss bei der im Streckenbuch genannten Stelle aufbewahrt werden.

5 Meldungen von Tf und Dritten

Der Fdl muss Meldungen über Verdacht an Mängeln oder Mängel an Fahrbahn, konstruktivem Ingenieurbau, Oberleitungen, Leit- und Sicherungstechnik (z. B. eingeschränkte Signalsicht), über Hindernisse oder andere Meldungen, die durch Tf oder Dritte gemeldet werden, an die zur Entstörung veranlassende zuständige Stelle (EVZS) weiter melden. Der Fdl muss die Meldungen im Fernsprechbuch nachweisen. *

❑

Zugmeldebuch

für die eingleisige Strecke

von ..... bis .....

Betriebsstelle .....

Begonnen am ....., abgeschlossen am ....., Inhalt: ..... Blätter

Anleitung

1. für Zugmeldestellen

Tragen Sie Meldungen oder Ankunftszeiten für jeden anschließenden Streckenabschnitt bis zur nächsten Zugmeldestelle auf einer besonderen Seite ein, und zwar in

Spalte 1: Nummer des ankommenden Zuges,

Spalte 2: Nummer des abgehenden Zuges,

Spalte 3: Zeit der Annahme,

Spalte 4: von der rückgelegenen Zugmeldestelle gemeldete Ab- oder Durchfahrtzeit,

Spalte 5: für einen Zug der Spalte 1 Zeit der Ankunft (Durchfahrt);
für einen Zug der Spalte 2 Zeit der Abfahrt (Durchfahrt oder die gemeldete Abfahrtzeit),

Spalte 6: Zeit der Rückmeldung.

2. für Blockstellen

Tragen Sie Meldungen bzw. Durchfahrtszeiten für die Abschnitte bis zu den beiden benachbarten Zugmeldestellen auf derselben Seite ein, und zwar in

Spalte 1: Zugnummer der einen Richtung,

Spalte 2: Zugnummer der anderen Richtung,

Spalte 3: kein Eintrag,

Spalte 4: Zeit der gemeldeten Abfahrt,

Spalte 5: Zeit der Durchfahrt, auf Blockstellen mit Haltepunkt bei haltenden Zügen Zeit der Abfahrt,

Spalte 6: Zeit der Rückmeldung von der vorgelegenen Zugfolgestelle;
die Zeit der Rückmeldung an die rückgelegene Zugfolgestelle brauchen Sie nicht einzutragen.

Fachautor: I.IBB 31; Fabian Waldecker; Tel.: ( ) info408@deutschebahn.com

Richtung von und nach ____________________

1	2	3		4		5		6		7
Tag ______ von nach	 nach von	An- nahme		Gemeldete Abfahrt		Ankunft — Abfahrt (Abmel- dung)		Rück- meldung		Meldungen und Vermerke
Zugnummer		U	M	U	M	U	M	U	M	

V408.0203V12 Zugmeldebuch für eingleisige Strecken (Einlage)

❑

Zugmeldebuch

für die zweigleisige Strecke

von ..... bis .....

Betriebsstelle .....

Begonnen am ....., abgeschlossen am ....., Inhalt: ..... Blätter

Anleitung

Tragen Sie im Kopf die benachbarten Zugmeldestellen und ggf. dahinter in Klammern die Zugfolgestellen, die zurückmelden und an die Sie zurückmelden müssen, ein.

Tragen Sie in die Spalten 1 bis 9 Zugnummern, Ankunftszeiten oder Zeiten der Meldungen für die anschließenden Streckenabschnitte bis zur nächsten Zugmeldestelle ein, und zwar in

Spalte	bei einem Zug, der das Regelgleis befährt	bei einem Zug, der das Gegengleis befährt
1	Zugnummer	-
2	Annahme durch die eigene Zugmeldestelle	Annahme durch die vorgelegene Zugmeldestelle
3	Abfahrt durch die rückgelegene Zugmeldestelle	Abfahrt (Durchfahrt) auf der eigenen Zugmeldestelle
4	Abgabe der Rückmeldung	Eintreffen der Rückmeldung
5	Ankunft auf der eigenen Zugmeldestelle	
6	Annahme durch die vorgelegene Zugmeldestelle	Annahme durch die eigene Zugmeldestelle
7	Abfahrt (Durchfahrt) auf der eigenen Zugmeldestelle	Abfahrt durch die rückgelegene Zugmeldestelle
8	Eintreffen der Rückmeldung	Abgabe der Rückmeldung
9	-	Zugnummer

Die Zeitangaben in den Spalten 3 und 7 müssen Sie für jede Richtung in zeitlicher Reihenfolge eintragen.

Auf einer Blockstelle brauchen Sie Spalte 7 nur auszufüllen, wenn der Zug auf der Blockstelle hält.

Fachautor: I.IBB 31; Fabian Waldecker; Tel.: ( ) info408@deutschebahn.com
Gültig ab 14.12.2025

(linke Seite)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag	**Regelgleis von** → Gegengleis nach ←				**Regelgleis nach** → Gegengleis von ←				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rück-meldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rück-meldung	← Zugnummer	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		

V408.0203V22 Zugmeldebuch für zweigleisige Strecken (Einlage)

(rechte Seite)

10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
Meldungen und Vermerke	Zugnummer →	**Regelgleis nach** ← Gegengleis von →			Ankunft	**Regelgleis von** ← Gegengleis nach →			Tag
		Rück-meldung	Abfahrt	Annahme		Rück-meldung	Abfahrt	Annahme	← Zugnummer
		U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	

V408.0203V22 Zugmeldebuch für zweigleisige Strecken (Einlage)

❑

Zugmeldebuch

für die zweigleisige Strecke

von ..... bis .....
.....

Betriebsstelle .....

Begonnen am ....., abgeschlossen am ....., Inhalt: ..... Blätter

Anleitung

Tragen Sie im Kopf die benachbarten Zugmeldestellen und ggf. dahinter in Klammern die Zugfolgestellen, die zurückmelden und an die Sie zurückmelden müssen, ein.

Tragen Sie in die Spalten 1 bis 9 Zugnummern, Ankunftszeiten oder Zeiten der Meldungen für die anschließenden Streckenabschnitte bis zur nächsten Zugmeldestelle ein, und zwar in

Spalte	bei einem Zug, der das Regelgleis befährt	bei einem Zug, der das Gegengleis befährt
1	Zugnummer	-
2	Annahme durch die eigene Zugmeldestelle	Annahme durch die vorgelegene Zugmeldestelle
3	Abfahrt durch die rückgelegene Zugmeldestelle	Abfahrt (Durchfahrt) auf der eigenen Zugmeldestelle
4	Abgabe der Rückmeldung	Eintreffen der Rückmeldung
5	Ankunft auf der eigenen Zugmeldestelle	
6	Annahme durch die vorgelegene Zugmeldestelle	Annahme durch die eigene Zugmeldestelle
7	Abfahrt (Durchfahrt) auf der eigenen Zugmeldestelle	Abfahrt durch die rückgelegene Zugmeldestelle
8	Eintreffen der Rückmeldung	Abgabe der Rückmeldung
9	-	Zugnummer

Die Zeitangaben in den Spalten 3 und 7 müssen Sie für jede Richtung in zeitlicher Reihenfolge eintragen.

Fachautor: I.IBB 31; Fabian Waldecker; Tel.: ( ) info408@deutschebahn,com
Gültig ab 14.12.2025

(linke Seite)

1	2	3	4	5	6	7	8	6a	7a	8a	9	10
Tag	**Regelgleis von** → Gegengleis nach ←				**Regelgleis nach** → Gegengleis von ←			**Regelgleis nach** → Gegengleis von ←				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rück-meldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rück-meldung	Annahme	Abfahrt	Rück-meldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		

(rechte Seite)

10	9	8	7	6	5	4	3	2	4a	3a	2a	1
		Regelgleis nach ← Gegengleis von →				**Regelgleis von** ← Gegengleis nach →			**Regelgleis von** ← Gegengleis nach →			Tag
Meldungen und Vermerke	Zugnummer →	Rück-meldung	Abfahrt	Annahme	Ankunft	Rück-meldung	Abfahrt	Annahme	Rück-meldung	Abfahrt	Annahme	Zugnummer ←
		U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	

Vordrucke 408.0203V31 „Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken; Gemeinschaftsstrecke liegt links (Titel)“ und 408.0203V32 „Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken; Gemeinschaftsstrecke liegt links (Einlage)“ sind gleich aufgebaut.

❑

Zugmeldebuch

für die zweigleisige Strecke

von .....
bis .....
von .....

Betriebsstelle .....

Begonnen am ....., abgeschlossen am ....., Inhalt: ..... Blätter

Anleitung

Tragen Sie im Kopf die benachbarten Zugmeldestellen und ggf. dahinter in Klammern die Zugfolgestellen, die zurückmelden und an die Sie zurückmelden müssen, ein.

Tragen Sie in die Spalten 1 bis 9 Zugnummern, Ankunftszeiten oder Zeiten der Meldungen für die anschließenden Streckenabschnitte bis zur nächsten Zugmeldestelle ein, und zwar in

Spalte	bei einem Zug, der das Regelgleis befährt	bei einem Zug, der das Gegengleis befährt
1	Zugnummer	-
2	Annahme durch die eigene Zugmeldestelle	Annahme durch die vorgelegene Zugmeldestelle
3	Abfahrt durch die rückgelegene Zugmeldestelle	Abfahrt (Durchfahrt) auf der eigenen Zugmeldestelle
4	Abgabe der Rückmeldung	Eintreffen der Rückmeldung
5	Ankunft auf der eigenen Zugmeldestelle	
6	Annahme durch die vorgelegene Zugmeldestelle	Annahme durch die eigene Zugmeldestelle
7	Abfahrt (Durchfahrt) auf der eigenen Zugmeldestelle	Abfahrt durch die rückgelegene Zugmeldestelle
8	Eintreffen der Rückmeldung	Abgabe der Rückmeldung
9	-	Zugnummer

Die Zeitangaben in den Spalten 3 und 7 müssen Sie für jede Richtung in zeitlicher Reihenfolge eintragen.

(linke Seite)

1	2	3	4	2a	3a	4a	5	6	7	8	9	10
Tag	Regelgleis von → / Gegengleis nach ←			Regelgleis von → / Gegengleis nach ←				Regelgleis nach → / Gegengleis von ←				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rück-meldung	Annahme	Abfahrt	Rück-meldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rück-meldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		

(rechte Seite)

10	9	8a	7a	6a	8	7	6	5	4	3	2	1
		Regelgleis nach ← / Gegengleis von →			Regelgleis nach ← / Gegengleis von →				Regelgleis von ← / Gegengleis nach →			Tag
Meldungen und Vermerke	Zugnummer →	Rück-meldung	Abfahrt	Annahme	Rück-meldung	Abfahrt	Annahme	Ankunft	Rück-meldung	Abfahrt	Annahme	Zugnummer ←
		U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	

Vordrucke 408.0203V33 „Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken; Gemeinschaftsstrecke liegt rechts (Titel)“ und 408.0203V34 „Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken; Gemeinschaftsstrecke liegt rechts (Einlage)“ sind gleich aufgebaut.

❑

Fernsprechbuch

für .....

Begonnen am ....., abgeschlossen am .....

Inhalt: 80 Seiten

V408.0203V41 Fernsprechbuch A5

Fachautor: I.IBB 31; Fabian Waldecker; Tel.: ( ) info408@deutschebahn.com

1	2	3	4
Wortlaut des Gespräches	Abgabe durch (Sprechstelle, Name)	Zeit Std/Min	Annahme durch (Sprechstelle, Name)

1 Fahrplan für Zugmeldestellen

(1) Wo in Bahnhöfen für eine Richtung mehrere Zugstraßen vorhanden sind, ist die Benutzung der Gleise im Fahrplan für Zugmeldestellen vorgeschrieben. Bei Zuglenkung mit Lenkplan sind Angaben des Fahrplans für Zugmeldestellen im Zuglenkplan angegeben.

Wo ein Fdl Signalanlagen örtlich nicht besetzter Zugmeldestellen bedient, kann der Fahrplan für Zugmeldestellen auch Angaben für ferngestellte oder ferngesteuerte Zugmeldestellen enthalten.

(2) Hinter der Zugnummer sind die Verkehrstage angegeben. Wenn keine Verkehrstage angegeben sind, verkehren die Züge täglich.

(3) Ein „+“ vor der Ankunftszeit kennzeichnet einen Betriebshalt, ein „x“ vor der Ankunftszeit kennzeichnet einen Bedarfshalt.

2 Züge des Gelegenheitsverkehrs

Der Fdl bestimmt, welche Gleise ein Zug befährt, soweit es nicht schon angeordnet ist. Es gelten folgende Regeln:

(1) Für durchfahrende Züge darf der Fdl nur die im Streckenbuch zugelassenen Zugstraßen benutzen.

Für durchfahrende Züge mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 60 km/h muss er Zugstraßen wählen, bei denen

- die Geschwindigkeit der Züge nicht eingeschränkt werden muss oder
- eine Geschwindigkeitsbeschränkung signalmäßig vorangekündigt wird.

(2) Reisezüge dürfen in der Regel nur in Gleise fahren, die für Reisezüge zugelassen sind. Wenn ein Reisezug ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren muss, muss der Fdl den Tf durch Befehl 5 mit Grund Nr. 18 anweisen, im Bahnhof mit höchstens 40 km/h zu fahren, soweit er nicht aus anderen Gründen mit höchstens 40 km/h fahren muss.

Reisezüge mit Halten zum Ein- oder Aussteigen darf der Fdl in der Regel nur in Gleise einlassen, deren Bahnsteige ausreichend lang sind.

(3) Der Fdl darf anzeigegeführte Züge möglichst nicht von mit LZB oder ETCS ausgerüsteten Gleisen ablenken.

(4) Bei Zuglenkung mit Lenkplan können Gleise, die ein Zug des Gelegenheitsverkehrs zu befahren hat, im Zuglenkplan angegeben sein.

❑

1 Gewöhnliche Fahrtrichtung auf zweigleisigen Bahnen

Auf zweigleisigen Bahnen ist auf der freien Strecke in der Regel rechts zu fahren (gewöhnliche Fahrtrichtung). Bei Einführung in Bahnhöfe können die Gleise der freien Strecke auch so angeordnet sein, dass das Regelgleis links liegt.

2 Mehrere Strecken derselben Fahrtrichtung

Wo mehrere Strecken für dieselbe Fahrtrichtung vorhanden sind, ist im Fahrplan angegeben, welche Strecke der Zug befahren soll.

3 Abzweigstellen

(1) Auf Abzweigstellen ist die Fahrtrichtung oder die Benutzung der Gleise im Fahrplan für Zugmeldestellen oder im Streckenfahrplan vorgeschrieben.

(2) Der Fdl bestimmt, welche Gleise ein Zug des Gelegenheitsverkehrs befährt, soweit es nicht schon angeordnet ist.

Bei Zuglenkung mit Lenkplan können Gleise, die ein Zug des Gelegenheitsverkehrs zu befahren hat, im Zuglenkplan angegeben sein.

* Reisezüge dürfen in der Regel nur über Gleise fahren, die für Reisezüge zugelassen sind. Wenn ein Reisezug ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren muss, muss der Fdl den Tf durch Befehl 5 mit Grund Nr. 18 anweisen, auf der Abzweigstelle mit höchstens 40 km/h zu fahren, soweit er nicht aus anderen Gründen mit höchstens 40 km/h fahren muss.

1 Allgemeines

Arten

(1) Es gibt folgende Zugmeldungen:

- Anbieten und Annehmen,
- Abmelden und
- Rückmelden.

Fernsprechverbindung

(2) Zugmeldungen müssen auf der im Streckenbuch genannten Fernsprechverbindung gegeben werden. Im Streckenbuch kann zugelassen sein, dass Zugmeldungen unmittelbar mündlich gegeben werden dürfen.

Melden

(3) Mitarbeiter einer Zugmeldestelle müssen sich mit der Bezeichnung ihres Arbeitsplatzes melden. Bei der ersten Zugmeldung nach Arbeitsübernahme müssen diese ihren Namen nennen. Mitarbeiter einer anderen Betriebsstelle melden sich nur mit der Bezeichnung der Stelle, z. B. „Blockstelle Heide“.

Bei umfangreichen Namen von Betriebsstellen können im Streckenbuch Verkürzungen zugelassen sein.

Einleiten

(4) Jede Zugmeldung muss mit dem Wort „Zugmeldung" eingeleitet werden. Folgt der Annahme unmittelbar die Abmeldung, ist das Wort „Zugmeldung“ vor der Abmeldung nicht erforderlich.

Angabe der Strecke

(5) Es gilt Folgendes:

a) Bei parallel verlaufenden Strecken muss in der Zugmeldung zusätzlich die Strecke angegeben werden (Streckenbuch).

b) Wenn ein Zug auf Haltepunkten endet oder beginnt, muss in der Zugmeldung darauf hingewiesen werden.

Technische Meldeeinrichtungen

(6) Es gilt Folgendes:

a) Wo auf den beteiligten Zugmeldestellen Zugmeldungen durch technische Meldeeinrichtungen gegeben werden, muss nicht mündlich angeboten, angenommen oder abgemeldet zu werden.

b) Züge müssen jedoch in folgenden Fällen nach den Regeln in den Abschnitten 2 bzw. 3 mündlich angeboten, angenommen oder abgemeldet werden:

1. Die technischen Meldeeinrichtungen sind gestört.
2. Rückmelden ist eingeführt oder bei Räumungsprüfung auf Zeit ist die Räumungsprüfung zu bestätigen.
3. Für Zugmeldungen sind besondere Formen oder Zusätze angeordnet (z. B. für Sperrfahrten, „mit außergewöhnlichen Sendungen“, Lü-Sendungen „Cäsar“), außer wenn Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, für den Zusatz „auf dem Gegengleis“.

c) Wo Zugmeldungen durch technische Meldeeinrichtungen gegeben werden, können im Streckenbuch Regeln für das Rückmelden gegeben sein.

Zugmeldungen nicht erforderlich

(7) Es gilt Folgendes:

a) Wo benachbarte Zugmeldestellen demselben Fdl zugeteilt sind, müssen keine Zugmeldungen gegeben werden.

b) Auf eingleisigen Stichstrecken kann im Streckenbuch zugelassen sein, dass keine Zugmeldungen gegeben werden.

2 Anbieten und Annehmen

Grundsatz

(1) Es gilt Folgendes:

a) Auf eingleisigen Strecken müssen Züge angeboten werden.

b) Auf zweigleisigen Strecken müssen Züge angeboten werden, wenn es

1. in den Richtlinien 408.0051 bis 408.0653,
2. im Streckenbuch oder
3. in einer Betra

angeordnet ist.

Anbietende Stelle

(2) Züge müssen von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle angeboten werden.

Zeitpunkt

(3) Ein Zug darf frühestens fünf Minuten vor der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit angeboten werden.

Bedingungen

(4) Ein Zug darf erst angeboten werden, wenn

a) der letzte vorausgefahrene Zug auf der nächsten Zugfolgestelle,

b) der letzte aus der Gegenrichtung angenommene Zug auf der eigenen Zugmeldestelle

angekommen ist.

Mündlich

(5) Wenn Zugmeldungen mündlich gegeben werden, gilt Folgendes:

Anbieten

a) Ein Zug muss angeboten werden mit den Worten:

„Wird Zug … (Nummer) angenommen?"

Annehmen

b) Ein Zug muss angenommen werden mit den Worten:

„Zug … (Nummer) ja".

Ablehnen

c) Wenn der Fahrt ein Hindernis entgegensteht, darf der Zug nicht angenommen werden. Der Zug muss abgelehnt werden mit den Worten:

„Nein warten".

Ist der Hinderungsgrund weggefallen, darf der Zug angenommen werden mit den Worten:

„Jetzt Zug … (Nummer) ja".

Wiederholen

d) Abweichend vom Grundsatz, dass feste Wortlaute wortwörtlich zu wiederholen sind, muss beim Anbieten und Annehmen nur die Annahme wiederholt werden. Folgt der Annahme unmittelbar die Abmeldung, muss nur die Abmeldung wiederholt werden.

Technische Melde-einrichtungen

(6) Wenn keine mündlichen Zugmeldungen gegeben werden, gilt ein Zug auch als angenommen, wenn Erlaubnisempfang angezeigt wird.

Abweichen

(7) Von den Bestimmungen der Absätze (3) und (4) darf in folgenden Fällen abgewichen werden:

a) Ein Zug darf bis zu zwei Minuten vor der voraussichtlichen Ankunft des letzten aus der Gegenrichtung angenommenen Zuges angeboten und unmittelbar nach dessen Ankunft abgelassen werden.

In diesem Fall muss der Zug angeboten werden mit den Worten:

„Wird Zug … (Nummer) angenommen, wenn Zug … (Nummer des letzten Gegenzuges) in … (Name der eigenen Zugmeldestelle)?"

Der Zug muss angenommen werden mit den Worten:

„Wenn Zug … (Nummer des letzten Gegenzuges) in … (Name der anbietenden Zugmeldestelle), darf Zug … (Nummer des angebotenen Zuges) kommen".

Die Bedingung muss im Zugmeldebuch in Spalte „Meldungen und Vermerke“ eingetragen werden, z. B. „Wenn Z 69136 in BES“.

Wenn für den letzten Gegenzug die Räumungsprüfung bestätigt werden muss, muss die Bestätigung erst nach Abfahrt des bedingt angenommenen Zuges gegeben werden.

b) Bei ordnungsgemäß wirkendem Streckenblock darf ein Zug bis zu zwei Minuten vor der voraussichtlichen Ankunft des letzten vorausgefahrenen Zuges auf der nächsten Zugfolgestelle angeboten werden. Der Zug darf abgelassen werden, sobald das Hauptsignal oder die virtuelle Blockstelle auf Fahrt gestellt werden kann.

In diesem Fall muss der Zug angeboten werden mit den Worten:

„Wird Zug … (Nummer) angenommen, wenn Zug … (Nummer des letzten vorausgefahrenen Zuges) in … (Name der nächsten Zugfolgestelle)?"

Der Zug muss angenommen werden mit den Worten:

„Wenn Zug … (Nummer des zuletzt angenommenen Zuges) in … (Name der nächsten Zugfolgestelle), darf Zug … (Nummer des angebotenen Zuges) kommen".

Die Bedingung muss im Zugmeldebuch in Spalte „Meldungen und Vermerke“ eingetragen werden, z. B. „Wenn Z 69136 in BDH“.

3 Abmelden

Abmeldende Stelle

(1) Züge müssen in der Regel von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle abgemeldet werden. Im Streckenbuch oder in einer Betra kann angeordnet sein, dass Züge an andere Zugfolgestellen abgemeldet werden müssen oder dass andere Zugfolgestellen Züge abmelden.

Bedingungen

(2) Ein Zug darf abgemeldet werden, wenn der letzte vorausgefahrene Zug auf der nächsten Zugfolgestelle angekommen ist. Bei ordnungsgemäß wirkendem Streckenblock darf ein Zug schon abgemeldet werden, bevor der letzte vorausgefahrene Zug auf der nächsten Zugfolgestelle angekommen ist.

Voraussichtliche Ab- oder Durchfahrtszeit

(3) Züge müssen in der Regel bis zu fünf Minuten vorher mit der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit abgemeldet werden. Im Streckenbuch oder in einer Betra kann für den Zeitpunkt der Abmeldung eine Mindestzeit bestimmt sein.

Tatsächliche Ab- oder Durchfahrtszeit

(4) Im Streckenbuch kann zugelassen sein, dass mit der tatsächlichen Ab- oder Durchfahrtszeit abgemeldet werden darf. Es muss jedoch mit der voraus-

sichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit abgemeldet werden, wenn mit dem Abmelden Bahnübergangsposten benachrichtigt werden.

Nach Anbieten

(5) Züge, die angeboten wurden, sollen möglichst unmittelbar im Anschluss an die Annahme abgemeldet werden.

Abfahrtszeit, Durchfahrtszeit

(6) Als Abfahrtszeit gilt in der Regel der Zeitpunkt, zu dem der Zug am gewöhnlichen Halteplatz abfährt, als Durchfahrtszeit der Zeitpunkt, zu dem die Spitze des Zuges beim Fdl vorbeifährt. Das Streckenbuch kann nähere Weisungen enthalten.

Wortlaut

(7) Beim Abmelden müssen folgende Wortlaute verwendet werden:

a) Beim Melden der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit:

„Zug … (Nummer) … (Name der Zugmeldestelle) voraussichtlich ab … (Minute der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit)".

b) Beim Melden der tatsächlichen Ab- oder Durchfahrtszeit:

„Zug … (Nummer) … (Name der Zugmeldestelle) ab … (Minute der Ab- oder Durchfahrtszeit)".

Im Streckenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

Berichtigung, Rücknahme

(8) Wenn die tatsächliche Ab- oder Durchfahrtszeit um zwei Minuten oder mehr von der gemeldeten Zeit abweicht, muss die Zugmeldung möglichst frühzeitig berichtigt werden.

Die Berichtigung muss abweichend von Abschnitt 1 Absatz (4) eingeleitet werden mit den Worten:

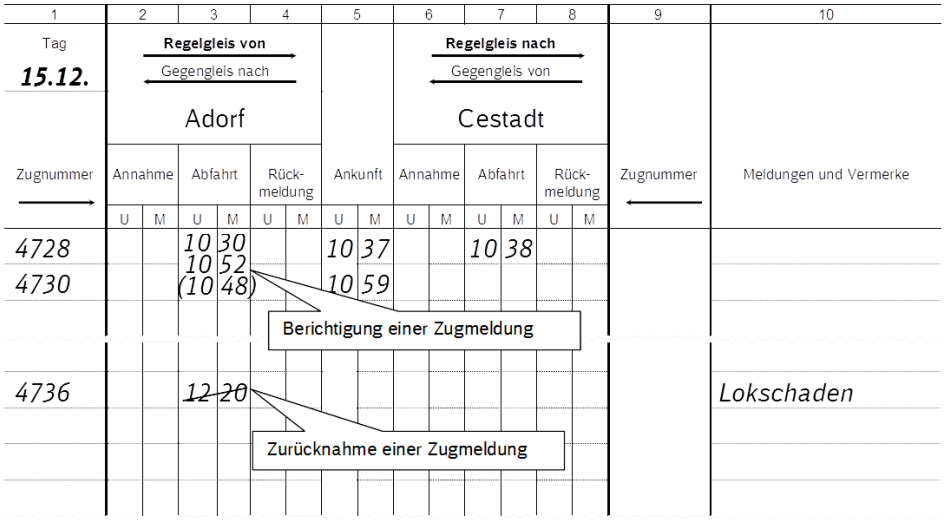
„Berichtigte Zugmeldung"

Wenn der Zug zunächst nicht abfährt und deshalb die Zugmeldung zurückgenommen wird, muss folgender Wortlaut verwendet werden:

„Berichtigte Zugmeldung, Abmeldung für Zug … (Nummer) wird zurückgenommen".

Die Berichtigung oder Rücknahme einer Zugmeldung muss im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachgewiesen werden:

Berichtigung, Rücknahme einer Zugmeldung



4 Rückmelden

(1) Die Rückmeldung ist die mündliche Bestätigung der Räumungsprüfung.

(2) Der Fdl der Räumungsprüfstelle muss die Züge an den Fdl zurückmelden, der die Fahrt in den Zugfolgeabschnitt zulässt.

(3) Die Rückmeldung lautet:

„Zug … (Nummer) in … (Name der Räumungsprüfstelle)".

❑

1 Grundsatz

Bevor auf einem Bahnhof oder einer Abzweigstelle eine Zugfahrt zugelassen wird, muss Folgendes festgestellt werden:

(1) Die zu befahrenden Weichen, die Weichen im Durchrutschweg und die Flankenschutzeinrichtungen müssen richtig stehen. Dies gilt für Weichen von Anschlussstellen sinngemäß. **Richtige Stellung**

(2) Der Fahrweg muss frei von Fahrzeugen sein. **Fahrweg**

a) Der zu prüfende Teil des Fahrwegs beginnt im Gleis hinter dem Einfahrsignal oder Blocksignal — Beginn - allgemein -

- am Signal Ra 10,
- wo dieses nicht vorhanden ist, mit der ersten Weiche hinter dem Einfahrsignal oder Blocksignal oder,
- wo die Gleisfreimeldeanlage des Bahnhofs oder der Abzweigstelle zwischen Einfahrsignal oder Blocksignal und dem Signal Ra 10 oder der ersten Weiche beginnt, am ersten Abschnitt der Gleisfreimeldeanlage.

b) Der zu prüfende Teil des Fahrwegs beginnt auf einem Bahnhof bei Einfahrt vom Gegengleis oder auf einer Abzweigstelle bei Weiterfahrt vom Gegengleis am ersten Abschnitt der Gleisfreimeldeanlage des Bahnhofs oder der Abzweigstelle, sonst in Höhe des Einfahrsignals oder Blocksignals des Regelgleises. - Ein- oder Weiterfahrt vom Gegengleis -

c) Der zu prüfende Teil des Fahrwegs endet bei eingleisiger Strecke im Gleis hinter dem Ausfahrsignal oder Blocksignal — Ende - eingleisige Strecke -

- am Signal Ra 10,
- wo dieses nicht vorhanden ist, mit der letzten Weiche im Fahrweg, oder,
- wo die Gleisfreimeldeanlage des Bahnhofs oder der Abzweigstelle zwischen Signal Ra 10 oder der letzten Weiche im Fahrweg und dem Einfahrsignal oder Blocksignal endet, hinter dem letzten Abschnitt der Gleisfreimeldeanlage.

d) Der zu prüfende Teil des Fahrwegs endet bei zweigleisiger Strecke bei Fahrten in das Regelgleis im Gleis hinter dem Ausfahrsignal oder Blocksignal hinter dem letzten Abschnitt der Gleisfreimeldeanlage des Bahnhofs oder der Abzweigstelle, sonst in Höhe des Einfahrsignals oder Blocksignals der Gegenrichtung. - zweigleisige Strecke, Fahrt ins Regelgleis -

e) Der zu prüfende Teil des Fahrwegs endet bei zweigleisiger Strecke bei Fahrten in das Gegengleis im Gleis hinter dem Ausfahrsignal oder Blocksignal — - zweigleisige Strecke, Fahrt ins Gegengleis -

- am Signal Ra 10,
- wo dieses nicht vorhanden ist, mit der letzten Weiche im Fahrweg, oder,
- wo die Gleisfreimeldeanlage des Bahnhofs oder der Abzweigstelle zwischen Signal Ra 10 oder der letzten Weiche im Fahrweg und dem Einfahrsignal oder Blocksignal endet, hinter dem letzten Abschnitt der Gleisfreimeldeanlage.

Der zu prüfende Teil des Fahrwegs kann an einer im Streckenbuch genannten Stelle beginnen oder enden.

Durchrutschweg

(3) Der zugehörige Durchrutschweg muss frei von Fahrzeugen sein. Die Durchrutschwege sind im Streckenbuch angegeben.

Auf das Freihalten des Durchrutschweges darf verzichtet werden, wo ausnahmsweise der Einfahrweg nicht durch ein Haupt- oder Sperrsignal als Zielsignal begrenzt ist oder in ein Nebengleis eingefahren werden muss.

Einmündende Gleisabschnitte

(4) Die einmündenden Gleisabschnitte müssen bis zum Grenzzeichen frei von Fahrzeugen sein. Es muss berücksichtigt werden, dass Züge oder Rangierfahrten sich nach dem Anhalten strecken können.

Flankenschutzraum

(5) Der Flankenschutzraum muss frei von Fahrzeugen sein. Zwischen einem Signal als Flankenschutzeinrichtung und dem Grenzzeichen dürfen Fahrzeuge eines eingefahrenen Zuges stehen, wenn an diesen nicht rangiert wird. In einer Betra kann zugelassen sein, dass im Flankenschutzraum Fahrzeuge stehen dürfen.

Rangierverbot

(6) Rangierverbote müssen beachtet werden.

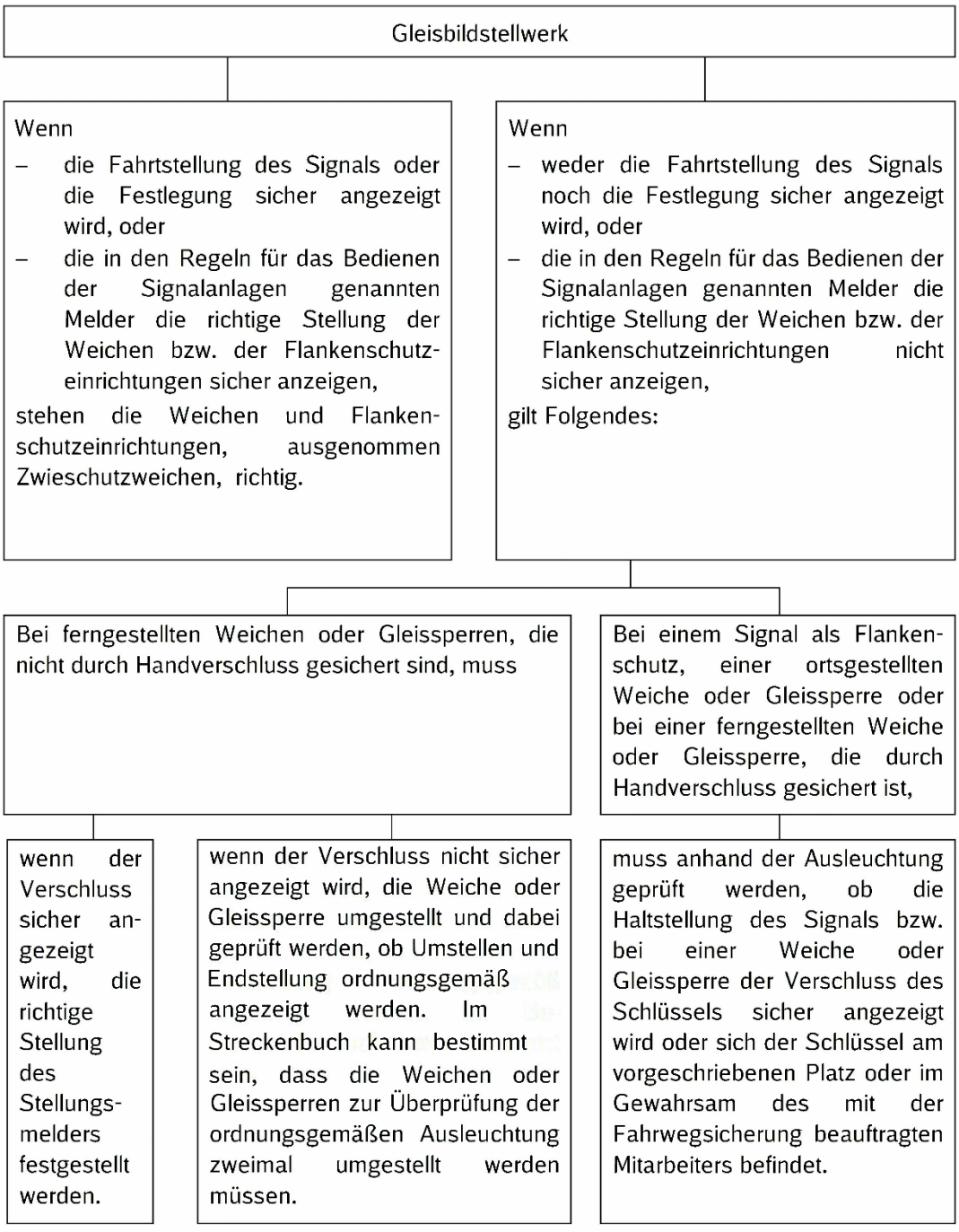
Bahnübergänge

(7) Bahnübergänge müssen gesichert sein, wenn es im Streckenbuch vorgeschrieben ist.

2 Richtige Stellung

Zur Feststellung, dass die zu befahrenden Weichen, die Weichen im Durchrutschweg oder die Flankenschutzeinrichtungen richtig stehen, gilt - soweit nicht nach Ril 408.0601 die richtige Stellung an der Außenanlage festgestellt werden muss oder Regeln für aufgehobene Signalabhängigkeit zu beachten sind - Folgendes:

(1) Gleisbildstellwerk



(2) Mechanisches oder elektromechanisches Stellwerk

a) Wenn der Fahrstraßenhebel oder der Signalhebel umgelegt werden kann, sind Weichen und Flankenschutzeinrichtungen - ausgenommen Zwieschutzweichen - richtig gestellt.

b) Bei Zwieschutzweichen oder wenn der Fahrstraßenhebel bzw. der Signalhebel nicht umgelegt werden kann, muss geprüft werden, ob

- die Stell- und Riegelhebel richtig stehen und die Überwachungseinrichtungen Ordnungsstellung zeigen und
- die Schlüssel der Handverschlüsse sich am vorgeschriebenen Platz oder im Gewahrsam des mit der Fahrwegsicherung beauftragten Mitarbeiters befinden.

3 Frei von Fahrzeugen

Grundsatz

(1) Die Feststellungen, dass Fahrweg, Durchrutschweg, einmündende Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen sowie der Flankenschutzraum frei von Fahrzeugen sind, müssen wie folgt getroffen werden:

selbsttätige Gleisfreimeldeanlage

a) Wo eine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage vorhanden ist, müssen die Feststellungen durch Auswerten der sicheren Anzeigen getroffen werden, soweit nicht eine Abschnittsprüfung vorgeschrieben ist.

Wenn Anzeigen das Freisein nicht anzeigen, muss eine Abschnittsprüfung vorgenommen werden. Bei der Abschnittsprüfung muss durch Hinsehen an der Außenanlage festgestellt werden, dass im betroffenen Abschnitt bis zu den begrenzenden Weichen, Sperrsignalen, Wartezeichen, Hauptsignalen oder Signalen Ne 14 keine Fahrzeuge stehen. Im Streckenbuch sind die Grenzen der Gleisfreimeldeanlage angegeben.

Wurde vor Abfahrt eines Zuges vor der Zugspitze rangiert – ausgenommen nur mit dem Triebfahrzeug, das sich an der Spitze des Zuges befindet -, muss sichergestellt sein, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen wurden.

Es muss festgestellt werden, dass im Fahrweg, Durchrutschweg oder in einmündenden Gleisabschnitten keine anderen Hindernisse vorhanden sind, soweit dies vom Standort aus möglich ist.

keine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage

b) Wo keine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage vorhanden ist, müssen die Feststellungen durch Hinsehen getroffen werden.

Im Streckenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

Es muss festgestellt werden, dass im Fahrweg, Durchrutschweg oder in einmündenden Gleisabschnitten keine anderen Hindernisse vorhanden sind, soweit dies vom Standort aus möglich ist.

Gleise mit Krananlagen

c) Im Streckenbuch können für Gleise mit Krananlagen zusätzliche Regeln gegeben sein.

Unterbrochene Arbeitszeit

(2) Während unterbrochener Arbeitszeit müssen die für Durchfahrten eingestellten Fahrwege frei sein. In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

Lü Berta oder Lü Cäsar

(3) Bei Lü Berta oder Lü Cäsar gelten folgende Regeln:

a) Bevor eine Zugfahrt mit Lü-Sendungen „Berta“ oder „Cäsar“ zugelassen wird, müssen - abweichend von den Regeln in Absatz (1) - einmündende Gleisabschnitte über das Grenzzeichen hinaus bis zum Ende des an die Weiche anschließenden Weichenbogens, bei anschließender Kreuzung bis zum Nachbargleis frei von Fahrzeugen sein. Bevor andere Zugfahrten zugelassen werden, muss festgestellt werden, dass Lü-Sendungen „Berta“ oder „Cäsar“ nicht in diesem Gleisabschnitt stehen. Für Gleise, die im Bogen liegen, ist der freizuhaltende Gleisabschnitt im Streckenbuch angegeben.

b) Bei selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage ist im Streckenbuch geregelt, wie bei Lü-Sendungen „Berta“ oder „Cäsar“ verfahren werden muss.

Versandung, Rostbildung, Verschmutzung

(4) Im Streckenbuch ist geregelt, wie verfahren werden muss, wenn bei einer Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen in bestimmten Gleis- oder Weichenabschnitten Versandung, Rostbildung oder starke Verschmutzung eintreten kann und dadurch ein Abschnitt nicht als besetzt angezeigt wird, obwohl er besetzt ist.

Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer

(5) Ein Triebfahrzeug mit gehobenem Stromabnehmer darf nur dann in einen Fahrweg eingelassen werden, wenn für den Fahrweg Oberleitung vorhanden und diese weder abgeschaltet noch gestört ist. Im Durchrutschweg darf die Oberleitung abgeschaltet sein.

Kleinwagenfahrten

(6) Kleinwagenfahrten dürfen auf Gleisen mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage erst zugelassen werden, wenn Merkhinweis „Kl“ nach Ril 408.0402 Nr. 1 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 1 angebracht bzw. eingegeben sind.

Merkhinweis und Sperre dürfen entfernt werden, wenn durch Hinsehen festgestellt wurde, dass die betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitte frei sind oder für die Kleinwagenfahrt eine Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung gegeben worden ist.

Für EZMG-Stellwerke können im Streckenbuch zusätzliche Regeln gegeben sein.

(7) Wo auf Bahnhofsgleisen Streckenblock vorhanden ist, sind im Streckenbuch Regeln gegeben.

Maßnahmen bei besetzten Einfahrgleisen

(8) Bei besetzten Einfahrgleisen gelten folgende Regeln:

a) Die Mitarbeiter, in dessen Fahrwegprüfbezirk ein Einfahrgleis besetzt wird, und der Fdl, müssen die im Streckenbuch genannten Maßnahmen sofort treffen, wenn das Gleis voraussichtlich 3 Minuten oder länger besetzt bleibt.

b) Bei Zügen, die zur Kreuzung oder Überholung im Bahnhof halten, müssen die Mitarbeiter, in deren Fahrwegprüfbezirk ein Einfahrgleis besetzt wird, und der Fdl, die im Streckenbuch genannten Maßnahmen sofort treffen.

Mittelbares Feststellen

(9) Die Feststellungen, dass Fahrweg, Durchrutschweg, einmündende Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen sowie der Flankenschutzraum frei von Fahrzeugen sind, dürfen mittelbar getroffen werden.

a) Bevor mittelbar festgestellt wird, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

Voraussetzungen

1. Wo keine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage vorhanden ist, muss durch Hinsehen festgestellt werden, dass Fahrweg, Durchrutschweg, einmündende Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen sowie der Flankenschutzraum frei von Fahrzeugen sind.

* Wo eine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage vorhanden ist, muss eine Abschnittsprüfung durchgeführt werden.

2. Das Mittelbare Feststellen muss, außer für Abschnitte, die ständig nicht eingesehen werden können, eingeführt werden. Ständig nicht einsehbare Abschnitte sind im Streckenbuch genannt.

b) Wenn mittelbar festgestellt wird, müssen folgende Bedingungen erfüllt sein:

Feststellungen mittelbar treffen

1. Der zuletzt gefahrene Zug muss den Fahrweg, Durchrutschweg bzw. bei Abschnittsprüfung den betroffenen Abschnitt vollständig durchfahren haben.

2. Der Fdl muss durch Nachfragen beim Tf des zuletzt gefahrenen Zuges feststellen, dass im Fahrweg, Durchrutschweg bzw. betroffenen Abschnitt keine Fahrzeuge zurückgelassen wurden und sich die Zusammensetzung des Zuges nicht änderte. Im Streckenbuch können für Gleise ohne Gleisfreimeldeanlage abweichende Regeln gegeben sein.
3. Am zuletzt gefahrenen Zug wurde nicht rangiert und nach dem zuletzt gefahrenen Zug darf in den Abschnitten nach a) Nr. 1 nicht rangiert worden sein.
4. Wo Züge durch ein nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug nachgeschoben werden, muss geprüft werden, dass auch das Schiebetriebfahrzeug Fahrweg und Durchrutschweg bzw. den betroffenen Abschnitt geräumt hat.

Merkhinweis Sperre

c) Maßnahmen nach Absatz (8) müssen nach Einführen des mittelbaren Feststellens sofort getroffen werden.

Aufheben

d) Das Mittelbare Feststellen muss aufgehoben werden, wenn der Anlass weggefallen ist.

Fahren auf Sicht

(10) Wenn nicht mittelbar festgestellt werden kann, dass Fahrweg, Durchrutschweg, einmündende Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen sowie der Flankenschutzraum frei von Fahrzeugen sind, darf der Fdl den Tf beauftragen, auf Sicht zu fahren, und zwar

- in einem Bahnhof bis zum nächsten Hauptsignal oder Signal Ne 14,
- bei Ausfahrten und vorhandener selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage bis zum Ende des anschließenden Weichenbereichs oder, wenn noch ein besonderer Bahnhofsabschnitt der Gleisfreimeldeanlage des Bahnhofs ohne Weichen folgt (Streckenbuch), bis zu dessen Ende („bis km…“)
- bei Ausfahrten ohne selbsttätige Gleisfreimeldeanlage bis zum Ende des zu prüfenden Fahrweges („bis km…“),
- auf einer Abzweigstelle mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage bis zum Ende des anschließenden Weichenbereichs oder, wenn noch ein besonderer Abschnitt der Gleisfreimeldeanlage der Abzweigstelle ohne Weichen folgt (Streckenbuch), bis zu dessen Ende (bis km…“),
- auf einer Abzweigstelle ohne selbsttätige Gleisfreimeldeanlage bis zum Ende des zu prüfenden Fahrweges (bis km…“),
- bei einem anzeigegeführten Zug bis zum nächsten Blockkennzeichen innerhalb eines Bahnhofs oder der Abzweigstelle, wenn bis zum Blockkennzeichen kein Hauptsignal oder Signal Ne 14 folgt.

„-G“

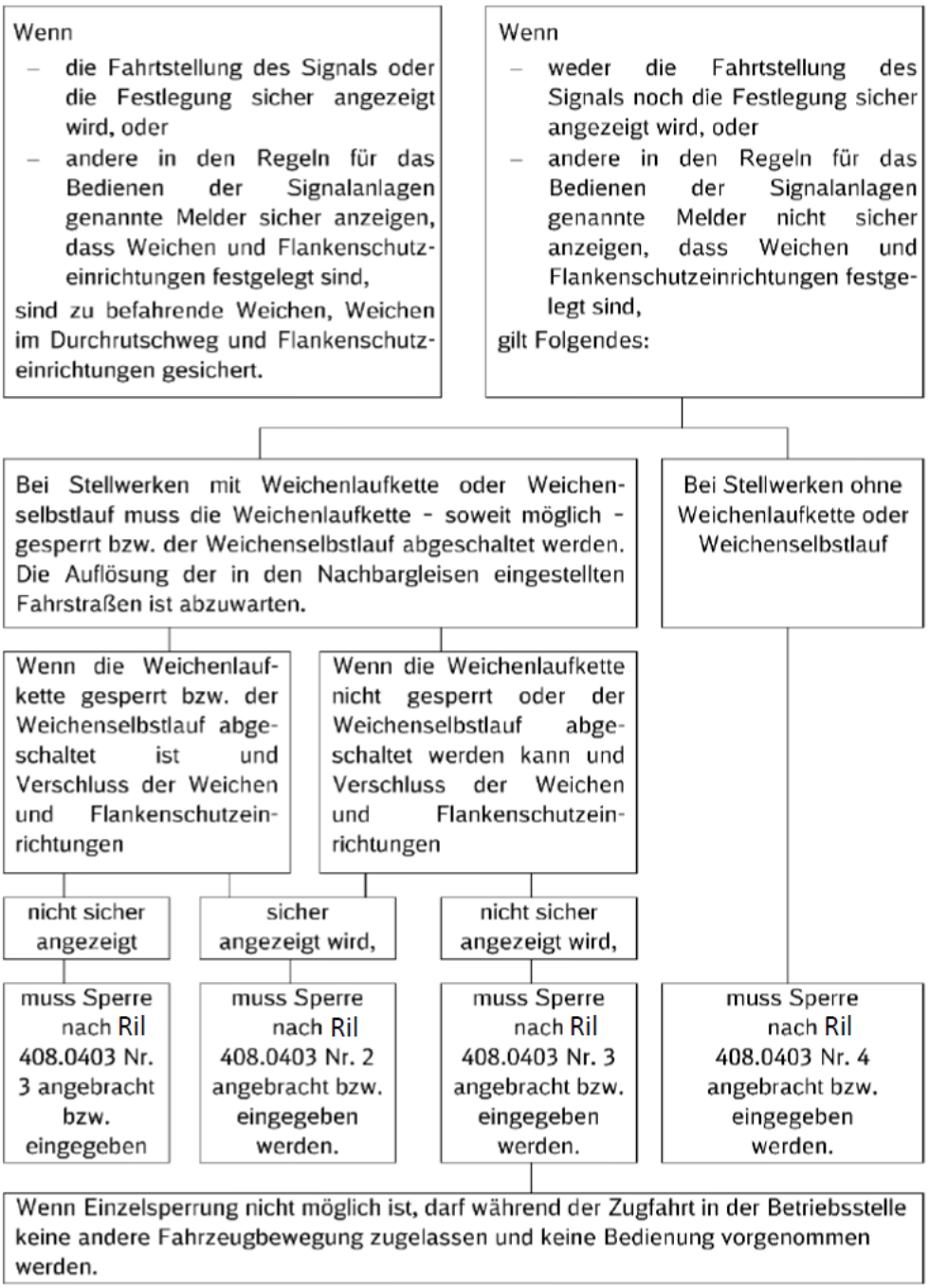
(11) Für Zugfahrten, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-G“ ergänzt ist, können im Streckenbuch für bestimmte Gleise zusätzliche oder abweichende Regeln gegeben sein.

❑

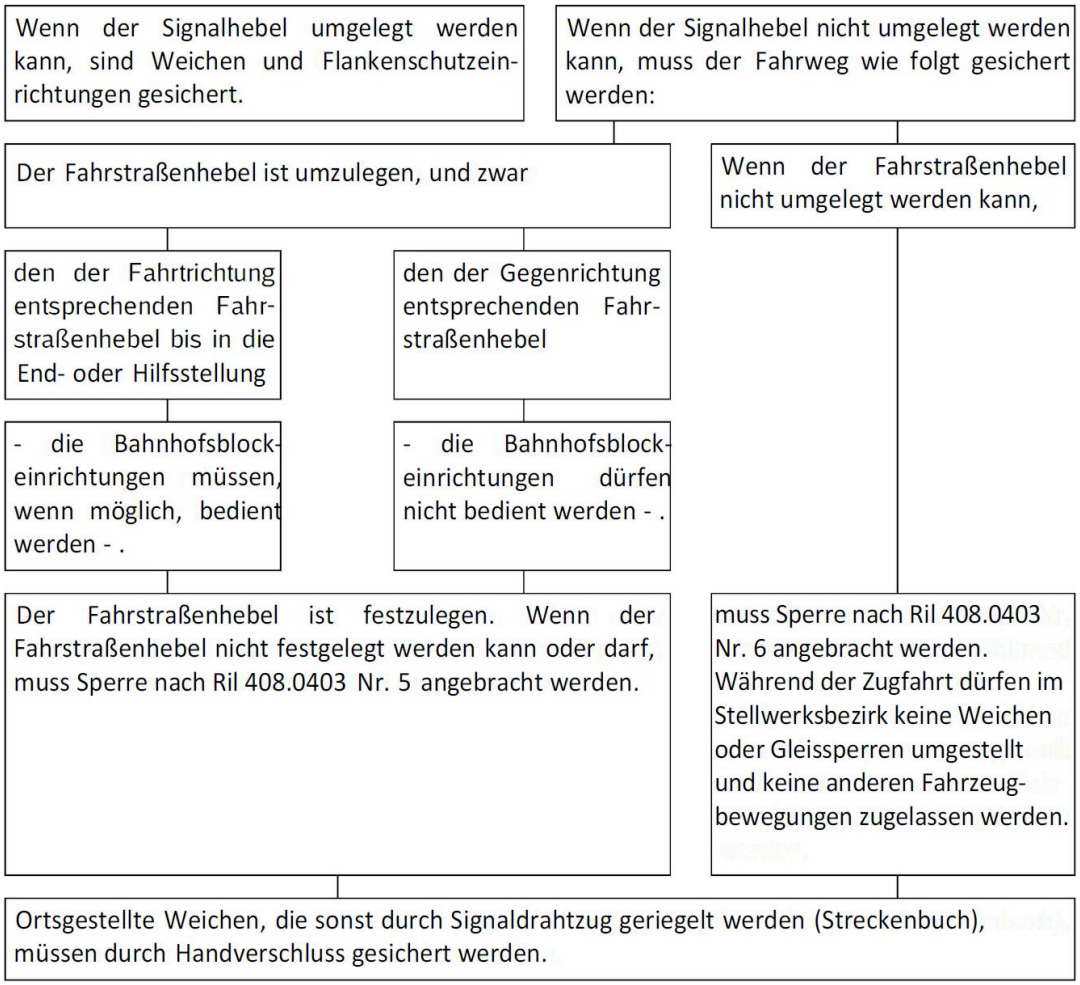
1 Grundsatz

Eine Zugfahrt darf erst zugelassen werden, wenn zu befahrende Weichen, Weichen im Durchrutschweg und Flankenschutzeinrichtungen nach den Verschlussunterlagen und den Regeln in den Abschnitten 2 und 3 gesichert sind, soweit sie nicht nach den Regeln in Ril 408.0601 zu sichern sind.

2 Gleisbildstellwerk



3 Mechanisches oder elektromechanisches Stellwerk



4 Zugfahrten mit besonderem Auftrag

Bei Zugfahrten, die mit besonderem Auftrag zugelassen werden, gilt Folgendes:

Dauer der Maßnahmen

a) Die vorgeschriebenen Maßnahmen zur Sicherung des Fahrwegs sind so lange erforderlich, bis der Zug die Weichen durchfahren hat oder am gewöhnlichen Halteplatz - bei mehreren Halteplätzen am letzten gewöhnlichen Halteplatz im Fahrweg - zum Halten gekommen ist.

Selbststellbetrieb oder Zuglenkung

b) Am Signal oder der virtuellen Blockstelle, an der die Zugfahrt zugelassen werden soll, und an den im Streckenbuch genannten Signalen dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 muss angebracht werden.

Rangierfahrtsignal

c) Rangierfahrtsignale müssen sofort gelöscht bzw. bei Stellwerken der Bauform GS III Sp 68 vor dem Einspeichern bedienungsmäßig ausgeschaltet werden. Zuvor muss der Tf über für ihn nicht gültige Rangierfahrtsignale unterrichtet werden.

Kleinwagenfahrten

d) Für Kleinwagenfahrten darf der Fahrweg nicht festgelegt werden.

5 Unterbrochene Arbeitszeit

a) Während unterbrochener Arbeitszeit müssen Weichen für Durchfahrten in der Regel zur Fahrt über die durchgehenden Hauptgleise gestellt sein. Im Streckenbuch oder in einer Betra kann eine andere Stellung bestimmt sein.

b) Im Streckenbuch ist für abzweigende Strecken die Stellung der Weichen bestimmt. In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

c) Der Fahrweg muss wie folgt gesichert werden:

1. Im Gleisbildstellwerk muss Hilfssperre nach Ril 408.0403 Nr. 3 angebracht werden.
2. Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk muss der der Fahrtrichtung entsprechende Fahrstraßenhebel bis in die End- oder Hilfsstellung umgelegt und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 5 angebracht werden. Wenn der Fahrstraßenhebel nicht umgelegt werden kann, muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 6 angebracht werden.

Im Streckenbuch ist angeordnet, wie ortsgestellte Weichen gesichert werden müssen. In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

❑

1 Prüfende und sichernde Mitarbeiter

(1) Der Bediener muss die Feststellungen nach Ril 408.0231 Abschnitt 1 Absatz (1) treffen.

(2) Es gilt Folgendes:

a) Feststellungen nach Ril 408.0231

- Abschnitt 1 Absätze (2) bis (7) und
- Abschnitt 3 Absätze (3), (4), (5), (6) oder (9)

muss entweder der Fdl allein oder, wenn eine Betriebsstelle in mehrere Prüfbezirke eingeteilt ist (Streckenbuch), der Mitarbeiter, der für den einzelnen Bezirk bestimmt ist, treffen.

b) Im Streckenbuch oder in einer Betra kann ein anderer Mitarbeiter bestimmt sein.

(3) Der Bediener muss Weichen oder Flankenschutzeinrichtungen sichern.

2 Prüfen und Sichern durch andere Mitarbeiter

Freisein

(1) Wenn der zuständige Mitarbeiter ausnahmsweise nicht feststellen kann, dass Fahrweg, Durchrutschweg, einmündende Gleisabschnitte und Flankenschutzräume frei von Fahrzeugen sind, darf er

- Mitarbeiter der Fachlinie Leit- und Sicherungstechnik, Fahrbahn sowie Elektrotechnik,
- von der DB InfraGO AG beauftragte Helfer im Bahnbetrieb
- Nmg

beauftragen, die Feststellungen zu treffen. Der zuständige Mitarbeiter weist den beauftragten Mitarbeiter ein, indem er ihm die Lage des zu prüfenden Abschnittes und dessen Grenzen durch Nennung markanter Punkte beschreibt.

Richtige Stellung

(2) Wenn der zuständige Mitarbeiter ausnahmsweise die richtige Stellung der Weichen und Flankenschutzeinrichtungen nicht feststellen kann, darf er einen

- Mitarbeiter der Fachlinie Leit- und Sicherungstechnik sowie Fahrbahn oder
- einen entsprechend qualifizierten Mitarbeiter z.B. Nmg damit beauftragen.

Sichern

(3) Kann der Bediener ausnahmsweise zu befahrende Weichen, Weichen im Durchrutschweg oder Flankenschutzeinrichtungen nicht selbst sichern, darf er einen

- Mitarbeiter der Fachlinie Leit- und Sicherungstechnik sowie Fahrbahn oder
- einen entsprechend qualifizierten Mitarbeiter z.B. Nmg beauftragen, Weichen oder Flankenschutzeinrichtungen zu sichern. Der Bediener weist den Mitarbeiter ein, indem er ihm die Lage der Weiche beschreibt und auf Besonderheiten hinweist, z. B. bei einer Weiche mit Mittelverschlüssen.

3 Melden

(1) Wenn ein zuständiger Mitarbeiter nach Abschnitt 2 andere Mitarbeiter ausnahmsweise beauftragt hat, muss er die Mitarbeiter auffordern, ihm mündlich zu melden, dass sie die erforderlichen Feststellungen getroffen bzw. die Einrichtungen gesichert haben.

(2) Es gilt Folgendes:

a) Mitarbeiter, die keine Fdl sind, müssen Feststellungen nach Abschnitt 1 oder die Feststellung, dass zu befahrende Weichen, Weichen im Durchrutschweg oder Flankenschutzeinrichtungen gesichert sind, dem Fdl in der Regel mündlich melden. Wenn ein zuständiger Mitarbeiter nach Abschnitt 2 andere Mitarbeiter beauftragt erforderliche Feststellungen zu treffen bzw. die Einrichtungen zu sichern, darf der zuständige Mitarbeiter dem Fdl melden, dass die erforderlichen Feststellungen getroffen bzw. die Einrichtungen gesichert sind, sobald ihm der andere Mitarbeiter dies gemeldet hat.

b) Treffen außer dem Fdl andere Mitarbeiter Feststellungen nach Abschnitt 1 oder sichern andere Mitarbeiter zu befahrende Weichen, Weichen im Durchrutschweg oder Flankenschutzeinrichtungen, darf der Fdl die Zugfahrt zulassen, wenn alle beteiligten Mitarbeiter die Feststellungen getroffen bzw. die genannten Einrichtungen gesichert und dies dem Fdl in der Regel mündlich gemeldet haben.

c) Im Streckenbuch können abweichende oder ergänzende Regeln gegeben sein.

(3) Wenn bei Zugfahrten mit besonderem Auftrag andere Mitarbeiter den Fahrweg prüfen oder sichern, muss der Fdl folgenden Auftrag geben:

Zug (Nummer) fährt ohne Fahrtstellung eines Hauptsignals nach/aus Gleis (Nummer)“.

Beteiligte Mitarbeiter müssen den Fahrweg prüfen und sichern und dem Fdl melden:

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

Auftrag und Meldung sind - soweit erforderlich - durch Zusätze, z. B. „in das Gegengleis“, „aus Richtung Bstadt“ zu ergänzen.

4 Nachweis

Mittelbares Feststellen

(1) Für das Mittelbare Feststellen gelten folgende Regeln:

Einführen und Aufheben

a) Einführen und Aufheben des mittelbaren Feststellens nach Ril 408.0231 Abschnitt 3 Absatz (9) a) Nr. 2 und Abschnitt 3 Absatz (9) d) müssen mit Angabe der Uhrzeit nach folgendem Muster im Fernsprechbuch nachgewiesen werden:

„ … (Betriebsstelle) Mittelbares Feststellen von …(Weiche, Signal, virtuelle Blockstelle, Grenze des Prüfbezirks) bis …(Weiche, Signal, virtuelle Blockstelle, Grenze des Prüfbezirks) eingeführt“ bzw.

„ … (Betriebsstelle) Mittelbares Feststellen von … (Weiche, Signal, virtuelle Blockstelle, Grenze des Prüfbezirks) bis … (Weiche, Signal, virtuelle Blockstelle, Grenze des Prüfbezirks) aufgehoben“

b) Wenn die Feststellung, dass der zuletzt gefahrene Zug den Fahrweg, Durchrutschweg bzw. bei Abschnittsprüfung den betroffenen Abschnitt vollständig durchfahren hat, durch Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung getroffen wird, ist die Meldung im Fernsprechbuch nachzuweisen. **Zug vollständig**

c) Wenn der Fdl durch Nachfragen beim Tf des zuletzt gefahrenen Zuges feststellt, dass im Fahrweg, Durchrutschweg bzw. betroffenen Abschnitt keine Fahrzeuge zurückgelassen wurden und sich die Zusammensetzung des Zuges nicht änderte, muss er im Fernsprechbuch „Zusammensetzung unverändert“ nachweisen. **keine Fahrzeuge zurückgelassen**

(2) Mündlich erhaltene Meldungen nach Abschnitt 3 müssen nachgewiesen werden. Im Streckenbuch kann angeordnet sein, dass für Meldungen nach Abschnitt 3 Absatz (3) ein Eingangsnachweis für Fahrwegsicherungsmeldungen geführt werden muss. Es können Regeln für das Führen des Nachweises gegeben sein.

❑

1 Zugfolgeabschnitt

Räumungsprüfung wird für einen Zugfolgeabschnitt durchgeführt.

2 Räumungsprüfung

(1) Räumungsprüfung wird auf der Räumungsprüfstelle durchgeführt.

(2) Welche Stelle Räumungsprüfstelle ist und in welchen Fällen eine Räumungsprüfung durchzuführen ist, ist in den Regeln für

- Strecken ohne Streckenblock,
- Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock oder
- Strecken mit selbsttätigem Streckenblock

bestimmt.

3 Zeitpunkt

Räumungsprüfung muss der Bediener des Hauptsignals auf der Räumungsprüfstelle durchführen, wenn der Zug, der den Zugfolgeabschnitt zuletzt befahren hat, dort angekommen ist. Im Streckenbuch oder in einer Betra kann zugelassen sein, dass ein Zugschlussmeldeposten an der Räumungsprüfung beteiligt ist.

4 Feststellungen

Bei der Räumungsprüfung muss Folgendes festgestellt werden:

a) Der Zug ist an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals oder des Signals Ne 14 auf der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren.

b) Der Zug hat mindestens ein Zeichen des Schlusssignals. Im Streckenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.

c) Das Hauptsignal bzw. der Melder der virtuellen Blockstelle der Räumungsprüfstelle zeigt Halt und der Melder des Signals Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 ist erloschen. Haltstellung und Erlöschen der Signale müssen im ESTW sicher angezeigt werden. An diesem Signal dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Bediener muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

5 Haltstellung prüfen

Die Anzeige der Haltstellung des Hauptsignals muss am Signal selbst oder am Signalhaltmelder festgestellt werden. Dabei darf sich der Bediener nicht auf das Signalrücklicht verlassen.

6 Ergänzende oder abweichende Regeln

Für die Räumungsprüfung können im Streckenbuch und in den Richtlinien 408.0101 bis 408.0653 ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.

❑

1 Räumungsprüfstelle

Räumungsprüfstelle ist die Zugfolgestelle am Ende des Zugfolgeabschnitts.

2 Anwenden

Die Räumungsprüfung muss bei allen Zugfahrten durchgeführt werden.

3 Einfahrt melden

Wo der Fdl das Hauptsignal nicht selbst bedient, muss ihm der Bediener die Einfahrt der Züge melden. Die Meldung lautet:

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

Im Streckenbuch kann eine andere Art der Meldung zugelassen sein.

4 Bestätigen

Der Fdl der Räumungsprüfstelle muss dem Fdl, der die Fahrt in den Zugfolgeabschnitt zugelassen hatte, die Räumungsprüfung durch Rückmelden bestätigen.

5 Bestätigung bleibt aus

Wenn der Fdl der Räumungsprüfstelle einen Zug nicht spätestens fünf Minuten nach Ablauf der planmäßigen Fahrzeit zurückmeldet, muss sich der Fdl, der die Zugfahrt zugelassen hatte, nach dem Verbleib erkundigen. Wenn ihm der Fdl der Räumungsprüfstelle mitteilt, dass der Zug noch nicht angekommen ist oder aus besonderem Anlass nicht zurückgemeldet werden darf, muss er Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.

1 Räumungsprüfstelle

Räumungsprüfstelle ist die Zugfolgestelle am Ende des Zugfolgeabschnitts.

2 Anwenden

Die Räumungsprüfung muss bei allen Zugfahrten durchgeführt werden. Bei Relaisblock und Trägerfrequenzblock mit Streckengleisfreimeldeanlage müssen die im Abschnitt 6 genannten Besonderheiten beachtet werden.

3 Bestätigen

Räumungsprüfung muss durch Rückblocken bestätigt werden. Bei Relaisblock wird in bestimmten Fällen zugbewirkt zurückgeblockt.

4 Bestätigung bleibt aus

Wenn ein Zug nicht spätestens fünf Minuten nach Ablauf der planmäßigen Fahrzeit zurückgeblockt wird, muss sich der Fdl, der die Zugfahrt zugelassen hatte, nach dem Verbleib erkundigen. Wenn ihm der Fdl der Räumungsprüfstelle mitteilt, dass der Zug noch nicht angekommen ist oder aus besonderem Anlass noch nicht zurückgeblockt werden darf, muss er Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.

5 Rückmelden

(1) Die Räumungsprüfung muss der Fdl bei folgenden Anlässen durch Rückmelden bestätigen: **Anlässe**

a) Ein Zug soll mit besonderem Auftrag in einen Zugfolgeabschnitt fahren.

b) Der Streckenblock wirkt nicht ordnungsgemäß, weil

1. nicht vor- oder zurückgeblockt werden kann oder er die Bedienung nicht anzeigt,
2. der Streckenblock nur mit Hilfseinrichtungen -ausgenommen der Bedienung des Anschalters, einer Anschalttaste oder der Anschaltung des Räumungsmelders- bedient werden kann,
3. Streckenblockeinrichtungen vorzeitig frei werden,
4. Achszählgrundstellung für eine Streckengleisfreimeldung hergestellt werden konnte, aber die Störung beim nächsten Zug erneut auftritt.

c) Die mit gelbem Quadrat gekennzeichneten Verschlüsse fehlen oder sind gelöst, es sei denn, die Fachkraft hat die Verschlüsse gelöst.

d) Die Fachkraft hat das Rückmelden im Arbeits- und Störungsbuch angeordnet.

e) Eine Zugfahrt soll in einen Zugfolgeabschnitt mit Gleisstromkreisen zugelassen werden, in dem gesandet worden ist.

(2) Für das Einführen des Rückmeldens gelten folgende Regeln: **Einführen**

a) Das Rückmelden muss der Fdl der Zugfolgestelle einführen, bei der der Anlass aufgetreten ist. Beim Einführen des Rückmeldens muss er den Anlass angeben. Beim Einführen des Rückmeldens muss der Zug zurückgemeldet werden, der den Zugfolgeabschnitt zuletzt befahren hat. Ist der Anlass nach dem Aufheben einer Gleissperrung aufgetreten, muss der Zug zurückgemeldet werden, der den Zugfolgeabschnitt vor der Gleissperrung zuletzt befahren hat.

b) Der Fdl muss das Einführen des Rückmeldens im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch – Rückmelden einführen

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag *15.12.*	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf				Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		
4718		*8 20*	*8 29*	*8 27*		*8 28*			*8.28 an FAD: R für Gl FAD – FBH, Rückblocken nicht möglich*

Durchführen, Bedienen des Streckenblocks

(3) Für das Durchführen des Rückmeldens und das Bedienen des Streckenblocks gelten folgende Regeln:

a) Auf eingleisigen Strecken und auf zweigleisigen Strecken mit Erlaubniswechsel müssen die Züge beider Fahrtrichtungen zurückgemeldet werden.

b) Der Streckenblock ist zu bedienen, soweit dies möglich und zulässig ist. Wenn der Streckenblock bedient wird, ist zuerst zurückzumelden und danach zurückzublocken.

c) Wo der Fdl den Streckenblock nicht selbst bedient, muss der Bediener die Einfahrt der Züge melden mit dem Wortlaut:

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

Der Fdl meldet hierauf den Zug zurück und beauftragt danach den Bediener zurückzublocken.

d) Wo bei Relaisblock ein Zugschlussmeldeposten vorhanden ist, muss der Bediener das zugbewirkte Rückblocken sperren. Wenn dies nicht möglich ist, meldet der Zugschlussmeldeposten die Einfahrt der Züge nach c).

Aufheben

(4) Das Rückmelden hebt die Stelle auf, die es eingeführt hat, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

a) Alle Anlässe müssen weggefallen sein. Wenn das Rückmelden eingeführt war, weil Streckenblockeinrichtungen vorzeitig frei geworden sind oder bei Trägerfrequenzblock eine Dauerstörung der Blockübertragungseinrichtung vorgelegen hat, muss im Arbeits- und Störungsbuch außerdem das Ende der Arbeiten eingetragen sein. Wenn das Rückmelden eingeführt war, weil die Achszählgrundstellung für die Streckengleisfreimeldung nicht hergestellt werden konnte oder Achszählgrundstellung für die Streckengleisfreimeldung hergestellt werden konnte, aber die Störung beim nächsten Zug erneut auftritt, muss im Arbeits- und Störungsbuch außerdem das Ende der Arbeiten eingetragen sein.

b) Danach muss der Zugfolgeabschnitt von einem Kontrollzug befahren worden sein, und zwar

1. auf zweigleisigen Strecken ohne Erlaubniswechsel von einem Zug in der gewöhnlichen Fahrtrichtung,
2. auf eingleisigen Strecken oder zweigleisigen Strecken mit Erlaubniswechsel von je einem Zug in beiden Fahrtrichtungen.

Der Kontrollzug muss in den betroffenen Zugfolgeabschnitt auf Hauptsignal eingefahren und bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen vor- und zurückgeblockt worden sein.

c) Der Fdl muss das Aufheben des Rückmeldens im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch - Rückmelden aufheben

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag	Regelgleis von → / Gegengleis nach ←				Regelgleis nach → / Gegengleis von ←				
15.12.	Adorf				Cestadt				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		
4728		*10 30*	*10 36*	*10 36*		*10 37*			*10.37 an FAD: R für Gl FAD – FBH aufgeh*

(5) Wo der Fdl den Streckenblock nicht selbst bedient, muss der Fdl dem Bediener das Einführen und Aufheben des Rückmeldens bekannt geben. **Verständigen**

(6) Solange Züge zurückzumelden sind, muss der Fdl der Stelle, die die Zugfolge regelt, Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. **Merkhinweis, Sperre**

(7) Für Besonderheiten beim Rückmelden auf Strecken mit Blockstellen, die keine Blockendstellen sind, enthält das Streckenbuch Weisungen. **Blockstelle mit Blockendstelle**

6 Besonderheiten bei Gleisfreimeldeanlage

Bei Relaisblock und Trägerfrequenzblock mit Streckengleisfreimeldeanlage gelten folgende ergänzende oder abweichende Bestimmungen:

(1) Räumungsprüfung ist erforderlich, wenn

a) sie aus Anlässen nach Abschnitt 5 Absatz (1) durch Rückmelden bestätigt werden muss,

b) nicht zugbewirkt zurückgeblockt wird oder

c) die Achszählgrundstellung für die Streckengleisfreimeldung hergestellt werden soll.

Wenn der Fdl der Räumungsprüfstelle zugleich Fdl der Zugfolgestelle ist, der die Fahrt in den Zugfolgeabschnitt zulässt, braucht er die Räumungsprüfung aus den in Ril 408.0243 Abschnitt 6 Absatz (1) b) und c) genannten Fällen nicht durch Rückmelden zu bestätigen. Die mündliche Bestätigung der Räumungsprüfung durch Rückmelden ist auch nicht erforderlich, wenn nach Ril 408.0243

Abschnitt 6 Absatz (1) a) Rückmelden eingeführt ist und der Fdl die Signalanlagen beider Räumungsprüfstellen bedient.

Der Fdl muss Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr.2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. Er muss die Räumungsprüfung im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag *15.12.*	**Regelgleis von** → Gegengleis nach ← Adorf				**Regelgleis nach** → Gegengleis von ← Cestadt				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		
4786		*19 43*		*19 50*		*19 51*			*19.52 Gl von FAD bis FBH*
									frei

(2) Die Feststellungen nach Ril 408.0241 Abschnitt 4 a) und 4 b) dürfen durch Blockabschnittsprüfung ersetzt werden. Die Blockabschnittsprüfung ist nicht zulässig, wenn die Fachkraft die Räumungsprüfung im Arbeits- und Störungsbuch angeordnet hat oder Räumungsprüfung nach den Regeln im Abschnitt 5 Absatz (1) e) durch Rückmelden bestätigt werden muss.

(3) Wenn der Fdl der Räumungsprüfstelle die Feststellungen nach Ril 408.0241 Abschnitt 4 Absatz a) und b) nicht treffen kann gelten folgende Regeln:

a) Der Fdl darf die Feststellung, dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat (Ril 408.0241 Abschnitt 4 b)), ersetzen durch die Zugvollständigkeitsmeldung des Tf für seinen Zug auf der Räumungsprüfstelle. Der Zug muss bei Abgabe der Zugvollständigkeitsmeldung halten und darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein.

b) Der Fdl darf die Feststellungen, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist und dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat (Ril 408.0241 Abschnitt 4 a) und 4 b)), ersetzen durch

1. eine Zugschlussmeldung eines Zugschlussmeldepostens. Dem Zugschlussmeldeposten müssen die Züge bekannt sein, für die Zugschlussmeldungen zu geben sind,
2. eine Zugschlussmeldung des Fdl der nächsten örtlich besetzten Zugfolgestelle nach der Räumungsprüfstelle. Der Zug darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein,
3. eine Zugvollständigkeitsmeldung des Tf für seinen Zug auf einer Betriebsstelle, die zwischen der Räumungsprüfstelle und der nächsten örtlich besetzten Zugfolgestelle liegt. Der Zug muss bei Abgabe der Zugvollständigkeitsmeldung halten und darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein.

c) Der Fdl darf bei elektronischen Stellwerken die Feststellung, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist (Ril 408.0241 Abschnitt 4 a)), ersetzen durch die

Feststellung, dass der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen und hinter dem Hauptsignal der erste Gleis- oder Weichenabschnitt der selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage als frei angezeigt ist. Im Streckenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.

d) Wenn der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und eine Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung nach a) oder b) nicht gegeben, oder nach c) nicht festgestellt werden kann, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist (Ril 408.0241 Abschnitt 4 a)) oder wenn es unzweckmäßig ist, diese Meldungen zu geben bzw. die Feststellung zu treffen, muss der Fdl
* den Tf des folgenden Zuges durch Befehl 6 mit Grund Nr. 10 beauftragen, im Zugfolgeabschnitt auf Sicht zu fahren.

(4) Die Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung lautet: „Zug (Nummer) vollständig in (Name der Betriebsstelle) angekommen“.

Die Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung muss der Fdl im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch - Nachweis Zugschlussmeldung bzw. Zugvollständigkeitsmeldung

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag	Regelgleis von →				Regelgleis nach →				
15.12.	← Gegengleis nach				← Gegengleis von				
	Adorf				Cestadt				
Zugnummer	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Zugnummer	Meldungen und Vermerke
→	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	←	
4754		*15 18*		*15 34*		*15 35*			*15.42 von Tf: Z vollst in FCS ak*

(5) Wenn Züge zurückgemeldet werden, muss das zugbewirkte Rückblocken gesperrt werden. Wenn dies nicht möglich ist, geht die Rückblockung vor der Rückmeldung ein.

❑

1 Räumungsprüfstelle

Räumungsprüfstelle ist die Zugmeldestelle hinter dem Zugfolgeabschnitt. Im Streckenbuch kann eine andere Stelle als Räumungsprüfstelle bestimmt sein.

2 Einzelräumungsprüfung, Räumungsprüfung auf Zeit

Räumungsprüfung kann bei nur einem Zug (Einzelräumungsprüfung) oder bei allen Zügen für die Dauer eines Anlasses (Räumungsprüfung auf Zeit) erforderlich werden.

3 Bestätigen

(1) Wenn der Fdl der Räumungsprüfstelle nicht zugleich Fdl der Zugfolgestelle ist, der die Fahrt in den Zugfolgeabschnitt zulässt, muss er die Räumungsprüfung durch Rückmelden bestätigen. Wenn die Bestätigung nicht erforderlich ist, muss er die Räumungsprüfung im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen.

Muster Zugmeldebuch

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag *15.12.*	**Regelgleis von** → Gegengleis nach ← Adorf				**Regelgleis nach** → Gegengleis von ← Cestadt				
Zugnummer →	Annahme		Abfahrt		Rück-meldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rück-meldung		Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M		
4786			*19*	*43*			*19*	*50*			*19*	*51*				*19.52 Gl von FAD bis FBH*
																frei

(2) Im Streckenbuch können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.

4 Einzelräumungsprüfung

(1) Einzelräumungsprüfung wird bei folgenden Anlässen erforderlich: **Anlässe**

a) Ein Zug soll mit besonderem Auftrag in einen Zugfolgeabschnitt fahren.

b) Blockeinrichtungen sollen in die Grundstellung gebracht werden. Der Fdl darf diese Einzelräumungsprüfung durch Maßnahmen nach Ril 408.0622 Abschnitt 1 ersetzen.

c) Eine Zugfahrt soll in einen Zugfolgeabschnitt mit Gleisstromkreisen zugelassen werden, in dem gesandet worden ist.

Der Fdl muss den Anlass für die Einzelräumungsprüfung im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Anlass für Einzelräumungsprüfung

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag 15.12.	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf				Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		
4732		11 05		11 12		11 13	11 29		AzGr
4734		11 22		11 29		11 30			

Anlass nach einer Gleissperrung

(2) Wenn der Anlass für die Räumungsprüfung nach dem Aufheben einer Gleissperrung aufgetreten ist, muss der Fdl die Räumungsprüfung bei dem Zug durchführen, der den Zugfolgeabschnitt vor der Gleissperrung zuletzt befahren hat.

Durchführung

(3) Wenn eine Räumungsprüfung zu bestätigen ist, muss der Fdl, bei dem der Anlass aufgetreten ist, den für die Räumungsprüfung zuständigen Fdl zur Abgabe der Rückmeldung auffordern. Dabei muss er den betroffenen Zug angeben.

Auswerten der Fahrtstellung

(4) Für das Auswerten der Fahrtstellung gilt Folgendes:

Der Fdl darf eine Einzelräumungsprüfung nach Absatz (1) a) ersetzen durch die Feststellung, dass das Hauptsignal am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes eine Fahrtstellung zeigt.

Hierzu darf er die Anzeige des Fahrtmelders auswerten.

Nachweisen

(5) Der Fdl muss das Auswerten der Fahrtstellung nach Absatz (4) nach folgendem Muster nachweisen.

Muster Zugmeldebuch: Nachweis Auswertung der Fahrtstellung

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag 15.12.	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf				Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		
4786		19 43		19 50		19 51			
4788		19 55		20 02		20 03			Weiterfahrt mit Befehl
									20.02 GI von FBH bis Sbk 16 frei

Die Bestätigung der Räumungsprüfung durch Rückmelden ist nicht erforderlich.

(6) Wenn Einzelräumungsprüfung erforderlich ist, aber nicht festgestellt werden kann, welcher Zug den Zugfolgeabschnitt zuletzt befahren hat, gilt Folgendes: **Zuletzt gefahrener Zug nicht feststellbar**

a) Bei einer Blockstelle der freien Strecke am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 9 anbringen bzw. eingeben. Dies gilt nicht für Abzweigstellen.

b) Bei einem Ausfahrsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.

c) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen. *

d) Der Fdl auf der Räumungsprüfstelle muss feststellen, dass die Bedingungen nach Ril 408.0241 Abschnitt 4 c) erfüllt sind.

e) Der Fdl muss den Tf des nächsten Zuges, der den Zugfolgeabschnitt befahren soll, beauftragen im betroffenen Zugfolgeabschnitt auf Sicht zu fahren.

f) Der Fdl muss den Tf mündlich verständigen, dass er am Hauptsignal der Räumungsprüfstelle angehalten wird, um dort dem Fdl seine Zugnummer anzugeben.

g) Der Fdl der Räumungsprüfstelle darf die Einfahrt des Zuges auf der Räumungsprüfstelle erst zulassen, wenn der Tf die Nummer seines Zuges gemeldet hat.

h) Bei diesem Zug muss er eine Einzelräumungsprüfung durchführen.

5 Räumungsprüfung auf Zeit

(1) Räumungsprüfung auf Zeit wird erforderlich, wenn **Anlässe**

a) sie nach Ril 408.0622 Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 4 und Absatz (4) eingeführt werden muss,

b) bekannt wird, dass ein Blockabschnitt -außer durch Kleinwagenfahrten- nicht als besetzt angezeigt wird, obwohl er besetzt ist, z. B. beim Sanden nach Ril 408.0622 Abschnitt 4 Absatz (2) b) Nr. 2,

c) die Fachkraft die Räumungsprüfung vorgeschrieben hat,

(2) Wenn auf eingleisigen Strecken zwischen zwei Zugmeldestellen mehrere Zugfolgeabschnitte vorhanden sind und für einen der Zugfolgeabschnitte Räumungsprüfung auf Zeit erforderlich ist, muss die Zugfolge für beide Fahrtrichtungen an den Hauptsignalen der Räumungsprüfstellen geregelt werden. Dies gilt auch, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, sobald ein Zug auf dem Gegengleis gefahren ist. **Zugfolge auf eingleisigen Strecken oder mit GWB**

(3) Der Fdl darf dem Beginn von Arbeiten, die Räumungsprüfung auf Zeit erfordern, erst zustimmen, wenn sich die Blockeinrichtungen des betroffenen Zugfolgeabschnitts und aller folgenden Zugfolgeabschnitte bis zur Räumungsprüfstelle in Grundstellung befinden oder eine Einzelräumungsprüfung bei dem Zug durchgeführt wurde, der die Abschnitte zuletzt befahren hat. **Arbeiten**

(4) Räumungsprüfung auf Zeit muss der Fdl der Zugfolgestelle einführen, bei der der Anlass aufgetreten ist. **Einführen**

Wenn Räumungsprüfungen bestätigt werden müssen, muss der Fdl, bei dem der Anlass aufgetreten ist, dem beteiligten Fdl Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit, Zugfolgeabschnitt und Anlass mitteilen.

Der für die Räumungsprüfung zuständige Fdl muss Züge, die den betroffenen Zugfolgeabschnitt befahren, in beiden Fahrtrichtungen unaufgefordert zurückmelden.

Der Fdl muss das Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Rpz einführen

1	2		3		4		5		6		7		8		9	10
Tag 15.12.	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf								Regelgleis nach ← Gegengleis von → Cestadt							
Zugnummer →	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M		
4712			7	28			7	34			7	34				
4714			7	50			7	56			7	57	8	10		AzGr erfolglos
4716			8	04			8	10			8	11	8	16		AzGr erfolglos
4718			8	20			8	26			8	26	8	32		8.17 an FCS: Rpz für Blockabschnitt 112 eingeführt

Sperren selbsttätig wirkender Einrichtungen, Merkhinweis, Sperre

(5) Bei Räumungsprüfung auf Zeit gilt Folgendes:

a) Bei einer Blockstelle der freien Strecke -ausgenommen Abzweigstellen- am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 9 anbringen bzw. eingeben. Der Fdl darf die Sperre bis zur Fahrt des Kontrollzuges nicht entfernen.

Wenn der Fdl an einem selbsttätigen Blocksignal Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 9 nicht anbringen bzw. eingeben kann, muss er die Zugfolge am Hauptsignal der rückgelegenen Zugmeldestelle regeln. Für dieses Signal gelten die Regeln unter b).

b) Bei einem Ausfahrsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.

c) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und * Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Wenn zwischen zwei Zugmeldestellen mehrere Zugfolgeabschnitte betroffen sind, muss der Fdl die Maßnahmen nach a) oder b) nur für das Hauptsignal am Anfang des ersten betroffenen Zugfolgeabschnitts treffen.

Aufheben

(6) Räumungsprüfung auf Zeit hebt die Stelle auf, die sie eingeführt hat, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

a) Alle Anlässe müssen weggefallen sein.

b) Wenn Räumungsprüfung auf Zeit nach den Absätzen (1) a), (1) b) oder (1) c) eingeführt war, muss im Arbeits- und Störungsbuch außerdem das Ende der Arbeiten eingetragen sein.

c) Danach muss ein Kontrollzug den Zugfolgeabschnitt befahren, und zwar

1. auf zweigleisigen Strecken, wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, in der gewöhnlichen Fahrtrichtung,
2. auf eingleisigen Strecken ohne Erlaubnismelder oder Streckengleisen ohne Erlaubnismelder, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, in beliebiger Fahrtrichtung,
3. auf eingleisigen Strecken mit Erlaubnismelder oder Streckengleisen mit Erlaubnismelder, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist,
   - je ein Zug in beiden Fahrtrichtungen oder
   - ein Zug in beliebiger Fahrtrichtung, wenn nach diesem Zug die Erlaubnis zweimal störungsfrei von Hand gewechselt werden kann.

Der Fdl muss die Fahrt des Kontrollzuges in den Zugfolgeabschnitt durch Fahrtstellung eines Hauptsignals zulassen. Der Kontrollzug muss den Zugfolgeabschnitt bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben. Hierzu muss der Fdl die Sperre nach Ril 408.0403 Abschnitt 2 Nr. 9 entfernen und unmittelbar nach Haltstellung durch den Kontrollzug wieder anbringen.

Der Fdl muss das Aufheben der Räumungsprüfung auf Zeit im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Rpz aufheben

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag	Regelgleis von → / Gegengleis nach ←				Regelgleis nach → / Gegengleis von ←				
15.12.	Adorf				Cestadt				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		
4720		8 25		8 31		8 32	8 38		
4722		8 47		8 53		8 54	9 00		9.01 an FCS: Rpz aufgeh.
4724		9 03		9 09		9 10			

(7) Im Streckenbuch oder in einer Betra kann zugelassen sein, dass bei Räumungsprüfung auf Zeit die Räumungsprüfung auf einer selbsttätigen Blockstelle durchgeführt wird, auf der ein Rückmeldeposten eingesetzt ist. **Rückmeldeposten**

Der Fdl muss das Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit mit Rückmeldeposten und Bestätigung der Räumungsprüfung durch den Rückmeldeposten im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Rückmeldeposten

1	2		3		4		5		6		7		8		9	10
Tag *15.12.*	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf								Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt							
Zugnummer →	Annahme		Abfahrt		Rück-meldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rück-meldung		Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M		
4712			*7*	*28*			*7*	*34*			*7*	*34*				
4714			*7*	*50*			*7*	*56*			*7*	*57*	*8*	*10*		*AzGr erfolglos*
4716			*8*	*04*			*8*	*10*			*8*	*11*	*8*	*16*		*AzGr erfolglos*
4718			*8*	*20*			*8*	*26*			*8*	*26*	*8*	*32*		*8.17 an FCS: Rpz für ~~Blockabschn 112 eingeführt~~*
																8.35 an RMP am Sbk 114: Rpz für Blockabschn 112
																8.36 an FCS: RMP am Sbk 114 eingesetzt, R durch FCS eingestellt
4720			*8*	*43*			*8*	*49*			*8*	*50*				*8.53 R von Sbk 114*
4722			*8*	*58*			*9*	*04*			*9*	*05*				*9.08 R von Sbk 114*
4724			*9*	*15*			*9*	*21*			*9*	*22*				*9.25 R von Sbk 114*
4726			*9*	*24*			*9*	*30*			*9*	*31*				*9.28 an RMP am Sbk 114*
																und FCS: Rpz aufgeh

6 Feststellungen ersetzen

Anlässe

(1) Bei Einzelräumungsprüfung oder bei Räumungsprüfung auf Zeit gilt Folgendes:

a) Der Fdl darf die Feststellung, dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat (Ril 408.0241 Abschnitt 4 b)), ersetzen durch eine Zugvollständigkeitsmeldung des Tf für seinen Zug auf der Räumungsprüfstelle. Der Zug muss bei Abgabe der Zugvollständigkeitsmeldung halten und darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein.

b) Der Fdl darf die Feststellungen, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist und dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat (Ril 408.0241 Abschnitt 4 a) und 4 b)), ersetzen durch

1. eine Zugschlussmeldung eines Zugschlussmeldepostens. Dem Zugschlussmeldeposten müssen die Züge bekannt sein, für die Zugschlussmeldungen zu geben sind,

2. eine Zugschlussmeldung des Fdl der nächsten örtlich besetzten Zugfolgestelle nach der Räumungsprüfstelle, wenn

   - die Räumungsprüfstelle ein Relaisstellwerk oder ein örtlich besetztes Stellwerk ist,

   - sich ein Relaisstellwerk oder ein örtlich besetztes Stellwerk an die Räumungsprüfstelle anschließt.

   Der Zug darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein.

3. eine Zugvollständigkeitsmeldung des Tf für seinen Zug
   - auf dem nächsten Bahnhof hinter der Räumungsprüfstelle oder
   - auf einer Betriebsstelle, die zwischen der Räumungsprüfstelle und dem nächsten Bahnhof liegt.

   Der Zug muss bei Abgabe der Zugvollständigkeitsmeldung halten. Der für die Räumungsprüfung zuständige Fdl muss sich vom Tf bestätigen lassen, dass der Zug nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert wurde.

c) Der Fdl darf bei Elektronischen Stellwerken die Feststellung, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist, ersetzen durch die Feststellung, dass der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen und hinter dem Hauptsignal der erste Gleis- oder Weichenabschnitt der selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage als frei angezeigt ist. Im Streckenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.

d) Wenn der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und eine Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung nach a) oder b) nicht gegeben werden kann oder nicht festgestellt werden kann, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist (Ril 408.0241 Abschnitt 4 a)), oder dies unzweckmäßig ist, gilt Folgendes:

   1. Eine Blockstelle der freien Strecke am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes muss der Fdl sperren. Er muss Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 anbringen bzw. eingeben. Dies gilt nicht für Abzweigstellen.

   2. Bei einem Ausfahrsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes muss der Fdl Merkhinweis „RP“ Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.

* 3. An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

   4. Der Fdl muss den Tf des nächsten Zuges, der den Zugfolgeabschnitt befahren soll, beauftragen im betroffenen Abschnitt auf Sicht zu fahren.

   Bei Räumungsprüfung auf Zeit muss der Fdl bei diesem Zug eine Räumungsprüfung durchführen. Bei Einzelräumungsprüfung muss der Fdl nach den Regeln im Abschnitt 4 vorgehen.

Wortlaut der Zugschluss-meldung, Nachweis

(2) Die Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung lautet:

„Zug (Nummer) vollständig in (Name der Betriebsstelle) angekommen".

Die Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung muss der Fdl im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Nachweis Zugschlussmeldung bzw. Zugvollständigkeitsmeldung

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag *15.12.*	**Regelgleis von** Gegengleis nach Adorf				**Regelgleis nach** Gegengleis von Cestadt				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rück-meldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rück-meldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		
4754		*15 18*		*15 34*		*15 35*			*15.42 von Tf: Z vollst in FCS ak*

❑

1 Räumungsprüfstelle

Räumungsprüfstelle ist die Zugmeldestelle hinter dem Zugfolgeabschnitt. Im Streckenbuch kann eine andere Stelle als Räumungsprüfstelle bestimmt sein.

2 Einzelräumungsprüfung, Räumungsprüfung auf Zeit

Räumungsprüfung kann bei nur einem Zug (Einzelräumungsprüfung) oder bei allen Zügen für die Dauer eines Anlasses (Räumungsprüfung auf Zeit) erforderlich werden.

3 Bestätigen

(1) Wenn der Fdl der Räumungsprüfstelle nicht zugleich Fdl der Zugfolgestelle ist, der die Fahrt in den Zugfolgeabschnitt zulässt, muss er die Räumungsprüfung durch Rückmelden bestätigen. Wenn die Bestätigung nicht erforderlich ist, muss er die Räumungsprüfung im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen.

Muster Zugmeldebuch

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag *15.12.*	**Regelgleis von** → Gegengleis nach ← Adorf				**Regelgleis nach** → Gegengleis von ← Cestadt				
Zugnummer →	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M		
4786			*19*	*43*			*19*	*50*			*19*	*51*				*19.52 Gl von FAD bis FBH*
																frei

(2) Im Streckenbuch können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.

4 Einzelräumungsprüfung

(1) Einzelräumungsprüfung wird bei folgenden Anlässen erforderlich: **Anlässe**

a) Ein Zug soll mit besonderem Auftrag in einen Zugfolgeabschnitt fahren.

b) Ein Zug soll in einem Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge signalgeführt weiterfahren, dessen Ende gekennzeichnet ist durch ein Blockkennzeichen der freien Strecke.

c) Blockeinrichtungen sollen in die Grundstellung gebracht werden. Der Fdl darf diese Einzelräumungsprüfung durch Maßnahmen nach Ril 408.0622 Abschnitt 1 ersetzen.

d) Eine Zugfahrt soll in einen Zugfolgeabschnitt mit Gleisstromkreisen zugelassen werden, in dem gesandet worden ist.

Im Streckenbuch können zu den Anlässen nach a) und b) ergänzende Regeln gegeben sein.

* Im Streckenbuch ist bestimmt, wenn bei den Anlässen nach a) und b) im Anschluss an die Einzelräumungsprüfung Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden muss.

Der Fdl muss den Anlass für die Einzelräumungsprüfung im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Anlass für Einzelräumungsprüfung

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag 15.12.	Regelgleis von → / Gegengleis nach ← Adorf				Regelgleis nach → / Gegengleis von ← Cestadt				
Zugnummer →	Annahme U M	Abfahrt U M	Rückmeldung U M	Ankunft U M	Annahme U M	Abfahrt U M	Rückmeldung U M	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
4732		11 05		11 12		11 13	11 29		AzGr
4734		11 22		11 29		11 30			

Anlass nach einer Gleissperrung

(2) Wenn der Anlass für die Räumungsprüfung nach dem Aufheben einer Gleissperrung aufgetreten ist, muss der Fdl die Räumungsprüfung bei dem Zug durchführen, der den Zugfolgeabschnitt vor der Gleissperrung zuletzt befahren hat.

Durchführung

(3) Wenn eine Räumungsprüfung zu bestätigen ist, muss der Fdl, bei dem der Anlass aufgetreten ist, den für die Räumungsprüfung zuständigen Fdl zur Abgabe der Rückmeldung auffordern. Dabei muss er den betroffenen Zug angeben.

Auswerten der Fahrtstellung

(4) Für das Auswerten der Fahrtstellung gilt Folgendes:

Der Fdl darf eine Einzelräumungsprüfung nach Absatz (1) a) ersetzen durch die Feststellung, dass das Hauptsignal bzw. die virtuelle Blockstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes eine Fahrtstellung zeigt.

Hierzu darf er die Anzeige des Fahrtmelders auswerten - ausgenommen bei Selbstblocksignalen – oder sich vom Tf bestätigen lassen, dass das Selbstblocksignal in Fahrtstellung ist.

Nachweisen

(5) Der Fdl muss das Auswerten der Fahrtstellung nach Absatz (4) nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Nachweis Auswertung der Fahrtstellung

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag 15.12.	Regelgleis von → / Gegengleis nach ← Adorf				Regelgleis nach → / Gegengleis von ← Cestadt				
Zugnummer →	Annahme U M	Abfahrt U M	Rückmeldung U M	Ankunft U M	Annahme U M	Abfahrt U M	Rückmeldung U M	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
4786		19 43		19 50		19 51			
4788		19 55		20 02		20 03			Weiterfahrt mit Befehl
									20.02 GI von FBH bis Sbk 16 frei

Die Bestätigung der Räumungsprüfung durch Rückmelden ist nicht erforderlich.

(6) Wenn Einzelräumungsprüfung erforderlich ist, aber nicht festgestellt werden kann, welcher Zug den Zugfolgeabschnitt zuletzt befahren hat, gilt Folgendes: **Zuletzt gefahrener Zug nicht feststellbar**

a) Bei einer Blockstelle der freien Strecke am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 9 anbringen bzw. eingeben. Dies gilt nicht für Abzweigstellen.

b) Bei einem Ausfahrsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.

c) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen. *

d) Der Fdl auf der Räumungsprüfstelle muss feststellen, dass die Bedingungen nach Ril 408.0241 Abschnitt 4 c) erfüllt sind.

e) Der Fdl muss den Tf des nächsten Zuges, der den Zugfolgeabschnitt befahren soll, beauftragen, auf Sicht zu fahren, und zwar

- wenn bis zur nächsten Zugmeldestelle nur ein Zugfolgeabschnitt vorhanden ist, im betroffenen Zugfolgeabschnitt,
- in allen übrigen Fällen im betroffenen und im nächsten Zugfolgeabschnitt.

Auf Strecken mit Blockkennzeichen gilt als betroffener Zugfolgeabschnitt

- für signalgeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge,
- für anzeigegeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge.

f) Der Fdl muss den Tf mündlich verständigen, dass er am Hauptsignal der Räumungsprüfstelle angehalten wird, um dort dem Fdl seine Zugnummer anzugeben.

g) Der Fdl der Räumungsprüfstelle darf die Einfahrt des Zuges auf der Räumungsprüfstelle erst zulassen, wenn der Tf die Nummer seines Zuges gemeldet hat.

h) Bei diesem Zug muss er eine Einzelräumungsprüfung durchführen.

5 Räumungsprüfung auf Zeit

(1) Räumungsprüfung auf Zeit wird erforderlich, wenn **Anlässe**

a) sie nach Ril 408.0622 Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 4 und Absatz (4) eingeführt werden muss,

b) bekannt wird, dass ein Blockabschnitt -außer durch Kleinwagenfahrten-nicht als besetzt angezeigt wird, obwohl er besetzt ist, z. B. beim Sanden nach Ril 408.0622 Abschnitt 4 Absatz (2) b) Nr. 2,

c) die Fachkraft die Räumungsprüfung vorgeschrieben hat,

d) im Streckenbuch nach Ril 408.0245 Abschnitt 4 Absatz (1) bestimmt ist, dass im Anschluss an die Einzelräumungsprüfung Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden muss.

Zugfolge auf eingleisigen Strecken oder mit GWB

(2) Wenn auf eingleisigen Strecken zwischen zwei Zugmeldestellen mehrere Zugfolgeabschnitte vorhanden sind und für einen der Zugfolgeabschnitte Räumungsprüfung auf Zeit erforderlich ist, muss die Zugfolge für beide Fahrtrichtungen an den Hauptsignalen der Räumungsprüfstellen geregelt werden. Dies gilt auch, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, sobald ein Zug auf dem Gegengleis gefahren ist.

Arbeiten

(3) Der Fdl darf dem Beginn von Arbeiten, die Räumungsprüfung auf Zeit erfordern, erst zustimmen, wenn sich die Blockeinrichtungen des betroffenen Zugfolgeabschnitts und aller folgenden Zugfolgeabschnitte bis zur Räumungsprüfstelle in Grundstellung befinden oder eine Einzelräumungsprüfung bei dem Zug durchgeführt wurde, der die Abschnitte zuletzt befahren hat.

Einführen

(4) Räumungsprüfung auf Zeit muss der Fdl der Zugfolgestelle einführen, bei der der Anlass aufgetreten ist.

Wenn Räumungsprüfungen bestätigt werden müssen, muss der Fdl, bei dem der Anlass aufgetreten ist, dem beteiligten Fdl Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit, Zugfolgeabschnitt und Anlass mitteilen.

Der für die Räumungsprüfung zuständige Fdl muss Züge, die den betroffenen Zugfolgeabschnitt befahren, in beiden Fahrtrichtungen unaufgefordert zurückmelden.

Der Fdl muss das Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Rpz einführen

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag 15.12.	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf				Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		
4712		7 28		7 34		7 34			
4714		7 50		7 56		7 57	8 10		AzGr erfolglos
4716		8 04		8 10		8 11	8 16		AzGr erfolglos
4718		8 20		8 26		8 26	8 32		8.17 an FCS: Rpz für Blockabschnitt 112 eingeführt

Sperren selbsttätig wirkender Einrichtungen, Merkhinweis, Sperre

(5) Bei Räumungsprüfung auf Zeit gilt Folgendes:

a) Bei einer Blockstelle der freien Strecke -ausgenommen Abzweigstellen- am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 9 anbringen bzw. eingeben. Der Fdl darf die Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 9 bis zur Fahrt des Kontrollzuges nicht entfernen.

Wenn der Fdl an einem selbsttätigen Blocksignal bzw. an einer virtuellen Blockstelle Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 9 nicht anbringen bzw. eingeben kann, muss er die Zugfolge am Hauptsignal der der rückgelegenen Zugmeldestelle regeln. Für dieses Signal gelten die Regeln unter b).

b) Bei einem Ausfahrsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.

c) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen. *

Wenn zwischen zwei Zugmeldestellen mehrere Zugfolgeabschnitte betroffen sind, muss der Fdl die Maßnahmen nach a) oder b) nur für das Hauptsignal bzw. die virtuelle Blockstelle am Anfang des ersten betroffenen Zugfolgeabschnitts treffen.

Aufheben

(6) Räumungsprüfung auf Zeit hebt die Stelle auf, die sie eingeführt hat, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

a) Alle Anlässe müssen weggefallen sein.

b) Wenn Räumungsprüfung auf Zeit nach den Absätzen (1) a), (1) b) oder (1) c) eingeführt war, muss im Arbeits- und Störungsbuch außerdem das Ende der Arbeiten eingetragen sein.

c) Danach muss ein Kontrollzug den Zugfolgeabschnitt befahren, und zwar

1. auf zweigleisigen Strecken, wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, in der gewöhnlichen Fahrtrichtung,
2. auf eingleisigen Strecken ohne Erlaubnismelder oder Streckengleisen ohne Erlaubnismelder, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, in beliebiger Fahrtrichtung,
3. auf eingleisigen Strecken mit Erlaubnismelder oder Streckengleisen mit Erlaubnismelder, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist,
   - je ein Zug in beiden Fahrtrichtungen oder
   - ein Zug in beliebiger Fahrtrichtung, wenn nach diesem Zug die Erlaubnis zweimal störungsfrei von Hand gewechselt werden kann.

Der Fdl muss die Fahrt des Kontrollzuges in den Zugfolgeabschnitt durch Fahrtstellung eines Hauptsignals bzw. der virtuellen Blockstelle zulassen. Der Kontrollzug muss den Zugfolgeabschnitt bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben. Hierzu muss der Fdl die Sperre nach Ril 408.0403 Abschnitt 2 Nr. 9 entfernen und unmittelbar nach Haltstellung durch den Kontrollzug wieder anbringen.

Der Fdl muss das Aufheben der Räumungsprüfung auf Zeit im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch; Rpz aufheben

1	2		3		4		5		6		7		8		9	10
Tag *15.12.*	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf								Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt							
Zugnummer	Annahme		Abfahrt		Rück-meldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rück-meldung		Zugnummer	Meldungen und Vermerke
→	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	←	
4720			*8*	*25*			*8*	*31*			*8*	*32*	*8*	*38*		
4722			*8*	*47*			*8*	*53*			*8*	*54*	*9*	*00*		*9.01 an FCS: Rpz aufgeh.*
4724			*9*	*03*			*9*	*09*			*9*	*10*				

Rückmeldeposten

(7) Im Streckenbuch oder in einer Betra kann zugelassen sein, dass bei Räumungsprüfung auf Zeit die Räumungsprüfung auf einer selbsttätigen Blockstelle durchgeführt wird, auf der ein Rückmeldeposten eingesetzt ist.

Der Fdl muss das Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit mit Rückmeldeposten und Bestätigung der Räumungsprüfung durch den Rückmeldeposten im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Rückmeldeposten

1	2		3		4		5		6		7		8		9	10
Tag 15.12.	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf								Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt							
Zugnummer →	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M		
4712			7	28			7	34			7	34				
4714			7	50			7	56			7	57	8	10		AzGr erfolglos
4716			8	04			8	10			8	11	8	16		AzGr erfolglos
4718			8	20			8	26			8	26	8	32		8.17 an FCS: Rpz für Blockabschn 112 eingeführt
																8.35 an RMP am Sbk 114: Rpz für Blockabschn 112
																8.36 an FCS: RMP am Sbk 114 eingesetzt, R durch FCS eingestellt
4720			8	43			8	49			8	50				8.53 R von Sbk 114
4722			8	58			9	04			9	05				9.08 R von Sbk 114
4724			9	15			9	21			9	22				9.25 R von Sbk 114
4726			9	24			9	30			9	31				9.28 an RMP am Sbk 114
																und FCS: Rpz aufgeh

6 Feststellungen ersetzen

Anlässe

(1) Bei Einzelräumungsprüfung oder bei Räumungsprüfung auf Zeit gilt Folgendes:

a) Der Fdl darf die Feststellung, dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat (Ril 408.0241 Abschnitt 4 b)), ersetzen durch eine Zugvollständigkeitsmeldung des Tf für seinen Zug auf der Räumungsprüfstelle. Der Zug muss bei Abgabe der Zugvollständigkeitsmeldung halten und darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein.

b) Der Fdl darf die Feststellungen, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist und dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat (Ril 408.0241 Abschnitt 4 a) und 4 b)), ersetzen durch

1. eine Zugschlussmeldung eines Zugschlussmeldepostens. Dem Zugschlussmeldeposten müssen die Züge bekannt sein, für die Zugschlussmeldungen zu geben sind,
2. eine Zugschlussmeldung des Fdl der nächsten örtlich besetzten Zugfolgestelle nach der Räumungsprüfstelle, wenn sich ein
   - mechanisches Stellwerk,
   - elektromechanisches Stellwerk,

- Relaisstellwerk oder
- örtlich besetztes elektronisches Stellwerk

an die Räumungsprüfstelle anschließt. Der Zug darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein.

3. eine Zugvollständigkeitsmeldung des Tf für seinen Zug
   - auf dem nächsten Bahnhof hinter der Räumungsprüfstelle oder
   - auf einer Betriebsstelle, die zwischen der Räumungsprüfstelle und dem nächsten Bahnhof liegt.

   Der Zug muss bei Abgabe der Zugvollständigkeitsmeldung halten. Der für die Räumungsprüfung zuständige Fdl muss sich vom Tf bestätigen lassen, dass der Zug nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert wurde.

c) Wenn der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und eine Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung nach a) oder b) nicht gegeben werden kann oder nicht festgestellt werden kann, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist (Ril 408.0241 Abschnitt 4 a)), oder dies unzweckmäßig ist, gilt Folgendes:

1. Eine Blockstelle der freien Strecke (z. B. selbsttätiges Blocksignal) am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes muss der Fdl sperren. Er muss Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 anbringen bzw. eingeben. Dies gilt nicht für Abzweigstellen.
2. Bei einem Ausfahrsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.
3. An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet * und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.
4. Der Fdl muss den Tf des nächsten Zuges, der den Zugfolgeabschnitt befahren soll, beauftragen, auf Sicht zu fahren, und zwar
   - wenn bis zur nächsten Zugmeldestelle nur ein Zugfolgeabschnitt vorhanden ist, im betroffenen Zugfolgeabschnitt,
   - in allen übrigen Fällen im betroffenen und im nächsten Zugfolgeabschnitt.

   Auf Strecken mit Blockkennzeichen gilt als betroffener Zugfolgeabschnitt
   - für signalgeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge,
   - für anzeigegeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge.

Bei Räumungsprüfung auf Zeit muss der Fdl bei diesem Zug eine Räumungsprüfung durchführen. Bei Einzelräumungsprüfung muss der Fdl nach den Regeln im Abschnitt 4 vorgehen.

Wortlaut der Zugschluss-meldung, Nachweis

(2) Die Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung lautet:

„Zug (Nummer) vollständig in (Name der Betriebsstelle) angekommen".

Die Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung muss der Fdl im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Nachweis Zugschlussmeldung bzw. Zugvollständigkeitsmeldung

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag *15.12.*	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf				Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rück-meldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rück-meldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		
4754		*15 18*		*15 34*		*15 35*			*15.42 von Tf: Z vollst in FCS ak*

❑

1 Räumungsprüfstelle

Räumungsprüfstelle ist die Zugmeldestelle hinter dem Zugfolgeabschnitt. Im Streckenbuch kann eine andere Stelle als Räumungsprüfstelle bestimmt sein.

2 Einzelräumungsprüfung, Räumungsprüfung auf Zeit

Räumungsprüfung kann bei nur einem Zug (Einzelräumungsprüfung) oder bei allen Zügen für die Dauer eines Anlasses (Räumungsprüfung auf Zeit) erforderlich werden.

3 Bestätigen

(1) Wenn der Fdl der Räumungsprüfstelle nicht zugleich Fdl der Zugfolgestelle ist, der die Fahrt in den Zugfolgeabschnitt zulässt, muss er die Räumungsprüfung durch Rückmelden bestätigen. Wenn die Bestätigung nicht erforderlich ist, muss er die Räumungsprüfung im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen.

Muster Zugmeldebuch

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag *15.12.*	**Regelgleis von** → Gegengleis nach ← Adorf				**Regelgleis nach** → Gegengleis von ← Cestadt				
Zugnummer →	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M		
4786			*19*	*43*			*19*	*50*			*19*	*51*				*19.52 Gl von FAD bis FBH*
																frei

(2) Im Streckenbuch können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.

4 Einzelräumungsprüfung

(1) Einzelräumungsprüfung wird bei folgenden Anlässen erforderlich: **Anlässe**

a) Ein Zug soll mit besonderem Auftrag in einen Zugfolgeabschnitt fahren.

b) Ein Zug soll in einem Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge signalgeführt weiterfahren, dessen Ende gekennzeichnet ist durch ein Blockkennzeichen der freien Strecke.

c) Blockeinrichtungen sollen in die Grundstellung gebracht werden - ausgenommen der Zentralblockabschnitt soll aufgelöst werden, ohne dass eine Zugfahrt stattgefunden hat. Der Fdl darf diese Einzelräumungsprüfung durch Maßnahmen nach Ril 408.0622 Abschnitt 1 ersetzen.

d) Für die Hilfsauflösung einer Fahrstraße ist im Streckenbuch Einzelräumungsprüfung vorgeschrieben.

e) Eine Zugfahrt soll in einen Zugfolgeabschnitt mit Gleisstromkreisen zugelassen werden, in dem gesandet worden ist.

Im Streckenbuch können zu den Anlässen nach a) und b) ergänzende Regeln gegeben sein.

Im Streckenbuch ist bestimmt, wenn bei den Anlässen nach a) und b) im Anschluss an die Einzelräumungsprüfung Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden muss.

Der Fdl muss den Anlass für die Einzelräumungsprüfung im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Anlass für Einzelräumungsprüfung

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag 15.12.	Regelgleis von → / Gegengleis nach ← Adorf				Regelgleis nach → / Gegengleis von ← Cestadt				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		
4732		11 05		11 12		11 13	11 29		AzGr
4734		11 22		11 29		11 30			

Anlass nach einer Gleissperrung

(2) Für die Räumungsprüfung nach Aufheben der Gleissperrung gilt Folgendes:

Grundsatz

a) Wenn der Anlass für die Räumungsprüfung nach dem Aufheben einer Gleissperrung aufgetreten ist, muss der Fdl die Räumungsprüfung bei dem Zug durchführen, der den Zugfolgeabschnitt vor der Gleissperrung zuletzt befahren hat.

Ausnahme

b) Wenn sich Blockeinrichtungen nach Aufheben der Gleissperrung

Baugleis

- eines Baugleises oder

keine Fahrzeuge

- eines Gleises, in dem während der Sperrung keine Besetzung mit Fahrzeugen erfolgte

nicht in Grundstellung befinden, darf der Fdl die Blockeinrichtungen in Grundstellung bringen. Der Fdl muss vor Herstellen der Grundstellung feststellen, dass der letzte Zug vor der Gleissperrung den Sperrabschnitt verlassen hat und das Freisein des Sperrabschnittes durch Blockabschnittsprüfung prüfen. Der Fdl muss die Blockabschnittsprüfung nachweisen.

Merkhinweis, Sperre

Vor der Blockabschnittsprüfung und während der Nachweisführung nach Abschnitt 3 Absatz (1) müssen die Fdl auf den Zugmeldestellen Merkhinweis „!“ nach Ril 408.0402 Nr. 14 im ersten Zugfolgeabschnitt und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen. Merkhinweis „!“ darf entfernt werden, wenn das Gleis gesperrt ist.

Durchführung

(3) Wenn eine Räumungsprüfung zu bestätigen ist, muss der Fdl, bei dem der Anlass aufgetreten ist, den für die Räumungsprüfung zuständigen Fdl zur Abgabe der Rückmeldung auffordern. Dabei muss er den betroffenen Zug angeben.

Blockabschnittsprüfung

(4) In Relaisstellwerken darf der Fdl bei Zentralblock mit Achszählern eine Einzelräumungsprüfung in den Fällen der Absätze (1) a) oder (1) b) für den betroffenen Zugfolgeabschnitt ersetzen. Der Fdl muss Folgendes feststellen:

- Der Zugfolgeabschnitt muss als frei angezeigt werden (Blockabschnittsprüfung) und
- der Halt- oder Fahrtmelder des Hauptsignals am Ende des Zugfolgeabschnitts muss leuchten und der Melder des Signals Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 muss dunkel sein und
- das Gleis bis zur nächsten Zugmeldestelle darf nicht durch einen Zug der Gegenrichtung beansprucht sein.

Blockabschnittsprüfung ist nicht zulässig, wenn der Zentralblockabschnitt nicht aufgelöst ist, der Ausfahrsperrenmelder leuchtet, der Blockabschnittsmelder rot leuchtet oder wenn im Streckenbuch nach Absatz (1) bestimmt ist, dass im Anschluss an eine Einzelräumungsprüfung Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden muss.

Auswerten der Anzeige

(5) Für das Auswerten von Anzeigen gelten folgende Regeln:

Im Streckenbuch kann zugelassen sein, dass der Fdl eine Einzelräumungsprüfung durch das Auswerten der Anzeigen im betroffenen Zugfolgeabschnitt ersetzen darf. Dabei muss er Folgendes feststellen:

- Der Zugfolgeabschnitt muss als frei angezeigt werden und
- der Halt- oder Fahrtmelder des Hauptsignals am Ende des Zugfolgeabschnitts muss leuchten und der Melder des Signals Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 muss dunkel sein und
- das Gleis bis zur nächsten Zugmeldestelle darf nicht durch einen Zug der Gegenrichtung beansprucht sein.

Auswerten der Fahrtstellung

(6) Für das Auswerten der Fahrtstellung gilt Folgendes:

Der Fdl darf eine Einzelräumungsprüfung nach Absatz (1) a) ersetzen durch die Feststellung, dass das Hauptsignal bzw. die virtuelle Blockstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes eine Fahrtstellung zeigt.

Hierzu darf er die Anzeige des Fahrtmelders auswerten.

(7) Wenn die Anzeigen bei einem Fdl nicht vollständig dargestellt sind, muss das Auswerten der Anzeigen im Zusammenwirken mit dem Fdl der benachbarten Zugmeldestelle erfolgen.

Nachweis; Beteiligte verständigen

(8) Die Blockabschnittsprüfung, das Auswerten der Anzeigen, die Fahrtstellung des Hauptsignals bzw. der virtuellen Blockstelle und das Verständigen der Beteiligten ist im Zugmeldebuch nachzuweisen.

Muster Zugmeldebuch: Nachweis der Blockabschnittsprüfung usw.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag *15.12.*	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf				Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		
4786		*19 43*		*19 50*		*19 51*			
4788		*19 55*		*20 02*		*20 03*			*Ausf. bei Halt zeigendem Asig*
									20.02 Gl von FBH bis Sbk 16 frei

Die Bestätigung der Räumungsprüfung durch Rückmelden ist nicht erforderlich.

Zuletzt gefahrener Zug nicht feststellbar

(9) Wenn Einzelräumungsprüfung erforderlich ist, aber nicht festgestellt werden kann, welcher Zug den Zugfolgeabschnitt zuletzt befahren hat, gilt Folgendes:

a) Bei einer Blockstelle der freien Strecke am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 9 anbringen bzw. eingeben. Dies gilt nicht für Abzweigstellen.

b) Bei einem Ausfahrsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.

c) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und * Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

d) Der Fdl auf der Räumungsprüfstelle muss feststellen, dass die Bedingungen nach Ril 408.0241 Abschnitt 4 c) erfüllt sind.

e) Der Fdl muss den Tf des nächsten Zuges, der den Zugfolgeabschnitt befahren soll, beauftragen, auf Sicht zu fahren, und zwar

- bei Zentralblock mit Achszählern oder wenn bis zur nächsten Zugmeldestelle nur ein Zugfolgeabschnitt vorhanden ist, im betroffenen Zugfolgeabschnitt,
- allen übrigen Fällen im betroffenen und im nächsten Zugfolgeabschnitt.

Auf Strecken mit Blockkennzeichen gilt als betroffener Zugfolgeabschnitt

- für signalgeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge,
- für anzeigegeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge.

f) Der Fdl muss den Tf mündlich verständigen, dass er am Hauptsignal der Räumungsprüfstelle angehalten wird, um dort dem Fdl seine Zugnummer anzugeben.

g) Der Fdl der Räumungsprüfstelle darf die Einfahrt des Zuges auf der Räumungsprüfstelle erst zulassen, wenn der Tf die Nummer seines Zuges gemeldet hat.

h) Bei diesem Zug muss er eine Einzelräumungsprüfung durchführen.

5 Räumungsprüfung auf Zeit

Anlässe

(1) Räumungsprüfung auf Zeit wird erforderlich, wenn

a) sie nach Ril 408.0622 Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 4 und Absatz (4) eingeführt werden muss,

b) bekannt wird, dass ein Blockabschnitt -außer durch Kleinwagenfahrten- nicht als besetzt angezeigt wird, obwohl er besetzt ist, z. B. beim Sanden nach Ril 408.0622 Abschnitt 4 Absatz (2) b) Nr. 2,

c) die Bedienung nach Abschnitt 4 Absatz (1) d) nicht ordnungsgemäß gewirkt * hat,

d) die Fachkraft die Räumungsprüfung vorgeschrieben hat oder

e) im Streckenbuch nach Ril 408.0246 Abschnitt 4 Absatz (1) bestimmt ist, dass im Anschluss an die Einzelräumungsprüfung Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden muss.

Zugfolge auf eingleisigen Strecken oder mit GWB

(2) Wenn auf eingleisigen Strecken zwischen zwei Zugmeldestellen mehrere Zugfolgeabschnitte vorhanden sind und für einen der Zugfolgeabschnitte Räumungsprüfung auf Zeit erforderlich ist, muss die Zugfolge für beide Fahrtrichtungen an den Hauptsignalen der Räumungsprüfstellen geregelt werden. Dies gilt auch, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, sobald ein Zug auf dem Gegengleis gefahren ist.

Arbeiten

(3) Der Fdl darf dem Beginn von Arbeiten, die Räumungsprüfung auf Zeit erfordern, erst zustimmen, wenn sich die Blockeinrichtungen des betroffenen Zugfolgeabschnitts und aller folgenden Zugfolgeabschnitte bis zur Räumungsprüfstelle in Grundstellung befinden oder eine Einzelräumungsprüfung bei dem Zug durchgeführt wurde, der die Abschnitte zuletzt befahren hat.

Einführen

(4) Räumungsprüfung auf Zeit muss der Fdl der Zugfolgestelle einführen, bei der der Anlass aufgetreten ist.

Wenn Räumungsprüfungen bestätigt werden müssen, muss der Fdl, bei dem der Anlass aufgetreten ist, dem beteiligten Fdl Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit, Zugfolgeabschnitt und Anlass mitteilen.

Der für die Räumungsprüfung zuständige Fdl muss Züge, die den betroffenen Zugfolgeabschnitt befahren, in beiden Fahrtrichtungen unaufgefordert zurückmelden.

Der Fdl muss das Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Rpz einführen

1	2		3		4		5		6		7		8		9	10
Tag *15.12.*	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf								Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt							
Zugnummer →	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M		
4712			*7*	*28*			*7*	*34*			*7*	*34*				
4714			*7*	*50*			*7*	*56*			*7*	*57*	*8*	*10*		*AzGr erfolglos*
4716			*8*	*04*			*8*	*10*			*8*	*11*	*8*	*16*		*AzGr erfolglos*
4718			*8*	*20*			*8*	*26*			*8*	*26*	*8*	*32*		*8.17 an FCS: Rpz für Block-*
																abschnitt 112 eingeführt

Sperren selbsttätig wirkender Einrichtungen, Merkhinweis, Sperre

(5) Bei Räumungsprüfung auf Zeit gilt Folgendes:

a) Bei einer Blockstelle der freien Strecke -ausgenommen Abzweigstellen- am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 9 anbringen bzw. eingeben. Der Fdl darf die Sperre bis zur Fahrt des Kontrollzuges nicht entfernen.

Wenn der Fdl an einem selbsttätigen Blocksignal bzw. an einer virtuellen Blockstelle Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 9 nicht anbringen bzw. eingeben kann, muss er die Zugfolge am Hauptsignal der rückgelegenen Zugmeldestelle regeln. Für dieses Signal gelten die Regeln unter b).

b) Bei einem Ausfahrsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.

c) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen. *

Wenn zwischen zwei Zugmeldestellen mehrere Zugfolgeabschnitte betroffen sind, muss der Fdl die Maßnahmen nach a) oder b) nur für das Hauptsignal bzw. die virtuelle Blockstelle am Anfang des ersten betroffenen Zugfolgeabschnitts treffen.

Aufheben

(6) Räumungsprüfung auf Zeit hebt die Stelle auf, die sie eingeführt hat, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

a) Alle Anlässe müssen weggefallen sein.

b) Wenn Räumungsprüfung auf Zeit nach den Absätzen (1) a), (1) b), (1) c) oder (1) d) eingeführt war, muss im Arbeits- und Störungsbuch außerdem das Ende der Arbeiten eingetragen sein.

c) Danach muss ein Kontrollzug den Zugfolgeabschnitt befahren, und zwar

1. auf zweigleisigen Strecken, wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, in der gewöhnlichen Fahrtrichtung,
2. auf eingleisigen Strecken ohne Erlaubnismelder oder Streckengleisen ohne Erlaubnismelder, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, in beliebiger Fahrtrichtung,
3. auf eingleisigen Strecken mit Erlaubnismelder oder Streckengleisen mit Erlaubnismelder, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist,
   - je ein Zug in beiden Fahrtrichtungen oder
   - ein Zug in beliebiger Fahrtrichtung, wenn nach diesem Zug die Erlaubnis zweimal störungsfrei von Hand gewechselt werden kann.

Der Fdl muss die Fahrt des Kontrollzuges in den Zugfolgeabschnitt durch Fahrtstellung eines Hauptsignals bzw. der virtuellen Blockstelle zulassen. Der Kontrollzug muss den Zugfolgeabschnitt bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben. Hierzu muss der Fdl die Sperre nach Ril 408.0403 Abschnitt 2 Nr. 9 entfernen und unmittelbar nach Haltstellung durch den Kontrollzug wieder anbringen.

Der Fdl muss das Aufheben der Räumungsprüfung auf Zeit im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch; Rpz aufheben

1	2		3		4		5		6		7		8		9	10
Tag *15.12.*	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf								Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt							
Zugnummer →	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M		
4720			*8*	*25*			*8*	*31*			*8*	*32*	*8*	*38*		
4722			*8*	*47*			*8*	*53*			*8*	*54*	*9*	*00*		*9.01 an FCS: Rpz aufgeh.*
4724			*9*	*03*			*9*	*09*			*9*	*10*				

(7) Im Streckenbuch oder in einer Betra kann zugelassen sein, dass bei Räumungsprüfung auf Zeit die Räumungsprüfung auf einer selbsttätigen Blockstelle durchgeführt wird, auf der ein Rückmeldeposten eingesetzt ist. **Rückmeldeposten**

Der Fdl muss das Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit mit Rückmeldeposten und Bestätigung der Räumungsprüfung durch den Rückmeldeposten im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Rückmeldeposten

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag *15.12.*	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf				Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		
4712		*7 28*		*7 34*		*7 34*			
4714		*7 50*		*7 56*		*7 57*	*8 10*		*AzGr erfolglos*
4716		*8 04*		*8 10*		*8 11*	*8 16*		*AzGr erfolglos*
4718		*8 20*		*8 26*		*8 26*	*8 32*		*8.17 an FCS: Rpz für Blockabschn 112 eingeführt*
									8.35 an RMP am Sbk 114: Rpz für Blockabschn 112
									8.36 an FCS: RMP am Sbk 114 eingesetzt, R durch FCS eingestellt
4720		*8 43*		*8 49*		*8 50*			*8.53 R von Sbk 114*
4722		*8 58*		*9 04*		*9 05*			*9.08 R von Sbk 114*
4724		*9 15*		*9 21*		*9 22*			*9.25 R von Sbk 114*
4726		*9 24*		*9 30*		*9 31*			*9.28 an RMP am Sbk 114*
									und FCS: Rpz aufgeh

6 Feststellungen ersetzen

(1) Bei Einzelräumungsprüfung oder bei Räumungsprüfung auf Zeit gilt Folgendes: **Anlässe**

a) Der Fdl darf die Feststellung, dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat (Ril 408.0241 Abschnitt 4 b)), ersetzen durch eine Zugvollständigkeitsmeldung des Tf für seinen Zug auf der Räumungsprüfstelle. Der Zug muss bei Abgabe der Zugvollständigkeitsmeldung halten und darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein.

b) Der Fdl darf die Feststellungen, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist und dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat (Ril 408.0241 Abschnitt 4 a) und 4 b)), ersetzen durch

1. eine Zugschlussmeldung eines Zugschlussmeldepostens. Dem Zugschlussmeldeposten müssen die Züge bekannt sein, für die Zugschlussmeldungen zu geben sind,
2. eine Zugschlussmeldung des Fdl der nächsten örtlich besetzten Zugfolgestelle nach der Räumungsprüfstelle, wenn sich ein
   - mechanisches Stellwerk,
   - elektromechanisches Stellwerk,

- Relaisstellwerk oder
- örtlich besetztes elektronisches Stellwerk

an die Räumungsprüfstelle anschließt. Der Zug darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein.

3. eine Zugvollständigkeitsmeldung des Tf für seinen Zug
   - auf dem nächsten Bahnhof hinter der Räumungsprüfstelle oder
   - auf einer Betriebsstelle, die zwischen der Räumungsprüfstelle und dem nächsten Bahnhof liegt.

   Der Zug muss bei Abgabe der Zugvollständigkeitsmeldung halten. Der für die Räumungsprüfung zuständige Fdl muss sich vom Tf bestätigen lassen, dass der Zug nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert wurde.

c) Wenn der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und eine Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung nach a) oder b) nicht gegeben werden kann oder nicht festgestellt werden kann, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist (Ril 408.0241 Abschnitt 4 a)), oder dies unzweckmäßig ist, gilt Folgendes:

1. Eine Blockstelle der freien Strecke am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes muss der Fdl sperren. Er muss Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 anbringen bzw. eingeben.
2. Bei einem Ausfahrsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.
3. An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet * und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.
4. Der Fdl muss den Tf des nächsten Zuges, der den Zugfolgeabschnitt befahren soll, beauftragen, auf Sicht zu fahren, und zwar
   - bei Zentralblock mit Achszählern oder wenn bis zur nächsten Zugmeldestelle nur ein Zugfolgeabschnitt vorhanden ist, im betroffenen Zugfolgeabschnitt,
   - allen übrigen Fällen im betroffenen und im nächsten Zugfolgeabschnitt.

   Auf Strecken mit Blockkennzeichen gilt als betroffener Zugfolgeabschnitt
   - für signalgeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge,
   - für anzeigegeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge.

Bei Räumungsprüfung auf Zeit muss der Fdl bei diesem Zug eine Räumungsprüfung durchführen. Bei Einzelräumungsprüfung muss der Fdl nach den Regeln im Abschnitt 4 vorgehen.

Wortlaut der Zugschlussmeldung, Nachweis

(2) Die Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung lautet:

„Zug (Nummer) vollständig in (Name der Betriebsstelle) angekommen".

Die Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung muss der Fdl im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Nachweis Zugschlussmeldung bzw. Zugvollständigkeitsmeldung

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag *15.12.*	**Regelgleis von** Gegengleis nach Adorf				**Regelgleis nach** Gegengleis von Cestadt				
Zugnummer	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Zugnummer	Meldungen und Vermerke
→	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	←	
4754		*15 18*		*15 34*		*15 35*			*15.42 von Tf: Z vollst in FCS ak*

1 Räumungsprüfstelle

Räumungsprüfstelle ist die Zugmeldestelle hinter dem Zugfolgeabschnitt. Im Streckenbuch kann eine andere Stelle als Räumungsprüfstelle bestimmt sein.

2 Einzelräumungsprüfung, Räumungsprüfung auf Zeit

Räumungsprüfung kann bei nur einem Zug (Einzelräumungsprüfung) oder bei allen Zügen für die Dauer eines Anlasses (Räumungsprüfung auf Zeit) erforderlich werden.

3 Bestätigen

(1) Wenn der Fdl der Räumungsprüfstelle nicht zugleich Fdl der Zugfolgestelle ist, der die Fahrt in den Zugfolgeabschnitt zulässt, muss er die Räumungsprüfung durch Rückmelden bestätigen. Wenn die Bestätigung nicht erforderlich ist, muss er die Räumungsprüfung im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen.

Muster Zugmeldebuch

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag *15.12.*	**Regelgleis von** → Gegengleis nach ← Adorf				**Regelgleis nach** → Gegengleis von ← Cestadt				
Zugnummer →	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M		
4786			*19*	*43*			*19*	*50*			*19*	*51*				*19.52 Gl von FAD bis FBH*
																frei

(2) Im Streckenbuch können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.

4 Einzelräumungsprüfung

(1) Einzelräumungsprüfung wird bei folgenden Anlässen erforderlich: **Anlässe**

a) Ein Zug soll mit besonderem Auftrag in einen Zugfolgeabschnitt fahren.

b) Ein Zug soll in einem Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge signalgeführt weiterfahren, dessen Ende gekennzeichnet ist durch ein Blockkennzeichen der freien Strecke.

c) Blockeinrichtungen sollen in die Grundstellung gebracht werden. Der Fdl darf diese Einzelräumungsprüfung durch Maßnahmen nach Ril 408.0622 Abschnitt 1 ersetzen.

d) Eine Zugfahrt soll in einen Zugfolgeabschnitt mit Gleisstromkreisen zugelassen werden, in dem gesandet worden ist.

Im Streckenbuch können zu den Anlässen nach a) und b) ergänzende Regeln gegeben sein.

Im Streckenbuch ist bestimmt, wenn bei den Anlässen nach a) und b) im Anschluss an die Einzelräumungsprüfung Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden muss. *

Der Fdl muss den Anlass für die Einzelräumungsprüfung im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Anlass für Einzelräumungsprüfung

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag 15.12.	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf				Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		
4732		11 05		11 12		11 13	11 29		AzGr
4734		11 22		11 29		11 30			

Anlass nach einer Gleissperrung

(2) Wenn der Anlass für die Räumungsprüfung nach dem Aufheben einer Gleissperrung aufgetreten ist, muss der Fdl die Räumungsprüfung bei dem Zug durchführen, der den Zugfolgeabschnitt vor der Gleissperrung zuletzt befahren hat.

Durchführung

(3) Wenn eine Räumungsprüfung zu bestätigen ist, muss der Fdl, bei dem der Anlass aufgetreten ist, den für die Räumungsprüfung zuständigen Fdl zur Abgabe der Rückmeldung auffordern. Dabei muss er den betroffenen Zug angeben.

Auswerten der Fahrtstellung

(4) Für das Auswerten der Fahrtstellung gilt Folgendes:

Der Fdl darf eine Einzelräumungsprüfung nach Absatz (1) a) ersetzen durch die Feststellung, dass das Hauptsignal bzw. die virtuelle Blockstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes eine Fahrtstellung zeigt.

Hierzu darf er die sichere Anzeige des Fahrtmelders auswerten - ausgenommen bei Selbstblocksignalen - oder sich vom Tf bestätigen lassen, dass das Selbstblocksignal in Fahrtstellung ist.

Nachweisen

(5) Der Fdl muss das Auswerten der Fahrtstellung nach Absatz (4) nach folgendem Muster nachweisen.

Muster Zugmeldebuch: Nachweis Auswertung der Fahrtstellung

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag 15.12.	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf				Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		
4786		19 43		19 50		19 51			
4788		19 55		20 02		20 03			Weiterfahrt mit Befehl
									20.02 Gl von FBH bis Sbk 16 frei

Die Bestätigung der Räumungsprüfung durch Rückmelden ist nicht erforderlich.

(6) Wenn Einzelräumungsprüfung erforderlich ist, aber nicht festgestellt werden kann, welcher Zug den Zugfolgeabschnitt zuletzt befahren hat, gilt Folgendes: **Zuletzt gefahrener Zug nicht feststellbar**

a) Bei einer Blockstelle der freien Strecke am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 eingeben. Dies gilt nicht für Abzweigstellen.

b) Bei einem Ausfahrsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 eingeben.

c) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. *

d) Der Fdl auf der Räumungsprüfstelle muss feststellen, dass die Bedingungen nach Ril 408.0241 Abschnitt 4 c) erfüllt sind.

e) Der Fdl muss den Tf des nächsten Zuges, der den Zugfolgeabschnitt befahren soll, beauftragen, auf Sicht zu fahren, und zwar

- wenn bis zur nächsten Zugmeldestelle nur ein Zugfolgeabschnitt vorhanden ist, im betroffenen Zugfolgeabschnitt,
- in allen übrigen Fällen im betroffenen und im nächsten Zugfolgeabschnitt.

Auf Strecken mit Blockkennzeichen gilt als betroffener Zugfolgeabschnitt

- für signalgeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge,
- für anzeigegeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge.

f) Der Fdl muss den Tf mündlich verständigen, dass er am Hauptsignal der Räumungsprüfstelle angehalten wird, um dort dem Fdl seine Zugnummer anzugeben.

g) Der Fdl der Räumungsprüfstelle darf die Einfahrt des Zuges auf der Räumungsprüfstelle erst zulassen, wenn der Tf die Nummer seines Zuges gemeldet hat.

h) Bei diesem Zug muss er eine Einzelräumungsprüfung durchführen.

5 Räumungsprüfung auf Zeit

(1) Räumungsprüfung auf Zeit wird erforderlich, wenn **Anlässe**

a) sie nach Ril 408.0622 Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 4 und Absatz (4) eingeführt werden muss,

b) bekannt wird, dass ein Blockabschnitt -außer durch Kleinwagenfahrten- nicht als besetzt angezeigt wird, obwohl er besetzt ist, z. B. beim Sanden nach Ril 408.0622 Abschnitt 4 Absatz (2) b) Nr. 2,

c) die Fachkraft die Räumungsprüfung vorgeschrieben hat,

d) im Streckenbuch nach Ril 408.0247 Abschnitt 4 Absatz (1) bestimmt ist, dass im Anschluss an die Einzelräumungsprüfung Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden muss.

(2) Wenn auf eingleisigen Strecken zwischen zwei Zugmeldestellen mehrere Zugfolgeabschnitte vorhanden sind und für einen der Zugfolgeabschnitte Räumungsprüfung auf Zeit erforderlich ist, muss die Zugfolge für beide Fahrtrichtungen an den Hauptsignalen der Räumungsprüfstellen geregelt werden. Dies gilt auch, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, sobald ein Zug auf dem **Zugfolge auf eingleisigen Strecken oder mit GWB**

Gegengleis gefahren ist. Der Fdl muss Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 im ersten Zugfolgeabschnitt eingeben.

Arbeiten

(3) Der Fdl darf dem Beginn von Arbeiten, die Räumungsprüfung auf Zeit erfordern, erst zustimmen, wenn sich die Blockeinrichtungen des betroffenen Zugfolgeabschnitts und aller folgenden Zugfolgeabschnitte bis zur Räumungsprüfstelle in Grundstellung befinden oder eine Einzelräumungsprüfung bei dem Zug durchgeführt wurde, der die Abschnitte zuletzt befahren hat.

Einführen

(4) Räumungsprüfung auf Zeit muss der Fdl der Zugfolgestelle einführen, bei der der Anlass aufgetreten ist.

Wenn Räumungsprüfungen bestätigt werden müssen, muss der Fdl, bei dem der Anlass aufgetreten ist, dem beteiligten Fdl Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit, Zugfolgeabschnitt und Anlass mitteilen.

Der für die Räumungsprüfung zuständige Fdl muss Züge, die den betroffenen Zugfolgeabschnitt befahren, in beiden Fahrtrichtungen unaufgefordert zurückmelden.

Der Fdl muss das Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Rpz einführen

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag 15.12.	Regelgleis von → Gegengleis nach ←				Regelgleis nach → Gegengleis von ←				
	Adorf				Cestadt				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		
4712		7 28		7 34		7 34			
4714		7 50		7 56		7 57	8 10		AzGr erfolglos
4716		8 04		8 10		8 11	8 16		AzGr erfolglos
4718		8 20		8 26		8 26	8 32		8.17 an FCS: Rpz für Blockabschnitt 112 eingeführt

Sperren selbsttätig wirkender Einrichtungen, Merkhinweis, Sperre

(5) Bei Räumungsprüfung auf Zeit gilt Folgendes:

a) Bei einer Blockstelle der freien Strecke -ausgenommen Abzweigstellen- am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 eingeben.

b) Bei einem Ausfahrsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 eingeben.

c) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. *

Wenn zwischen zwei Zugmeldestellen mehrere Zugfolgeabschnitte betroffen sind, muss der Fdl die Maßnahmen nach a) oder b) nur für das Hauptsignal bzw. die virtuelle Blockstelle am Anfang des ersten betroffenen Zugfolgeabschnitts treffen.

Aufheben

(6) Räumungsprüfung auf Zeit hebt die Stelle auf, die sie eingeführt hat, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

a) Alle Anlässe müssen weggefallen sein.

b) Wenn Räumungsprüfung auf Zeit nach den Absätzen (1) a), (1) b) oder (1) c) eingeführt war, muss im Arbeits- und Störungsbuch außerdem das Ende der Arbeiten eingetragen sein.

c) Danach muss ein Kontrollzug den Zugfolgeabschnitt befahren, und zwar

1. auf zweigleisigen Strecken, wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, in der gewöhnlichen Fahrtrichtung,
2. auf eingleisigen Strecken ohne Erlaubnismelder oder Streckengleisen ohne Erlaubnismelder, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, in beliebiger Fahrtrichtung,
3. auf eingleisigen Strecken mit Erlaubnismelder oder Streckengleisen mit Erlaubnismelder, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist,
   - je ein Zug in beiden Fahrtrichtungen oder
   - ein Zug in beliebiger Fahrtrichtung, wenn nach diesem Zug die Erlaubnis zweimal störungsfrei von Hand gewechselt werden kann.

Der Fdl muss die Fahrt des Kontrollzuges in den Zugfolgeabschnitt durch Fahrtstellung eines Hauptsignals bzw. der virtuellen Blockstelle zulassen. Der Kontrollzug muss den Zugfolgeabschnitt bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben.

Der Fdl muss das Aufheben der Räumungsprüfung auf Zeit im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Rpz aufheben

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag *15.12.*	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf				Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt				
Zugnummer	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Zugnummer	Meldungen und Vermerke
→	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	←	
4720		*8 25*		*8 31*		*8 32*	*8 38*		
4722		*8 47*		*8 53*		*8 54*	*9 00*		*9.01 an FCS: Rpz aufgeh.*
4724		*9 03*		*9 09*		*9 10*			

(7) Im Streckenbuch oder in einer Betra kann zugelassen sein, dass bei Räumungsprüfung auf Zeit die Räumungsprüfung auf einer selbsttätigen Blockstelle durchgeführt wird, auf der ein Rückmeldeposten eingesetzt ist. **Rückmeldeposten**

Der Fdl muss das Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit mit Rückmeldeposten und Bestätigung der Räumungsprüfung durch den Rückmeldeposten im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Rückmeldeposten

1	2		3		4		5		6		7		8		9	10
Tag *15.12.*	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf								Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt							
Zugnummer →	Annahme		Abfahrt		Rück-meldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rück-meldung		Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M		
4712			*7*	*28*			*7*	*34*			*7*	*34*				
4714			*7*	*50*			*7*	*56*			*7*	*57*	*8*	*10*		*AzGr erfolglos*
4716			*8*	*04*			*8*	*10*			*8*	*11*	*8*	*16*		*AzGr erfolglos*
4718			*8*	*20*			*8*	*26*			*8*	*26*	*8*	*32*		*8.17 an FCS: Rpz für Blockabschn 112 eingeführt*
																8.35 an RMP am Sbk 114: Rpz für Blockabschn 112
																8.36 an FCS: RMP am Sbk 114 eingesetzt, R durch FCS eingestellt
4720			*8*	*43*			*8*	*49*			*8*	*50*				*8.53 R von Sbk 114*
4722			*8*	*58*			*9*	*04*			*9*	*05*				*9.08 R von Sbk 114*
4724			*9*	*15*			*9*	*21*			*9*	*22*				*9.25 R von Sbk 114*
4726			*9*	*24*			*9*	*30*			*9*	*31*				*9.28 an RMP am Sbk 114*
																und FCS: Rpz aufgeh

6 Feststellungen ersetzen

Anlässe

(1) Bei Einzelräumungsprüfung oder bei Räumungsprüfung auf Zeit gilt Folgendes:

a) Der Fdl darf die Feststellung, dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat (Ril 408.0241 Abschnitt 4 b)), ersetzen durch eine Zugvollständigkeitsmeldung des Tf für seinen Zug auf der Räumungsprüfstelle. Der Zug muss bei Abgabe der Zugvollständigkeitsmeldung halten und darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein.

b) Der Fdl darf die Feststellungen, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist und dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat (Ril 408.0241 Abschnitt 4 a) und 4 b)), ersetzen durch

1. eine Zugschlussmeldung eines Zugschlussmeldepostens. Dem Zugschlussmeldeposten müssen die Züge bekannt sein, für die Zugschlussmeldungen zu geben sind,

2. eine Zugschlussmeldung des Fdl der nächsten örtlich besetzten Zugfolgestelle nach der Räumungsprüfstelle, wenn die Räumungsprüfstelle örtlich besetzt ist. Der Zug darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein,

3. eine Zugvollständigkeitsmeldung des Tf für seinen Zug

   - auf dem nächsten Bahnhof hinter der Räumungsprüfstelle oder
   - auf einer Betriebsstelle, die zwischen der Räumungsprüfstelle und dem nächsten Bahnhof liegt.

   Der Zug muss bei Abgabe der Zugvollständigkeitsmeldung halten. Der für die Räumungsprüfung zuständige Fdl muss sich vom Tf bestätigen

lassen, dass der Zug nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert wurde.

c) Der Fdl darf die Feststellung, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist, ersetzen durch die Feststellung, dass der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen und hinter dem Hauptsignal der erste Gleis- oder Weichenabschnitt der selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage als frei angezeigt ist. Im Streckenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.

d) Wenn der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und eine Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung nach a) oder b) nicht gegeben werden kann oder nicht festgestellt werden kann, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist (Ril 408.0241 Abschnitt 4 a)), oder dies unzweckmäßig ist, gilt Folgendes:

1. Bei einer Blockstelle der freien Strecke am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 eingeben. Dies gilt nicht für Abzweigstellen.
2. Bei einem Ausfahrsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 eingeben.

* 3. An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein.

4. Der Fdl muss den Tf des nächsten Zuges, der den Zugfolgeabschnitt befahren soll, beauftragen, auf Sicht zu fahren, und zwar
   - wenn bis zur nächsten Zugmeldestelle nur ein Zugfolgeabschnitt vorhanden ist, im betroffenen Zugfolgeabschnitt,
   - in allen übrigen Fällen im betroffenen und im nächsten Zugfolgeabschnitt.

   Auf Strecken mit Blockkennzeichen gilt als betroffener Zugfolgeabschnitt
   - für signalgeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge,
   - für anzeigegeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge.

Bei Räumungsprüfung auf Zeit muss der Fdl bei diesem Zug eine Räumungsprüfung durchführen. Bei Einzelräumungsprüfung muss der Fdl nach den Regeln im Abschnitt 4 vorgehen.

Wortlaut der Zugschlussmeldung, Nachweis

(2) Die Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung lautet:

„Zug (Nummer) vollständig in (Name der Betriebsstelle) angekommen".

Die Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung muss der Fdl im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Nachweis Zugschlussmeldung bzw. Zugvollständigkeitsmeldung

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag *15.12.*	**Regelgleis von** → Gegengleis nach ← Adorf				**Regelgleis nach** → Gegengleis von ← Cestadt				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		
4754		*15 18*		*15 34*		*15 35*			*15.42 von Tf: Z vollst in FCS ak*

1 Räumungsprüfstelle

Räumungsprüfstelle ist die Zugmeldestelle hinter dem Zugfolgeabschnitt. Im Streckenbuch kann eine andere Stelle als Räumungsprüfstelle bestimmt sein.

2 Einzelräumungsprüfung, Räumungsprüfung auf Zeit

Räumungsprüfung kann bei nur einem Zug (Einzelräumungsprüfung) oder bei allen Zügen für die Dauer eines Anlasses (Räumungsprüfung auf Zeit) erforderlich werden.

3 Bestätigen

(1) Wenn der Fdl der Räumungsprüfstelle nicht zugleich Fdl der Zugfolgestelle ist, der die Fahrt in den Zugfolgeabschnitt zulässt, muss er die Räumungsprüfung durch Rückmelden bestätigen. Wenn die Bestätigung nicht erforderlich ist, muss er die Räumungsprüfung im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen.

Muster Zugmeldebuch

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag *15.12.*	**Regelgleis von** → Gegengleis nach ← Adorf				**Regelgleis nach** → Gegengleis von ← Cestadt				
Zugnummer →	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M		
4786			*19*	*43*			*19*	*50*			*19*	*51*				*19.52 Gl von FAD bis FBH*
																frei

(2) Im Streckenbuch können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.

4 Einzelräumungsprüfung

(1) Einzelräumungsprüfung wird bei folgenden Anlässen erforderlich: **Anlässe**

a) Ein Zug soll mit besonderem Auftrag in einen Zugfolgeabschnitt fahren.

b) Ein Zug soll in einem Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge signalgeführt weiterfahren, dessen Ende gekennzeichnet ist durch ein Blockkennzeichen der freien Strecke.

c) Blockeinrichtungen sollen in die Grundstellung gebracht werden - ausgenommen der Zentralblockabschnitt soll aufgelöst werden, ohne dass eine Zugfahrt stattgefunden hat. Der Fdl darf diese Einzelräumungsprüfung durch Maßnahmen nach Ril 408.0622 Abschnitt 1 ersetzen.

d) Eine Zugfahrt soll in einen Zugfolgeabschnitt mit Gleisstromkreisen zugelassen werden, in dem gesandet worden ist.

Im Streckenbuch können zu den Anlässen nach a) und b) ergänzende Regeln gegeben sein.

Im Streckenbuch ist bestimmt, wenn bei den Anlässen nach a) und b) im Anschluss an die Einzelräumungsprüfung Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden muss.

Der Fdl muss den Anlass für die Einzelräumungsprüfung im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Anlass für Einzelräumungsprüfung

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag	Regelgleis von →				Regelgleis nach →				
15.12.	Gegengleis nach ←				Gegengleis von ←				
	Adorf				Cestadt				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		
4732		11 05		11 12		11 13	11 29		AzGr
4734		11 22		11 29		11 30			

Anlass nach einer Gleissperrung

(2) Für die Räumungsprüfung nach Aufheben der Gleissperrung gilt Folgendes:

Grundsatz

a) Wenn der Anlass für die Räumungsprüfung nach dem Aufheben einer Gleissperrung aufgetreten ist, muss der Fdl die Räumungsprüfung bei dem Zug durchführen, der den Zugfolgeabschnitt vor der Gleissperrung zuletzt befahren hat.

Ausnahmen

b) Wenn sich Blockeinrichtungen nach Aufheben der Gleissperrung

Baugleis

- eines Baugleises oder

keine Fahrzeuge

- eines Gleises, in dem während der Sperrung keine Besetzung mit Fahrzeugen erfolgte

nicht in Grundstellung befinden, darf der Fdl die Blockeinrichtungen in Grundstellung bringen. Der Fdl muss vor Herstellen der Grundstellung feststellen, dass der letzte Zug vor der Gleissperrung den Sperrabschnitt verlassen hat und das Freisein des Sperrabschnittes durch Auswerten der Anzeigen prüfen. Der Fdl muss das Auswerten der Anzeigen nachweisen.

Merkhinweis

Vor dem Auswerten der Anzeigen und während der Nachweisführung nach Abschnitt 3 Absatz (1) müssen die Fdl auf den Zugmeldestellen Merkhinweis „!“ nach Ril 408.0402 Nr. 14 im ersten Zugfolgeabschnitt eingeben. Merkhinweis „!“ darf gelöscht werden, wenn das Gleis gesperrt ist.

Durchführung

(3) Wenn eine Räumungsprüfung zu bestätigen ist, muss der Fdl, bei dem der Anlass aufgetreten ist, den für die Räumungsprüfung zuständigen Fdl zur Abgabe der Rückmeldung auffordern. Dabei muss er den betroffenen Zug angeben.

Blocküberwachungsmelder, Fahrstraßenfestlegeüberwachungsmelder

(4) Für das Auswerten von Anzeigen gelten folgende Regeln:

a) Der Fdl darf eine Einzelräumungsprüfung in den Fällen der Absätze (1) a) oder (1) b) durch Auswerten der sicheren Anzeigen bis zum nächsten Hauptsignal bzw. bis zur nächsten durch Signal Ne 14 gekennzeichneten virtuellen Blockstelle ersetzen.

Gleisabschnitte

b) Der Fdl darf eine Einzelräumungsprüfung in den Fällen der Absätze (1) a) oder (1) b) durch Auswerten des betroffenen Zugfolgeabschnittes ersetzen. Dabei muss er folgende Feststellungen treffen:

- der zuletzt gefahrene Zug hat alle Gleisabschnitte bis zum nächsten Hauptsignal bzw. bis zur nächsten durch Signal Ne 14 gekennzeichneten virtuellen Blockstelle verlassen,
- alle Gleisabschnitte bis zum nächsten Hauptsignal bzw. bis zur nächsten durch Signal Ne 14 gekennzeichneten virtuellen Blockstelle werden als frei von Fahrzeugen angezeigt,
- bei Zugfolgeabschnitten mit Anschlussstellen werden der Verschluss und die Überwachung der Anschlussstelle angezeigt,
- der Haltmelder des nächsten Hauptsignals bzw. der nächsten durch Signal Ne 14 gekennzeichneten virtuellen Blockstelle leuchtet und der Melder des Signals Zs 1, Zs 7, oder Zs 8 ist dunkel,
- die auszuwertenden Melder werden sicher angezeigt.

Beim Auswerten der Anzeigen darf das Gleis bis zur nächsten Zugmeldestelle nicht durch einen Zug der Gegenrichtung beansprucht sein.

Fahrtstellung auswerten

(5) Der Fdl darf eine Einzelräumungsprüfung nach Absatz (1) a) ersetzen durch die Feststellung, dass das Hauptsignal bzw. die virtuelle Blockstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes eine Fahrtstellung zeigt.

ETCS-Level 2

- Bei Strecken mit ETCS-Level 2 muss der Fdl zusätzlich feststellen, dass alle folgenden virtuellen Blockstellen bis zum nächsten Signal Ne 14 eine Fahrtstellung zeigen.

Hierzu darf er die sichere Anzeige des Fahrtmelders auswerten.

(6) Wenn die Anzeigen bei einem Fdl nicht vollständig dargestellt sind, muss das Auswerten der sicheren Anzeigen im Zusammenwirken mit dem Fdl der benachbarten Zugmeldestelle erfolgen.

Nachweis der Beteiligten

(7) Das Auswerten der Anzeigen, die Fahrtstellung des Hauptsignals bzw. der virtuellen Blockstelle und das Verständigen der Beteiligten ist im Zugmeldebuch nachzuweisen.

Muster Zugmeldebuch: Nachweis Auswerten der sicheren Anzeige

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag *15.12.*	**Regelgleis von** Gegengleis nach Adorf				**Regelgleis nach** Gegengleis von Cestadt				
Zugnummer	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Zugnummer	Meldungen und Vermerke
→	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	←	
4786		*19 43*		*19 50*		*19 51*			
4788		*19 55*		*20 02*		*20 03*			*Ausf. bei Halt zeigendem Asig*
									20.02 GI von FBH bis Sbk 16 frei

Die Bestätigung der Räumungsprüfung durch Rückmelden ist nicht erforderlich.

Zuletzt gefahrener Zug nicht feststellbar

(8) Wenn Einzelräumungsprüfung erforderlich ist, aber nicht festgestellt werden kann, welcher Zug den Zugfolgeabschnitt zuletzt befahren hat, gilt Folgendes:

a) Bei einer Blockstelle der freien Strecke am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 eingeben. Dies gilt nicht für Abzweigstellen.

b) Bei einem Ausfahrsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 eingeben. Dies gilt auch bei einer virtuellen Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs bzw. einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes.

c) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. *

d) Der Fdl auf der Räumungsprüfstelle muss feststellen, dass die Bedingungen nach Ril 408.0241 Abschnitt 4 c) erfüllt sind.

e) Der Fdl muss den Tf des nächsten Zuges, der den Zugfolgeabschnitt befahren soll, beauftragen, auf Sicht zu fahren, und zwar

- bei Zentralblock mit Achszählern oder wenn bis zur nächsten Zugmeldestelle nur ein Zugfolgeabschnitt vorhanden ist, im betroffenen Zugfolgeabschnitt,
- in allen übrigen Fällen im betroffenen und im nächsten Zugfolgeabschnitt.

Auf Strecken mit Blockkennzeichen gilt als betroffener Zugfolgeabschnitt

- für signalgeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge,
- für anzeigegeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge.

f) Der Fdl muss den Tf mündlich verständigen, dass er am Hauptsignal oder am Signal Ne 14 der Räumungsprüfstelle angehalten wird, um dort dem Fdl seine Zugnummer anzugeben.

g) Der Fdl der Räumungsprüfstelle darf die Einfahrt des Zuges auf der Räumungsprüfstelle erst zulassen, wenn der Tf die Nummer seines Zuges gemeldet hat.

h) Bei diesem Zug muss er eine Einzelräumungsprüfung durchführen.

5 Räumungsprüfung auf Zeit

Anlässe

(1) Räumungsprüfung auf Zeit wird erforderlich, wenn

a) sie nach Ril 408.0622 Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 4 und Absatz (4) eingeführt werden muss,

b) bekannt wird, dass ein Blockabschnitt -außer durch Kleinwagenfahrten- nicht als besetzt angezeigt wird, obwohl er besetzt ist, z. B. beim Sanden nach Ril 408.0622 Abschnitt 4 Absatz (2) b) Nr. 2,

c) die Fachkraft die Räumungsprüfung vorgeschrieben hat oder

d) im Streckenbuch nach Ril 408.0248 Abschnitt 4 Absatz (1) bestimmt ist, dass im Anschluss an die Einzelräumungsprüfung Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden muss.

Zugfolge auf eingleisigen Strecken oder mit GWB

(2) Wenn auf eingleisigen Strecken zwischen zwei Zugmeldestellen mehrere Zugfolgeabschnitte vorhanden sind und für einen der Zugfolgeabschnitte Räumungsprüfung auf Zeit erforderlich ist, muss die Zugfolge für beide

Fahrtrichtungen an den Hauptsignalen bzw. an den Signalen Ne 14 der Räumungsprüfstellen geregelt werden. Dies gilt auch, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, sobald ein Zug auf dem Gegengleis gefahren ist. Die Fdl müssen Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 im ersten Zugfolgeabschnitt eingeben.

Arbeiten

(3) Der Fdl darf dem Beginn von Arbeiten, die Räumungsprüfung auf Zeit erfordern, erst zustimmen, wenn sich die Blockeinrichtungen des betroffenen Zugfolgeabschnitts und aller folgenden Zugfolgeabschnitte bis zur Räumungsprüfstelle in Grundstellung befinden oder eine Einzelräumungsprüfung bei dem Zug durchgeführt wurde, der die Abschnitte zuletzt befahren hat.

Einführen

(4) Räumungsprüfung auf Zeit muss der Fdl der Zugfolgestelle einführen, bei der der Anlass aufgetreten ist.

Wenn Räumungsprüfungen bestätigt werden müssen, muss der Fdl, bei dem der Anlass aufgetreten ist, dem beteiligten Fdl Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit, Zugfolgeabschnitt und Anlass mitteilen.

Der für die Räumungsprüfung zuständige Fdl muss Züge, die den betroffenen Zugfolgeabschnitt befahren, in beiden Fahrtrichtungen unaufgefordert zurückmelden.

Der Fdl muss das Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Rpz einführen

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag *15.12.*	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf				Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		
4712		*7 28*		*7 34*		*7 34*			
4714		*7 50*		*7 56*		*7 57*	*8 10*		*AzGr erfolglos*
4716		*8 04*		*8 10*		*8 11*	*8 16*		*AzGr erfolglos*
4718		*8 20*		*8 26*		*8 26*	*8 32*		*8.17 an FCS: Rpz für Blockabschnitt 112 eingeführt*

Sperren selbsttätig wirkender Einrichtungen, Merkhinweis,

(5) Bei Räumungsprüfung auf Zeit gilt Folgendes:

a) Bei einer Blockstelle der freien Strecke -ausgenommen Abzweigstellen- am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 eingeben.

b) Bei einem Ausfahrsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 eingeben. Dies gilt auch bei einer virtuellen Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs bzw. einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes.

c) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. *

Wenn zwischen zwei Zugmeldestellen mehrere Zugfolgeabschnitte betroffen sind, muss der Fdl die Maßnahmen nach a) oder b) nur für das Hauptsignal bzw. die virtuelle Blockstelle am Anfang des ersten betroffenen Zugfolgeabschnitts treffen.

Aufheben

(6) Räumungsprüfung auf Zeit hebt die Stelle auf, die sie eingeführt hat, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

a) Alle Anlässe müssen weggefallen sein.

b) Wenn Räumungsprüfung auf Zeit nach den Absätzen (1) a), (1) b) oder (1) c) eingeführt war, muss im Arbeits- und Störungsbuch außerdem das Ende der Arbeiten eingetragen sein.

c) Danach muss ein Kontrollzug den Zugfolgeabschnitt befahren, und zwar

1. auf zweigleisigen Strecken, wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, in der gewöhnlichen Fahrtrichtung,
2. auf eingleisigen Strecken ohne Erlaubnismelder oder Streckengleisen ohne Erlaubnismelder, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, in beliebiger Fahrtrichtung,
3. auf eingleisigen Strecken mit Erlaubnismelder oder Streckengleisen mit Erlaubnismelder, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist,
   - je ein Zug in beiden Fahrtrichtungen oder
   - ein Zug in beliebiger Fahrtrichtung, wenn nach diesem Zug die Erlaubnis zweimal störungsfrei von Hand gewechselt werden kann.

Der Fdl muss die Fahrt des Kontrollzuges in den Zugfolgeabschnitt durch Fahrtstellung eines Hauptsignals bzw. der virtuellen Blockstelle zulassen. Der Kontrollzug muss den Zugfolgeabschnitt bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben.

Der Fdl muss das Aufheben der Räumungsprüfung auf Zeit im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch; Rpz aufheben

1	2		3		4		5		6		7		8		9	10
Tag *15.12.*	Regelgleis von Gegengleis nach Adorf								Regelgleis nach Gegengleis von Cestadt							
Zugnummer	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer	Meldungen und Vermerke
→	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	←	
4720			*8*	*25*			*8*	*31*			*8*	*32*	*8*	*38*		
4722			*8*	*47*			*8*	*53*			*8*	*54*	*9*	*00*		*9.01 an FCS: Rpz aufgeh.*
4724			*9*	*03*			*9*	*09*			*9*	*10*				

(7) Im Streckenbuch oder in einer Betra kann zugelassen sein, dass bei Räumungsprüfung auf Zeit die Räumungsprüfung auf einer selbsttätigen Blockstelle durchgeführt wird, auf der ein Rückmeldeposten eingesetzt ist. **Rückmeldeposten**

Der Fdl muss das Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit mit Rückmeldeposten und Bestätigung der Räumungsprüfung durch den Rückmeldeposten im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Rückmeldeposten

1	2		3		4		5		6		7		8		9	10
Tag 15.12.	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf								Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt							
Zugnummer →	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M		
4712			7	28			7	34			7	34				
4714			7	50			7	56			7	57	8	10		AzGr erfolglos
4716			8	04			8	10			8	11	8	16		AzGr erfolglos
4718			8	20			8	26			8	26	8	32		8.17 an FCS: Rpz für Blockabschn 112 eingeführt
																8.35 an RMP am Sbk 114: Rpz für Blockabschn 112
																8.36 an FCS: RMP am Sbk 114 eingesetzt, R durch FCS eingestellt
4720			8	43			8	49			8	50				8.53 R von Sbk 114
4722			8	58			9	04			9	05				9.08 R von Sbk 114
4724			9	15			9	21			9	22				9.25 R von Sbk 114
4726			9	24			9	30			9	31				9.28 an RMP am Sbk 114
																und FCS: Rpz aufgeh

6 Feststellungen ersetzen

(1) Bei Einzelräumungsprüfung oder bei Räumungsprüfung auf Zeit gilt Folgendes: **Anlässe**

a) Der Fdl darf die Feststellung, dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat (Ril 408.0241 Abschnitt 4 b)), ersetzen durch eine Zugvollständigkeitsmeldung des Tf für seinen Zug auf der Räumungsprüfstelle. Der Zug muss bei Abgabe der Zugvollständigkeitsmeldung halten und darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein.

b) Der Fdl darf die Feststellungen, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals oder des Signals Ne 14 der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist und dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat (Ril 408.0241 Abschnitt 4 a) und 4 b)), ersetzen durch

1. eine Zugschlussmeldung eines Zugschlussmeldepostens. Dem Zugschlussmeldeposten müssen die Züge bekannt sein, für die Zugschlussmeldungen zu geben sind,

2. eine Zugschlussmeldung des Fdl der nächsten örtlich besetzten Zugfolgestelle nach der Räumungsprüfstelle, wenn die Räumungsprüfstelle örtlich besetzt ist. Der Zug darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein,

3. eine Zugvollständigkeitsmeldung des Tf für seinen Zug
   - auf dem nächsten Bahnhof hinter der Räumungsprüfstelle oder
   - auf einer Betriebsstelle, die zwischen der Räumungsprüfstelle und dem nächsten Bahnhof liegt.

   Der Zug muss bei Abgabe der Zugvollständigkeitsmeldung halten. Der für die Räumungsprüfung zuständige Fdl muss sich vom Tf bestätigen lassen, dass der Zug nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert wurde.

c) Der Fdl darf die Feststellung, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals oder des Signals Ne 14 der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist, ersetzen durch die Feststellung, dass der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen und hinter dem Hauptsignal oder dem Signal Ne 14 der erste Gleis- oder Weichenabschnitt der selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage als frei angezeigt ist. Im Streckenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.

d) Wenn der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und eine Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung nach a) oder b) nicht gegeben werden kann oder nicht festgestellt werden kann, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals oder des Signals Ne 14 der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist (Ril 408.0241 Abschnitt 4 a)), oder dies unzweckmäßig ist, gilt Folgendes:

   1. Bei einer Blockstelle der freien Strecke am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 eingeben. Dies gilt nicht für Abzweigstellen.
   2. Bei einem Ausfahrsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 eingeben. Dies gilt auch bei einer virtuellen Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs bzw. einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes.
   3. An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet * sein.
   4. Der Fdl muss den Tf des nächsten Zuges, der den Zugfolgeabschnitt befahren soll, beauftragen, auf Sicht zu fahren, und zwar
      - bei Zentralblock mit Achszählern oder wenn bis zur nächsten Zugmeldestelle nur ein Zugfolgeabschnitt vorhanden ist, im betroffenen Zugfolgeabschnitt,
      - in allen übrigen Fällen im betroffenen und im nächsten Zugfolgeabschnitt.

      Auf Strecken mit Blockkennzeichen gilt als betroffener Zugfolgeabschnitt
      - für signalgeführte Züge – außer für Züge in ETCS-Betriebsart SR – der Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge,
      - für anzeigegeführte Züge und für Züge in der ETCS-Betriebsart SR der Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge.

   Bei Räumungsprüfung auf Zeit muss der Fdl bei diesem Zug eine Räumungsprüfung durchführen. Bei Einzelräumungsprüfung muss der Fdl nach den Regeln im Abschnitt 4 vorgehen.

Wortlaut der Zugschlussmeldung, Nachweis

(2) Die Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung lautet:

„Zug (Nummer) vollständig in (Name der Betriebsstelle) angekommen".

Die Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung muss der Fdl im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Nachweis Zugschlussmeldung bzw. Zugvollständigkeitsmeldung

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag *15.12.*	**Regelgleis von** Gegengleis nach Adorf				**Regelgleis nach** Gegengleis von Cestadt				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		
4754		*15 18*		*15 34*		*15 35*			*15.42 von Tf: Z vollst in FCS ak*

1 Zuständigkeit

Hauptsignale muss der Fdl in der Regel selbst bedienen oder freigeben. Wenn es im Streckenbuch zugelassen ist, darf er einen anderen Mitarbeiter beauftragen, Hauptsignale zu bedienen oder freizugeben. Er muss den Auftrag für jede Zugfahrt besonders erteilen.

2 Hauptsignale auf Fahrt stellen

(1) **Zeitpunkt**

Der Fdl muss Hauptsignale rechtzeitig auf Fahrt stellen oder freigeben, wenn die Bedingungen erfüllt sind und ein Zug zu erwarten ist oder seine Abfahrt bevorsteht. Bei Selbststellbetrieb oder bei der Zuglenkung mit Lenkplan kommen die Hauptsignale selbsttätig in Fahrtstellung. Selbsttätige Blocksignale können selbsttätig in Fahrtstellung kommen.

(2) **Auftrag**

Der Fdl muss den Auftrag, ein Hauptsignal auf Fahrt zu stellen, durch Bahnhofsblock, Auftragsmelder oder mündlich erteilen. Er darf den Auftrag nicht an eine Bedingung knüpfen. Im Streckenbuch kann für den mündlichen Auftrag ein Wortlaut vorgeschrieben sein.

(3) **Einfahrt, Weiterfahrt**

Der Fdl darf das Einfahrsignal eines Bahnhofs oder das Blocksignal einer Abzweigstelle erst auf Fahrt stellen oder freigeben, wenn durch die Abmeldung bekannt ist, welcher Zug kommt.

(4) **Ausfahrt**

Wenn ein Zug, für den im Fahrplan für Zugmeldestellen ein Betriebshalt oder ein Bedarfshalt angegeben ist, auf dem Bahnhof halten soll, darf der Fdl das Signal für die Ausfahrt erst auf Fahrt stellen oder freigeben, wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen ist.

* (5) **Durchfahrt**

Für Züge, die auf einem Bahnhof ohne Halt durchfahren sollen, darf der Fdl das Einfahrsignal bzw. das Zwischensignal vor dem Ausfahrsignal auf Fahrt stellen oder freigeben, wenn ein Ausfahrvorsignal vorhanden und es wegen eines verkürzten Bremswegs im Streckenbuch nicht verboten ist.

(6) **Gruppensignal**

Es gilt Folgendes:

a) Der Fdl darf die Einfahrt in ein Gleis, aus dem auf Gruppenausfahrsignal ausgefahren werden kann, und die Ausfahrt aus einem anderen zum Gruppenausfahrsignal gehörenden Gleis nicht gleichzeitig zulassen.

b) Der Fdl darf Durchfahrten auf Gruppenausfahrsignal zulassen, wenn die zum Gruppenausfahrsignal gehörenden Gleise durch hohe Sperr-signale abgeschlossen sind (Streckenbuch), sonst nur, wenn kein anderer Zug in diesen Gleisen abfahrbereit ist.

c) Bei einem Gruppenzwischensignal gelten die Bestimmungen unter a) und b) sinngemäß.

3 Hauptsignale auf Halt zurückstellen

(1) **Zeitpunkt**

Es gilt Folgendes:

a) Der Bediener muss ein Hauptsignal sofort auf Halt stellen, wenn er festgestellt hat, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle mit Schlusssignal vorbeigefahren ist, soweit das Signal nicht selbsttätig in die Haltstellung

kommt. Im Streckenbuch können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.

Der Bediener darf bei Reisezügen auf das Erkennen des Schlusssignals verzichten, wenn dies im Streckenbuch nach Ril 408.0241 Abschnitt 4 b) zugelassen ist.

Bei Hauptsignalen mit elektrischer Signalflügelkupplung muss der Bediener vor Zurücklegen des Signalhebels außerdem feststellen, dass das Signal selbsttätig in die Haltstellung gekommen ist.

b) Bei Gleisbildstellwerken und bei selbsttätigem Streckenblock kommen die Lichthauptsignale in der Regel selbsttätig in die Haltstellung. Werden die Hauptsignale nicht selbsttätig auf Halt gestellt, gelten die Regeln nach a).

Vor weiterer Zugfahrt

(2) Nach Vorbeifahrt eines Zuges an einem Hauptsignal muss dieses Signal erst auf Halt gestellt oder der Melder eines für den Zug bedienten Signals Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 erloschen sein, bevor eine weitere Zugfahrt auf dieses Signal als Zielsignal zugelassen werden darf.

4 Zugstraße auflösen

(1) Der Bediener darf die Einrichtung für die Fahrstraßenauflösung bedienen oder den Fahrstraßenhebel zurücklegen, wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz - wenn im Fahrweg mehrere gewöhnliche Halteplätze liegen, am letzten gewöhnlichen Halteplatz – oder am Zielsignal der Zugstraße zum Halten gekommen oder an der Fahrstraßen-Zugschlussstelle vorbeigefahren ist. Danach muss der Bediener die Einrichtungen für den Befehlsempfang oder Zustimmungsempfang bedienen.

(2) Bei Gleisbildstellwerken mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage werden Zugstraßen in der Regel hinter dem fahrenden Zug selbsttätig aufgelöst. Wenn eine Zugstraße nicht selbsttätig auflöst, gelten die Regeln nach Absatz (1). Wenn der Fdl die Feststellungen nicht durch Hinsehen treffen kann, darf er den Tf auffordern, eine Zugvollständigkeitsmeldung oder Haltmeldung für seinen Zug zu geben.

5 Durchrutschweg auflösen

(1) Der Bediener darf den Durchrutschweg auflösen, wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz - wenn im Fahrweg mehrere gewöhnliche Halteplätze liegen, am letzten gewöhnlichen Halteplatz - oder am Zielsignal der Zugstraße zum Halten gekommen ist.

(2) Wenn der Bediener bei Gleisbildstellwerken den Durchrutschweg von Hand auflösen muss, muss er zuvor feststellen, dass der Zug am letzten gewöhnlichen Halteplatz oder am Zielsignal der Zugstraße hält. Wo der Bediener nicht feststellen kann, dass der Zug hält, sind im Streckenbuch Regeln gegeben.

6 Zustimmungsempfang

Im Streckenbuch kann zugelassen sein, dass Einrichtungen für den Zustimmungsempfang nicht nach jeder Zugfahrt bedient werden müssen.

7 Zugschlussstellen

Signal-Zugschlussstellen und Fahrstraßen-Zugschlussstellen sind im Streckenbuch oder in der Betra genannt. ❑

1 Zugfahrt in einen Zugfolgeabschnitt zulassen

(1) Es gelten folgende Regeln:

a) Der Fdl darf eine Zugfahrt in einen Zugfolgeabschnitt nur zulassen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Wo für den zuletzt gefahrenen Zug die Räumungsprüfung im Zugmeldebuch nachzuweisen ist, muss diese eingetragen sein.
2. Wo der Zug anzubieten ist, muss die Annahme im Zugmeldebuch eingetragen sein.
3. Wo ein Streckengleis in beiden Richtungen befahren wird, muss der letzte aus der Gegenrichtung angenommene Zug angekommen sein.

* Wo die beteiligten Zugmeldestellen demselben Fdl zugeteilt sind, muss der letzte in die Gegenrichtung abgelassene Zug angekommen sein.

4. Wo Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten zu benachrichtigen sind, müssen diese benachrichtigt sein. Wo es im Streckenbuch oder in einer Betra vorgeschrieben ist, muss der Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten bestätigt haben, dass der Bahnübergang gesichert ist.
5. Bei Bahnübergangssicherungsanlagen mit Fernüberwachung darf dem Fdl keine Störung bekannt sein.
6. Wo Arbeitsstellen über Zugfahrten zu benachrichtigen sind, müssen sie benachrichtigt sein.
7. Wenn Befehle erforderlich sind, müssen sie dem Tf übermittelt sein.
8. Soweit sich im Zug außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge befinden, darf die Fahrt nur zugelassen werden, wenn
   - die Fahrt von der in der Beförderungsanordnung genannten Stelle oder der Betriebszentrale nicht verboten worden ist und
   - auf der Betriebsstelle, auf der der Zug beginnt oder sich die Zusammensetzung des Zuges geändert hat, der Tf oder ein anderer Mitarbeiter die Nummern der Beförderungsanordnungen für die im Zug eingestellten außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeuge mitgeteilt hat und die Beförderungsanordnungen bei ihm vorliegen. Dies ist nicht erforderlich, wenn diese in Züge nach Ril 408.0435 Abschnitt 1 Absatz (6) c) bis e) eingestellt sind.

b) Durch Einschalten des Selbststellbetriebes oder der Zuglenkung mit Lenkplan an einem Ausfahrsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle lässt der Fdl im Voraus die Fahrt aller Züge in den anschließenden Zugfolgeabschnitt zu. Deshalb darf Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan eingeschaltet sein, solange keine Bedingungen nach a) Nr. 1 bis 4 oder Nr. 6 bis 8 zu erfüllen sind oder im Fall a) Nr. 5 keine Störung der Anlage bekannt ist.

Zuglenkung mit Lenkplan darf außerdem in folgenden Fällen eingeschaltet sein:

1. Eine Bedingung nach a) Nr. 1, 2 oder 4 ist zu erfüllen und der Fdl hat Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 eingegeben.
2. Die Bedingung nach a) Nr. 3 ist zu erfüllen und
   - Zugfahrten werden durch Fahrtstellung eines Hauptsignals oder einer virtuellen Blockstelle zugelassen, oder
   - Zugfahrten werden mit besonderem Auftrag zugelassen und auf der benachbarten Zugmeldestelle ist Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 eingegeben.
3. Im Fall nach a) Nr. 5 ist eine Störung der Anlage bekannt und der Fdl hat Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 eingegeben.
4. Die Bedingung nach a) Nr. 6 ist zu erfüllen und der Fdl hat Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 10 eingegeben.
5. Die Bedingung nach a) Nr. 7 ist zu erfüllen und der Fdl hat Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 19 eingegeben.

(2) Bei Gleisbildstellwerken müssen die Bedingungen nach Absatz (1) a) vor dem Einstellen oder Einspeichern der Zugstraße auch dann erfüllt sein, wenn die Zugstraße bereits eingestellt oder eingespeichert werden kann, bevor der anschließende Zugfolgeabschnitt geräumt ist (Nachlaufen des Hauptsignals).

2 Fahrten gleichzeitig zulassen

Die gleichzeitige Fahrt mehrerer Züge darf nur zugelassen werden, wenn ihre Fahrwege getrennt voneinander verlaufen. Ihre Durchrutschwege dürfen sich jedoch berühren.

3 Zugfahrten auf Bahnhöfen ohne Ausfahrsignal

Für die Durchführung der Züge auf Bahnhöfen ohne Ausfahrsignal gilt Folgendes:

(1) Wenn in der Ankunftspalte des Fahrplans bei diesem Bahnhof ein „H“ angegeben ist und der Zug ohne Halt durchfahren soll, ist ihm Signal Zp 9 als Durchfahrauftrag zu geben. Den Auftrag hierzu erteilt der Fdl jeweils besonders, soweit er das Signal nicht selbst gibt.

(2) Wenn in der Ankunftsspalte des Fahrplans oder in der Spalte „Fahrzeit von Streckenbeginn“ des Ersatzfahrplans bei einem Bahnhof ein „H“ angegeben ist und dieser Bahnhof zur Zeit der Zugfahrt unbesetzt ist, muss der Fdl der Zugmeldestelle, der den Zug auf die Strecke ablässt, den Tf des Zuges durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 gemäß Streckenbuch anweisen, auf diesem Bahnhof ohne Durchfahrauftrag durchzufahren.

4 Ausweichanschlussstellen bei selbsttätigem Streckenblock bedienen

(1) Fahrten zu oder von Ausweichanschlussstellen auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock müssen abgemeldet, auf eingleisiger Strecke oder dem Gegengleis angeboten und angenommen werden, wenn die benachbarte Zugmeldestelle einem anderen Fdl zugeteilt ist. Zur Bedienung einer Ausweichanschlussstelle darf jeweils eine Fahrt unterwegs sein.

(2) Wenn eine Einzelräumungsprüfung durchgeführt werden muss oder Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt ist, muss der Tf nach Ankunft des Zuges auf der Ausweichanschlussstelle aufgefordert werden, eine Zugvollständigkeits-

meldung für seinen Zug zu geben. Die Zugvollständigkeitsmeldung ersetzt die Räumungsprüfung für diesen Zug.

5 Meldungen des Tf

(1) Im Streckenbuch kann angegeben sein, dass der Tf unaufgefordert

a) die Spitze des Zuges oder den Zugschluss grenzzeichenfrei meldet,

b) eine Zugvollständigkeitsmeldung für seinen Zug gibt oder

c) das Halten des Zuges meldet.

Der Tf darf auch aufgefordert werden diese Meldungen für seinen Zug abzugeben.

1 Allgemeines

Bediener eines Stellwerks, Meldeposten oder im Streckenbuch bestimmte Mitarbeiter müssen vorbeifahrende Züge beobachten, sofern dies nicht aus örtlichen Gründen unmöglich ist.

2 Gegenstand des Beobachtens

Es muss auf Folgendes geachtet werden:

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

❑

Wenn der Tf außerplanmäßig rangieren muss und seine Ortskenntnis nicht ausreichend ist, muss er sich beim Ww oder der zuständigen Stelle erkundigen.

❑

1 Zug vorbereitet melden

Auf dem Zuganfangsbahnhof oder auf Unterwegsbahnhöfen, auf denen sich die Zusammensetzung oder die Fahrtrichtung des Zuges ändert, muss der Tf oder ein anderer Mitarbeiter dem Fdl melden, dass der Zug vorbereitet ist, es sei denn, dass der Fdl bereits die Zustimmung zur Abfahrt gegeben hat. Im Streckenbuch können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.

2 Zugnummer prüfen bei ETCS-Level 2

Wenn der Tf mitteilt, dass ETCS die Meldung „Zug nicht im System geführt. Zugnummer prüfen.“ anzeigt, muss der Fdl prüfen, ob die richtige Zugnummer im zutreffenden Zugnummernfeld der Zugnummernmeldeanlage auf der Bedienoberfläche eingegeben ist. Wenn dies nicht zutrifft, muss der Fdl die Eingabe berichtigen.

* Wenn die ETCS-Zentrale nach Überprüfung und Berichtigung der Zugnummer
* weiterhin keine ETCS-Fahrterlaubnis erzeugt, muss der Fdl der Abfahrt des Zuges
* mit Befehl zustimmen.

❑

1 Grundsatz

Ein Zug darf auf einem Bahnhof nur abfahren, wenn der Fdl der Abfahrt zugestimmt hat.

2 Arten der Zustimmung

(1) Signalgeführte Züge (außer in ETCS-Level 2 Züge in ETCS-Betriebsart SR):

Fahrtstellung des Hauptsignals
Signale Zs 1, Zs 7 oder Zs 8
Befehl 1 zur Vorbeifahrt an einem Zwischen- oder Ausfahrsignal
Befehl 22 zur Ausfahrt aus einem Bahnhof
Befehl 25 mit Aufträgen 25.30 und 25.34 zur Ausfahrt aus einem Bahnhof
Kennlicht an einem Hauptsignal, soweit im Streckenbuch zugelassen
mündlicher Auftrag, wenn am Hauptsignal Signal Zs 12 vorhanden ist
* auf Bahnhöfen, die im Fahrplan mit dem Eintrag „ohne Asig“ gekennzeichnet sind, durch mündliche Zustimmung an den Tf, mit dem Wortlaut „Zug … (Nr.) darf im Bahnhof … (Bezeichnung des Bahnhofs) ausfahren“

(2) LZB-geführte Züge:

LZB-Fahrt (erzeugt durch Fahrtstellung des Hauptsignals bzw. Fahrtmelder der virtuellen Blockstelle)
Signal Zs 1 (erzeugt LZB-Ersatzauftrag)
Signal Zs 7 (erzeugt LZB-Vorsichtauftrag)
Signal Zs 8 (erzeugt LZB-Gegengleisfahrauftrag)
Befehl 1 zur Vorbeifahrt an einer LZB-Blockstelle innerhalb eines Bf
Befehl 22 zur Ausfahrt aus einem Bahnhof

(3) ETCS-geführte Züge oder in ETCS-Level 2 Züge in ETCS-Betriebsart SR:

Fahrtstellung eines Hauptsignals bzw. Fahrtmelder der virtuellen Blockstelle, Signale Zs 1 oder Zs 8 (erzeugt ETCS-Fahrterlaubnis in ETCS-Betriebsart FS)
Signal Zs 7 (erzeugt ETCS-Fahrterlaubnis in ETCS-Betriebsart OS)
In ETCS-Betriebsart SR durch folgende Textmeldung: „Sie dürfen ohne Bedienen Override EOA vorbeifahren an ETCS-Bk … [Signalbezeichnung]“
Befehl 1 oder Befehl 7 mit Auftrag 7.20 zur Vorbeifahrt an einer ETCS-Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs
Befehl 22 zur Ausfahrt aus einem Bahnhof

Die ETCS-Textmeldung kann durch Fahrtstellung eines Hauptsignals bzw. Fahrtmelder einer virtuellen Blockstelle und die Signale Zs 1, Zs 7 und Zs 8 erzeugt werden.

3 Besonderheiten

Signal nicht sichtbar

(1) Bei unsichtigem Wetter, wenn es wegen der örtlichen Verhältnisse im Streckenbuch vorgesehen ist oder auf Anfrage des Tf muss der Fdl dem Tf mitteilen, dass das Hauptsignal auf Fahrt gestellt ist, das Kennlicht eingeschaltet ist oder das Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 bedient wurde.

Gruppensignal

(2) Für Gruppensignale gelten folgende Regeln:

a) Wenn an einem Gleis, das zu einem Gruppensignal gehört, kein Sperrsignal als Lichtsignal oder als hohes Formsignal vorhanden ist, muss der Fdl zusätzlich zur Zustimmung nach Abschnitt 2 noch mündlich zustimmen. Im Streckenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

b) Der Fdl darf die mündliche Zustimmung nicht über einseitig gerichtete Sprecheinrichtungen geben. Im Streckenbuch kann zugelassen sein, dass ein anderer Mitarbeiter die mündliche Zustimmung übermitteln darf. Die Weisung zur Übermittlung muss der Fdl für jeden Fall einzeln geben.

Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus

(3) Wenn der Tf dem Fdl mitteilt, dass das Fahrzeug an der Spitze des Zuges ausnahmsweise über das Signal hinaus steht, mit dem der Fdl der Abfahrt zustimmt und die Weiterfahrt an diesem Signal nicht bereits zugelassen war, gilt Folgendes:

a) Wenn das Signal auf Fahrt gestellt ist, teilt der Fdl dies dem Tf mit.

b) Wenn das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden kann oder der Tf dem Fdl mitteilt, dass er die Fahrtstellung nicht feststellen kann, gilt Folgendes:

1. Der Fdl muss die Zustimmung durch Befehl 1 oder auf Anforderung des Tf durch Befehl 7 erteilen. Im Befehl ist die Bezeichnung des Hauptsignals bzw. der ETCS-Blockstelle einzutragen, über die das Fahrzeug an der Spitze des Zuges hinaussteht.

2. Bei einem Ausfahrsignal muss der Fdl dem Tf zusätzlich Befehl 29 mit Auftrag 29.30 erteilen. Befehl 29 ist nicht erforderlich, wenn ein Vorsignal am Fahrweg des Zuges die Stellung des folgenden Hauptsignals anzeigt oder der Zug in das Gegengleis ausfährt, wo kein Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist.

Mehrere Züge stehen zur Abfahrt bereit

(4) Wenn in einem Gleis mehrere Züge zur Abfahrt bereit stehen, die am selben Signal zugelassen werden soll, gilt Folgendes:

a) Die Zustimmung zur Abfahrt gilt nur für den ersten Zug. Dies gilt auch, wenn eine Rangierfahrt in eine Zugfahrt übergehen soll.

b) Bevor der Fdl die Zustimmung für den ersten Zug gibt, muss er den Tf des zweiten Zuges und evtl. weiterer Züge verständigen, dass er die Zustimmung zusätzlich noch mündlich gibt.

c) Bei ETCS darf der zweite Zug nicht ETCS-geführt oder in ETCS-Betriebsart SR sein, solange der erste Zug noch nicht abgefahren ist. Deshalb muss der Fdl den Tf des Zuges, der als zweiter Zug abfahren soll, fragen, ob sein Zug ETCS geführt oder in ETCS-Betriebsart SR ist. Dies ist nicht erforderlich, wenn der zweite Zug aus einer Teilung hervorgeht oder als Rangierfahrt bereitgestellt wurde. Wenn der zweite Zug bereits ETCS-geführt oder in ETCS-Betriebsart SR ist, muss der Fdl den Tf auffordern, in die ETCS-Betriebsart SB zu wechseln und ihm den Wechsel zu bestätigen.

   Dies gilt sinngemäß auch für weitere Züge.

d) Im Streckenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.

Gewöhnlicher Halteplatz hinter dem Ausfahrsignal

(5) Wenn ein gewöhnlicher Halteplatz hinter dem Ausfahrsignal liegt und der Zug zuvor an diesem Signal vorbeigefahren ist, ist eine Zustimmung des Fdl zur Abfahrt nicht erforderlich.

Mehrere gewöhnliche Halteplätze zwischen zwei Hauptsignalen

(6) Wenn ein Zug in einem Bahnhof zwischen zwei Hauptsignalen an mehreren gewöhnlichen Halteplätzen hält und der Zug zuvor an einem Einfahr- oder Zwischensignal vorbeigefahren ist, ist eine Zustimmung des Fdl zur Abfahrt nur am letzten gewöhnlichen Halteplatz erforderlich. Dies gilt sinngemäß auch, wenn ein Zug vom Gegengleis aus in einen Bahnhof eingefahren ist. Im Streckenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.

Besondere Zustimmung bei höhengleichen Übergängen

(7) Im Streckenbuch kann vorgeschrieben sein, dass zusätzlich zur Zustimmung des Fdl nach Abschnitt 2 eine besondere Zustimmung zur Abfahrt erforderlich ist.

❑

Das Abstellen von Zügen oder Zugteilen ist dem Fdl zu melden.

❑

1 Bestätigen

Der Bediener muss den Eingang von Anordnungen über den Zugverkehr oder die Berichtigung von Fahrplanunterlagen der im Streckenbuch genannten Stelle bestätigen. Im Streckenbuch kann zugelassen sein, dass er auf die Bestätigung verzichten darf, wenn der Absender eine automatische elektronische Empfangsbestätigung erhält.

2 Im Vordruck 408.0401V01 eintragen

(1) Der Bediener muss Anordnungen über den Zugverkehr in Vordruck 408.0401V01 nach folgenden und im Streckenbuch gegebenen Regeln eintragen. Auf das Führen des Vordrucks nach 408.0401V01 darf verzichtet werden, wenn die Fplo-Datenbank nutzbar ist und die Anordnung automatisch oder durch den Bediener in der Fplo-Datenbank eingetragen wurde. Im Streckenbuch kann zugelassen sein, dass auf das Eintragen verzichtet wird oder vorgeschrieben ist, dass die Anordnungen über den Zugverkehr in eine andere Unterlage einzutragen oder in Betriebszentralen elektronisch darzustellen sind.

a) Der Bediener muss alle Anordnungen eintragen, die für das Verkehren der Züge von Bedeutung sind, z. B. Züge befahren gemäß Betra abweichend von der Fahrordnung das Gegengleis, Verkehren von Zügen des Gelegenheitsverkehrs, Ausfall von Zügen, Züge mit außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeugen. Umfangreiche Anordnungen, z. B. Betra oder das Erteilen von Befehlen, darf er quer über den Spaltenbau eintragen.

b) Der Bediener muss Anordnungen mit Gültigkeitstag tageweise geordnet in einer Mappe „Anordnungen mit Gültigkeitstag“, Anordnungen ohne Gültigkeitstag nach ihrer Nummer geordnet in einer Mappe „Anordnungen ohne Gültigkeitstag“ aufbewahren.

c) Der Bediener muss die Spalten 1 bis 8 ausfüllen

- für Anordnungen mit Gültigkeitstag sofort nach Eingang der Anordnung,
- für Anordnungen ohne Gültigkeitstag sofort nach Bekanntgabe des Gültigkeitstages.

Der Bediener muss bei fernmündlicher Bekanntgabe in Spalte 8 die Eingangszeit eintragen. Bei Bekanntgabe an Schrankenwärter muss er bei Zügen, die nicht in den Fahrplanunterlagen für Schrankenwärter enthalten sind und wo der Schrankenwärter nach Ril 408.0421 Abschnitt 1 Absatz (4) nicht bestätigt, dass die Schranken geschlossen sind, die größte zulässige Geschwindigkeit auf dem Streckenabschnitt von der Zugmeldestelle bis zum Bahnübergang mitteilen.

* Bei Anordnungen für Züge mit Mehrkrafttriebfahrzeugen muss der Bediener in Spalte 8 den Vermerk „Mk-Tfz“ eintragen.

* Weist eine Fahrplananordnung die Besonderheit aus, dass für einen Zug mit arbeitendem Mehrkrafttriebfahrzeug ein Traktionsartwechsel stattfindet, ist beim Übertrag der Fahrplananordnung in die Anordnungen über den

Zugverkehr die Bemerkung „Traktionsartwechsel Mk-Tfz“ für die betroffene * Betriebsstelle als Besonderheit in die Spalte 8 zu ergänzen. In Spalte 8 ist * zusätzlich einzutragen, ob der Wechsel von E-Traktion nach V-Traktion * oder umgekehrt erfolgt. *

Der Bediener muss nach Eintrag der ersten Anordnung in den Vordruck 408.0401V01 diesen in der Mappe „Anordnungen mit Gültigkeitstag“ unter dem im Vordruck eingetragenen Tag aufbewahren. Wenn der Vordruck für mehrere Tage geführt wird, muss er ihn unter dem Tag des jeweils ersten gültigen Eintrags aufbewahren.

d) Die zu benachrichtigenden Betriebsstellen sind im Streckenbuch genannt. Der Bediener muss die Stellen im Kopf der Spalte 9 (obere Hälfte) vortragen.

e) In den Spalten 9 und 10 gilt die obere Hälfte für die bekanntgebende, die untere Hälfte für die zu benachrichtigende Betriebsstelle. Der Bediener muss, die jeweils nicht gültige obere oder untere Hälfte im Kopf des Vordrucks schräg durchstreichen.

f) Der Bediener muss um Mitternacht die bis dahin vorliegenden, für den laufenden Tag gültigen Anordnungen den zu benachrichtigenden Betriebsstellen in zeitlicher Reihenfolge bekannt geben. Er muss später eingehende Anordnungen für diesen Tag sofort nach Eintrag bekannt geben. Er muss bei unterbrochener Arbeitszeit die Anordnungen nach Aufnahme der Arbeit sofort bekannt geben. Er muss die für den laufenden Tag gültigen Anordnungen in eine Mappe „Heute gültige Anordnungen“ einlegen.

g) Der Bediener muss in Spalte 9 für jede im Kopf angegebene zu benachrichtigende Betriebsstelle die Zeit der Benachrichtigung eintragen.

h) Der Bediener muss bei erledigten Einträgen die Zugnummer oder die Anordnung schräg durchstreichen.

3 Fahrplanänderungen

Der Bediener muss Fahrplanänderungen so lange in den Vordruck 408.0401V01 eintragen, bis bei den zu benachrichtigenden Betriebsstellen die Fahrplanunterlagen berichtigt sind. Weitergehende Regeln sind im Streckenbuch gegeben. Der Fdl muss die erledigten Berichtigungen auf der Anordnung vermerken, mit der die Änderung bekannt gegeben wurde.

❑

(Betriebsstelle)

Anordnungen über den Zugverkehr

(Tag)	(Monat)

1	2	3	4	5	6	7	8	9				10
Es verkehrt Zug	Es fällt aus Zug	Verkehrszeit an	Verkehrszeit ab (durch)	Richtung von	Richtung nach	Gleis	Bemerkungen	Es wurden benachrichtigt: U	Minuten			Namenszeichen des Benachrichtigenden
								Benachrichtigung eingegangen: U	Min	von Stelle	Name	Namenszeichen des Benachrichtigten

V408.0401V01 Anordnungen über den Zugverkehr A4

❑

1 Zweck und Zielgruppe

Zweck:

Merkhinweise sollen sicherstellen, dass die Bedingungen erfüllt sind, bevor eine Fahrt zugelassen wird. Durch das Setzen von Merkhinweisen wird der Bediener an erforderliche Maßnahmen erinnert.

Zielgruppe:

- Fdl
- Ww

2 Regelung

2.1 Gleisbildstellwerke – Elektronische Stellwerke

Nr.	Merkhinweise	Stelle zum Eingeben der Merkhinweise
1	**KL** (Kleinwagen)	Im betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitt.
2	**RP** (Räumungsprüfung)	- Bei einer Zugmeldestelle im ersten Zugfolgeabschnitt - Bei einem selbsttätigen Blocksignal (auch virtuelle Blockstelle) im Zugfolgeabschnitt hinter dem selbsttätigen Blocksignal oder an der in den Regeln für das Bedienen der Signalanlagen bzw. im Streckenbuch genannten Stelle.
3	**BUE** (Bahnübergang)	Im ersten Zugfolgeabschnitt bzw. innerhalb von Bf/Abzw in allen Gleisen, in denen sich der Bahnübergang befindet.
4	**ARB** (Arbeitsstelle)	- Bei Stellwerken ohne ESTW-Zentralblock im ersten Zugfolgeabschnitt. - Bei Stellwerken mit ESTW-Zentralblock in dem Zugfolgeabschnitt, in dem sich die Arbeitsstelle befindet.
5	**NLF** (Gegengleis nicht befahren)	Im ersten Zugfolgeabschnitt des Gegengleises.
6	**LUE** (Lademaßüberschreitung)	Im ersten Zugfolgeabschnitt.
7	(Gesperrt) beim gesperrten Gleis **BGL** (Baugleis) beim Baugleis	im ersten Zugfolgeabschnitt.
8	(Gesperrt) beim gesperrten Gleis **BGL** (Baugleis) beim Baugleis	Im gesperrten Gleis oder an der gesperrten Weiche.
9	(Oberleitung abgeschaltet)	Im ersten Zugfolgeabschnitt.

Nr.	Merkhinweise	Stelle zum Eingeben der Merkhinweise
10	 (Oberleitung abgeschaltet)	Im betroffenen Gleisabschnitt. Die Eingabe des Merkhinweises ist nicht erforderlich, wenn die betroffene Schaltgruppe durch besondere Bedienhandlungen kenntlich gemacht ist.
11	**AP** (Abschnittsprüfung)	Im betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitt.
12	⟷ **oder LF** (Gegengleis befahren)	Im ersten Zugfolgeabschnitt.
13	⟷ **oder LF** (Gegengleis befahren)	Im ersten Zugfolgeabschnitt des Gegengleises.
14	**!** (Betriebliche Bedingung) Wo Merkhinweis „**!**“ nicht eingegeben werden kann, muss der Fdl Merkhinweis „**ARB**“ eingeben und im Merkspeicher das betroffene Element mit dem Zusatz „!“ eintragen, z. B. „11W47!“. Wird der Merkhinweis **„ARB“** bereits verwendet, muss nach Möglichkeit ein anderer Merkhinweis mit Sperrwirkung eingegeben werden, der in dieser Zeit nicht verwendet wird.	An der im Einzelfall genannten Einrichtung.
15	**BEF** (Befehl erforderlich) Wo Merkhinweis „**BEF**“ nicht eingegeben werden kann, muss der Fdl Merkhinweis „**ARB**“ eingeben und im Merkspeicher „Befehl erforderlich“ eintragen. Wird der Merkhinweis **„ARB“** bereits verwendet, muss nach Möglichkeit ein anderer Merkhinweis mit Sperrwirkung eingegeben werden, der in dieser Zeit nicht verwendet wird.	- Im betroffenen Abschnitt des Bahnhofs oder - im ersten Zugfolgeabschnitt oder - bei ESTW-Zentralblock im betroffenen Zugfolgeabschnitt.

2.2 Gleisbildstellwerke – Relaisstellwerke

Nr.	Merkhinweise	Stelle zum Anbringen der Merkhinweise
1	**KL** (Kleinwagen)	Im betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitt.
2	**RP** (Räumungsprüfung)	- Bei einer Zugmeldestelle an oder neben der Zieltaste der Zugstraßen bzw. im ersten Zugfolgeabschnitt. - Bei einem selbsttätigen Blocksignal neben der Signaltaste.
3	**BUE** (Bahnübergang)	An oder neben der Start- oder Zieltaste der Zugstraßen bzw. im ersten Zugfolgeabschnitt.
4	**ARB** (Arbeitsstelle)	An oder neben der Zieltaste der Zugstraßen bzw. im ersten Zugfolgeabschnitt.
5	**NLF** (Gegengleis nicht befahren)	An oder neben der Zieltaste der - Zugstraßen in das Gegengleis, - Zughilfsstraßen in das Gegengleis oder - im ersten Zugfolgeabschnitt des Gegengleises.
6	**LUE** (Lademaßüberschreitung)	An oder neben der Zieltaste der Zugstraßen bzw. im ersten Zugfolgeabschnitt.
7	(Gesperrt) beim gesperrten Gleis **BGL** (Baugleis) beim Baugleis	An oder neben der Zieltaste der Zugstraßen bzw. im ersten Zugfolgeabschnitt.
8	(Gesperrt) beim gesperrten Gleis **BGL** (Baugleis) beim Baugleis	- An den Tasten im Gleis, - im gesperrten Gleis, - an der gesperrten Weiche.
9	oder **F** (Oberleitung abgeschaltet)	An oder neben der Zieltaste der Zugstraßen bzw. im ersten Zugfolgeabschnitt.
10	oder **F** (Oberleitung abgeschaltet)	An den Tasten im Gleis oder im betroffenen Gleisabschnitt. Der Merkhinweis ist nicht erforderlich, wenn die betroffene Schaltgruppe durch besondere Einrichtungen kenntlich gemacht ist.

Nr.	Merkhinweise	Stelle zum Anbringen der Merkhinweise
11	**AP** (Abschnittsprüfung)	Im betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitt.
12	⟷ oder **LF** (Fahren auf dem Gegengleis)	An oder neben der Zieltaste der Zugstraßen bzw. im ersten Zugfolgeabschnitt.
13	⟷ oder **LF** (Fahren auf dem Gegengleis)	An oder neben der - Zieltaste der Zugstraßen oder Zughilfsstraßen, oder - Einfahrsignaltaste bzw. im ersten Zugfolgeabschnitt des Gegengleises.
14	**!** (Betriebliche Bedingung)	An der im Einzelfall genannten Einrichtung.
15	**BEF** (Befehl erforderlich)	An oder neben der Start- oder Zieltaste der Zugstraße bzw. im ersten Zugfolgeabschnitt.

2.3 Mechanische und elektromechanische Stellwerke

Nr.	Merkhinweise	Stelle zum Anbringen der Merkhinweise
1	**KL** (Kleinwagen)	Am Hebelschild der zugehörigen Fahrstraßenhebel.
2	**RP** (Räumungsprüfung)	Beim Fdl an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.
3	**BUE** (Bahnübergang)	Beim Fdl an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.
4	**ARB** (Arbeitsstelle)	Beim Fdl an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.
5	**NLF** (Gegengleis nicht befahren)	Am Hebelschild des der Gegenrichtung entsprechenden Fahrstraßenhebels für Ausfahrten in das Gegengleis.
6	**LUE** (Lademaßüberschreitung)	Beim Fdl an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.

Nr.	Merkhinweise	Stelle zum Anbringen der Merkhinweise
7	(Gesperrt) **BGL** (Baugleis) beim Baugleis	Beim Fdl an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.
8	(Gesperrt) **BGL** (Baugleis) beim Baugleis	An den Hebeln der Weichen, Gleissperren oder Sperrsignale.
9	(Oberleitung abgeschaltet)	Beim Fdl an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.
10	(Oberleitung abgeschaltet)	An den Hebeln der Weichen, die in Gleise der betroffenen Schaltgruppe führen. Der Merkhinweis ist nicht erforderlich, wenn die betroffene Schaltgruppe durch besondere Einrichtungen kenntlich gemacht ist.
11	**AP** (Abschnittsprüfung)	Am Hebelschild der zugehörigen Fahrstraßenhebel.
12	(Fahren auf dem Gegengleis)	Beim Fdl an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.

Nr.	Merkhinweise	Stelle zum Anbringen der Merkhinweise
13	(bleibt frei)	
14	**!** (Betriebliche Bedingung)	An der im Einzelfall genannten Einrichtung.
15	**BEF** (Befehl erforderlich)	Beim Fdl an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.

3 Örtliche Regeln im Streckenbuch

Im Streckenbuch können Regeln zu folgenden Punkten gegeben sein:

Absatz 2.1 Gleisbildstellwerke – Elektronische Stellwerke:

- Andere als in Nr. 1 bis Nr. 15 genannte Merkhinweise verwenden.
- Merkhinweise an anderen als in Nr. 1 bis Nr. 15 angegebenen Einrichtungen anbringen bzw. eingeben.
- Besonderheiten beim Eingeben von Merkhinweis nach Nr. 2.

Absatz 2.2 Gleisbildstellwerke – Relaisstellwerke:

Abweichende Regeln für EZMG-Stellwerke.

Absatz 2.3 Mechanische und elektromechanische Stellwerke:

Regeln für den Fall, dass Merkhinweise nach Nr. 2, 3, 4, 6, 7, 9, 12, 14 oder 15 beim Fdl nicht an der genannten Einrichtung angebracht werden können.

4 Wortlaute

Keine

5 Merkhinweise und Sperren

Diese Ril behandelt ausschließlich das Thema Merkhinweise. Deshalb werden diese unter Abschnitt 5 im Einzelnen nicht wiederholt.

Sperren - keine

6 Dokumentation

Keine

❑

1 Zweck und Zielgruppe

Zweck:

Sperren sollen sicherstellen, dass die Bedingungen erfüllt sind, bevor eine Fahrt zugelassen wird. Durch das Setzen von Sperren wird verhindert, dass Bedienhandlungen unbedacht ausgeführt werden.

Zielgruppe:

- Fdl
- Ww

2 Regelung

2.1 Gleisbildstellwerke – Elektronische Stellwerke

Nr.	Sperren
1	Bleibt frei (Sperrwirkung ergibt sich aus Merkhinweis „BUE“, „KL“, „◇“, „AP“ oder „!“)
2	Bei Kleinwagenfahrten Einzelsperrung der zu befahrenden Weichen und Flankenschutzeinrichtungen.
3	Einzelsperrung der Weichen und Flankenschutzeinrichtungen.
4	Bleibt frei
5	Bleibt frei
6	Bleibt frei
7	Bleibt frei
8	Bleibt frei (Sperrwirkung ergibt sich aus Merkhinweis „RP“, „BUE“, „◇“, „LUE“, „↤“, „LF“ oder „X“)
9	Einzelsperrung des selbsttätigen Blocksignals oder der Blockstelle für anzeigegeführte Züge. Einzelsperrung ist nicht erforderlich, wenn sich die Sperrwirkung aus einem im betroffenen Zugfolgeabschnitt gesetzten Merkhinweis „RP“ ergibt.
10	Bleibt frei (Sperrwirkung ergibt sich aus Merkhinweis „ARB“)
11	Bleibt frei (Sperrwirkung ergibt sich aus Merkhinweis „NLF“)
12	Bleibt frei (Sperrwirkung ergibt sich aus Merkhinweis „X“)
13	Einzelsperrung der Weichen, Gleissperren, Wartezeichen, Hauptsignale oder Sperrsignale.
14	Einzelsperrung des Signals.
15	Bleibt frei (Sperrwirkung ergibt sich aus Merkhinweis „↤“ bzw. „LF“)
16	Bleibt frei
17	Bleibt frei
18	Bleibt frei
19	Bleibt frei (Sperrwirkung ergibt sich aus Merkhinweis „BEF“)

2.2 Gleisbildstellwerke – Relaisstellwerke

Nr.	Sperren
1	Hilfssperre an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Zugstraßen, bei Nummernstellpulten stattdessen Zielsperrung der betroffenen Zugstraßen.
2	Hilfssperre an der Einrichtung für die Rücknahme der Fahrstraße. Bei Kleinwagenfahrten zusätzlich Einzelsperrung der Weichen und Flankenschutzeinrichtungen; wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, Hilfssperre an den Tasten der Weichen und Flankenschutzeinrichtungen.
3	Einzelsperrung der Weichen und Flankenschutzeinrichtungen. Wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, Hilfssperre an den Tasten der Weichen und Flankenschutzeinrichtungen.
4	Hilfssperre - an der Einrichtung für die Rücknahme der Fahrstraße, - an den Tasten der Weichen, die gegen die Spitze befahren werden, - an den Tasten der Weichen, die vom Herzstück aus befahren werden – nur erforderlich bei Kleinwagenfahrten, - an den Tasten der Weichen im Durchrutschweg und - an den Tasten der Flankenschutzeinrichtungen.
5	(bleibt frei)
6	(bleibt frei)
7	Hilfssperre an der Taste für das Einschalten des Selbststellbetriebs.
8	Hilfssperre an der Zieltaste der Zugstraßen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im ersten Zugfolgeabschnitt.
9	Einzelsperrung des selbsttätigen Blocksignals oder der virtuellen Blockstelle
10	Hilfssperre an der Zieltaste der Zugstraßen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im ersten Zugfolgeabschnitt.
11	Hilfssperre an der Zieltaste - der Zugstraßen in das Gegengleis, - der Zughilfsstraßen in das Gegengleis, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im ersten Zugfolgeabschnitt des Gegengleises.

Nr.	Sperren
12	Hilfssperre an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Zugstraßen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im Zielabschnitt der Zugstraßen. Außerdem - im Stellwerk ohne Weichenlaufkette oder Weichenselbstlauf: Hilfssperre an den Tasten der Zugangsweichen, Gleissperren und Signale, - im Stellwerk mit Weichenlaufkette oder Weichenselbstlauf: Einzelsperrung der Zugangsweichen, Gleissperren und Sperrsignale. Wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, muss der Bediener die Weichenlaufkette sperren oder den Weichenselbstlauf abschalten; an den Tasten der Zugangsweichen, Gleissperren und Sperrsignale muss der Bediener Hilfssperren anbringen. Wenn der Bediener die Weichenlaufkette nicht sperren oder den Weichenselbstlauf nicht abschalten kann, muss er Hilfssperren an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Zugstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im Zielabschnitt der Zugstraßen oder die Zugangsweichen durch Handverschluss sichern.
13	- Einzelsperrung der Weichen, Gleissperren, Wartezeichen, Hauptsignale oder Sperrsignale. - Wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, muss der Bediener Hilfssperren an den Tasten der Weichen, Gleissperren oder Sperrsignale anbringen. Zusätzlich muss der Bediener – wo vorhanden - die Weichenlaufkette sperren oder den Weichenselbstlauf abschalten. Wenn der Bediener die Weichenlaufkette nicht sperren oder den Weichenselbstlauf nicht abschalten kann, muss er Hilfssperren an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Zugstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im Zielabschnitt der Zugstraßen oder die Weichen durch Handverschluss sichern. - Bedienungsausschaltung der Weichen, Kreuzungen, Gleissperren oder Signale.
14	Bedienungsausschaltung des Signals oder Hilfssperre an der Taste des Signals oder Einzelsperrung des Signals.
15	Hilfssperre an der Zieltaste der Zughilfsstraßen, bei Nummernstellpulten stattdessen Zielsperrung der Zugstraßen in das Gegengleis.
16	Hilfssperre bei nichtselbsttätigem Streckenblock an der Taste für das Rückblocken.
17	(bleibt frei)
18	(bleibt frei)
19	Hilfssperre an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Zugstraßen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im Gleisabschnitt der betroffenen Zugstraßen.

2.3 Mechanische und elektromechanische Stellwerke

Nr.	Sperren
1	Hilfssperre an den zugehörigen Fahrstraßenhebeln in Grundstellung.
2	(bleibt frei)
3	(bleibt frei)
4	(bleibt frei)
5	Hilfssperre am umgelegten Fahrstraßenhebel.
6	Hilfssperre an den Stelleinrichtungen der 1. ferngestellten Weichen, die gegen die Spitze befahren werden, 2. ferngestellten Weichen mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage, die vom Herzstück aus befahren werden – nur erforderlich bei Kleinwagenfahrten, 3. Schutzweichen und Gleissperren, 4. Riegel, 5. Sperrsignale oder Signale für zurückkehrende Schiebetriebfahrzeuge und Sperrfahrten sowie Brückendeckungssignale, bei Schlüsselwerken an den entsprechenden Schlüsseln der Werkschlösser oder am Schloss selbst.
7	(bleibt frei)
8	Hilfssperre beim Fdl an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.
9	(bleibt frei)
10	Hilfssperre beim Fdl an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.
11	(bleibt frei)
12	Hilfssperre an den Hebeln der Zugangsweichen, der Gleissperren und Sperrsignale sowie Hilfssperre an den zugehörigen Fahrstraßenhebeln in Grundstellung.
13	Hilfssperre an den Hebeln der Weichen, Riegel, Gleissperren, Hauptsignale oder Sperrsignale bzw. an der Bedienungseinrichtung der Wartezeichen.

Nr.	Sperren
14	Hilfssperre an der Stelleinrichtung des Signals (bei gekuppelten Hebeln an beiden).
15	(bleibt frei)
16	Hilfssperre bei nichtselbsttätigem Streckenblock an der Taste für das Rückblocken.
17	Hilfssperre am Hebel des Signals (bei gekuppelten Hebeln an beiden).
18	Hilfssperre am Fahrstraßenhebel in Grundstellung.
19	Hilfssperre beim Fdl für die Zugstraßen, für die ein Befehl erforderlich ist, an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.

3 Örtliche Regeln im Streckenbuch

Im Streckenbuch können Regeln zu folgenden Punkten gegeben sein:

Absatz 2.2 Gleisbildstellwerke – Relaisstellwerke:

Abweichende Regeln für EZMG-Stellwerke.

Absatz 2.3 Mechanische und elektromechanische Stellwerke:

Regeln für den Fall, dass eine Sperre nach Nr. 8 oder 10 beim Fdl nicht an der genannten Einrichtung angebracht werden kann.

4 Wortlaute

Keine

5 Merkhinweise und Sperren

Diese Ril behandelt ausschließlich das Thema Sperren. Deshalb werden diese unter Abschnitt 5 im Einzelnen nicht wiederholt.

Merkhinweise – keine

6 Dokumentation

Keine

1 Zweck und Zielgruppe

Zweck:

Die Regelungen gewährleisten eine sichere Durchführung des Bahnbetriebs bei der Erteilung von Aufträgen an Tf mit Befehl. Durch die Vorgaben wird die Handlungssicherheit aller an der Befehlsübermittlung Beteiligten gestärkt. Dadurch werden vorhandene Risiken im Bahnbetrieb minimiert und bei Einhaltung der Regelungen beherrscht. Des Weiteren wird dadurch die Eintrittswahrscheinlichkeit von gefährlichen Ereignissen im Bahnbetrieb reduziert.

Zielgruppe:

- Fdl
- Mitarbeiter die Befehle ausfertigen und übermitteln
- Mitarbeiter die Befehle aushändigen

2 Regelung

2.1 Vordruck 408.0411V01

Befehle mit Vordruck geben

Befehle müssen mit Vordruck 408.0411V01 gegeben werden. Ist der Vordruck ausnahmsweise nicht vorhanden, muss der Wortlaut des Vordrucks angewendet werden.

Ausfüllanleitung

Der Aufbau des Vordrucks und die Ausfüllanleitung sind in Anhang 408.0411A01 dargestellt.

Befehlsvordruck vorbereiten

Befehlsvordrucke dürfen vorbereitet werden. Die Übermittlung von nur vorbereiteten Befehlen ist nicht zulässig.

Verschriebene Vordrucke

Falsche Eintragungen dürfen nicht korrigiert werden. Falsch ausgefüllte Vordrucke, die noch nicht übermittelt wurden, sind durchzustreichen und zu entsorgen.

2.2 Verwendung Vordruck 408.0411V02

Werden Befehle mit gleichem Inhalt für mehrere Züge durch Diktieren übermittelt und Vordruck 408.0411V02 verwendet, gelten folgende Regeln:

- Befehl für ersten Zug innerhalb einer Arbeitsschicht auf Vordruck 408.0411V01 ausfertigen.
- Für weitere Züge Vordruck 408.0411V02 führen.
- Im Kopf von Vordruck 408.0411V02 ist die eindeutige Kennung der Erstausfertigung, ohne die Ergänzung der Zugnummer einzutragen. Die eindeutige Kennung für die Übermittlung des Befehls setzt sich aus dieser Eintragung und der Zugnummer des jeweiligen Zuges in Spalte 1 zusammen. *
- Der Inhalt der Befehle darf sich nur in den Angaben auf Vordruck 408.0411V02 unterscheiden.

2.3 Eindeutige Kennung

Eindeutige Kennung vergeben

Jeder Befehlsvordruck erhält vom Fdl, der den Inhalt eines Befehls bestimmt, eine eindeutige Kennung seiner Betriebsstelle. Wenn Befehle auf mehreren Vordrucken erteilt werden, kennzeichnet der Fdl nur den letzten Vordruck mit einer eindeutigen Kennung. *

Zusammensetzung der eindeutigen Kennung z. B. „YKL-025-1234“	
Abkürzung gemäß Streckenbuch, z. B. für Kleinstadt „**YKL**“.	**YKL**-025-1234
Laufende dreistellige Nummer 001-999, z. B. lfd. Nr. „**025“**.	YKL-**025**-1234
Nur bei Befehlen für Zugfahrten vom Anweisenden durch die Zugnummer des Zuges ergänzt, dem der Befehl erteilt wird, z. B. Zugnummer „**1234“**.	YKL-025-**1234**
Beispiel; Verwendung Vordruck 408.0411V01:	**Beispiel eindeutige Kennung**
Befehl laufende Nummer 25	YKL-025-1234
Nächster Befehl mit anderem Inhalt	YKL-026-2345
Beispiel; Fdl übermitteln Befehle mit gleichem Inhalt	**Beispiel eindeutige Kennung**
Zug 1, Erstausfertigung mit Vordruck 408.0411V01	YKL-031-3456
Zug 2, Verwendung Vordruck 408.0411V02	YKL-031-45678
Schichtwechsel, Erstausfertigung nächster Fdl mit Vordruck 408.0411V01.	YKL-031-56789
Beispiel; Fdl Kleinstadt (YKL) beauftragt Fdl Dortheim (YDO) Befehl 8 in eigener Zuständigkeit auszufertigen	**Beispiel eindeutige Kennung**
Fdl YKL gibt Inhalt für Befehl 8 und die eindeutige Kennung vor.	YKL-041-6789
Fdl YDO schreibt Befehl 8 bis der Fdl YKL meldet, dass der Anlass für den Befehl weggefallen ist.	YKL-041-78910

Eindeutige Kennung für Befehle mit gleichem Inhalt

Die eindeutige Kennung bleibt gleich, bis der Anlass für den Befehl weggefallen ist. Ändert sich der Inhalt des Befehls, weil zusätzliche oder abweichende Angaben erforderlich werden, muss eine neue eindeutige Kennung vergeben werden. Dies gilt auch, wenn der Anlass weggefallen ist und dann erneut auftritt.

2.4 Befehle übermitteln

Übermittlungsarten

Befehle dürfen wie folgt übermittelt werden:

- Fdl diktiert Befehl dem Tf, wenn der Zug hält.
- Fdl diktiert Befehl einem anderen Mitarbeiter gemäß Streckenbuch, der diesen aushändigt.
- Fdl fertigt Befehl mit Kopie aus, um diesen dem Tf selbst auszuhändigen oder einen Boten damit zu beauftragen. Wenn die Ausfertigung mit Kopie nicht möglich ist, dürfen Befehle auch mit Durchschrift ausgefertigt werden.
- Fdl beauftragt einen anderen Fdl oder einen Mitarbeiter gemäß Streckenbuch Befehle 5, 6, 8, 9 oder Befehl 95 mit Aufträgen 95.10 oder 95.95 in eigener Zuständigkeit auszufertigen.

Diktat

Die zu verwendenden Wortlaute und der Ablauf beim Diktat eines Befehls sind in Anhang 408.0411A02 dargestellt.

Aushändigen

Für das Aushändigen von Befehlen gilt:

- Der Zug muss beim Aushändigen halten.
- Der Anweisende muss beide Exemplare des Befehls mit seinem Namen versehen.
- Der im Auftrag des Fdl ausfertigende Mitarbeiter muss beide Exemplare des Befehls mit seiner Unterschrift und seinem Namen versehen und kenntlich machen in wessen Auftrag er handelt.
- Der Tf muss den Empfang des Befehls auf der Kopie oder auf der Durchschrift bestätigen.
- Der Tf erhält den Vordruck im Original und der Aushändigende behält die Kopie bzw. Durchschrift.

Strecken mit mehreren Zugbeeinflussungen

Auf Strecken mit mehreren Zugbeeinflussungen muss sich der Fdl vor der Befehlsübermittlung vom Tf mitteilen lassen, in welcher Zugbeeinflussung der Zug verkehrt.

Ort der Befehlsübermittlung

Für den Ort der Befehlsübermittlung gelten folgende Regeln:

Befehl/Auftrag	Ort der Befehlsübermittlung	Besonderheiten
1, 21, 22, 23, 24	Soll vor der Stelle erteilt werden, von der ab er gilt	-Regeln für Hauptsignale gelten auch für virtuelle Blockstellen -Wenn ein Befehl an einem Hauptsignal übermittelt werden darf, gilt dies auch wenn der Zug am letzten gewöhnlichen Halteplatz vor diesem Signal hält
1, 23, 24	Darf auch am rückliegenden Hauptsignal erteilt werden	
1	Darf zur Vorbeifahrt am Zsig, Asig oder Sperrsig auch in Höhe des Esig erteilt werden	
22	Darf auch am Esig, in Höhe des Esig oder am Zsig erteilt werden	
23, 24	Darf auch in Höhe des Esig erteilt werden	
5, 6, 8, 9, 95.10, 95.95	Soll beim letzten planmäßigen Halt erteilt werden, wenn nichts anderes vorgeschrieben ist	
	Darf auch an einem Hauptsignal vor der Stelle erteilt werden, von der ab er gilt, wenn die Übermittlung beim letzten planmäßigen Halt nicht möglich oder unzweckmäßig ist	

Weiterfahrt bei ETCS-Halt

Die Weiterfahrt mit Befehl bei ETCS-Halt an einer ETCS-Blockstelle ist erlaubt, wenn der Tf bestätigt hat, dass der Zug in ETCS-Level 1 oder 2 ist oder in ETCS-Betriebsart IS weiterfahren muss.

Weiterfahrt bei LZB-Halt

Die Weiterfahrt mit Befehl bei LZB-Halt an einer LZB-Blockstelle ist erlaubt, wenn der Tf bestätigt hat, dass der Zug LZB geführt ist.

Zugfahrten mit besonderem Auftrag

Befehle 1, 2, 7, 21, 22 oder 25, dürfen einem Mitarbeiter, der den Befehl aushändigt, diktiert oder einem Boten übergeben werden, bevor der Zug vor dem Signal zum Halten gekommen ist, wenn die Bedingungen für die Zugfahrt erfüllt sind.

2.5 Besondere Bestimmungen für Befehle

Befehl	Situation	Bestimmungen
* 1, 2 oder 7	Befehle 1, 2 oder 7 (mit Auftrag 7.20) erteilen	Nur erlaubt, wenn dem Fdl Signale oder die virtuellen Blockstellen zugeteilt sind.
1	Vorbeifahrt an mehreren Signalen oder virtuellen Blockstellen	Müssen in der im Befehl genannten Reihenfolge unmittelbar aufeinander folgen. Folgende Ausnahmen sind zulässig: -Zwischen zwei EOA dürfen Sperrsignale liegen, für die kein Befehl erforderlich ist. -Zwischen zwei durch Signal Ne 14 gekennzeichneten virtuellen Blockstellen dürfen im Befehl nicht genannte virtuelle Blockstellen liegen, die durch Blockkennzeichen gekennzeichnet sind.
6	Befehl 6 mit Grund Nr. 10 ersetzen	Darf durch das Signal Zs 7 oder einen daraus von der LZB oder von ETCS abgeleiteten Auftrag ersetzt werden, soweit der Auftrag, auf Sicht zu fahren, nur bis zum nächsten Hauptsignal oder bis zur nächsten virtuellen Blockstelle erforderlich ist und es im Einzelfall nicht verboten ist.
25 und 26	Befehle für mehrere Zugmeldestellen erteilen	Erlaubt, wenn die Zugmeldestellen unmittelbar aufeinander folgen.
34	Tunnel auf Schnellfahrstrecken	Neben den Anwendungsfällen der Fahrdienstvorschrift kann die BZ gemäß Ril 420 für Tunnel auf Schnellfahrstrecken Befehl 34 und die einzutragende Geschwindigkeit anordnen.

2.6 Übermittlungsbestätigung

Bestätigung

Wird ein Mitarbeiter mit der Übermittlung oder Aushändigung eines Befehls beauftragt, muss er diese dem Fdl anhand der eindeutigen Kennung bestätigen.

Ausbleiben der Bestätigung

Bleibt die Bestätigung für die Übermittlung oder Aushändigung eines Befehls aus, muss der Fdl den Zug anhalten.

Nachweis

Die Übermittlungsbestätigung muss im Fernsprechbuch nachgewiesen werden. Der Fdl darf den Nachweis auch im Vordruck 408.0411V02 oder im Zugmeldebuch führen.

2.7 Befehle widerrufen

Widerrufen

Befehl	Widerrufen durch	Besonderheiten
Alle	Befehl 4	Wenn mehrere Befehle auf einem oder mehreren Vordrucken erteilt wurden, müssen alle Befehle widerrufen werden.
3	Befehle 1, 2 oder 7	Kein Befehl 4 erforderlich

Vordruck widerrufener Befehle

Für widerrufene Befehle gilt:

- Die Vordrucke eines widerrufenen Befehls sind durchzukreuzen.
- Auf dem Vordruck des widerrufenen Befehls ist in Klammern die eindeutige Kennung des Befehls, mit dem dieser widerrufen wurde, einzutragen.
- Wird ein Befehl widerrufen, für den Vordruck 408.0411V02 geführt wird, muss statt der Ausfertigung des Befehls, der Übermittlungsvermerk im Vordruck durchgekreuzt und das Widerrufen vermerkt werden.

3 Örtliche Regeln im Streckenbuch

Im Streckenbuch können Regeln zu folgenden Punkten gegeben sein:

- Absatz 2.1 unter „Befehle mit Vordruck geben“: Befehle 1 zusammen mit 8 oder 95 ohne Vordruck aushändigen *
- Absatz 2.1 unter „Ausfüllanleitung“: Namen von Betriebsstellen abkürzen *
- Absatz 2.3 unter „Eindeutige Kennung vergeben“: Eindeutige Kennung *
- Absatz 2.4 unter „Übermittlungsarten“: Andere beauftragen Befehle 5, 6, 8, 9 oder Befehl 95 in eigener Zuständigkeit auszufertigen *
- Absatz 2.4 unter „Ort der Befehlsübermittlung“: Abweichender Ort der Befehlsübermittlung *
- Absatz 2.5 „Besondere Bestimmungen für Befehle“: Befehl 1 für die Vorbeifahrt an mehreren Signalen oder virtuellen Blockstellen *

4 Wortlaute

Wortlaute gemäß Anhang 408.0411A02 Abschnitt 1

Situationsbeschreibung	Wortlaut	Wortlaut wiederholen
Aufforderung, das Verfahren „Befehlsübermittlung“ vorzubereiten.	„Verfahren Befehlsübermittlung vorbereiten“	Ja
Bestätigung, dass ein Befehl diktiert werden kann.	„Bereit für Verfahren Befehlsübermittlung“	Nein
Befehlsübermittlung ist abgeschlossen.	„Verfahren Befehlsübermittlung beendet“	Ja
Abbrechen eines Befehlsdiktats.	„Verfahren Befehlsübermittlung abbrechen“	Ja
Es wird ein Fehler während des Diktats erkannt und deshalb dazu aufgefordert die Befehlsübermittlung neu zu beginnen.	„Fehler, neues Verfahren Befehlsübermittlung vorbereiten“	Nein
Der Diktierende berichtigt einen Fehler beim Wiederholen.	„Falsch, ich wiederhole …“	Nein
Eine unvollständig empfangene oder nicht verstandene Meldung soll wiederholt werden.	„Bitte wiederholen“	Nein

5 Merkhinweise und Sperren

Keine

6 Dokumentation

* Nachweis der Übermittlungsbestätigung nach Absatz 2.6

Die Übermittlungsbestätigung muss im Fernsprechbuch nachgewiesen werden.

Der Fdl darf den Nachweis auch im Vordruck 408.0411V02 oder im Zugmeldebuch führen.

❑

Aufbau des Vordrucks und für alle Befehle gültige Regeln

Der Vordruck setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

- Kopfzeile
- Befehle
- Fußzeile

Der Vordruck ist beidseitig bedruckt. Auf der einen Seite finden sich die Befehle 1-9. Auf der anderen Seite finden sich die Befehle 21 bis 95.

Die Vordrucke dürfen nur einseitig beschrieben werden.

Jedes Feld ist durch eine Zahl, Buchstabe oder Kombination aus beidem bezeichnet.

Felder deren Bezeichnung mit einem „x." beginnt, sind auf dem Vordruck mehrfach vorhanden.

Sind mehrere Befehle erforderlich, dürfen die Befehle 1-9 und 21-95 auf einem oder mehreren Vordrucken kombiniert werden. Auftrag x.25 und Befehl 6 dürfen nicht kombiniert werden.

Der Tf muss die Befehle nach der Reihenfolge auf dem Vordruck abarbeiten können. Sind mehrere Befehle gleichzeitig zu erteilen, müssen ggf. mehrere Vordrucke verwendet werden. Die Reihenfolge ist auch einzuhalten, wenn vom Vordruck abgewichen wird.

* Die Kopfzeile ist auf dem ersten und die Fußzeile auf dem letzten verwendeten Vordruck auszufüllen. Die Anzahl der Vordrucke ist auf allen
* verwendeten Vordrucken auszufüllen.

Wenn Befehle als Kopie oder Durchschrift ausgefertigt werden, muss der Inhalt auf allen Ausfertigungen zweifelsfrei nachvollziehbar sein. Der Tf erhält den Vordruck im Original und der Aushändigende behält die Kopie bzw. Durchschrift.

Namen von Betriebsstellen dürfen beim Ausfüllen wie folgt abgekürzt werden:

- Tf: Abkürzung gemäß Buchfahrplan oder Führerraumanzeige des Fahrplans
- Fdl: Abkürzung gemäß Streckenbuch

Einzutragende Angaben zu Signalen (dies gilt sinngemäß auch für Blockkennzeichen):

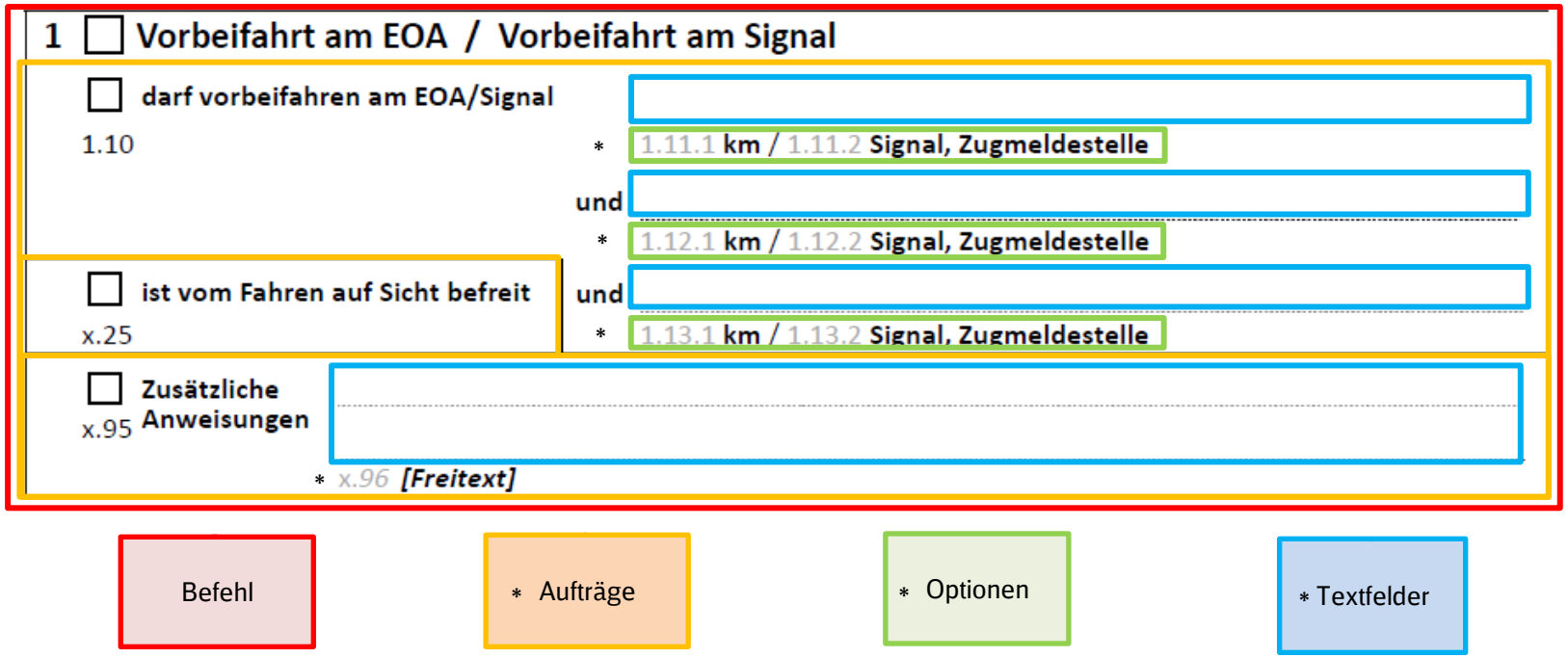
- Verwendung und Bezeichnung (z. B. Sbk 9, LZB-Bk A).
- Zugelassene Abkürzungen:
  Höhe Esig, Esig, Zsig, Asig, Sperrsig, Höhe Bksig, Bksig, Sbk, Dksig, Ts 2, Ts 3, Sh 2, Ne 1, Ne 14, LZB-Bk, ETCS-Bk

Einzutragende Angaben zu Zugmeldestellen:

- Art und Namen (z. B. Bf Kleinstadt)
- Zugelassene Abkürzungen:
  Bf, Bft, Abzw, Üst

Aufbau der Befehle

Ein Befehl enthält immer einen Auftrag an den Tf. Zur Anpassung an die Situation enthalten die Aufträge Optionen und Textfelder. Aufträge sind durch einen Rahmen voneinander abgegrenzt. Innerhalb eines Auftrags kann es weitere Aufträge geben, durch die der Inhalt präzisiert wird. In die Textfelder der Optionen wird der für den Auftrag zutreffende Inhalt eingetragen.



Zu beachtende Befehle werden durch Ankreuzen des Kästchens hinter der Nummer kenntlich gemacht.

Zu beachtende Aufträge werden durch Ankreuzen des Kästchens über der Nummer kenntlich gemacht.

Sind mehrere Optionen möglich, sind die nicht zutreffenden durchzustreichen.

Kopfzeile

„Befehle 1-9“
oder
„Befehle 21-95“

Kennzeichnung der Vordruckseite.

„A Zugnummer“

Eintrag der Zugnummer. Für Schiebetriebfahrzeuge mit der vorangestellten Abkürzung „Sch-Tfz“.

Befehle 1-9: „C Standort des Zuges“
oder
Befehle 21-95: „C Standort des Zuges / Standort der Rangierabteilung“

Beim Diktieren des Befehls:
Eintragen des gemeldeten Standorts des Zuges/der Rabt.

Bei Aushändigen des Befehls:
Standort des Zuges beim Aushändigen.

* Als Eintragung sind folgende Angaben möglich:
* **Signal** (Verwendung und Bezeichnung)**, Weiche** oder **km** und **Gleisbezeichnung** mit
* **Betriebsstelle** oder der Angabe **Gleis**, **Regelgleis** (Rgl) bzw. **Gegengleis** (Ggl.) **von Betriebsstelle nach Betriebsstelle** (Betriebsstelle – Betriebsstelle).

Befehle 1 - 9

* A **Zugnummer**

* C **Standort des Zuges**

von

* E **Anzahl der Vordrucke**

* D **Standort des Anweisenden**

„E Anzahl der Vordrucke“

Eintragen der Anzahl der Vordrucke.
Beispiele:
Ein Vordruck: „1 von 1“

Zwei Vordrucke:
Auf dem ersten Vordruck: „1 von 2“
Auf dem zweiten Vordruck: „2 von 2“

„D Standort des Anweisenden“

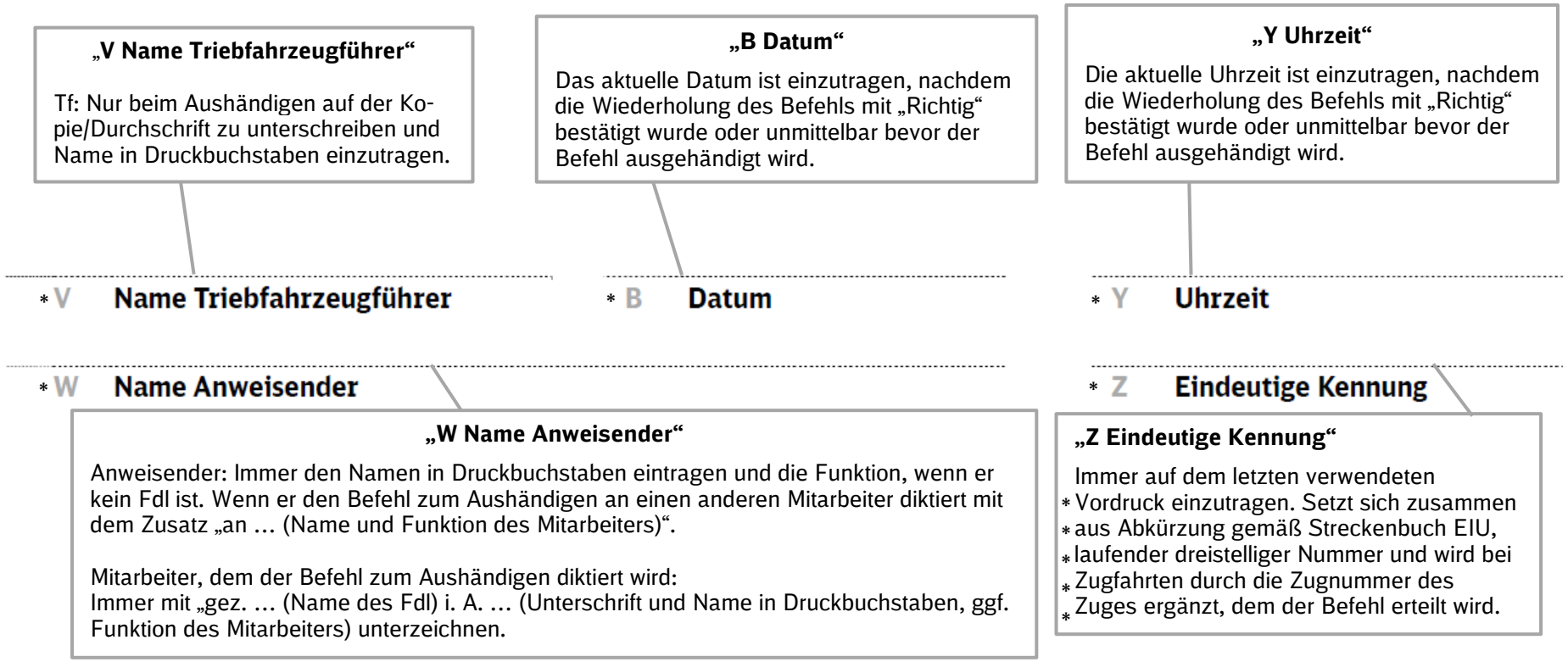
Einzutragen ist der Ortsname des Standorts des Anweisenden.

Beispiel:

Befehle 1 - 9

4711	Esig A in Rgl Erle - Kleinstadt
* A **Zugnummer**	* C **Standort des Zuges**
1 von 1	Kleinstadt
* E **Anzahl der Vordrucke**	* D **Standort des Anweisenden**

Fußzeile


„V Name Triebfahrzeugführer“
Tf: Nur beim Aushändigen auf der Kopie/Durchschrift zu unterschreiben und Name in Druckbuchstaben einzutragen.
„B Datum“
Das aktuelle Datum ist einzutragen, nachdem die Wiederholung des Befehls mit „Richtig“ bestätigt wurde oder unmittelbar bevor der Befehl ausgehändigt wird.
„Y Uhrzeit“
Die aktuelle Uhrzeit ist einzutragen, nachdem die Wiederholung des Befehls mit „Richtig“ bestätigt wurde oder unmittelbar bevor der Befehl ausgehändigt wird.
* V Name Triebfahrzeugführer
* B Datum
* Y Uhrzeit
* W Name Anweisender
* Z Eindeutige Kennung
„W Name Anweisender“
Anweisender: Immer den Namen in Druckbuchstaben eintragen und die Funktion, wenn er kein Fdl ist. Wenn er den Befehl zum Aushändigen an einen anderen Mitarbeiter diktiert mit dem Zusatz „an … (Name und Funktion des Mitarbeiters)“.
Mitarbeiter, dem der Befehl zum Aushändigen diktiert wird:
Immer mit „gez. … (Name des Fdl) i. A. … (Unterschrift und Name in Druckbuchstaben, ggf. Funktion des Mitarbeiters) unterzeichnen.
„Z Eindeutige Kennung“
Immer auf dem letzten verwendeten Vordruck einzutragen. Setzt sich zusammen aus Abkürzung gemäß Streckenbuch EIU, laufender dreistelliger Nummer und wird bei Zugfahrten durch die Zugnummer des Zuges ergänzt, dem der Befehl erteilt wird.

Beispiel; Fdl diktiert Befehl an Tf (Perspektive Fdl):

	08.05.2024	17:40
* V Name Triebfahrzeugführer	* B Datum	* Y Uhrzeit
Rasch		YKL-666-4711
* W Name Anweisender		* Z Eindeutige Kennung

Beispiel; Tf hat Befehl entsprechend des Diktats ausgefertigt (Perspektive Tf):

	08.05.2024	17:40
* V Name Triebfahrzeugführer	* B Datum	* Y Uhrzeit
		YKL-666-4711
* W Name Anweisender		* Z Eindeutige Kennung

Beispiel; Fdl diktiert Befehl einem anderen Mitarbeiter gemäß Streckenbuch, der diesen aushändigt (Perspektive Fdl):

	06.03.2024	16:01
* V Name Triebfahrzeugführer	* B Datum	* Y Uhrzeit
Rasch, an Schuster Schrw P 26		YDO-318-815
* W Name Anweisender		* Z Eindeutige Kennung

Beispiel; Mitarbeiter gemäß Streckenbuch (Schrankenwärter) hat Befehl im Auftrag des Fdl ausgefertigt und ausgehändigt (Perspektive Schrankenwärter):

Dederichs , Dederichs	06.03.2024	16:01
* V Name Triebfahrzeugführer	* B Datum	* Y Uhrzeit
gez. Rasch i. A. Schuster ,Schuster Schrw P 26		YDO-318-815
* W Name Anweisender		* Z Eindeutige Kennung

Befehl 1

„1 Vorbeifahrt am EOA / Vorbeifahrt am Signal“

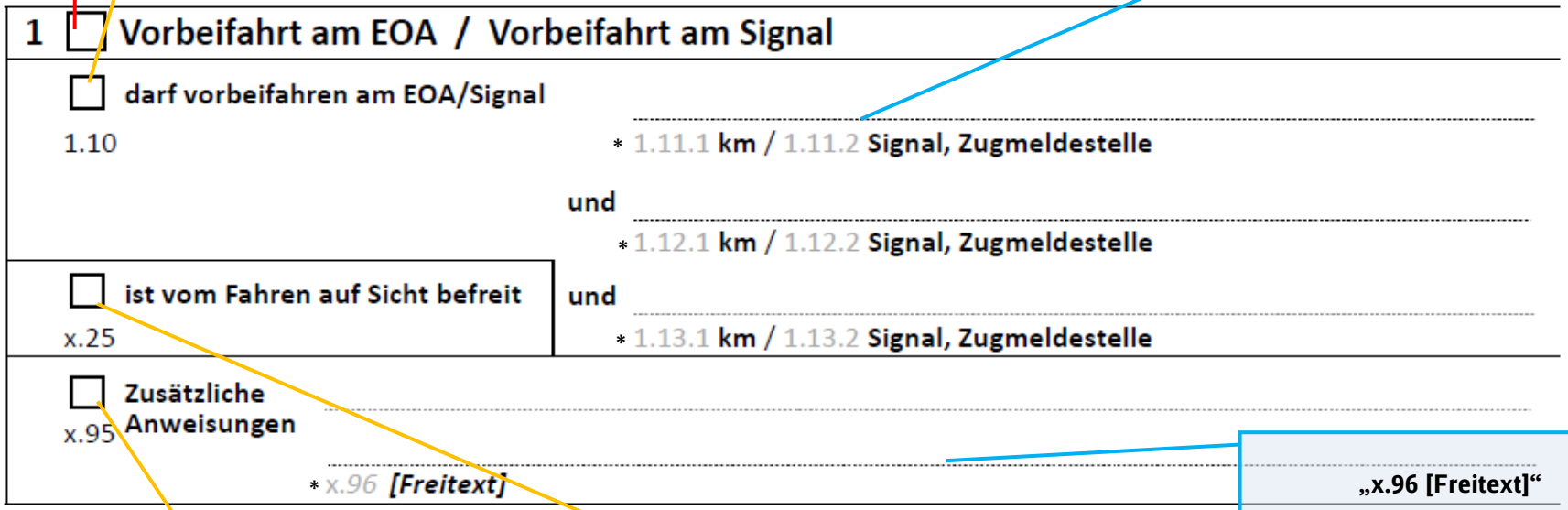
Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„1.10 darf vorbeifahren am EOA/Signal“

Immer anzukreuzen und zutreffende Optionen zwingend auszufüllen.

„1.11.1 km / 1.11.2 Signal, Zugmeldestelle“

Einzutragen ist eine Kilometerangabe oder die Verwendung und Bezeichnung eines Signals. Bei Signalen einer Zugmeldestelle oder km innerhalb einer Zugmeldestelle auch deren Art und Name (z. B. „Esig F, Bf Kleinstadt“).



„x.95 Zusätzliche Anweisungen“

Anzukreuzen, wenn Eintragungen in „x.96“ erforderlich sind.

„x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit“

Anzukreuzen, wenn der Fdl den Tf vom Fahren auf Sicht befreien kann. Nur für ETCS-geführte Züge oder bei ETCS-Level 2 für Züge in ETCS-Betriebsart SR.

„x.96 [Freitext]“

* Hier dürfen zur Erteilung der Befehle 21-95 auch der Inhalt deren Aufträge eingetragen werden, wenn diese in Kombination mit Befehl 1 erforderlich sind.
* Es darf nur ein Auftrag der Befehle 21-95 eingetragen werden.

Beispiel:

1 ☒ **Vorbeifahrt am EOA / Vorbeifahrt am Signal**	
☒ **darf vorbeifahren am EOA/Signal** 1.10	Esig F, Bf Kleinstadt * ~~1.11.1~~ **km** / 1.11.2 **Signal, Zugmeldestelle** **und** Sperrsig 1 II, Bf Kleinstadt * ~~1.12.1~~ **km** / 1.12.2 **Signal, Zugmeldestelle**
☐ **ist vom Fahren auf Sicht befreit** x.25	**und** * 1.13.1 **km** / 1.13.2 **Signal, Zugmeldestelle**
☐ **Zusätzliche Anweisungen** x.95	* x.96 ***[Freitext]***

Befehl 2

***„2 Weiterfahren nach TR / Weiterfahren nach Vorbeifahrt“**

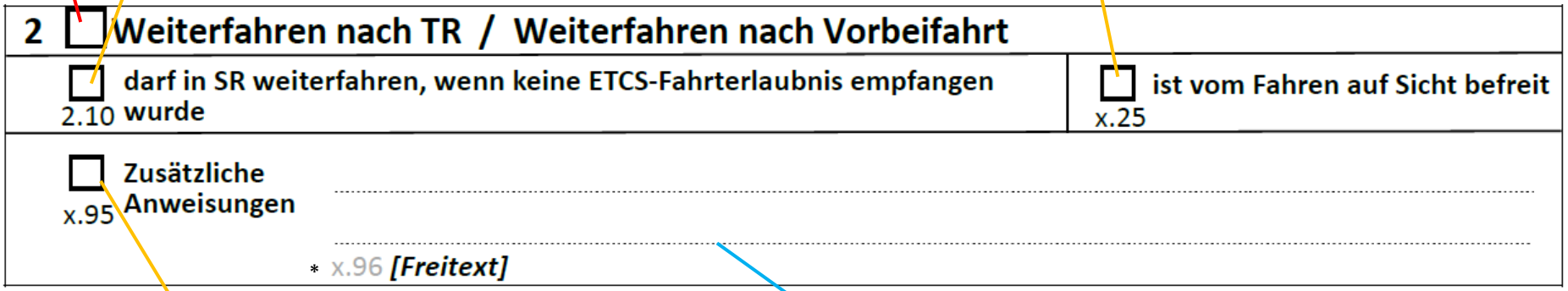
Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„2.10 darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrterlaubnis empfangen wurde“

*Ankreuzen, wenn der Tf nach einem Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR weiterfahren darf.

„x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit“

Anzukreuzen, wenn der Fdl den Tf vom Fahren auf Sicht befreien kann.
Nur für ETCS-geführte Züge oder bei ETCS-Level 2 für Züge in ETCS-Betriebsart SR.



„x.95 Zusätzliche Anweisungen“

Anzukreuzen, wenn Eintragungen in „x.96“ erforderlich werden.

„x.96 [Freitext]“

Einzutragen ist der Wortlaut „Weiterfahren nach Vorbeifahrt in … (km)“ oder „Weiterfahren nach Vorbeifahrt an … (Verwendung und Bezeichnung des Signals und ggf. Art und Name der Zugmeldestelle)“.

* Hier dürfen zur Erteilung der Befehle 21-95 auch der Inhalt deren Aufträge eingetragen werden, wenn diese in Kombination mit Befehl 2 erforderlich sind. Es darf nur ein Auftrag der Befehle 21-95 eingetragen werden.

Beispiel:

2 ☒ Weiterfahren nach TR / Weiterfahren nach Vorbeifahrt	
☐ 2.10 darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrterlaubnis empfangen wurde	☐ x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit
☒ x.95 Zusätzliche Anweisungen * Weiterfahren nach Vorbeifahrt an Asig 25P3, Bf Rommersbach * x.96 ***[Freitext]***	

Befehl 3

„3 Verbleiben im Stillstand“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„3.15 „Fahrt beenden“ durchführen“

* Bei ETCS anzukreuzen, wenn nach einem Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR zurückgesetzt werden muss.

3 ☐ Verbleiben im Stillstand		
☐ Verbleiben im Stillstand 3.10	☐ "Fahrt beenden" durchführen 3.15	☐ Vorhandene ETCS-Fahrterlaubnis löschen 3.20

„3.10 Verbleiben im Stillstand“

Immer anzukreuzen.

„3.20 Vorhandene ETCS-Fahrterlaubnis löschen“

* Anzukreuzen, wenn der Tf eine vorhandene ETCS-Fahrterlaubnis durch
* die Bedienung von Override EOA löschen muss.

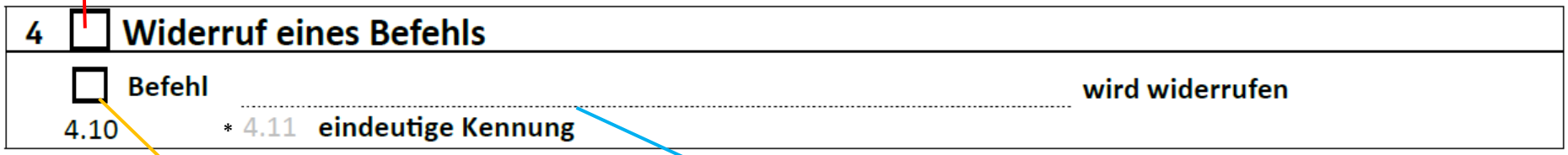
Beispiel:

3 ☒ Verbleiben im Stillstand		
☒ Verbleiben im Stillstand 3.10	☐ "Fahrt beenden" durchführen 3.15	☒ Vorhandene ETCS-Fahrterlaubnis löschen 3.20

Befehl 4

„4 Widerruf eines Befehls“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.



„4.10 Befehl“

Immer anzukreuzen.

„4.11 eindeutige Kennung“

Eindeutige Kennung der zu widerrufenden Befehlsvordrucke eintragen.

Beispiel:

4 ☒ **Widerruf eines Befehls**	
☒ **Befehl** YBRF-123-4711	**wird widerrufen**
4.10 * 4.11 **eindeutige Kennung**	

Befehl 5

„5 Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

Eine durch Befehl 5 anzuordnende Geschwindigkeitsbeschränkung
* und der Auftrag Fahren auf Sicht, dürfen in Befehl 6 kombiniert werden, wenn sich diese auf denselben Abschnitt beziehen.

„x.42.1 km/h“

Hier ist die niedrigste zu beachtende Geschwindigkeitsbeschränkung einzutragen. Es dürfen mehrere Geschwindigkeitsbeschränkungen zusammengefasst werden, wenn sich diese auf denselben Abschnitt beziehen.

Die Präposition „zwischen“ oder „in“ ergibt sich aus den Eintragungen in den Textfeldern zu den Optionen „x.43“ bzw. „x.43“ und „x.44“.

„x.41 Geschwindigkeitsbeschränkung“

Immer anzukreuzen.

„x.43 Zugmeldestelle“

* Art und Name der Zugmeldestelle, in oder ab der die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt.

5 ☐ **Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung**

☐ **Geschwindigkeitsbeschränkung** ..... **zwischen/in** ..... **und**
x.41 * x.42.1 **km/h** * x.43 **Zugmeldestelle**

..... **von** ..... **bis** .....
* x.44 **Zugmeldestelle** * x.47.1 **km** / x.47.2 **Signal** * x.48.1 **km** / x.48.2 **Signal**

☐ **Zusätzliche Anweisungen** .....
x.95 * x.96 ***[Freitext]***

„x.48.1 km / x.48.2 Signal”

Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung. Einzutragen ist eine Kilometerangabe oder die Verwendung und Bezeichnung eines Signals.

„x.44 Zugmeldestelle“

* Art und Name der Zugmeldestelle, bis zu der die Anordnungen des Befehls 5 gelten.

„x.96 [Freitext]“

Eintragen „Grund Nr. [Nummer des Grundes]“

Es sind alle zu beachtenden Gründe anzugeben.

Hier dürfen auch Gründe, die nicht in der Tabelle vorgegeben sind und zur Erteilung der Befehle 21-95 auch der Inhalt deren Aufträge eingetragen werden, wenn diese in Kombination mit Befehl 5 erforderlich sind.Es darf nur ein Auftrag der Befehle 21-95 eingetragen werden.

„x.47.1 km / x.47.2 Signal”

Beginn der Geschwindigkeitsbeschränkung. Einzutragen ist eine Kilometerangabe oder die Verwendung und Bezeichnung eines Signals.

„x.95 Zusätzliche Anweisungen“

Anzukreuzen, wenn Eintragungen in „x.96“ erforderlich sind.

Beispiel:

5 ☒ Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung

☒ **Geschwindigkeitsbeschränkung** 20 **zwischen/in** Bf Erle **und**
x.41 * x.42.1 **km/h** * x.43 **Zugmeldestelle**

Bf Kleinstadt **von** 32,900 **bis** 32,900
* x.44 **Zugmeldestelle** * x.47.1 **km** / ~~x.47.2 **Signal**~~ * x.48.1 **km** / ~~x.48.2 **Signal**~~

☒ **Zusätzliche Anweisungen** Grund Nr. 19
x.95 * *x.96* ***[Freitext]***

Befehl 6

„6 Fahren auf Sicht“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. immer anzukreuzen.

„6.40 Fahren auf Sicht“

Immer anzukreuzen.

„x.41 Geschwindigkeitsbeschränkung“

* Muss die Geschwindigkeit
* zusätzlich zum Auftrag Fahren auf Sicht, auf unter 40 km/h reduziert werden, ist dieser Auftrag anzukreuzen. Dies gilt auch bei einer Kombination mit Geschwindigkeitsbeschränkungen des Befehls 5.

„x.42.1 km/h“

Hier ist die niedrigste zu beachtende Geschwindigkeit einzutragen. Es dürfen mehrere Geschwindigkeitsbeschränkungen zusammengefasst werden, wenn sich diese auf denselben Abschnitt beziehen.

„x.43 Zugmeldestelle“

*Art und Name der Zugmeldestelle, in oder ab der die Anordnungen des Befehls 6 gelten. Die Präposition „zwischen“ oder „in“ ergibt sich aus den Eintragungen in den Textfeldern zu den Optionen „x.43“ bzw. „x.43“ und „x.44“.

„x.44 Zugmeldestelle“

*Art und Name der Zugmeldestelle, bis zu der die Anordnungen des Befehls 6 gelten.

„x.47.1 km / x.47.2 Signal”

Beginn der Fahrt auf Sicht und ggf. Geschwindigkeitsbeschränkung. Einzutragen ist eine Kilometerangabe oder die Verwendung und Bezeichnung eines Signals.

„x.48.1 km / x.48.2 Signal”

Ende der Fahrt auf Sicht und ggf. Geschwindigkeitsbeschränkung. Einzutragen ist eine Kilometerangabe oder die Verwendung und Bezeichnung eines Signals.

„x.90 Strecke aus folgendem Grund prüfen“

* Anzukreuzen, wenn der Tf Gleise z. B. erkunden soll und das Ergebnis dem Fdl melden muss.

„x.95 Zusätzliche Anweisungen“

Anzukreuzen, wenn Eintragungen in „x.96“ erforderlich sind.

„x.91 [Freitext]“

Eintragen „Grund Nr. [Nummer des Grundes]“, wenn das Ergebnis an den Fdl gemeldet werden muss.

„x.96 [Freitext]“

Eintragen „Grund Nr. [Nummer des Grundes]“ wenn das Feld „x.90“ nicht angekreuzt wurde.

Es sind alle zu beachtenden Gründe anzugeben.

* Hier dürfen auch Gründe, die nicht in der Tabelle vorgegeben sind und
* zur Erteilung der Befehle 21-95 auch der Inhalt deren Aufträge eingetragen werden,wenn diese in Kombination mit Befehl 6 erforderlich
* sind. Es darf nur ein Auftrag der Befehle 21-95 eingetragen werden.

„x.92 [Freitext]“

Nennen des Fdl, dem der Tf das Ergebnis melden muss.

6 ☐ Fahren auf Sicht

☐ Fahren auf Sicht [und] ☐ Geschwindigkeitsbeschränkung

6.40 x.41 * x.42.1 km/h

zwischen/in ..... und .....

* x.43 Zugmeldestelle * x.44 Zugmeldestelle

von ..... bis .....

* x.47.1 km / x.47.2 Signal * x.48.1 km / x.48.2 Signal

☐ Strecke aus folgendem Grund prüfen ..... Ergebnis melden an .....

x.90 * x.91 *[Freitext]* * x.92 *[Freitext]*

☐ Zusätzliche Anweisungen .....

x.95 * x.96 *[Freitext]*

Beispiel:

6 ☒ Fahren auf Sicht

☒ **Fahren auf Sicht** [und] ☐ **Geschwindigkeitsbeschränkung**

6.40 x.41 * x.42.1 **km/h**

zwischen/in Bf Schwabdorf **und**

* x.43 **Zugmeldestelle** * x.44 **Zugmeldestelle**

von * Esig 23 A **bis** * Asig 23N3

* ~~x.47.1 km~~ / x.47.2 **Signal** * ~~x.48.1 km~~ / x.48.2 **Signal**

☒ **Strecke aus folgendem Grund prüfen** Grund Nr. 31 **Ergebnis melden an** Fdl Bruchfelden

x.90 * x.91 ***[Freitext]*** * x.92 ***[Freitext]***

☐ **Zusätzliche Anweisungen**

x.95 * x.96 ***[Freitext]***

Befehl 7

* **„7 Starten in SR“**

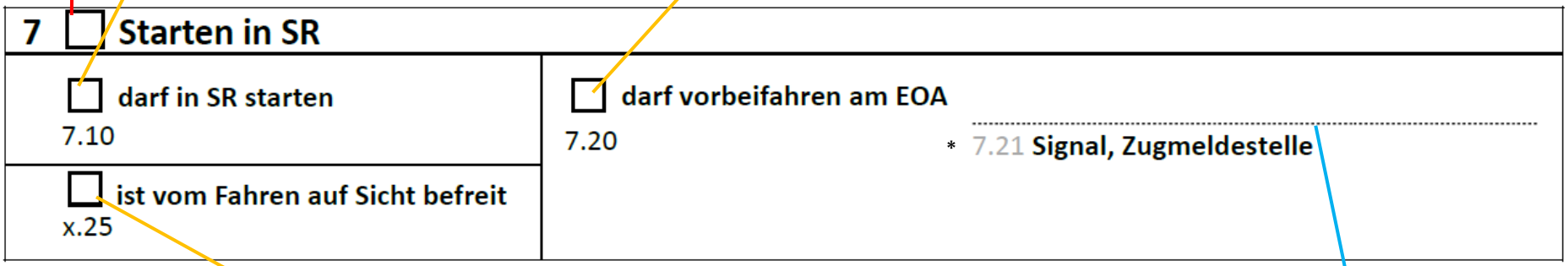
Nummer und Bezeichnung des Befehls. Dieser Befehl wird auf Anforderung des Tf erteilt. Immer anzukreuzen.

„7.10 darf in SR starten“

Immer anzukreuzen.

„7.20 darf vorbeifahren am EOA“

Anzukreuzen, wenn der Fdl die Vorbeifahrt am nächsten Signal Ne 14 zulassen muss bzw. darf.



„x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit“

Anzukreuzen, wenn der Fdl den Tf vom Fahren auf Sicht befreien kann.
Nur für ETCS-geführte Züge oder bei ETCS-Level 2 für Züge in ETCS-Betriebsart SR.

„7.21 Signal, Zugmeldestelle“

Eintragen der Signalbezeichnung des nächsten Signals Ne 14. Bei Signalen einer Zugmeldestelle auch deren
* Art und Name (z. B. „ETCS-Bk 63N2, Bf Beheim“).

Beispiel:

7 ☒ Starten in SR	
☒ darf in SR starten 7.10	☒ darf vorbeifahren am EOA ETCS-Bk 12345 7.20 * 7.21 Signal, Zugmeldestelle
☒ ist vom Fahren auf Sicht befreit x.25	

Befehl 8

„8 BÜ sichern“

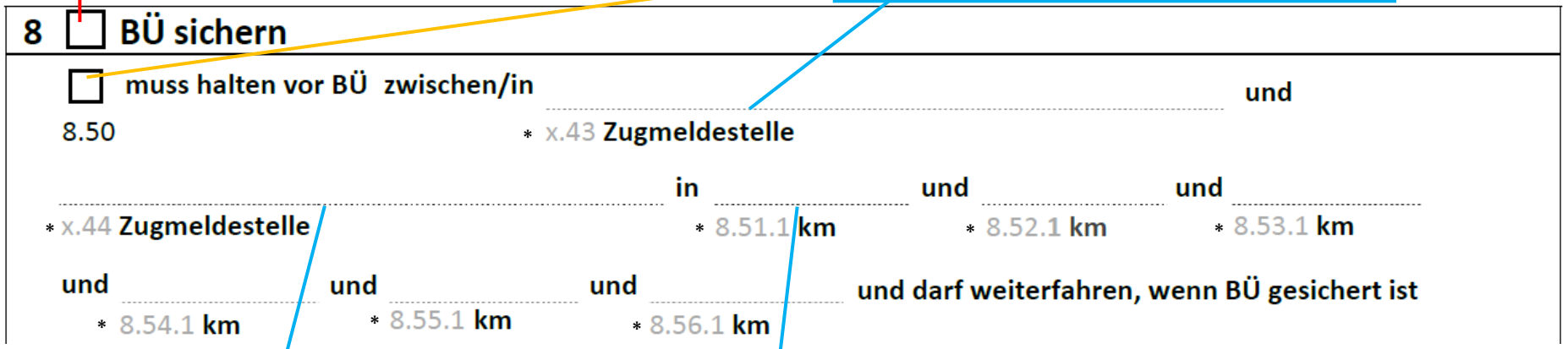
Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen. Der Fdl darf den Inhalt des Befehls 8 durch Befehl 95 - Auftrag 95.95 erteilen.

*** „8.50 muss halten vor BÜ“**

Immer anzukreuzen. Die Präposition „zwischen“ oder „in“ ergibt sich aus den Eintragungen in den Textfeldern zu den Optionen „x.43“ bzw. „x.43“ und „x.44“.

*** „x.43 Zugmeldestelle“**

* Art und Name der Zugmeldestelle vor dem ersten genannten BÜ oder in der der BÜ liegt.



„x.44 Zugmeldestelle“

* Art und Name der Zugmeldestelle hinter dem letzten genannten BÜ.

„ 8.51.1 km;8.52.1 km;8.53.1 km;8.54.1 km; 8.55.1 km;8.56.1 km“

Hier wird der jeweilige km des zu sichernden BÜ eingetragen.

Beispiel:

8 ☒ BÜ sichern

☒ **muss halten vor BÜ zwischen/in** Bf Schwabdorf **und**

8.50 * x.43 **Zugmeldestelle**

* x.44 **Zugmeldestelle** **in** 27,600 **und** **und**

* 8.51.1 **km** * 8.52.1 **km** * 8.53.1 **km**

und **und** **und** **und darf weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist**

* 8.54.1 **km** * 8.55.1 **km** * 8.56.1 **km**

Befehl 9

„9 Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

***„9.40 Eingeschränkte Fahrstromversorgung“**

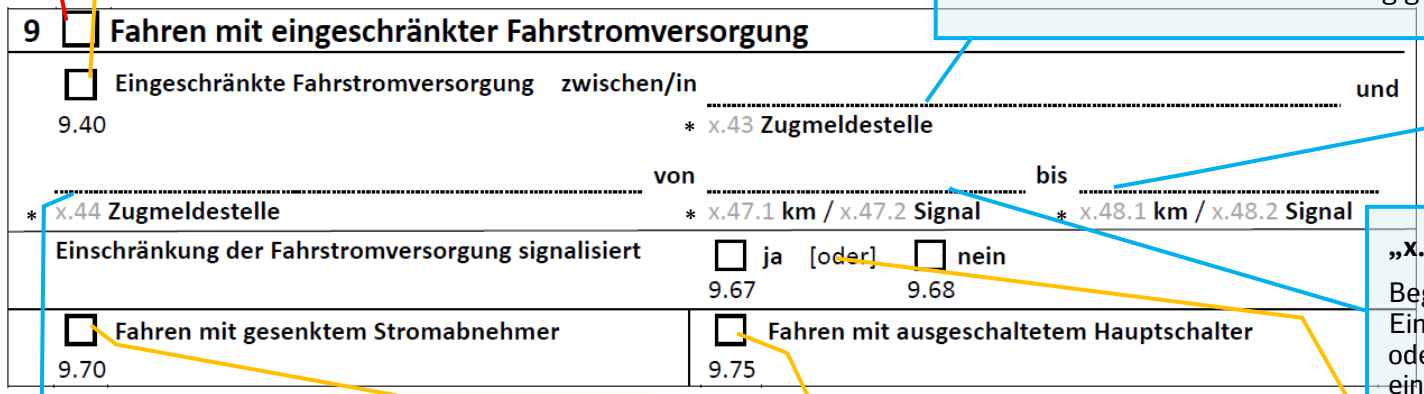
Immer anzukreuzen.
Die Präposition „zwischen“ oder „in“ ergibt sich aus den Eintragungen in den Textfeldern zu den Optionen x.43“ bzw. „x.43“ und „x.44“.

"x.43 Zugmeldestelle“

* Art und Name der Zugmeldestelle in oder ab der die Fahrstromeinschränkung gilt.

x.48.1 km / x.48.2 Signal”

Ende der Fahrstromeinschränkung. Einzutragen ist eine Kilometerangabe oder die Verwendung und Bezeichnung eines Signals.



„x.47.1 km / x.47.2 Signal”

Beginn der Fahrstromeinschränkung. Einzutragen ist eine Kilometerangabe oder die Verwendung und Bezeichnung eines Signals.

"x.44 Zugmeldestelle“

* Art und Name der Zugmeldestelle, die hinter dem Ende der Fahrstromeinschränkung liegt.

„9.70 Fahrten mit gesenktem Stromabnehmer“

Anzukreuzen, wenn mit gesenktem Stromabnehmer gefahren werden muss.

„9.75 Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter“

Anzukreuzen, wenn mit ausgeschaltetem Hauptschalter gefahren werden muss.

„Einschränkung der Fahrstromversorgung signalisiert [9.67 ja] [oder] **[9.68 nein]“**

Ist der Bereich der Fahrstromeinschränkung
* durch El-Signale gekennzeichnet, wird Auftrag
* „9.67“ angekreuzt ansonsten Auftrag „9.68“.

Beispiel:

9 ☒ Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung

☒ **Eingeschränkte Fahrstromversorgung** **zwischen/in** Bf Astadt **und**
9.40 * x.43 **Zugmeldestelle**

Bf Beheim **von** 79,970 **bis** 80,330
* x.44 **Zugmeldestelle** * x.47.1 **km** / ~~x.47.2~~ **Signal** * x.48.1 **km** / ~~x.48.2~~ **Signal**

Einschränkung der Fahrstromversorgung signalisiert ☒ **ja** [oder] ☐ **nein**
9.67 9.68

☒ **Fahren mit gesenktem Stromabnehmer**	☐ **Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter**
9.70	9.75

Befehl 21

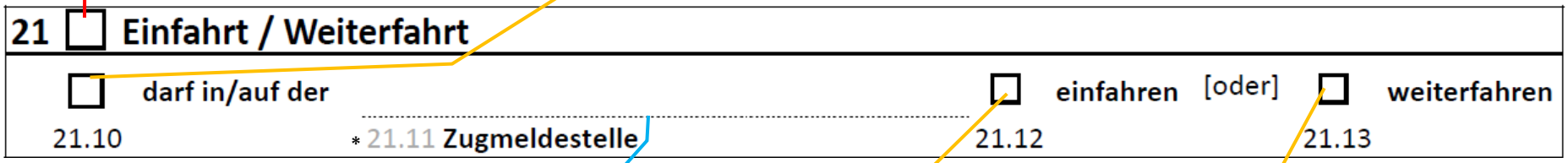
„21 Einfahrt / Weiterfahrt“

Nummer und Bezeichnung des Befehls.
Immer anzukreuzen.

*** „21.10 darf in/auf der“**

Immer anzukreuzen.

Ob „darf in“ oder „darf auf der“, ergibt sich aus der Art der Zugmeldestelle in dem Textfeld zu Option 21.11.



"21.11 Zugmeldestelle“

*Art und Name der Zugmeldestelle.

„21.12 einfahren“

Anzukreuzen, wenn eingefahren werden soll.

„21.13 weiterfahren“

Anzukreuzen, wenn weitergefahren werden soll.

Beispiel:

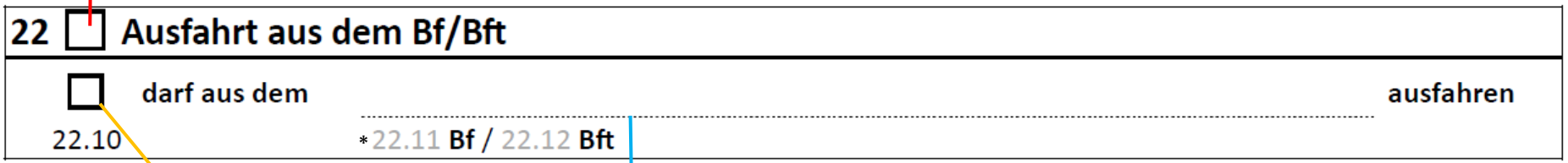
21 ☒ Einfahrt / Weiterfahrt

☒ darf in/auf der Bf Linksdorf ☒ einfahren [oder] ☐ weiterfahren

21.10 * 21.11 Zugmeldestelle 21.12 21.13

Befehl 22

„22 Ausfahrt aus dem Bf / Bft“
Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.



* **„22.10 darf aus dem“**
Immer anzukreuzen.

„22.11 Bf / 22.12 Bft“
Name des Bf oder Bft.

Beispiel:

22 ☒ Ausfahrt aus dem Bf/Bft

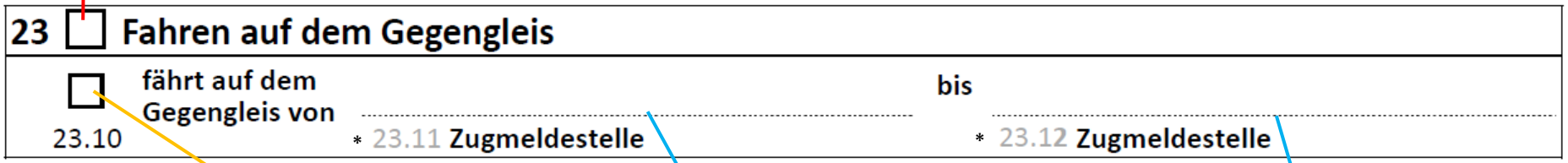
☒ darf aus dem Kleinstadt ausfahren

22.10 * 22.11 **Bf** / ~~22.12~~ **~~Bft~~**

Befehl 23

„23 Fahren auf dem Gegengleis“

Nummer und Bezeichnung des Befehls.
Immer ankreuzen.



„23.10 fährt auf dem Gegengleis von“

Immer anzukreuzen.

„23.11 Zugmeldestelle“

* Art und Name der Zugmeldestelle, von der aus im Gegengleis gefahren werden soll.

„23.12 Zugmeldestelle“

* Art und Name der Zugmeldestelle, bis zu der im Gegengleis gefahren werden soll.

Beispiel:

23 ☒ Fahren auf dem Gegengleis

☒ 23.10 **fährt auf dem Gegengleis von** Bf Linksdorf * 23.11 **Zugmeldestelle** **bis** Bf Rechtsheim * 23.12 **Zugmeldestelle**

Befehl 24

„24 Zurückkehrende Fahrten“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„24.11 fährt“

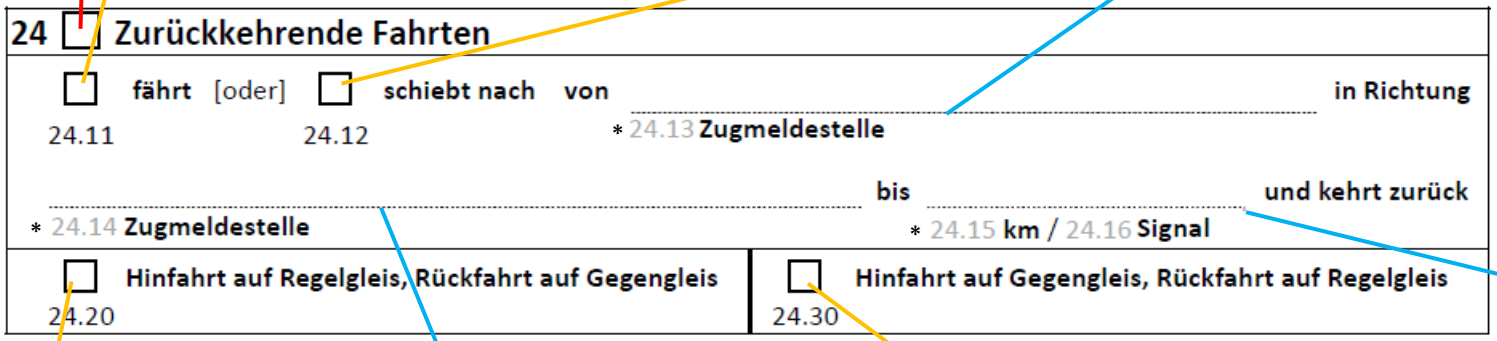
Anzukreuzen bei Sperrfahrten.

„24.12 schiebt nach“

Anzukreuzen bei nicht gekuppelten Schiebetriebfahrzeugen.

*** „24.13 Zugmeldestelle“**

Art und Name der Zugmeldestelle auf der die Fahrt beginnt. Bei Sperrfahrten die auf der freien Strecke beginnen wird anstelle der Zugmeldestelle, der km in dem die Sperrfahrt beginnt, eingetragen.



„24.14 Zugmeldestelle“

* Art und Name der in Fahrtrichtung nächstgelegenen Zugmeldestelle.

*** „24.15 km / 24.16 Signal“**

Stelle (km oder Verwendung und Bezeichnung eines Signals) bis zu der gefahren werden darf.

„24.30 Hinfahrt auf dem Gegenlgleis, Rückfahrt auf dem Regelgleis“

Nur auf zweigleisigen Strecken anzukreuzen.

„24.20 Hinfahrt auf dem Regelgleis, Rückfahrt auf dem Gegengleis“

Nur auf zweigleisigen Strecken anzukreuzen.

Beispiel:

24 ☒ Zurückkehrende Fahrten

☒ 24.11 **fährt** [oder] ☐ 24.12 **schiebt nach** **von** Bf Dortheim * 24.13 **Zugmeldestelle** **in Richtung**

Bf Kleinstadt * 24.14 **Zugmeldestelle** **bis** 42,000 * 24.15 **km** / ~~24.16 **Signal**~~ **und kehrt zurück**

☒ 24.20 **Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis**	☐ 24.30 **Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis**

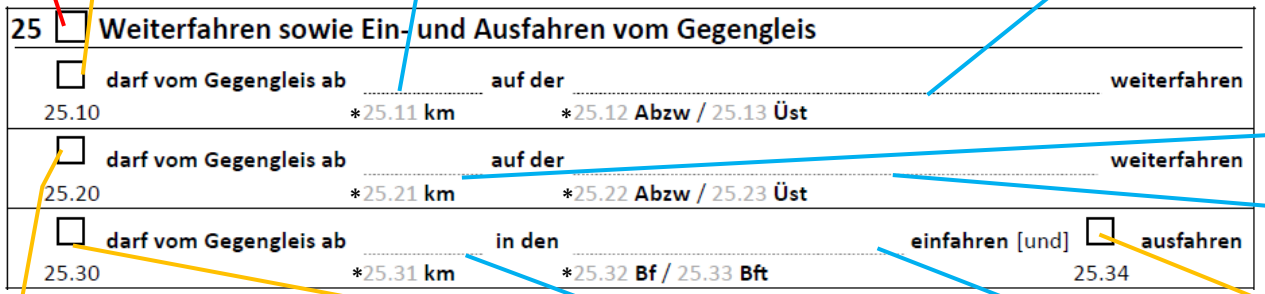
Befehl 25

„25 Weiterfahren sowie Ein- und Ausfahren vom Gegengleis“
Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„25.10 darf vom Gegengleis ab“
Anzukreuzen für die Weiterfahrt auf einer Abzw oder Üst.

„25.11 km“
Kilometer ab dem weitergefahren werden darf.

„25.12 Abzw / 25.13 Üst“
Name der Abzw oder Üst.



„25.21 km“
Kilometer ab dem weitergefahren werden darf.

„25.22 Abzw / 25.23 Üst“
Name der Abzw oder Üst.

„25.20 darf vom Gegengleis ab“
Anzukreuzen für die Weiterfahrt auf einer weiteren Abzw oder Üst.

„25.31 km“
Kilometer ab dem eingefahren werden darf.

„25.32 Bf / 25.33 Bft“
Name des Bf oder Bft.

„25.34 ausfahren“
Anzukreuzen, wenn die eingefahrene Zugfahrt auch ausfahren soll.

„25.30 darf vom Gegengleis ab“
Anzukreuzen für die Einfahrt in und ggf. Ausfahrt aus einem Bf bzw. Bft.

Beispiel:

25 ☒ **Weiterfahren sowie Ein- und Ausfahren vom Gegengleis**

☐ **darf vom Gegengleis ab** ..... **auf der** ..... **weiterfahren**
25.10 * 25.11 **km** * 25.12 **Abzw** / 25.13 **Üst**

☐ **darf vom Gegengleis ab** ..... **auf der** ..... **weiterfahren**
25.20 * 25.21 **km** * 25.22 **Abzw** / 25.23 **Üst**

☒ **darf vom Gegengleis ab** 123,456 **in den** Beheim **einfahren** [und] ☒ **ausfahren**
25.30 * 25.31 **km** * 25.32 **Bf** / ~~25.33 **Bft**~~ 25.34

Befehl 26

„26 Halten auf dem Gegengleis“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„26.10 muss auf dem Gegengleis halten“

Immer anzukreuzen.

* **„26.11 vor Signal Ne 1“**

Ankreuzen, wenn ein Signal Ne 1 vorhanden ist.

„26.12 in Höhe des“

* Anzukreuzen, wenn das Haupt- oder Sperrsignal am
* Gegengleis gestört ist.

„26.13 Signal“

Verwendung und Signalbezeichnung.

26 ☐ Halten auf dem Gegengleis

☐ muss auf dem Gegengleis halten (26.10) ☐ vor Signal Ne 1 (26.11) [oder] ☐ in Höhe des (26.12) ..... *26.13 Signal

in ..... des/der .....

*26.14 km *26.15 Zugmeldestelle

„26.14 km“

* Kilometerangabe zu Auftrag 26.11 bzw. Auftrag 26.12. Der Artikel „des“ oder „der“ ergibt sich aus der Eintragung in Option 26.15.

„26.15 Zugmeldestelle“

Art und Name der Zugmeldestelle.

Beispiel:

26 ☒ **Halten auf dem Gegengleis**

☒ **muss auf dem Gegengleis halten** ☐ **vor Signal Ne 1** [oder] ☒ **in Höhe des** Esig F

26.10 26.11 26.12 * 26.13 **Signal**

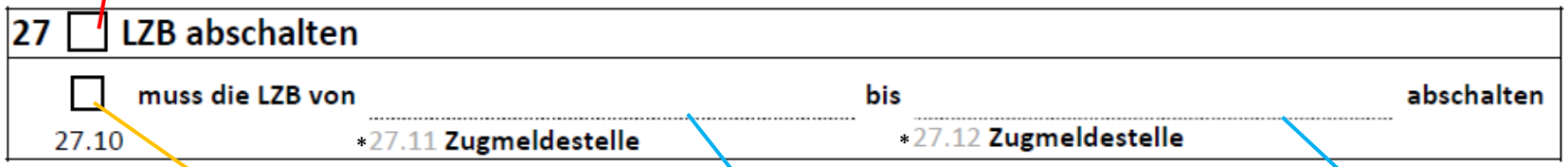
in 36,050 **des/der** Bf Kleinstadt

* 26.14 **km** * 26.15 **Zugmeldestelle**

Befehl 27

„27 LZB abschalten“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.



„27.10 muss die LZB von“

Immer anzukreuzen.

„27.11 Zugmeldestelle“

Art und Name der Zugmeldestelle, ab der die LZB abzuschalten ist.

„27.12 Zugmeldestelle“

Art und Name der Zugmeldestelle, bis zu der die LZB abzuschalten ist.

Beispiel:

27 ☒ LZB abschalten

☒ muss die LZB von Bf Adorf bis Bf Cestadt abschalten

27.10 *27.11 Zugmeldestelle *27.12 Zugmeldestelle

Befehl 28

„28 Wechsel ETCS-Level / Wechsel ETCS-Betriebsart“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„28.10 muss ETCS-Level“

Anzukreuzen, wenn ein bestimmtes ETCS-Level vorgegeben werden muss.

„28.20 muss ETCS-Betriebsart“

Anzukreuzen, wenn eine bestimmte ETCS-Betriebsart vorgegeben werden muss.

28 ☐ Wechsel ETCS-Level / Wechsel ETCS-Betriebsart	
☐ muss ETCS-Level wählen	☐ muss ETCS-Betriebsart wählen
28.10 *28.11 ETCS-Level	28.20 * 28.21 ETCS-Betriebsart

„28.11 ETCS-Level“

Eintrag des ETCS-Levels.

„28.21 ETCS-Betriebsart“

Eintrag der ETCS-Betriebsart.

Beispiel:

28 ☒ Wechsel ETCS-Level / Wechsel ETCS-Betriebsart	
☒ muss ETCS-Level 0 wählen 28.10 *28.11 ETCS-Level	☐ muss ETCS-Betriebsart wählen 28.20 *28.21 ETCS-Betriebsart

Befehl 29

„29 Weiterfahrt signalgeführt / Weiterfahrt mit höchstens 40 km/h“

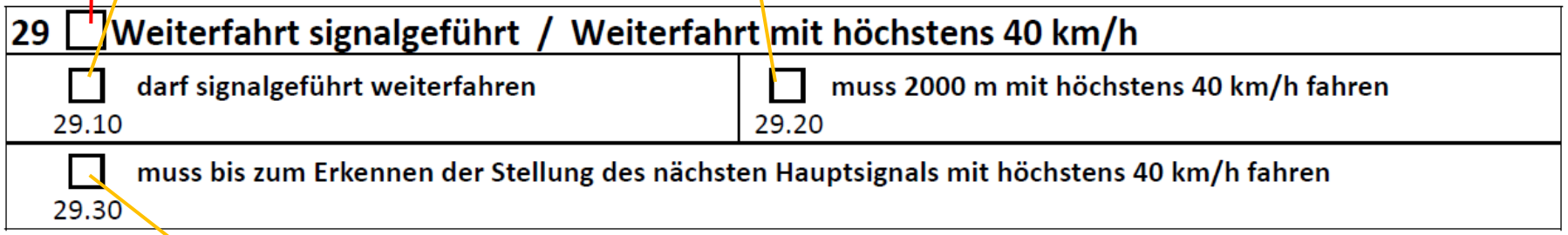
Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„29.10 darf signalgeführt weiterfahren“

Anzukreuzen, wenn Zug nach Anzeigeführung signalgeführt weiterfahren muss.

„29.20 muss 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren“

Anzukreuzen, wenn der Tf zur Beachtung aller Signale am Fahrweg und wegen eventuell rückwärtiger Geschwindigkeitsrestriktionen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren muss.



„29.30 muss bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren“

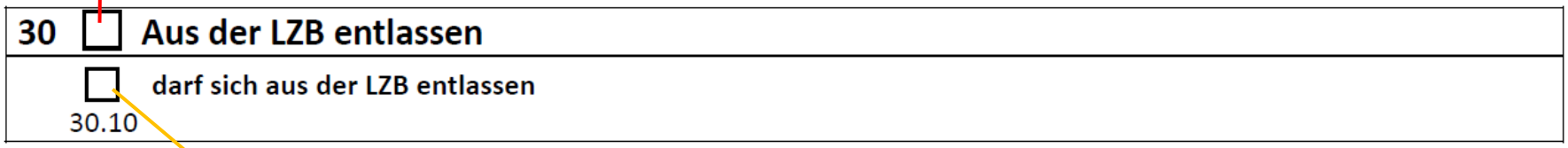
Anzukreuzen, wenn dem Tf bei einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag keine Vorsignalinformationen vorliegen.

Beispiel:

29 ☒ Weiterfahrt signalgeführt / Weiterfahrt mit höchstens 40 km/h	
☒ darf signalgeführt weiterfahren 29.10	☒ muss 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren 29.20
☐ muss bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren 29.30	

Befehl 30

„30 Aus der LZB entlassen“
Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.



„30.10 darf sich aus der LZB entlassen“
Immer anzukreuzen.

Beispiel:

30 ☒ Aus der LZB entlassen
☒ darf sich aus der LZB entlassen 30.10

Befehl 31

„31 Rangieren über Ra 10 oder Einfahrweiche“

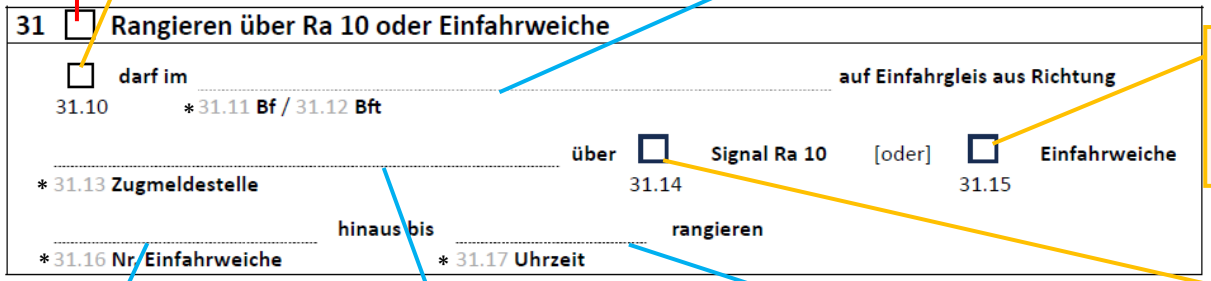
Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„31.10 darf im“

Immer anzukreuzen.

„31.11 Bf / 31.12 Bft“

Name des Bf oder Bft, in dem über das Signal Ra 10 oder die Einfahrweiche hinaus rangiert werden soll.



„31.15 Einfahrweiche“

Anzukreuzen, wenn kein Signal Ra 10 vorhanden ist und über die Einfahrweiche hinaus rangiert werden soll.

„31.13 Zugmeldestelle““

Art und Name der Zugmeldestelle, in deren Richtung rangiert werden soll.

„31.17 Uhrzeit“

* Eintrag der Uhrzeit, bis zu der über
* das Signal Ra 10 oder die Einfahr-
* weiche rangiert werden darf.

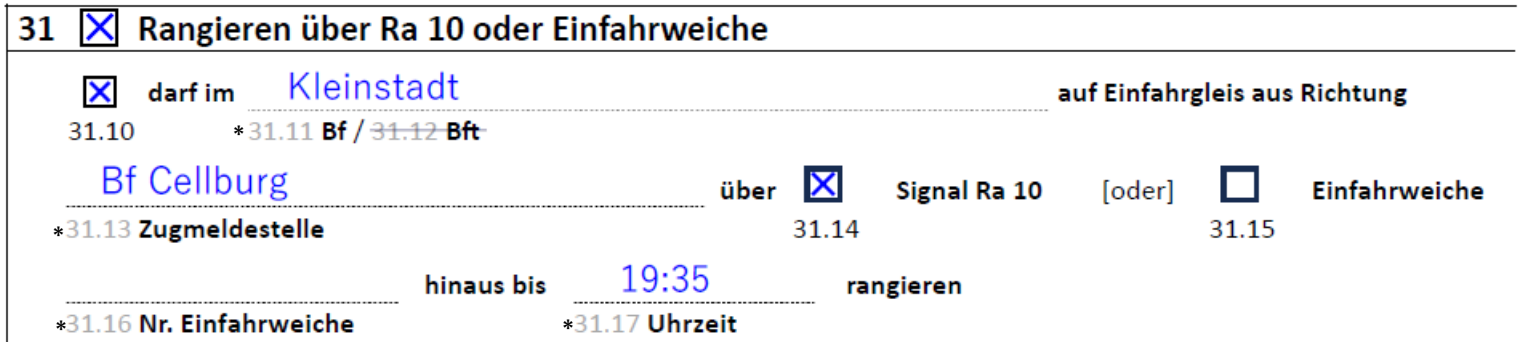
„31.14 Signal Ra 10“

Anzukreuzen, wenn über das Signal Ra 10 hinaus rangiert werden soll.

„31.16 Nr. Einfahrweiche“

Eintrag Nr. der Einfahrweiche, wenn Auftrag 31.15 angekreuzt wurde.

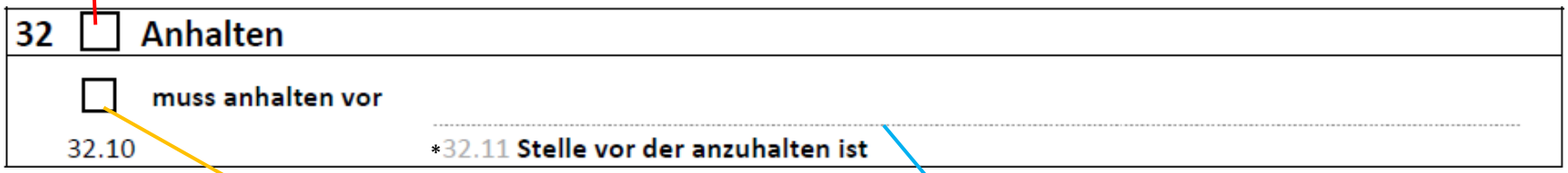
Beispiel:


31 ☒ Rangieren über Ra 10 oder Einfahrweiche
☒ darf im Kleinstadt auf Einfahrgleis aus Richtung
31.10
*31.11 Bf / 31.12 Bft
Bf Cellburg über ☒ Signal Ra 10 [oder] ☐ Einfahrweiche
*31.13 Zugmeldestelle
31.14
31.15
hinaus bis 19:35 rangieren
*31.16 Nr. Einfahrweiche
*31.17 Uhrzeit

Befehl 32

„32 Anhalten“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.



„32.10 muss anhalten vor“

Immer anzukreuzen.

„32.11 Stelle vor der anzuhalten ist“

Einzutragen ist die Stelle vor der anzuhalten ist (z. B. eine Kilometerangabe oder die Verwendung und Bezeichnung eines Signals. Bei Signalen einer Zugmeldestelle auch deren Art und Name (z. B. „Esig F, Bf Kleinstadt“).

Beispiel:

32 ☒ Anhalten	
☒ muss anhalten vor	Esig A, Bf Linksdorf
32.10	*32.11 Stelle vor der anzuhalten ist

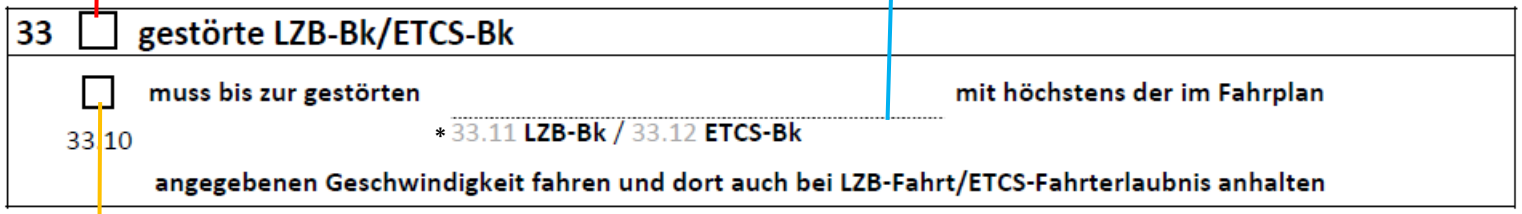
Befehl 33

„33 gestörte LZB-Bk/ETCS-Bk“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„33.11 LZB-Bk / 33.12 ETCS-Bk“

Eintrag der Bezeichnung der LZB-Blockstelle bzw. der ETCS-Blockstelle. Bei Signalen einer Zugmeldestelle auch deren Art und Name (z. B. „A 201, Bf Rechtsheim“).



„33.10 muss bis zur gestörten“

Immer anzukreuzen.

Beispiel:

33 ☒ gestörte LZB-Bk/ETCS-Bk

☒ muss bis zur gestörten A 201, Bf Rechtsheim mit höchstens der im Fahrplan

33.10 *33.11 LZB-Bk / ~~33.12 ETCS-Bk~~

angegebenen Geschwindigkeit fahren und dort auch bei LZB-Fahrt/ETCS-Fahrterlaubnis anhalten

Befehl 34

„34 VMZ einstellen“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.



„34.10 muss VMZ“

Immer anzukreuzen.

„34.11 km/h“

Maximal zulässige Geschwindigkeit des Zuges, die der Tf bei der Zugdateneingabe berücksichtigen muss.

„34.12 Zugmeldestelle“

Art und Name der Zugmeldestelle, ab der die neuen Zugdaten gelten.

„34.13 Zugmeldestelle“

Art und Name der Zugmeldestelle, ab der die bisherigen Zugdaten wieder gelten.

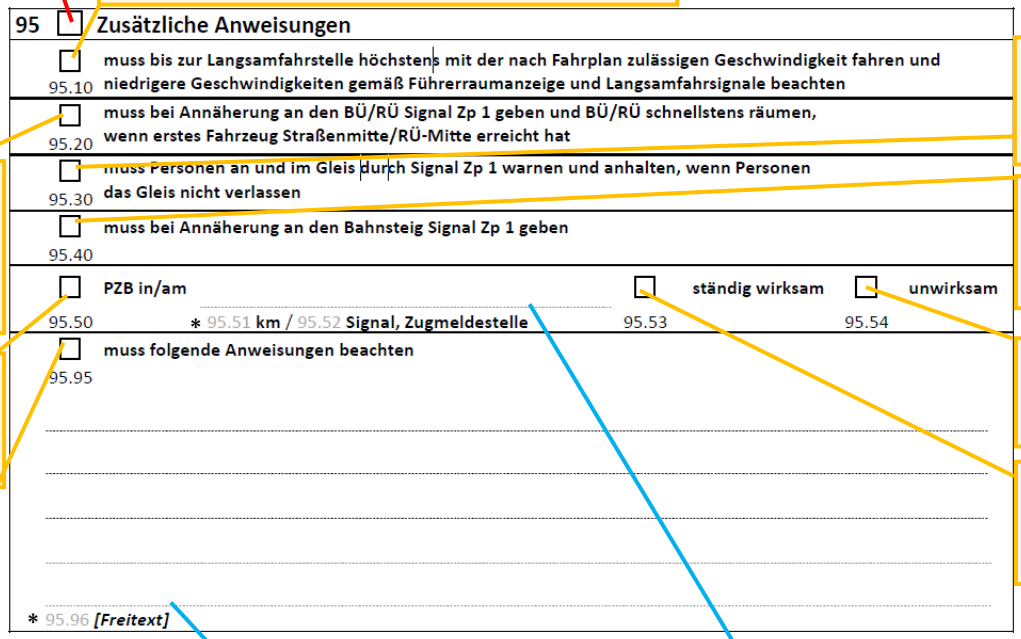
Beispiel:

34 ☒ VMZ einstellen				
☒ muss VMZ	200	von	Bf Adorf	bis Bf Cestadt einstellen
34.10	*34.11 km/h		*34.12 Zugmeldestelle	*34.13 Zugmeldestelle

Befehl 95

„95 Zusätzliche Anweisungen“
Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„95.10 muss bis zur Langsamfahrstelle…“
Anzukreuzen bei anzeigegeführten Zügen.



„95.20 muss bei Annäherung an den BÜ/RÜ Signal Zp1…“
Anzukreuzen.

„95.30 muss Personen an und im Gleis durch Signal Zp1…“
Anzukreuzen.

„95.40 muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp1 …“
Anzukreuzen.

„95.50 PZB in/am“
Anzukreuzen.

„95.54 unwirksam
Anzukreuzen, wenn PZB unwirksam.

„95.53 ständig wirksam
Anzukreuzen, wenn PZB ständig wirksam.

„95.95 muss folgende Anweisungen beachten“
Anzukreuzen, wenn Eintragungen in 95.96 erforderlich sind.

„95.96 [Freitext]“
Eintrag des Auftragstextes.

„95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle“
* Bei Hauptsignalen ist die Verwendung und Bezeichnung des Signals
* einzutragen. Bei Sperrsignalen ist die Bezeichnung des Signals einzu-
* tragen. In allen anderen Fällen ist die kilometrische Lage der PZB-
* Streckeneinrichtung einzutragen. Bei Signalen einer Zugmeldestelle auch deren Art und Name (z. B. „Esig F, Bf Kleinstadt“).

Beispiel:

95 ☒ Zusätzliche Anweisungen

☐ 95.10 muss bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeit fahren und niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale beachten

☐ 95.20 muss bei Annäherung an den BÜ/RÜ Signal Zp 1 geben und BÜ/RÜ schnellstens räumen, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte/RÜ-Mitte erreicht hat

☐ 95.30 muss Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1 warnen und anhalten, wenn Personen das Gleis nicht verlassen

☐ 95.40 muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1 geben

☒ PZB in/am Esig A, Bf Kleinstadt ☒ ständig wirksam ☐ unwirksam

95.50 * ~~95.51 km~~ / 95.52 Signal, Zugmeldestelle 95.53 95.54

☐ 95.95 muss folgende Anweisungen beachten

*95.96 ***[Freitext]***

1 Wortlaute

Beim Diktat eines Befehls müssen folgende feste Wortlaute verwendet werden:

Situationsbeschreibung	Wortlaut	Wortlaut wiederholen
Aufforderung, das Verfahren „Befehlsübermittlung“ vorzubereiten.	„Verfahren Befehlsübermittlung vorbereiten“	Ja
Bestätigung, dass ein Befehl diktiert werden kann.	„Bereit für Verfahren Befehlsübermittlung“	Nein
Befehlsübermittlung ist abgeschlossen.	„Verfahren Befehlsübermittlung beendet“	Ja
Abbrechen eines Befehlsdiktats.	„Verfahren Befehlsübermittlung abbrechen“	Ja
Es wird ein Fehler während des Diktats erkannt und deshalb dazu aufgefordert die Befehlsübermittlung neu zu beginnen.	„Fehler, neues Verfahren Befehlsübermittlung vorbereiten“	Nein
Der Diktierende berichtigt einen Fehler beim Wiederholen.	„Falsch, ich wiederhole …“	Nein
Eine unvollständig empfangene oder nicht verstandene Meldung soll wiederholt werden.	„Bitte wiederholen“	Nein

2 Ablaufschema

Fdl	Tf
Ruft Tf über Zugfunk	Meldet sich mit „Hier ist Zug … [Zugnummer] … [Standort]“
Meldet sich mit „Zug … [Zugnummer], hier ist [Bezeichnung des Arbeitsplatzes]. Verfahren Befehlsübermittlung vorbereiten.“ Fragt ggf. nach, in welcher Zugbeeinflussung der Zug verkehrt.	
	„Ich wiederhole: Verfahren Befehlsübermittlung vorbereiten.“ Teilt ggf. mit, ob der Zug signalgeführt, LZB-geführt oder ETCS-geführt ist. Bei ETCS gibt er zusätzlich an, in welchem ETCS-Level und in welcher ETCS-Betriebsart sich der Zug befindet.
Bestätigt richtige Wiederholung mit „Richtig“.	
Trägt gemeldeten Standort in die Kopfzeile des ersten verwendeten Vordrucks ein	Wenn der Zug hält, meldet sich der Tf mit „Hier ist Zug … [Zugnummer] … [Standort]. Bereit für Verfahren Befehlsübermittlung“.
Gibt an welche Seite des Vordrucks auszufüllen ist „Befehle… [1-9 oder 21-95]“ und diktiert Inhalt: - „[Schiebetriebfahrzeug] Zugnummer … [Zugnummer]“ - „Standort des Zuges … [Standort des Zuges]“ - „Anzahl der Vordrucke ... [Nr. des verwendeten Vordrucks] von ... [Anzahl der verwendeten Vordrucke]“ - „Standort des Anweisenden … [Standort des Anweisenden]“ - „Befehl … [Nummer des Befehls] ankreuzen“ - „Auftrag … [Nummer des Auftrages] ankreuzen“ - „… [Inhalt des Auftrags], - „Eindeutige Kennung … [Eindeutige Kennung]“-	Fertigt Vordruck entsprechend des Diktats aus: - Kreuzt Befehle und Aufträge an - Trägt Inhalte ein - streicht nicht zutreffende Optionen durch
	Leitet die Wiederholung ein mit „Ich wiederhole: … [Inhalt des Diktats]“
Berichtigt ggf. nicht inhaltsgleiche Wiederholung umgehend mit „Falsch, Ich wiederhole: … [Korrigierter Inhalt]“	Berichtigt ggf. falsche Inhalte und fertigt verschriebenen Vordruck neu aus.
	Beginnt die Wiederholung erneut ab der Kopfzeile des ersten verwendeten Vordrucks „Ich wiederhole: … [Inhalt des Diktats]“
Bestätigt richtige Wiederholung mit „Richtig“. Nennt: - „… [Datum], … [Uhrzeit]. Verfahren Befehlsübermittlung beendet“ und trägt seinen Namen in Druckbuchstaben in Feld W ein.	Füllt Felder B und Y aus.
	„Ich wiederhole: Verfahren Befehlsübermittlung beendet“
Bestätigt richtige Wiederholung mit „Richtig“. Befehl ist übermittelt und gültig	Befehl ist übermittelt und gültig.

Befehle 1 - 9

A **Zugnummer** .... C **Standort des Zuges** ....

E **Anzahl der Vordrucke** .... von .... D **Standort des Anweisenden** ....

1 ☐ Vorbeifahrt am EOA / Vorbeifahrt am Signal

☐ **darf vorbeifahren am EOA/Signal** 1.10 .... 1.11.1 **km** / 1.11.2 **Signal, Zugmeldestelle**

und .... 1.12.1 **km** / 1.12.2 **Signal, Zugmeldestelle**

☐ **ist vom Fahren auf Sicht befreit** x.25 — **und** .... 1.13.1 **km** / 1.13.2 **Signal, Zugmeldestelle**

☐ **Zusätzliche Anweisungen** x.95 .... x.96 ***[Freitext]***

2 ☐ Weiterfahren nach TR / Weiterfahren nach Vorbeifahrt

☐ **darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrterlaubnis empfangen wurde** 2.10 — ☐ **ist vom Fahren auf Sicht befreit** x.25

☐ **Zusätzliche Anweisungen** x.95 .... x.96 ***[Freitext]***

3 ☐ Verbleiben im Stillstand

☐ **Verbleiben im Stillstand** 3.10 — ☐ **"Fahrt beenden" durchführen** 3.15 — ☐ **Vorhandene ETCS-Fahrterlaubnis löschen** 3.20

4 ☐ Widerruf eines Befehls

☐ **Befehl** 4.10 .... 4.11 **eindeutige Kennung** **wird widerrufen**

5 ☐ Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung

☐ **Geschwindigkeitsbeschränkung** x.41 .... x.42.1 **km/h** **zwischen/in** .... x.43 **Zugmeldestelle** **und**

.... x.44 **Zugmeldestelle** **von** .... x.47.1 **km** / x.47.2 **Signal** **bis** .... x.48.1 **km** / x.48.2 **Signal**

☐ **Zusätzliche Anweisungen** x.95 .... x.96 ***[Freitext]***

6 ☐ Fahren auf Sicht

☐ **Fahren auf Sicht** [und] 6.40 ☐ **Geschwindigkeitsbeschränkung** x.41 .... x.42.1 **km/h**

zwischen/in .... x.43 **Zugmeldestelle** **und** .... x.44 **Zugmeldestelle**

von .... x.47.1 **km** / x.47.2 **Signal** **bis** .... x.48.1 **km** / x.48.2 **Signal**

☐ **Strecke aus folgendem Grund prüfen** x.90 .... x.91 ***[Freitext]*** **Ergebnis melden an** .... x.92 ***[Freitext]***

☐ **Zusätzliche Anweisungen** x.95 .... x.96 ***[Freitext]***

7 ☐ Starten in SR

☐ **darf in SR starten** 7.10 — ☐ **darf vorbeifahren am EOA** 7.20 .... 7.21 **Signal, Zugmeldestelle**

☐ **ist vom Fahren auf Sicht befreit** x.25

8 ☐ BÜ sichern

☐ **muss halten vor BÜ zwischen/in** 8.50 .... x.43 **Zugmeldestelle** **und**

.... x.44 **Zugmeldestelle** **in** .... 8.51.1 **km** **und** .... 8.52.1 **km** **und** .... 8.53.1 **km**

und .... 8.54.1 **km** **und** .... 8.55.1 **km** **und** .... 8.56.1 **km** **und darf weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist**

9 ☐ Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung

☐ **Eingeschränkte Fahrstromversorgung zwischen/in** 9.40 .... x.43 **Zugmeldestelle** **und**

.... x.44 **Zugmeldestelle** **von** .... x.47.1 **km** / x.47.2 **Signal** **bis** .... x.48.1 **km** / x.48.2 **Signal**

Einschränkung der Fahrstromversorgung signalisiert ☐ **ja** 9.67 [oder] ☐ **nein** 9.68

☐ **Fahren mit gesenktem Stromabnehmer** 9.70 — ☐ **Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter** 9.75

V **Name Triebfahrzeugführer** .... B **Datum** .... Y **Uhrzeit** ....

W **Name Anweisender** .... Z **Eindeutige Kennung** ....

Grund Nr.	Anlass	v in km/h	Grund Nr.	Anlass	v in km/h
10	Gleis kann besetzt sein	FaS	29	Mängel am Oberbau	)*
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis	FaS	30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis)	FaS
12	Fahrzeuge im Gleis	FaS	31	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden etc.)	FaS
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs	FaS	32	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel	FaS
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis	30	33	PZB-Streckeneinrichtung gestört (gilt nicht bei Anzeigeführung)	50
15	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis	20	34	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen	50
16	Kein Durchrutschweg	30	35	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert	5
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit	50	36	Heißläuferortungsanlage / Festbremsortungsanlage gestört	200
18	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren	40	37	Warnung von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich	)*
19	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert	20	38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert	FaS
20	Spurrillen nicht von Eis und Schnee befreit	30	39	Engstelle für Lü-Sendungen	10
21	Reisendenübergang nicht gesichert	5	40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen	)*
22	Bauarbeiten	)*	41	Spitzensignal unvollständig	40
23	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis	FaS	42	Windwarnung	80
24	Zustand nach Bauarbeiten	)*	43	Schwungfahrabschnitt	140
25	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt	FaS			
26	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber La	)*			
27	Beschäftigte im gesperrten Gleis	20 FaS			
28	Verdacht auf Mängel am Oberbau	25 FaS			

FaS = Auftrag zum Fahren auf Sicht —)* = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben

V408.0411V01/408.2411V01

Befehle 21 - 95

A Zugnummer ………… C Standort des Zuges / Standort der Rangierabteilung …………

………… von ………… E Anzahl der Vordrucke

D Standort des Anweisenden …………

21 ☐ Einfahrt / Weiterfahrt

☐ 21.10 darf in/auf der ………… 21.11 Zugmeldestelle ☐ 21.12 einfahren [oder] ☐ 21.13 weiterfahren

22 ☐ Ausfahrt aus dem Bf/Bft

☐ 22.10 darf aus dem ………… 22.11 Bf / 22.12 Bft ausfahren

23 ☐ Fahren auf dem Gegengleis

☐ 23.10 fährt auf dem Gegengleis von ………… 23.11 Zugmeldestelle bis ………… 23.12 Zugmeldestelle

24 ☐ Zurückkehrende Fahrten

☐ 24.11 fährt [oder] ☐ 24.12 schiebt nach von ………… 24.13 Zugmeldestelle in Richtung

………… 24.14 Zugmeldestelle bis ………… 24.15 km / 24.16 Signal und kehrt zurück

☐ 24.20 Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis | ☐ 24.30 Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis

25 ☐ Weiterfahren sowie Ein- und Ausfahren vom Gegengleis

☐ 25.10 darf vom Gegengleis ab ………… 25.11 km auf der ………… 25.12 Abzw / 25.13 Üst weiterfahren

☐ 25.20 darf vom Gegengleis ab ………… 25.21 km auf der ………… 25.22 Abzw / 25.23 Üst weiterfahren

☐ 25.30 darf vom Gegengleis ab ………… 25.31 km in den ………… 25.32 Bf / 25.33 Bft einfahren [und] ☐ 25.34 ausfahren

26 ☐ Halten auf dem Gegengleis

☐ 26.10 muss auf dem Gegengleis halten ☐ 26.11 vor Signal Ne 1 [oder] ☐ 26.12 in Höhe des ………… 26.13 Signal

in ………… 26.14 km des/der ………… 26.15 Zugmeldestelle

27 ☐ LZB abschalten

☐ 27.10 muss die LZB von ………… 27.11 Zugmeldestelle bis ………… 27.12 Zugmeldestelle abschalten

28 ☐ Wechsel ETCS-Level / Wechsel ETCS-Betriebsart

☐ 28.10 muss ETCS-Level ………… 28.11 ETCS-Level wählen | ☐ 28.20 muss ETCS-Betriebsart ………… 28.21 ETCS-Betriebsart wählen

29 ☐ Weiterfahrt signalgeführt / Weiterfahrt mit höchstens 40 km/h

☐ 29.10 darf signalgeführt weiterfahren | ☐ 29.20 muss 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren

☐ 29.30 muss bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren

30 ☐ Aus der LZB entlassen

☐ 30.10 darf sich aus der LZB entlassen

31 ☐ Rangieren über Ra 10 oder Einfahrweiche

☐ 31.10 darf im ………… 31.11 Bf / 31.12 Bft auf Einfahrgleis aus Richtung

………… 31.13 Zugmeldestelle über ☐ 31.14 Signal Ra 10 [oder] ☐ 31.15 Einfahrweiche

………… 31.16 Nr. Einfahrweiche hinaus bis ………… 31.17 Uhrzeit rangieren

32 ☐ Anhalten

☐ 32.10 muss anhalten vor ………… 32.11 Stelle vor der anzuhalten ist

33 ☐ gestörte LZB-Bk/ETCS-Bk

☐ 33.10 muss bis zur gestörten ………… 33.11 LZB-Bk / 33.12 ETCS-Bk mit höchstens der im Fahrplan angegebenen Geschwindigkeit fahren und dort auch bei LZB-Fahrt/ETCS-Fahrterlaubnis anhalten

34 ☐ VMZ einstellen

☐ 34.10 muss VMZ ………… 34.11 km/h von ………… 34.12 Zugmeldestelle bis ………… 34.13 Zugmeldestelle einstellen

95 ☐ Zusätzliche Anweisungen

☐ 95.10 muss bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeit fahren und niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale beachten

☐ 95.20 muss bei Annäherung an den BÜ/RÜ Signal Zp 1 geben und BÜ/RÜ schnellstens räumen, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte/RÜ-Mitte erreicht hat

☐ 95.30 muss Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1 warnen und anhalten, wenn Personen das Gleis nicht verlassen

☐ 95.40 muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1 geben

☐ 95.50 PZB in/am ………… 95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle ☐ 95.53 ständig wirksam ☐ 95.54 unwirksam

☐ 95.95 muss folgende Anweisungen beachten

…………

…………

…………

…………

95.96 *[Freitext]*

V Name Triebfahrzeugführer ………… B Datum ………… Y Uhrzeit …………

W Name Anweisender ………… Z Eindeutige Kennung …………

☐ *

Übermittlungsnachweis für diktierte Befehle mit gleichem Inhalt

für Befehl mit der eindeutigen Kennung: ....

(Abkürzung gemäß Streckenbuch und laufende dreistellige Nummer; wird ergänzt durch Zugnummer in Spalte 1)

Blatt ....

1	2	3	4	5	6	7	8
Zug Nr.	Standort des Zuges	Datum	Uhrzeit	Übermittlung gemeldet an / von Stelle .... (Name, Tätigkeit des Mitarbeiters)	Datum	Uhrzeit	Befehl widerrufen (Eindeutige Kennung des Befehls, mit dem der Befehl widerrufen wurde)

V408.0411V02 Übermittlungsnachweis für diktierte Befehle mit gleichem Inhalt

1 Zweck und Zielgruppe

Zweck:

Die Regelungen gewährleisten eine sichere Durchführung des Bahnbetriebs bei der Erteilung von Aufträgen an Tf mit Befehl. Durch die Vorgaben wird die Handlungssicherheit aller an der digitalen Befehlsübermittlung Beteiligten gestärkt. Dadurch werden vorhandene Risiken im Bahnbetrieb minimiert und bei Einhaltung der Regelungen beherrscht. Des Weiteren wird dadurch die Eintrittswahrscheinlichkeit von gefährlichen Ereignissen im Bahnbetrieb reduziert.

Zielgruppe:

- Fdl

2 Regelung

2.1 Anwendung Digitaler Befehl

- Befehle werden durch den Fdl in seinem Zuständigkeitsbereich mit der Anwendung „Digitaler Befehl“ an den Tf übermittelt.
- Der Fdl darf zur Erstellung einer Befehlsnachricht Muster verwenden sowie bereits versendete Befehlsnachrichten als Muster verwenden.
- Befehle innerhalb einer Befehlsnachricht sind durch den Fdl in der durch den Tf abzuarbeitenden Reihenfolge zu erteilen.

2.2 Bezeichnung von Befehlen, Aufträgen, Optionen und Textfeldern

Befehle, Aufträge, Optionen und Textfelder werden i. d. R. wie im Vordruck 408.0411V01/408.2411V01 bezeichnet. Bezeichnungen von Aufträgen, Optionen und Textfeldern denen ein „x“ vorangestellt ist, werden durch die Nummer des Befehls ersetzt, mit denen sie erteilt werden.

Beispiel: Erteilt der Fdl dem Tf einen Befehl 1 mit Auftrag „x.25“, dann wird dieser in der Anwendung „Digitaler Befehl“ als Auftrag „1.25“ bezeichnet.

2.3 Rückfallebene

- Wenn die Anwendung nicht genutzt werden kann, (z. B. bei einer Fehlfunktion) ist Ril 408.0411 anzuwenden.
- Wenn eine Meldung des Tf im Sinne von Absatz 2.4 eingeht, ist Ril 408.0411 anzuwenden. Noch gültige Befehlsnachrichten sind gem. Absatz 2.7 zu widerrufen. Noch nicht gültige Befehlsnachrichten sind zu löschen.

2.4 Eindeutige Kennung

Für die Befehlsnachricht wird eine eindeutige Kennung systemseitig erzeugt und vergeben. Diese basiert auf der Abkürzung des bei der Anmeldung ausgewählten

Arbeitsplatzes, einer fortlaufenden vierstelligen Nummer und der Zugnummer, z. B. YKL-1478-47113.

Die Abkürzung des Arbeitsplatzes ist im Streckenbuch EIU vorgegeben.

2.5 Übermitteln

Übermittlungsarten

Der Fdl darf andere Fdl beauftragen, die Befehle 5, 6, 8, 9 oder Befehl 95 mit Aufträgen 95.10 oder 95.95 zu übermitteln.

Strecken mit mehreren Zugbeeinflussungen

Auf Strecken mit mehreren Zugbeeinflussungen muss sich der Fdl vor der Befehlsübermittlung vom Tf mitteilen lassen, in welcher Zugbeeinflussung der Zug verkehrt, wenn diese für den Inhalt des Befehls relevant ist.

Ort des Versendens der Befehlsnachricht

In der Regel sind Befehle zu versenden, wenn sich der betroffene Zug in dem vorgelagerten Zugfolgeabschnitt bzw. Gleisabschnitt von der ab die Befehlsnachricht gilt (z. B. vor einem Hauptsignal), befindet.

Der Fdl darf den Versand abweichend durchführen, wenn der Zug sich im vorgelagerten Zugfolge- bzw. Gleisabschnitt vor folgenden Örtlichkeiten befindet:

Befehl/Auftrag	Ort der Übermittlung	Besonderheiten
1, 23, 24	Darf auch am rückliegenden Hauptsignal erteilt werden	- Regeln für Hauptsignale gelten auch für virtuelle Blockstellen oder Signal Ne14. - Wenn ein Befehl an einem Hauptsignal übermittelt werden darf, gilt diese auch, wenn der Zug am letzten gewöhnlichen Halteplatz vor diesem Signal hält
1	Darf zur Vorbeifahrt am Zsig, Asig oder Sperrsig auch in Höhe des Esig erteilt werden	
22	Darf auch am Esig, in Höhe des Esig oder am Zsig erteilt werden	
23, 24	Darf auch in Höhe des Esig erteilt werden	
5, 6, 8, 9, 95.10, 95.95	Soll beim letzten Planmäßigen Halt erteilt werden, wenn nichts anderes vorgeschrieben ist	
	Darf auch an einem Hauptsignal vor der Stelle erteilt werden, von der ab er gilt, wenn die Übermittlung beim letzten planmäßigen Halt nicht möglich oder unzweckmäßig ist	

Bedingungen zum Versenden

Der Fdl darf Befehle erst versenden, wenn alle betrieblichen Maßnahmen zur Durchführung der Zugfahrt getroffen sind und der Tf den betroffenen Zug vorbereitet gemeldet hat.

Abruf der Befehlsnachricht

Für den Abruf der Befehlsnachricht wird ein Zugriffscode benötigt. Der Zugriffscode wird in der Regel automatisch per SMS an das GSM-R Zugfunk-Fahrzeuggerät gesendet. Im Falle einer gestörten Zustellung des Zugriffscodes, ist der Zugriffscode fernmündlich zu übermitteln.

Abgleich Standort und Zugbeeinflussung

Der Fdl muss die Befehlsnachricht für den Tf zur Einsicht freigeben, wenn:

a) es sich um die korrekte Zugnummer handelt,

b) der eingegebene Standort mit seinen Anzeigen im Stellwerk übereinstimmt

c) die angegebene Zugbeeinflussung mit der Befehlsnachricht übereinstimmt

Trifft dies nicht zu, muss der Fdl sich mit dem Tf in Verbindung setzen und die Kriterien a) bis c) abgleichen. Nach einem erfolgreichen Abgleich darf der Fdl die vom Tf übermittelten Daten aktualisieren und an den Tf zur Prüfung übergeben. Ist der Abgleich nicht erfolgreich, ist die Befehlsnachricht zu löschen und betriebliche Maßnahmen sind erneut zu prüfen.

Gültigkeit der Befehlsnachricht

Eine Befehlsnachricht wird erst nach Quittierung durch den Tf gültig. Die Quittierung durch den Tf darf nur bei Halt des Zuges erfolgen. Im Falle einer ausbleibenden Quittierung hat sich der Fdl mit dem Tf in Verbindung zu setzen.

Abweisung durch Tf

Wird eine Befehlsnachricht durch den Tf abgewiesen, muss sich der Fdl mit dem betroffenen Tf in Verbindung setzen.

Weiterfahrt bei ETCS-Halt

Die Weiterfahrt mit Befehl bei ETCS-Halt an einer ETCS-Blockstelle ist erlaubt, wenn der Tf bestätigt hat, dass der Zug in ETCS-Level 1 oder 2 ist oder in ETCS-Betriebsart IS weiterfahren muss.

Weiterfahrt bei LZB-Halt

Die Weiterfahrt mit Befehl bei LZB-Halt an einer LZB-Blockstelle ist erlaubt, wenn der Tf bestätigt hat, dass der Zug LZB geführt ist.

2.6 Besondere Bestimmungen für Befehle

Befehl	Situation	Bestimmungen
1, 2 oder 7	Befehle 1, 2 oder 7 (mit Auftrag 7.20) erteilen	Nur erlaubt, wenn dem Fdl Signale oder die virtuellen Blockstellen zugeteilt sind.
1	Vorbeifahrt an mehreren Signalen oder virtuellen Blockstellen	Müssen in der im Befehl genannten Reihenfolge unmittelbar aufeinander folgen. Folgende Ausnahmen sind zulässig: - Zwischen zwei EOA dürfen Sperrsignale liegen, für die kein Befehl erforderlich ist. - Zwischen zwei durch Signal Ne14 gekennzeichneten virtuellen Blockstellen dürfen im Befehl nicht genannte virtuelle Blockstellen liegen, die durch Blockkennzeichen gekennzeichnet sind.
6	Befehl 6 mit Grund Nr. 10 ersetzen	Darf durch Signal Zs 7 ersetzt werden oder einem daraus von der LZB oder von ETCS abgeleiteten Auftrag, soweit der Auftrag, auf Sicht zu fahren, nur bis zum nächsten Hauptsignal, Signal Ne 14 oder bis zur nächsten virtuellen Blockstelle erforderlich ist und es im Einzelfall nicht verboten ist.
25 und 26	Befehle für mehrere Zugmeldestellen erteilen	Erlaubt, wenn die Zugmeldestellen unmittelbar aufeinander erfolgen.
34	Tunnel auf Schnellfahrstrecken	Neben den Anwendungsfällen der Fahrdienstvorschrift kann die BZ gemäß Ril 420 für Tunnel auf Schnellfahrstrecken Befehl 34 und die einzutragende Geschwindigkeit anordnen.

2.7 Übermittlungsbestätigung

Bestätigung

Wird ein Fdl mit der Übermittlung eines Befehls beauftragt, muss er diese dem beauftragenden Fdl anhand der eindeutigen Kennung bestätigen.

Ausbleiben der Bestätigung

Bleibt die Bestätigung für die Übermittlung eines Befehls aus, muss der Fdl den Zug anhalten.

Nachweis

Die Übermittlungsbestätigung muss im Fernsprechbuch nachgewiesen werden. Der Fdl darf den Nachweis auch im Vordruck 408.0411V02 oder im Zugmeldebuch führen.

2.8 Befehl widerrufen

Befehl	Widerrufen durch	Besonderheiten
Alle	Befehl 4	Wenn mehrere Befehle in einer Befehlsnachricht erteilt wurden, müssen alle Befehle widerrufen werden.
3	Befehle 1, 2 oder 7	Kein Befehl 4 erforderlich. Wurde Befehl 3 als Befehlsnachricht übermittelt, ist zusätzlich Befehl 95 mit Auftrag 95.95 mit folgendem Wortlaut zu erteilen: „Befehl mit … [Eindeutige Kennung der widerrufenen Befehlsnachricht] ist als manuell widerrufen zu markieren.“

- Wird ein Befehl 3 mit Befehl 1, 2 oder 7 widerrufen, so ist der widerrufene Befehl in der Anwendung manuell als widerrufen zu markieren.
- Kann die Befehlsnachricht nicht digital widerrufen werden, ist diese durch den Fdl über den Vordruck 408.0411V01 gem. Ril 408.0411 zu widerrufen. Die widerrufene Befehlsnachricht ist durch den Fdl in der Anwendung als manuell widerrufen zu kennzeichnen.

3 Örtliche Regeln im Streckenbuch

- Absatz 2.4 unter „Eindeutige Kennung“: Arbeitsplatzbezeichnung
- Absatz 2.5 unter „Ort des Versendens der Befehlsnachricht“: Abweichende Orte der Befehlsübermittlung zulassen
- Absatz 2.6 unter „Besondere Bestimmungen für Befehle“: Befehl 1 für die Vorbeifahrt an mehreren Hauptsignalen oder mehreren virtuellen Blockstellen

4 Wortlaute

Keine.

5 Merkhinweise und Sperren

Keine.

6 Dokumentation

Nachweis der Übermittlungsbestätigung nach Absatz 2.6

Die Übermittlungsbestätigung muss im Fernsprechbuch nachgewiesen werden. Der Fdl darf den Nachweis auch im Vordruck 408.0411V02 oder im Zugmeldebuch führen.

❑

1 Regeln für Fdl von Zugmeldestellen

(1) Allgemein gilt: **Grundsatz**

a) Bevor der Fdl einer Zugmeldestelle eine Zugfahrt zulässt, muss er im Streckenbuch oder in einer Betra genannte Blockstellen und Schrankenwärter benachrichtigen.

b) Wenn ein Bahnübergangsposten dem Fdl einer Zugmeldestelle mitgeteilt hat, dass er einen Bahnübergang sichert, gilt Folgendes:

- Der Fdl muss den Bahnübergangsposten vor Zulassung einer Zugfahrt benachrichtigen. Im Streckenbuch oder in einer Betra können zusätzliche Regeln gegeben sein.

* - Wenn im Fahrplan des Zuges eine verkehrliche Abfahrtszeit angegeben
* ist, darf der Fdl die Zugfahrt erst nach Erreichen der betrieblichen Ab-
* fahrtszeit zulassen.

(2) Im Streckenbuch oder in einer Betra kann geregelt sein, dass Anrufschranken während längerer festgelegter Zugpausen offen gelassen werden dürfen. **Anrufschranken in Zugpausen offen lassen**

(3) Der Fdl muss Bahnübergangsposten von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle benachrichtigen. **Benachrichtigungsabschnitt und Bedingungen bei Bahnübergangsposten,**

* - Solange er Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen muss, darf an den betroffenen Signalen Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Sperre muss er nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

- Er muss dem Bahnübergangsposten mitteilen, wie er ihn benachrichtigt und ihn über bereits unterwegs befindliche Züge unterrichten.

- Solange er Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen muss, muss er Merkhinweis „BUE“ nach Ril 408.0402 Nr. 3 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. **Merkhinweis, Sperre**

(4) Für das Benachrichtigen durch den Fdl gilt Folgendes:

a) Der Fdl muss überwachen, dass sich Mitarbeiter meldepflichtiger Stellen und Bahnübergangsposten melden. **Melden**

b) Werden Bahnübergangsposten im Bahnhof oder innerhalb einer Abzweigstelle benachrichtigt, erteilt der Fdl dem Bahnübergangsposten einen Sicherungsauftrag mit folgendem Wortlaut: **Benachrichtigen innerhalb von Bahnhöfen und Abzweigstellen**

„Bahnübergang … (km oder Bezeichnung des Bahnübergangs) für Zug … (Nummer) von … (Name der Zugmeldestelle) nach … (Name der Zugmeldestelle) sichern.“ **Wortlaut des Sicherungsauftrags**

c) Er muss überwachen, dass Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten, wo dies im Streckenbuch oder in einer Betra vorgeschrieben ist, bestätigen, dass der Bahnübergang gesichert ist. **Bestätigen, dass Bahnübergang gesichert ist**

Rücknahme des Sicherungsauftrags, Wortlaut

d) Soll der Sicherungsauftrag bei der Benachrichtigung des Bahnübergangspostens zurückgenommen werden, verwendet der Fdl folgenden Wortlaut:

„Sicherungsauftrag für Bahnübergang … (km oder Bezeichnung des Bahnübergangs) für Zug … (Nummer) von … (Name der Zugmeldestelle) nach … (Name der Zugmeldestelle) wird zurückgenommen."

Merkhinweis, Sperren

e) Solange der Fdl Bahnübergangsposten im Bahnhof oder innerhalb einer Abzweigstelle benachrichtigt,

1. darf an den betroffenen Signalen Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Sperren muss er nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen und *

2. muss er Merkhinweis „BUE" nach Ril 408.0402 Nr. 3 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben.

Verbinden mit anderen Mitteilungen

(5) Wenn der Fdl Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten nicht einzeln benachrichtigt, darf er eine Benachrichtigung nicht mit einer Benachrichtigung für einen anderen Zug oder einer Mitteilung verbinden.

Benachrichtigen freie Strecke, Einleitung

(6) Werden Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten auf der freien Strecke benachrichtigt, leitet der Fdl jede Benachrichtigung ein mit „Zugmeldung".

(7) Für die Einzelbenachrichtigung durch den Fdl gilt Folgendes:

a) Wenn der Fdl nicht durch Abmelden benachrichtigt, muss er für die Benachrichtigung folgenden Wortlaut verwenden:

„Zug … (Nummer) von … (Name der Zugmeldestelle) nach … (Name der Zugmeldestelle) voraussichtlich ab … (Minute der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit)."

b) Soll die Einzelbenachrichtigung des Bahnübergangspostens zurückgenommen werden, verwendet der Fdl folgenden Wortlaut:

„Benachrichtigung für Zug … (Nummer) von … (Name der Zugmeldestelle) nach … (Name der Zugmeldestelle) voraussichtlich ab … (Minute der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit) wird zurückgenommen."

Voraussichtliche Ab- oder Durchfahrtszeit

(8) Der Fdl muss Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten bis zu fünf Minuten vorher mit der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit der Zugfahrt benachrichtigen. Im Streckenbuch oder in einer Betra kann für den Zeitpunkt der Benachrichtigung eine Mindestzeit bestimmt sein.

Zulässige Geschwindigkeit

(9) Bei der Benachrichtigung von Bahnübergangsposten muss der Fdl die im Fahrplan angegebene zulässige Geschwindigkeit des Zuges mitteilen, wenn dies im Streckenbuch oder einer Betra bestimmt ist.

Berichtigung, Rücknahme der Benachrichtigung

(10) Weicht die tatsächliche Ab- oder Durchfahrtszeit um zwei Minuten oder mehr von der gemeldeten Zeit ab, muss der Fdl die Benachrichtigung möglichst frühzeitig berichtigen.

Der Fdl leitet die Berichtigung abweichend von Absatz 6 ein mit:

Wortlaut, Einleitung

„Berichtigte Zugmeldung".

Wenn ein Zug zunächst nicht abfährt und er deshalb die Benachrichtigung zurücknimmt, muss er folgenden Wortlaut verwenden:

Rücknahme Abmeldung, Wortlaut

„Berichtigte Zugmeldung, Abmeldung für Zug … (Nummer) wird zurückgenommen".

Benachbarte Zugmeldestelle kann nicht benachrichtigt werden

(11) Wenn ein Fdl den Fdl der benachbarten Zugmeldestelle nicht benachrichtigen kann, muss der Fdl der rufenden Zugmeldestelle dem Tf Befehl 8 erteilen, wenn der Fdl der benachbarten Zugmeldestelle Schranken bedient, die auf die Benachrichtigung hin geschlossen werden müssen (Streckenbuch zu Absatz (1)).

Blockstelle kann nicht benachrichtigt werden

(12) Wenn ein Fdl den Fdl einer Blockstelle, die nicht Bahnhof oder Abzweigstelle ist, nicht benachrichtigen kann, darf er die Zugfahrt zulassen; er soll möglichst den Tf mündlich verständigen; ist der Fdl der Blockstelle zugleich Schrankenwärter (Streckenbuch zu Absatz (1)), muss der Fdl der rufenden Zugmeldestelle dem Tf Befehl 8 erteilen.

Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten kann nicht benachrichtigt werden oder Bestätigung bleibt aus

(13) Wenn ein Fdl einen Schrankenwärter oder einen Bahnübergangsposten nicht benachrichtigen kann oder wenn ein Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten, wo dies vorgeschrieben ist, nicht bestätigen kann, dass der Bahnübergang gesichert ist, muss der Fdl dem Tf Befehl 8 erteilen.

Für Bahnübergänge, vor denen ein Orientierungszeichen „PZB BÜ“ aufgestellt ist, muss der Fdl den Tf zusätzlich zum Befehl 8 durch Befehl 5 mit Grund Nr. 33 anweisen, in dem Zugfolgeabschnitt vom rückliegenden Hauptsignal bis zu dem betroffenen Bahnübergang mit höchstens 50 km/h zu fahren. Der Fdl muss dem Tf durch Befehl 95 mit den Aufträgen 95.50 und 95.53 die ständig wirksame PZB-Streckeneinrichtung mitteilen.

Die vorgenannten Befehle sind nicht erforderlich, wenn ein Schrankenwärter, dessen Schranken bei nicht besetztem Posten in geschlossener Stellung verschlossen sind (Streckenbuch), sich nicht zur Arbeit meldet. Der Fdl muss den Schrankenwärter dann bei seiner Meldung zur Arbeit nachträglich benachrichtigen.

Anrufschrankenwärter meldet Ende der Offenhaltung nicht

(14) Hat ein Anrufschrankenwärter, dessen Schranken, während einer Zugpause offen gelassen werden dürfen, am Ende der Zugpause nicht gemeldet, dass die Schranken geschlossen sind, muss der Fdl dem Tf Befehl 8 erteilen.

Zum Wiederholen verpflichtete Stelle meldet sich nicht

(15) Wenn sich die zum Wiederholen verpflichtete Stelle (Streckenbuch zu Absatz (1)) nicht meldet, muss der Fdl, wenn weitere Gesprächsteilnehmer vorhanden sind, den Mitarbeiter der letzten in Fahrtrichtung des Zuges gelegenen Betriebsstelle auffordern, die Benachrichtigung zu wiederholen.

(16) Wenn ein Fdl nicht durch Abmelden benachrichtigt, muss er Benachrichtigungen in der Unterlage nachweisen, die im Streckenbuch genannt ist. Bei Bahnübergangsposten muss er Vorgänge nach Abschnitt 1 Absätze (1) und (4), jede Benachrichtigung des Bahnübergangspostens sowie Besonderheiten nach Abschnitt 1 Absatz (10) nach folgendem Muster nachweisen:

Muster

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag	Regelgleis von →				Regelgleis nach →				
15.12.	← Gegengleis nach				← Gegengleis von				
	.....Adorf.....				..... Cestadt.....				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		
4756		15 34		15 40		15 41			15.45 von BÜP:BÜ in km
									57,778 wird durch BÜP ges
4758		15 47		15 53		15 54			BÜP 120 km/h
4760		16 05		16 12		16 12			BÜP 120 km/h
									16.20 von BÜP: BÜ in km
									57,778 wird nicht mehr
									durch BÜP ges

2 Regeln für zu benachrichtigende Stellen

Melden als Fdl einer Blockstelle, Wiederholen

(1) Der Fdl einer Blockstelle, die nicht Bahnhof oder Abzweigstelle ist, muss sich bei einer Benachrichtigung melden, wenn er einzeln benachrichtigt wird oder es im Streckenbuch oder in einer Betra vorgeschrieben ist. Er muss sich mit der Bezeichnung seiner Stelle melden, z. B. „Blockstelle Heide“. Zu benachrichtigende Stellen melden sich möglichst in der Reihenfolge der Betriebsstellen, wenn in einem Gespräch mehrere Mitarbeiter gleichzeitig benachrichtigt werden. Im Streckenbuch oder in einer Betra kann eine andere als die fernmündliche Meldung vorgeschrieben sein. Der Fdl muss die Benachrichtigung wiederholen, wenn er einzeln benachrichtigt wird, wenn es im Streckenbuch oder in einer Betra vorgeschrieben ist oder der Fdl hierzu auffordert.

Streckenfahrplan

* (2) Auf Blockstellen sind Angaben zu Regelzügen in einem Streckenfahrplan (z. B. Muster nach Ril 408.1421V01) dargestellt.

❑

1 Allgemeines

(1) Der Fdl muss Arbeitsstellen auf der freien Strecke auf Antrag über Zugfahrten in nicht gesperrten Gleisen benachrichtigen. **Grundsatz**

(2) Zuständig ist der Fdl der Zugmeldestelle, der die Zugfahrten in Richtung Arbeitsstelle zulässt. Wenn sich die Arbeitsstelle jedoch bei ESTW-Zentralblock hinter einem selbsttätigen Blocksignal befindet, das zu einem Elektronischen Stellwerk gehört, ist der Fdl zuständig, dem das selbsttätige Blocksignal zugeteilt ist. **Zuständigkeit**

(3) Im Streckenbuch oder in einer Betra **Zulässige Zugfolgeabschnitte**

a) sind die Zugmeldestellen bzw. bei ESTW-Zentralblock die selbsttätigen Blocksignale genannt, hinter denen das Benachrichtigen von Arbeitsstellen zulässig ist,

b) ist angegeben, ob das Benachrichtigen auch für Fahrten im Gegengleis zulässig ist. **Befahren des Gegengleises**

2 Voraussetzungen

(1) Ein Antragsteller an der Arbeitsstelle beantragt das Benachrichtigen beim zuständigen Fdl. **Antrag**

(2) Der Antragsteller an der Arbeitsstelle teilt dem Fdl mit, **Lage, Gleise und Fahrtrichtung, Beginn, Ende**

- in welchem Gleis und in welchem Kilometer sich die Arbeitsstelle befindet,
- für welche Gleise und für welche Fahrtrichtung eine Benachrichtigung erforderlich ist,
- bei einem Elektronischen Stellwerk mit ESTW-Zentralblock zusätzlich die Bezeichnung des selbsttätigen Blocksignals, der Ausfahrsignale oder Blocksignale der Abzweigstelle, hinter denen das Benachrichtigen erforderlich ist,
- wann die Arbeiten beginnen und voraussichtlich enden.

Beispiel für die Mitteilung von Gleisen und Fahrtrichtung bei einem Fdl, der für die Zugmeldestellen Astadt und Beheim zuständig ist: „Benachrichtigung erforderlich für Regelgleis Astadt - Beheim und Gegengleis Beheim - Astadt.“

(3) Zwischen Fdl und dem Meldeposten an der Arbeitsstelle muss eine zweiseitig gerichtete Einzelverbindung bestehen. **Einzelverbindung**

Der Meldeposten an der Arbeitsstelle vereinbart mit dem Fdl die Art der Sprechverbindung und das Rufzeichen, die Rufnummer bzw. den Funkkanal der Arbeitsstelle.

(4) Der Fdl darf höchstens eine Arbeitsstelle in zwei Gleisen bzw. zwei Fahrtrichtungen oder zwei Arbeitsstellen in je einem Gleis und in je einer Fahrtrichtung benachrichtigen. Sind zwei Arbeitsstellen zu benachrichtigen, muss der Fdl diesen ihre Bezeichnung mitteilen (z. B. „Arbeitsstelle 1“, „Arbeitsstelle 2“). **Höchstzahl der zu benachrichtigenden Arbeitsstellen**

(5) Es darf keine außergewöhnliche Arbeitsbelastung nach Abschnitt 4 Absatz (2) vorliegen. **Außergewöhnliche Arbeitsbelastung**

Merkhinweis, Sperre

(6) Solange der Fdl Arbeitsstellen über Zugfahrten benachrichtigen muss, muss er

- bei derjenigen Zugmeldestelle, die Zugfahrten auf dem Regel- oder Gegengleis in Richtung Arbeitsstelle zulässt,
- als Fdl, dem das selbsttätige Blocksignal zugeteilt ist - wenn sich die Arbeitsstelle bei ESTW-Zentralblock hinter einem selbsttätigen Blocksignal, das zu einem Elektronischen Stellwerk gehört -,

Merkhinweis „ARB“ nach Ril 408.0402 Nr. 4 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 10 anbringen bzw. eingeben.

Selbststellbetrieb

(7) Bei Relaisstellwerken darf Selbststellbetrieb an den betroffenen Signalen nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Sperre muss der Fdl nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen. Bei Elektronischen Stellwerken darf Selbststellbetrieb an den betroffenen Signalen nicht eingeschaltet sein, wenn sich die Arbeitsstelle im Zugfolgeabschnitt hinter einem Ausfahrsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle befindet. *

Räumung der Gleise

(8) Fahrzeuge müssen Gleise, für die das Benachrichtigen beantragt wurde, vor Beginn der Arbeiten bis zur nächsten Zugmeldestelle verlassen haben.

Zustimmung

(9) Wenn die o. g. Voraussetzungen erfüllt sind, darf der Fdl dem Beginn der Arbeiten zustimmen.

3 Benachrichtigung

Art und Zeitpunkt

(1) Bis zu fünf Minuten, bevor der Fdl eine Zugfahrt am rückgelegenen

- Ausfahrsignal,
- Blocksignal einer Abzweigstelle oder
- selbsttätigen Blocksignal - nur bei ESTW-Zentralblock in Elektronischen Stellwerken -

zulässt, muss er die Arbeitsstellen einzeln benachrichtigen.

Wortlaut

(2) Der Fdl muss den Meldeposten mit folgendem Wortlaut benachrichtigen:

„Zug (Nummer) von (Name der letzten Zugmeldestelle vor der Arbeitsstelle) nach (Name der ersten Zugmeldestelle hinter der Arbeitsstelle)“.

Bei einer Zugfahrt auf dem Gegengleis muss der Fdl den o. g. Wortlaut mit „auf dem Gegengleis“ ergänzen.

Beispiel: „Zug 4809 von Beheim nach Astadt auf dem Gegengleis.“

Meldeposten

(3) An der Arbeitsstelle nimmt ein Meldeposten die Benachrichtigung entgegen.

4 Besonderheiten

Benachrichtigung nicht möglich

(1) Wenn der Fdl den Meldeposten nicht benachrichtigen kann, muss er die Tf durch Befehl 6 mit Grund Nr. 25 anweisen, in der Arbeitsstelle auf Sicht zu fahren.

Außergewöhnliche Arbeitsbelastung

(2) Der Fdl darf es ablehnen, Arbeitsstellen zu benachrichtigen, wenn er außergewöhnlich belastet ist, z.B. infolge einer Störung oder Unregelmäßigkeit. Wenn die außergewöhnliche Arbeitsbelastung erst auftritt, nachdem der Fdl mit dem Benachrichtigen begonnen hat, muss er der Arbeitsstelle mitteilen, dass er das Benachrichtigen beendet.

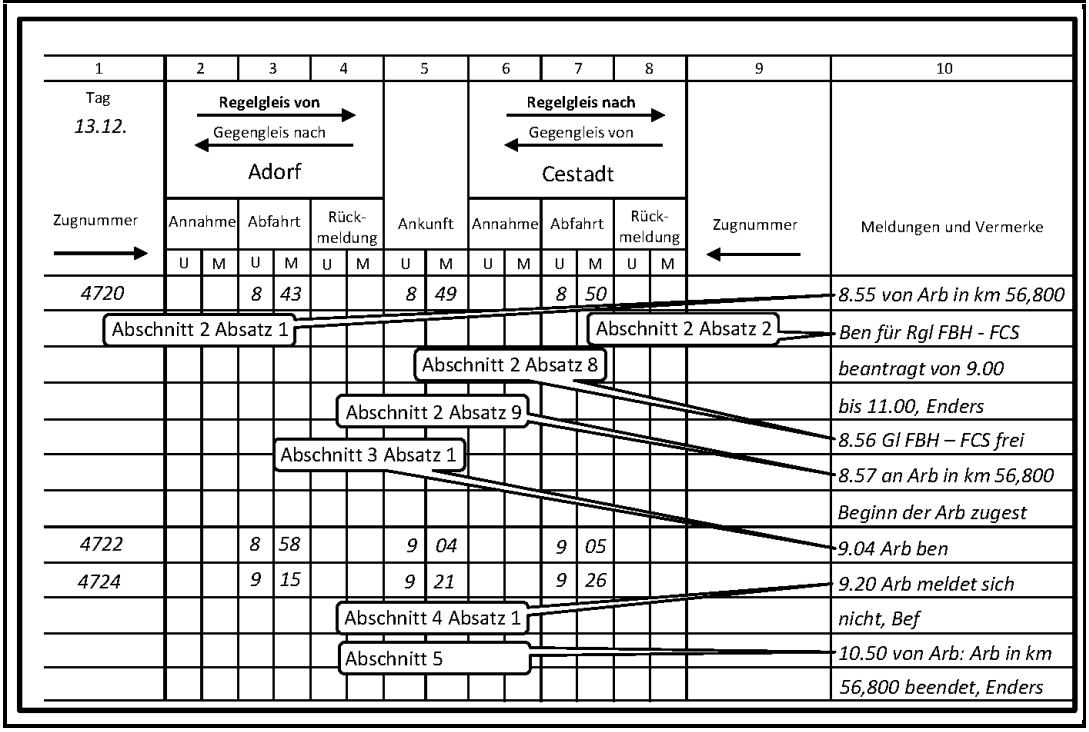
5 Ende der Benachrichtigung

Der Meldeposten an der Arbeitsstelle teilt dem Fdl mit, wenn die Benachrichtigung über Zugfahrten nicht mehr erforderlich ist.

6 Nachweis

Vorgänge nach Abschnitt 2 Absätze (1), (2), (4), (8) und (9), Abschnitt 3 Absatz (1), Abschnitt 4 und Abschnitt 5 muss der Fdl nachweisen.

Muster



1 Züge des Gelegenheitsverkehrs

(1) Der Fdl darf verkehren lassen:

a) Sperrfahrten,

b) unvorhergesehene Fahrten (Streckenbuch),

c) dringliche Hilfszüge,

Der Fdl muss beim Tf die im Zug verfügbare Bremsstellung erfragen.

Angaben und zu benachrichtigende Stellen

(2) Der Fdl muss folgende Angaben bekanntgeben und folgende Stellen benachrichtigen:

a) Der Fdl muss dem Tf und den Fahrdienstleitern des Zuganfangsbahnhofs, des Zugendbahnhofs und der Bahnhöfe, auf denen Triebfahrzeuge gewechselt werden, folgende Fahrplanangaben bekannt geben:

- die Zugnummer, die Bezeichnung „Sperrfahrt Kl“ bei Kleinwagenfahrten, Zuggattung, zulässige Geschwindigkeit, Verkehrstage, Zuganfangs-
* bahnhof, Zugendbahnhof, Ankunfts- und Abfahrtszeiten, Besonderheiten,
- die Traktionsart, wenn ein Brennkrafttriebfahrzeug auf Strecken mit elektrischem Betrieb eingesetzt wird, bei Verwenden des Ersatzfahrplans oder wenn ein Reisezug in zwei Teilen gefahren wird.

b) Der Fdl muss dem Tf Mindestbremshundertstel, Bremsstellung und Spalten 1 bis 5 des Buchfahrplans bekannt geben.

c) Der Fdl muss folgende Angaben durch Eintrag im Auftrag 95.95 des Befehls 95 bekannt geben:

- Nummer des Buchfahrplans, nach dem der Zug fahren soll,
- Nummer der Seite im Buchfahrplan, auf der die Betriebsstelle genannt ist, ab der der Zug nach dem Fahrplan fahren soll,
- Nummer der Spalte oder Linie des Fahrplans, nach der der Zug fahren soll oder die Nummer des Zuges, dessen Fahrplan für den Zug gilt,
* - Ankunfts- und Abfahrtszeiten, wenn es keine Triebfahrzeugfahrten sind,
- Beginn und Ende der Stellen, zwischen denen die Fahrplanangaben gelten, sowie Betriebsstellen mit planmäßigen Halten,
- Besonderheiten,
- Zulässige Geschwindigkeit,
- Bremsstellung.

d) Der Fdl des Zuganfangsbahnhofs oder eines Anschlussbahnhofs muss den nächsten Anschlussbahnhof und die dazwischen gelegenen Bahnhöfe unterrichten.

Wenn der Tf den Ersatzfahrplan verwenden soll, muss der Fdl ihm Heft und Seite des Buchfahrplans sowie die zulässige Geschwindigkeit angeben.

Er muss die beteiligten örtlichen Stellen und die vorgelegenen Betriebsstellen bis zum nächsten Bahnhof benachrichtigen.

e) Der Fdl darf beauftragt werden, Fahrplanangaben bekannt zu geben.

f) Wenn auf zweigleisiger Strecke ein Reisezug in zwei Teilen verkehrt, gelten für den zweiten Teil Fahr- und Haltezeiten des ersten Teils, verkehrt ein Ersatzzug, gelten die Fahr- und Haltezeiten des Stammzuges.

Rettungszüge

(3) Für Rettungszüge auf bestimmten Strecken gelten die im Streckenbuch enthaltenen Einsatzaufträge.

Versuchsfahrten

(4) Für Versuchsfahrten gelten abweichende Regeln, die in einer Fahrplananordnung bekanntgegeben sind.

2 Umleiten

Bekanntgeben

(1) Der Fdl darf beauftragt werden, Fahrplanangaben bekannt zu geben.

Erleichterungen

(2) Im Streckenbuch können Umleitungen unter erleichterten Bedingungen zugelassen sein.

Der Fdl der Betriebsstelle, auf der die Umleitung beginnt, muss die betroffenen Stellen verständigen. Er muss den Tf mündlich verständigen, wenn es im Streckenbuch angeordnet ist oder er die Fahrt mit besonderem Auftrag zulässt.

Zulässige Geschwindigkeit mehr als 200 km/h

(3) Allgemein gilt:

a) Die Betriebszentrale darf den Fdl beauftragen, Reisezügen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 200 km/h, die umzuleitenden Reisezügen begegnen können, Befehl 34 mit VMZ 200 zu erteilen.

Selbststellbetrieb

b) Solange der Fdl Befehle 34 nach a) erteilen muss, gilt: An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Merkhinweis, Sperre

c) Der Fdl muss Merkhinweis „BEF“ nach Ril 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben.

Wirbelstrombremse

(4) Wenn ein Zug umgeleitet werden soll, dessen Zuggattungsbezeichnung durch „-W“ ergänzt ist, darf der Fdl die Zugfahrt in die Umleitungsstrecke zulassen, wenn ihm der Tf bestätigt hat, dass die Wirbelstrombremse auf der Umleitungsstrecke entweder

1. eingeschaltet sein darf, oder
2. sofern sie nicht eingeschaltet sein darf - gesperrt ist.

Die Bestätigung des Tf muss der Fdl nachweisen.

3 Ausfall von Zügen

Der Fdl muss den Ausfall von Zügen so frühzeitig wie möglich bekannt geben. Wegen der zu benachrichtigenden Stellen und der Art der Bekanntgabe gelten die Regeln in Abschnitt 1 Absätze (1) und (2).

❑

1 Allgemeines

(1) Wenn von den für Fahrzeuge vorgesehenen Maßen (Streckenbuch) abgewichen werden soll, wird unterschieden nach: **Begriffe**

- außergewöhnlichen Sendungen,
- außergewöhnlichen Fahrzeugen,
- außergewöhnlichen Zügen,
- sonstigen Abweichungen.

(2) Außergewöhnliche Sendungen sind: **Außergewöhnliche Sendungen**

a) Schwerwagen,

b) Sendungen mit Lademaßüberschreitungen (Lü-Sendungen),

c) andere Sendungen, die nur unter besonderen Bedingungen befördert werden.

(3) Außergewöhnliche Fahrzeuge sind **Außergewöhnliche Fahrzeuge**

a) Fahrzeuge der Baureihen 401, 402 oder 801 bis 808, die in Züge eingestellt sind, deren Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-A“ ergänzt ist,

b) Fahrzeuge, die bauartbedingt Restriktionen beim Befahren von Brücken unterliegen und in Züge eingestellt sind, deren größte zulässige Geschwindigkeit über 120 km/h beträgt und deren Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-B“ ergänzt ist,

c) Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs (Lichtraumprofil DE 2), die in
* Züge eingestellt sind, deren Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-D“ oder
* „-E“ ergänzt ist,

* d) Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs (Lichtraumprofil DE 3), die in Züge eingestellt sind, deren Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-E“ ergänzt ist,

* *Hinweis: Das Lichtraumprofil DE 3 schließt auch das Lichtraumprofil DE 2 ein.*

e) offene beladene Autotransportwagen, wenn diese in einen Reisezug eingestellt sind, dessen Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-K“ ergänzt ist,

f) Fahrzeuge mit der Anschrift „LNT“, die in Züge eingestellt sind, deren Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-L“ ergänzt ist oder

g) andere Fahrzeuge, die in einer Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung als außergewöhnliche Fahrzeuge bezeichnet sind.

(4) Außergewöhnliche Züge sind Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-A“, „-B“, „-D“, „-E“, „-K“ oder „-L“ ergänzt ist, wenn sie auf Strecken verkehren, die für diese Züge nicht zugelassen sind. Im Streckenbuch sind die zugelassenen Strecken genannt und es können zusätzliche Regeln gegeben sein. **Außergewöhnliche Züge**

(5) Sonstige Abweichungen sind gegeben, bei Zügen, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-W“ ergänzt ist und für Schneeräumfahrten. **Sonstige Abweichungen**

Beförderungsanordnung, Fahrplananordnung

(6) Allgemein gilt:

a) Der Fdl darf außergewöhnliche Sendungen, außergewöhnliche Fahrzeuge oder außergewöhnliche Züge nur verkehren lassen, wenn dies in einer Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung zugelassen ist.

Die Beförderungsanordnung enthält die Beförderungsbedingungen, die Bezeichnung der Sendung oder des Fahrzeugs, den Beförderungstag, die zu benutzenden Züge und bei außergewöhnlichen Zügen die Zugnummer. Beförderungstag und bei außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeugen auch die Züge können besonders bekannt gegeben werden.

b) Für häufig vorkommende außergewöhnliche Sendungen oder für häufig zu befördernde außergewöhnliche Fahrzeuge mit gleichen Beförderungsbedingungen können im Voraus Dauer-Beförderungsanordnungen oder Dauer-Fahrplananordnungen herausgegeben werden.

In einer ergänzenden Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung sind dann nur noch der Beförderungstag, die zu benutzenden Züge und abweichende Beförderungsbedingungen bekannt gegeben.

c) Für häufig vorkommende außergewöhnliche Sendungen kann die Beförderung in bestimmten Zügen (aS-Züge) zugelassen sein. aS-Züge sind im Fahrplan für Zugmeldestellen und im Streckenfahrplan durch den Zusatz „aS“ hinter der Zugnummer gekennzeichnet. Es sind Beförderungsbedingungen und Nummer der Beförderungsanordnung angegeben. Die Beförderungsbedingungen gelten auch dann, wenn im aS-Zug keine außergewöhnlichen Sendungen befördert werden.

d) Die mit Dauer-Beförderungsanordnung bekannt gegebenen Züge, die aus Wagen mit automatischer Kupplung UIC 69 oder UIC 69e gebildet sind, sind im Fahrplan für Zugmeldestellen und im Streckenfahrplan durch den Zusatz „AK-Zug“ oder „AK-Schwerwagenzug“ und der Nummer der Beförderungsanordnung gekennzeichnet.

e) Die mit Dauer-Beförderungsanordnung des Kombinierten Verkehrs (KV) bekannt gegebenen Züge sind im Fahrplan für Zugmeldestellen und im Streckenfahrplan durch den Zusatz „KV“, die Nummer der Dauer-Beförderungsanordnung und den Hinweis „Lü Anton“ gekennzeichnet.

f) Außergewöhnliche Züge, Züge mit außergewöhnlichen Sendungen oder Züge mit außergewöhnlichen Fahrzeugen dürfen auf zweigleisigen Strecken das Gegengleis nur befahren, wenn dies die Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung zulässt.

Anordnungen über den Zugverkehr

(7) Allgemein gilt:

a) Züge, die außergewöhnliche Fahrzeuge oder außergewöhnliche Sendungen nach den Absätzen (6) a) oder (6) b) befördern, muss der Fdl mit Zugnummer und Bezeichnung der außergewöhnlichen Fahrzeuge oder der außergewöhnlichen Sendung in die Anordnungen über den Zugverkehr eintragen. Züge nach den Absätzen (6) c), (6) d) oder (6) e) muss er in die Anordnungen über den Zugverkehr eintragen, wenn sie als Züge des Gelegenheitsverkehrs bekannt gegeben werden oder wenn mit einer Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung Abweichungen zu einer Dauer-Beförderungsanordnung oder Dauer-Fahrplananordnung bekannt gegeben werden.

b) Der Fdl muss außergewöhnliche Züge mit Zugnummer und Bezeichnung der Zuggattung in die Anordnungen über den Zugverkehr eintragen.

c) Wenn außergewöhnliche Fahrzeuge häufig mit gleichen Beförderungsbedingungen befördert oder außergewöhnliche Züge häufig mit gleichen Beförderungsbedingungen durchgeführt werden, können die Beförderungsbedingungen im Fahrplan für Zugmeldestellen oder im Streckenfahrplan angegeben sein. Der Fdl muss dann in die Anordnungen über den Zugverkehr nichts eintragen.

*

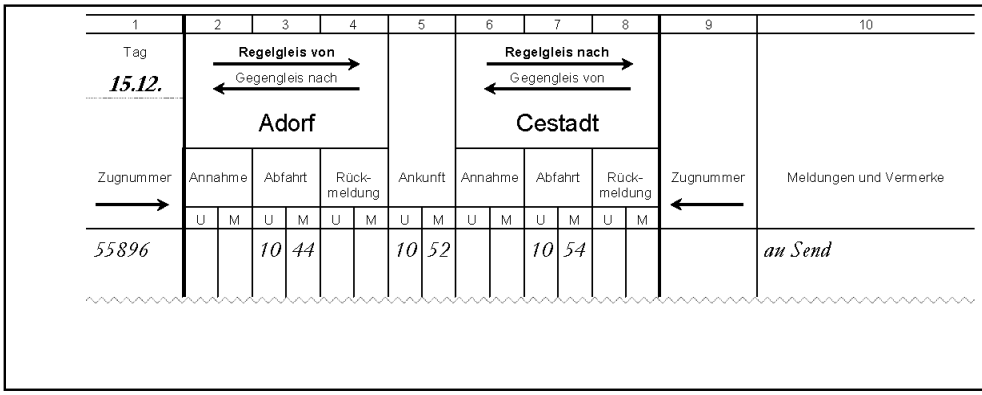
(8) Allgemein gilt: **Allgemeine Maßnahmen**

a) Wenn ein Zug wegen außergewöhnlicher Sendungen oder außergewöhnlicher Fahrzeuge oder weil er ein außergewöhnlicher Zug ist, in den Anordnungen über den Zugverkehr eingetragen ist, muss der Fdl beim Abmelden **Abmelden**

1. des Zuges mit außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeugen hinter der Zugnummer die Worte „mit außergewöhnlichen Sendungen“ bzw. „mit außergewöhnlichen Fahrzeugen“,
2. des außergewöhnlichen Zuges vor der Zugnummer die Worte „außergewöhnlicher Zug“

hinzufügen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt das folgende Muster:

Muster



b) Der Fdl muss sich vor Durchführung von Zügen mit außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeugen oder außergewöhnlicher Züge anhand der Beförderungsanordnung, der Fahrplananordnung oder der im Fahrplan für Zugmeldestellen oder im Streckenfahrplan vorhandenen Angaben über die Beförderungsbedingungen unterrichten und den an der Durchführung beteiligten örtlichen Mitarbeitern die Beförderungsbedingungen mitteilen. **Bedingungen**

c) Wenn für die Durchführung eines Zuges mit außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeugen oder eines außergewöhnlichen Zuges Beförderungsbedingungen zu erfüllen sind, dürfen an den betroffenen Signalen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan in der Regel nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen. **Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan**

*
*

Wenn außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge nach Absatz (6) d) oder (6) e) durchgeführt werden, darf

- an den betroffenen Signalen Zuglenkung mit Lenkplan eingeschaltet sein oder *
- an den betroffenen Signalen Selbststellbetrieb eingeschaltet sein, wenn auf jeder Zugstraße, die für den Zug selbsttätig eingestellt werden kann, die Beförderungsbedingungen erfüllt sind. *

Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten

(9) Wenn Weisungen der Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung nicht eingehalten werden können, dürfen außergewöhnliche Züge nicht verkehren, bei außergewöhnlichen Fahrzeugen oder außergewöhnlichen Sendungen muss der Fdl das Aussetzen veranlassen. Dies gilt auch bei außergewöhnlichen Sendungen, wenn Veränderungen der Sendung festgestellt werden. Aussetzen oder Ausfall außergewöhnlicher Sendungen oder Fahrzeuge muss der Fdl der Betriebszentrale mitteilen. Eine ausgesetzte Sendung oder ein ausgesetztes Fahrzeug darf nur weiterbefördert werden, wenn dies in einer zusätzlichen Weisung zur Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung zugelassen ist.

2 Besondere Regeln für Schwerwagen

Befehl 5

Wenn in der Beförderungsanordnung angegeben ist, dass Schwerwagen mit einer niedrigeren als im Fahrplan des Zuges zulässigen Geschwindigkeit fahren müssen, muss der Fdl dem Tf Befehl 5 mit Grund Nr. 40 erteilen.

3 Besondere Regeln für Lü-Sendungen

Nachbargleise Beförderungsarten

(1) Mit Rücksicht auf Nachbargleise kommen für die Beförderung von Lü-Sendungen folgende Arten in Betracht

a) „Anton" ohne Maßnahmen,

b) „Berta" ohne Maßnahmen, siehe aber c),

c) „Cäsar" unter Ausschluss von Lü-Sendungen „Berta" oder „Cäsar" im Nachbargleis oder

d) „Dora" unter Sperrung des Nachbargleises.

Ergänzende Anordnungen

(2) Allgemein gilt:

a) Wenn im Streckenbuch nichts anderes bestimmt ist, gelten die für die freie Strecke angeordneten Beförderungsbedingungen auch in den begrenzenden Bahnhöfen zwischen letzter Weiche und Bahnhofsgrenze bzw. Bahnhofsgrenze und erster Weiche.

b) Der Fdl darf Züge mit Lü-Sendungen in Bahnhöfen nur über solche Gleise leiten, die dafür im Streckenbuch zugelassen und durch die Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung nicht ausgeschlossen sind.

c) Der Fdl darf Umfahrzugstraßen für Züge mit Lü-Sendungen nur einstellen, wenn es in der Lü-Anordnung zugelassen ist.

d) Im Streckenbuch kann angeordnet sein, dass der Fdl Züge mit Lü-Sendungen nur ab- oder durchlassen darf, wenn der Fdl der benachbarten Zugmeldestelle zugestimmt hat.

Bedingungen bei „Lü Cäsar“

(3) Allgemein gilt:

a) Wenn die benachbarte Zugmeldestelle einem anderen Fdl zugeteilt ist, muss der Fdl einen Zug mit einer Lü-Sendung „Cäsar" auch auf zweigleisi-

ger Strecke mit dem Zusatz „mit Lü Cäsar" anbieten. Dies gilt sinngemäß auch für das Nachbargleis einer parallel verlaufenden Strecke.

b) Der Fdl der benachbarten Zugmeldestelle muss Merkhinweis „LUE“ nach Ril 408.0402 Nr. 6 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben, und zwar

- vor Annahme des Zuges, wenn sie einem anderen Fdl zugeteilt ist,
- vor Zulassung der Zugfahrt, wenn sie ihm selbst zugeteilt ist.

c) Bei der benachbarten Zugmeldestelle dürfen bei einem Zug mit Lü-Sendung „Cäsar“ an den betroffenen Signalen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen. *

d) Bei Arbeiten mit Fahrzeugen oder Baumaschinen im Nachbargleis darf der Fdl die Fahrt erst zulassen, wenn die Fachkraft gemeldet hat, dass die Fahrzeuge oder Baumaschinen nicht mehr als 1645 mm von Gleismitte in Anspruch nehmen.

Sperrung von Gleisen bei „Lü Dora“

(4) Wenn die Beförderung mit Sperrung des Nachbargleises auf freier Strecke oder im Bahnhof angeordnet ist, muss der Fdl der für die Sperrung zuständigen Zugmeldestelle dafür sorgen, dass das zu sperrende Gleis von Fahrzeugen oder Baumaschinen geräumt ist, soweit nicht in der Beförderungsanordnung Ausnahmen zugelassen sind.

Abnehmen von Signalteilen usw.

(5) Wenn in der Beförderungsanordnung die Abnahme von Signalteilen oder die Beseitigung von Einrichtungen usw. angeordnet ist, darf der Fdl des rückgelegenen Bahnhofs den Zug nur ab- oder durchlassen, wenn ihm die Ausführung gemeldet ist.

Vorbeileiten an Gegenständen

(6) Wenn eine Lü-Sendung an einer Engstelle vorbeigeleitet werden muss, gilt folgendes:

a) Der Fdl muss dem Tf des Zuges nach der Beförderungsanordnung durch Befehl 5 mit Grund Nr. 39 anweisen, an der Engstelle mit höchstens 10 km/h zu fahren.

b) Wenn der Tf Weisungen einer Fachkraft beachten muss, muss der Fdl dem Tf Befehl 95 mit Auftrag 95.95 gemäß Beförderungsanordnung erteilen.

c) Wenn in der Beförderungsanordnung das Vorbeileiten nach Weisung einer Fachkraft angeordnet ist, darf der Fdl des Bahnhofs vor der Engstelle den Zug erst ablassen, nachdem ihm bestätigt wurde, dass sich die Fachkraft im Zug oder an der Engstelle befindet.

d) In der Beförderungsanordnung kann angeordnet sein, dass die Fachkraft für einen Streckenabschnitt im Führerraum des Tf mitfährt und dem Tf die Weisungen für das Vorbeileiten an allen Engstellen dieses Abschnitts gibt. In diesem Fall muss der Fdl der Zugmeldestelle, auf der die Fachkraft zusteigt, dem Tf Befehl 95 mit Auftrag 95.95 mit folgendem Wortlaut erteilen: „Sie müssen zwischen (Zugmeldestelle) und (Zugmeldestelle) an Engstellen auf Weisung der Fachkraft fahren".

4 Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen

Auf Strecken, die für Züge mit der durch „-A“, „-B“, „-D“, „-E“, „-K“, „-L“ oder „-W“ ergänzten Zuggattungsbezeichnung zugelassen sind, sind Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen im Streckenbuch genannt.

5 Schneeräumfahrten

Im Streckenbuch ist angegeben, wo Bahnhofsgleise von Schneeräumfahrten mit Schneeräumern - außer Schneepflügen, die mit dem Triebfahrzeug fest verbunden sind - nicht befahren werden dürfen.

❑

1 Allgemeine Regeln

(1) Planmäßig nachgeschobene Züge mit einem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeug sind im Fahrplan für Zugmeldestellen enthalten. Wenn die Betriebszentrale außerplanmäßiges Nachschieben mit einem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeug angeordnet hat, teilt sie dies dem Fdl mit. Wenn sich das nicht mit dem Zug gekuppelte Schiebetriebfahrzeug an den Zug gesetzt hat, meldet der Tf des Schiebetriebfahrzeugs dies dem Fdl. **Mitteilung**

(2) Bei Zugmeldungen oder Benachrichtigungen für Züge mit nicht mit dem Zug gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug muss der Fdl hinter der Zugnummer den Zusatz „mit Schiebetriebfahrzeug, das nicht mit dem Zug gekuppelt ist“ anfügen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt das Muster in Abschnitt 3 Absatz (2). **Zugmeldung, Benachrichtigung**

(3) * Wenn ein Zug mit nicht mit dem Zug gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug ab- oder durchgelassen werden soll, darf an den betroffenen Signalen Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen. **Selbststellbetrieb**

(4) Wenn der Fdl dem Tf eines nachgeschobenen Zuges einen Befehl erteilt, der auch für das Verhalten des Tf des Schiebetriebfahrzeugs Bedeutung hat (z. B. Halt zur Sicherung eines Bahnübergangs, Herabsetzen der zulässigen Geschwindigkeit, Fahrt mit gesenkten Stromabnehmern), muss der Tf an der Spitze des Zuges den Tf des Schiebetriebfahrzeugs vom Inhalt des Befehls verständigen. Ist dies nicht möglich, muss der Tf dem Fdl dies mitteilen. In diesem Fall muss der Fdl den Befehl auch dem Tf des Schiebetriebfahrzeugs erteilen. **Befehle**

2 Schiebetriebfahrzeug bleibt bis zu einem Bahnhof am Zug

(1) Züge, bei denen das nicht mit dem Zug gekuppelte Schiebetriebfahrzeug bis zu einem Bahnhof am Zug bleibt, muss der Fdl auf Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock zurückmelden. **Rückmelden**

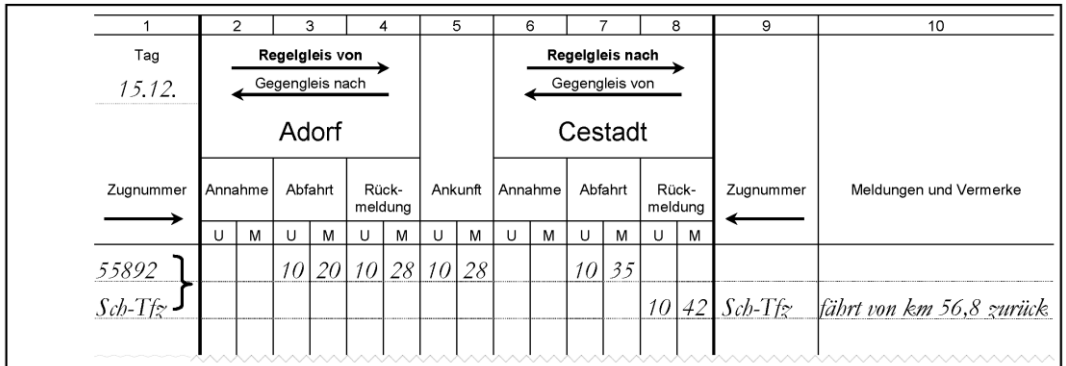
(2) Der Fdl muss Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. **Merkhinweis, Sperre**

3 Schiebetriebfahrzeug kehrt von der freien Strecke zurück

(1) Auf Strecken mit automatischem Streckenblock dürfen Schiebetriebfahrzeuge nicht von der freien Strecke aus zurückkehren. **Verbot**

(2) Wenn ein nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug außerplanmäßig von der freien Strecke aus zurückkehren soll, muss der Fdl bei der Zugmeldung oder Benachrichtigung hinter der Zugnummer den Zusatz „mit Schiebetriebfahrzeug, das von (Ort, wo das Schiebetriebfahrzeug den Zug verlässt) zurückfährt" anfügen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt das folgende Muster: **Zugmeldung, Benachrichtigung**

Muster



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag 15.12.	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf				Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		
55892		10 20	10 28	10 28		10 35			
Sch-Tfz							10 42	Sch-Tfz	fährt von km 56,8 zurück

Befehle

(3) Dem Tf eines nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeugs, das von der freien Strecke aus zurückkehren soll, muss der Fdl für das Nachschieben und für die Rückfahrt Befehl erteilen, und zwar

- auf eingleisigen Strecken Befehl 24
- auf zweigleisigen Strecken Befehl 24 und - soweit der Fdl die Einfahrt nicht durch Fahrtstellung eines Hauptsignals, Signal Zs 1, Signal Zs 7, Signal Ts 3 oder Signal Sh 1 zulassen kann – Befehl 25 oder Befehl 26.

Wo regelmäßig mit Triebfahrzeugen nachgeschoben wird, die nicht mit dem Zug gekuppelt sind, darf der Fdl auf den Befehl verzichten, wenn dies im Streckenbuch zugelassen ist.

Bei Rückkehr auf dem Gegengleis darf der Fdl die Einfahrt in den Bahnhof mit Befehl 25 oder Befehl 21 zulassen, soweit er die Einfahrt nicht durch Fahrtstellung eines Hauptsignals, Signal Zs 1, Signal Zs 7, Signal Ts 3 oder Signal Sh 1 zulassen kann.

Überwachen der Rückkehr

(4) Allgemein gilt:

a) Wenn das Schiebetriebfahrzeug von der freien Strecke aus zurückkehrt, muss der Fdl feststellen, dass es auf dem ersten bei der Rückfahrt erreichten Bahnhof angekommen ist und sich ein etwa für die Einfahrt bedientes Signal wieder in Grundstellung befindet.

b) Der Fdl muss die Rückkehr des Schiebetriebfahrzeugs an die erste vom Zug ohne Schiebetriebfahrzeug erreichte Zugmeldestelle und die dazwischen gelegenen Zugfolgestellen melden, bei selbsttätigem Streckenblock jedoch nur, wenn diese Stellen ihm nicht zugeteilt sind.

c) Der Fdl meldet die Rückkehr des Schiebetriebfahrzeugs mit den Worten:

„Schiebetriebfahrzeug von Zug (Nummer) in (Name des Bahnhofs)".

d) Wenn der Fdl einer beteiligten Zugfolgestelle bei dem Zug eine Räumungsprüfung durchführt, darf er diese erst bestätigen, wenn er die Meldung über die Rückkehr des Schiebetriebfahrzeugs erhalten hat.

Signalbedienung

(5) Allgemein gilt:

a) Für die Zugfahrt darf der Fdl die Hauptsignale bedienen. Bei Zentralblock muss er die selbsttätigen Blocksignale unmittelbar nach der Vorbeifahrt des Zuges mit nicht mit dem Zug gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug in

Haltstellung sperren. Nach Rückkehr des Schiebetriebfahrzeugs darf er die Signale wieder entsperren.

b) Für das zurückkehrende Schiebetriebfahrzeug darf der Fdl bei nichtselbsttätigem Streckenblock die Hauptsignale nicht bedienen.

nichtselbsttätiger Streckenblock

(6) Auf Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock muss der Fdl folgendes beachten:

1. Er muss nach Ausfahrt eines Zuges mit Schiebetriebfahrzeug, das nicht mit dem Zug gekuppelt ist, das Anfangsfeld des Bahnhofs blocken.
2. Er darf auf den vom Zug mit oder ohne Schiebetriebfahrzeug berührten Zugfolgestellen den Streckenblock zunächst nicht bedienen.
3. Er darf auf der vom Zug ohne Schiebetriebfahrzeug erreichten Zugmeldestelle das Endfeld zunächst nicht blocken.
4. Er muss das zugbewirkte Rückblocken bei Relaisblock oder Trägerfrequenzblock 71 sperren, wenn es die Anlage zulässt.
5. Nach Eingang der Meldung über die Rückkehr des Schiebetriebfahrzeugs muss der Fdl die Blockbedienung für den Zug nachholen.

Grundstellung selbsttätiger Blockeinrichtungen

(7) Selbsttätige Blockeinrichtungen, die sich nach Rückkehr des Schiebetriebfahrzeugs nicht in Grundstellung befinden, muss der Fdl in Grundstellung bringen, wenn bei dem Zug auf der ersten ohne Schiebetriebfahrzeug erreichten Zugmeldestelle eine Räumungsprüfung durchgeführt worden ist.

Merkhinweis, Sperre

(8) Wenn das Schiebetriebfahrzeug von der freien Strecke aus zurückkehrt, muss der Fdl

a) auf dem letzten vom Zug mit nicht mit dem Zug gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug durchfahrenen Bahnhof Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8,

b) auf den vom Zug mit nicht mit dem Zug gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug berührten Abzweigstellen Merkhinweis und Sperre nach den Angaben im Streckenbuch

anbringen bzw. eingeben.

4 Unbeabsichtigtes Trennen vom Zug

Wenn sich ein nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug ohne Absicht vom Zug getrennt hat, muss der Tf das Schiebetriebfahrzeug sofort anhalten. Vor der Fahrt zum Ansetzen an den Zug muss der Tf die mündliche Zustimmung des Fdl einholen. Der Fdl darf die mündliche Zustimmung erteilen, wenn der nachzuschiebende Zug hält und er dem Tf des nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeugs die zur Vorbeifahrt an Halt zeigenden Signalen und zur Sicherung von Bahnübergängen erforderlichen Befehle erteilt hat.

5 Befehl 30

Der Fdl muss dem Tf des Schiebetriebfahrzeuges auf Anforderung Befehl 30 erteilen.

❑

1 Zweck und Zielgruppe

Zweck:

Die Richtlinie dient dazu, dem Fdl Regeln zu geben, wie und unter welchen Bedingungen geschobene Zugfahrten zugelassen werden dürfen. Die Regelungen gewährleisten eine sichere Durchführung von geschobenen Zugfahrten.

Zielgruppe:

Fdl

2 Regelung

2.1 Situationen, in denen Züge geschoben werden dürfen

Züge dürfen in folgenden Situationen geschoben werden:

- Zur Ver- und Entsorgung von Arbeitsstellen.
- Zur Durchführung von Arbeiten an der Infrastruktur.
- Fahrten nach und von Anschlussstellen sowie benachbarten Bahnhöfen, die nur an eines der beiden Streckengleise angeschlossen sind.
- In Störungsfällen.

2.2 Fahrt über Bahnübergänge ohne technische Sicherung

Der Fdl muss dem Tf durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 „Bahnübergang / Bahnübergänge in km … [kilometrische Lage des BÜ] ohne technische Sicherung“ die Lage der Bahnübergänge ohne technische Sicherung bekanntgeben. Befehl 95 ist nicht erforderlich, wenn der Zug aus anderen Gründen nur mit höchstens 20 km/h fahren darf.

2.3 Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale

Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale muss der Fdl dem Tf eines geschobenen Zuges für die Vorbeifahrt an einem Signal Ne 14 Befehl 1 erteilen.

2.4 Aus der LZB entlassen

Der Fdl muss dem Tf eines geschobenen Zuges auf Anforderung Befehl 30 erteilen.

3 Örtliche Regeln im Streckenbuch

Im Streckenbuch können Regeln zu folgenden Punkten gegeben sein:

Absatz 2.1 Situationen, in denen Züge geschoben werden dürfen:

- Geschobene Züge bei besonderen örtlichen Verhältnissen
- Verbot des Schiebens von Zügen

4 Wortlaute

Keine

5 Merkhinweise und Sperren

Keine

6 Dokumentation

Keine

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

(1) Allgemein gilt:

a) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 20 km/h bei einer Fahrt in ein Gleis, das zum Teil besetzt oder zum Teil gesperrt ist.

b) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 30 km/h bei einer Fahrt in ein Gleis, dessen Durchrutschweg ganz oder teilweise besetzt, gesperrt oder aus anderen Gründen nicht ausreichend ist.

c) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 30 km/h bei einer Fahrt in ein Gleis, dessen Einfahrweg durch eine Wärterhaltscheibe begrenzt ist. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung ist nicht erforderlich, wenn der Fdl der Vorbeifahrt an der Wärterhaltscheibe bereits zugestimmt hat.

d) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 30 km/h bei einer Fahrt in ein Gleis, bei dem der Fdl dem Tf den Halteplatz gemäß Streckenbuch durch Befehl 32 vorschreibt.

e) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 30 km/h bei einer Fahrt in ein Gleis, dessen Einfahrweg durch ein Sperrsignal begrenzt ist, für das kein Durchrutschweg definiert ist. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung ist nur erforderlich, wenn der Zug vor dem Sperrsignal halten soll.

f) Bevor der Fdl die Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis zulässt, muss der Tf der in dem Gleisabschnitt befindlichen Züge oder Fahrzeuge dem Fdl mittels Haltmeldung bestätigt haben, dass sich diese nicht bewegen werden. Ausgenommen sind Gleisabschnitte mit Zugdeckungssignalen.

Wenn mehrere Fälle gleichzeitig zutreffen, gilt die niedrigere Geschwindigkeit.

(2) Bevor der Fdl die Fahrt eines Zuges in ein Gleis nach Absatz (1) zulässt, muss er den Tf eines LZB-geführten Zuges mündlich auffordern, die LZB mit dem Störschalter ab- und wieder einzuschalten.

(3) Der Fdl darf die Fahrt eines Zuges in ein Gleis nach Absatz (1) zulassen, wenn er dem Tf die zulässige Geschwindigkeit durch Befehl 5 mit Grund Nr. 15 oder 16 vorgeschrieben hat. Befehl 5 ist nicht erforderlich, wenn der Zug aus anderen Gründen nur mit höchstens der zulässigen Geschwindigkeit fahren darf. Der Befehl muss auf dem letzten rückgelegenen Bahnhof oder vor Zulassen der Zugfahrt in das betroffene Gleis übermittelt werden.

(4) Im Streckenbuch können zu Absatz (3) sowie für Einfahrten in Gleise mit Zugdeckungssignalen, in Gleise mit verkürztem Durchrutschweg oder in andere Gleise ergänzende Regeln gegeben sein.

2 Einfahrt in ein Stumpfgleis

Stumpfgleise und besonders kurze Stumpfgleise sowie die für die Zulassung einer Zugfahrt in diese Gleise geltenden Regeln sind im Streckenbuch genannt.

3 Einfahrweg begrenzen

(1) Wenn ein Zug in ein Gleis einfahren soll, das nicht durch ein Hauptsignal, Signal Ne 14 oder Sperrsignal begrenzt oder das nicht in seiner ganzen Länge befahrbar ist, muss der Fdl den Zug in der Regel am Ende des Einfahrwegs durch eine Wärterhaltscheibe anhalten.

Blockkennzeichen

Wenn ein Zug in ein Gleis einfahren soll, dass durch ein Blockkennzeichen begrenzt ist, darf der Fdl die Zugfahrt

- mit Fahrtstellung eines Hauptsignals bzw. einer virtuellen Blockstelle und einem daraus abgeleiteten Auftrag LZB-Fahrt bzw. einer daraus abgeleiteten ETCS-Fahrterlaubnis,
- auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale durch Signal Zs 1 oder Signal Zs 7

zulassen.

(2) Im Streckenbuch kann zugelassen sein, dass Züge in ein teilweise besetztes Gleis ohne Zielsignal einfahren dürfen.

(3) Wenn der Fdl den Zug ausnahmsweise nicht durch eine Wärterhaltscheibe am Ende des Einfahrwegs anhalten kann, weil z. B. ein Mitarbeiter zum Aufstellen des Signals nicht zur Verfügung steht, darf er die Zugfahrt zulassen, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

a) Wo es im Streckenbuch zugelassen ist, hat der Fdl dem Tf durch Befehl 32 den Halteplatz vorgeschrieben. *

b) Bei einem teilweise besetzten Gleis hat der Tf des dort haltenden Zuges dem Fdl bestätigt, dass das Signal Zg 2 eingeschaltet bzw. angebracht ist und zwar an dem Ende seines Zuges, auf welches der einfahrende Zug zufährt. Zusätzlich zum Befehl 5 nach Abschnitt 1 Absatz (1) a) muss der Fdl dem Tf Befehl 32 „muss anhalten vor Signal Zg 2“ erteilen. * *

(4) Der Fdl muss die Maßnahmen nach (1) oder (3) a) nicht treffen, wenn die Bedingungen für die Ausfahrt des Zuges beim Zulassen der Zugfahrt erfüllt sind.

❑

* 1 Grundsatz

Ein Fahrplanhalt darf ausfallen, wenn

- der Zug über eine Fahrstraße für Durchfahrten geleitet werden kann und
- für diese Fahrstraße ein Ausfahrsignal vorhanden ist.

Darüber hinaus darf die Betriebszentrale den Ausfall von Fahrplanhalten anordnen.

* 2 Aufgaben

(1) Wenn der Fdl einen Fahrplanhalt ausfallen lassen muss, muss er den Tf verständigen. Er muss den Tf nicht verständigen, wenn im Fahrplan ein Betriebshalt vorgeschrieben ist. **Fdl**

* (2) Wenn der Tf feststellt, dass ein Fahrplanhalt nicht benötigt wird, muss er beim Fdl nachfragen, ob der Fahrplanhalt ausfallen darf. Er muss nicht nachfragen, wenn im Fahrplan ein Bedarfshalt vorgeschrieben ist. **Tf**

❑

1 Grundsatz

Steht der Ausfahrt eines Zuges aus einem Bahnhof, auf dem er planmäßig durchfahren soll, ein Hindernis entgegen,

Bahnhof mit Ausfahrsignal

(1) gilt Folgendes:

a) Der Fdl muss den Zug auf einem Bahnhof mit Ausfahrsignal am Einfahrsignal anhalten, wenn

1. kein Ausfahrvorsignal vorhanden ist und das Einfahrsignal keine Vorsignalfunktion hat oder
2. das Bedienen des Einfahrsignals vor dem Ausfahrsignal wegen eines verkürzten Bremsweges im Streckenbuch verboten ist.

Der Fdl darf das Signal auf Fahrt stellen oder freigeben, wenn der Zug davor zum Halten gekommen ist. Bei einem Zwischensignal muss er sinngemäß verfahren.

b) Wenn kein Einfahrsignal vorhanden ist, muss der Fdl den Zug durch Schutzsignal anhalten.

c) Wenn ein Zug bei Einfahrt in ein zu einem Gruppenausfahrsignal gehörendem Gleis nicht bis zum Gruppenausfahrsignal fahren darf und am Einfahrgleis kein Zwischensignal oder hochstehendes Sperrsignal vorhanden ist, muss der Fdl den Halteplatz durch eine Wärterhaltscheibe kennzeichnen.

Wenn der Fdl den Halteplatz ausnahmsweise nicht durch eine Wärterhaltscheibe kennzeichnen kann, weil z. B. ein Mitarbeiter zum Aufstellen des Signals nicht zur Verfügung steht, darf er die Zugfahrt zulassen, wenn es im
* Streckenbuch zugelassen ist und er dem Tf im Befehl 32 den Halteplatz vorgeschrieben hat.

d) Wenn ein Fdl auf einem Bahnhof mit mehreren nacheinander folgenden Hauptsignalen, deren Stellung nicht signalmäßig vorangekündigt wird,

- einen Zug an einem Zwischensignal oder am Ausfahrsignal außerplanmäßig anhalten will bzw.
- einen planmäßig durchfahrenden Zug mit einer zulässigen Geschwindigkeit über 60 km/h abweichend statt des Signals Hp 1 das Signal Hp 2 erteilen will,

muss er den Zug am letzten Hauptsignal, dessen Stellung signalmäßig vorangekündigt wird, anhalten.

Bahnhof ohne Ausfahrsignal

(2) Auf einem Bahnhof ohne Ausfahrsignal muss der Fdl einen Zug, für den im Fahrplan für Zugmeldestellen statt der Ankunftszeit bei diesem Bahnhof ein „H“ vorgeschrieben ist, am Einfahrsignal anhalten. Er darf das Signal auf Fahrt stellen oder freigeben, nachdem der Zug davor zum Halten gekommen ist und der Tf über die verhinderte Ausfahrt mündlich verständigt wurde. Er muss den Zug im Bahnhof durch Schutzsignal anhalten.

2 Ausnahmen

Der Fdl muss einen Zug nicht nach Abschnitt 1 am Einfahrsignal bzw. Zwischensignal anhalten, wenn

- ein Halt in der La oder ein zusätzlicher Halt angeordnet ist oder
- im Streckenbuch für bestimmte Züge auf bestimmten Fahrwegen auf das Anhalten verzichtet ist, um das Halten schwerer Züge in Steigungen von 1:100 (10 ‰) und mehr zu vermeiden.

❑

Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale können im Streckenbuch Regeln gegeben sein.

❑

1 Zulassen einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag

(1) Der Fdl darf eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag nach folgender Übersicht zulassen:

Zulassen der Zugfahrt durch	**zulässig für**		
	signalgeführter Zug	**anzeigegeführter Zug**	
		bei LZB	**bei ETCS**
Signal Zs 1	ja	ja, Tf erhält LZB-Ersatzauftrag	ja, Tf erhält ETCS-Fahrterlaubnis in Betriebsart FS
Signal Zs 7	ja	ja, Tf erhält LZB-Vorsichtauftrag	ja, Tf erhält ETCS-Fahrterlaubnis in Betriebsart OS
Signal Zs 8	ja	ja, Tf erhält LZB-Gegengleisfahrauftrag	ja, Tf erhält ETCS-Fahrterlaubnis in Betriebsart FS
Signal Sh 1 bei Einfahrt an einem Sperrsignal in Höhe des Einfahrsignals oder Weiterfahrt in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle beim Befahren des Gegengleises	ja	ja, Tf erhält LZB-Fahrt	ja, Tf erhält ETCS-Fahrterlaubnis in Betriebsart FS
Signal Ts 3	ja	nein	nein
Befehl 1	ja	ja	ja
Befehl 2	ja	ja	ja
Befehl 7	ja	nein	nein
Befehl 21	ja	ja	ja
Befehl 22	ja	ja	ja
Befehl 25	ja	nein	nein
mündlicher Auftrag, wenn am Hauptsignal Signal Zs 12 vorhanden ist	ja	nein	nein

Die Signale Zs 1, Zs 7 und Zs 8 sind in ETCS-Level 2 in ETCS-Betriebsart SR nur eine Zulassung zur Fahrt, wenn die ETCS-Zentrale eine Textmeldung an den Zug sendet.

Wenn der Fdl die Zugfahrt durch Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8, Sh 1 oder Ts 3 zulässt, darf er das Signal schon bedienen oder den Auftrag schon erteilen, wenn sich der Zug dem Signal oder dem LZB-Halt bzw. ETCS-Halt nähert.

Im Streckenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

ETCS-Halt an der Spitze des Zuges

(2) Wenn der Tf einen ETCS-Halt meldet, gilt Folgendes:

- Befindet sich der Halt an einer ETCS-Bockstelle, muss der Fdl im Befehl 1 die Bezeichnung der ETCS-Blockstelle eintragen.
- Befindet sich der Halt nicht unmittelbar an einer ETCS-Blockstelle, muss der Fdl im Befehl 1 den vom Tf gemeldeten Kilometer eintragen.

Starten in ETCS-Betriebsart SR

(3) Wenn der Tf die Zustimmung zum Starten in der ETCS-Betriebsart SR anfordert, erteilt der Fdl diese mit Befehl 7 und ggf. Auftrag 7.20.

Für Auftrag 7.20 gilt Folgendes:

a) Wenn der Zug unmittelbar vor einem Signal Ne 14 startet, muss der Fdl mit Auftrag 7.20 zusätzlich die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Signal Ne 14 erteilen.

b) Wenn der Zug nicht unmittelbar vor einem Signal Ne 14 startet und die Bedingungen für die Zulassung der Zugfahrt an diesem erfüllt sind, darf der Fdl die Vorbeifahrt an diesem Signal mit Auftrag 7.20 zulassen.

Sperrsignal

(4) Wenn ein Zug an einem Halt zeigendem oder gestörtem Sperrsignal vorbeifahren muss, muss der Fdl Befehl 1 erteilen. Befehl 1 ist nicht erforderlich, wenn ein Zug an einem erloschenen Lichtsperrsignal, das durch ein weißes Mastschild mit zwei schwarzen Punkten gekennzeichnet ist, vorbeifahren soll. Die Vorbeifahrt eines anzeigegeführten Zuges an einem Sperrsignal, an dem eine virtuelle Blockstelle eingerichtet ist, darf der Fdl auch durch Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 zulassen. Im Streckenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

Wärterhaltscheibe

(5) Wenn ein Zug an einer Wärterhaltscheibe vorbeifahren muss, muss der Fdl Befehl 1 erteilen.

2 Zusätzliche Regeln für Befehle

Anschlussstellen

(1) Wenn ein Zug Weichen von Anschlussstellen gegen die Spitze befahren soll, muss der Fdl den Tf durch Befehl 5 - mit Grund Nr. 34 beauftragen, die Weichen mit höchstens 50 km/h zu befahren, wenn der Zug nicht schon aus anderen Gründen nur mit höchstens 50 km/h fahren darf. Die Weichen sind im Streckenbuch genannt.

Befehl 29 mit Auftrag 29.30

(2) Wenn der Fdl dem Tf eines signalgeführten Zuges Befehl 22 oder für eine Abzweigstelle Befehl 21 bzw. 25 erteilt, muss er dem Tf zusätzlich Befehl 29 mit Auftrag 29.30 erteilen.

Befehl 29 ist in folgenden Fällen nicht erforderlich:

a) Ein Vorsignal am Fahrweg des Zuges zeigt die Stellung des folgenden Hauptsignals an.

b) Am Fahrweg des Zuges ist ein Signal Ne 2 vorhanden.

c) Der Zug fährt in das Gegengleis aus oder auf dem Gegengleis weiter und erhält Befehl 25 oder 26.

(3) Für Befehl 1 mit Befehl 29 (Auftrag 29.30) gelten folgende Regeln: **Befehl 1 mit Befehl 29 (Auftrag 29.30)**

a) Wenn der Fdl eine Zugfahrt mit Befehl 1 an einem Ausfahr- oder Blocksignal zulässt, das gleichzeitig Vorsignal ist oder bei dem sich ein Vorsignal befindet, muss er dem Tf eines signalgeführten Zuges zusätzlich Befehl 29 mit Auftrag 29.30 erteilen.

b) Wenn der Fdl mit einem Befehl 1 die Vorbeifahrt an mehreren Hauptsignalen zulässt, ist Befehl 29 mit Auftrag 29.30nur für das letzte Signal nach a) erforderlich.

c) Befehl 29 ist nicht erforderlich, wenn das Vorsignal für den Fahrweg des Zuges nicht gilt.

(4) Wenn der Fdl die Fahrt eines ETCS-geführten Zuges oder bei ETCS-Level 2 eines Zuges in ETCS-Betriebsart SR mit Befehl zulässt und das Freisein des Gleises feststellen kann, muss er den Tf mit Auftrag x.25 vom Fahren auf Sicht befreien. Der Fdl darf Befehle 6 und Auftrag x.25 nicht kombinieren. **Auftrag x.25** *

(5) Wenn der Fdl die Vorbeifahrt an einem Grenzsignal am Ende einer Strecke mit ETCS-Level 2 in Richtung einer Strecke ohne ETCS-Ausrüstung mit Befehl 1 zulassen muss, gilt Folgendes: **Vorbeifahrt am Grenzsignal auf Befehl**

a) Der Fdl muss den Tf eines ETCS-geführten Zuges oder eines Zuges in ETCS-Betriebsart SR mit Befehl 28 beauftragen ETCS-Level NTC PZB/LZB zu wählen und zusätzlich Befehl 29 mit Auftrag 29.20 erteilen.

b) Der Fdl muss sich vom Tf den Wechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB bestätigen lassen.

c) Danach darf der Fdl dem Tf den Befehl 1 zur Vorbeifahrt am Grenzsignal erteilen. *

d) Im Streckenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

3 Bedingungen vor Zulassung der Zugfahrt

Der Fdl darf die Zugfahrt zulassen, wenn hierfür die Bedingungen erfüllt sind und er muss außerdem Folgendes beachten:

(1) Fahrten, die sich nach den Verschlussunterlagen ausschließen, darf er auf Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8, Sh 1, Ts 3, Befehl oder mündlichen Auftrag nicht gleichzeitig zulassen. **Gleichzeitige Fahrten**

(2) Bei einem Hauptsignal, das mit einer Signalnottaste auf Halt gestellt werden kann (Streckenbuch), muss er feststellen, dass die Signalnottaste nicht bedient wurde oder dass das Hindernis beseitigt ist. **Signalnottaste**

(3) Bei signalgesteuerten Bahnübergangssicherungsanlagen muss er festgestellt haben, dass der Bahnübergang gesichert ist. **Signalgesteuerte BÜ**

(4) Auf Strecken, für die Erlaubniswechsel vorhanden ist, muss sich die Erlaubnis bei der Zugmeldestelle befinden, die die Zugfahrt zulässt, soweit der Wechsel der Erlaubnis nicht wegen Störung verhindert wird. **Erlaubniswechsel**

Zusätzlich gilt

- auf Strecken, wo die Erlaubnis selbsttätig wechseln kann (Zuglenkung mit Lenkplan),
- auf Strecken, wo sich der Fdl der benachbarten Zugmeldestelle die Erlaubnis mit einer Erlaubnisholtaste zurückholen kann (Streckenbuch) oder

- auf Strecken ohne Erlaubnismelder, bei denen Zugfahrten in der Regel in beiden Richtungen mit Fahrtstellung eines Hauptsignals zugelassen werden

Folgendes:

1. Der Fdl, der die Zugfahrt zulässt, muss den Fdl der benachbarten Zugmeldestelle verständigen.
2. Der Fdl der benachbarten Zugmeldestelle muss Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben, bis der Zug auf der Zugmeldestelle angekommen ist.
3. Die Zugfahrt darf zugelassen werden, wenn der Fdl der benachbarten Zugmeldestelle mitgeteilt hat, dass er Merkhinweis und Sperre angebracht bzw. eingegeben hat.

(5) Bevor der Fdl die Vorbeifahrt eines Zuges mit besonderem Auftrag an einem Zufahrtsicherungssignal in Richtung der ETCS-Strecke zulässt, muss ihm der Tf bestätigt haben, dass das Fahrzeug an der Spitze des Zuges in ETCS-Level 2 ist. Dies ist nicht erforderlich für Kleinwagenfahrten. Zufahrtsicherungssignale sind im Streckenbuch genannt.

Wenn das Triebfahrzeug nicht mit ETCS ausgerüstet ist, darf der Fdl die Zugfahrt nicht zulassen.

(6) Bevor der Fdl die Weiterfahrt eines wegen eines streckenseitigen ETCS-Funkausfalles haltenden Zuges zulässt, muss er im betroffenen Streckenabschnitt eine ETCS-Sperre aktivieren. Dies ist nicht erforderlich, wenn für den gestörten Funkbereich die Restriktion BgF aktiviert ist.

4 Mehrmaliges Bedienen eines Signales Zs 1, Zs 7 oder Zs 8

Der Bediener darf ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 für denselben Zug mehrmals bedienen, wenn er sich vor dem erneuten Bedienen durch Hinsehen oder anhand einer Standortmeldung des Tf vergewissert hat, dass es sich um denselben Zug handelt.

5 Vorziehen nach mündlicher Zustimmung

(1) Wenn ein Zug in einem Bahnhof zum Halten gekommen ist und zum Signal, LZB-Halt bzw. ETCS-Halt oder zum gewöhnlichen Halteplatz vorziehen muss, muss der Fdl bei Halt zeigendem Signal, LZB-Halt oder ETCS-Halt dem Vorziehen mündlich zustimmen. Er darf zustimmen, wenn die Zugstraße einschließlich Durchrutschweg gesichert ist; den Tf eines LZB-geführten Zuges muss er außerdem mündlich auffordern, die LZB mit dem Störschalter ab- und wieder einzuschalten.

Der Fdl muss dem Tf auf Anforderung Befehl 30 erteilen.

6 Blockkennzeichen im Bahnhof oder innerhalb einer Abzweigstelle

ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale

(1) Bevor der Fdl auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale eine Zugfahrt unmittelbar vor einem Bahnhof bzw. einer Abzweigstelle oder in einem Bahnhof bzw. in einer Abzweigstelle mit Befehl zulässt, müssen die Bedingungen für das Prüfen und Sichern des Fahrweges erfüllt sein, und zwar

- bei Einfahrt in einem Bahnhof bis zum nächsten Signal Ne 14, bei Ausfahrten bis zur Grenze des Bahnhofs,
- bei Weiterfahrt auf einer Abzweigstelle bis zur Grenze der Abzweigstelle.

ETCS-Level 2 mit Hauptsignale, LZB

(2) Bevor der Fdl auf Strecken mit Hauptsignalen eine Zugfahrt unmittelbar vor einem Bahnhof bzw. einer Abzweigstelle oder in einem Bahnhof bzw. in einer Abzweigstelle mit besonderem Auftrag zulässt, müssen die Bedingungen für das Prüfen und Sichern des Fahrweges erfüllt sein, und zwar

- bei Einfahrt in einem Bahnhof bis zum nächsten Hauptsignal, bei Ausfahrten bis zur Grenze des Bahnhofs,

bei Weiterfahrt auf einer Abzweigstelle bis zur Grenze der Abzweigstelle.

7 Gleichzeitige entgegensetzte Einfahrten in Bahnhöfen mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale

Gleichzeitige Einfahrten

(1) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale gibt es Gleise, in denen signaltechnische Einfahrten in einem Bahnhof in Richtung und Gegenrichtung gleichzeitig möglich sind. Bevor der Fdl eine Zugfahrt in einem solchen Gleis am rückliegenden Signal Ne 14 oder an einer Stelle zwischen rückliegendem und dem folgenden Signal Ne 14 mit Befehl zulässt, muss er folgendes beachten:

a) Der Fdl muss im Zielabschnitt der Zugstraße der Gegenrichtung Merkhinweis „!“ eingeben.

b) Der Fdl darf keine Zugfahrt in der Gegenrichtung in das Gleis zugelassen haben.

Die Maßnahmen sind so lange erforderlich, bis der Zug am gewöhnlichen Halteplatz - bei mehreren Halteplätzen am letzten gewöhnlichen Halteplatz im Fahrweg - oder am Zielsignal zum Halten gekommen ist.

8 Zusätzliche Maßnahmen bei der ersten Zugfahrt im Übergang Regelbetrieb zu Zugfahrten mit besonderem Auftrag

Grundsatz

(1) Wenn der Fdl aufgrund einer Unregelmäßigkeit an Signalanlagen eine Fahrt nur mit besonderem Auftrag zulassen kann, muss er den Tf des ersten Zuges nach Eintritt der Unregelmäßigkeit zusätzlich zu den Regeln der Ril 408 durch Befehl 6 mit Grund Nr. 10 beauftragen, im betroffenen Abschnitt auf Sicht zu fahren.

Betroffener Abschnitt

(2) Der betroffene Abschnitt ist wie folgt begrenzt:

- bis zum folgenden Hauptsignal oder Signal Ne 14,
- bei Einfahrt in einen Bahnhof, wenn der Einfahrweg durch ein Sperrsignal begrenzt ist, bis zum Sperrsignal,
- beim Befahren des Gegengleises bis Höhe Blocksignal der Abzweigstelle bzw. Höhe Einfahrsignal, Signal Ne 1 oder Sperrsignal des nächsten Bahnhofs oder
- bis zur Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke,
- Auf Strecken mit Blockkennzeichen gilt als betroffener Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge – außer für Züge in ETCS-Betriebsart SR – der Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge, - für anzeigegeführte Züge und für Züge in der ETCS-Betriebsart SR der Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge.

Signal Zs 7

(3) Der zusätzliche Befehl 6 mit Grund Nr. 10 darf durch das Signal Zs 7 ersetzt werden.

Befehl 6 aus anderen Gründen erteilt

(4) Wenn der Fdl dem Tf aus anderen Gründen Befehl 6 mit Grund Nr. 10 für den vorgenannten Abschnitt erteilen muss, ist ein zusätzlicher Befehl 6 mit Grund Nr. 10 nach den Regeln in Abschnitt 8 nicht erforderlich.

Verbot Auftrag x.25

(5) Abweichend von den Regeln in Abschnitt 2 Absatz (4) darf der Fdl dem Tf des ersten Zuges für den betroffenen Abschnitt Auftrag x.25 nicht erteilen.

Verzicht auf Befehl 6

(6) Befehl 6 mit Grund Nr. 10 ist nicht erforderlich bei Zugfahrten mit besonderem Auftrag, wenn dies in einer schriftlichen Anweisung oder in einer Betra angeordnet ist.

❑

1 Wann muss ein Hauptsignal auf Halt gestellt werden?

Gefahr

(1) Der Bediener muss ein Hauptsignal sofort auf Halt stellen, wenn Gefahr droht, sofern nicht durch das Anhalten des Zuges die Gefahr vergrößert wird.

Fehlleitung

(2) Der Bediener muss ein Hauptsignal sofort auf Halt stellen, um zu vermeiden, dass ein Zug fehlgeleitet wird. Die Fahrstraße darf er jedoch erst auflösen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Der Zug muss zum Halten gekommen sein.
2. Der Fdl muss sich vom Tf bestätigen lassen, dass der Zug halten bleibt.
3. Auf Strecken mit LZB oder ETCS-Level 2 muss der Fdl beim Tf nachfragen, ob der Zug LZB-geführt oder ETCS-geführt ist. Wenn der Zug LZB-geführt oder ETCS-geführt ist, gilt Folgendes:
   - Der Fdl muss dem Tf eines LZB-geführten Zuges mündlich anordnen, die LZB mit dem LZB-Störschalter ab- und wieder einzuschalten. Der Tf muss dem Fdl die Ausführung bestätigt haben.
   - Der Fdl muss dem Tf eines ETCS-geführten Zuges zusätzlich Befehl 3 erteilt haben.

Benachrichtigung zurücknehmen

(3) Der Fdl muss ein Hauptsignal auf Halt stellen, bevor er eine Abmeldung oder Benachrichtigung eines Schrankenwärters, eines Bahnübergangspostens oder einer Arbeitsstelle zurücknimmt.

2 Wann darf ein Hauptsignal auf Halt gestellt werden?

Der Fdl darf über die in Abschnitt 1 genannten Anlässe hinaus ein Hauptsignal in folgenden Fällen auf Halt stellen:

Haltender Zug

(1) Bei einem haltenden Zug darf der Fdl ein Hauptsignal auf Halt stellen und die Fahrstraße auflösen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Der Fdl muss sich vom Tf bestätigen lassen, dass der Zug halten bleibt.
2. Auf Strecken mit LZB oder ETCS-Level 2 muss der Fdl beim Tf nachfragen, ob der Zug LZB-geführt oder ETCS-geführt ist.
   - Wenn der Zug LZB-geführt ist, muss der Fdl dem Tf mündlich anordnen, die LZB mit dem LZB-Störschalter ab- und wieder einzuschalten. Der Tf muss dem Fdl die Ausführung bestätigen.
   - Wenn der Zug ETCS-geführt ist, muss der Fdl dem Tf Befehl 3 erteilen.

ETCS-Restriktion BgF

Der Fdl darf zur Änderung der Reihenfolge der Züge aus Gründen der Beschleunigung des Bahnbetriebes im Bereich einer aktivierten Restriktion BgF ein Hauptsignal für einen ETCS-geführten Zug nicht auf Halt stellen.

Fahrender Zug

(2) Bei einem fahrenden Zug darf der Fdl auf Strecken ohne LZB und ohne ETCS ein Hauptsignal auf Halt stellen und die Fahrstraße auflösen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Die Zugspitze darf noch nicht am rückgelegenen Hauptsignal vorbeigefahren sein.

2. Der Zug darf auch den Zugfolgeabschnitt vor dem rückgelegenen Hauptsignal noch nicht besetzt haben, sofern das Vorsignal des zurückzunehmenden Hauptsignals am rückgelegenen Hauptsignal angeordnet ist oder das rückgelegene Hauptsignal Vorsignalfunktion hat.

Auf Strecken mit LZB oder ETCS-Level 2 darf der Fdl ein Hauptsignal bei einem fahrenden Zug nicht auf Halt stellen.

3 Besonderheiten

Haltstellung durch Bediener

(1) Wenn der Fdl ein Signal nicht selbst auf Halt stellen kann, muss er den Bediener des Signals hierzu beauftragen.

Wenn der Bediener das Signal zurückgenommen hat, muss er dem Fdl die Haltstellung melden. Strecken- oder Bahnhofsblock darf er nur nach Weisung des Fdl bedienen.

Selbststell-betrieb, Zuglenkung mit Lenkplan

(2) Wenn der Fdl eine Fahrstraße auflösen will, nachdem er ein Hauptsignal auf Halt gestellt hat, dürfen an den betroffenen Signalen Selbststellbetrieb oder * Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Er muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Bedienen von Nottasten

(3) Für Signalnottasten gilt Folgendes:

a) Wenn der Bediener ein Hauptsignal mit einer Signalnottaste auf Halt gestellt hat, muss er den Fdl sofort verständigen.

b) Signalnottasten, die zurückgestellt werden müssen, sind im Streckenbuch genannt. Der Bediener darf diese Signalnottasten nur auf Weisung des Fdl zurückstellen.

Dunkelschaltung

(4) Der Fdl muss zusätzlich alle folgenden Hauptsignale, welche die LZB oder ETCS für den Zug dunkelgeschaltet hatte, auf Halt stellen. Zusätzlich muss er ermitteln, ob die LZB oder ETCS für den Zug auch Signale dunkelgeschaltet hatte, die Nachbarfahrdienstleitern zugeteilt sind. Wenn dies zutrifft, muss er die Nachbarfahrdienstleiter auffordern, die Signale auf Halt zu stellen und dies zu bestätigen.

4 Zulassung einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag zurücknehmen

Wenn der Fdl eine Zugfahrt, die er mit besonderem Auftrag zugelassen hat, nicht durchführen will, darf er die Sicherung des Fahrwegs erst aufheben oder eine andere Fahrt erst zulassen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

(1) Der Fdl muss sich vom Tf bestätigen lassen, dass der Zug halten bleibt, bis der Fdl die Weiterfahrt erneut zulässt.

(2) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 muss der Fdl beim Tf nachfragen, ob der Zug ETCS-geführt ist. Er muss dem Tf eines ETCS-geführten Zuges zusätzlich Befehl 3 erteilen.

(3) Der Melder eines für den Zug bedienten Signals Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 muss erloschen sein oder der Fdl muss einen Befehl zurückgezogen haben, mit dem er die Zugfahrt zugelassen hatte.

(4) Der Tf muss bestätigt haben, dass ein LZB-Ersatzauftrag, ein LZB-Vorsichtauftrag, ein LZB-Gegengleisfahrauftrag oder bei ETCS-Level 2 eine ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS oder OS in der Führerraumanzeige gelöscht ist.

(5) Der Fdl muss alle folgenden Hauptsignale, welche die LZB oder ETCS für den Zug dunkelgeschaltet hatte, auf Halt stellen. Zusätzlich muss er ermitteln, ob die LZB oder ETCS für den Zug auch Signale dunkelgeschaltet hatte, die Nachbarfahrdienstleitern zugeteilt sind. Wenn dies zutrifft, muss er die Nachbarahrdienstleiter auffordern, die Signale auf Halt zu stellen und dies zu bestätigen.

Der Fdl muss entsprechend verfahren, wenn ein Zug vom Gegengleis nicht auf Signal Sh 1 oder Ts 3 einfahren soll.

5 Hauptsignal wieder auf Fahrt stellen, Befehl 30, Befehl 3 widerrufen

Signal wieder auf Fahrt stellen

(1) Der Fdl darf ein Hauptsignal wieder auf Fahrt stellen, wenn die Voraussetzungen erfüllt sind und die Anlage dies zulässt.

Befehl 30

(2) Der Fdl muss dem Tf auf Anforderung Befehl 30 erteilen, wenn die Voraussetzungen für die Weiterfahrt des Zuges erfüllt sind.

Befehl 3 widerrufen

(3) Der Fdl darf einen Befehl 3, mit dem er einen Tf eines ETCS-geführten Zuges beauftragt hatte, im Stillstand zu verbleiben, widerrufen, wenn die Voraussetzungen für die Weiterfahrt des Zuges erfüllt sind.

6 Teilweise befahrene Fahrstraße auflösen; Weiterfahrt des Zuges

Wenn der Fdl eine teilweise befahrene Fahrstraße eines Zuges auflösen muss, z. B. weil der Zug liegengeblieben ist, gilt Folgendes:

(1) Der Fdl muss dem Tf Befehl 3 erteilen.

(2) Auf Strecken mit LZB muss der Fdl beim Tf nachfragen, ob der Zug LZB-geführt ist. Wenn der Zug LZB-geführt ist, muss der Fdl dem Tf mündlich anordnen, die LZB mit dem LZB-Störschalter ab- und wieder einzuschalten. Der Tf muss dem Fdl die Ausführung bestätigen. Der Fdl muss dem Tf auf Anforderung Befehl 30 erteilen.

(3) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 muss der Fdl beim Tf nachfragen, ob der Zug ETCS-geführt ist oder ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 angekündigt ist. Wenn dies zutrifft, muss der Fdl dem Tf Befehl 3 mit Auftrag 3.20 erteilen. Der Fdl muss sich vom Tf bestätigen lassen, dass er Override EOA bedient hat.

(4) Wenn erforderlich, muss der Fdl das Hauptsignal auf Halt stellen.

(5) Danach darf der Fdl die Fahrstraße auflösen.

(6) Der Fdl muss die Voraussetzungen für die Weiterfahrt des Zuges erfüllen.

(7) Der Fdl lässt die Weiterfahrt des Zuges mit Befehl 21 (Abzweigstelle, Weiterfahrt im Bahnhof) und ggf. Befehl 29 mit Auftrag 29.30 oder Befehl 22 (Ausfahrt aus Bahnhof) und ggf. Befehl 29 mit Auftrag 29.30 zu.

(8) Danach muss der Fdl Befehl 3 durch Befehl 4 widerrufen.

7 Sperrsignale, virtuelle Blockstellen

(1) Die Regeln in den Abschnitten 1 bis 6 gelten sinngemäß für Sperrsignale und virtuelle Blockstellen.

(2) Abweichend von Absatz (1) gelten die Regeln in Abschnitt 3 Absatz (4) auch für Hauptsignale hinter einer virtuellen Blockstelle, die der Fdl auf Halt stellt.

(3) Abweichend von Absatz (1) gelten die Regeln in Abschnitt 4 Absatz (5) auch für Hauptsignale hinter einer virtuellen Blockstelle, an welcher der Fdl eine Zugfahrt, die er mit besonderem Auftrag zugelassen hat, nicht durchführen will.

❑

1 Grundsatz

a) Der Fdl darf vom Fahrplan für Zugmeldestellen abweichen.

b) Beim Abweichen vom Fahrplan für Zugmeldestellen muss der Fdl die Regeln in den Richtlinien 408.0211 Abschnitt 2 und 408.0212 Abschnitt 3 beachten. Er muss Mitarbeiter beteiligter Stellen unterrichten.

c) Der Fdl muss in den Fällen nach Absatz b) Tf planmäßig haltender Reisezüge verständigen.

* 2 Bahnsteigwechsel zu kürzerem Bahnsteig

Wenn der Fdl einen Reisezug mit Halt zum Ein- oder Aussteigen ausnahmsweise
* in ein Gleis einlassen muss, dessen Bahnsteig kürzer ist als der vorgesehene, muss
* er zuvor den Tf über den Wechsel und die abweichende Bahnsteignutzlänge ver-
* ständigen.

3 Planmäßig durchfahrende Züge

Wenn einem planmäßig durchfahrenden Zug mit einer zulässigen Geschwindigkeit über 60 km/h an einem Zwischen- oder Ausfahrsignal statt des Signals Hp 1 das Signal Hp 2 gezeigt werden kann, ohne dass es signalmäßig vorangekündigt wird, muss der Fdl die im Streckenbuch gegebenen Regeln beachten.

❑

1 Anwenden

(1) Auf zweigleisigen Strecken darf auf der freien Strecke auf dem Gegengleis gefahren werden.

(2) Fahren auf dem Gegengleis ist zugelassen,

a) wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, wenn es der Beschleunigung des Bahnbetriebs dient,

b) wo Gleiswechselbetrieb vorübergehend oder nicht eingerichtet ist,

1. zwischen einer Anschlussstelle, einer Abzweigstelle (ausgenommen Überleitstelle) oder einem Bahnhof, die nur an eines der beiden Streckengleise angeschlossen sind und dem benachbarten Bahnhof,
2. wenn der Zweck der Fahrt es erfordert (z. B. Arbeitszug, Hilfszug oder zurückkehrendes Schiebetriebfahrzeug) oder
3. wenn das Regelgleis vorübergehend nicht befahren werden kann oder darf (z. B. gesperrtes Gleis, liegengebliebener Zug, ausgeschaltete Oberleitung).

(3) Wo auf Abzweigstellen Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, gelten die Regeln für das Fahren auf dem Gegengleis auch, wenn die Blocksignale nicht mit Signal Zs 6 ausgerüstet sind.

2 Gleichzeitige Fahrten derselben Fahrtrichtung

Regel- und Gegengleis dürfen gleichzeitig in derselben Fahrtrichtung befahren werden

a) wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist und keine Bahnübergangsposten oder Arbeitsstellen über Zugfahrten zu benachrichtigen sind; wo Schrankenwärter vorhanden sind, können im Streckenbuch gleichzeitige Fahrten zugelassen sein, oder

b) bei Zügen nach Abschnitt 1 Absatz (2) b) Nr. 1, Sperrfahrten, zurückkehrenden Schiebetriebfahrzeugen oder liegengebliebenen Zügen, die ihre Fahrt fortsetzen.

3 Ausschluss von Fahrten auf dem Gegengleis

Antrag (1) Der Fdl darf auf Antrag Fahrten auf dem Gegengleis ausschließen.

Maßnahmen (2) Der Fdl muss Folgendes beachten:

a) Der Fdl darf dem Antrag zustimmen, wenn keine Fahrten auf dem Gegengleis zugelassen sind und er Fahrten auf dem Gegengleis ausschließen kann.

b) Nachdem der Fdl zugestimmt hat, darf er Fahrten auf dem Gegengleis nicht zulassen.

c) Solange Fahrten auf dem Gegengleis ausgeschlossen sind, muss der Fdl Merkhinweis „NLF“ nach Ril 408.0402 Nr. 5 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 11 angebracht bzw. eingegeben haben.

Aufheben (3) Die Maßnahmen nach Absatz (2) b) und c) darf der Fdl aufheben, nachdem ihm der Wegfall des Anlasses gemeldet wurde.

Nachweis (4) Beginn und Ende des Ausschlusses von Fahrten auf dem Gegengleis muss der Fdl nachweisen.

❑

1 Einführen

(1) Fahren auf dem Gegengleis muss der Fdl nach den folgenden Regeln einführen:

a) Wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, muss er Fahren auf dem Gegengleis nicht einführen, auch dann nicht, wenn er den Auftrag zum Fahren auf dem Gegengleis durch Signal Zs 8 oder Befehl erteilt.

b) Wo Gleiswechselbetrieb vorübergehend eingerichtet ist, muss der Fdl der in der Betra genannten Zugmeldestelle Fahren auf dem Gegengleis einführen.

c) Wo kein Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, muss der Fdl sich mit den Fdl der beteiligten Zugmeldestellen verständigen, wenn er Zugfahrten auf dem Gegengleis durchführen will. Er muss Fahren auf dem Gegengleis bis zur * nächsten Zugmeldestelle einführen. An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. Er muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

(2) Wenn der Fdl Fahren auf dem Gegengleis eingeführt hat, muss er beteiligte Stellen verständigen.

(3) Wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, ist im Fahrplan für Zugmeldestellen und im Streckenfahrplan angegeben, welche Züge planmäßig auf dem Gegengleis verkehren. Wenn ein Zug außerplanmäßig das Gegengleis befahren soll, muss der Fdl beteiligte Stellen verständigen.

2 Abzweigstellen

Auf Abzweigstellen können im Streckenbuch zusätzliche Regeln für das Fahren auf dem Gegengleis mit Signal Zs 8 oder mit Befehl gegeben sein.

3 Reihenfolge

Der Fdl der für Gleissperrungen zuständigen Zugmeldestelle muss die Reihenfolge der Züge bestimmen. Im Streckenbuch oder in einer Betra kann der Fdl einer anderen Zugmeldestelle bestimmt sein.

4 Zugfolge, Signal- und Blockbedienung

(1) Für die Zugfolge gelten folgende Regeln:

a) Züge auf dem Regelgleis dürfen einander im Abstand der Zugfolgestellen folgen.

b) Wenn Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, dürfen Züge auf dem Gegengleis einander im Abstand der Zugfolgestellen folgen.

c) Wenn Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, dürfen Züge auf dem Gegengleis einander im Abstand der Zugmeldestellen folgen.

(2) Selbsttätige Blockeinrichtungen, die nach Beendigung einer Fahrt auf dem Gegengleis nicht in Grundstellung gekommen sind, darf der Fdl in Grundstel-

lung bringen, nachdem Räumungsprüfung nach Abschnitt 8 durchgeführt worden ist.

(3) Bei Abgabe der Erlaubnis für einen Zug auf dem Gegengleis darf an den betroffenen Signalen Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. *

5 Anbieten, Annehmen

Wenn die benachbarte Zugmeldestelle einem anderen Fdl zugeteilt ist, muss der Fdl Züge nach folgenden Regeln anbieten und annehmen.

(1) Wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, gilt Folgendes:

a) Züge, die das Gegengleis befahren, muss der Fdl anbieten und annehmen mit dem Zusatz „auf dem Gegengleis“. Wenn keine mündlichen Zugmeldungen gegeben werden, gilt ein Zug als angenommen, wenn Erlaubnisempfang angezeigt wird.

b) Züge, die das Regelgleis befahren, muss der Fdl in folgenden Fällen anbieten und annehmen:

- Gleiswechselbetrieb ist vorübergehend eingerichtet; wenn keine mündlichen Zugmeldungen gegeben werden, gilt ein Zug als angenommen, wenn Erlaubnisempfang angezeigt wird.
- Ein Erlaubnismelder ist nicht vorhanden und das Ausfahrsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle konnte für den unmittelbar zuvor auf dem Gegengleis gefahrenen Zug nicht in eine Fahrtstellung gestellt werden.
- Die Erlaubnis wurde für einen unmittelbar zuvor auf dem Gegengleis gefahrenen Zug nicht angezeigt.

(2) Wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, muss der Fdl Züge, die das Regelgleis oder das Gegengleis befahren, anbieten und annehmen, bei Zügen auf dem Gegengleis mit dem Zusatz „auf dem Gegengleis“.

(3) Der Fdl darf einen Zug nicht bedingt anbieten und annehmen (Ril 408.0221 Abschnitt 2 Absatz (7)).

6 Bedingungen für Annahme oder Zulassen der Zugfahrt

(1) Wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, darf der Fdl einen Zug auf dem Gegengleis erst annehmen oder die Zugfahrt erst zulassen, wenn bei Zentralblock die Zentralblockabschnitte für die Fahrtrichtung des Zuges festgelegt sind.

(2) Wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist und am Gegengleis ein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal vorhanden ist, gilt: Der Fdl darf einen Zug auf dem Gegengleis annehmen, wenn er festgestellt hat, dass der Haltmelder des Hauptsignals oder Sperrsignals leuchtet. Wenn der Haltmelder nicht leuchtet, muss er die Regeln in Abschnitt 10 Absatz (4) beachten. Dies gilt auch für die Zulassung einer Zugfahrt, wenn der Zug nicht angeboten werden muss.

(3) Wenn am Gegengleis kein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal vorhanden ist und der Zug auf dem Gegengleis ohne Halt auf einer Abzweigstelle weiterfahren oder in einen Bahnhof einfahren soll, gilt: Der Fdl darf einen Zug auf dem Gegengleis annehmen, wenn auf der Abzweigstelle oder im Bahnhof die Bedingungen für das Zulassen der Zugfahrt erfüllt sind. Wenn die Zugmeldestellen anderen Fdl zugeteilt sind, müssen diese der Weiter- oder Einfahrt oh-

ne Halt zustimmen; für hierzu erforderliche Fahrwegsicherungsmeldungen gelten die Regeln in Ril 408.0233 Abschnitt 3 Absatz (3) sinngemäß.

Dies gilt auch für die Zulassung einer Zugfahrt, wenn der Zug nicht angeboten werden muss.

(4) Der Fdl darf einen Zug auf dem Gegengleis annehmen, wenn er festgestellt hat, dass auch der im Streckenbuch genannte Gleisabschnitt im Ausfahrgleis frei ist. Dies gilt auch für die Zulassung einer Zugfahrt, wenn der Zug nicht angeboten werden muss.

7 Abmelden, Benachrichtigen

Der Fdl muss Züge, die auf dem Gegengleis fahren, abmelden, wenn die beteiligten Zugmeldestellen einem anderen Fdl zugeteilt sind. Er muss „auf dem Gegengleis“ zusetzen. Diesen Zusatz muss er auch beim Benachrichtigen von Schrankenwärtern oder Bahnübergangsposten verwenden.

8 Räumungsprüfung

GWB vorübergehend eingerichtet

Wo Gleiswechselbetrieb vorübergehend eingerichtet ist, gilt Folgendes:

Einführen

a) Nachdem Fahren auf dem Gegengleis eingeführt ist, muss der Fdl bei

- selbsttätigem Streckenblock für die Züge beider Fahrtrichtungen Räumungsprüfung durchführen,
- nichtselbsttätigem Streckenblock die Züge beider Fahrtrichtungen zusätzlich zur Blockbedienung zurückmelden.

Dies gilt so lange, bis das Gleis in jeder Fahrtrichtung von einem Zug (Kontrollzug) befahren worden ist. Der Zug muss mit Hauptsignal in das Gleis eingefahren sein und es bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben.

Durchführen

b) Nachdem Fahren auf dem Gegengleis eingeführt und anschließend das Gleis in jeder Fahrtrichtung von einem Kontrollzug befahren worden ist, muss der Fdl bei

- nichtselbsttätigem Streckenblock die Regeln nach Ril 408.0243 beachten,
- selbsttätigem Streckenblock die Regeln nach Ril 408.0244 bis Ril 408.0248 beachten.

Aufheben

c) Nachdem vorübergehend eingerichteter Gleiswechselbetrieb aufgehoben ist, muss der Fdl für Züge

- bei nichtselbsttätigem Streckenblock die Räumungsprüfung durch Rückmelden bestätigen,
- bei selbsttätigem Streckenblock Räumungsprüfung durchführen.

Dies gilt so lange, bis beide Streckengleise in Regelrichtung von je einem Zug befahren worden sind. Der jeweilige Zug muss in das Gleis mit Hauptsignal einfahren und es mit ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben.

Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet

(2) Wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, muss der Fdl für Züge, die auf dem Regelgleis oder auf dem Gegengleis fahren, bei

- nichtselbsttätigem Streckenblock die Regeln nach Ril 408.0243 beachten,
- selbsttätigem Streckenblock die Regeln nach Ril 408.0244 bis Ril 408.0248 beachten.

Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet

(3) Wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, gilt Folgendes:

a) Für Züge, die auf dem Gegengleis fahren, muss der Fdl Räumungsprüfung für das Streckengleis zwischen den benachbarten Zugmeldestellen durchführen. Bei selbsttätigem Streckenblock darf er statt der Räumungsprüfung die Räumung dadurch prüfen, dass er das Freisein aller Zugfolgeabschnitte zwischen den Zugmeldestellen nach Ril 408.0246 Abschnitt 4 Absätze (4) oder (5) oder nach Ril 408.0248 Abschnitt 4 Absatz 4 feststellt. Bei Relaisblock mit Streckengleisfreimeldeanlage darf er die Regeln nach Ril 408.0243 Abschnitt 6 Absatz (2) sinngemäß anwenden. Er muss die Räumungsprüfung durch Rückmelden an den Fdl der Zugmeldestelle bestätigen, der den Zug in das Gegengleis abgelassen hat, soweit ihm nicht beide Zugmeldestellen zugeteilt sind. Zwischengelegene Blockstellen muss er benachrichtigen.

b) Für Züge, die auf dem Regelgleis fahren, gilt:

- Bei selbsttätigem Streckenblock muss der Fdl Räumungsprüfung durchführen, wenn anschließend ein Zug auf dem Gegengleis fahren soll. Er muss die Räumungsprüfung auf der Zugmeldestelle durchführen, auf der der Zug in das Gegengleis fahren soll. Er darf statt der Räumungsprüfung die Räumung dadurch prüfen, dass er das Freisein aller Zugfolgeabschnitte zwischen den Zugmeldestellen nach Ril 408.0246 Abschnitt 4 Absätze (4) oder (5) oder nach Ril 408.0248 Abschnitt 4 Absatz 4 feststellt. Er muss die Räumungsprüfung nicht bestätigen.
- Bei nichtselbsttätigem Streckenblock muss er, solange Fahren auf dem Gegengleis eingeführt ist, zusätzlich zur Blockbedienung zurückmelden. Bei Relaisblock mit Streckengleisfreimeldeanlage darf er die Regeln nach Ril 408.0243 Abschnitt 6 Absatz (2) sinngemäß anwenden.

9 Auf Sicht fahren

Wenn auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock, wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, ein Zug auf Sicht fahren muss, weil die Räumungsprüfung nicht durchgeführt werden konnte, muss der Fdl den Tf durch Befehl 6 mit Grund Nr. 10 beauftragen, bis zur benachbarten Zugmeldestelle auf Sicht zu fahren.

10 Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis

Grundsatz

(1) Der Fdl darf den Auftrag, auf dem Gegengleis zu fahren, in der Regel durch Signal Zs 6, Signal Zs 8, LZB-Auftrag „Fahrt“, LZB-Gegengleisfahrauftrag, ETCS-Fahrterlaubnis in ETCS-Betriebsart FS oder Befehl 23 erteilen. Er darf den Auftrag für denselben Zug nicht gleichzeitig durch Signal Zs 6 und Signal Zs 8 erteilen.

Ausnahmen

(2) Zu den Regeln in Absatz (1) gelten folgende Ausnahmen:

Abzweigstellen ohne Signal Zs 6

a) Wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, gilt für Abzweigstellen, deren Blocksignale nicht mit Signal Zs 6 ausgerüstet sind, Folgendes: Bei einer Zugfahrt, die der Fdl mit Fahrtstellung eines Hauptsignals zulässt, re-

gelt der Fahrplan die Verständigung des Tf über die Fahrt in das Gegengleis oder die Weiterfahrt im Gegengleis. Wenn der Fdl eine Fahrt in das Gegengleis oder die Weiterfahrt im Gegengleis als Zugfahrt mit besonderem Auftrag zulässt, muss er dem Tf Befehl 23 erteilen.

b) Der Auftrag, beim Bedienen von Anschlussstellen auf dem Gegengleis zu fahren, kann im Fahrplan erteilt sein. **Anschlussstellen**

c) Bei ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale darf der Fdl den Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis auch durch Signal Zs 1 oder Signal Zs 7 erteilen. **ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale**

d) Bei ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen darf der Fdl den Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis nicht durch Signal Zs 1 oder Signal Zs 7 erteilen. **ETCS-Level 2 mit Hauptsignale**

(3) Wenn der Fdl den Auftrag, auf dem Gegengleis zu fahren, durch Befehl 23 erteilt, muss er folgende Regeln beachten: **Befehl 23**

a) Für signalgeführte Züge gilt:

1. Wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist und kein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal am Gegengleis in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle oder in Höhe des Einfahrsignals vorhanden ist, darf er den Auftrag höchstens bis zum übernächsten Bahnhof erteilen, jedoch nicht weiter als bis zum ersten Bahnhof, der einem anderen Fdl zugeteilt ist.

2. Es gilt:

   - Wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist oder
   - wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist und ein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal am Gegengleis in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle oder in Höhe des Einfahrsignals vorhanden ist,

   darf er den Auftrag bis zur nächsten Zugmeldestelle erteilen.

b) Bei anzeigegeführten Zügen darf er den Auftrag bis zur nächsten Zugmeldestelle erteilen.

c) Die Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal, an einem LZB-Halt oder an einem ETCS-Halt muss er durch Befehl zulassen. Im Streckenbuch können abweichende Regeln gegeben sein.

(4) Wenn das Hauptsignal oder Sperrsignal am Gegengleis in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle oder in Höhe des Einfahrsignals gestört ist, gilt Folgendes: **Hauptsignal oder Sperrsignal gestört**

1. Der Fdl darf den Auftrag zum Befahren des Gegengleises ausschließlich durch Befehl 23 erteilen.

2. Abweichend von Ril 408.0611 muss er dem Tf durch Befehl 26 vorschreiben, in Höhe des Blocksignals der Abzweigstelle oder in Höhe des Einfahrsignals zu halten.

3. Für die Vorbeifahrt am gestörten Signal muss der zuständige Fdl Befehl 1 erteilen.

(5) Wenn der Fdl den LZB-Gegengleisfahrauftrag nicht durch Führerraumanzeige übermitteln kann, muss er dem Tf Befehl 23 und Befehl 95 mit Auftrag 95.95 „LZB-Gegengleisfahrauftrag gestört“ erteilen. **LZB-Auftrag kann nicht übermittelt werden**

11 Weiterfahrt, Einfahrt, Halten

Befehl 25

(1) Für Befehle 25 gelten folgende Regeln:

a) Wenn für die Weiterfahrt auf einer Abzweigstelle oder Einfahrt in einen Bahnhof am Gegengleis kein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal vorhanden ist, darf der Fdl den Tf eines signalgeführten Zuges durch Befehl 25 beauftragen,

- auf Abzweigstellen ohne Halt weiterzufahren,
- in den nächsten Bahnhof ohne Halt einzufahren,
- auf dem nächsten Bahnhof ohne Halt ein- und auszufahren, sofern dieser Bahnhof dem Fdl zugeteilt ist,
- soweit der Zug in den nächsten Bahnhof ohne Halt ein- und ausfahren soll - auf dem übernächsten Bahnhof ohne Halt einzufahren.

b) Der Fdl darf dem Tf einen Befehl 25 erst übermitteln, wenn auf den im Befehl genannten Zugmeldestellen die Bedingungen für das Zulassen der Zugfahrt erfüllt sind. Wenn die Zugmeldestellen anderen Fdl zugeteilt sind, müssen diese der Weiter- oder Einfahrt ohne Halt zugestimmt haben; für hierzu erforderliche Fahrwegsicherungsmeldungen gelten die Regeln in Ril 408.0233 Abschnitt 3 Absatz (3) sinngemäß.

c) Der Fdl darf einen Befehl 25 nicht ausstellen, wenn es im Streckenbuch verboten ist.

(2) Für Befehle 26 gelten folgende Regeln:

Befehl 26

a) Wenn für die Weiterfahrt auf einer Abzweigstelle oder Einfahrt in einen Bahnhof am Gegengleis kein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal vorhanden ist, muss der Fdl dem Tf durch Befehl 26 vorschreiben, vor dem Signal Ne 1 einer Abzweigstelle bzw. eines Bahnhofs zu halten. Befehl 26 ist nicht erforderlich, wenn der Fdl einem signalgeführten Zug Befehl 25 erteilt hat.

Befehl 32

b) Für den Halt vor anderen Stellen im befahrenen Gleis (Streckenbuch) muss der Fdl dem Tf Befehl 32 erteilen.

Befehl 21

c) Wenn dem Tf mit Befehl 26 ein Halt auf dem Gegengleis vorgeschrieben wurde, muss der Fdl für die Weiterfahrt auf der freien Strecke oder für die Einfahrt in einen Bahnhof Befehl 21 erteilen. Befehl 21 ist nicht erforderlich, wenn das Hauptsignal oder Sperrsignal am Gegengleis in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle oder in Höhe des Einfahrsignals gestört ist und der Fdl dem Tf Befehl 1 für die Vorbeifahrt erteilt.

Reihenfolge der Weisungen

(3) Der Fdl darf nur dann Weisungen mit Befehl 25 und 26 für mehrere Zugmeldestellen geben, wenn diese Stellen unmittelbar aufeinander folgen und der Tf sie in der im Befehlsvordruck vorgesehenen Reihenfolge antrifft.

12 Muster für Befehle

Im Streckenbuch sind Muster für Befehle für das Fahren auf dem Gegengleis und ggf. Weisungen hierzu gegeben.

13 Bahnübergänge

Für das Befahren von Bahnübergängen können im Streckenbuch oder in einer Betra Regeln gegeben sein.

14 Merkhinweis, Sperre

(1) Wenn Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, gilt Folgendes:

a) Wenn die Erlaubnis bei der Stelle vorhanden ist, die den Zug auf das Gegengleis ablässt, muss der Fdl keinen Merkhinweis und keine Sperre anbringen.

b) Wenn die Erlaubnis nicht bei der Stelle vorhanden ist, die den Zug auf das Gegengleis ablässt, oder wenn eine Erlaubnis nicht vorhanden ist, muss der Fdl der Zugmeldestelle, bei der die Erlaubnis angezeigt wird, oder, wenn eine Erlaubnis nicht vorhanden ist, der Fdl, der die Zugfahrt nicht zulässt, Merkhinweis „↔“ bzw. „LF“ nach Ril 408.0402 Nr. 12 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben, bis der Zug angekommen ist.

(2) Solange Fahren auf dem Gegengleis - außer bei Gleiswechselbetrieb - eingeführt ist, muss der Fdl

- der Fahrten in das Regelgleis zulässt, Merkhinweis „↔“ bzw. „LF“ nach Ril 408.0402 Nr. 12 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben,

- der Fahrten in das Gegengleis zulässt, Merkhinweis „↔“ bzw. „LF“ nach Ril 408.0402 Nr. 13 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 15 anbringen bzw. eingeben.

15 Aufheben

Wenn der Fdl Fahren auf dem Gegengleis eingeführt hat, darf er es wieder aufheben, wenn der Anlass weggefallen ist. Er muss beteiligte Stellen verständigen.

16 Nachweis

Einführen und Aufheben des Fahrens auf dem Gegengleis, die Verständigung der Beteiligten und Meldungen nach Abschnitt 6 Absatz (3) oder Abschnitt 11 Absatz (1) b) muss der Fdl nachweisen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt folgendes Muster:

Muster

10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
Meldungen und Vermerke	Zugnummer	Regelgleis nach ← Gegengleis von → Adorf: Rückmeldung	Abfahrt	Annahme	Ankunft	Regelgleis von ← Gegengleis nach → Cestadt: Rückmeldung	Abfahrt	Annahme	Tag **15.12.** Zugnummer
		U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	
				selbsttätiger Streckenblock					
			10 13		10 12		10 05		4727
10.31 Gl von FCS bis FBH frei			10 32		10 31		10 25		4729
erster Z 4730,10.55 Bet ben							ab 10.55 →		
	4730					11 01	10 56	10 55	
11.10 Gl von FCS bis FBH frei			11 10		11 09		11 03	11 02	4731
	4732					11 19	11 13	11 12	
			11 58		11 58		11 51	11 50	4733
erster Zug 4734							ab 12.00 →		
12.00 Bet ben			12 17		12 17		12 10		4735
				nichtselbsttätiger Streckenblock					
			10 13		10 12		10 05		4727
			10 32		10 31		10 25		4729
erster Zug 4730,10.55 Bet ben							ab 10.55 →		
	4730					11 01	10 56	10 55	
			11 10		11 09	11 10	11 03	11 02	4731
	4732					11 19	11 13	11 12	
			11 58		11 58	11 59	11 51	11 50	4733
erster Zug 4734							ab 12.00 →		
12.00 Bet ben			12 17		12 17		12 10		4735

1 Gleise der freien Strecke sperren - außer Gleise auf Abzweigstellen -

(1) Der Fdl muss ein Gleis der freien Strecke bei folgenden Anlässen sperren: **Anlässe**

a) Das Gleis ist unbefahrbar geworden.

b) Die Sperrung wird beantragt, weil aufgrund einer schriftlichen Anweisung oder als Folge von Unfällen oder Betriebsstörungen gearbeitet werden muss.

c) Ein Zug ist liegengeblieben oder ein Zugteil muss zurückgelassen werden.

d) Es sollen Fahrten eingelassen werden, die

1. Anschlussstellen auf Strecken ohne Streckenblock oder mit nichtselbsttätigem Streckenblock bedienen,
2. Rückwärtsbewegungen durchführen,
3. Kleinwagenfahrten sind,
4. Schneeräumfahrten sind.

e) Es sollen mehrere Fahrten in einen Zugfolgeabschnitt eingelassen werden.

f) Es sollen Lü-Sendungen „Dora“ im Nachbargleis durchgeführt werden.

g) Personen sollen auf Antrag oder Anweisung durch Sperren des Gleises gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesichert werden.

h) Fahrzeuge sollen in das Gleis eingesetzt werden.

* * i) Straßengebundene Großraum- oder Schwertransporte sollen auf Antrag oder Anweisung einen Bahnübergang befahren.

Im Streckenbuch können weitere Anlässe genannt sein.

(2) Anordnungen zur Durchführung des Bahnbetriebs können im Streckenbuch, in einer Betra, Fahrplananordnung oder Beförderungsanordnung gegeben sein. **Anordnungen**

(3) Der Fdl darf ein Gleis in der Regel von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle oder von Zugmeldestelle bis zum Ende einer Stichstrecke sperren. Im Streckenbuch oder in einer Betra kann das Sperren des Gleises von Zugfolgestelle zu Zugfolgestelle zugelassen sein. **Umfang**

(4) Zuständig für das Sperren eines Gleises ist der Fdl der im Streckenbuch angegebenen Zugmeldestelle. In einer Betra kann der Fdl der anderen Zugmeldestelle als zuständig erklärt werden. **Zuständiger Fdl**

(5) Allgemein gilt: **Voraussetzungen**

a) Der Fdl darf ein Gleis in der Regel nur sperren, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind: **Grundsatz**

1. Der Zug, der zuletzt in das zu sperrende Gleis eingelassen wurde, hat dieses verlassen und bei diesem Zug ist auf Strecken ohne Strecken-

block oder mit nichtselbsttätigem Streckenblock die Räumungsprüfung bestätigt worden.

2. Der Fdl der zuständigen Zugmeldestelle hat die Sperrung mit der anderen Zugmeldestelle vereinbart, wenn diese nicht ihm selbst zugeteilt ist; dies gilt auch für die einer Abzweigstelle benachbarten Zugmeldestellen, wenn von ihnen Züge in Richtung auf das zu sperrende Gleis abgelassen werden können.

Ausnahme

b) Wenn ein Gleis nicht durchgehend befahren werden kann, darf der Fdl es sperren, ohne dass die Voraussetzungen nach a) erfüllt sind.

Selbststellbetrieb

c) Wenn der Fdl ein Streckengleis sperrt, darf an den betroffenen Signalen * Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und dürfen Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen bzw. eingeben.

Bedieneinrichtungen

d) Als Sicherungsmaßnahme müssen Merkhinweise und Sperren nach Absatz (9) angebracht bzw. eingegeben worden sein. Angebrachte bzw. eingegebene Sperren dürfen nur in folgenden Fällen entfernt werden:

1. Vorübergehend zur Bedienung von Signalanlagen bei der Durchführung von Fahrten im gesperrten Gleis
2. Vorübergehend auf Weisung einer Fachkraft
3. Nach dem Nachweis der Meldung über die Aufhebung der Gleissperrung

Meldungen

(6) Nachdem der Fdl der zuständigen Zugmeldestelle die Sicherungsmaßnahmen nach Absatz (9) getroffen hat, muss er das Gleis mit dem Fdl der anderen Zugmeldestelle mit folgenden Worten sperren:

„Gleis von ... nach ... gesperrt“.

Zusätzlich bestätigt er diesem das Anbringen von Hilfssperren und Merkhinweisen mit dem Zusatz:

„Sicherungsmaßnahmen durchgeführt“.

Der Fdl der benachbarten Zugmeldestelle führt für das zu sperrende Gleis die Sicherungsmaßnahmen durch und wiederholt dann die Meldung „Gleis von … nach … gesperrt“ des Fdl der zuständigen Zugmeldestelle. Zusätzlich bestätigt er das Anbringen der Hilfssperren und Merkhinweise ebenfalls mit dem Wortlaut „Sicherungsmaßnahmen durchgeführt“.

Erst ab diesem Zeitpunkt gilt das Gleis als gesperrt.

Ist die benachbarte Zugmeldestelle dem für die Sperrung zuständigen Fdl zugeordnet, werden die Meldungen zwischen dem Antragsteller der Sperrung und dem zuständigen Fdl geführt.

Hierbei bestätigt der zuständige Fdl dem Antragsteller nicht nur die Sperrung des Gleises mit dem Wortlaut „Gleis von … nach … gesperrt“ sondern auch das Anbringen von Hilfssperren und Merkhinweisen mit dem Zusatz „Sicherungsmaßnahmen durchgeführt“.

Die Bestätigung mit dem Zusatz darf erst nach dem Anbringen der Hilfssperren und Merkhinweise erfolgen.

Im Streckenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

Schneeräumfahrten

(7) Bei Schneeräumfahrten muss der Fdl in der Regel auch die benachbarten Gleise sperren. Im Streckenbuch können Ausnahmen zugelassen sein. In den

gesperrten benachbarten Gleisen dürfen sich keine Fahrzeuge oder Baumaschinen befinden. Die Fachkraft darf Ausnahmen zulassen.

(8) Allgemein gilt: **Aufheben**

a) Der Fdl, der die Sperrung ausgesprochen hat, darf diese aufheben, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind: **Bedingungen**

1. Der Fdl muss festgestellt haben oder es muss ihm gemeldet worden sein, dass alle Anlässe für die Gleissperrung weggefallen sind und er muss dies im Zugmeldebuch eingetragen haben.
2. Der Fdl muss außerdem im Zugmeldebuch eingetragen haben
   - die Beendigung aller in das gesperrte Gleis abgelassenen oder auf freier Strecke begonnenen Sperrfahrten und die Ankunft aller etwa liegengebliebener Züge oder Zugteile,
   - bei einer Gleissperrung nach Absatz (5) b) - die Ankunft aller Züge, die vor der Gleissperrung in den gesperrten Streckenabschnitt eingelassen worden sind,
   - wenn Arbeiten wegen der Anlässe nach Absatz (1) a) oder (1) b) ausgeführt worden sind die Meldung der Fachkraft über die Befahrbarkeit des Gleises (einschließlich Regellichtraum),
   - wenn die Sperrung eines Baugleises aufgehoben werden soll - die Meldung der nach Betra zuständigen Fachkraft über Freisein und Befahrbarkeit des Baugleises (einschließlich Regellichtraum).
3. Der Fdl muss festgestellt haben, dass nach dem Bedienen einer Anschlussstelle der Anschlussschlüssel auf der zuständigen Zugmeldestelle wieder eingeschlossen ist, der Zugführerschlüssel am Schlüsselbrett der zuständigen Zugmeldestelle hängt, vom Nachbarbahnhof gemeldet wurde, dass sich der Schlüssel dort befindet oder vom Tf gemeldet wurde, dass der Schlüssel in seinem Gewahrsam ist.
4. Bei einer Gleissperrung für eine Lü-Sendung muss der Fdl festgestellt haben, dass der Zug auf der Zugmeldestelle oder auf der im Streckenbuch nach Absatz (3) genannten Zugfolgestelle angekommen ist, die das gesperrte Gleis begrenzt.
5. Wird dem Fdl bei einer Gleissperrung für Straßengebundene Großraum- oder Schwertransporte für das Befahren von Bahnübergängen der Wegfall des Anlasses nicht gemeldet oder kann er den Wegfall des Anlasses nicht selbst feststellen, muss der Fdl über die NFLS den Nmg verständigen.

   Im Streckenbuch können weitere Bedingungen genannt sein.

b) Der Fdl muss die Gleissperrung mit dem Fdl der anderen Zugmeldestelle mit folgenden Worten aufheben: **Meldung**

„Sperrung des Gleises von ... nach ... aufgehoben. Sicherungsmaßnahmen nicht mehr erforderlich“.

Der Fdl der benachbarten Zugmeldestelle wiederholt die Meldung. Anschließend heben beide Fdl die Sicherungsmaßnahmen auf.

Ist die benachbarte Zugmeldestelle dem für die Sperrung zuständigen Fdl zugeordnet, wird die Meldung über die Aufhebung der Sperrung zwischen dem Antragsteller der Sperrung und dem zuständigen Fdl geführt.

Im Streckenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

Merkhinweis, Sperre

(9) Während der Gleissperrung müssen die Bediener auf den Zugmeldestellen Merkhinweis „✕“ nach Ril 408.0402 Nr. 7 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.

Beteiligte benachrichtigen

(10) Die Meldungen über die Gleissperrung und ihre Aufhebung muss der Fdl an beteiligte Betriebsstellen sowie an Bahnübergangsposten richten, die über Zugfahrten benachrichtigt werden müssen. Er muss den Beteiligten den Anlass für die Gleissperrung mitteilen.

Nachweis

(11) Sperrung, Anlässe der Sperrung, Aufheben der Sperrung und Benachrichtigung der Beteiligten muss der Fdl nachweisen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt das Muster in Ril 408.0481 Abschnitt 16.

2 Gleise in einem Bahnhof oder auf einer Abzweigstelle sperren

Anlässe

(1) Der Fdl muss Gleise in einem Bahnhof oder auf einer Abzweigstelle - auch Abschnitte von Gleisen oder Weichen – bei folgenden Anlässen sperren:

a) Ein Gleis ist unbefahrbar geworden.

b) Die Sperrung wird beantragt, weil auf Grund einer schriftlichen Anweisung oder als Folge von Unfällen oder Betriebsstörungen gearbeitet werden muss.

c) Im Nachbargleis soll eine Lü-Sendung „Dora“ durchgeführt werden.

d) Personen sollen auf Antrag oder Anweisung durch Sperren des Gleises gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesichert werden.

e) Fahrzeuge - ausgenommen Kleinwagen - sollen in ein Gleis mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern eingesetzt werden.

Die Sperrung ist auch erforderlich, wenn

- Kleinwagen in ein Gleis mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern eingesetzt oder eingelassen werden, in denen sich bereits weitere Fahrzeuge – ausgenommen Kleinwagen - befinden, oder
- Fahrzeuge – ausgenommen Kleinwagen – in ein Gleis mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern eingelassen werden, in denen sich bereits Kleinwagen befinden.

f) Eine Schneeräumfahrt soll verkehren.

* * g) Straßengebundene Großraum- oder Schwertransporte sollen auf Antrag oder Anweisung einen Bahnübergang befahren.

Beim Sperren muss der Fdl jeweils die Grenzen für die Sperrung festlegen (z. B. Grenzzeichen von Weichen, Signale, markante Punkte).

Maßnahmen

(2) Allgemein gilt:

Abriegeln

a) Abriegeln:

1. Der Fdl, der das Gleis sperrt, muss für das Abriegeln des gesperrten Gleises oder der Weiche sorgen. Der zuständige Bediener muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 13 anbringen bzw. eingeben.

   Ein gesperrtes Gleis oder eine gesperrte Weiche ist abgeriegelt, wenn

   - Zugangsweichen in abweisender, Gleissperren in aufgelegter Stellung sind oder
   - Hauptsignale ohne Signal Zs 103, Sperrsignale in Haltstellung sind oder Signale Ra 11a (DV 301), die die Fahrt in das gesperrte Gleis verbieten, vorhanden sind.

   Im Streckenbuch können ergänzende Maßnahmen zum Abriegeln vorgeschrieben sein.

2. Wo die Maßnahmen nach Nr. 1 nicht durchgeführt werden können, hat der Mitarbeiter, der das Gleis sperrt, Wärterhaltscheiben aufzustellen oder aufstellen zu lassen.

3. Im Streckenbuch oder in einer Betra kann das Abriegeln durch Verschließen der Zugangsweichen oder der Gleissperren angeordnet sein.

Streckenbuch

b) Bei Einfahrgleisen muss der Fdl die im Streckenbuch zu Ril 408.0231 Abschnitt 3 Absatz (8) genannten Maßnahmen sofort treffen.

Selbststellbetrieb

c) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Sperre ist nach Ril 408.0403 Nr. 7 anzubringen. *

Ausfahrgleis

d) Ist bei Sperrung eines Ausfahrgleises ein Gleisabschnitt nach Ril 408.4841 Abschnitt 2 Absatz (6) betroffen, dürfen während der Gleissperrung keine Zugfahrten auf dem Gegengleis durchgeführt werden.

Einfahrgleis

e) Bei Sperrung eines Gleises zwischen Einfahrsignal und Signal Ra 10 bzw. der Einfahrweiche oder zwischen Blocksignal und der ersten Weiche einer Abzweigstelle muss der Fdl außerdem die Maßnahmen wie beim Rangieren über die Rangierhalttafel oder die Einfahrweiche nach Ril 408.4841 Abschnitt 3 treffen.

Bedieneinrichtungen

f) Vor Abgabe der Meldung über das Sperren von Gleisen müssen als Sicherungsmaßnahme Merkhinweise und Sperren nach Absatz (5) angebracht bzw. eingegeben worden sein. Angebrachte bzw. eingegebene Sperren dürfen nur in folgenden Fällen entfernt werden:

1. Vorübergehend zur Bedienung von Signalanlagen bei der Durchführung von Fahrten im gesperrten Gleis.
2. Vorübergehend auf Weisung einer Fachkraft.
3. Nach der Meldung über die Aufhebung der Gleissperrung.

Befahren

(3) Das Bewegen von Fahrzeugen im gesperrten Gleis eines Bahnhofs ist Rangieren.

Aufheben

(4) Der Fdl, der die Gleissperrung ausgesprochen hat, darf die Sperrung eines Gleises aufheben, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

a) Der Fdl muss festgestellt haben oder es muss ihm gemeldet worden sein, dass alle Anlässe für die Gleissperrung weggefallen sind und er muss dies im Zugmeldebuch oder Fernsprechbuch eingetragen haben.

b) Wenn Arbeiten wegen der Anlässe nach Absatz (1) a) oder (1) b) ausgeführt worden sind – muss der Fdl die Meldung der Fachkraft über die Befahrbarkeit des Gleises (einschließlich Regellichtraum) im Zugmeldebuch oder Fernsprechbuch eingetragen haben.

c) Wenn ein gesperrtes Gleis mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern befahren worden ist oder in das Gleis Fahrzeuge eingesetzt worden sind, muss der Fdl durch eine Abschnittsprüfung festgestellt haben, dass das Gleis frei ist und dies im Zugmeldebuch oder Fernsprechbuch eingetragen haben, und

d) wenn die Sperrung eines Baugleises aufgehoben werden soll, muss der Fdl die Meldung der nach Betra zuständigen Fachkraft über Freisein und Befahrbarkeit des Baugleises (einschließlich Regellichtraum) im Zugmeldebuch oder Fernsprechbuch eingetragen haben.

e) Wird dem Fdl bei einer Gleissperrung für Straßengebundene Großraum- oder Schwertransporte für das Befahren von Bahnübergängen der Wegfall des Anlasses nicht gemeldet oder kann er den Wegfall des Anlasses nicht selbst feststellen, muss der Fdl über die NFLS den Nmg verständigen. *

Merkhinweis, Sperre

(5) Der Bediener muss Merkhinweis „✕“ nach Ril 408.0402 Nr. 8 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 12 anbringen bzw. eingeben.

(6) Sperrung, Anlass für die Sperrung und Aufheben der Sperrung muss der Fdl Beteiligten mitteilen. **Benachrichtigen**

(7) Nachdem der zuständige Fdl die Sicherungsmaßnahmen nach Absatz (5) getroffen hat, sperrt er das Gleis in einem Bahnhof oder auf einer Abzweigstelle mit den Beteiligten mit den Worten: „… (Betriebsstelle) Gleis … (Nr. oder Bezeichnung) von … bis … gesperrt. Sicherungsmaßnahmen durchgeführt“. **Meldungen**

Die Beteiligten wiederholen die Meldung.

Erst ab diesem Zeitpunkt gilt das Gleis als gesperrt.

Die Sperrung des Gleises ist aufzuheben mit den Worten: „… (Betriebsstelle) Sperrung Gleis … (Nr. oder Bezeichnung) von … bis … aufgehoben. Sicherungsmaßnahmen aufgehoben“.

Die Beteiligten wiederholen die Meldung.

Anschließend hebt der zuständige Fdl die Sicherungsmaßnahmen auf.

(8) Sperrung, Anlässe der Sperrung, Aufheben der Sperrung und Benachrichtigung der Beteiligten muss der Fdl nachweisen. **Nachweis**

(9) Bei Schneeräumfahrten muss der Fdl in der Regel auch die benachbarten Gleise sperren. Im Streckenbuch können Ausnahmen zugelassen sein. In den gesperrten benachbarten Gleisen dürfen sich keine Fahrzeuge oder Baumaschinen befinden. Die Fachkraft darf Ausnahmen zulassen. **Schneeräumfahrten**

3 Baugleis

(1) Der nach Betra zuständige Fdl darf mit dem Fdl einer anderen benannten Betriebsstelle die gesperrten Gleise oder einzelne Abschnitte zum Baugleis erklären, nachdem die in der Betra genannte Person zugestimmt hat. Es ist folgender Wortlaut zu verwenden: **Erklären**

„… (Betriebsstelle) Gleis … (Nr. oder Bezeichnung) von… bis … ist Baugleis“ oder

„Gleis von … (Betriebsstelle oder km) bis … (Betriebsstelle oder km) ist Baugleis“.

Im Streckenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

(2) Das Bewegen von Fahrzeugen im Baugleis ist Rangieren. **Befahren**

(3) Wenn ein gesperrtes Gleis zum Baugleis erklärt worden ist, müssen die Bediener auf den Zugmeldestellen den nach Abschnitt 1 Absatz (9) bzw. nach Abschnitt 2 Absatz (5) angebrachten Merkhinweis gegen den Merkhinweis „BGL“ austauschen. **Merkhinweis**

(4) Das Erklären eines gesperrten Gleises zum Baugleis muss der Fdl Beteiligten mitteilen. **Benachrichtigen**

(5) Die Meldungen über das Erklären eines gesperrten Gleises zum Baugleis und Benachrichtigung der Beteiligten müssen die Fdl nachweisen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt das Muster in Ril 408.0481 Abschnitt 16. **Nachweis**

4 Verbot

In einem Gleis, das zur Sicherung von Personen gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesperrt ist, dürfen keine Schienenfahrzeuge bewegt werden. ❑

1 Grundsatz

Gleise, deren Oberleitung ausgeschaltet oder - ohne den Regellichtraum für Gleise ohne Oberleitung einzuschränken - gestört ist, muss der Fdl nicht sperren. Die Gleise dürfen aber nicht von Triebfahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer befahren werden.

2 Maßnahmen

* (1) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen bzw. eingeben. **Selbststellbetrieb**

(2) Bei Gleisen der freien Strecke – außer Gleise auf Abzweigstellen - muss der Fdl **Gleise der freien Strecke – außer Gleise auf Abzweigstellen -**

a) Beteiligte benachrichtigen und

b) Merkhinweis „◈“ oder „F“ nach Ril 408.0402 Nr. 9 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.

(3) Der Fdl muss bei Gleisen in einem Bahnhof oder auf einer Abzweigstelle in der Regel **Gleise in einem Bahnhof oder auf einer Abzweigstelle**

1. Beteiligte benachrichtigen und
2. Merkhinweis „◈“ oder „F“ nach Ril 408.0402 Nr. 10 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben.

3 Nachweis

Nichtbefahrbarkeit und Wiederbefahrbarkeit der Gleise durch Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer und die Benachrichtigung der Beteiligten sind nachzuweisen.

❑

1 Zugeinwirkungen

Bei Arbeiten an Zugeinwirkungen, die auf eine Fahrstraßenfestlegung wirken, muss der Bediener Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 5 anbringen.

2 Signale

Wenn an Hauptsignalen, Vorsignalen, Sperrsignalen, Signalen für zurückkehrende Schiebetriebfahrzeuge und Sperrfahrten sowie Deckungssignalen gearbeitet wird, muss der Bediener Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 14 anbringen bzw. eingeben.

3 Weichen, Gleissperren, Riegel oder Sperrsignale durch Sperre sichern

Wenn ein Bediener verhindern muss, dass Weichen, Gleissperren, Riegel oder Sperrsignale umgestellt werden, muss er Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 13 anbringen bzw. eingeben.

4 LZB-Streckeneinrichtung

Bei unvorhergesehenen Arbeiten an der LZB-Streckeneinrichtung darf die Betriebszentrale anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren. Der Fdl muss dem Tf Befehl 27 und Befehl 29 mit Auftrag 29.10 erteilen.

Der Fdl darf das Hauptsignal für diese Züge erst auf Fahrt stellen, wenn der Tf bestätigt hat, dass die LZB abgeschaltet ist. Bei einer seitlichen Einfahrt muss der Fdl Befehl 27 und Befehl 29 mit Auftrag 29.10 vor der Einfahrt in die LZB-Strecke übermitteln.

Für Züge, die bereits LZB-geführt fahren, darf der Fdl den Befehl 27 und Befehl 29 mit Auftrag 29.10 erst übermitteln, wenn die Bedingungen nach Ril 408.0652 Abschnitt 1 Absatz (2) und (3) erfüllt sind.

5 ETCS-Level 2-Streckeneinrichtung

(1) Bei unvorhergesehenen Arbeiten an der ETCS-Streckeneinrichtung darf die Betriebszentrale auf Strecken, die mit Hauptsignalen ausgerüstet sind, anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren.

Der Fdl

- muss ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 oder einen Befehl zurücknehmen,
- muss in den betroffenen Abschnitten ETCS-Sperren aktivieren,
- darf das Hauptsignal auf Fahrt stellen bzw. eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag durch Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8 oder Befehl zulassen, nachdem in den betroffenen Abschnitten ETCS-Sperren aktiviert sind,
- muss Tf von Zügen mit ETCS-Halt, deren führendes Fahrzeug über PZB/LZB verfügt, mit Befehl 28 beauftragen ETCS-Level NTC PZB/LZB zu wählen und Befehl 29 mit Auftrag 29.20 erteilen.

- muss Tf von Zügen mit ETCS-Halt, deren führendes Fahrzeug nicht über PZB/LZB verfügt, mit Befehl 28 beauftragen ETCS-Level 0 zu wählen und Befehl 29 mit Auftrag 29.20 erteilen.

(2) Wenn eine ETCS-Zentrale gesperrt werden soll oder Arbeiten an GSM-R durchgeführt werden, gilt für Zugfahrten, deren führendes Fahrzeug eine ETCS-Fahrzeugausrüstung hat, Folgendes:

- Vor dem Sperren der ETCS-Zentrale bzw. vor dem Beginn der Arbeiten an GSM-R dürfen Zugfahrten, in den Bereich der betroffenen ETCS-Zentrale oder in den von den Arbeiten an GSM-R betroffenen Funkbereich hinein nicht zugelassen sein,
- Zugfahrten, die sich bereits im Bereich der betroffenen ETCS-Zentrale oder im von den Arbeiten an GSM-R betroffenen Funkbereich befinden, müssen diesen Bereich vor dem Sperren der ETCS-Zentrale bzw. vor dem Beginn der Arbeiten an GSM-R verlassen haben.

In einer Betra können ergänzende Regeln gegeben sein.

6 Abschnittsprüfung

Wenn die Fachkraft Abschnittsprüfung vorgeschrieben hat, muss der Fdl Merkhinweis „AP“ nach Ril 408.0402 Nr. 11 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben. An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Sperre muss der Fdl nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen bzw. eingeben. *

7 Ankündigen

Wenn die Fachkraft das Ankündigen der Bahnhofsblockbedienung vorgeschrieben hat, muss der Bediener nach Ril 408.0621 Abschnitt 1 Absatz (1) verfahren.

8 Zustimmung

Arbeiten

(1) Der Fdl bzw. der Bediener darf dem Beginn von Arbeiten erst zustimmen, wenn er - soweit es nach den Angaben der Fachkraft in Betracht kommt -

a) bei nichtselbsttätigem Streckenblock Rückmelden eingeführt hat,

b) bei selbsttätigem Streckenblock festgestellt hat, dass die Bedingungen nach Abschnitt 5 Absatz (3) der Richtlinien 408.0244 bis 408.0248 erfüllt sind und Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt ist,

c) Ankündigen eingeführt hat,

d) die Abgabe der Meldungen über die Sicherung des Fahrwegs veranlasst hat,

e) Maßnahmen zur Abschnittsprüfung getroffen hat,

f) bei Arbeiten an der LZB oder an ETCS festgestellt hat, dass sich kein Zug in dem von der Fachkraft benannten Abschnitt befindet und eine Zugfahrt in diesen Abschnitt hinein nicht zugelassen ist,

g) für das Anbringen der vorgeschriebenen Merkhinweise und Sperren gesorgt hat,

h) erforderliche ETCS-Sperren aktiviert hat.

Langsamfahrstellen, LZB

(2) Der Fdl darf dem Eingeben von vorübergehenden Langsamfahrstellen in die LZB nur zustimmen oder Langsamfahrstellen in die LZB eingeben, wenn keine

Zugfahrt in diesen Abschnitt hinein zugelassen ist und eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

a) Im betroffenen Abschnitt befindet sich kein Zug.

b) Züge, die sich im betroffenen Abschnitt befinden, halten, und zwar

- unmittelbar vor einem Halt zeigenden Signal bzw. einem LZB-Halt vor einem Bahnhof, in einem Bahnhof oder vor einer Abzweigstelle oder
- in einem Bahnhof am letzten gewöhnlichen Halteplatz vor einem Halt zeigenden Signal bzw. LZB-Halt.

c) Züge, die sich im betroffenen Abschnitt befinden, sind mit Befehl nach Ril 408.0492 Abschnitt 4 bzw. 6 beauftragt, höchstens mit der vorzugebenden Geschwindigkeit zu fahren.

An den betroffenen Signalen dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Sperre muss der Fdl nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Restriktionen, ETCS

(3) Der Fdl darf dem Aktivieren von Restriktionen (vorübergehende Langsamfahrstellen, Bügel ab, Hauptschalter aus) in ETCS nur zustimmen oder Restriktionen in ETCS aktivieren, wenn keine Zugfahrt in diesen Abschnitt hinein zugelassen ist und eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

a) Im betroffenen Abschnitt befindet sich kein Zug.

b) Züge, die sich im betroffenen Abschnitt befinden, halten, und zwar

- unmittelbar vor einem Halt zeigenden Signal bzw. einem ETCS-Halt vor einem Bahnhof, in einem Bahnhof oder vor einer Abzweigstelle oder
- in einem Bahnhof am letzten gewöhnlichen Halteplatz vor einem Halt zeigenden Signal bzw. ETCS-Halt.

c) Züge, die sich im betroffenen Abschnitt befinden und für die die Restriktion „vorübergehende Langsamfahrstelle“ aktiviert werden soll, muss der Fdl mit Befehl nach Ril 408.0492 Abschnitt 5 bzw. 6 beauftragen, höchstens mit der vorzugebenden Geschwindigkeit zu fahren.

d) Züge, die sich im betroffenen Abschnitt befinden und für die eine Restriktion „Bügel ab“ oder „Hauptschalter aus“ aktiviert werden soll, muss der Fdl nach Ril 408.0641 Abschnitt 4 Absatz (2) mit Befehl beauftragen, mit höchstens 140 km/h zu fahren und den Stromabnehmer zu senken bzw. den Hauptschalter auszuschalten.

An den betroffenen Signalen dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

❑

1 Ausdehnung der Sperrfahrten

(1) Sperrfahrten dürfen **Grundsatz**

a) von einer Zugmeldestelle bis zur Nächsten verkehren und dabei auf zweigleisiger Strecke das Regelgleis oder das Gegengleis befahren,

b) einen Teil der freien Strecke zwischen zwei Zugmeldestellen befahren und dabei

- auf einer Zugmeldestelle beginnen und auf demselben Gleis zur Zugmeldestelle zurückkehren oder auf der freien Strecke enden, oder
- auf der freien Strecke beginnen und auf der freien Strecke oder auf einer Zugmeldestelle enden.

* c) Stellen für das Ein- und Aussetzen von Fahrzeugen sind in der Betra genannt.

Für Sperrfahrten, die während unterbrochener Arbeitszeit verkehren, kann in einer Betra etwas anderes bestimmt sein.

Auf zweigleisigen Strecken mit automatischem Streckenblock ohne Erlaubniswechsel müssen Sperrfahrten, die auf dem Regelgleis beginnen, bis zur nächsten Zugmeldestelle durchfahren. Von der freien Strecke dürfen sie nur dann zurückkehren, wenn das Gleis nicht bis zur nächsten Zugmeldestelle befahrbar ist.

Auf Strecken mit automatischem Streckenblock mit Erlaubniswechsel dürfen Sperrfahrten, die von der freien Strecke zurückkehren oder auf freier Strecke enden, nur in entgegengesetzter Fahrtrichtung zur Erlaubnis abgelassen werden, außer, wenn sich die Erlaubnis nicht wechseln lässt. Bei Sperrfahrten, die auf der freien Strecke beginnen, muss die Erlaubnis der Fahrtrichtung entsprechen.

(2) In ein gesperrtes Streckengleis dürfen mehrere Sperrfahrten eingelassen werden. **Mehrere Sperrfahrten**

(3) Für Sperrfahrten, die auf Abzweigstellen verkehren oder Anschlussstellen bedienen, können im Streckenbuch oder in einer Betra ergänzende Regeln gegeben sein. **Abzweigstellen, Anschlussstellen**

(4) Das Bewegen von Fahrzeugen im Baugleis ist Rangieren. **Baugleis**

2 Sperrfahrten trennen, Fahrzeuge abstellen

Im Streckenbuch oder in einer Betra kann zugelassen sein, dass auf der freien Strecke Sperrfahrten getrennt oder einzelne Fahrzeuge abgestellt werden dürfen.

3 Zugnummer

Bei unvorhergesehenen Fahrten muss der Fdl der ablassenden Zugmeldestelle die Zugnummer bei der Betriebszentrale erfragen. Unvorhergesehene Sperrfahrten fahren nach dem Ersatzfahrplan.

4 Zustimmung

(1) Sperrfahrten dürfen nur mit Zustimmung des Fdl zugelassen werden, der das Gleis gesperrt hat.

(2) Wenn eine Sperrfahrt auf einer Abzweigstelle beginnt, darf der Fdl, der das Gleis gesperrt hat, die Zustimmung erst erteilen, wenn die Fdl der der Abzweigstelle benachbarten Zugmeldestellen zugestimmt haben.

(3) Eine Sperrfahrt, die auf der freien Strecke - außer auf einer Abzweigstelle - beginnt, darf nur der Fdl, der das Gleis gesperrt hat, zulassen.

(4) Fahrzeuge für Sperrfahrten dürfen in ein Gleis nur ein- und ausgesetzt werden, wenn der Fdl, der das Gleis gesperrt hat, zustimmt. Erforderliche Befehle müssen unmittelbar vor dem Einsetzen erteilt werden. *

5 Signal- und Blockbedienung, Befehle

Für Signal- und Blockbedienung und das Erteilen von Befehlen gelten folgende Regeln:

Befehl 30

(1) Der Fdl muss dem Tf auf Anforderung Befehl 30 erteilen.

Strecken ohne Streckenblock

(2) Auf Strecken ohne Streckenblock muss der Bediener - ausgenommen für Kleinwagenfahrten - Hauptsignale bedienen. Sperrfahrten auf dem Gegengleis muss der Fdl

- Befehl 23 und Befehl 25,
- Befehl 23, Befehl 26 und Befehl 21,
- Befehl 24 und Befehl 25 oder
- Befehl 24, Befehl 26 und Befehl 21 und
- ggf. Befehl 32 nach Ril 408.0463 Abschnitt 11 Absatz (2) b)

erteilen.

Im Streckenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

Strecken mit Streckenblock - allgemein -

(3) Auf Strecken mit Streckenblock gilt in der Regel:

a) Bei Fahrten bis zur nächsten Zugmeldestelle muss der Bediener - ausgenommen für Kleinwagenfahrten - Hauptsignale und Streckenblock bedienen, wenn die Fahrten im Abstand der Zugfolgestellen verkehren und unterwegs keine Rückwärtsbewegungen ausführen.

Die Regeln in Abschnitt 7 Absatz (2) gelten nicht.

Für Sperrfahrten auf dem Gegengleis gelten die Regeln im Ril 408.0463 Abschnitte 10 bis 13.

b) Bei Fahrten auf einem Teil einer zweigleisigen Strecke, wenn die Sperrfahrt auf dem Regelgleis hin und auf dem Gegengleis zurückfährt, darf der Bediener für die Hinfahrt Hauptsignale nicht bedienen. Der Fdl muss durch Befehl 24 und, sofern für die Ein- oder Weiterfahrt vom Gegengleis kein für Züge gültiges Signal vorhanden ist, Befehl 25 oder Befehl 26 und ggf. Befehl 32 nach Ril 408.0463 Abschnitt 11 Absatz (2) b) erteilen.

c) Bei Fahrten auf einem Teil einer zweigleisigen Strecke, wenn die Sperrfahrt auf dem Gegengleis hin und auf dem Regelgleis zurückfährt, darf der Bediener Hauptsignale nicht bedienen.

Beim Hereinholen von Zügen oder Zugteilen muss der Bediener - ausgenommen für Kleinwagenfahrten - die für die Fahrtrichtung des Zuges geltenden Signale bedienen.

Der Fdl darf die Sperrfahrt durch Signal Zs 8 zulassen. Er muss der Sperrfahrt durch Befehl 24 und ggf. Befehl 32 nach Ril 408.0463 Abschnitt 11 Absatz (2) b) erteilen.

d) Bei Fahrten auf einem Teil einer eingleisigen Strecke darf der Bediener Hauptsignale nicht bedienen. Beim Hereinholen von Zügen oder Zugteilen muss der Bediener - ausgenommen für Kleinwagenfahrten - die für die Fahrtrichtung des Zuges geltenden Signale bedienen. Der Fdl muss der Sperrfahrt Befehl 24 erteilen.

Nichtselbsttätiger Streckenblock

(4) Bei nichtselbsttätigem Streckenblock muss der Bediener abweichend von den im Absatz (3) gegebenen Regeln für Sperrfahrten - außer Kleinwagenfahrten -, die zum Ausgangsbahnhof zurückkehren, bei der Rückkehr das Einfahrsignal auf Fahrt stellen, wenn

- es im Streckenbuch zugelassen ist oder
- auf eingleisigen Strecken mit Trägerfrequenzblock vor dem Ablassen der ersten Sperrfahrt die Erlaubnis mindestens einmal gewechselt worden ist.

Selbsttätiger Streckenblock

(5) Bei selbsttätigem Streckenblock gilt abweichend von den im Absatz (3) genannten Regeln:

a) Der Bediener muss Hauptsignale - außer für Kleinwagenfahrten - auf Fahrt stellen, wenn es die Anlage zulässt. Für Kleinwagenfahrten muss er - soweit möglich - selbsttätige Blocksignale vor Zulassung der Fahrt sperren.

b) Der Bediener muss bei Zentralblock die Zentralblockabschnitte soweit möglich für die Fahrtrichtung der Sperrfahrt festlegen, bevor der Fdl eine Sperrfahrt mit besonderem Auftrag zulässt.

c) Selbsttätige Blockeinrichtungen, die sich nach Beendigung aller Sperrfahrten nicht in Grundstellung befinden, darf der Bediener in Grundstellung bringen, wenn der Fdl bei dem Zug, der den Zugfolgeabschnitt vor der Gleissperrung zuletzt befahren hat, eine Räumungsprüfung durchgeführt oder das Freisein des Sperrabschnittes vor dem Einlassen der ersten Sperrfahrt durch Blockabschnittsprüfung oder Auswerten der Anzeigen nach Ril 408.0246 Abschnitt 4 Absätze (4) oder (5) oder nach Ril 408.0248 Abschnitt 4 Absatz (4) festgestellt hat.

Ein- und Aussetzen von Fz

* (6) Der Fdl muss dem Tf einer Sperrfahrt die Stellen für das Ein- und Aussetzen von Fahrzeugen gemäß Betra im Befehl 95 mit Auftrag 95.95 bekannt geben.

Sperrfahrten bei unterbrochener Arbeitszeit

* (7) Sperrfahrten, die während unterbrochener Arbeitszeit verkehren, erhalten Weisungen zur Fahrt abweichend von den Regeln in den Absätzen (1) oder (2) durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95. Näheres ist in einer Betra geregelt.

6 Räumungsprüfung

(1) Bevor der Fdl auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock eine Sperrfahrt zulässt, muss er in der Regel eine Räumungsprüfung durchführen, wenn ein Anlass nach Abschnitt 4 Absatz (1) der Richtlinien 408.0244 bis 408.0248 ge-

geben ist oder eine Sperrfahrt auf der freien Strecke - außer auf einer Abzweigstelle - beginnt.

(2) Der Fdl muss die Räumungsprüfung bei dem Zug durchführen, der den gesperrten Abschnitt zuletzt vor der Gleissperrung befahren hat.

(3) Wenn die Räumungsprüfung nicht durchgeführt werden kann, darf der Fdl eine Sperrfahrt nur zulassen, wenn der Tf Befehl 6 mit Grund Nr. 10 erhalten hat.

7 Befehl 6

(1) In folgenden Fällen muss der Fdl den Tf von Sperrfahrten für das gesperrte Gleis Befehl 6 erteilen:

a) Auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock kann Räumungsprüfung nicht durchgeführt werden (Grund Nr. 10).

b) Im Gleis ist eine unbefahrbare Stelle vorhanden (Grund Nr. 23).

c) Im Gleis befinden sich Fahrzeuge (Grund Nr. 12).

d) Mehrere Sperrfahrten sollen in das Gleis eingelassen werden (Grund Nr. 13).

(2) Eine weitere Sperrfahrt darf der Fdl erst zulassen, wenn die erste Sperrfahrt Befehl 6 nach Absatz (1) d) erhalten hat.

(3) Wenn eine Sperrfahrt in ein Gleis eingelassen werden soll, in dem Beschäftigte zu warnen sind, muss der Fdl den Tf durch Befehl 6 mit Grund Nr. 27 anweisen, im gesperrten Gleis mit höchstens 20 km/h und auf Sicht zu fahren. Er muss zusätzlich Befehl 95 mit Auftrag 95.30 erteilen.

8 Abmelden, Abfahrt

(1) Der Fdl muss Sperrfahrten abmelden. Die Stelle, von der die Sperrfahrt abfährt, muss er mit angeben.

(2) Sperrfahrten dürfen auf der freien Strecke erst abfahren, wenn der Fdl dem Tf die Zustimmung zur Abfahrt mündlich gegeben hat.

9 Gültigkeit der Signale

Bei mehreren Sperrfahrten

(1) Wenn mehrere Sperrfahrten vor einem Signal halten oder sich ihm nähern, gelten die Fahrtstellung der Hauptsignale oder die Signale Sh 1, Zs 1, Zs 7, Zs 8 oder Ts 3 nur für den Tf der jeweils ersten Sperrfahrt.

Signale Ne 14 bei Kleinwagenfahrten

(2) Der Fdl muss dem Tf einer Kleinwagenfahrt zur Vorbeifahrt an Signalen Ne 14 auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale Befehl 1 erteilen.

10 Geschwindigkeit

Gezogene Sperrfahrt

(1) Die zulässige Geschwindigkeit einer gezogenen Sperrfahrt ist 50 km/h.

Geschobene Sperrfahrt

(2) Die zulässige Geschwindigkeit einer geschobenen Sperrfahrt ist

a) 30 km/h, jedoch

b) 20 km/h beim Befahren von Bahnübergängen ohne technische Sicherung,

(3) Abweichend von Absatz (1) ist die zulässige Geschwindigkeit einer Schneeräumfahrt die in der Bedienungsanweisung des Schneeräumfahrzeugs angegebene Geschwindigkeit. **Schneeräumfahrt**

(4) Die zulässige Geschwindigkeit einer Kleinwagenfahrt, die von einem Kleinwagen angetrieben wird, ist 25 km/h. **Kleinwagenfahrt**

11 Bahnübergänge

(1) Bei Bahnübergängen mit zuggesteuerter Bahnübergangssicherung ist im Streckenbuch oder in einer Betra bestimmt, wie zu verfahren ist, wenn Sperrfahrten - ausgenommen Kleinwagenfahrten - zwischen dem Einschaltpunkt und dem Bahnübergang halten müssen oder beginnen oder enden. **Zuggesteuert**

(2) Der Fdl muss dem Tf von geschobenen Sperrfahrten durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 „Bahnübergang / Bahnübergänge in km … ohne technische Sicherung“ die Lage der Bahnübergänge ohne technische Sicherung bekanntgeben. Befehl 95 mit Auftrag 95.95 ist nicht erforderlich, wenn die Sperrfahrt aus anderen Gründen nur mit höchstens 20 km/h fahren darf. **Ohne technische Sicherung**

(3) Der Fdl muss dem Tf von Kleinwagenfahrten für das Sichern von Bahnübergängen mit zuggesteuerter Bahnübergangssicherung Befehl 8 erteilen. Im Streckenbuch oder in einer Betra ist bestimmt, wie zu verfahren ist, wenn Kleinwagenfahrten zwischen dem Einschaltpunkt und dem Bahnübergang halten müssen bzw. beginnen oder enden. **Kleinwagenfahrten**

(4) Bei Bahnübergängen, vor denen ein Orientierungszeichen „PZB BÜ“ aufgestellt ist, muss der Fdl dem Tf Befehl 95 mit den Aufträgen 95.50 und 95.53 erteilen, wenn Sperrfahrten zwischen dem Orientierungszeichen „PZB BÜ“ und dem Bahnübergang beginnen oder enden und die Sperrfahrt die PZB-Streckeneinrichtung am Orientierungszeichen befahren soll. **Orientierungszeichen „PZB-BÜ“**

12 Rück- oder Weiterfahrt

Bei Halt auf freier Strecke muss der Tf den Fdl, der die Sperrfahrt abgelassen oder zugelassen hat, sobald wie möglich über die Rück- oder Weiterfahrt verständigen. Der Fdl muss sofort die Beteiligten von der Rück- oder Weiterfahrt benachrichtigen und der Rück- oder Weiterfahrt zustimmen.

13 Fahrten ohne ETCS-Ausrüstung auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale

Wenn der Fdl auf einer mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale ausgerüsteten Strecke Fahrten ohne ETCS-Ausrüstung durchführen will, gilt Folgendes:

(1) Die Betriebszentrale muss mündlich bestätigt haben oder eine schriftliche Anweisung muss vorgeben, dass die Notwendigkeit der Fahrten von Notfall- und Rettungstechnik bei einem Notfalleinsatz besteht.

Sperrfahrt Kleinwagen

(2) Der Fdl muss die Fahrt als Kleinwagenfahrt durchführen.

(3) Der Fdl muss vor Zulassen der Kleinwagenfahrt – soweit möglich - eine Fahrstraße bis zum nächsten Lichtsignal einstellen. Ist dies nicht möglich muss der Fdl die Fahrstraße bis zum nächsten Signal Ne 14 nach dem Zielsignal der Kleinwagenfahrt einstellen und sichern. Die Sicherung darf erst aufgehoben werden, wenn der Tf bestätigt, dass er das Ziel erreicht hat und hält.

14 Mehrere Sperrfahrten in einem Gleis auf Strecken mit ETCS-Level 2

Der Fdl darf auf Strecken mit ETCS-Level 2 eine weitere Sperrfahrt in ein gesperrtes Gleis einlassen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Wechsel in die ETCS-Betriebsart SH

(1) Der Fdl muss Tf von Sperrfahrten im gesperrten Gleis fragen, ob das Fahrzeug mit ETCS ausgerüstet ist. Wenn das Fahrzeug mit ETCS ausgerüstet ist und sich nicht in ETCS-Betriebsart SH befindet, muss der Fdl den Tf mündlich auffordern, in ETCS-Betriebsart SH zu wechseln und ihm den Wechsel zu bestätigen.

(2) Der Fdl muss den Tf der weiteren Sperrfahrt fragen, ob das Fahrzeug mit ETCS ausgerüstet ist. Wenn das Fahrzeug mit ETCS ausgerüstet und sich nicht in ETCS-Betriebsart SH befindet, muss der Fdl den Tf mündlich auffordern, in ETCS-Betriebsart SH zu wechseln und ihm den Wechsel zu bestätigen.

15 Sperrfahrt beenden

(1) Wenn eine Sperrfahrt auf einer Zugmeldestelle endet, muss der Tf dem Fdl die Ankunft aller Fahrzeuge melden.

(2) Wenn eine Sperrfahrt auf der freien Strecke - außer auf einer Abzweigstelle - endet, muss der Tf,

- wenn die Sperrfahrt auf einer Zugmeldestelle abgefahren ist, dem Fdl dieser Zugmeldestelle,
- wenn die Sperrfahrt auf der freien Strecke abgefahren ist, dem Fdl, der das Gleis gesperrt hat,

melden, dass das Streckengleis von allen Fahrzeugen der Sperrfahrt und von ggf. abgestellten Fahrzeugen geräumt ist. Signaltechnische Einrichtungen zum Einschließen einer Sperrfahrt in einer Ausweichanschlussstelle darf der Bediener erst nach der Meldung bedienen.

(3) Der Fdl muss das Beenden der Sperrfahrt der benachbarten Zugmeldestelle - sofern sie einem anderen Fdl zugeteilt ist - sowie den beteiligten Betriebsstellen mit den Worten melden: „Sperrfahrt (Nummer) in (Name der Betriebsstelle/km ...) beendet, Gleis bleibt gesperrt“. Mit der Meldung über das Beenden der Sperrfahrt darf er die Meldung über die Aufhebung der Gleissperrung verbinden.

16 Nachweis

Der Fdl muss Folgendes nachweisen:

- Abfahrt der Sperrfahrt,
- Meldung des Tf über die Ankunft aller Fahrzeuge, wenn die Sperrfahrt auf einer Zugmeldestelle endet,
- Meldung des Tf, dass das Streckengleis von allen Fahrzeugen der Sperrfahrt geräumt ist, wenn die Sperrfahrt auf der freien Strecke endet, und
- das Beenden der Sperrfahrt.

Muster Zugmeldebuch: Gleis sperren

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag 13.12.	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf				Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rück-meldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rück-meldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		
4728		10 30		10 36		10 37			
					Gesp 10.45				Arb nach Betra Y 546001 25
Sperrf 80412					ab YBH 10.50				10.46 Bet ben
4730		10 48		10 55					
4732		11 05		11 12					
					an YBH 11.57			Sperrf 80412	11.57 alle Fz in YBH ak,
									Schuster, Tf
									11.58 Gl YBH – YCS befahrbar
					Sperr aufgeh 12.00				Maurer, TB
									12.03 Bet ben

Muster Zugmeldebuch: Baugleis

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag 14.12.	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf				Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rück-meldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rück-meldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		
4728		10 30		10 36		10 37			
					Gesp 10.45				Arb nach Betra Y 546002 25
4730		10 48		10 55					10.46 Bet ben
					Baugleis 11.00				11.02 Bet ben
4732		11 05		11 12					
									18.58 Gl YBH – YCS frei und
									befahrbar, Maurer, TB
					Sperr aufgeh 18.59				19.00 Bet ben

1 Grundsatz

Hilfszüge dürfen auf Strecken verkehren, auf denen die Arbeitszeit unterbrochen ist. Hilfszüge, die zum Heimatbahnhof zurückkehren, dürfen nur dann über diese Strecken fahren, wenn sonst die Rückkehr wesentlich verzögert würde.

2 Verständigung

(1) Die Fdl der Zugmeldestellen, die die Strecke mit unterbrochener Arbeitszeit begrenzen, müssen Hilfszüge vereinbaren, abmelden und zurückmelden.

(2) Der Fdl, der einen Hilfszug abgelassen hat, muss nach dem Ende der unterbrochenen Arbeitszeit sofort die dazwischen gelegenen Zugmeldestellen verständigen, dass ein Hilfszug gefahren ist und ob dieser die Strecke geräumt hat oder noch unterwegs ist.

(3) Der Fdl muss Vereinbarung und Meldungen nachweisen.

3 Signale bedienen

Die Fdl der Zugmeldestellen, die die Strecke mit unterbrochener Arbeitszeit begrenzen, dürfen für die Aus- und Einfahrt des Hilfszuges Hauptsignale nicht bedienen. Für die Ausfahrt auf die Strecke mit unterbrochener Arbeitszeit ist keine Räumungsprüfung bei dem zuletzt gefahrenen Zug erforderlich.

4 Gültigkeit der Signale, Befehle

(1) Für die Fahrt gelten nur die Hauptsignale und Sperrsignale der Zugmeldestellen, die die Strecke mit unterbrochener Arbeitszeit begrenzen.

* (2) Der Fdl, der den Hilfszug ablässt, muss den Tf durch Befehl 5 mit Grund Nr. 17 anweisen, die Strecke mit höchstens 50 km/h zu befahren. Im Befehl 95 mit Auftrag 95.95 muss er zusätzlich vorschreiben, durch Bahnhöfe auf Sicht zu fahren und das erste vom Tf zu beachtende Einfahrsignal bzw. Blocksignal einer Abzweigstelle nennen.

5 Bahnübergänge befahren

* (1) Für die Fahrt zum Einsatzort muss der Fdl dem Tf durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 die Bahnübergänge bezeichnen, deren technische Sicherung nicht wirkt oder bei denen die Wirksamkeit der technischen Sicherung nicht überwacht wird (Streckenbuch). Er muss die Weisung geben, die Bahnübergänge mit höchstens 10 km/h zu befahren und Verkehrsteilnehmer durch Signal Zp 1 zu warnen.

* (2) Dem Tf eines Hilfszuges, der zum Heimatbahnhof zurückkehrt, muss der Fdl für das Befahren der Bahnübergänge, deren technische Sicherung nicht wirkt oder bei denen die Wirksamkeit der technischen Sicherung nicht überwacht wird, Befehl 8 erteilen.

(3) Die Bahnübergänge dürfen auch in einem vorbereiteten Beiblatt zum Befehl genannt werden. ❑

1 Regelung und Sicherung der Zugfolge

Ein-Zug-Betrieb

(1) Auf Strecken mit Stichstreckenblock darf sich in der Regel nur ein Zug befinden.

Freisein der Strecke, Räumungsprüfung

(2) Eine Strecke mit Stichstreckenblock gilt als frei, wenn der Fdl durch Auswertung der Meldeanzeigen des Streckenblocks oder eine Räumungsprüfung festgestellt hat, dass ein Zug vollständig auf der angrenzenden Zugmeldestelle angekommen ist.

Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke

(3) Das Verfahren der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke darf angeordnet werden, bei Halt des Zuges

1. auf der angrenzenden Zugmeldestelle
2. auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke,

wenn es im Streckenbuch zugelassen ist.

Auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit muss das Verfahren nach Nr. 1 angeordnet werden, wenn die letzte Zugfahrt vor der unterbrochenen Arbeitszeit in die Stichstrecke fährt und während der unterbrochenen Arbeitszeit auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke verbleibt.

Wortlaut

(4) * Für die Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke ist durch den Fdl folgender Wortlaut zu verwenden:

„Zug (Nummer) darf in (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke) abfahren.“

Wenn der Fahrt ein Hindernis entgegensteht, verweigert der Fdl die Zustimmung mit dem Wortlaut:

„Nein, warten.“

(5) Der Fdl darf die Zustimmung bis zu 10 Minuten vor der voraussichtlichen Abfahrt erteilen.

(6) Strecken, auf denen die Regeln dieser Richtlinien angewendet werden dürfen, sind im Streckenbuch aufgeführt.

2 Befehle

Müssen Befehle erteilt werden, muss der Fdl die Zustimmung zur Abfahrt für die Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke anordnen und die Zustimmung im Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock nach Vordruck 408.0487V02 nachweisen.

Der Fdl muss Befehle jeweils für Fahrten in die Stichstrecke und für Fahrten aus der Stichstrecke getrennt voneinander erteilen. Er darf Befehle für die Fahrt aus der Stichstrecke bereits vor der Fahrt in die Stichstrecke übermitteln.

In den Befehlsvordrucken ist die Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke sinngemäß als Zugmeldestelle zu behandeln.

3 Zug- und Rangierfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock

Fahrt in die Stichstrecke

(1) Eine Fahrt in die Strecke mit Stichstreckenblock wird in der Regel mit Hauptsignal zugelassen; die Zulassung gilt bis zum Halt der zurückkehrenden Zugfahrt vor dem Einfahrsignal der angrenzenden Zugmeldestelle.

Fahrt aus der Stichstrecke

(2) Für den ersten Zug nach unterbrochener Arbeitszeit auf der Stichstrecke, wenn dieser auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke beginnt, oder bei einem Personalwechsel des Tf auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke, wird durch den Tf eine Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke eingeholt. Eine Fahrt aus der Strecke mit Stichstreckenblock in die angrenzende Zugmeldestelle wird in der Regel mit Hauptsignal zugelassen.

Rangieren

(3) Das Rangieren auf Strecken mit Stichstreckenblock außerhalb von Baugleisen ist nicht zulässig, ausgenommen das Umfahren von Zügen durch das Triebfahrzeug beim Fahrtrichtungswechsel auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke sowie beim Bedienen von Anschlussstellen.

Das Rangieren auf dem Einfahrgleis oder über die Einfahrweiche der angrenzenden Zugmeldestelle hinaus ist zulässig, wenn der Fdl zuvor das Freisein der Strecke festgestellt hat.

(4) Im Streckenbuch können zusätzliche oder abweichende Regeln gegeben sein.

4 Sperren von Gleisen, Sperrfahrten

Zuständigkeit

(1) Der Fdl der angrenzenden Zugmeldestelle ist für die Sperrung der Gleise einer Strecke mit Stichstreckenblock zuständig.

Sperrabschnitt

(2) Es ist zulässig, die Strecke zwischen der angrenzenden Zugmeldestelle und der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke oder einzelne Abschnitte der freien Strecke zu sperren.

Voraussetzung

(3) Müssen Gleise gesperrt werden, muss der Fdl vor der Sperrung nach Abschnitt 1 Absatz (2) in der Regel feststellen, dass die Strecke frei von Fahrzeugen ist. In der Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

Unvorhersehbare Sperrungen

(4) Bei unvorhergesehenen Sperrungen entfällt die Voraussetzung nach Absatz (3). Bei gleichzeitiger Streckenbelegung durch eine Zugfahrt muss der Fdl gegebenenfalls Maßnahmen bei Gefahr nach Ril 408.0581 treffen.

Bedienung von Anst.

(5) Fahrten zur Bedienung von Anschlussstellen dürfen nur als Sperrfahrten durchgeführt werden.

5 Benachrichtigen von Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen

Bahnübergangsposten

(1) Bei der Benachrichtigung von Bahnübergangsposten gilt Folgendes:

- Der Fdl muss Bahnübergangsposten auch über Züge benachrichtigen, die von der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke zur angrenzenden Zugmeldestelle fahren.
- Für die Dauer der Benachrichtigung muss der Fdl für die Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke anordnen, dass die Zustimmung zur Abfahrt durch den Tf angefordert wird.

- Der Fdl muss Bahnübergangsposten vor dem Erteilen der Zustimmung zur Fahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke bzw. der Zulassung der Fahrt auf der angrenzenden Zugmeldestelle benachrichtigen.
- Einen Bahnübergangsposten muss der Fdl mit den Worten:

  „Zug (Nummer) in (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke/angrenzende Zugmeldestelle) voraussichtlich ab (Minute der voraussichtlichen Abfahrtszeit)“

  benachrichtigen.

(2) Bei der Benachrichtigung von Arbeitsstellen gilt Folgendes: **Arbeitsstellen**

- Der Fdl darf dem Beginn der Arbeiten erst zustimmen, wenn Fahrzeuge, die die Stichstrecke zuvor befahren haben, diese verlassen haben.
- Für die Dauer der Benachrichtigung muss der Fdl für die Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke anordnen, dass die Zustimmung zur Abfahrt durch den Tf angefordert wird.
- Die Benachrichtigung muss vor dem Erteilen der Zustimmung zur Fahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke bzw. der Zulassung der Fahrt auf der angrenzenden Zugmeldestelle erfolgen.
- Eine Arbeitsstelle ist mit den Worten:

  „Zug (Nummer) von (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke/angrenzenden Zugmeldestelle) nach (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke/angrenzende Zugmeldestelle)“

  zu benachrichtigen.

(3) Für den Nachweis von Aufträgen und Meldungen gilt Folgendes: **Nachweis**

a) Das Benachrichtigen von Bahnübergangsposten ist wie folgt nachzuweisen: **BÜP**

1. Bei Einzelbenachrichtigung mit Sicherungsmeldung, im Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock nach Vordruck 408.0487V02.
2. Wenn der Bahnübergangsposten nach der Benachrichtigung den Sicherungszeitpunkt selbst bestimmt, im Zugmeldebuch für die Strecke mit Stichstreckenblock nach Vordruck 408.0487V01 in der Spalte Meldungen und Vermerke.

b) Das Benachrichtigen von Arbeitsstellen ist im Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock nach Vordruck 408.0487V02 nachzuweisen. **ARB**

6 Unregelmäßigkeiten, Störungen

(1) Sind Telekommunikationseinrichtungen völlig gestört und müssen Zustimmungen zur Abfahrt erteilt werden, sind weitere Zugfahrten nach Störungseintritt nicht zulässig. **Völlig gestörte Verständigung**

(2) Bei Störungen des Stichstreckenblocks ist die angrenzende Zugmeldestelle Räumungsprüfstelle. **Räumungsprüfstelle**

7 Zugmeldebuch für Strecken mit Stichstreckenblock

Aufträge und Meldungen, die nicht für das Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock nach Vordruck 408.0487V02 bestimmt sind, muss der Fdl im Zug- **Nachweis**

meldebuch für Strecken mit Stichstreckenblock nach Vordruck 408.0487V01 nachweisen.

8 Aufträge und Meldungen durch Befehl übermitteln

Wenn der Tf dem Fdl meldet, dass er das Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock nicht führen kann, darf der Fdl die Wortlaute der Aufträge und Meldungen auch durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 übermitteln.

❑

Zugmeldebuch

für die Strecke mit Stichstreckenblock

von ..... bis .....

Betriebsstelle .....

Begonnen am ....., abgeschlossen am ....., Inhalt: ..... Blätter

Anleitung

Tragen Sie Meldungen oder Ankunftszeiten für den anschließenden Streckenabschnitt bis zur Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke auf einer besonderen Seite ein, und zwar in

Spalte 1: Nummer des abgehenden Zuges,

Spalte 2: Nummer des ankommenden Zuges,

Spalte 3: Abfahrt auf der angrenzenden Zugmeldestelle,

Spalte 4: Zeit der Ankunft auf der angrenzenden Zugmeldestelle,

Spalte 5: Zeit der Feststellung der Räumungsprüfung

V408.0487V01 Zugmeldebuch für Strecken mit Stichstreckenblock (Titel)

Fachautor: I.IBB 31; Fabian Waldecker; Tel.: ( ) info408@deutschebahn.com

Gültig ab 14.12.2025

Richtung von und nach .....

1	2	3		4		5		6
Tag		Abfahrt		Ankunft		Gleis von ..... bis ..... frei		**Meldungen und Vermerke**
nach	von							
.....								
Zugnummer		U	M	U	M	U	M	

V408.0487V01 Zugmeldebuch für Strecken mit Stichstreckenblock (Einlage)

Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock

Angrenzende Zugmeldestelle

……..

an der Stichstrecke von …… nach ……..

Begonnen …… Abgeschlossen ……..

Inhalt: ……. Seiten

Anleitung:

1. Die Einträge sind vor der Abgabe bzw. sofort nach dem Empfang der Meldung vorzunehmen.

2. Die Wortlaute der Meldungen sind auf der Rückseite des Fernsprechbuches abgedruckt.

3. Nicht Zutreffendes ist zu streichen.

4. Beim Datumswechsel zwischen der Anordnung des Verfahrens und der Zustimmung ist beim Führen der Spalte 2 eine neue Zeile zu verwenden.

Fachautor: I.IBB 31; Fabian Waldecker; Tel.: ( ) info408@deutschebahn.com Gültig ab 14.12.2025

1				2			3	4		5		6
Verfahren angeordnet				Zustimmung erteilt			Name des Triebfahrzeug-führers	ARB ben.		BÜP ben.		Eingetragen durch
Datum	U	M	Zug Nr.	für Zug-Nr.	U	M		U	M	U	M	

Wortlaute bei der Anwendung des Verfahrens der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke

Anfrage zur Zustimmung

„Darf Zug (Nummer) in (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke) abfahren?“

Zustimmung

„Zug (Nummer) darf in (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke) abfahren.“

Ablehnung

„Nein, warten.“

1 Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt

Übergang am Signal

(1) Eine Rangierfahrt, die in eine Zugfahrt übergehen soll, muss am nächsten Hauptsignal - bei einem Gruppensignal am zugehörigen Sperrsignal - nicht angehalten werden, wenn die Voraussetzungen für die Abfahrt des Zuges erfüllt sind. Bei Gruppensignalen ohne Lichtsperrsignal oder hohes Formsperrsignal ist dies nicht zugelassen.

Die Zugfahrt beginnt mit Vorbeifahrt der Spitze der Rangierfahrt an den genannten Signalen.

Baugleis

(2) Der Übergang einer Rangierfahrt, die ein Baugleis verlässt, ohne Halt in eine Zugfahrt ist nicht zugelassen. In einer Betra können zusätzliche Regeln gegeben sein.

Anschlussstelle

(3) Für den Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt, die eine Anschlussstelle ohne Hauptsignale verlässt, sind im Streckenbuch zusätzliche Regeln gegeben.

Zustimmung

(4) Eine Zugfahrt, die nach dem Übergang aus einer Rangierfahrt auf der freien Strecke beginnt, darf nur mit mündlicher Zustimmung des Fdl zugelassen werden, wenn keine Hauptsignale bedient werden können.

2 Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt

Übergang mit Halt

* * (1) Eine Zugfahrt darf in eine Rangierfahrt übergehen, wenn der Zug zum Halten gekommen ist:

a) am gewöhnlichen Halteplatz in Bahnhöfen

b) vor einem Halt zeigenden Signal in Bahnhöfen

* * c) vor einem Halt zeigenden Signal, um in ein dort beginnendes Baugleis einzufahren

* d) vor einem Signal Ne 1 oder in Höhe eines Einfahr- oder Blocksignals am Gegengleis, um in ein dort beginnendes Baugleis einzufahren

* * e) vor einer auf der freien Strecke liegenden Anschlussweiche, um eine Anschlussstelle ohne Hauptsignale zu bedienen

* Für den Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt, die in ein Baugleis oder eine Anschlussstelle fährt, können in einer Betra oder im Streckenbuch zusätzliche Regeln gegeben sein.

In den Fällen nach b) und c) muss der Fdl den Tf beauftragen, das Schlusssignal so lange eingeschaltet bzw. angebracht zu lassen, bis er eine Räumungsprüfung durchführen kann, wenn dies erforderlich ist.

Vorziehen nach Halt am Bahnsteig

(2) Im Streckenbuch sind Regeln gegeben, wenn ein Zug nach planmäßigem Halt am Bahnsteig als Rangierfahrt bis zum Halt zeigenden Signal, LZB-Halt oder ETCS-Halt vorziehen darf.

Übergang ohne Halt

(3) Eine Zugfahrt darf in Bahnhöfen am gewöhnlichen Halteplatz ohne Halt am gewöhnlichen Halteplatz in eine Rangierfahrt übergehen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Im Streckenbuch sind die Nummer des Zuges und der Fahrweg der Rangierfahrt genannt.
2. Der Ww stimmt der Rangierfahrt durch Signal Sh 1 Lichtsignal (DS 301) oder Ra 12 (DV 301) am Halt zeigenden Hauptsignal zu.

Die Rangierfahrt beginnt mit der Vorbeifahrt der Spitze des Zuges am Signal.

❑

Wo höhengleiche Übergänge von Reisenden betreten werden können, sind im Streckenbuch Regeln gegeben.

❑

1 Zugverspätungen

Erkundigen

(1) Wenn der Fdl bei Verspätung eines Zuges Maßnahmen treffen muss, muss er sich, ohne eine Verspätungsmeldung abzuwarten, nach dem Lauf des Zuges erkundigen.

Züge, Meldungen

(2) Der Fdl einer Zugmeldestelle, auf der die Verspätung eines Reisezuges erstmals 10 Minuten und mehr beträgt oder auf der sich eine gemeldete Verspätung um 10 Minuten und mehr ändert, muss die Verspätung unter Angabe des Grundes in der Regel fernmündlich allen Zugmeldestellen bis zum nächsten Anschlussbahnhof melden.

Der Fdl eines Anschlussbahnhofs muss die Verspätung in gleicher Weise weiter melden, wobei er voraussichtliche Änderungen berücksichtigen muss.

Im Streckenbuch kann die Meldung kleinerer Verspätungen angeordnet oder eine andere Stelle mit den Meldungen beauftragt sein. Verspätungen von 30 Minuten und mehr muss der Fdl darüber hinaus auch den Stellen melden, die besondere Maßnahmen treffen müssen. Im Streckenbuch sind die Züge und Stellen bestimmt.

Zeitpunkt der Meldung

(3) Der Fdl muss die Verspätungsmeldung möglichst frühzeitig, spätestens fünf Minuten nach der planmäßigen Ab- oder Durchfahrtszeit des Zuges geben. Wenn die Verspätung zu diesem Zeitpunkt noch nicht genau bekannt ist, muss er die Verspätung schätzen und als voraussichtliche Verspätung melden. Wenn die tatsächliche Verspätung um 10 Minuten und mehr abweicht, muss er diese möglichst nachmelden.

Benachrichtigen

(4) Über Zugverspätungen muss der Fdl die beteiligten Stellen der Deutschen Bahn und ggf. auch andere Stellen (z. B. Grenzdienststellen) benachrichtigen.

(5) Im Streckenbuch ist bestimmt, ob ein Bahnhof Anschlussbahnhof ist und es sind die benachbarten Anschlussbahnhöfe genannt.

2 Züge anhalten

Aufnahme von Hilfskräften

(1) Bei Unfällen, Bränden oder anderen allgemeinen Gefahren darf der Fdl Züge anhalten, um Hilfskräfte aufzunehmen oder abzusetzen.

Zusätzlicher Halt

(2) Wenn die Betriebszentrale dem Fdl mitteilt, dass sie einen zusätzlichen Halt genehmigt hat, muss er den Zug in ein hierfür geeignetes Gleis einlassen.

3 Weichen der Einfahrstraße bei der Ausfahrt sichern

Wenn ein Zug nach dem Anhalten an einem gewöhnlichen Halteplatz oder vor dem Zielsignal einer Zugstraße nicht vollständig an der Fahrstraßen-Zugschlussstelle vorbeigefahren ist und bei der Ausfahrt noch Weichen der Einfahrstraße befährt, die nicht vom Ausfahrsignal abhängig sind, muss der Bediener den Fahrstraßenhebel für die Einfahrt in umgelegter Stellung belassen. Wenn das nicht möglich ist und er den Fahrstraßenhebel bei der Ausfahrt nicht erneut umlegen kann, muss er Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 6 anbringen. Für die Fahrwegsicherungsmeldung gelten die Regeln in Ril 408.0233 Abschnitt 3 Absatz (3). Bei beginnenden Zügen muss er sinngemäß verfahren.

4 Befehle 5 und 6 auf Strecken mit LZB

Befehl 5

Wenn ein Fdl auf Strecken mit LZB Befehle 5 erteilen muss, muss er wie folgt vorgehen:

Fahrzeug ohne LZB

(1) Wenn das Fahrzeug an der Spitze des Zuges nicht mit LZB ausgerüstet ist, gilt Folgendes:

Der Fdl muss Befehl 5 nur erteilen, wenn die anzuordnende Geschwindigkeit niedriger als 160 km/h ist.

Fahrzeug mit LZB

(2) Wenn das Fahrzeug an der Spitze des Zuges mit LZB ausgerüstet ist, gilt Folgendes:

a) Eine entsprechende Langsamfahrstelle ist in die LZB eingegeben: Der Fdl muss Befehl 5 nur erteilen, wenn die anzuordnende Geschwindigkeit niedriger als 160 km/h ist.

b) Die Langsamfahrstelle ist nicht in die LZB eingegeben:

1. Wenn der Fdl eine Geschwindigkeit unter 160 km/h anordnen muss, muss er zusätzlich zum Befehl 5 einen Befehl 95 mit Auftrag 95.10 erteilen. Befehl 95 mit Auftrag 95.10 ist nicht erforderlich, wenn der Fdl am Beginn des im Befehl 5 genannten Abschnittes eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag zulässt.

2. Wenn der Fdl eine Geschwindigkeit von 160 km/h oder höher anordnen muss, muss er Befehl 5 erteilen mit dem Auftrag, die anzuordnende Geschwindigkeit vom Ort der Befehlsübermittlung bis zur ersten Zugmeldestelle hinter dem Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung zu fahren.

Befehl 6

(3) Wenn ein Fdl auf Strecken mit LZB Befehle 6 erteilen muss, muss er wie folgt vorgehen:

Fahrzeug ohne LZB

a) Wenn das Fahrzeug an der Spitze des Zuges nicht mit LZB ausgerüstet ist, muss er Befehl 6 erteilen.

Fahrzeug mit LZB

b) Wenn das Fahrzeug an der Spitze des Zuges mit LZB ausgerüstet ist, muss er Befehl 6 und zusätzlich einen Befehl 95 mit Auftrag 95.10 erteilen. Befehl 95 mit Auftrag 95.10 ist nicht erforderlich, wenn der Fdl am Beginn des im Befehl 6 genannten Abschnitts eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag zulässt.

* 5 Befehl 5 und 6 auf Strecken mit ETCS-Level 2

Wenn der Fdl auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale Befehl 5 erteilen muss, muss er wie folgt vorgehen:

Befehl 5

(1) Wenn eine entsprechende Langsamfahrstelle in ETCS aktiviert ist, muss er Befehl 5 nur in folgenden Fällen erteilen:

- Der Fdl lässt die Zugfahrt auf Befehl am rückliegenden Signal Ne 14 oder an einer zwischen dem Signal Ne 14 und dem Beginn der Restriktion liegenden Stelle (z.B. Bkz) zu und die anzuordnende Geschwindigkeit ist niedriger als 40 km/h. Im Streckenbuch kann eine abweichende Regel gegeben sein.
- Befehl 5 ist auf den letzten 1000 m vor dem Ende der mit ETCS ausgerüsteten Strecke erforderlich.

(2) Wenn die Langsamfahrstelle nicht in ETCS aktiviert ist, gilt Folgendes:

a) Wenn der Fdl eine Geschwindigkeit unter 160 km/h anordnen muss, muss er zusätzlich zum Befehl 5 einen Befehl 95 mit Auftrag 95.10 erteilen. Befehl 95 mit Auftrag 95.10 ist nicht erforderlich, wenn der Fdl am Beginn des im Befehl 5 genannten Abschnittes eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag zulässt oder der Beginn des im Befehl 5 genannten Abschnittes am Ort der Befehlsübermittlung liegt.

b) Wenn der Fdl eine Geschwindigkeit von 160 km/h oder höher anordnen muss, muss er Befehl 5 erteilen mit dem Auftrag, die anzuordnende Geschwindigkeit vom Ort der Befehlsübermittlung bis zur ersten Zugmeldestelle hinter dem Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung zu fahren.

Befehl 6

(3) Wenn ein Fdl Befehle 6 auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale erteilen muss, muss er zusätzlich zum Befehl 6 Befehl 95 mit Auftrag 95.10 erteilen. Befehl 95 mit Auftrag 95.10 ist nicht erforderlich, wenn der Fdl am Beginn des im Befehl 6 genannten Abschnittes eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag zulässt oder der Beginn des im Befehl 6 genannten Abschnittes am Ort der Befehlsübermittlung liegt.

* 6 Befehle 5 und 6 auf Strecken mit PZB/LZB und ETCS-Level * 2

Befehl 5

* Wenn ein Fdl auf Strecken mit PZB/LZB und ETCS-Level 2 Befehle 5 erteilen muss, muss er wie folgt vorgehen:

Fahrzeug ohne LZB, ETCS

(1) Wenn das Fahrzeug an der Spitze des Zuges weder mit LZB noch mit ETCS ausgerüstet ist, muss er Befehl 5 nur dann erteilen, wenn die anzuordnende Geschwindigkeit niedriger als 160 km/h ist.

Fahrzeug mit LZB oder ETCS

(2) Wenn das Fahrzeug an der Spitze des Zuges mit LZB oder ETCS ausgerüstet ist, gilt Folgendes:

a) Eine entsprechende Langsamfahrstelle ist in die LZB eingeben und in ETCS aktiviert: Der Fdl muss Befehl 5 nur erteilen, wenn die anzuordnende Geschwindigkeit niedriger ist als 160 km/h ist.

b) Die Langsamfahrstelle ist nicht in die LZB eingeben bzw. nicht in ETCS aktiviert:

Wenn der Fdl eine Geschwindigkeit unter 160 km/h anordnen muss, muss er zusätzlich zum Befehl 5 einen Befehl 95 mit Auftrag 95.10 erteilen. Befehl 95 mit Auftrag 95.10 ist nicht erforderlich, wenn der Fdl am Beginn des im Befehl 5 genannten Abschnittes eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag zulässt oder der Beginn des im Befehl 5 genannten Abschnittes am Ort der Befehlsübermittlung liegt.

Wenn der Fdl eine Geschwindigkeit von 160 km/h oder höher anordnen muss, muss er Befehl 5 erteilen mit dem Auftrag, die anzuordnende Geschwindigkeit vom Ort der Befehlsübermittlung bis zur ersten Zugmeldestelle hinter dem Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung zu fahren.

Befehl 6

(3) Wenn ein Fdl auf Strecken mit PZB/LZB und ETCS Befehle 6 erteilen muss, muss er wie folgt vorgehen:

Fahrzeug ohne LZB, ETCS

a) Wenn das Fahrzeug an der Spitze des Zuges weder mit LZB noch mit ETCS ausgerüstet ist, muss er Befehl 6 erteilen.

Fahrzeug mit LZB oder ETCS

b) Wenn das Fahrzeug an der Spitze des Zuges mit LZB oder ETCS ausgerüstet ist, muss er Befehl 6 und zusätzlich einen Befehl 95 mit Auftrag 95.10 erteilen. Befehl 95 mit Auftrag 95.10 ist nicht erforderlich, wenn der Fdl am Beginn des im Befehl 6 genannten Abschnittes eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag zulässt oder der Beginn des im Befehl 6 genannten Abschnittes am Ort der Befehlsübermittlung liegt.

7 Änderung der Traktionsart

Wenn auf Strecken mit elektrischem Zugbetrieb ein Triebfahrzeug mit einer anderen Traktionsart gestellt wird, als im Fahrplan vorgesehen ist, muss der Fdl die beteiligten Stellen wie bei fernmündlicher Bekanntgabe eines Zuges des Gelegenheitsverkehrs verständigen.

8 Reihenfolge der Züge ändern

Wenn der Fdl einer Zugmeldestelle auf eingleisiger Strecke von der planmäßigen oder der zuletzt bekannt gegebenen Reihenfolge der Züge abweichen will, muss er die geänderte Reihenfolge mit den beteiligten Zugmeldestellen vereinbaren. Er muss die beteiligten Mitarbeiter auf den Betriebsstellen unterrichten.

9 Weiterfahrt nach Halt

Selbsttätiges Blocksignal oder LZB-Blockstelle

(1) Wenn sich ein Tf an einem selbsttätigen Blocksignal - außer bei automatischem Streckenblock - bei Haltstellung oder an einer Blockstelle für anzeigegeführte Züge bei LZB-Halt oder ETCS-Halt meldet und nicht sofort feststeht, dass der zugehörige Zugfolgeabschnitt noch durch einen Zug besetzt ist, muss der Fdl das Blocksignal oder die virtuelle Blockstelle sperren, bis der Zug weiterfahren darf.

Wenn er das selbsttätige Blocksignal oder die virtuelle Blockstelle nicht sperren kann, muss er den Tf mündlich anweisen, auch dann halten zu bleiben, wenn das Blocksignal Fahrt zeigt oder der Auftrag „LZB-Fahrt“ bzw. eine Fahrterlaubnis in ETCS erteilt ist, und zwar so lange, bis er der Weiterfahrt zusätzlich mündlich zugestimmt hat.

Selbststellbetrieb, Zuglenkung

(2) Wenn sich ein Tf wegen Haltstellung eines Einfahr-, Zwischen- oder Ausfahrsignals oder Blocksignals einer Abzweigstelle meldet und der Fdl nicht sogleich erkennt, dass die zugehörige Zugstraße oder der zugehörige Zugfolgeabschnitt noch besetzt ist, dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan für dieses Signal nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

10 Oberstrombegrenzung anordnen

Anordnung BZ

(1) Die BZ darf anordnen, dass der Fdl die Tf in einem betroffenen Bereich über eine kurzfristig notwendige Oberstrombegrenzung benachrichtigt.

Gruppenverbindung

(2) Der Fdl muss die Tf der Züge, die sich zum Zeitpunkt der Anordnung im betroffenen Bereich befinden, durch eine Gruppenverbindung „Alle Tf im Bereich“ über die Oberstrombegrenzung benachrichtigen.

Benachrichtigung

(3) Für die Benachrichtigung gilt Folgendes:

a) Der Fdl muss den betroffenen Bereich unter Angabe der Strecke oder Betriebsstelle mit der kilometrischen Lage und die einzuhaltende Amperezahl

nennen. Gelten für unterschiedliche Fahrtrichtungen andere Werte ist zusätzlich die Fahrtrichtung zu ergänzen.

b) Der Fdl muss die Benachrichtigung wiederholen (Beispiel: „Zwischen Bf Astadt und Bf Bheim Oberstrombegrenzung 400 Ampere von km 123,6 bis km 135,8. Ich wiederhole …“).

c) Steht die Gruppenverbindung „Alle Tf im Bereich“ nicht zur Verfügung, sind die Tf der Züge, die sich zum Zeitpunkt der Anordnung im betroffenen Bereich befinden, mündlich einzeln zu benachrichtigen.

❑

1 Allgemeines

* (1) Dem Fdl werden mit Fahrplananordnung oder im Fahrplan für Zugmeldestellen bekannt gegeben: **Bekanntgabe**

- Züge mit Mehrkraft-Tfz, bei denen Stromabnehmer durch einen Traktionsartwechsel während der Fahrt gehoben oder gesenkt werden

* (2) Dem Fdl werden mit Fahrplananordnung bekannt gegeben:

- Züge mit Mehrkraft-Tfz, bei denen Stromabnehmer zum Laden der Fahrzeugakkumulatoren während eines planmäßigen Halts gehoben werden dürfen

2 Fahrplananordnung

(1) Kennzeichnung der Mehrkraft-Tfz in den Kopfangaben **Kopfangaben**

- Die Bezeichnung der Baureihe des Triebfahrzeuges mit dem Zusatz *„(E)“* kennzeichnet ein Mehrkrafttriebfahrzeug mit gehobenem Stromabnehmer.
- Die Bezeichnung der Baureihe des Triebfahrzeuges ohne den Zusatz *„(E)“* kennzeichnet ein Mehrkrafttriebfahrzeug mit gesenktem Stromabnehmer, die durch *„SG“* (Schnellgang) oder *„LG“* (Langsamgang) ergänzt sein kann.

(2) Angaben zu Mehrkraft-Tfz im Fahrtverlauf **Fahrtverlauf**

a) Zugmeldestellen sind mit dem Zusatz *„Traktionsartwechsel Mehrkraft-Tfz“* jeweils hinter der Zeit in der Spalte Abfahrt gekennzeichnet, wenn nach bzw. vor der Zugmeldestelle für Mehrkraft-Tfz ein Traktionsartwechsel während der Fahrt vorgesehen ist. **Traktionsartwechsel während der Fahrt**

Zugmeldestellen sind mit dem Zusatz *„X“* vor der Zeit in der Spalte Ankunft gekennzeichnet, wenn der Zusatz *„Traktionsartwechsel Mehrkraft-Tfz“* als Halthinweis zu einem Bedarfshalt eingegeben wurde. **Halthinweis zu Bedarfshalt**

b) Zugmeldestellen sind mit dem Zusatz *„Akku laden“* hinter der Zeit in der Spalte Abfahrt gekennzeichnet, wenn auf der Zugmeldestelle Stromabnehmer von Mehrkraft-Tfz zum Akku laden während eines planmäßigen Halts gehoben werden dürfen. **Akku laden während planmäßigem Halt**

3 Traktionsartwechsel während der Fahrt

* (1) Der Tf darf die Traktionsart zum Betrieb mit gehobenem Stromabnehmer nach dem Verlassen der in der Fahrplananordnung angegebenen Zugmeldestelle mit dem Zusatz *„Traktionsartwechsel Mehrkraft-Tfz“* wechseln, wenn für den Fahrweg des Zuges eine Oberleitung vorhanden ist. **Wechsel zum Betrieb mit gehobenem Stromabnehmer**

* (2) Der Tf muss die Traktionsart zum Betrieb mit gesenktem Stromabnehmer vor dem Erreichen der in der Fahrplananordnung angegebenen Zugmeldestelle mit dem Zusatz *„Traktionsartwechsel Mehrkraft-Tfz“* wechseln. **Wechsel zum Betrieb mit gesenktem Stromabnehmer**

Stromabnehmer müssen spätestens vor dem Einfahrsignal, Blocksignal, Sperrsignal oder Signal Ne 1 der Zugmeldestelle gesenkt worden sein.

Fahrweg oder D-Weg ohne Oberleitung

(3) Wenn ein Zug mit Mehrkraft-Tfz auf einer Zugmeldestelle, für die ein Traktionsartwechsel zum Betrieb mit gesenktem Stromabnehmer bekannt gegeben ist, in einen Fahrweg bzw. Durchrutschweg ohne Oberleitung eingelassen werden soll, darf der Fdl die Zugfahrt zulassen. *

4 Akku laden während planmäßigem Halt

Der Tf darf auf der in der Fahrplananordnung angegebenen Zugmeldestelle mit dem Zusatz *„Akku laden“* nach dem Halt am gewöhnlichen Halteplatz Stromabnehmer zum Akku laden heben, wenn für den Standort des Zuges eine Oberleitung vorhanden ist. *

Stromabnehmer müssen vor der Abfahrt des Zuges gesenkt worden sein.

5 Arbeiten, Unregelmäßigkeiten und Störungen

Bei Traktionsartwechsel Oberleitung gestört oder abgeschaltet

(1) Wenn ein Zug mit Mehrkraft-Tfz von oder nach einer Zugmeldestelle, für die ein Traktionsartwechsel zum Betrieb mit gehobenem Stromabnehmer bekannt gegeben ist, in einen Abschnitt mit gestörter oder abgeschalteter Oberleitung eingelassen werden soll, gilt Folgendes:

Der Fdl muss dem Tf Befehl 9 mit der Anweisung zur Fahrt mit gesenktem Stromabnehmer im abgeschalteten oder gestörten Bereich der Oberleitung erteilen. * * * *

Der Fdl muss den Befehl 9 unmittelbar vor Zulassung der Fahrt in den Abschnitt mit gestörter oder abgeschalteter Oberleitung übermitteln. *

Danach darf der Fdl die Fahrt in den Abschnitt mit gestörter oder abgeschalteter Oberleitung zulassen. *

Bei Akku laden Oberleitung gestört oder abgeschaltet

(2) Wenn ein Zug mit Mehrkraft-Tfz auf einer Zugmeldestelle in ein Gleis mit gestörter oder abgeschalteter Oberleitung einfahren soll, für das ein Laden der Akkumulatoren bekannt gegeben ist, muss der Fdl den Tf mündlich anweisen, Stromabnehmer nach dem Halt am gewöhnlichen Halteplatz nicht zu heben. *

Danach darf der Fdl die Fahrt in den Fahrweg mit gestörter oder abgeschalteter Oberleitung zulassen. *

Im Fahrweg oder D-Weg Oberleitung gestört oder abgeschaltet

(3) Wenn ein Zug mit Mehrkraft-Tfz auf einer Zugmeldestelle, für die ein Traktionsartwechsel zum Betrieb mit gesenktem Stromabnehmer bekannt gegeben ist, in einen Fahrweg bzw. Durchrutschweg mit gestörter oder abgeschalteter Oberleitung eingelassen werden soll, darf der Fdl die Zugfahrt zulassen. *

Betra, La

(4) In einer Betra und in der La können von den Regeln dieser Richtlinie abweichende sowie ergänzende Angaben zum Traktionsartwechsel oder zum Heben oder Senken von Stromabnehmern von Mehrkraft-Tfz enthalten sein.

Verbot Befehl 25

(5) Der Fdl darf dem Tf eines Zuges mit Mehrkraft-Tfz keinen Befehl 25 für die Weiterfahrt, Ein- und Ausfahrt oder Einfahrt vom Gegengleis erteilen. *

Umleiten unter erleichterten Bedingungen

(6) Der Fdl darf Züge mit Mehrkraft-Tfz nicht unter erleichterten Bedingungen umleiten.

6 Ausfall Bedarfshalt

Der Fdl darf auf eine Verständigung des Tf über den Ausfall eines Bedarfshalts verzichten, wenn in der Fahrplananordnung für die Zugmeldestelle der Zusatz *„Traktionsartwechsel Mehrkraft-Tfz“* bekannt gegeben ist.

7 Musterdarstellung Fahrplananordnung

* **Fahrplananordnung für Reisezug mit Traktionsartwechsel und Akku laden**

```
Fplo 1215-99799-N-00 gültig 15.12.24 - 13.12.25
Regelzug

DPN 99799 (32.1)
Kiel Hbf - Lübeck Hbf

Verkehrstage:    So 15.12.24 - Sa 13.09.25
Tfz: 80 2526+80 2526
92 m, Mbr 135 R/P
ab Schwart Waldh
Tfz: 80 2526 (E)+80 2526 (E)
92 m, Mbr 135 R/P

Streckenklasse gefordert: <C2>
140 km/h

Zug verkehrt gemäß EBuLa. Fahrplan auf EBuLa-Bordgerät beachten.

Kiel Hbf                    12.25  Akku laden
Abzw Ss                        28
Elmschenhagen        12.30     31
Raisdorf                38     39
Preetz                  47     48
Ascheberg (H)           57     58
Plön                    54     55
Üst Bad Malen=       13.03  13.03
te-Gremsm Hp
Eutin                   19     20
Pönitz (H)              28     29
Pansdorf                35     36
Abzw Bad Schwart               43
Bad Schwartau Hp        45     45
Abzw Schw Waldh    X    47  13.47  Traktionsartwechsel Mehrkraft-Tfz
Lübeck Hbf           13.52        Akku laden

DB InfraGO AG, Region Nord,
(Rufnummer: intern: <Rufnr> extern:<Rufnr>)
gez. <BD-Bearbeiter-Name>

Bei Umleitungen ist diese Fplo den beteiligten Stellen
auf der Umleitungsstrecke
durch die Fahrdienstleiter der Anschlußbahnhöfe
gemäß Ril 408.0431 fernmündlich bekannt zu geben.
```

Fahrplananordnung für Güterzug mit Traktionsartwechsel

```
Fplo 0225-99899-SO-00 gültig 25.02. - 25.03.25
Sonderzug

KT 99899 (50.1)
Chemnitz Hbf - Schmölln (Thür)

Verkehrstage:    Di 25.02. - Di 25.03.25
Tfz: 80 2159 (E)
Wagenzuglast:500 t Wagenzuglänge:300 m Gesamtzuglänge:323 m, Mbr 62 R/P
ab Gößnitz
Tfz: 80 2159 SG
Wagenzuglast:500 t Wagenzuglänge:300 m Gesamtzuglänge:323 m, Mbr 53 R/P

Streckenklasse gefordert: <CM4>
90 km/h

Zug verkehrt gemäß EBuLa, Fahrplan auf EBuLa-Bordgerät beachten.

Chemnitz Hbf                1.58
Chemnitz-Siegmar            2.05
Wüstenbrand                   10
Hohenst-Ernstt                12
St Egidien                    17
Glauchau (Sachs)              22
Abzw Glau-Schön=              26
börnchen Hp
Meerane                       31
Gößnitz           X  2.38     38  Traktionsartwechsel Mehrkraft-Tfz
Abzw Saara                  2.54
Schmölln (Thür)      3.17

DB InfraGO AG, Region Südost,
(Rufnummer: intern: <Rufnr> extern: <Rufnr>)
gez. <BD-Bearbeiter-Name>

Bei Umleitungen ist diese Fplo den beteiligten Stellen
auf der Umleitungsstrecke
durch die Fahrdienstleiter der Anschlußbahnhöfe
gemäß Ril 408.0431 fernmündlich bekannt zu geben.
```

❑

1 Zugmeldestelle

Allgemeines

(1) Allgemein gilt:

a) Wenn der Fdl der benachbarten örtlich besetzten Zugmeldestelle oder eines benachbarten örtlich besetzten Bahnhofsteils nach unterbrochener Arbeitszeit die Arbeit wider Erwarten nicht aufgenommen hat, darf der Fdl Züge in der Regel ablassen, wenn er mit dem Fdl der nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle oder des nächsten örtlich besetzten Bahnhofsteils die Reihenfolge der Züge vereinbart hat. Der Fdl muss die Zugmeldungen an diese Stelle geben.

b) Wenn ein Zug auf der Zugmeldestelle, deren Fdl die Arbeit nicht aufgenommen hat, enden oder beginnen soll und der Fdl der benachbarten besetzten Zugmeldestelle die Reihenfolge der Züge nicht mit der nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle vereinbaren kann, weil

- sie nicht vorhanden ist oder
- er für die nächste örtlich besetzte Zugmeldestelle selbst zuständig ist,

muss er die Reihenfolge der Züge selbst bestimmen und im Zugmeldebuch nachweisen.

c) Der Fdl muss Schrankenwärter oder örtlich besetzte Blockstellen verständigen (Streckenbuch). Das Befahren des Gegengleises ist nicht zugelassen.

Befehl 95 mit Auftrag 95.95

* (2) Zur Befehlserteilung gilt:

* a) Der Fdl muss den Tf durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95

1. beauftragen, am Einfahrsignal oder Blocksignal der noch nicht besetzten Zugmeldestelle zu halten und Weisung des dortigen Fdl für die Weiterfahrt einzuholen,
2. beauftragen - wenn er den Fdl nicht erreicht - mit höchstens 5 km/h auf Bahnhöfen ein- und - wenn der Zug weiterfahren soll - auszufahren bzw. auf Abzweigstellen weiterzufahren,
3. verständigen, dass Haupt- und Sperrsignale der nicht besetzten Zugmeldestellen nicht gelten,
4. verständigen, dass Signale der Blockstellen bis zur nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle, die dem Fdl zugeteilt sind, der die Arbeit nicht aufgenommen hat, nicht gelten,
5. beauftragen, gegen die Spitze zu befahrende Weichen der bis zur nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle vorhandenen Anschlussstellen mit höchstens 50 km/h zu befahren, wenn die Zugfahrt über diese Weichen mit besonderem Auftrag zugelassen wird.

b) Wenn ein Zug auf der Zugmeldestelle, deren Fdl die Arbeit nicht aufgenommen hat,

1. enden soll, muss der Fdl den Tf zusätzlich zu den Weisungen nach a) durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 beauftragen, nach Halt am gewöhnlichen Halteplatz die Weisung des Fdl einzuholen, und - wenn er den Fdl nicht erreichen kann - sich beim beauftragenden Fdl zu melden und ihm eine Zugvollständigkeitsmeldung für seinen Zug zu geben, *
2. beginnen soll, muss der Fdl dem Tf Weisungen nach a) Nr. 3 bis Nr. 5 erteilen und ihn durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 beauftragen, auf der nicht besetzten Zugmeldestelle mit höchstens 5 km/h auszufahren. *

Der Fdl muss Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 eingeben bzw. anbringen.

Die in a) Nr. 1 und Nr. 4 genannten Signale und die in a) Nr. 5 genannten Weichen sind im Streckenbuch genannt.

Bei Übermittlung des Befehls 95 mit Auftrag 95.95 muss der Fdl den Tf mündlich über den Anlass verständigen. *

Fahrwege

(3) Im Streckenbuch ist bestimmt, für welche Fahrtrichtung Fahrwege auf benachbarten Abzweigstellen oder Bahnhöfen mit Streckenverzweigungen eingestellt sind.

2 Blockstelle

Wenn der Fdl einer Blockstelle, die keine Zugmeldestelle ist, nach unterbrochener Arbeitszeit die Arbeit wider Erwarten nicht aufgenommen hat, muss der Fdl den Tf durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 mitteilen, dass das Blocksignal nicht gilt. *

3 Bahnübergänge

Im Streckenbuch ist bestimmt, dass der Fdl dem Tf in folgenden Fällen Befehl 8 erteilen muss: * *

- bei welchen Bahnübergängen bis zur nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle die technische Sicherung nicht wirkt
- Bahnübergänge bei denen die Wirksamkeit der technischen Sicherung nicht auf den besetzten Betriebsstellen überwacht wird. *

4 Befehle ohne Vordruck

(1) Der Fdl darf Befehl 8 und Befehl 95 mit Auftrag 95.95 auch ohne Vordruck geben, wenn es im Streckenbuch zugelassen ist. Wenn der Fdl Befehle ohne Vordruck gibt, muss der Tf Signale oder Bahnübergänge in der im Befehl genannten Reihenfolge antreffen. * *

(2) Im Streckenbuch können Muster für Befehle ohne Vordruck enthalten sein.

5 Betriebsstelle wieder besetzt

Wenn ein Fdl die Arbeit nach unterbrochener Arbeitszeit verspätet aufnimmt, muss er sich sofort bei den benachbarten Fdl erkundigen, ob diese einen Zug abgelassen haben. Wenn sich ein Tf am Einfahrsignal bzw. Blocksignal einer Abzweigstelle meldet, muss der Fdl ihm mitteilen, dass die Zugmeldestelle inzwischen besetzt ist und dass die von der benachbarten Zugmeldestelle ausgestellten Befehle für die Weiterfahrt nicht mehr gelten. Der Fdl muss hiervon die Fdl verständigen, die die Zugfahrt vereinbart hatten.

❑

1 Allgemeine Maßnahmen

Wenn ein Zug zum Halten kommt, bevor er mit Zugschluss an der Signal-Zugschlussstelle eines Einfahr- oder Blocksignals vorbeigefahren ist, darf der Fdl das Signal nicht auf Halt stellen und die Räumungsprüfung nicht bestätigen. Der Bediener des Signals muss sofort den Fdl verständigen. Der Fdl muss sofort den Fdl der rückgelegenen Zugfolgestelle verständigen.

2 Merkhinweis, Sperre

Auf Strecken ohne Streckenblock muss der Fdl der rückgelegenen Zugfolgestelle Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.

3 Selbststellbetrieb, Zuglenkung mit Lenkplan

* Auf der rückgelegenen Zugfolgestelle dürfen an den betroffenen Signalen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

4 Signal auf Halt stellen

Nachdem der Zug mit Zugschluss an der Signal-Zugschlussstelle vorbeigefahren ist, ist das Signal auf Halt zu stellen und die Räumungsprüfung zu bestätigen.

5 Weichen umstellen

Wenn durch das Signal gesicherte Weichen umgestellt werden müssen, darf das Signal auf Halt gestellt und die Fahrstraße aufgelöst werden. Das Signal ist anschließend wieder auf Fahrt zu stellen, wenn es die Anlage zulässt.

1 Situationen und Verständigung

Der Tf muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fdl verständigen:

a) Unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal,

b) Vorbeifahrt an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten gewesen wäre,

c) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt,

d) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt,

* e) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt,

* f) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Kennlicht zeigt,

* g) Unzulässige Vorbeifahrt an einem LZB-Halt,

h) Unzulässige Vorbeifahrt an einem ETCS-Halt,

i) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR,

j) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR und Textmeldung „ETCS-Streckenausrüstung nicht kompatibel“

k) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt,

l) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt.

2 Aufgaben des Fdl

signalgeführt/LZB

* (1) Der Fdl muss dem Tf von signalgeführten Zügen und LZB-geführten Zügen für die Weiterfahrt Befehl 2 mit Auftrag x.95 „Weiterfahren nach Vorbeifahrt in … (km)“ oder „Weiterfahren nach Vorbeifahrt an … (Verwendung und Bezeichnung des Signals und ggf.Zugmeldestelle)“ erteilen, auch wenn er das Signal nachträglich bedient.

ETCS-Betriebsart TR

* (2) Der Fdl muss dem Tf von Zügen in ETCS-Betriebsart TR für die Weiterfahrt Befehl 2 erteilen, auch wenn er das Signal nachträglich bedient.

Voraussetzungen

* (3) Der Fdl darf den Befehl erst übermitteln, wenn die Voraussetzungen für die Weiterfahrt erfüllt sind. Dies gilt auch, wenn ihm der Tf mitgeteilt hat, dass eine Zwangsbremsung durch PZB an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung oder Kennlicht zeigt oder einem Sperrsignal, das Signal Sh 1, Ra 12 (DV 301) oder Kennlicht zeigt, eingetreten ist.

Befehl 29 mit Auftrag 29.30

* (4) Der Fdl muss dem Tf eines signalgeführten Zuges zusätzlich zum Befehl 2 einen Befehl 29 mit Auftrag 29.30 erteilen, wenn ein Zug unzulässig

- an einem Ausfahr- oder Blocksignal vorbeigefahren ist,
- an einer Stelle vorbeigefahren ist, an der nach Befehl zu halten war und der Zug aus einem Bahnhof ausfahren bzw. auf der freien Strecke weiterfahren soll.

Befehl 29 ist nicht erforderlich, wenn ein Vorsignal am Fahrweg des Zuges dem Tf die Stellung des folgenden Hauptsignals anzeigt oder der Zug auf dem Gegengleis weiterfährt und Befehl 25 oder 26 erhält bzw. am Gegengleis ein Signal Ne 2 vorhanden ist. *

(5) Der Fdl muss dem Tf eines Zuges, der unzulässig an einem Halt zeigenden Grenzsignal in Richtung auf eine Strecke mit ETCS-Level 2 vorbeigefahren ist und nach der Bestätigung der ETCS-Betriebsart TR in den ETCS-Level NTC PZB/LZB gewechselt ist, für die Weiterfahrt zusätzlich zum Befehl 2 einen Befehl 29 mit Auftrag 29.20 erteilen. *

Signal auf Fahrt stellen

(6) Der Fdl muss das Signal, an dem der Zug unzulässig vorbeigefahren ist, nachträglich auf Fahrt stellen, wenn es die Anlage zulässt. Das gilt bei nichtselbsttätigem Streckenblock für Einfahr- oder Blocksignale jedoch nur, wenn bei der Weiterfahrt des Zuges noch mindestens eine Achse die Zugeinwirkung für den Streckenblock befährt.

Zufahrtsicherungssignal

(7) Bei einer PZB-Zwangsbremsung an einem Zufahrtsicherungssignal vor einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale gilt für die Weiterfahrt in Richtung der ETCS-Strecke Folgendes:

a) Der Fdl muss den Tf fragen, ob das führende Fahrzeug mit ETCS ausgerüstet ist,

b) Wenn das führende Fahrzeug mit ETCS ausgerüstet ist, aber ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 2 nicht stattgefunden hat, gelten die Regeln in Ril 408.0653 Abschnitt 4,

Wenn das führende Fahrzeug nicht mit ETCS ausgerüstet ist, muss der Fdl den Zug zurücksetzen lassen oder ihn auf die mit PZB ausgerüstete Strecke umleiten.

ETCS-Betriebsart TR

(8) Wenn der Tf dem Fdl den Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR nach Abschnitt 1 i) gemeldet hat, muss der Fdl alle folgenden Hauptsignale, welche ETCS für den Zug dunkelgeschaltet hatte, auf Halt stellen. Zusätzlich muss er ermitteln, ob ETCS für den Zug auch Signale dunkelgeschaltet hatte, die Nachbarfahrdienstleitern zugeteilt sind. Wenn dies zutrifft, muss er die Nachbarfahrdienstleiter auffordern, die Signale auf Halt zu stellen und dies zu bestätigen.

TR + Textmeldung „ETCS-Streckenausrüstung nicht kompatibel“

(9) Wenn der Tf dem Fdl den Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR; mit der Textmeldung „ETCS-Streckenausrüstung nicht kompatibel“ nach Abschnitt 1 j) gemeldet hat, gilt Folgendes:

a) Der Fdl muss alle folgenden Hauptsignale, welche ETCS für den Zug dunkelgeschaltet hatte, auf Halt stellen. Zusätzlich muss er ermitteln, ob ETCS für den Zug auch Signale dunkelgeschaltet hatte, die Nachbarfahrdienstleitern zugeteilt sind. Wenn dies zutrifft, muss er die Nachbarfahrdienstleiter auffordern, die Signale auf Halt zu stellen und dies zu bestätigen.

b) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen muss der Fdl dem Tf zusätzlich zum Befehl 2 einen Befehl 29 mit Auftrag 29.10 und Auftrag 29.20 erteilen. *

c) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale muss der Fdl den Fahrweg in den nächsten Bahnhof einstellen und sichern. Im Streckenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.

Danach muss er

- zusätzlich zum Befehl 2 einen Befehl 29 mit Auftrag 29.10 und Auftrag 29.20 erteilen,
- Befehl 1 für die Einfahrt in den nächsten Bahnhof erteilen,
- für Langsamfahrstellen unter 40 km/h Befehl 5 erteilen,

Für die Vorbeifahrt an weiteren Signalen Ne 14 muss der Fdl dem Tf Befehl 1 erteilen. Wenn die Übermittlung der Befehle 1 für die Vorbeifahrt an weiteren Signalen Ne 14 oder für die Einfahrt in den nächsten Bahnhof nach Ril 408.0411 Absatz 2.5 unter “Besondere Bestimmungen für Befehle“ nicht zulässig ist, darf der Fdl die Weiterfahrt des Zuges nicht zulassen.

❑

1 Gleise erkunden

(1) Allgemein gilt: **Allgemeines, Sachverhalt, Fahrten**

a) Wenn wetterbedingte oder andere gefahrdrohende Umstände (Stürme, Eisregen, extreme Schneehöhen, Hochwasser, Brände, Abfragen eines Notrufes nicht möglich, Tiere usw.) befürchten lassen, dass Gleise nicht ohne Gefahr befahren werden können, sind sie zu erkunden.

b) Für das Erkunden kommen insbesondere Kontrollgänge, Fahrten mit Straßenfahrzeugen entlang der Strecke oder Posten an der vermuteten Gefahrenstelle, ferner nicht mit Reisenden besetzte Fahrten mit Triebfahrzeugen oder Wendezügen in Betracht.

c) Wenn der Fdl es mit dem Tf vereinbart und es vertretbar erscheint, darf bei Tag und sichtigem Wetter oder in Tunnel bei eingeschalteter Tunnelbeleuchtung die Erkundung auch mit Reise- oder Güterzügen durchgeführt werden.

* (2) Der Fdl muss den Tf durch Befehl 6 mit Grund Nr. 31- anweisen, die betroffenen Gleise zu erkunden und das Ergebnis der Erkundung an ihn zu melden. **Befehl 6**

(3) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen. **Selbststellbetrieb**

(4) Der Fdl muss Merkhinweis „BEF“ nach Ril 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben. **Merkhinweis und Sperre**

2 Gleise bei unterbrochener Arbeitszeit erkunden

(1) Wenn die Arbeitszeit unterbrochen ist, dürfen Gleise ausschließlich nach Abschnitt 1 Absatz (1) b) erkundet werden.

(2) Der Fdl, der die Erkundungsfahrt ablässt, muss: **Verständigung**

a) die Erkundungsfahrt mit dem Fdl der nächsten besetzten Zugmeldestelle vereinbaren,

b) nach Ende der Arbeitsunterbrechung sofort die Zugmeldestellen, auf denen die Arbeit unterbrochen war, verständigen, dass eine Erkundungsfahrt gefahren ist und ob diese die Strecke geräumt hat oder noch unterwegs ist,

c) Vereinbarung und Meldungen nachweisen.

(3) Der Fdl, der die Erkundungsfahrt ablässt und der Fdl der nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle, dürfen für die Aus- und Einfahrt der Erkundungsfahrt Hauptsignale nicht bedienen. Für die Ausfahrt ist keine Räumungsprüfung bei dem zuletzt gefahrenen Zug erforderlich. **Signale bedienen**

(4) Hinsichtlich der Signale und Befehle gilt: **Gültigkeit der Signale, Befehle**

a) Für die Fahrt gelten nur Hauptsignale und Sperrsignale der Zugmeldestelle, auf der die Erkundungsfahrt beginnt und der nächsten mit einem Fdl besetzten Zugmeldestelle.

* * b) Der Fdl, der die Erkundungsfahrt ablässt, muss den Tf durch Befehl 5 mit Grund Nr. 17 anweisen, bis zur nächsten mit einem Fdl besetzten Zugmel-

destelle mit höchstens 50 km/h zu fahren. Zusätzlich muss er den Tf durch Befehl 6 mit Grund Nr. 31 anweisen, betroffene Gleise zu erkunden und das Ergebnis der Erkundung an ihn zu melden. *

Zusätzlich muss der Fdl mit Befehl 6 vorschreiben, durch Bahnhöfe auf Sicht zu fahren und dem Tf das erste zu beachtende Einfahrsignal bzw. Blocksignal einer Abzweigstelle in Befehl 95 mit Auftrag 95.95 nennen. *

Bahnübergänge befahren

(5) Im Streckenbuch ist bestimmt, bei welchen Bahnübergängen bis zur nächsten mit einem Fdl besetzten Zugmeldestelle die technische Sicherung nicht wirkt oder bei denen die Wirksamkeit der technischen Sicherung nicht auf den besetzten Betriebsstellen überwacht wird und für die der Fdl, der die Erkundungsfahrt ablässt, dem Tf Befehl 8 erteilen muss. Die Bahnübergänge dürfen auch in einem vorbereiteten Beiblatt zum Befehl genannt werden.

Selbststellbetrieb

(6) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Merkhinweise und Sperre

(7) Der Fdl muss Merkhinweis „BEF“ nach Ril 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben.

3 Befahren von vereisten Spurrillen oder Bahnübergängen

Sachverhalt

(1) Wenn nach Ablauf der im Streckenbuch nach Absatz (2) genannten Zeit kein Zug gefahren ist und Spurrillen auf freier Strecke oder auf Bahnübergängen nicht schnee- und eisfrei gemacht werden konnten, muss sich der Fdl vom Tf des Zuges, der das Gleis zuerst befährt, die Radsatzlast des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges melden lassen, soweit die Radsatzlast des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges nicht nach Absatz (2) im Streckenbuch angegeben ist.

Ist die gemeldete oder die im Streckenbuch nach Absatz (2) angegebene Radsatzlast für diesen Zug nicht größer als 16 t, muss der Fdl den Tf durch Befehl 5 mit Grund Nr. 20 anweisen, den Streckenabschnitt mit Spurrillen und die Bahnübergänge mit höchstens 30 km/h zu befahren. *

Streckenbuch

(2) Im Streckenbuch sind die betroffenen Streckenabschnitte, Bahnübergänge und Zeiten genannt. Es können Radsatzlasten der Fahrzeuge angegeben sein, die an der Spitze des Zuges fahren, und zusätzliche Regeln gegeben sein.

Selbststellbetrieb

(3) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Merkhinweis und Sperre

(4) Der Fdl muss Merkhinweis „BEF“ nach Ril 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben.

4 Eiszapfenbildung

Sachverhalt

(1) Wenn sich in Tunnel Eiszapfen bilden können (Streckenbuch), muss der Fdl dem Tf des Zuges, der das Gleis zuerst befährt, durch Befehl 6 mit Grund Nr. 32 anweisen, im Tunnel auf Sicht zu fahren. *

Selbststellbetrieb

(2) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

(3) Der Fdl muss Merkhinweis „BEF“ nach Ril 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben. **Merkhinweis und Sperre**

5 Geschlossene Schneedecke

(1) Die Betriebszentrale darf anordnen, dass Züge mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 200 km/h wegen geschlossener Schneedecke mit höchstens 200 km/h fahren. Der Fdl muss dem Tf Befehl 34 erteilen. **Sachverhalt**

*

(2) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen. **Selbststellbetrieb**

(3) Der Fdl muss Merkhinweis „BEF“ nach Ril 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben. **Merkhinweis und Sperre**

6 Melden

Der Tf muss dem Fdl gefahrdrohende Umstände melden.

7 Kritische Wettersituation (Sturmwarnung)

Wenn der Fdl eine Sturmwarnung erhält, muss er während des angegebenen Zeitraums auf den im Streckenbuch genannten Streckenabschnitten die betroffenen Tf als Vorsichtsmaßnahme beauftragen, die Geschwindigkeit ihres Zuges auf 80 km/h zu begrenzen. Hierzu muss folgender Wortlaut verwendet werden: „Achtung, Sturmwarnung! Fahren Sie zwischen … (Betriebsstelle) und … (Betriebsstelle) mit höchstens 80 km/h.“ Im Streckenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.

8 Nachweis

Der Fdl muss gefahrdrohende Umstände und getroffene Maßnahmen nachweisen.

❑

1 Nachtzeichen des Spitzensignals nicht in Ordnung

erloschen

(1) Ein erloschenes Nachtzeichen ist den Betriebsstellen bis zum nächsten Bahnhof zu melden. Der Fdl muss den Zug dort anhalten. Wenn der Zug bis zum nächsten Bahnhof Bahnübergänge ohne technische Sicherung befährt, ist er bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter sofort anzuhalten.

Nach dem Anhalten des Zuges muss der Tf das Signal in Ordnung bringen. Wenn das nicht möglich ist, darf der Zug bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter nicht weiterfahren.

Wenn der Zug weiterfahren darf, müssen die Fdl die Unregelmäßigkeit von Bahnhof zu Bahnhof melden und die jeweils dazwischen liegenden Betriebsstellen benachrichtigen.

unvollständig

(2) Ein unvollständiges Nachtzeichen ist den Betriebsstellen bis zum nächsten Bahnhof zu melden. Fdl müssen von Bahnhof zu Bahnhof bis zum nächsten Haltbahnhof melden und die jeweils dazwischen liegenden Betriebsstellen benachrichtigen. Wenn der Zug Bahnübergänge ohne technische Sicherung befährt, muss der Fdl ihn bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter auf dem nächsten Bahnhof anhalten.

Nach dem Anhalten des Zuges muss der Tf das Nachtzeichen in Ordnung bringen. Wenn das nicht möglich ist, darf der Zug bis zu dem Bahnhof fahren, auf dem das Nachtzeichen in Ordnung gebracht werden kann. Fdl müssen die Unregelmäßigkeit von Bahnhof zu Bahnhof melden und die jeweils dazwischen liegenden Betriebsstellen benachrichtigen.

Auf Nebenbahnen muss der Fdl bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter dem Tf folgende Anweisungen erteilen:

- durch Befehl 5 mit Grund Nr. 41 anweisen, mit höchstens 40 km/h zu fahren, und
- durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 anweisen, auch vor den nicht mit Pfeiftafeln gekennzeichneten Bahnübergängen ohne technische Sicherung wie bei unsichtigem Wetter Signal Zp 1 nach Ril 301.0901 Abschnitt 2 Absatz (4) zu geben.

Im Streckenbuch können für Nebenbahnen abweichende Regeln gegeben sein.

2 Schlusssignal fehlt

(1) Fehlt das Schlusssignal, ist wie folgt vorzugehen:

Strecken mit selbsttätigem Streckenblock

a) Auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock muss der Fdl die Betriebsstellen bis zum nächsten örtlich besetzten Bahnhof verständigen. Der Fdl dieses Bahnhofs muss die Meldung in gleicher Weise weitergeben. Der Zug ist auf dem nächsten geeigneten Bahnhof anzuhalten, damit das Schlusssignal angebracht werden kann.

Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock oder ohne Streckenblock

b) Auf Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock oder ohne Streckenblock ist wie folgt zu verfahren:

1. Der Fdl muss die Betriebsstellen bis zum nächsten Bahnhof und die Zugfolgestellen bis zur rückgelegenen Zugmeldestelle verständigen.
2. Ausfahrsignale sind sofort auf Halt zu stellen. Block- oder Einfahrsignale sind in der Fahrtstellung zu belassen, sofern sie nicht selbsttätig in die Haltstellung kommen. Einfahrsignale dürfen jedoch mit Genehmigung des Fdl auf Halt gestellt werden, wenn Weichen umgestellt werden müssen. Bei drohender Gefahr dürfen Bediener selbstständig handeln und den Fdl nachträglich verständigen.
3. Der Zug darf zunächst nicht vorgeblockt werden, sofern nicht selbsttätig vorgeblockt wird.
4. Die Räumungsprüfung für den betroffenen Zug ist zunächst nicht durchzuführen. Bei Relaisblock oder Trägerfrequenzblock muss das zugbewirkte Rückblocken gesperrt werden, wenn es die Anlage zulässt.
5. Der Fdl muss Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 und Nr. 16 anbringen bzw. eingeben.
6. Der Fdl muss den Zug auf dem nächsten Bahnhof anhalten lassen.
7. An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet * und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Für Abzweigstellen können im Streckenbuch abweichende Regeln gegeben sein.

Zug vollständig

(2) Wenn festgestellt wird, dass der Zug vollständig ist, muss das Schlusssignal angebracht werden. Der Fdl muss die benachrichtigten Stellen verständigen, dass der Zug vollständig ist. Die Verständigung gilt für die Räumungsprüfung als Feststellung nach Ril 408.0241 Abschnitt 4 b). Die Signale dürfen auf Halt gestellt und das Vorblocken und die Bestätigung der Räumungsprüfung nachgeholt werden.

Zug nicht vollständig

(3) Ist der Zug nicht vollständig, ist das Gleis zu sperren und nach Ril 408.0571 Abschnitt 7 vorzugehen.

3 Schlusssignal zweifelhaft

Ist das Vorhandensein des Schlusssignals zweifelhaft, ist zunächst nach Abschnitt 2 vorzugehen und bei einer vorgelegenen Betriebsstelle nachzufragen. Die weiteren Maßnahmen ergeben sich aus den Feststellungen des Mitarbeiters dieser Betriebsstelle.

4 Nachweis

Feststellungen und Meldungen nach Abschnitt 1 Absatz (1), Abschnitt 2 Absatz (1) und (2) und Abschnitt 3 und getroffene Maßnahmen sind nachzuweisen.

❑

1 Reisezüge

(1) Wenn in einem Reisezug nach außen aufschlagende Türen oder andere offene Außentüren von Personenwagen festgestellt oder gemeldet werden, ist sofort der Tf zu verständigen. **Verständigen**

(2) Wenn der Tf nicht verständigt werden kann, ist der Zug sofort anzuhalten. **Zug anhalten**

2 Güterzüge

Wenn in einem Güterzug nach außen aufschlagende Türen festgestellt oder gemeldet werden, ist der Zug sofort anzuhalten.

3 Nachweis

Der Fdl muss Unregelmäßigkeiten und getroffene Maßnahmen nachweisen.

❑

1 Feststellen, Melden

Maßnahmen bei Gefahr

Wenn an Fahrzeugen oder Ladungen Unregelmäßigkeiten (z. B. Brandgeruch, Ölqualm, Flammen, rotglühende Radsatzlager, Pfeiftöne, blockierter Radsatz, Funken am Radsatz, kreischendes Geräusch, rotglühende Bremsklötze oder Radreifen, brennende Bremsbeläge, unruhiger Lauf des Fahrzeugs, klapperndes klirrendes Geräusch, regelmäßiges starkes Klopfen oder Schlagen, lose Wagendecken, verschobene Ladung) festgestellt oder gemeldet werden, sind, außer wenn eine Unregelmäßigkeit durch eine Heißläuferortungsanlage oder Festbremsortungsanlage angezeigt wird, Maßnahmen bei Gefahr zu treffen.

2 Nachweis

Der Fdl muss Unregelmäßigkeiten und Maßnahmen nachweisen.

Wenn ein Fahrzeug wegen Unregelmäßigkeiten ausgesetzt werden muss und das Fahrzeug eine orangefarbene Tafel zur Kennzeichnung der Gefahr trägt, teilt der Tf dem Fdl die Fahrzeugnummer des ausgesetzten Fahrzeugs sowie die am Fahrzeug angebrachte und in den Beförderungspapieren enthaltene UN-Nummern mit. Der Fdl muss Fahrzeugnummer, UN-Nummern, die Zugnummer und Tag nachweisen.

1 Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern

Triebfahrzeug

(1) Wenn bei einem Triebfahrzeug ein beschädigter gehobener Stromabnehmer festgestellt oder unruhiger Stromabnehmerlauf (z. B. heftig schwankende Oberleitung) beobachtet wird, sind Maßnahmen bei Gefahr zu treffen. Der Fdl muss die Zentralschaltstelle verständigen und mit ihr die weiteren Maßnahmen vereinbaren. Der Tf muss dem Fdl melden, ob der Zug weiterfahren darf.

Speisewagen

(2) Wenn bei einem fahrenden Zug ein Speisewagen mit gehobenem Stromabnehmer festgestellt wird, ist der Zug sofort anzuhalten. Der Fdl muss die Zentralschaltstelle verständigen. Wenn der Stromabnehmer nicht gesenkt werden kann, muss der Tf veranlassen, dass der Speisewagen auf dem nächsten Bahnhof ausgesetzt wird.

Nachweis

(3) Der Fdl muss Unregelmäßigkeiten und Maßnahmen nachweisen.

2 Feuer im Zug

Erste Maßnahmen

(1) Wenn während der Fahrt ein Fahrzeug in Brand gerät, ist der Zug so schnell wie möglich anzuhalten. Dabei soll der Tf möglichst nicht im Tunnel, an brandgefährdeten Stellen oder an Stellen, wo die Hilfeleistung erschwert ist, halten.

Elektrisch betriebene Strecken

(2) Auf elektrisch betriebenen Strecken ist das Halten auf freier Strecke möglichst abzukürzen. Brennende Fahrzeuge sind möglichst auf ein Gleis ohne Oberleitung oder ein Nebengleis zu fahren, jedoch nicht in unmittelbare Nähe der Oberleitungsmaste oder Quertragwerke.

Tunnel

(3) Wenn ein Fahrzeug eines Zuges, der Reisende befördert, in Brand gerät und der Zug in einem Tunnel zum Halten kommt und geräumt werden muss, muss der Tf - möglichst in Absprache mit dem Fdl - die Fluchtrichtung festlegen und für das Anschalten einer eventuell vorhandenen Tunnelbeleuchtung sorgen.

❑

(1) Wenn ein Tf dem Fdl verminderten Reibwert zwischen Rad und Schiene meldet, soll die Meldung folgende Angaben enthalten:

- Gleis von ... nach ...,
- Strecken-km,
- Steigungs- oder Gefälleabschnitt,
- Schwierigkeiten beim Anfahren oder Bremsen.

(2) Der Fdl muss dem Tf des nachfolgenden Zuges mitteilen, dass es zu Schwierigkeiten beim Anfahren oder Bremsen kommen kann.

(3) Der Tf, der über Schwierigkeiten beim Anfahren oder Bremsen verständigt worden ist, führt auf dem betroffenen Streckenabschnitt Betriebsbremsungen durch und teilt dem Fdl mit, ob sich der Bremsweg verlängert hat.

(4) Wenn der Tf dem Fdl Bremswegverlängerungen meldet, muss der Fdl den Tf des nachfolgenden Zuges hierüber verständigen.

❑

1 Hilfe anfordern

Wenn ein Zug aus unvorhergesehenem Anlass hält und der Tf Hilfe angefordert hat, darf er den Zug nur noch mit Zustimmung der benachbarten Zugmeldestellen bewegen.

2 Aufenthalt melden

Wenn keine Hilfe erforderlich ist und der Aufenthalt aber voraussichtlich länger als fünf Minuten dauert, muss der Tf das Halten dem Fdl einer benachbarten Zugmeldestelle melden.

Wenn dies nicht möglich ist, muss der Tf, nachdem der Anlass beseitigt ist, die Meldung bei der Weiterfahrt nachholen. Der Tf muss bis dahin auf Sicht fahren.

3 Beteiligte verständigen

Wenn einem Fdl das Halten eines Zuges nach Abschnitt 2 gemeldet oder wenn Hilfe angefordert worden ist, muss er die Fdl der benachbarten Zugmeldestelle und der beteiligten Blockstellen sowie die Schrankenwärter, Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen verständigen. Der Fdl muss Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.

4 Mit dem ganzen Zug weiterfahren

* (1) Wenn ein Zug nach Halt aus unvorhergesehenem Anlass weiterfahren kann, muss der Tf den Fdl, dem er das Halten mitgeteilt hat, von der beabsichtigten Weiterfahrt verständigen. Der Tf darf nur weiterfahren, wenn der Fdl der rückgelegenen Zugmeldestelle zugestimmt hat.

* (2) Wenn der Zug mit einem Mehrkraft-Tfz liegengeblieben ist und in einer anderen Traktionsart weiterfahren kann, muss der Fdl der rückgelegenen Zugmeldestelle dem Wechsel der Traktionsart zustimmen. Der Fdl darf dem Wechsel vom Betrieb mit gesenktem Stromabnehmer zum Betrieb mit gehobenem Stromabnehmer nur zustimmen, wenn die Oberleitung nicht gestört oder abgeschaltet ist. Die Weiterfahrt darf nur bis zum nächsten geeigneten Bahnhof erfolgen.

Hinweis: Der Fdl verständigt die Betriebszentrale. Diese ermittelt den geeigneten Bahnhof und gibt diesen den Beteiligten bekannt.

Der Fdl muss die vorgelegenen Zugmeldestellen bis zum nächsten geeigneten Bahnhof vom Wechsel der Traktionsart verständigen.

* (3) Der Fdl der rückgelegenen Zugmeldestelle darf der Weiterfahrt nur zustimmen, nachdem er die Fdl der vorgelegenen Zugmeldestelle und der beteiligten Blockstellen sowie die Schrankenwärter, Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen unterrichtet hat.

5 Mit einem Zugteil weiterfahren

(1) Wenn nur mit einem Zugteil weitergefahren werden kann, muss der Tf den Fdl verständigen, dass Fahrzeuge stehen bleiben.

(2) Für die Weiterfahrt eines Zugteils gelten die Regeln im Abschnitt 4 sinngemäß.

6 Mit mehreren Zugteilen getrennt weiterfahren

(1) Können mehrere Teile des Zuges getrennt weiterfahren, gelten die Regeln in den Abschnitten 4 und 5 sinngemäß.

(2) Der Fdl muss bei der Betriebszentrale die Zugnummern erfragen.

(3) Bevor der Fdl der rückgelegenen Zugmeldestelle der Weiterfahrt eines zweiten oder weiteren Zugteils zustimmt, muss er deren Tf jeweils durch Befehl 6 mit Grund Nr. 10 anweisen, bis zum nächsten Hauptsignal oder Signal Ne 14 auf Sicht zu fahren.

(4) Der Fdl der nächsten Zugmeldestelle muss die Räumung des Gleises zwischen den betroffenen Zugmeldestellen feststellen. Es gelten die Regeln im Abschnitt 7 Absatz (4) sinngemäß.

7 Zug oder Zugteil bleibt auf der freien Strecke oder im Bahnhof stehen

(1) Wenn ein Zug auf der freien Strecke nicht aus eigener Kraft weiterfahren kann oder ein Zugteil auf freier Strecke stehen bleiben muss, muss der zuständige Fdl das Gleis sperren und die Räumung des Gleises veranlassen.

(2) Wo beim Einlassen von Hilfsfahrzeugen Störungen an der Gleisfreimeldeanlage auftreten können, sind im Streckenbuch Regeln gegeben.

ETCS-Level 2

(3) Bevor der Fdl auf Strecken mit ETCS-Level 2 die Fahrt eines Hilfsfahrzeuges in ein Gleis der freien Strecke oder in ein Gleis eines Bahnhofs einlässt, gilt Folgendes:

a) Der Fdl muss den Tf des liegengebliebenen Zuges mündlich auffordern, in die ETCS-Betriebsart SB zu wechseln und diese so lange beizubehalten, bis das Hilfsfahrzeug vor seinem Zug zum Halten gekommen ist, wenn der Zug mit ETCS ausgerüstet ist. Er muss dem Tf mitteilen, dass der Wechsel wegen Einfahrt eines Hilfsfahrzeuges erforderlich ist.

b) Der Tf des liegengebliebenen Zuges muss dem Fdl bestätigen, dass sich der Zug in ETCS-Betriebsart SB befindet.

c) Wenn der Tf des mit ETCS-ausgerüsteten liegengebliebenen Zuges mitteilt, dass ein Wechsel in die ETCS-Betriebsart SB nicht möglich ist, muss der Fdl den Wechsel in die ETCS-Betriebsart IS oder NP mündlich anordnen. Die Regeln in Absatz (3) a) und (3) b) gelten sinngemäß.

Räumungsprüfung

(4) Für die Räumungsprüfung gelten folgende Regeln:

a) Für den betroffenen Zug darf keine Räumungsprüfung durchgeführt werden. Wenn die Meldungen über die Beendigung aller Sperrfahrten im Zugmeldebuch eingetragen sind und - wenn der Zug in mehreren Teilen von der freien Strecke geholt wurde - der Fdl der rückgelegenen Zugmeldestelle den Vergleich nach c) durchgeführt hat, gilt die Räumung des Gleises als festgestellt.

b) Wenn der Zug in mehreren Teilen von der freien Strecke geholt werden soll, darf der Fdl der rückgelegenen Zugmeldestelle der Weiterfahrt der Zugteile nur zustimmen, wenn für den betroffenen Zug

- der Tf bestätigt hat, dass eine Wagenliste beim Zug ist oder er die Nummern aller Fahrzeuge des Zuges in der im Zug vorhandenen Reihenfolge in eine Liste eingetragen hat oder
- beim Fdl der rückgelegenen Zugmeldestelle oder bei der Betriebszentrale eine Wagenliste vorhanden ist.

c) Nach Ankunft der Zugteile und Sperrfahrten muss der Fdl durch Vergleichen der Meldungen der Tf mit einer der genannten Listen feststellen, dass keine Fahrzeuge auf der Strecke zurückgelassen wurden. Wenn dies nicht festgestellt werden kann oder nicht mit einer der genannten Listen verglichen werden kann, muss der Fdl den Tf des ersten Zuges, der das Gleis nach der Sperrung befährt, durch Befehl 6 mit Grund Nr.10 anweisen, im zuvor gesperrten Gleis auf Sicht zu fahren.

(5) Nach Aufheben der Gleissperrung muss der Fdl bei nichtselbsttätigem Streckenblock das Rückblocken nachholen. Selbsttätige Blockeinrichtungen, die sich nach Aufhebung der Sperrung nicht in Grundstellung befinden, dürfen in Grundstellung gebracht werden.

8 Nachweis

Der Fdl muss Unregelmäßigkeiten und Maßnahmen nachweisen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt das folgende Muster:

Muster

10	9	8		7		6		5		4		3		2		1
		← Regelgleis nach								← Regelgleis von						Tag
		→ Gegengleis von								→ Gegengleis nach						15.12.
		Adorf								Cestadt						
Meldungen und Vermerke	Zugnummer	Rück-meldung		Abfahrt		Annahme		Ankunft		Rück-meldung		Abfahrt		Annahme		Zugnummer
	→	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	←
												12	14			53021
12.30 von Z 53021:											Gesp 12.30					
~~Zugtrennung in km 57,3~~																
~~Zugschluss in km 57,6,~~																
Nachbargleis nicht																
betroffen																
~~Herbert, Tf~~																
12.31 Bet ben																
				12	42											4737
12.46 von FCS:																
~~Ankuppeln des hinteren~~																
Zugteils nicht möglich,																
vorderer Zugteil fährt																
~~weiter~~																
12.47 Bet ben																
								12	50							53021 (vorderer Zugteil)
											ab FCS 12.58					Sperrf 99953
				13	04											4739
13.19 von FCS: Sperrf																
~~mit hinterem Zugteil fährt~~																
~~ab~~																
13.25 Sperrf mit allen Fz											an FBH 13.25					53021(hinterer Zugteil)
in FBH, Meyer, Tf																Sperrfahrt 99953
13.27 Bet ben											Sperr aufgeh 13.27					
				13	37			13	36			13	30			4741

1 Bedingungen

(1) Der Fdl darf das Zurücksetzen eines Zuges anordnen, wenn wichtige Gründe dafür vorliegen.

(2) Der Fdl teilt dem Tf auf Anfrage mit, ob beim Zurücksetzen Bahnübergänge befahren werden, ausgenommen solche mit wärterbedienten Schranken. Danach darf der Fdl dem Zurücksetzen zustimmen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

a) Der Tf hat dem Fdl mitgeteilt, dass der Zug zum Zurücksetzen bereit ist.

b) Der Fdl muss

- die vorgelegene Zugmeldestelle,
- dazwischen gelegene Betriebsstellen oder Arbeitsstellen,
- Betriebsstellen oder Arbeitsstellen, die zwischen dem Zug oder Zugteil und der Stelle liegen, bis zu der zurückgesetzt werden soll und
- beteiligte örtliche Stellen

benachrichtigt haben.

c) Beim Zurücksetzen auf der freien Strecke müssen der Fdl der Zugmeldestelle, in deren Richtung zurückgesetzt wird, und die Fdl der dazwischen gelegenen Zugfolgestellen Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.

d) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Sperre ist nach Ril 408.0403 Nr. 7 anzubringen.

e) Der Fdl muss Strecke und Fahrweg für das Zurücksetzen geprüft und gesichert haben; vor dem Zurücksetzen auf einer Abzweigstelle muss auch der Fdl der nächsten Zugmeldestelle, in deren Richtung zurückgesetzt wird, der Fahrt zugestimmt haben.

f) Er muss für alle technisch gesicherten Bahnübergänge, die nicht durch wärterbediente Schranken gesichert sind, dem Tf Befehl 8 übermittelt haben.

g) Alle für den Zug von der LZB oder von ETCS dunkelgeschalteten Hauptsignale müssen auf Halt gestellt worden sein.

h) Der Fdl muss dem Tf auf Anforderung Befehl 30 erteilt haben.

i) Er muss den Tf mit Befehl 3 beauftragen „Fahrt beenden“ durchzuführen, wenn der Tf einen Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR meldet.

2 Signal- und Blockbedienung

(1) Für den zurücksetzenden Zug oder Zugteil dürfen auf Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock die Hauptsignale nicht bedient werden.

(2) Bei selbsttätigem Streckenblock gilt:

a) Wenn es die Anlage zulässt, muss der Fdl Hauptsignale am Fahrweg des zurücksetzenden Zuges auf Fahrt stellen.

b) Der Fdl muss bei Zentralblock die Zentralblockabschnitte soweit möglich für die Fahrtrichtung des zurücksetzenden Zuges festlegen, bevor er dem Tf die Zustimmung zum Zurücksetzen erteilt.

c) Wenn der Fdl Hauptsignale am Fahrweg des zurücksetzenden Zuges nicht auf Fahrt stellen kann, darf er auf die nach den Regeln in den Richtlinien 408.0241 bis 408.0248 erforderliche Räumungsprüfung verzichten.

3 Zustimmen

(1) Der Fdl der rückgelegenen Zugmeldestelle muss beim Zurücksetzen auf freier Strecke zugestimmt haben.

(2) Die Zustimmung zum Zurücksetzen muss der Fdl durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 erteilen. Er muss im Befehl die Stelle angeben, bis zu der der Zug zurücksetzen darf. Der Auftrag 95.95 lautet: „Sie dürfen zurücksetzen bis km … (Kilometer-/Hektometerzeichen bis zu dem der Zug zurücksetzen darf) bzw. * Signal … (Signalbezeichnung des Signals und Name der Betriebsstelle an dem der Tf mit der Spitze des zurücksetzenden Zuges das Zurücksetzen beendet)“.

Im Streckenbuch können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.

4 Strecke mit ETCS-Level 2

Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale muss der Fdl dem Tf eines signalgeführten Zuges für die Vorbeifahrt an Signalen Ne 14, die nicht am Standort eines Hauptsignals stehen, Befehl 1 erteilen. Wenn der Tf die Zustimmung zum Starten in ETCS-Betriebsart SR anfordert, darf der Fdl die Vorbeifahrt am folgenden Signal Ne 14 stattdessen durch Befehl 7 mit Auftrag 7.20 zulassen.

5 Geschwindigkeit

Beim Zurücksetzen muss der Zug so langsam fahren, dass er jederzeit anhalten kann, höchstens 10 km/h. Wenn sich der Tf auf dem Fahrzeug an der Spitze des zurücksetzenden Zuges oder Zugteils befindet, ist die zulässige Geschwindigkeit 20 km/h.

6 Zurücksetzen beendet

(1) Der Tf muss dem Fdl melden, wenn er das Zurücksetzen beendet hat. Der Tf muss dem Fdl eine Zugvollständigkeitsmeldung abgeben.

(2) Wenn ein Zugteil zurückgesetzt wurde, muss der Fdl der Zugmeldestelle, in deren Richtung zurückgesetzt wurde, feststellen, dass das Gleis bis zur vorgelegenen Zugmeldestelle geräumt ist. Es gelten die Regeln in Ril 408.0571 Abschnitt 7 Absatz (4) sinngemäß. *

7 Weiterfahrt

Nach dem Zurücksetzen auf freier Strecke gelten für die Weiterfahrt die Regeln in Ril 408.0571 Abschnitt 4 sinngemäß.

8 Blockeinrichtungen

Wenn der Fdl die Meldung des Tf über die Beendigung des Zurücksetzens und die Vollständigkeit des Zuges erhalten hat, darf er selbsttätige Blockeinrichtungen, die

sich nach dem Zurücksetzen nicht in Grundstellung befinden, in Grundstellung bringen.

9 Nachweis

Der Fdl muss das Zurücksetzen nachweisen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt das folgende Muster:

Muster

1	2		3		4		5		6		7		8		9	10
Tag 11.11.	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf								Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt							
Zugnummer →	Annahme		Abfahrt		Rück-meldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rück-meldung		Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M		
4742			13	12			13	18			13	19				13.21 von FCS: Erdrutsch in
																km 56,3, Z 4742 angehalten
										Ges	p 13	22				13.23 Bet ben
							13	42							4742	13.30 Z setzt nach FBH zurück
																13.42 Zurücksetzen beendet,
																Z 4742 vollst in FBH ak, Müth, Tf

1 Grundsatz

Wenn eine Gefahr droht, muss in eigener Verantwortung umsichtig und entschlossen alles getan werden, um die Gefahr abzuwenden oder zu mindern. Im Streckenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.

2 Züge anhalten

(1) Bei Gefahr sind Züge anzuhalten, sofern nicht die Gefahr durch das Anhalten vergrößert wird.

(2) Wird ein Zug wegen einer Gefahr angehalten oder kommt ein Zug aus nicht erkennbarem Anlass zum Halten, so muss die Gefahr auch für Züge in Nachbargleisen angenommen werden, wenn nicht einwandfrei festgestellt wird, dass die Nachbargleise befahren werden können.

3 Nothaltauftrag geben

(1) Bei Gefahr ist sofort zusätzlich zu den Maßnahmen nach Abschnitt 2 Nothaltauftrag zu geben. Wenn ein Nothaltauftrag fernmündlich gegeben wird, gelten folgende Wortlaute: **Wortlaute**

a) auf der Streckenfernsprechverbindung,

* „Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten sofort anhalten!

* Ich wiederhole: Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten sofort anhalten!

* Hier (Tätigkeit/Bezeichnung des Arbeitsplatzes und Name des Meldenden)“,

b) auf anderen Fernsprechverbindungen,

* „Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen (Zugmeldestelle) und (Zugmeldestelle) / im Bahnhof (Name) sofort anhalten!

* Ich wiederhole: Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen (Zugmeldestelle) und (Zugmeldestelle) / im Bahnhof (Name) sofort anhalten!

* Hier (Tätigkeit und Stelle des Meldenden/Bezeichnung des Arbeitsplatzes) / Hier Zug (Nummer)“.

oder

* „Mayday, mayday, mayday, Zug (Nummer) sofort anhalten!

* Ich wiederhole: Mayday, mayday, mayday, Zug (Nummer) sofort anhalten!

* Hier (Tätigkeit und Stelle des Meldenden/Bezeichnung des Arbeitsplatzes) / Hier Zug (Nummer)“.

(2) Wenn ein Nothaltauftrag auf der Streckenfernsprechverbindung oder fernmündlich über Zugfunk gegeben wird, ist er durch Notruf einzuleiten. **Einleiten**

(3) Wenn Zugfunk nicht verfügbar ist, muss der Nothaltauftrag - sofern möglich - über eine andere Fernsprechverbindung gegeben werden. **Zugfunk nicht verfügbar**

* (4) Bei Eingang eines Notrufes, muss der Tf die Geschwindigkeit seines Zuges sofort auf höchstens 40 km/h verringern. Folgt dem Notruf kein Nothaltauftrag oder keine Durchsage, muss er so lange auf Sicht weiterfahren, bis sich aus **Notruf**

der anschließenden Meldung ergibt, dass er nicht betroffen ist oder er die Ursache des Notrufs mit dem Fdl geklärt hat.

4 Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages

Ergänzende Meldungen

(1) Nach Abgabe des Nothaltauftrages gilt:

a) Der Nothaltauftrag ist, soweit erforderlich, nach der Durchsage zu begründen und anschließend die Notrufverbindung zu beenden. Erst danach dürfen ergänzende Meldungen entgegengenommen werden und Rückfragen gestellt werden.

b) Der Fdl muss den Empfang des Nothaltauftrages dem Abgebenden bestätigen.

Beteiligte verständigen

(2) Wurde vom Tf ein Nothaltauftrag gegeben, muss der Fdl den Tf verständigen, sobald feststeht, dass keine Züge mehr zu erwarten sind.

5 Weiterfahrt

Der Tf eines Zuges, der wegen drohender Gefahr angehalten worden ist, darf nur mit Zustimmung des Fdl weiterfahren.

6 Nachweis

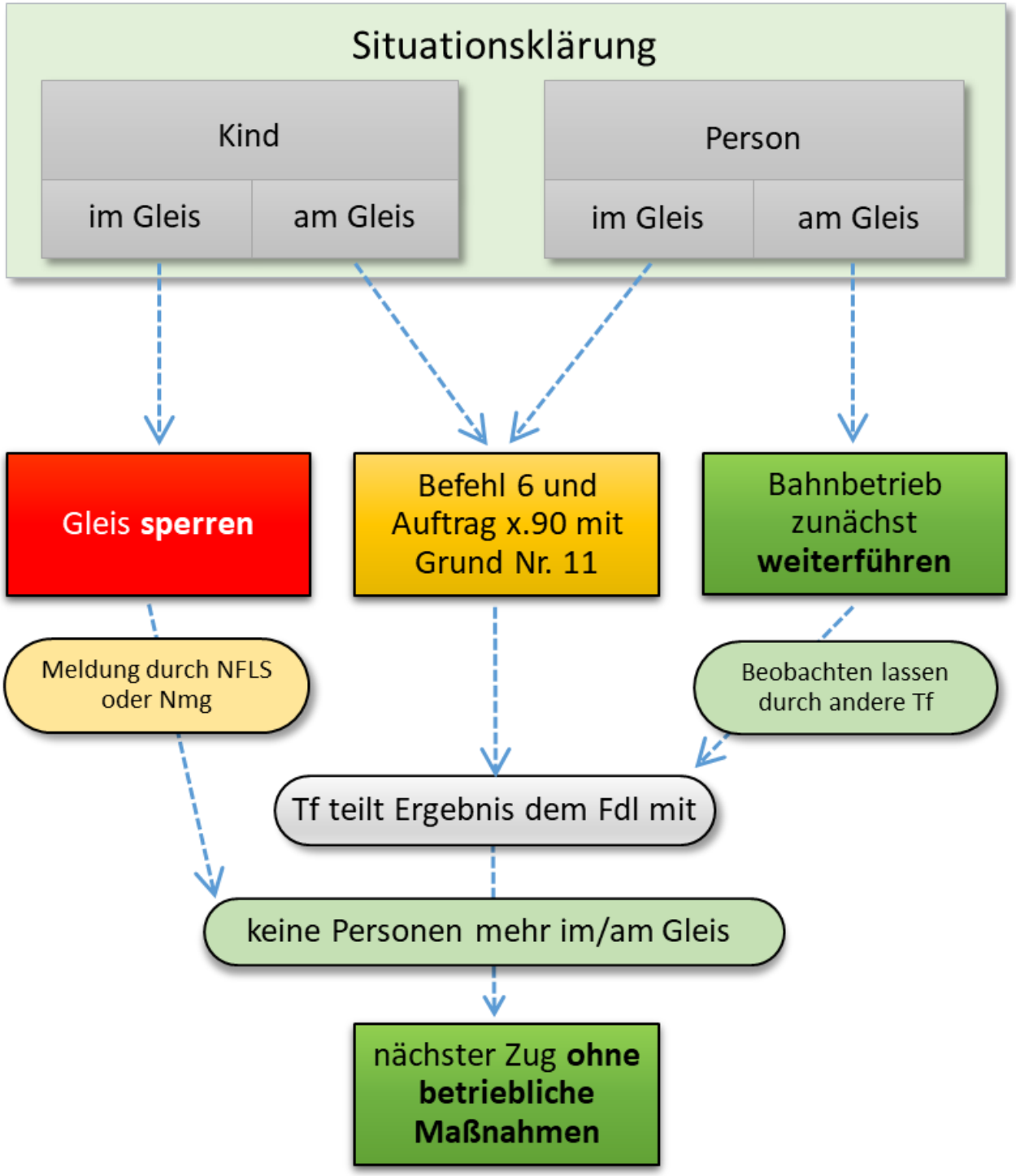
Der Fdl muss Meldungen, Aufträge und Maßnahmen nachweisen.

7 Sanden

Wenn ein Tf meldet, dass er oder eine automatische Sandstreueinrichtung gesandet hat, muss der Fdl anhand der Angaben des Tf (Betriebsstelle und Gleis bzw. Streckenkilometer) prüfen, ob in dem bzw. den betroffenen Gleisabschnitten bzw. Zugfolgeabschnitten eine Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen vorhanden ist. Wenn dies zutrifft, muss der Fdl ggf. den zuständigen Bediener verständigen. Für Fdl bzw. Bediener gilt – auch wenn eine Besetzung angezeigt wird - Folgendes:

- In Bahnhöfen und Abzweigstellen gilt Ril 408.0625 Abschnitt 1 Absatz (4).
- Auf der freien Strecke gilt Ril 408.0243 Abschnitt 5 Absatz (1) e) bzw. Abschnitt 5 Absatz (1) b) der Richtlinien 408.0244 bis 408.0248.

❑


Situationsklärung
Kind
im Gleis
am Gleis
Person
im Gleis
am Gleis
Gleis **sperren**
Befehl 6 und Auftrag x.90 mit Grund Nr. 11
Bahnbetrieb zunächst **weiterführen**
Meldung durch NFLS oder Nmg
Beobachten lassen durch andere Tf
Tf teilt Ergebnis dem Fdl mit
keine Personen mehr im/am Gleis
nächster Zug **ohne betriebliche Maßnahmen**

Kinder im Gleis:

Maßnahmen:

- Betroffene Züge stellen (ggf. Maßnahmen bei Gefahr, z. B. Nothaltauftrag).
- Betroffene Gleise sperren (zum Schutz von Personen, Ril. 408.0471 1 (1) g) und Ril 408.0471 2 (1) d))

Benachrichtigen:

- Nachbar Fdl
- Notfallleitstelle

Aufheben:

- Nach der Meldung durch die Notfallleitstelle oder dem Notfallmanager, dass kein Kind mehr im Gleisbereich ist.

Personen im Gleis bzw. Kinder am Gleis:

Maßnahmen:

- Betroffene Züge stellen (ggf. Maßnahmen bei Gefahr, z. B. Nothaltauftrag).
- Tf von Zügen bei der Weiterfahrt in dem betroffenen Bereich durch Befehl 6 mit Grund Nr. 11 anweisen, dass Gleis auf Personen im oder Kinder am Gleis zu überprüfen und das Ergebnis an den Fdl zu melden. * *

Benachrichtigen:

- Nachbar Fdl
- Notfallleitstelle

Aufheben:

- Nachdem der letztgefahrene Zug keine Personen/Kind mehr am Gleis meldet

Personen am Gleis:

Maßnahmen:

- Tf mündlich beauftragen darauf zu achten ob die Personen noch am Gleis sind und darüber an den Fdl zu berichten.

Benachrichtigen:

- Nachbar Fdl

Aufheben:

- Nachdem der letztgefahrene Zug keine Personen mehr am Gleis meldet.

Bestehen Hinweise, dass die Person nicht zurechnungsfähig sein könnte (z. B. hilflos, orientierungslos, in Selbsttötungsabsicht) ist analog wie bei Kindern im Gleis zu verfahren.

❑

1 Fehlleitung

Wenn der Bediener erkennt, dass ein Zug fehlgeleitet wird, muss er den Fdl verständigen. Wenn das Hauptsignal, an dem die Fehlleitung beginnt, bereits in Fahrtstellung ist, muss er es sofort auf Halt stellen. Der Fdl muss die Betriebszentrale verständigen. Die weiteren Maßnahmen richten sich danach, wo sich der Zug befindet. Insbesondere kommen folgende Maßnahmen in Frage:

(1) Der Zug ist vor dem Hauptsignal, an dem die Fehlleitung beginnt, zum Halten gekommen:

Weiterfahrt des vor dem Hauptsignal haltenden Zuges nach Haltstellung, Auflösung und Neueinstellung des Fahrweges mit Fahrtstellung des Hauptsignals nach den Regeln in Ril 408.0458.

(2) Der Zug ist zwischen dem Hauptsignal, an dem die Fehlleitung beginnt, und der fahrwegbestimmenden Weiche ohne Zwangsbremsung zum Halten gekommen:

* 1. Der Fdl muss dem Tf Befehl 3 erteilen.

2. Auf Strecken mit LZB muss der Fdl beim Tf nachfragen, ob der Zug LZB-geführt ist. Wenn der Zug LZB-geführt ist, muss der Fdl dem Tf mündlich anordnen, die LZB mit dem LZB-Störschalter ab- und wieder einzuschalten. Der Tf muss dem Fdl die Ausführung bestätigen.

* 3. Auf Strecken mit ETCS-Level 2 muss der Fdl beim Tf nachfragen, ob der Zug ETCS-geführt ist oder ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2
* angekündigt ist. Wenn dies zutrifft, muss der Fdl dem Tf Befehl 3 mit
* Auftrag 3.20 erteilen. Der Fdl muss sich vom Tf bestätigen lassen, dass dieser Override EOA bedient hat.

4. Der Fdl muss die Voraussetzungen für die Weiterfahrt des Zuges erfüllen.

* 5. Der Fdl lässt die Weiterfahrt des Zuges durch Befehl 21 (Abzweigstelle,
* Weiterfahrt im Bahnhof) und ggf. Befehl 29 mit Auftrag 29.30 oder
* Befehl 22 (Ausfahrt aus Bahnhof) und ggf. Befehl 29 mit Auftrag 29.30 zu.

* 6. Bei LZB muss der Fdl dem Tf auf Anforderung Befehl 30 erteilen.

* 7. Der Fdl muss dem Tf Befehl 4 erteilen.

(3) Der Zug ist zwischen dem Hauptsignal, an dem die Fehlleitung beginnt, und der fahrwegbestimmenden Weiche durch Zwangsbremsung zum Halten gekommen:

Weiterfahrt des Zuges in die seinem Fahrplan entsprechende Richtung nach den Regeln in Ril 408.0531.

(4) Der Zug ist hinter der fahrwegbestimmenden Weiche zum Halten gekommen:

- Umleitung des fehlgeleiteten, nicht zwangsgebremsten Zuges nach den Regeln in Ril 408.0431,

- Weiterfahrt des durch Zwangsbremsung zum Halten gekommenen Zuges nach den Regeln in Ril 408.0531 in ursprünglich falsche Richtung in Verbindung mit Umleitung nach Ril 408.0431 oder
- Zurücksetzen des fehlgeleiteten Zuges nach Ril 408.0572.

2 Eisabwurf

Wenn bei kalter Witterung durch Flugschnee Eisstücke unter den Fahrzeugen entstehen können, muss auf den Strecken

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

der Tf bei Zugbegegnungen auf herabfallende Eisstücke achten und, wenn er feststellt, dass Eisstücke herabfallen, dies bzw. eine Mitteilung über Poltern und Schlagen an Fahrzeugen sofort der Betriebszentrale melden. Auf den genannten Strecken darf der Zug dann nicht schneller als 200 km/h fahren.

3 Falsche Zugnummer

Wenn der Fdl erkennt oder vermutet, dass ein Zug unter einer falschen Zugnummer verkehrt oder in der Zugnummernmeldeanlage eine Fehlnummer entstanden ist, muss er die Identität des betroffenen Zuges klären, z.B. durch Nachfragen beim Tf mit Standortfeststellung bzw. durch Abstimmung mit dem benachbarten Fdl. Anschließend muss er die Zugnummer berichtigen und Beteiligte benachrichtigen.

❑

1 Richtige Stellung an der Außenanlage feststellen

Fälle

(1) Der Bediener muss bei der Fahrwegprüfung die richtige Stellung in folgenden Fällen an der Außenanlage feststellen:

a) Eine Weiche oder Gleissperre ist ortsgestellt und weder geriegelt noch durch Handverschluss gesichert.

b) Eine ferngestellte Weiche oder Gleissperre ist von ihrem Antrieb getrennt bzw. abgebunden und weder geriegelt noch durch Handverschluss gesichert.

c) Eine ferngestellte Weiche ist nicht durch Handverschluss gesichert und die Überwachungseinrichtung zeigt eine Störung an oder der Stellhebel hat die Endstellung nicht erreicht.

d) Bei einer ferngestellten Gleissperre zeigt die Überwachungseinrichtung eine Störung an oder der Stellhebel hat die Endstellung nicht erreicht.

e) Eine Weiche muss durch Handverschluss gesichert werden (Abschnitt 2 Absätze (1) bis (3)). Solange die Weiche in derselben Stellung befahren wird, ist die Feststellung nur vor der ersten Zugfahrt erforderlich.

f) Eine Weiche oder Gleissperre muss überblickt und gegen fremden Eingriff geschützt werden (Abschnitt 2 Absatz (6) b) und c) bzw. Abschnitt 3).

g) Eine Weiche oder Gleissperre ist durch Riegeldrahtzug geriegelt und der Riegelhebel kann nicht umgelegt werden. Solange die Weiche in derselben Stellung befahren wird oder die Gleissperre nicht erneut bedient wurde, ist die Feststellung nur vor der ersten Zugfahrt erforderlich.

h) Eine Weiche oder Gleissperre ist durch Signaldrahtzug geriegelt und der Signalhebel kann nicht umgelegt werden oder der Signalflügel kommt trotz umgelegten Signalhebels nicht auf Fahrt. Solange die Weiche in derselben Stellung befahren wird oder die Gleissperre nicht erneut bedient wurde, ist die Feststellung nur vor der ersten Zugfahrt erforderlich.

i) Bei einem Form-Hauptsignal, einem Form-Sperrsignal oder einem Wartezeichen als Flankenschutzeinrichtung zeigt die Überwachungseinrichtung eine Störung an oder der Stellhebel hat die Endstellung nicht erreicht.

Bei einem Stellwerk der Bauform GS II darf der Bediener die richtige Stellung im Stellwerk feststellen, wenn zwar die Ausleuchtung einer Weiche oder Gleissperre gestört ist, jedoch die Fahrstraßenfestlegung oder die Verschlussüberwachung der Fahrstraße angezeigt wird.

EZMG-Stellwerke

(2) Im Streckenbuch können für EZMG-Stellwerke ergänzende Regeln gegeben sein.

Besonderheiten

(3) Außerdem gilt Folgendes:

a) Bei der Feststellung nach Absatz (1) muss der Bediener außerdem prüfen, ob bei Weichen mit Mittelverschlüssen beide Zungen in ihrem gesamten Verlauf richtig liegen und bei Weichen mit beweglicher Herzstückspitze die Lage von Zungen und Herzstückspitze übereinstimmt.

b) Wenn bei Schutzweichen nach Abschnitt 2 Absatz (6) d) oder e) auf Handverschluss verzichtet wird, muss der Bediener die Feststellung nach Absatz (1) nicht treffen.

Andere Mitarbeiter beauftragen

(4) Wenn der Bediener die Feststellungen nach Absatz (1) bis (3) nicht selbst treffen kann oder darf, darf er einen Mitarbeiter der Fachlinie Leit- und Sicherungstechnik oder Fahrbahn oder einen entsprechend qualifizierten Mitarbeiter z.B. Notfallmanager beauftragen (Ril 408.0233 Abschnitt 2 Absatz (2)).

2 Weichen durch Handverschluss sichern

Gegen die Spitze befahren, Schutzweichen

(1) Der Bediener muss gegen die Spitze befahrene Weichen und Schutzweichen in der Regel in folgenden Fällen durch Handverschluss sichern:

a) Die Weiche ist

- ferngestellt und
- nicht geriegelt bzw. kann nicht geriegelt werden und
- die Überwachungseinrichtung zeigt Störung an bzw. das Störzeichen wird sichtbar oder der Stellhebel hat die Endstellung nicht erreicht.

b) Die Weiche ist ortsgestellt und nicht geriegelt.

c) Eine ferngestellte Weiche ist von ihrem Antrieb getrennt bzw. abgebunden und nicht geriegelt.

d) Die Signalabhängigkeit der Weiche ist aufgehoben.

Im Streckenbuch können für EZMG-Stellwerke ergänzende Regeln gegeben sein.

Verschluss nicht in Ordnung

(2) Eine Weiche, deren Zungen- oder Herzstückverschluss nicht in Ordnung ist, darf nur befahren werden, wenn sie durch Handverschlüsse gesichert ist. Bis dies geschehen ist, muss der Bediener der Signalanlage die Weiche nach Ril 408.0471 sperren.

Im Streckenbuch können für EZMG-Stellwerke ergänzende Regeln gegeben sein.

Zungenvorrichtung unvollständig

(3) Der Bediener muss eine Weiche mit unvollständiger Zungenvorrichtung in der befahrenen Stellung durch Handverschluss sichern. Bis dies geschehen ist, muss er die Weiche nach Ril 408.0471 sperren.

Anzahl

(4) Die Anzahl der anzubringenden Handverschlüsse nach Absatz (1) bis (3) ergibt sich aus Ril 482.

Prüfen und Sichern durch andere Mitarbeiter

(5) Wenn der Bediener eine Weiche nicht selbst durch Handverschluss sichern kann oder darf, darf er einen Mitarbeiter der Fachlinie Leit- und Sicherungstechnik oder Fahrbahn oder einen entsprechend qualifizierten Mitarbeiter z.B. Notfallmanager beauftragen (Ril 408.0233 Abschnitt 2 Absatz (3)).

Verzicht auf Handverschluss

(6) Der Bediener darf in folgenden Fällen auf Handverschluss verzichten:

a) Eine Weiche wird gegen die Spitze befahren und in einem Fall nach Absatz (1) a) wird zusätzlich die Fahrtstellung des Hauptsignals sicher angezeigt.

b) Eine Weiche wird gegen die Spitze befahren und ist mechanisch ortsgestellt: Der Bediener muss die Weiche überblicken und gegen unberechtigten Eingriff schützen und festgestellt haben, dass die Zungen- und Herzstückverschlüsse in Ordnung sind.

c) Eine Weiche ist Schutzweiche und ist mechanisch ortsgestellt: Der Bediener muss die Weiche überblicken und gegen unberechtigten Eingriff schützen und festgestellt haben, dass die Zungen- und Herzstückverschlüsse in Ordnung sind.

d) Bei einer Schutzweiche stellt eine andere Flankenschutzeinrichtung den Flankenschutz zusätzlich her und dem Bediener wird dies sicher angezeigt. Der Bediener muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 13 anbringen bzw. eingeben.

e) Eine Weiche ist Schutzweiche und auf dem Gleis, in dem sie liegt, findet keine Fahrzeugbewegung statt.

3 Gleissperren gestört

Gestörte Gleissperren muss der Bediener überblicken und gegen unberechtigten Eingriff schützen können. Wenn dies nicht möglich ist, darf auf dem Gleis, in dem die Gleissperre liegt, keine Fahrzeugbewegung stattfinden.

4 Weichen, Gleissperren oder Riegel abgebunden

Wenn Weichen, Gleissperren oder Riegel abgebunden sind, die zu einer Fahrstraße gehören, gilt Folgendes: Der Bediener darf das zugehörige Hauptsignal auf Fahrt stellen, wenn eine Fachkraft im Arbeits- und Störungsbuch dies für zulässig oder die Signalabhängigkeit für aufgehoben erklärt hat.

Im Streckenbuch können für EZMG-Stellwerke ergänzende Regeln gegeben sein.

5 Signalabhängigkeit aufgehoben

Verständigung

(1) Wenn der Bediener nicht Fdl ist, muss er dem Fdl eine aufgehobene Signalabhängigkeit mitteilen.

Richtige Stellung prüfen

(2) Bei aufgehobener Signalabhängigkeit muss der Bediener bei der Fahrwegprüfung bei den betroffenen Weichen oder Flankenschutzeinrichtungen Folgendes prüfen:

a) Im Gleisbildstellwerk:

- Eine ferngestellte Weiche, die nicht durch Handverschluss gesichert ist, oder eine Gleissperre muss der Bediener umstellen. Dabei muss er prüfen, ob der Stellungs- und Überwachungsmelder das Umstellen als Blinklicht und die Endstellung als Ruhelicht anzeigt. Im Streckenbuch kann bestimmt sein, dass die Weiche oder Gleissperre hierzu zweimal umzustellen ist.
- Bei einem Signal als Flankenschutz muss der Bediener anhand der Ausleuchtung prüfen, ob die Haltstellung sicher angezeigt wird.
- Bei einer ortsgestellten Weiche oder Gleissperre muss der Bediener anhand der Ausleuchtung prüfen, ob der Verschluss des Schlüssels sicher angezeigt wird.
- Bei einer ferngestellten Weiche oder Gleissperre, die durch Handverschluss gesichert ist, muss der Bediener prüfen, ob sich der Schlüssel am vorgeschriebenen Platz oder im Gewahrsam des mit der Fahrwegsicherung beauftragten Mitarbeiters befindet.

b) In mechanischen oder elektromechanischen Stellwerken:

- Die Stell- und Riegelhebel müssen in der richtigen Endstellung stehen und die Überwachungseinrichtungen müssen Ordnungsstellung zeigen.
- Die Schlüssel der Handverschlüsse müssen sich am vorgeschriebenen Platz oder im Gewahrsam des mit der Fahrwegsicherung beauftragten Mitarbeiters befinden.

c) Für die Prüfung der richtigen Stellung an der Außenanlage gilt Abschnitt 1.

Sichern durch Handverschluss

(3) Für das Sichern von Weichen durch Handverschluss gilt Abschnitt 2.

Merkhinweise, Sperren, Selbststellbetrieb

(4) Wenn die Signalabhängigkeit einer Weiche, Gleissperre oder eines Sperrsignals aufgehoben ist, gilt Folgendes:

a) Der Bediener muss Merkhinweis „!“ nach Ril 408.0402 Nr. 14 an der betroffenen Weiche, Gleissperre oder am Sperrsignal anbringen bzw. eingeben. Dies gilt bei Elektronischen Stellwerken nicht für Sperrsignale.

b) Wenn bei einem mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk der Fdl die betroffene Weiche, Gleissperre oder das betroffene Sperrsignal nicht selbst bedient, muss er Merkhinweis „!“ nach Ril 408.0402 Nr. 14 an den Befehlsabgabefeldern der betroffenen Zugstraßen anbringen.

c) Der Bediener muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 1 anbringen, bis die betroffene Weiche, die Gleissperre oder das Sperrsignal gesichert ist bzw. bis die Bedingungen für einen Verzicht auf Handverschluss einer Schutzweiche nach Abschnitt 2 Absatz (6) d) bzw. e) erfüllt sind.

d) Bei Elektronischen Stellwerken gilt ergänzend zu a) Folgendes: Der Fdl muss Merkhinweis „!“ nach Ril 408.0402 Nr. 14 an der Fahrwegweiche anbringen, für welche die betroffene Weiche oder Gleissperre bzw. das betroffene Sperrsignal Flankenschutzeinrichtung ist. Dies ist so lange erforderlich, bis die betroffene Flankenschutzeinrichtung gesichert ist bzw. bis die Bedingungen für einen Verzicht auf Handverschluss einer Schutzweiche nach Abschnitt 2 Absatz (6) d) bzw. e) erfüllt sind.

e) Bei Gleissperren oder Sperrsignalen, die Flankenschutzeinrichtungen sind, und bei Weichen muss der Bediener Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 13 anbringen bzw. eingeben, wenn diese geprüft bzw. – wo erforderlich – mit Handverschluss gesichert sind.

f) Wenn nach Absatz (5) Befehle erforderlich sind, muss der Fdl Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.

g) An den betroffenen Signalen dürfen Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Bei Selbststellbetrieb muss der Fdl Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Geschwindigkeit

(5) Ist die Signalabhängigkeit zu befahrender Weichen aufgehoben, muss der Fdl den Tf durch Befehl 5 mit Grund Nr. 34 - anweisen, die Weichen mit höchstens 50 km/h zu befahren.

Bei Weichen von Anschlussstellen ist Befehl 5 nur für Züge erforderlich, welche die Weichen gegen die Spitze befahren. Die Weichen sind im Streckenbuch nach Ril 408.0455 Abschnitt 2 Absatz (1) genannt.

Verzicht auf Befehl 5

Befehl 5 ist in folgenden Fällen nicht erforderlich:

- Der Fdl hat festgestellt, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung in der La angegeben ist und auf Strecken mit LZB oder ETCS ist eine entsprechende Langsamfahrstelle eingegeben und aktiviert.
- Im Streckenbuch ist zugelassen, dass der Fdl auf den Befehl verzichtet, weil Züge aus anderen Gründen nur mit höchstens 50 km/h fahren dürfen.

Verbot gefährdender Fahrten

(6) Wenn die Signalabhängigkeit von Flankenschutzeinrichtungen aufgehoben ist, darf der Bediener Fahrzeugbewegungen nur zulassen, wenn diese die Zugfahrt nicht gefährden können.

EZMG-Stellwerke

(7) Im Streckenbuch können für EZMG-Stellwerke ergänzende Regeln gegeben sein.

6 Handverschluss 73 ohne Sperrvorrichtung

Wenn eine Weiche mit Handverschluss 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert ist, muss der Fdl den Tf durch Befehl 5 mit Grund Nr. 35 - anweisen, die Weiche mit höchstens 5 km/h zu befahren. Befehl 5 mit Grund Nr. 35 - ist nicht erforderlich, wenn der Bediener die Weiche überblicken kann und gegen unberechtigten Eingriff schützt.

7 Auffahren von Weichen

Grundsatz

(1) Weichen dürfen nicht aufgefahren werden. Wenn dies dennoch geschehen ist, dürfen sie nur in Auffahrrichtung geräumt werden. Rückfallweichen dürfen aufgefahren werden, ausgenommen von Kleinwagenfahrten.

Gefahr

(2) Wenn eine Weiche aufgefahren wird, die zu einer Fahrstraße gehört, auf der ein Zug erwartet wird, muss der Bediener Maßnahmen wie bei Gefahr treffen.
* An den betroffenen Signalen dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit
* Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Bediener muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

8 Weichensignal oder Signal einer Gleissperre gestört

Wenn ein Weichensignal oder Signal einer Gleissperre der Bewegung der Weiche bzw. der Gleissperre nicht folgt, muss der Bediener es verdecken.

9 Sperre

Wenn Flankenschutzeinrichtungen, Weichen, Gleissperren oder Riegel gestört sind, muss der Bediener Merkhinweis „!“ nach Ril 408.0402 Nr. 14 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 13 anbringen bzw. eingeben. Dies gilt bei elektronischen Stellwerken nicht für Sperr- und Hauptsignale.

❑

1 Haltstellung eines Hauptsignals nicht möglich

Wenn ein Hauptsignal nach Vorbeifahrt eines Zuges nicht wieder auf Halt gestellt werden kann oder wenn es nicht vollständig in die Haltstellung kommt, gilt Folgendes:

(1) Bei nichtselbsttätigem Streckenblock muss der Fdl Rückmelden einführen; der Streckenblock darf nicht bedient werden.

(2) Außerdem gilt:

a) Eine Zugfahrt darf am letzten rückgelegenen Hauptsignal zugelassen werden, wenn für den anschließenden Gleisabschnitt und für den Gleisabschnitt hinter dem gestörten Hauptsignal das Freisein durch eine Räumungsprüfung bzw. Fahrwegprüfung festgestellt und ggf. bestätigt worden
* ist. An den betroffenen Signalen dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung
* mit Lenkplan nicht eingeschaltet sein. Sperre ist nach Ril 408.0403 Nr. 7 anzubringen.

b) Der Fdl muss den Tf signalgeführter Züge am letzten rückgelegenen Hauptsignal durch Befehl 32 anweisen, vor dem gestörten Signal zu halten.

Der Fdl muss Tf anzeigegeführter Züge an der letzten rückgelegenen Blockstelle durch Befehl 33 anweisen, bis zur gestörten Blockstelle höchstens mit der im Fahrplan angegebenen Geschwindigkeit zu fahren und dort auch bei LZB-Fahrt bzw. ETCS-Fahrterlaubnis zu halten.

c) Der Fdl

- muss Tf signalgeführter Züge zur Vorbeifahrt am gestörten Signal Befehl 1 oder bei Signal Zs 12 mündlichen Auftrag erteilen.
- muss Tf anzeigegeführter Züge zur Weiterfahrt an der Blockstelle für anzeigegeführte Züge Befehl 1 erteilen.

(3) Wenn der Fdl das Freisein der Gleisabschnitte nach Absatz (2) a) nicht feststellen kann oder der Abschnitt hinter dem gestörten Hauptsignal nicht geräumt werden kann (z. B. bei Stumpfgleisen), muss der Fdl die Tf zusätzlich zum Befehl 32 bzw. 33 durch Befehl 6 mit Grund Nr. 10 anweisen, bis zum gestörten Signal bzw. bis zur gestörten virtuellen Blockstelle auf Sicht zu fahren. Dort muss der Fdl den Tf zusätzlich Befehl 6 mit Grund Nr. 10 erteilen mit der Weisung, in dem nicht auf Freisein geprüften oder noch besetzten Gleisabschnitt auf Sicht zu fahren.

(4) Wenn der Bediener die Störung erst bemerkt, wenn mit der Annäherung eines Zuges zu rechnen ist, muss er Maßnahmen bei Gefahr treffen.

2 Lichthauptsignal erloschen

Wenn das Signalbild eines Lichthauptsignals erloschen ist, gilt Abschnitt 1 mit folgenden Abweichungen:

a) Der Fdl muss die Tf nicht durch Befehl 32 bzw. 33 anweisen, sondern mündlich von der Störung verständigen.

b) Der Fdl darf für die Vorbeifahrt am gestörten Signal die Signale Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 bedienen oder bei Signal Zs 12 mündlichen Auftrag erteilen.

3 Nachtzeichen erloschen

Wenn dem Bediener bekannt wird, dass das Nachtzeichen eines Formhauptsignals vollständig oder teilweise erloschen ist, muss er die Züge am letzten rückgelegenen Hauptsignal anhalten und den Tf mündlich von der Unregelmäßigkeit verständigen.

4 Stellung „Halt erwarten“ nicht möglich

(1) Wenn dem Bediener bekannt wird, dass ein Vorsignal zu einem Halt zeigenden Hauptsignal nicht in Stellung „Halt erwarten“ kommt oder erloschen ist, muss er sinngemäß nach Abschnitt 3 verfahren.

(2) Im Streckenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

5 Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 erlischt nicht

Wenn ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 nicht selbsttätig erlischt, muss es der Bediener nach den Regeln in den Richtlinien 482 löschen. Wenn der Bediener ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 nicht löschen kann, muss er nach Abschnitt 1 verfahren.

6 Signal fällt vorzeitig auf Halt

Wenn ein Hauptsignal vorzeitig auf Halt fällt, muss der Bediener prüfen, ob eine Signalnottaste bedient wurde. Der Bediener darf das Signal wieder auf Fahrt stellen, wenn es bedienbar ist und die Voraussetzungen für die Weiterfahrt erfüllt sind.

7 Signalflügelkupplung gestört

Wenn bei elektrischer Signalflügelkupplung das Hauptsignal nicht selbsttätig in die Haltstellung kommt und auch beim Zurücklegen des Signalhebels der Hebelbewegung nicht folgt, muss der Bediener nach Abschnitt 1 verfahren.

8 Gestörtes Sperrsignal usw.

(1) Für die Vorbeifahrt von Zügen an gestörten Sperrsignalen, Signalen für zurückkehrende Schiebetriebfahrzeuge und Sperrfahrten, an gestörten Zugdeckungssignalen oder Brückendeckungssignalen gelten die Bestimmungen für Hauptsignale sinngemäß.

(2) Abweichend von Absatz (1) gilt für Lichtsperrsignale, die nach Ril 301.0002 Abschnitt 8 e) mit einem weißen Mastschild mit zwei schwarzen Punkten gekennzeichnet sind, Folgendes:

- Wenn ein Zug an einem erloschenen Signal halten soll, muss der Fdl den Tf mit Befehl 32 anweisen, vor dem gestörten Sperrsignal zu halten.
- Wenn ein Zug an einem erloschenen Signal nicht halten soll, muss der Fdl den Tf nicht verständigen.

9 Reißen von Stellleitungen

Haupt- oder Vorsignale

(1) Wenn die Stellleitung eines Haupt- oder Vorsignals reißt, muss sich der Bediener überzeugen, dass sich das Hauptsignal in Haltstellung und das Vorsignal in Stellung „Halt erwarten“ befindet. Bis dahin muss er erforderlichenfalls nach Abschnitt 1 oder 4 verfahren. Er muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 17 anbringen.

Sperrsignale, Ts-Signale oder Brückendeckungssignale

(2) Wenn die Stellleitung eines Sperrsignals, eines Signals für zurückkehrende Schiebetriebfahrzeuge und Sperrfahrten oder eines Brückendeckungssignals reißt, muss sich der Bediener überzeugen, dass sich das Signal in Haltstellung befindet. Wenn das nicht der Fall ist, muss er das Gleis sofort durch eine Wärterhaltscheibe abriegeln und den Fdl benachrichtigen. Er muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 17 anbringen.

10 Zweifelhaftes Signalbild an Hauptsignalen

Wird dem Fdl bekannt, dass ein Signal ein zweifelhaftes Signalbild zeigt, gelten die Regeln in Abschnitt 1 mit folgenden Abweichungen:

- Der Fdl muss den Tf signalgeführter Züge am letzten rückgelegenen Hauptsignal mündlich über die Störung verständigen.
- Der Fdl muss Tf anzeigegeführter Züge an der letzten rückgelegenen Blockstelle über die Störung verständigen.

❑

1 Ankündigen

(1) Der Fdl muss bei Störungen des Bahnhofsblocks anordnen, dass jedes Bedienen der betroffenen Bahnhofsblockeinrichtungen der beteiligten Stelle anzukündigen ist.

(2) Der Fdl darf das Ankündigen der Bahnhofsblockbedienung wieder aufheben, nachdem eine Fachkraft im Arbeits- und Störungsbuch die Beseitigung der Störung eingetragen hat.

2 Überwachungssiegel lösen

(1) Der Bediener darf ein Überwachungssiegel nur auf Weisung des Fdl lösen.

(2) Der Bediener darf Bahnhofsblockfelder auch bei gelöstem Überwachungssiegel durch Bedienen des Blockfeldes blocken und entblocken. Solange Überwachungssiegel an Einrichtungen für die Befehls- oder Zustimmungsabgabe oder für die Fahrstraßenfestlegung fehlen, muss der Bediener bei allen Zugfahrten Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 5 anbringen.

3 Mit Hilfseinrichtung blocken oder entblocken

(1) Wenn Bahnhofsblockfelder nicht ge- oder entblockt werden können, darf der Bediener für jeden Einzelfall auf Anordnung des Fdl die Hilfseinrichtungen benutzen

- zum Entblocken von Feldern, durch die Fahrstraßen festgelegt sind,
- zum Blocken von Wechselstrom-Fahrstraßenfestlegefeldern.

(2) Wenn ein Befehls- oder Zustimmungsempfangsfeld nicht geblockt werden kann, darf der Bediener bei Anlagen ohne Rückgabezwang auf das Entblocken des Befehls- oder Zustimmungsabgabefeldes mit der Hilfseinrichtung verzichten, wenn er den Befehl oder die Zustimmung vor Zulassung einer weiteren Zugfahrt mündlich gibt. Er muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 18 anbringen. Befehls- und Zustimmungsempfangsfelder ohne Rückgabezwang sind im Streckenbuch genannt.

❑

1 Grundstellung bei selbsttätigem Streckenblock herstellen

Bedingungen

(1) Wenn Blockeinrichtungen des selbsttätigen Streckenblocks nicht ordnungsgemäß gewirkt haben, gilt Folgendes:

a) Bei einer Blockstelle der freien Strecke (z. B. selbsttätiges Blocksignal) am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 9 anbringen bzw. eingeben. Dies gilt nicht für Abzweigstellen.

b) Bei einem Ausfahrsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fdl Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. Dies gilt auch bei einer virtuellen Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs bzw. einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes.

* c) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Sperre muss er nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen,

d) Der Fdl muss

- eine Einzelräumungsprüfung für den zuletzt gefahrenen Zug durchführen

oder

- feststellen, dass der zuletzt gefahrene Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und dem Tf des ersten Zuges, der den betroffenen Zugfolgeabschnitt nach Eintritt der Störung befahren soll, Befehl 6 mit Grund Nr. 10 gemäß Absatz (3) erteilen. Diesen Befehl 6 darf er nicht durch Signal Zs 7, LZB-Vorsichtauftrag oder durch eine ETCS-Fahrterlaubnis in ETCS-Betriebsart OS ersetzen.

Danach darf er die Blockeinrichtungen nach den Regeln für das Bedienen der Signalanlagen in Grundstellung bringen.

Grundstellung kann nicht hergestellt werden

(2) Wenn der Fdl Blockeinrichtungen nach Absatz (1) oder nach einer Fahrt im Gegengleis oder nach einer Sperrfahrt nicht in Grundstellung bringen konnte, muss er wie folgt vorgehen:

1. Wenn er nach Absatz (1) d), erster Anstrich eine Einzelräumungsprüfung durchführen konnte, muss er dem Tf des ersten Zuges, der den betroffenen Zugfolgeabschnitt nach Eintritt der Störung befahren soll, Befehl 6 mit Grund Nr. 10 gemäß Absatz (3) erteilen.

2. Er muss

- beim ersten Zug, der den betroffenen Zugfolgeabschnitt nach Eintritt der Störung befährt, eine Einzelräumungsprüfung durchführen

oder

- feststellen, dass dieser Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und dem zweiten Zug, der den betroffenen Zugfolgeabschnitt nach Eintritt der Störung befahren soll, Befehl 6 mit Grund Nr. 10 gemäß Absatz (3) erteilen. Diesen Befehl 6 darf er nicht durch Signal Zs 7, LZB-Vorsichtauftrag oder durch eine Fahrterlaubnis in ETCS-Betriebsart OS ersetzen.

3. Danach darf er Blockeinrichtungen nach den Regeln für das Bedienen der Signalanlagen in Grundstellung bringen.
4. Wenn er Blockeinrichtungen nach Nr. 3 nicht in Grundstellung bringen konnte, obwohl er die in den Regeln für das Bedienen von Signalanlagen genannten Einrichtungen bedient hat, muss er Räumungsprüfung auf Zeit einführen.

Befehl 6

(3) Der Fdl muss Zügen Befehl 6 wie folgt erteilen:

a) Bei Zentralblock mit Achszählern, automatischem Streckenblock oder wenn bis zur nächsten Zugmeldestelle nur ein Zugfolgeabschnitt vorhanden ist für den betroffenen Zugfolgeabschnitt.

In allen übrigen Fällen für den betroffenen und den nächsten Zugfolgeabschnitt.

b) Auf Strecken mit Blockkennzeichen:

- Signalgeführten Zügen – außer Zügen in der ETCS-Betriebsart SR – für den Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge,
- Anzeigegeführten Zügen und Zügen in der ETCS-Betriebsart SR für den Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge.

Nach Grundstellung tritt Störung erneut auf

(4) Wenn der Fdl Grundstellung nach Absatz (1) d) bzw. Absatz (2) Nr. 3 herstellen konnte, aber die Störung beim nächsten Zug erneut auftritt, muss er Räumungsprüfung auf Zeit einführen.

(5) In der Betra kann angeordnet sein, dass ein Mitarbeiter der Fachlinie Leit- und Sicherungstechnik im Auftrag des Fdl die Grundstellung herstellen darf. Aufträge und Meldungen muss der Fdl im Fernsprechbuch nachweisen.

2 Rückblockung geht vorzeitig ein

a) Wenn die Rückblockung unerwartet früh eingeht, darf der Bediener das Hauptsignal zunächst nicht auf Fahrt stellen. Der Fdl muss feststellen, ob der zuletzt abgelassene Zug auf der vorgelegenen Zugfolgestelle angekommen ist.

b) Hat der zuletzt abgelassene Zug den betroffenen Zugfolgeabschnitt noch nicht geräumt, muss der Fdl Rückmelden einführen.

3 Erlaubniswechsel nicht möglich

Wenn die Erlaubnis nicht abgegeben werden kann, muss der Fdl der Zugmeldestelle, bei der die Erlaubnis angezeigt wird, so lange Merkhinweis „RP“ nach Ril 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 angebracht bzw. eingegeben haben, bis der Zug angekommen ist.

4 Unregelmäßigkeiten an Einrichtungen des Streckenblocks mit Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen

Nach Sanden

(1) Wird dem Fdl gemeldet, dass in einem Zugfolgeabschnitt gesandet wurde, gelten die Einrichtungen des betroffenen Zugfolgeabschnitts als nicht ordnungsgemäß wirkend, wenn der Abschnitt mit einer Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen ausgerüstet ist.

Selbsttätiger Streckenbock

(2) Bei Zugfolgeabschnitten mit selbsttätigem Streckenblock gilt Folgendes:

a) Der Fdl muss

1. die Maßnahmen nach Abschnitt 1 Absatz (1) a), b) und c) treffen,
2. eine Einzelräumungsprüfung durchführen.

b) Nach der nächsten Zugfahrt – außer Kleinwagenfahrt - gilt Folgendes:

1. Wenn festgestellt wird, dass der betroffene Zugfolgeabschnitt ordnungsgemäß als besetzt angezeigt wird, gilt die Anlage als ordnungsgemäß wirkend.
2. Wird der betroffene Zugfolgeabschnitt nicht ordnungsgemäß als besetzt angezeigt, muss der Fdl Räumungsprüfung auf Zeit einführen.

Relaisblock

(3) Bei Zugfolgeabschnitten mit Relaisblock gilt Folgendes:

1. Der Fdl muss Rückmelden einführen.
2. Wenn bei einer Zugfahrt – außer Kleinwagenfahrt – festgestellt wird, dass der betroffene Zugfolgeabschnitt ordnungsgemäß als besetzt angezeigt wird, gilt die Anlage wieder als ordnungsmäßig wirkend. Der Anlass für das Rückmelden ist dann weggefallen.

5 Zugfolgeabschnitt bei Relaisblock wird nach Zugfahrt weiterhin als besetzt angezeigt

Grundsatz

(1) Wenn bei Relaisblock nach einer Zugfahrt – außer Kleinwagenfahrt – festgestellt wird, dass ein Zugfolgeabschnitt weiterhin als besetzt angezeigt wird, muss nach Ril 408.0243 Abschnitt 6 Absatz (1) c) eine Räumungsprüfung durchgeführt werden. Anschließend darf die Einrichtung für die Achszählgrundstellung bedient werden.

Achszählgrundstellung erfolglos bedient

(2) Wenn der Zugfolgeabschnitt nach dem Bedienen der Einrichtung für die Achszählgrundstellung oder nach dem Befahren des Zuges erneut als besetzt angezeigt wird, gilt der Streckenblock als gestört. Es gilt Folgendes:

1. Es ist Rückmelden einzuführen.
2. Dem Tf des nächsten Zuges, der den betroffenen Zugfolgeabschnitt befahren soll, ist Befehl 6 mit Grund Nr. 10 zu erteilen.

❑

1 Gleisstromkreise

Als besetzt angezeigt, obwohl frei sein müsste

(1) Wenn bei einer selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen ein Abschnitt als besetzt angezeigt wird, obwohl er frei sein müsste, muss - auch wenn der Abschnitt inzwischen als frei angezeigt wird - eine Abschnittsprüfung durchgeführt werden.

Wenn der Abschnitt nach der Abschnittsprüfung von Fahrzeugen - außer Kleinwagenfahrten - durchfahren worden ist und danach nicht mehr als besetzt angezeigt wird oder wenn die Fachkraft im Arbeits- und Störungsbuch die Beseitigung der Störung eingetragen hat, gilt die Anlage wieder als ordnungsgemäß wirkend.

Für die Dauer der Störung ist Abschnittsprüfung erforderlich. Der Bediener muss Merkhinweis „AP“ nach Ril 408.0402 Nr. 11 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 1
* anbringen bzw. eingeben. An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Bediener muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Nicht als besetzt angezeigt, obwohl besetzt ist

(2) Eine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen gilt als gestört, wenn ein Abschnitt nicht als besetzt angezeigt wird, obwohl er besetzt ist.

Für die Dauer der Störung ist Abschnittsprüfung erforderlich. Der Bediener muss Merkhinweis „AP“ nach Ril 408.0402 Nr. 11 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 1
* anbringen bzw. eingeben. An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Bediener muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Die Gleisfreimeldeanlage gilt so lange als gestört, bis die Fachkraft im Arbeits- und Störungsbuch die Beseitigung der Störung eingetragen hat.

Länger als 24 Stunden nicht befahren

(3) Wenn bei einer selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen ein Abschnitt länger als 24 Stunden nicht befahren worden ist - außer mit Kleinwagenfahrten -, gilt die Gleisfreimeldeanlage als nicht ordnungsgemäß wirkend.

Der Bediener muss Merkhinweis „AP“ nach Ril 408.0402 Nr. 11 und Sperre
* nach Ril 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben. An den betroffenen Signalen
* darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Bediener muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Der Fdl darf die nächste Zugfahrt zulassen, wenn im betroffenen Abschnitt eine Abschnittsprüfung durchgeführt wurde (Streckenbuch). Wenn bei der nächsten Zugfahrt - außer Kleinwagenfahrt - die ordnungsgemäße Besetztanzeige des Abschnitts festgestellt wurde, gilt die Anlage wieder als ordnungsgemäß wirkend. Wenn der Abschnitt nicht als besetzt angezeigt wird, ist nach Absatz (2) zu verfahren.

(4) Bei einem Anlass nach Ril 408.0581 Abschnitt 7 gilt eine Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen als nicht ordnungsgemäß wirkend.

Der Bediener muss Merkhinweis „AP“ nach Ril 408.0402 Nr. 11 und Sperre
* nach Ril 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben. An den betroffenen Signalen
* darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Bediener muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Der Fdl darf die nächste Zugfahrt zulassen, wenn im betroffenen Abschnitt eine Abschnittsprüfung durchgeführt wurde. Wenn bei der nächsten Zugfahrt - außer Kleinwagenfahrt - die ordnungsgemäße Besetztanzeige des Abschnitts festgestellt wurde, gilt die Anlage wieder als ordnungsgemäß wirkend. Wenn der Abschnitt nicht als besetzt angezeigt wird, ist nach Absatz (2) zu verfahren.

(5) In der Betra kann angeordnet sein, dass ein Mitarbeiter der Fachlinie Leit- und Sicherungstechnik im Auftrag des Fdl die Grundstellung herstellen darf. Aufträge und Meldungen muss der Fdl im Fernsprechbuch nachweisen.

2 Achszähler

(1) Wenn bei einer selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern ein Abschnitt als besetzt angezeigt wird, obwohl er frei sein müsste, muss eine Abschnittsprüfung durchgeführt werden.

Wenn festgestellt wurde, dass sich im Abschnitt keine Fahrzeuge befinden und keine Fahrten in Richtung dieses Abschnitts zugelassen sind, darf die Achszählgrundstellung hergestellt werden. Wird danach der Abschnitt nicht mehr als besetzt angezeigt, gilt die Anlage wieder als ordnungsgemäß wirkend. Im Streckenbuch können abweichende Regeln gegeben sein.

(2) Allgemein gilt:

a) Wenn der Abschnitt nach dem Bedienen der Einrichtung für die Achszählgrundstellung weiterhin als besetzt angezeigt wird, muss der Fdl den Tf des nächsten Zuges, der den betroffenen Abschnitt befahren soll, Befehl 6 mit Grund Nr. 10 erteilen, und zwar

- in einem Bahnhof bis zum nächsten Hauptsignal oder Signal Ne 14, bei Ausfahrten bis zum Ende des anschließenden Weichenbereichs oder, wenn noch ein besonderer Bahnhofsabschnitt der Gleisfreimeldeanlage des Bahnhofs ohne Weichen folgt, bis zu dessen Ende (Streckenbuch).
- auf einer Abzweigstelle bis zum Ende des anschließenden Weichenbereichs oder, wenn noch ein besonderer Abschnitt der Gleisfreimeldeanlage der Abzweigstelle ohne Weichen folgt, bis zu dessen Ende (Streckenbuch).
- bei einem anzeigegeführten Zug bis zum nächsten Blockkennzeichen innerhalb des Bahnhofs oder der Abzweigstelle, wenn bis zum Blockkennzeichen kein Hauptsignal oder Signal Ne 14 folgt.

b) Wenn der Abschnitt nach dem Befahren durch den Zug nach a) als besetzt angezeigt wird, ist nach Absatz (1) vorzugehen. Wird der Abschnitt - nachdem die Maßnahmen nach Absatz (1) durchgeführt wurden - weiter als besetzt angezeigt, gilt die Gleisfreimeldeanlage als gestört, bis die Fachkraft im Arbeits- und Störungsbuch die Beseitigung der Störung eingetragen hat.

Für alle folgenden Züge muss für die Dauer der Störung eine Abschnittsprüfung durchgeführt werden. Der Bediener muss Merkhinweis „AP“ nach Ril 408.0402 Nr. 11 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben. An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet * und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Bediener muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

(3) In der Betra kann angeordnet sein, dass ein Mitarbeiter der Fachlinie Leit- und Sicherungstechnik im Auftrag des Fdl die Grundstellung herstellen darf. Aufträge und Meldungen muss der Fdl im Fernsprechbuch nachweisen.

3 Fahrstraße nicht aufgelöst

(1) Wenn bei einer Fahrstraße nach dem Befahren - außer durch Kleinwagenfahrten - Abschnitte mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage nicht aufgelöst sind, obwohl sie nicht mehr als besetzt angezeigt werden und muss deshalb die Fahrstraße oder einzelne Abschnitte durch den Bediener manuell aufgelöst werden, gelten diese Abschnitte als gestört. Der Bediener muss Merkhinweis „AP“ nach Ril 408.0402 Nr. 11 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben. An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Bediener muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

(2) Vor weiteren Zugfahrten muss in den betroffenen Abschnitten Abschnittsprüfung durchgeführt werden. Dies gilt so lange, bis betroffene Abschnitte von Fahrzeugen - außer Kleinwagen - durchfahren worden sind und dabei die ordnungsgemäße Besetztanzeige beobachtet worden ist. Weichen müssen dabei in der Stellung wie beim Auftreten der Störung befahren werden. Wenn bei Abschnitten einer Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen festgestellt wird, dass eine Besetzung nicht angezeigt wird, ist nach Abschnitt 1 Absatz (2) zu verfahren.

4 Besetzt angezeigte bzw. nicht aufgelöste Weiche umstellen

Wenn bei selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage ein Weichenabschnitt als besetzt angezeigt wird oder wenn der Weichenabschnitt nach dem Befahren nicht aufgelöst worden ist, obwohl er nicht mehr als besetzt angezeigt wird, gilt Folgendes:

a) Wenn durch Hinsehen festgestellt werden kann, dass die Weiche frei von Fahrzeugen ist, darf der Bediener die Weiche umstellen. **Prüfen durch Hinsehen**

b) Wenn nicht durch Hinsehen festgestellt werden kann, dass die Weiche frei von Fahrzeugen ist, darf der Bediener die Weiche umstellen, nachdem **Fahren auf Sicht**

   1. der Fdl den Tf des Zuges, der die Weiche als nächster befahren soll, Befehl 6 mit Grund Nr. 10 für den Weichenabschnitt erteilt hat und

   2. festgestellt wurde, dass dieser Zug den Weichenabschnitt vollständig durchfahren hat.

Bis die Feststellung nach Nr. 2 getroffen ist, darf die Weiche - nachdem der Zug sie befahren hat - nicht von anderen Fahrzeugen befahren werden.

1 Begriff

Die Verständigung zwischen Zugfolgestellen gilt als völlig gestört, wenn keine Verständigung über Telekommunikationseinrichtungen möglich ist.

2 Verständigung zwischen Zugfolgestellen völlig gestört

Wenn die Verständigung zwischen Zugfolgestellen völlig gestört ist, darf der Fdl keine Züge mehr ablassen.

Keine Züge ablassen

3 Nachweis

Die Unregelmäßigkeit muss der Fdl nachweisen.

❑

1 Maßnahmen

Wenn eine im Streckenbuch oder in einer Betra genannte Stelle dem Fdl meldet, dass das Warnen von Reisenden an bestimmten Bahnsteigen nicht möglich ist, gilt Folgendes:

(1) Der Fdl muss durchfahrende Züge nach Möglichkeit abweichend vom Fahrplan für Zugmeldestellen in Gleise einlassen, an denen sich keine bzw. keine betroffenen Bahnsteige befinden.

(2) Wenn der Fdl einen Zug in ein Gleis einlassen muss, an dem sich ein betroffener Bahnsteig befindet, muss er den Tf durch Befehl 5 mit Grund Nr. 37 – beauftragen, am Bahnsteig mit höchstens der im Streckenbuch oder in der Betra vorgegebenen Geschwindigkeit zu fahren. **Befehl 5**

Im Streckenbuch kann zugelassen sein, dass der Fdl in folgenden Fällen auf den Befehl 5 verzichten darf: **Verzicht auf Befehl 5**

- Der Fdl kann eine Zugstraße wählen, die dem Tf eine Geschwindigkeit signalisiert, die höchstens der im Streckenbuch oder in der Betra für den Bahnsteig vorgegebenen Geschwindigkeit entspricht.
- Bei einer anzuordnenden Geschwindigkeit von 160 km/h oder höher ist eine entsprechende Langsamfahrstelle in die LZB bzw. in ETCS eingegeben und aktiviert.

(3) Der Fdl muss Merkhinweis „BEF“ nach Ril 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben. **Merkhinweis, Sperre**

(4) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen. **Selbststellbetrieb**

2 Aufheben

Die im Streckenbuch oder in der Betra genannte Stelle meldet dem Fdl den Wegfall des Anlasses für die Maßnahmen nach Abschnitt 1.

3 Nachweis

Den Eingang der Meldung, wonach das Warnen von Reisenden an bestimmten Bahnsteigen nicht möglich ist, sowie die Meldung über das Aufheben aller Maßnahmen muss der Fdl im Fernsprechbuch nachweisen. **Fernsprechbuch**

Dabei muss er Folgendes vermerken:

1. Betriebsstelle, für die die Maßnahme gilt (Name und Gleisbezeichnung)
2. Meldende Stelle (Name und Uhrzeit)

❑

1 Betroffene Betriebsstellen und Bahnsteige

Im Streckenbuch oder einer Betra sind die Betriebsstellen und Bahnsteige genannt, für die bei einem Ausfall der dynamischen Schriftanzeiger (DSA) Maßnahmen zu treffen sind.

2 Ausfallarten und Verständigung

Ausfallarten

(1) Es wird zwischen folgenden Ausfallarten unterschieden:

1. Ausfall der DSA einzelner Betriebsstellen (DSA-Einzelausfall)

2. Deutschlandweiter Ausfall der DSA (DSA-Gesamtausfall)

Diese Ausfallarten werden voneinander getrennt betrachtet.

Verständigung Einzelausfall

(2) Die zuständige Stelle des Infrastrukturbetreibers der Bahnsteige (z. B. 3-S-Zentrale) meldet dem Fdl Beginn und Ende eines DSA-Einzelausfalls.

Verständigung Gesamtausfall

(3) Die Netzleitzentrale verständigt den Fdl über Beginn und Ende eines DSA-Gesamtausfalls.

Gleiswechseleingabe nicht möglich

(4) Ist die rechtzeitige Eingabe eines Gleiswechsels nicht möglich, muss der Fdl wie bei einem DSA-Einzelausfall handeln.

3 Maßnahmen treffen

Wenn dem Fdl ein DSA-Ausfall gemeldet wird oder er selbst eine Störung feststellt, gilt:

Merkhinweis, Sperre

1. Es sind Merkhinweis „BEF“ nach Ril 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 19 anzubringen bzw. einzugeben. Bei gleichzeitigen Einzelausfall und Gesamtausfall sind zwei Merkhinweise anzubringen bzw. einzugeben, sofern dies möglich ist.

Selbststellbetrieb

2. An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Es ist Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anzubringen.

Befehl 6

* 3. Bevor eine Zugfahrt für einen haltenden Reisezug mit außerplanmäßigem
* Bahnsteigwechsel zugelassen wird, muss folgenden Zügen Befehl 6 mit
* Grund Nr. 38 und Befehl 95 mit Auftrag 95.40 erteilt werden:

- dem haltenden Reisezug mit außerplanmäßigem Bahnsteigwechsel
- Züge, die das ursprünglich geplante Bahnsteiggleis befahren
- Züge, die Gleise zwischen ursprünglichem und neuem Bahnsteiggleis befahren

* Befehl 6 ist erforderlich bis festgestellt wurde, dass der mit außerplanmäßigem Bahnsteigwechsel haltende Reisezug den Bahnsteig verlassen hat.

4 Maßnahmen aufheben

Der Fdl darf die Maßnahmen aufheben, wenn der DSA-Ausfall beendet ist. Bei gleichzeitigen Einzelausfall und Gesamtausfall, sind die Maßnahmen aufrecht zu erhalten, bis alle DSA-Ausfälle beendet sind.

5 Nachweis

Der Fdl muss im Fernsprechbuch nachweisen:

1. Betroffene Betriebsstelle und Gleisbezeichnung
2. Meldende Stelle und Uhrzeit
3. Ausfallart

❑

1 Stelle mit verminderter Geschwindigkeit befahren

(1) Wenn eine Fachkraft dem Fdl einer Zugmeldestelle gemeldet hat, dass eine Stelle im Gleis nur mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden darf, muss dieser den Fdl der benachbarten Zugmeldestelle verständigen, der Zugfahrten in Richtung der Langsamfahrstelle zulassen kann.

(2) Wenn dem Fdl bekannt wird, dass eine Stelle im Gleis nur mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden darf, muss er die Tf durch Befehl 5 mit Grund Nr. 29 anweisen, die Langsamfahrstelle mit der zulässigen Geschwindigkeit zu befahren.

(3) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

(4) Der Fdl muss Merkhinweis „BEF“ nach Ril 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben.

2 Mangel am Oberbau

(1) Wenn dem Fdl der Verdacht auf einen Mangel am Oberbau gemeldet oder von ihm festgestellt wird, muss er die Tf aller nachfolgenden Züge durch Befehl 6 mit Grund Nr. 28 beauftragen den betroffenen Abschnitt mit 25 km/h und auf Sicht zu befahren.

An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Der Fdl muss Merkhinweis „BEF“ nach Ril 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben.

(2) Der Fdl muss in Abhängigkeit des Meldungsinhaltes gegebenenfalls für das Sperren des betroffenen Gleises sorgen, wenn das Gleis nicht befahrbar ist.

(3) Der Fdl muss die Maßnahmen nach Absatz (1) oder Absatz (2) so lange aufrecht erhalten bis eine Fachkraft die Stelle im Gleis, an der der Verdacht bzw. der Mangel festgestellt wurde, begutachtet hat und die Maßnahmen bestätigt oder andere Maßnahmen getroffen hat.

(4) Der Fdl muss die Meldungen bzw. die Feststellung eines Mangels am Oberbau nachweisen.

3 Technische Bahnübergangssicherung ausgefallen oder gestört

BÜ nicht gesichert

(1) Wenn dem Fdl bekannt wird, dass die technische Sicherung eines Bahnübergangs ausgefallen oder gestört und der Bahnübergang nicht gesichert ist, gilt Folgendes:

a) Der Fdl muss Maßnahmen bei Gefahr treffen.

* * b) Er muss die benachbarten Fdl verständigen, die Zugfahrten in Richtung des Bahnübergangs zulassen können.

c) Die Fdl, die Zugfahrten in Richtung des Bahnübergangs zulassen, müssen * den Tf Befehl 8 erteilen. Im Streckenbuch ist bestimmt, wenn ein Fdl Befehl 8 für mehrere Bahnübergänge ausstellen muss.

Befehl 8 ist nicht erforderlich

- für Bahnübergänge mit Überwachungssignalen,
- wenn ein Zug bei einer Anlage mit Signal Bü 3 zwischen Signal Bü 3 und dem Bahnübergang ausschließlich wegen Haltstellung eines Hauptsignals gehalten hat und die Weiterfahrt mit Befehl 1 zugelassen wird,
- wenn vor dem Bahnübergang ein selbsttätiges Blocksignal mit Signal Zs 9 steht.

d) Für Bahnübergänge, vor denen ein Orientierungszeichen „PZB BÜ“ aufgestellt ist, muss der Fdl den Tf zusätzlich zum Befehl 8 nach c) durch Befehl 5 mit Grund Nr. 33 anweisen, in dem Zugfolgeabschnitt vom rückliegenden Hauptsignal bis zu dem betroffenen Bahnübergang mit höchstens 50 km/h zu fahren. Der Fdl muss dem Tf zusätzlich Befehl 95 mit Auftrag 95.50 erteilen.

BÜ nicht ausreichend gesichert

(2) Wenn dem Fdl bekannt wird, dass ein Bahnübergang nicht ausreichend gesichert ist, gilt Folgendes:

a) Der Fdl muss Maßnahmen bei Gefahr treffen.

b) Er muss die benachbarten Fdl verständigen, die Zugfahrten in Richtung des * Bahnübergangs zulassen können. *

c) Die Fdl, die Zugfahrten in Richtung des Bahnübergangs zulassen, müssen * die Tf der Züge durch Befehl 5 mit Grund Nr. 19 anweisen, den Bahnübergang mit höchstens 20 km/h zu befahren. Sie müssen dem Tf zusätzlich Befehl 95 mit Auftrag 95.20 erteilen.

Merkhinweise, Sperren, Selbststellbetrieb

(3) Solange Befehle nach Absatz (1) oder (2) erforderlich sind, müssen die Fdl, die Zugfahrten in Richtung des Bahnübergangs zulassen können, Merkhinweis „BUE“ nach Ril 408.0402 Nr. 3 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Eingeschlossene Verkehrsteilnehmer

(4) Wenn dem Fdl ein Tf, dem er Befehl 8 erteilt hatte, meldet, dass Verkehrsteil- * nehmer zwischen den Schranken eingeschlossen sind, muss er die Schranken öffnen, um den Verkehrsteilnehmern das Verlassen des Bahnübergangs zu ermöglichen.

4 Unregelmäßigkeiten an Bahnübergängen ohne technische Sicherung

Unregelmäßigkeiten Maßnahmen

(1) Wenn dem Fdl Unregelmäßigkeiten an einem Bahnübergang ohne technische Sicherung bekannt werden oder eine Fachkraft der Fachlinie Fahrbahn die Sicherung des Bahnübergangs anordnet, gilt folgendes:

a) Der Fdl muss Maßnahmen bei Gefahr treffen.

b) Er muss die benachbarten Fdl verständigen, die Zugfahrten in Richtung des Bahnübergangs zulassen können.

c) Die Fdl, die Zugfahrten in Richtung des Bahnübergangs zulassen, müssen den Tf Befehl 8 erteilen.

d) Solange Befehle erforderlich sind, müssen die Fdl, die Zugfahrten in Richtung des Bahnübergangs zulassen können, Merkhinweis „BUE“ nach Ril 408.0402 Nr. 3 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Hinweis: Folgende Situationen gelten als Unregelmäßigkeit an einem Bahnübergang ohne technische Sicherung:

- Sichtflächen bei der Sicherung durch Übersicht auf den Bahnübergang nicht frei von Aufwuchs oder durch sonstige Hindernisse beeinträchtigt.

- Nicht ordnungsgemäßer Zustand von Umlaufsperren, Drehkreuzen, Abschlüssen und ähnlichen Einrichtungen (z. B. abgeknickte Umlaufsperre).

- Nicht ordnungsgemäßer Zustand der Andreaskreuze oder Zusatzzeichen (z. B. fehlende oder nicht mehr erkennbare Andreaskreuze).

- Nicht ordnungsgemäßer Zustand der Signale Bü 4 oder der Lf-Signale (z. B. fehlende oder nicht mehr erkennbare Signale Bü 4).

- Einschränkung der Sicht des Tf auf die Signale Bü 4 oder die Lf-Signale (z. B. Aufwuchs).

- Mangel am Belag des Bahnübergangs oder der Straße

- Fehlende Verkehrszeichen einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Straße

- Rechtzeitige Räumung des Bahnübergangs durch Straßenverkehrsteilnehmer nicht sichergestellt (z. B. Rückstau auf den Bahnübergang wegen einer Straßenbaustelle)

Eine Fachkraft der Fachlinie Fahrbahn könnte weitere nicht aufgeführte Unregelmäßigkeiten melden.

Maßnahmen aufheben

(2) Der Fdl darf die Maßnahmen aufheben, wenn eine Fachkraft der Fachlinie Fahrbahn gemeldet hat, dass diese nicht länger erforderlich sind.

Nachweis

(3) Der Fdl muss Meldungen und Aufheben der Maßnahmen nachweisen.

5 Oberleitung schadhaft

Geringfügiger Schaden

(1) Wenn ein geringfügiger Schaden an der Oberleitung vermutet wird, darf der Fdl bei Tage und sichtigem Wetter den Tf eines Zuges durch Befehl 6 mit Grund Nr. 30 anweisen, das betroffene Gleis auf Sicht zu befahren und das Ergebnis der Prüfung auf Oberleitungsschäden zu melden.

Das Ergebnis muss er der Zentralschaltstelle mitteilen. Sie entscheidet, ob das Gleis wieder ohne Einschränkungen befahren werden darf.

Fahren mit gesenktem Stromabnehmer

(2) Bei ausgeschalteter oder gestörter Oberleitung dürfen elektrisch beförderte Züge einen Gleisabschnitt, der nicht mit gehobenem Stromabnehmer befahren werden darf, auf Weisung des Mitarbeiters der Fachlinie Oberleitung mit Schwung durchfahren. Wenn die Tf nicht durch die La verständigt sind, gilt Folgendes:

a) Der Fdl muss die Tf durch Befehl 5 mit Grund Nr. 43 beauftragen, mit höchstens 140 km/h zu fahren. Der mit 140 km/h zu befahrende Abschnitt beginnt 200 m vor dem Signal El 3. Wenn der Schwungfahrabschnitt in beiden Richtungen befahren werden darf, endet der mit 140 km/h zu befahrende Abschnitt 200 m hinter dem Signal El 3 der Gegenrichtung. Wenn der Schwungfahrabschnitt nur in eine Richtung befahren werden darf, endet der mit 140 km/h zu befahrende Abschnitt am Signal El 5. Wenn keine El-Signale aufgestellt sind, gibt der Mitarbeiter der Fachlinie Oberleitung dem Fdl Beginn und Ende des mit 140 km/h zu befahrenden Abschnittes vor.

b) Der Fdl muss die Tf durch Befehl 9 anweisen mit gesenktem Stromabnehmer zu fahren.

   Wenn El-Signale aufgestellt sind, muss der Fdl im Befehl 9 angeben, dass die eingeschränkte Fahrstromversorgung signalisiert ist.

   Wenn keine El-Signale aufgestellt sind, gilt Folgendes:

   - Der Mitarbeiter der Fachlinie Oberleitung gibt dem Fdl Beginn und Ende des Schwungfahrabschnittes vor.
   - Im Bahnhof darf der Fdl statt der Kilometerangaben auch markante Punkte (z. B. Hauptsignale mit ihren Bezeichnungen) nennen.
   - Der Fdl muss im Befehl 9 angeben, dass die eingeschränkte Fahrstromversorgung nicht signalisiert ist.

c) Der Fdl muss die Tf von Zügen, die im betroffenen Abschnitt planmäßig halten und daher beim Anfahren nachgeschoben werden müssen, durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 Wortlaut: „Beim Anfahren nachgeschoben bis …“ anweisen.

d) Auf Strecken mit LZB oder ETCS muss der Fdl zusätzlich zu den Maßnahmen nach a) bis c) in die LZB bzw. ETCS eine Langsamfahrstelle mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 140 km/h für den in a) genannten Gleisabschnitt eingeben und aktivieren.

e) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 muss der Fdl zusätzlich zu den Maßnahmen nach a) bis d) die Restriktion „Bügel ab (BA)“ aktivieren.

f) Wenn der Fdl die Langsamfahrstelle nach d) und die Restriktion „BA“ nach e) auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale aktiviert hat, ist Befehl 5 nach a) und Befehl 9 nach b) nur in folgenden Fällen erforderlich:

   - Der Fdl lässt die Zugfahrt auf Befehl am rückliegenden Signal Ne 14 oder an einer zwischen dem Signal Ne 14 und dem Beginn der Restriktion liegenden Stelle (z.B. Bkz) zu.
   - Befehl 5 bzw. 9 ist auf den letzten 1000 m vor dem Ende der mit ETCS ausgerüsteten Strecke erforderlich.

(3) Solange Befehle nach Absatz (1) oder (2) erforderlich sind, muss der Fdl Merkhinweis „BEF“ nach Ril 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben. An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Merkhinweis, Sperren, Selbststellbetrieb

(4) Bei einer vorübergehend eingerichteten Fahrleitungsschutzstrecke gelten die Regeln der Absätze (2) und (3) sinngemäß.

Fahrleitungsschutzstrecke

* 6 Halt im Tunnel

Wenn ein Tf den Fdl davon verständigt hat, dass bei Halt des Zuges im Tunnel vermutlich Reisende den Zug verlassen haben, muss er die Gleise im Tunnel sperren und nach dem Verbleib der Reisenden forschen lassen.

❑

1 PZB-Streckeneinrichtung gestört

Befehle

* (1) Wenn dem Fdl bekannt wird, dass PZB-Streckeneinrichtungen gestört sind, muss er die Tf durch Befehl 5 mit Grund Nr. 33 anweisen, im betroffenen Abschnitt nach Absatz (2) mit höchstens 50 km/h zu fahren. Er muss dem Tf zusätzlich Befehl 95 mit Auftrag 95.50 erteilen.

Betroffener Abschnitt

(2) Für den betroffenen Abschnitt gelten folgende Regeln:

Allein stehendes Hauptsignal

a) An einem Hauptsignal, das allein steht und an dem die Stellung des nächsten Hauptsignals nicht angekündigt wird, erstreckt sich der betroffene Abschnitt vom rückliegenden Hauptsignal bis zum Hauptsignal mit der gestörten PZB-Einrichtung.

PZB-Streckeneinrichtung an Langsamfahrstellen

b) Wenn der Tf eine Störung einer PZB-Streckeneinrichtung an Langsamfahrstellen mitgeteilt hat, muss der Fdl gemeinsam mit ihm feststellen, ob sich zwischen dem Signal Lf 1 oder Lf 6 und dem Signal Lf 2 oder Lf 7 ein Hauptsignal befindet.

- Wenn dies zutrifft, ist der betroffene Abschnitt der Zugfolgeabschnitt bzw. Gleisabschnitt vor und hinter dem Hauptsignal.
- Wenn dies nicht zutrifft, gilt d).

Orientierungszeichen PZB BÜ

c) Wenn die PZB-Streckeneinrichtung an einem Orientierungszeichen „PZB BÜ“ vor einem wärterbedienten Bahnübergang gestört ist, erstreckt sich der betroffene Abschnitt vom rückliegenden Hauptsignal bis zu dem betroffenen Bahnübergang. Der Fdl muss dem Tf zusätzlich Befehl 8 erteilen.

Andere Fälle

d) In allen anderen Fällen erstreckt sich der betroffene Abschnitt vom rückliegenden bis zum folgenden Hauptsignal.

Abstimmung mit benachbarten Fdl

(3) Wenn der Beginn oder das Ende des betroffenen Abschnitts in der Zuständigkeit eines anderen Fdl liegen, muss der Fdl den zu benennenden Abschnitt für Befehl 5 gemeinsam mit dem benachbarten Fdl bestimmen.

Befehlsübermittlung

* (4) Für die Übermittlung von Befehlen 5 gilt folgendes:

* a) Befehle für eine gestörte PZB-Streckeneinrichtung müssen spätestens auf oder vor der Zugmeldestelle vor dem Anfang des betroffenen Abschnitts erteilt werden.

* b) Liegt der Anfang des betroffenen Abschnitts in einem Abschnitt mit ESTW-Zentralblock, dürfen Befehle auch unmittelbar vor dem Anfang des betroffenen Abschnitts erteilt werden.

* c) Wenn der Fdl, dem die Störung bekannt wird, die Befehle nicht selbst übermitteln kann, muss er den Fdl der rückliegenden Zugmeldestelle beauftragen, die Befehle zu übermitteln. Wenn unterschiedliche Inhalte für den Befehl 5 infrage kommen, weil das Ende des betroffenen Abschnitts in unterschiedlichen Gleisen oder Strecken liegen kann, gibt er diese dem beauftragten Fdl jeweils vor.

* d) Der Fdl der rückliegenden Zugmeldestelle übermittelt die Befehle in eigener Zuständigkeit und vergibt seine eigene Eindeutige Kennung. Er muss dem

veranlassenden Fdl die Übermittlung nicht bestätigen. Wenn unterschiedliche Inhalte für den Befehl 5 infrage kommen, stimmt er sich jeweils mit dem veranlassenden Fdl ab.

(5) Der Fdl, der Befehle für eine gestörte PZB-Streckeneinrichtung übermittelt, muss folgendes beachten:

- Selbststellbetrieb an den betroffenen Signalen darf nicht eingeschaltet sein, Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Er muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Merkhinweis und Sperre

- Er muss Merkhinweis „BEF“ nach Ril 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben.

2 PZB-Fahrzeugeinrichtung gestört

(1) Wenn ein Tf meldet, dass die PZB-Fahrzeugeinrichtung gestört ist, muss der Fdl die Betriebszentrale unterrichten.

Hinweis: Die zulässige Geschwindigkeit eines signalgeführten Zuges ist 50 km/h.

(2) Wenn der Tf dem Fdl meldet, dass das ETCS-Fahrzeuggerät in einer Textmeldung anzeigt, dass die PZB fehlt und für die Weiterfahrt ein Befehl erforderlich ist, gilt Folgendes: *

a) Der Fdl verständigt die Betriebszentrale. Die Betriebszentrale entscheidet, ob und wie weit der Zug weiterfahren darf.

b) Wenn der Zug weiterfahren darf, muss der Fdl den Tf mit Befehl 28 beauftragen ETCS-Level 0 zu wählen und ihm Befehl 29 mit Auftrag 29.20 erteilen.

Hinweis: Die zulässige Geschwindigkeit im ETCS-Level 0 ist 50 km/h.

3 PZB-Zwangsbremsung

Grundsatz

Wenn ein Tf meldet, dass eine PZB-Zwangsbremsung seinen Zug angehalten hat, muss der Fdl gemeinsam mit ihm feststellen, wo die Zwangsbremsung eingetreten ist.

Hauptsignal, Sperrsignal, Befehl 26

(1) Wenn die Zwangsbremsung an

- einem Hauptsignal, *
- einem Sperrsignal oder
- einem Signal Ne 1

eingetreten ist, gelten die Regeln in Ril 408.0531. Dies gilt auch, wenn es sich nicht eindeutig feststellen lässt.

Orientierungszeichen PZB-BÜ

(2) Wenn die Zwangsbremsung an einem Orientierungszeichen „PZB BÜ“ eingetreten ist, muss der Fdl dem Tf Befehl 8 erteilen. Danach darf er dem Tf die mündliche Zustimmung zur Weiterfahrt geben.

Andere Stellen

(3) Wenn die Zwangsbremsung an einer anderen als in den Absätzen (1) oder (2) genannten Stelle eingetreten ist, darf der Tf mit mündlicher Zustimmung weiterfahren.

(4) Im Streckenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

❑

1 LZB-Übertragungsausfall

Wenn der Tf meldet, dass er für die Weiterfahrt nach einem LZB-Übertragungsausfall einen Befehl benötigt, gilt Folgendes:

(1) Der Tf muss mitteilen, wo die Spitze des Zuges hält.

(2) Der Fdl muss einen LZB-Ersatzauftrag, LZB-Vorsichtauftrag oder LZB-Gegengleisfahrauftrag zurücknehmen; einen Befehl, mit dem er die Fahrt des Zuges zugelassen hatte, muss er zurückziehen.

(3) Der Fdl muss alle Hauptsignale, welche die LZB für den Zug dunkelgeschaltet hatte, auf Halt stellen. Zusätzlich muss er ermitteln, ob die LZB für den Zug Signale dunkelgeschaltet hatte, die Nachbarfahrdienstleitern zugeteilt sind. Wenn dies zutrifft, muss er die Nachbarfahrdienstleiter auffordern, die Signale auf Halt zu stellen und dies zu bestätigen.

Blockkennzeichen auf freier Strecke

(4) Wenn der Zug in einem Zugfolgeabschnitt hält, dessen Ende durch ein Blockkennzeichen der freien Strecke gekennzeichnet ist, muss der Fdl für die anschließenden Teilblockabschnitte bis zur Räumungsprüfstelle eine Einzelräumungsprüfung durchführen. Im Streckenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

Blockkennzeichen im Bahnhof oder auf der Abzweigstelle

Wenn der Zug in einem Bahnhof oder auf einer Abzweigstelle hält und ein Blockkennzeichen folgt, muss der Fdl für die anschließenden Abschnitte bis zum nächsten Hauptsignal die Voraussetzungen für die Weiterfahrt des Zuges erfüllen. Im Streckenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

* (5) Der Fdl muss dem Tf Befehl 1 zur Vorbeifahrt am EOA und Befehl 29 mit Auftrag 29.10 erteilen. Er muss den Tf durch Befehl 6 mit Grund Nr. 10 anweisen, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren. Im Befehl 1 muss der Fdl den vom Tf gemeldeten Standort, an dem der Zug zum Halten gekommen ist (z. B. „km … “), als EOA eintragen.

2 LZB unwirksam – Anordnung der Betriebszentrale

Wenn die LZB-Streckeneinrichtung unwirksam ist, darf die Betriebszentrale anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren. Für Fdl gilt Folgendes:

* (1) Er muss den Tf Befehl 27 und Befehl 29 mit Auftrag 29.10 erteilen.

(2) Er darf das Hauptsignal erst auf Fahrt stellen, wenn der Tf bestätigt hat, dass die LZB abgeschaltet ist. Bei einer seitlichen Einfahrt muss er den Befehl vor Einfahrt in die LZB-Strecke übermitteln.

(3) Für Züge, die bereits LZB-geführt fahren, darf er die Befehle erst übermitteln, wenn die Bedingungen nach Abschnitt 1 Absatz (2) und (3) erfüllt sind.

❑

* 1 ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört; Aufgaben des Fdl

Wenn ein Tf meldet, dass die ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört ist und dass er für die Störungsbeseitigung bzw. zur Weiterfahrt einen Befehl benötigt, gilt Folgendes:

(1) Der Tf muss mitteilen, wo die Spitze des Zuges hält.

(2) Ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 muss der Fdl zurücknehmen, um die daraus durch ETCS abgeleitete Fahrterlaubnis zurückzunehmen; einen Befehl, mit dem er die Fahrt des Zuges zugelassen hatte, muss er zurückziehen.

(3) Der Fdl muss alle Hauptsignale, die ETCS für den Zug dunkelgeschaltet hatte, auf Halt stellen. Zusätzlich muss er ermitteln, ob ETCS für den Zug Signale dunkelgeschaltet hatte, die Nachbarfahrdienstleitern zugeteilt sind. Wenn dies zutrifft, muss er die Nachbarfahrdienstleiter auffordern, die Signale auf Halt zu stellen und dies zu bestätigen.

Blockkennzeichen auf freier Strecke

(4) Wenn der Zug in einem Zugfolgeabschnitt hält, dessen Ende durch ein Blockkennzeichen der freien Strecke gekennzeichnet ist, muss der Fdl für die anschließenden Teilblockabschnitte bis zur Räumungsprüfstelle eine Einzelräumungsprüfung durchführen. Im Streckenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

Blockkennzeichen im Bahnhof oder auf der Abzweigstelle

Wenn der Zug in einem Bahnhof oder auf einer Abzweigstelle hält und ein Blockkennzeichen folgt, muss der Fdl für die anschließenden Abschnitte bis zum nächsten Signal Ne 14 die Voraussetzungen für die Weiterfahrt des Zuges erfüllen. Im Streckenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

Flankenschutz

(5) Im Streckenbuch können zusätzliche Regeln zur Gewährleistung des Flankenschutzes gegeben sein.

(6) Das weitere Vorgehen ist abhängig von der Art der Störung:

a) Wenn der Tf Befehl 28 fordert, der ihm erlaubt, in die ETCS-Betriebsart IS oder NP zu wechseln, gilt Folgendes:

1. Der Fdl muss dem Tf Befehl 3 erteilen und mit Befehl 28 beauftragen, die ETCS-Betriebsart IS oder NP zu wählen. Im Streckenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.

Der Tf versucht anschließend, ETCS neu zu starten und teilt dem Fdl das Ergebnis mit. Weiter mit 2., 3. bzw. 4.

Weiterfahrt in ETCS-Betriebsart FS oder OS

2. Wenn der Tf ETCS neu starten konnte und in ETCS-Betriebsart FS oder OS weiterfahren kann, muss der Fdl den Befehl 3 mit Befehl 4 widerrufen.

   Wenn der Tf ETCS neu starten konnte und Befehl 1 anfordert, muss der Fdl dem Tf Befehl 1 zur Vorbeifahrt am ETCS-Halt erteilen. Er muss den Tf vom Fahren auf Sicht nach Ril 408.0455 Abschnitt 2 Absatz (5) befreien, soweit er ihn nicht mit Befehl 6 beauftragen muss, auf Sicht zu fahren.

Weiterfahrt in ETCS-Betriebsart SR

3. Wenn der Tf ETCS neu starten konnte und in ETCS-Betriebsart SR weiterfahren kann, gilt:

Der Fdl muss dem Tf auf Anforderung Befehl 7 erteilen. Er muss den Tf vom Fahren auf Sicht nach Ril 408.0455 Abschnitt 2 Absatz 5 befreien, soweit er ihn nicht mit Befehl 6 beauftragen muss, auf Sicht zu fahren.

Weiterfahrt in ETCS-Betriebsart IS

4. Wenn der Tf ETCS nicht neu starten konnte, kein geeignetes Ersatztriebfahrzeug zur Verfügung steht und in ETCS-Betriebsart IS weiterfahren muss, gilt Folgendes:

ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale – Fahrt bis Bahnhof innerhalb der Strecke

- Wenn der Zug auf einer mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale ausgerüsteten Strecke bis zu einem Bahnhof innerhalb der ohne Hauptsignale ausgerüsteten Strecke weiterfahren kann, muss der Fdl den Fahrweg bis zu einem Lichthauptsignal in einem Bahnhof einstellen und sichern. Dies gilt, bis der Zug am Zielsignal der Zugstraße im Bahnhof innerhalb der Strecke ohne Hauptsignale zum Halten gekommen ist.

  Danach muss er

  - den Befehl 3 mit Befehl 4 widerrufen,
  - den Befehl 29 mit den Aufträgen 29.10 und 29.20 erteilen,
  - Befehl 5 erteilen für Langsamfahrstellen unter 40 km/h,
  - Befehl 1 erteilen für die Vorbeifahrt an Signalen Ne 14 bis zum Einfahrsignal des Bahnhofs innerhalb der Strecke ohne Hauptsignale,
  - Befehl 1 erteilen für die Vorbeifahrt am Signal Ne 14 zur Einfahrt in den Bahnhof innerhalb der Strecke ohne Hauptsignale.

  Wenn die Übermittlung der Befehle 1 für die Vorbeifahrt an Signalen Ne 14 bis zum Einfahrsignal oder für die Einfahrt in den nächsten Bahnhof nach Ril 408.0411 Abschnitt 2.5 unter „Besondere Bestimmungen für Befehle“ nicht zulässig ist, darf der Fdl die Weiterfahrt des Zuges nicht zulassen.

ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale – Fahrt bis Bahnhof außerhalb der Strecke

- Wenn der Zug auf einer mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale ausgerüsteten Strecke bis zu einem Bahnhof außerhalb der ohne Hauptsignale ausgerüsteten Strecke weiterfahren kann, muss der Fdl den Fahrweg bis zu einem Lichthauptsignal in einem folgenden Bahnhof einstellen und sichern.

  Danach muss er

  - Den Befehl 3 mit Befehl 4 widerrufen,
  - Den Befehl 29 mit den Aufträgen 29.10 und 29.20 erteilen,
  - Befehl 5 erteilen für Langsamfahrstellen unter 40 km/h innerhalb der Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale,
  - Befehl 1 erteilen für die Vorbeifahrt an Signalen Ne 14 bis zum ersten Lichthauptsignal.

  Wenn die Übermittlung der Befehle 1 für die Vorbeifahrt an Signalen Ne 14 bis zum ersten Lichthauptsignal nach Ril 408.0411 Abschnitt 2.5

unter „Besondere Bestimmungen für Befehle“ nicht zulässig ist, darf der Fdl die Weiterfahrt des Zuges nicht zulassen.

ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen

- Wenn sich der Zug auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen befindet und in ETCS-Betriebsart IS oder im ETCS-Level NTC PZB/LZB weiterfahren muss, muss der Fdl
  - den Befehl 3 mit Befehle 4 widerrufen,
  - den Befehl 29 mit den Aufträgen 29.10 und 29.20 erteilen,

  Im Streckenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

Wenn der Tf die PZB/LZB nicht aktivieren kann bzw. wenn der Zug auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale fährt, darf der Zug maximal bis zum nächsten geeigneten Bahnhof mit Abstellmöglichkeit fahren, bei Reisezügen bis zu einem Bahnhof mit ausreichend langen Bahnsteigen, um den Zug zu räumen. Der Fdl verständigt die Betriebszentrale. Diese ermittelt den geeigneten Bahnhof und gibt diesen den Beteiligten bekannt.

b) Bei einem Ausfall der ETCS-Funkübertragung entscheidet die Betriebszentrale, wie weit der Zug fahren darf. Es gilt Folgendes:

1. Wenn sich der Zug auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale befindet, gilt:
   - Der Fdl muss dem Tf einen Befehl 1 zur Vorbeifahrt bei ETCS-Halt erteilen.
   - Der Fdl muss dem Tf für vorübergehende Langsamfahrstellen unter 40 km/h Befehl 5 erteilen.
2. Wenn sich der Zug auf einer Strecke mit ETCS und Hauptsignalen befindet, muss der Tf dem Fdl mitteilen, ob das führende Fahrzeug über PZB/LZB verfügt.
   - Wenn das führende Fahrzeug über PZB/LZB verfügt, muss der Fdl dem Tf mit Befehl 28 beauftragen, ETCS-Level NTC PZB/LZB zu wählen. Er muss dem Tf Befehl 29 mit Auftrag 29.20 erteilen.
   - Wenn das führende Fahrzeug nicht über PZB/LZB verfügt, muss der Fdl dem Tf mit Befehl 28 beauftragen, ETCS-Level 0 zu wählen. Er muss dem Tf Befehl 29 mit Auftrag 29.20 erteilen.

     Im Streckenbuch können abweichende Regeln gegeben sein.

     Die zulässige Geschwindigkeit bei Fahrt in Level 0 beträgt 50 km/h.
   - Bei einer länger andauernden streckenseitigen Störung kann der Fdl in Absprache mit der Betriebszentrale auch nach Abschnitt 5 vorgehen.
   - Der Zug darf in eine Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale nicht einfahren.

2 Streckenseitiger Ausfall der ETCS-Funkübertragung

Bei einem streckenseitigen Ausfall der ETCS-Funkübertragung gilt Folgendes:

(1) Bevor der Fdl die Weiterfahrt eines Zuges zulässt, der infolge eines streckenseitigen ETCS-Funkausfalles hält, muss er im betroffenen Streckenabschnitt eine ETCS-Sperre aktivieren. Dies ist nicht erforderlich, wenn er für den gestörten Funkbereich die Restriktion „Befahren gestörter Funkbereiche (BgF)“ aktiviert.

(2) Für die Weiterfahrt des im betroffenen Abschnitt haltenden Zuges gilt Abschnitt 1 Absätze (1) bis (5) und Absatz (6) b).

(3) Wenn der Fdl beim Ausfall der ETCS-Funkübertragung die Restriktion „Befahren gestörter Funkbereiche“ aktiviert hat und ihm bei der Fahrstraßeneinstellung eine gestörte Haltbalise angezeigt wird, darf er eine Zugfahrt in den Bereich der Restriktion „BgF“ nicht zulassen.

3 Automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB hat nicht stattgefunden

Grenzsignal

(1) Wenn der Tf dem Fdl mitteilt, dass er vor einem Grenzsignal hält, weil dort der automatische Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB nicht stattgefunden hat, gilt Folgendes:

1. Der Fdl muss dem Tf mit Befehl 28 beauftragen, ETCS-Level NTC PZB/LZB zu wählen. Er muss dem Tf Befehl 29 mit Auftrag 29.20 erteilen.
2. Im Streckenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

kein automatischer Levelwechsel

(2) Wenn der Tf dem Fdl mitteilt, dass ein Levelwechsel nach ETCS-Level 0 nicht stattgefunden hat und die PZB fehlt, gilt Folgendes:

1. Der Tf muss dem Fdl seinen Standort mitteilen.
2. Der Fdl muss die Betriebszentrale verständigen. Die Betriebszentrale entscheidet, bis zu welchem Bahnhof der Zug fahren darf. Der Fdl teilt dem Tf die Entscheidung mit.
3. Der Fdl muss dem Tf mit Befehl 28 beauftragen, ETCS-Level 0 zu wählen. Er muss dem Tf Befehl 29 mit Auftrag 29.20 erteilen..

automatischer Levelwechsel

(3) Wenn der Tf dem Fdl mitteilt, dass ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 0 stattgefunden hat und die PZB fehlt, gilt Folgendes:

1. Der Tf muss dem Fdl seinen Standort mitteilen.
2. Der Fdl muss dem Tf Befehl 29 mit den Aufträgen 29.10 und 29.20 erteilen.

4 Automatischer Levelwechsel vor Zufahrtsicherungssignal hat nicht stattgefunden

Wenn ein Triebfahrzeug mit ETCS ausgerüstet ist, aber vor einem Zufahrtsicherungssignal ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 2 nicht stattgefunden hat, gilt Folgendes:

1. Der Fdl muss den Tf mit Befehl 28 beauftragen, ETCS-Level 2 zu wählen.
2. Wenn der Tf ETCS-Level 2 nicht wählen konnte, gelten die Regeln in Abschnitt 1. Wenn der Tf ETCS-Level 2 wählen konnte und einen Befehl

zur Weiterfahrt nach Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR benötigt, muss der Fdl dem Tf Befehl 2 erteilen.

3. Wenn der Tf anschließend keine Fahrterlaubnis in der Betriebsart FS oder OS erhält, muss der Fdl ihm Befehl 1 zur Vorbeifahrt an der ETCS-Blockstelle erteilen.

Im Streckenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

5 ETCS unwirksam – Anordnung der Betriebszentrale

Wenn die ETCS-Streckeneinrichtung unwirksam ist, darf die Betriebszentrale auf Strecken mit Hauptsignalen anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren.

Für Fdl gilt Folgendes:

(1) Ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 muss er zurücknehmen, um die daraus durch ETCS abgeleiteten Fahraufträge zurückzunehmen; einen Befehl, mit dem er die Fahrt des Zuges zugelassen hatte, muss er widerrufen.

(2) Er muss in den betroffenen Abschnitten ETCS-Sperren aktivieren.

(3) Er darf das Hauptsignal auf Fahrt stellen, nachdem in den betroffenen Abschnitten ETCS-Sperren aktiviert sind.

* (4) Er muss Tf von Zügen mit ETCS-Halt, deren führendes Fahrzeug über PZB/LZB verfügt, mit Befehl 28 beauftragen, ETCS-Level NTC PZB/LZB zu wählen. Er muss zusätzlich Befehl 29 mit Auftrag 29.20 erteilen.

(5) Er muss den Tf von Zügen mit ETCS-Halt, deren führendes Fahrzeug nicht über PZB/LZB verfügt, mit Befehl 28 beauftragen, ETCS-Level 0 zu wählen. Er muss zusätzlich Befehl 29 mit Auftrag 29.20 erteilen.

6 Zwangsbremsung in ETCS-Level 0

Wenn ein Tf meldet, dass eine Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN seinen Zug angehalten hat, muss der Fdl gemeinsam mit ihm feststellen, ob die Zwangsbremsung an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist. Wenn dies zutrifft oder wenn es sich nicht eindeutig feststellen lässt, gelten die Regeln in Ril 408.0531. Wenn die Zwangsbremsung nicht an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist, darf der Tf mit mündlicher Zustimmung weiterfahren.

❑

1 ETCS-Streckeneinrichtung gestört

Grundsatz

Wenn dem Fdl bekannt wird, dass die ETCS-Streckeneinrichtungen gestört ist und das Fahrzeug an der Spitze des Zuges mit ETCS ausgerüstet ist, muss er wie folgt vorgehen:

Betroffener Abschnitt

(1) Der Fdl muss die Tf durch Befehl 5 beauftragen, im betroffenen Abschnitt nach Absatz a), b) oder c) mit höchstens 50 km/h zu fahren – Grundangabe im Befehl 95 mit Auftrag 95.95: „ETCS-Streckeneinrichtung am … [Verwendung und Bezeichnung des Signals] gestört“ oder „ETCS-Streckeneinrichtung in km … [kilometrische Lage der gestörten ETCS-Streckeneinrichtung] gestört“.

Allein stehendes Hauptsignal

a) An einem alleinstehen Hauptsignal mit gestörter ETCS-Streckeneinrichtung an dem die Stellung des nächsten Hauptsignals nicht angekündigt wird, erstreckt sich der betroffene Abschnitt vom rückliegenden Hauptsignal bis zum Hauptsignal mit der gestörten ETCS-Streckeneinrichtung.

Langsamfahrstellen

b) Wenn der Tf eine Störung einer ETCS-Streckeneinrichtung an Langsamfahrstellen mitgeteilt hat, muss der Fdl gemeinsam mit ihm feststellen, ob sich zwischen dem Signal Lf 1 oder Lf 6 und dem Signal Lf 2 oder Lf 7 ein Hauptsignal befindet.

- Wenn dies zutrifft, ist der betroffene Abschnitt der Zugfolgeabschnitt bzw. Gleisabschnitt vor und hinter dem Hauptsignal.
- Wenn dies nicht zutrifft, gilt c).

c) In allen anderen Fällen erstreckt sich der betroffene Abschnitt vom rückliegenden bis zum folgenden Hauptsignal.

Aufwerte-Balise

d) Wenn der Tf eine Störung einer Aufwerte-Balise mitgeteilt hat, muss der Fdl im Befehl 95 mit Auftrag 95.95 als gestörte ETCS-Streckeneinrichtung das zugehörige Hauptsignal oder Sperrsignal eintragen.

(2) Wenn der Beginn oder das Ende des betroffenen Abschnittes in der Zuständigkeit eines anderen Fdl liegen, muss der Fdl den im Befehl 5 zu benennenden Abschnitt gemeinsam mit dem benachbarten Fdl abstimmen.

Befehlsübermittlung

(3) Für die Übermittlung von Befehl 5 gilt folgendes:

a) Befehle für eine gestörte ETCS-Streckeneinrichtung müssen spätestens auf oder vor der Zugmeldestelle vor dem Anfang des betroffenen Abschnitts erteilt werden.

b) Liegt der Anfang des betroffenen Abschnitts in einem Abschnitt mit ESTW-Zentralblock, dürfen Befehle auch unmittelbar vor dem Anfang des betroffenen Abschnitts erteilt werden.

c) Wenn der Fdl, dem die Störung bekannt wird, die Befehle nicht selbst übermitteln kann, muss er den Fdl der rückliegenden Zugmeldestelle beauftragen, die Befehle zu übermitteln. Wenn unterschiedliche Inhalte für den Befehl 5 infrage kommen, weil das Ende des betroffenen Abschnittes in unterschiedlichen Gleisen oder Strecken liegen kann, gibt er diese dem beauftragten Fdl jeweils vor.

d) Der Fdl der rückliegenden Zugmeldestelle übermittelt die Befehle in eigener Zuständigkeit und vergibt seine eigene Eindeutige Kennung. Er muss dem veranlassenden Fdl die Übermittlung nicht bestätigen. Wenn unterschiedliche Inhalte für den Befehl 5 infrage kommen, stimmt er sich jeweils mit dem veranlassenden Fdl ab.

(4) Beim Fdl, der die Befehle nach Absatz 1 übermitteln muss, darf Selbststellbetrieb an den betroffenen Signalen nicht eingeschaltet sein, Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach 408.0403 N. 7 anbringen.

(5) Der Fdl, der die Befehle nach Absatz 1 übermitteln muss, muss Merkhinweis „BEF“ nach 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben.

(6) Bei einer länger andauernden Störung kann der Fdl in Absprache mit der Betriebszentrale auch nach Abschnitt 2 vorgehen.

2 ETCS-Streckeneinrichtung unwirksam – Anordnung der Betriebszentrale

(1) Wenn die ETCS-Streckeneinrichtung unwirksam ist, darf die Betriebszentrale auf Strecken mit ETCS-Level 1 LS anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen ohne Zugbeeinflussung ETCS fahren.

a) Der Fdl muss dem Tf eines Zuges, der nach dem Ausschalten von ETCS mit PZB weiterfahren kann, Befehl 95 mit Auftrag 95.95 mit dem Wortlaut „muss ETCS von … [Art und Name der Zugmeldestelle] bis … [Art und Name der Zugmeldestelle] ausschalten“. erteilen.

b) Wenn der Tf nicht mit PZB weiterfahren kann, gilt Abschnitt 1.

Selbststellbetrieb

(2) Beim Fdl, der die Befehle nach Absatz 1 übermitteln muss, darf Selbststellbetrieb an den betroffenen Signalen nicht eingeschaltet sein, Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss Sperre nach 408.0403 N. 7 anbringen.

Merkhinweis und Sperre

(3) Der Fdl, der die Befehle nach Absatz 1 übermitteln muss, muss Merkhinweis „BEF“ nach 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben.

3 ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört

(1) Wenn ein Tf meldet, dass die ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört ist, muss der Fdl die Betriebszentrale unterrichten.

(2) Der Tf muss dem Fdl nach dem Anhalten mitteilen, wo die Spitze des Zuges hält.

(3) Wenn der Tf versucht ETCS neu zu starten, muss er dem Fdl anschließend das Ergebnis mitteilen.

(4) Wenn der Tf danach in ETCS-Level 1 oder mit PZB weiterfahren kann, stimmt der Fdl der Weiterfahrt des Zuges mündlich zu.

(5) Wenn der Tf ETCS nicht neu starten kann und eine Weiterfahrt mit PZB nicht möglich ist, gilt:

- Der Fdl verständigt die Betriebszentrale. Der Zug darf maximal bis zum nächsten geeigneten Bahnhof mit Abstellmöglichkeit fahren. Die Betriebszentrale ermittelt den geeigneten Bahnhof und gibt diesen den Beteiligten bekannt.
- Der Fdl stimmt der Weiterfahrt des Zuges mündlich zu.

  Hinweis. Die Weiterfahrt des Zuges erfolgt mit maximal 50 km/h, da es sich um eine Zugfahrt ohne wirksames Zugbeeinflussungssystem handelt. Wenn das führende Fahrzeug nicht über PZB verfügt, gelten die Regeln in Abschnitt 3 Absatz (5) sinngemäß.

4 Automatischer Levelwechsel von ETCS Level 1 LS nach ETCS Level NTC PZB/LZB hat nicht stattgefunden

ETCS-Level 1 nach ETCS-Level NTC

Wenn der Tf dem Fdl mitteilt, dass ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB nicht stattgefunden hat, gilt Folgendes:

a) Der Tf muss nach dem Anhalten mitteilen, wo die Spitze des Zuges hält.

b) Wenn das führende Fahrzeug über PZB/LZB verfügt, muss der Fdl den Tf, mit Befehl 28 beauftragen ETCS-Level NTC PZB/LZB zu wählen und Befehl 29 mit Auftrag 29.20 erteilen.

ETCS-Level NTC nicht verfügbar

c) Wenn das führende Fahrzeug nicht über PZB/LZB verfügt, muss der Fdl den Tf mit Befehl 28 beauftragen ETCS-Level 0 zu wählen und Befehl 29 mit Auftrag 29.20 erteilen. Der Fdl verständigt die Betriebszentrale. Der Zug darf maximal bis zum nächsten geeigneten Bahnhof mit Abstellmöglichkeit fahren. Die Betriebszentrale ermittelt den geeigneten Bahnhof und gibt diesen den Beteiligten bekannt. Die Weiterfahrt des Zuges erfolgt mit maximal 50 km/h.

5 Automatischer Levelwechsel von ETCS-Level 1 LS nach ETCS-Level 2 hat nicht stattgefunden

ETCS-Level 1 nach ETCS-Level 2

(1) Wenn am Ende eines mit ETCS-Level 1 LS ausgerüsteten Bereichs kein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 2 erfolgt, findet ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB nach Vorbeifahrt am Grenzsignal statt.

(2) Wenn der Tf dem Fdl mitteilt, dass kein automatischer Levelwechsel stattgefunden hat, gilt Folgendes:

a) Der Tf muss nach dem Anhalten am Hauptsignal nach dem Grenzsignal mitteilen, wo die Spitze des Zuges hält. Der Tf teilt dem Fdl mit, dass kein Levelwechsel erfolgte.

b) Wenn das führende Fahrzeug über PZB/LZB verfügt, muss der Fdl den Tf mit Befehl 28 beauftragen ETCS-Level NTC PZB/LZB zu wählen und Befehl 29 mit Auftrag 29.20 erteilen.

ETCS-Level NTC nicht verfügbar

c) Wenn das führende Fahrzeug nicht über PZB/LZB verfügt, muss der Fdl den Tf mit Befehl 28 beauftragen ETCS-Level 0 zu wählen und Befehl 29 mit Auftrag 29.20 erteilen. Der Fdl verständigt die Betriebszentrale. Der Zug darf maximal bis zum nächsten geeigneten Bahnhof mit Abstellmöglichkeit fahren. Die Betriebszentrale ermittelt den geeigneten Bahnhof und gibt diesen den Beteiligten bekannt. Die Weiterfahrt des Zuges erfolgt mit maximal 50 km/h.

6 Automatischer Levelwechsel von ETCS-Level 2 nach ETCS-Level Level 1 LS hat nicht stattgefunden

ETCS-Level 2 nach ETCS-Level 1

Wenn am Ende eines mit ETCS-Level 2 ausgerüsteten Bereichs kein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 1 LS erfolgt, erteilt der Fdl dem Tf Befehl 1 zur Vorbeifahrt am Grenzsignal.

Hinweis: Die Vorbeifahrt am Grenzsignal erfolgt in ETCS-Level 2 in der ETCS-Betriebsart SR. An einer folgenden Balise erfolgt der automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 1 LS.

7 Balisenlesefehler

Wenn der Tf dem Fdl mitteilt, dass der Zug nach einem Balisenlesefehler angehalten hat, gilt Folgendes:

1. Der Fdl erteilt dem Tf Befehl 95 mit Auftrag 95.95 mit dem Wortlaut „Override EOA bedienen“.
2. Der Tf muss dem Fdl das Bedienen von „Override EOA“ bestätigen.
3. Anschließend erteilt der Fdl dem Tf die mündliche Zustimmung zur Weiterfahrt.

8 ETCS-Zwangsbremsung

Meldung des Triebfahrzeugführers

Wenn ein Tf meldet, dass er nach einer ETCS-Zwangsbremsung seinen Zug angehalten hat, muss der Fdl gemeinsam mit ihm feststellen, wo die Zwangsbremsung eingetreten ist. Der Tf teilt dem Fdl die Ursache der Zwangsbremsung - soweit er dies feststellen kann - vor der Weiterfahrt mit.

Weiterfahrt nach Zwangsbremsung

(1) Der Tf darf nur weiterfahren, wenn der Fdl zugestimmt hat. Wenn die ETCS-Zwangsbremsung nicht zum Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR führte, darf der Tf mit mündlicher Zustimmung weiterfahren.

erneute Zwangsbremsung

(2) Wenn der Tf nach mündlicher Zustimmung des Fdl nicht weiterfahren kann, weil er durch eine Zwangsbremsung erneut angehalten wurde, gilt Folgendes:

1. Der Fdl erteilt dem Tf Befehl 95 mit Auftrag 95.95 mit dem Wortlaut „Override EOA bedienen“.
2. Danach muss der Tf dem Fdl die Bedienung Override EOA bestätigen.
3. Danach muss der Fdl dem Tf die mündliche Zustimmung zur Weiterfahrt erteilen.

Weiterfahrt nach Zwangsbremsung und Wechsel nach TR

(3) Wenn die ETCS-Zwangsbremsung zu einem Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR führte, muss der Fdl dem Tf für die Weiterfahrt Befehl 2 nach Ril 408.0531 erteilen.

*

❑

1 Zusätzliche oder abweichende Regeln und örtliche Zusätze

Zusätzliche oder abweichende Regeln

(1) Zusätzliche oder abweichende Regeln können

* - in örtlichen Zusätzen (diese können im Streckenbuch oder in örtlichen Unterlagen für Mitarbeiter des EVU enthalten sein),

* - im Auftragsbuch (EIU),

* - in einer Betra,

- in einer Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung oder
- in Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken

gegeben sein.

Wenn Regeln in örtlichen Zusätzen gegeben sein können, ist darauf hingewiesen.

Örtliche Zusätze

(2) In örtlichen Zusätzen sind enthalten:

a) Anlagen, Einrichtungen der Betriebsstellen und für Bahnhöfe und Anschlussstellen die maßgebende Neigung, wenn sie größer ist als 2,5 ‰ (1:400).

b) maßgebende Neigungen einschließlich der Neigungswechsel der Streckenabschnitte zwischen Zugmeldestellen,

c) durchgehende Hauptgleise einer zweigleisigen Bahn, deren Bezeichnung ergänzt ist,

d) Bahnhöfe, die in mehrere Fahrdienstleiterbezirke aufgeteilt sind,

e) Fdl, denen auf eingleisigen Strecken selbsttätige Blockstellen des automatischen Streckenblocks zugeteilt sind,

f) Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke bei besonderen örtlichen Verhältnissen.

2 Ausnahmen

Ausnahmen von den Regeln genehmigt ausschließlich die regelwerksverantwortliche Stelle des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU).

1 Kennzeichen der Züge, die nur an einzelnen Tagen verkehren

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.
nnS	=	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.

Mo	=	Zug verkehrt montags.
Di	=	Zug verkehrt dienstags.
Mi	=	Zug verkehrt mittwochs.
Do	=	Zug verkehrt donnerstags.
Fr	=	Zug verkehrt freitags.
Sa	=	Zug verkehrt samstags.
So	=	Zug verkehrt sonntags.
31.10. usw.	=	Zug verkehrt an dem angegebenen Tag.
* ⊗	=	Programmzug oder Zug, der auf besondere Anordnung verkehrt.

Bei Zügen, die über Mitternacht hinaus verkehren, sind die Verkehrstage in Bruchform angegeben, z. B.

Sa/So	=	Zug verkehrt in der Nacht von Samstag auf Sonntag.
S/S	=	Zug verkehrt in der Nacht von Sonn- und Feiertagen auf Sonn- und Feiertage.

Verkehren Züge an mehreren Verkehrstagen, sind diese z. B. wie folgt angegeben:

S + nS	=	Zug verkehrt an den unter S und nS genannten Tagen.
Di - Fr	=	Zug verkehrt dienstags bis freitags.

2 Kennzeichen der Züge, die an einzelnen Tagen nicht verkehren

Bei Zügen, die an einzelnen Tagen nicht verkehren, sind Abkürzungen dieser Tage eingerahmt hinter der Zugnummer angegeben, z. B.

(nS)	=	Zug verkehrt täglich, ausgenommen am Werktag nach den unter S genannten Tagen.
W (nS)	=	Zug verkehrt an Werktagen, ausgenommen am Werktag nach den unter S genannten Tagen.
S (So)	=	Zug verkehrt an Wochenfeiertagen.

❑

	Ril	Bezeichnung	gilt für				
			Fdl	Ww	Tf	Rb, Rangierer	Andere Mitarbeiter, die nach Ril 408.4851 Gleise sperren
*	408.0051	Aufbau und Zweck	ja	ja	ja	ja	ja
*	408.0054	Abkürzungen	ja	ja	ja	ja	ja
*	408.0055	Begriffe	ja	ja	ja	ja	ja
*	408.0056	Kommunikation	ja	ja	ja	ja	ja
*	408.4801	Zusätzliche oder abweichende Regeln	ja	ja	ja	ja	ja
*	408.4801A01	Verkehrstage	ja	ja	ja	ja	ja
*	408.4801A02	Gültigkeit der Richtlinien für Mitarbeiter	ja	ja	ja	ja	ja
	408.4802	Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich	ja	ja	ja	ja	ja
	408.4811	Allgemeines	ja	ja	ja	ja	
	408.4812	Besonderheiten	ja	ja	ja	ja	
	408.4813	Vorbereiten	ja	ja	ja	ja	
	408.4814	Durchführen - Regelfall	ja	ja	ja	ja	
	408.4815	Durchführen - Weichen, Gleissperren, Signale	ja	ja	ja	ja	
	408.4816	Durchführen - Übergänge sichern	ja	ja	ja	ja	
	408.4817	Durchführen - Ladestellen oder Umschlaggleise bedienen	ja	ja	ja	ja	
	408.4818	Durchführen - Abstoßen oder Ablaufen	ja	ja	ja	ja	
	408.4821	Fahrzeuge aufhalten			ja	ja	
	408.4831	Fahrzeuge abstellen und festlegen			ja	ja	
	408.4841	Auf Hauptgleisen rangieren	ja	ja	ja	ja	
	408.4851	Gleise sperren, Oberleitung ausgeschaltet oder gestört	ja				ja

❑

1 Tätigkeiten selbstständig verrichten

Tätigkeiten beim Rangieren darf selbstständig nur verrichten, wer für die Tätigkeit geprüft und mit ihrer Ausführung beauftragt ist. Auszubildende Mitarbeiter dürfen Tätigkeiten beim Rangieren nur unter Aufsicht und Verantwortung des mit der Ausführung beauftragten Mitarbeiters verrichten.

Tätigkeiten beim Rangieren verrichten

- Ww,
- Tf,
- Fdl, soweit auf Hauptgleisen rangiert wird.

2 Tätigkeiten übertragen oder von anderen ständig verrichten

Aufgrund von Regeln der Ril 408.4801 - 4851 dürfen Tätigkeiten des Ww oder Tf

- anderen Mitarbeitern übertragen werden oder
- ständig verrichtet werden vom Rb oder Rangierer.

3 Tätigkeiten abgrenzen

Wenn mehrere Mitarbeiter auf Betriebsstellen Tätigkeiten beim Rangieren gemeinsam verrichten, ist ihre Verantwortung in örtlichen Zusätzen abgegrenzt.

4 Vorrang von Sicherheit und Pünktlichkeit

Die Mitarbeiter haben in erster Linie für Sicherheit, dann für Pünktlichkeit des Bahnbetriebs zu sorgen. Dies geht allen anderen Tätigkeiten vor, die ihnen übertragen sind. Die Mitarbeiter müssen, soweit erforderlich, eine richtig zeigende Uhr tragen.

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

5 Melden bei Arbeitsaufnahme und Arbeitsschluss

Für Mitarbeiter auf Betriebsstellen ist in örtlichen Zusätzen bestimmt, ob und wo sie sich bei Aufnahme und zum Schluss der Arbeit melden müssen.

6 Arbeitsübergabe, Arbeitsübernahme

Allgemein

* (1) Mitarbeiter auf Betriebsstellen müssen Arbeitsübergabe und Arbeitsübernahme mit Unterschrift, ihrem Namen in Druckbuchstaben und genauer Zeitangabe in der in örtlichen Zusätzen bestimmten Unterlage bescheinigen. Sie müssen alle der Betriebsabwicklung dienenden Unterlagen übergeben.

Bei Arbeitsübergabe muss der übergebende Mitarbeiter den übernehmenden Mitarbeiter auf Besonderheiten hinweisen. Der übernehmende Mitarbeiter muss die Unterlagen und das Auftragsbuch sofort nach Arbeitsaufnahme einsehen.

Arbeitsplatz verlassen

(2) Mitarbeiter auf Betriebsstellen dürfen bei durchgehender Arbeitszeit ihren Arbeitsplatz nur verlassen, wenn die Arbeitsübernahme vom übernehmenden Mitarbeiter bescheinigt worden ist. In örtlichen Zusätzen können abweichende Regeln gegeben sein.

7 Unterbrochene Arbeitszeit

Bei unterbrochener Arbeitszeit muss der Beginn und das Ende der Unterbrechung den in örtlichen Zusätzen genannten Stellen mitgeteilt werden.

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

8 Verlassen des Stellwerks

Ein Mitarbeiter, der einem Fdl zugeteilt ist, darf während der Arbeitszeit den Stellwerksraum nur verlassen, wenn der Fdl zugestimmt hat.

9 Uhrzeitvergleich

Für Mitarbeiter auf Betriebsstellen ist in örtlichen Zusätzen geregelt, wann und wie sie die Uhrzeit vergleichen müssen.

10 Umstellen der Uhren bei Beginn und Ende der MESZ

Beim Umstellen der Uhren auf Betriebsstellen zu Beginn und Ende der mitteleuropäischen Sommerzeit (MESZ) gelten folgende Regeln:

Persönliche Uhren

(1) Die Mitarbeiter müssen am Tag der Umstellung und am folgenden Tag eine richtig zeigende Uhr tragen.

Beginn der MESZ

(2) Beim Beginn der MESZ gelten folgende Regeln:

a) Am Tag des Beginns der MESZ müssen die Mitarbeiter die persönliche Uhr bis 1.45 Uhr um eine Stunde (auf 2.45 Uhr) vorgestellt und bezüglich des minutengenauen Ganges mit einer Bahnuhr verglichen haben.

b) Mit Zeigersprung der Bahnuhren von 1.59 Uhr auf null Minuten gilt die MESZ 3.00 Uhr und ab diesem Zeitpunkt vorerst nur noch die Zeitanzeige der persönlichen Uhr.

Ende der MESZ

(3) Beim Ende der MESZ gelten folgende Regeln:

a) Die Stunde von 2.00 Uhr bis 3.00 Uhr erscheint bei Beendigung der MESZ doppelt, wobei die erste Stunde (MESZ) als 2A, die zweite Stunde - mitteleuropäische Zeit (MEZ) - als 2B bezeichnet wird. Diese Bezeichnung ist bei Aufträgen und Meldungen, die eine Stundenangabe enthalten, sowie bei den entsprechenden Einträgen in die Unterlagen der Stundenbezeichnung hinzuzufügen, z.B. 2A Uhr .... Minuten bzw. 2B Uhr .... Minuten.

b) Am Tag der Beendigung der MESZ müssen die Mitarbeiter die persönliche Uhr bis 1.45 Uhr um eine Stunde (auf 0.45 Uhr) zurückgestellt und bezüglich des minutengenauen Ganges mit einer Bahnuhr verglichen haben.

c) Mit Zeigersprung der Bahnuhren von 2A.59 Uhr auf null Minuten gilt die MEZ 2B.00 Uhr und ab diesem Zeitpunkt vorerst nur noch die Zeitanzeige der persönlichen Uhr.

Unterbrochene Arbeitszeit

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

Geräte mit Zeitausdruck

(5) Während der Umstellung der Bahnuhren weisen selbsttätig schreibende oder druckende Geräte mit Zeitausdruck eine falsche Uhrzeit aus. Es sind Maßnahmen zu treffen, wie sie bei Störung dieser Geräte vorgeschrieben sind. Nach Abschluss des Umstellvorgangs der Bahnuhren ist ein Probedruck durchzuführen. Wenn dabei Übereinstimmung mit der richtigen Uhrzeit festgestellt wird, gelten die Geräte wieder als ordnungsgemäß wirkend.

Unregelmäßigkeiten

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

❑

1 Tf, Rb

Aufgaben übertragen

In der Regel rangiert der Tf. In örtlichen Zusätzen oder in einer Betra dürfen Aufgaben des Tf einem Rb übertragen sein. Der Tf darf Aufgaben einem Rb übertragen.

2 Besetzen der Triebfahrzeuge

Arbeitende Triebfahrzeuge besetzen

Arbeitende Triebfahrzeuge müssen beim Rangieren mit einem Tf besetzt sein. Muss der Tf Fahrweg und Signale beobachten, muss er sich bei Triebfahrzeugen mit zwei Führerräumen im vorderen Führerraum aufhalten. Sind arbeitende Triebfahrzeuge gesteuert, dürfen sie unbesetzt sein.

3 Verständigen

(1) Es gilt Folgendes:

Allgemeines

a) Mündliche Aufträge und Meldungen müssen vom Empfänger wiederholt werden. Die Wiederholung muss alle wesentlichen Angaben enthalten.

b) Bei fernmündlicher Verständigung, muss jedes Wiederholen mit den Worten „Ich wiederhole“ eingeleitet werden.

c) Die Richtigkeit der Wiederholung ist vom Mitarbeiter, der den Auftrag oder die Meldung gegeben hat, mit dem Wort „Richtig“ zu bestätigen.

Einseitig gerichtete Sprecheinrichtungen

(2) Aufträge oder Meldungen über einseitig gerichtete Sprecheinrichtungen müssen zweimal gegeben werden. Die zweite Durchsage ist mit den Worten „Ich wiederhole“ einzuleiten.

Fragen

(3) Bei Fragen müssen in der Antwort alle wesentlichen Angaben der Frage enthalten sein.

Rangierfunk

(4) Die Regeln für die Verständigung über Rangierfunk sind in der Richtlinie 481 gegeben.

Aufträge

(5) Aufträge, Fahrzeugbewegungen auszuführen, darf der Rb nur erteilen, wenn er nach Ril 408.4814 Abschnitt 4 Absatz (1) den Fahrweg beobachtet. Aufträge zum Halten muss der Tf stets ausführen, auch wenn sie nicht vom Rb gegeben werden.

Während der Fahrt

(6) Wenn der Rb den Fahrauftrag nicht über Rangierfunk erteilt, muss er mit dem Tf eine Rangierseite vereinbaren, sofern sie nicht in örtlichen Zusätzen bestimmt ist.

Wird die Sichtverbindung zwischen Tf und Rb unterbrochen, muss der Tf die Geschwindigkeit ermäßigen, wird die Sichtverbindung nicht alsbald wieder hergestellt, muss der Tf anhalten.

Wird dem Tf die Aufnahme der Rangiersignale erschwert, muss der Rb einen oder mehrere Rangierer zur Weitergabe der Signale bestimmen.

4 Rangieren in Ortsstellbereichen

Besonderheiten

(1) Besonderheiten (z. B. gestörte Bahnübergangssicherung, niedrigere Geschwindigkeit als 25 km/h) sind dem Tf von der in Absatz (3) a) genannten Stelle bekanntzugeben.

Besonderheiten bekannt geben

(2) Besonderheiten dürfen von der Bekanntgabe ausgenommen werden, wenn:

- Gleise mit abgeschalteter oder gestörter Oberleitung mit Fahrleitungssignalen oder
- Besonderheiten in Gleisen, z.B. durch Wärterhaltscheiben

gekennzeichnet sind.

Zuständige Stelle

(3) Es gilt Folgendes:

a) Bevor der Tf in einen Ortsstellbereich hineinfährt, muss er sich bei der zuständigen Stelle melden oder Unterlagen einsehen. Die zuständige Stelle bzw. die Unterlagen werden in örtlichen Zusätzen genannt.

b) Bei Arbeitsaufnahme oder nach einer Arbeitsunterbrechung in einem Ortsstellbereich muss sich der Tf bei der zuständigen Stelle melden oder Unterlagen einsehen (örtliche Zusätze). Die zuständige Stelle bzw. die Unterlagen werden in örtlichen Zusätzen genannt.

Unregelmäßigkeiten

(4) Der Tf muss Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen und Fahrzeugen an die in örtlichen Zusätzen genannte zuständige Stelle melden.

Zusätzliche Regeln

(5) In örtlichen Zusätzen können zusätzliche Regeln gegeben sein, z.B. Beschreibung des Ortsstellbereiches, dessen Grenzen und weitere örtliche Regeln.

5 Verhalten bei Gefahr oder Unregelmäßigkeiten

Gefahr

(1) Wenn eine Gefahr droht, muss in eigener Verantwortung umsichtig und entschlossen alles getan werden, um die Gefahr abzuwenden oder zu mindern.

Bei Gefahr müssen Fahrzeuge angehalten werden, soweit nicht die Gefahr durch das Anhalten vergrößert wird. Eine Gefahr muss auch für Nachbargleise angenommen werden, wenn nicht einwandfrei festgestellt wird, dass die Nachbargleise befahren werden können.

(2) Bei Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen und Fahrzeugen sind folgende Regeln zu beachten:

Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen

a) Wird ein Mangel am Oberbau gemeldet oder festgestellt, müssen Maßnahmen bei Gefahr getroffen werden.

- Der Tf muss den Mangel dem Ww mitteilen.
- Der Ww muss für das Sperren des Gleises sorgen.

Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen

b) Wenn an Fahrzeugen oder Ladungen Unregelmäßigkeiten (z. B. Brandgeruch, Ölqualm, Flammen, rot glühende Radsatzlager, Pfeiftöne, blockierter Radsatz, Funken am Radsatz, kreischendes Geräusch, rot glühende Bremsklötze oder Radreifen, brennende Bremsbeläge, unruhiger Lauf des Fahrzeugs, klapperndes klirrendes Geräusch, regelmäßiges starkes Klopfen oder Schlagen, lose Wagendecken, verschobene Ladung, nach außen aufschlagende Türen, Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer) festgestellt oder solche Unregelmäßigkeiten gemeldet werden, müssen Maßnahmen bei Gefahr getroffen werden.

Nach dem Anhalten muss der Tf die Unregelmäßigkeit dem Ww mitteilen.

Der Tf muss – auch wenn er eine Unregelmäßigkeit selbst festgestellt hat – die Fahrzeuge nach der Unregelmäßigkeit absuchen und dem Ww die zu treffenden Maßnahmen mitteilen.

Sonstiges

c) Hält eine Rangierfahrt unvorhergesehen, außer wegen Haltstellung eines Signals, muss der Tf die Ursache umgehend ermitteln.

d) Wenn an einem Halt zeigenden Signal unzulässig vorbeigefahren worden ist, muss sofort angehalten und nach dem Anhalten sofort der Ww verständigt werden. Dies gilt auch bei einer PZB-Zwangsbremsung an einem Signal, das Signal Sh 1, Ra 12 (DV 301) oder Kennlicht zeigt.

6 Nachweis

(1) Vorgänge, Aufträge oder Meldungen sind schriftlich nachzuweisen, wenn dies in den Regeln der Richtlinien 408.4801 – 4851 oder in örtlichen Zusätzen angeordnet ist. In örtlichen Zusätzen ist vorgeschrieben, in welchen Unterlagen der schriftliche Nachweis zu führen ist.

* (2) Es dürfen Abkürzungen nach Ril 408.0054 verwendet werden. Abkürzungen dürfen zusammengesetzt werden.

7 Örtliche Besonderheiten

Örtliche Besonderheiten sind in örtlichen Zusätzen bekannt gegeben.

❑

1 Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt

Übergang am Signal

(1) Eine Rangierfahrt, die in eine Zugfahrt übergehen soll, muss am nächsten Hauptsignal – bei einem Gruppensignal am zugehörigen Sperrsignal – nicht angehalten werden, wenn die Voraussetzungen für die Abfahrt des Zuges erfüllt sind. Bei Gruppensignalen ohne Lichtsperrsignal oder hohes Formsperrsignal ist dies nicht zugelassen.

Die Zugfahrt beginnt mit Vorbeifahrt der Spitze der Rangierfahrt an den genannten Signalen.

Baugleis

(2) Der Übergang einer Rangierfahrt, die ein Baugleis verlässt, ohne Halt in eine Zugfahrt ist nicht zugelassen. In einer Betra können zusätzliche Regeln gegeben sein.

Anschlussstelle

(3) Für den Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt, die eine Anschlussstelle verlässt, sind zusätzliche Regeln in örtlichen Zusätzen gegeben.

2 Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen

(1) Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen sind für Ww in örtlichen Zusätzen genannt, und zwar auf Strecken, die zugelassen sind für Züge, deren Zuggattungsbezeichnung ergänzt ist durch

- „-L“ für Fahrzeuge mit der Anschrift „LNT“,
- * * „-D“ für Fahrzeuge mit Gattungsbuchstaben DA, DAB oder DB, Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs (Lichtraumprofil DE 2),
- „-W“ für Fahrzeuge mit wirkender Wirbelstrombremse,
- * * „E“ für Fahrzeuge der Baureihen 85 4010 und 85 4110, Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs (Lichtraumprofil DE 3).

(2) In örtlichen Zusätzen sind Bahnhofsgleise genannt, die von Schneeräumfahrten – außer Schneepflügen, die mit dem Triebfahrzeug fest verbunden sind – nicht befahren werden dürfen.

❑

1 Verständigen

(1) Es gilt Folgendes:

a) Verständigung durch Tf:

1. Bevor Fahrzeuge bewegt werden, muss der Tf den Ww über Ziel, Zweck und Besonderheiten (z. B. Lü-Sendung, außergewöhnliche Länge, * Kleinwagenfahrt, Mehrkrafttriebfahrzeug, Fahrzeuge mit wirkender Wirbelstrombremse, Fahrzeuge der BR 85 4010 und 85 4110, Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs (Lichtraumprofil DE 2) oder Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs (Lichtraumprofil DE 3)) der Fahrzeugbewegung verständigen. **Tf**

   Wenn dem Tf Ziel oder Zweck der Fahrzeugbewegung nicht bekannt ist, muss er diese mit dem Ww vereinbaren.

   * * * Wenn der Tf mit einem Mehrkrafttriebfahrzeug rangiert und einen Wechsel der Traktionsart während oder am Ende der Rangierbewegung durchführen muss, muss er den Ww verständigen.

2. Der Tf muss den Ww nicht über Ziel und Zweck verständigen, **Verzicht**

   - wenn es sich um regelmäßig wiederkehrende Fahrten mit dem Triebfahrzeug eines Zuges (z. B. Vorziehen von Fahrzeugen zum Kuppeln von Zugteilen, Abstellen von Fahrzeugen, Fahrten von und zum Zug) handelt,
   - wenn ein Triebfahrzeug zum Kuppeln oder Entkuppeln von Fahrzeugen aufdrücken muss oder nach dem Entkuppeln geringfügig vorziehen soll, damit die Fahrzeuge getrennt stehen,
   - wo für das Beidrücken Förderanlagen oder von einem Ablaufrechner gesteuerte Lokomotiven verwendet werden,
   - wo in Einfahrstumpfgleisen einzeln oder zu zweien fahrende Triebfahrzeuge (auch Einheiten, die aus Triebwagen, Triebköpfen, Steuerwagen oder Mittelwagen gebildet sind) eines angekommenen Zuges dem ausfahrenden Zug oder den als Rangierfahrt wegfahrenden Fahrzeugen ohne Zustimmung des Ww nachfahren dürfen,
   - wo einzelne Wagen oder Wagengruppen beim Beladen oder Entladen ohne Zustimmung des Ww verschoben werden dürfen,
   - wenn im Baugleis rangiert werden soll.

b) Bevor der Tf Fahrzeuge in ein Gleis - außer in ein Baugleis - einsetzt, muss er den Ww verständigen.

c) Bevor der Tf im Baugleis rangiert oder Fahrzeuge in ein Baugleis einsetzt, muss er die in der Betra genannte Person verständigen. In der Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

d) Bevor Fahrzeuge bewegt werden, muss der Tf verständigen:

1. beteiligte Rangierer über Ziel und Zweck der Fahrzeugbewegung und über Besonderheiten, die beim Durchführen der Fahrzeugbewegung zu beachten sind,

2. andere Tf, die Fahrzeugbewegungen durchführen, wenn eine gegenseitige Gefährdung eintreten kann.

e) Vor dem Bewegen von Fahrzeugen oder vor dem Heranfahren an Fahrzeuge muss der Tf Personen, die sich an oder in diesen Fahrzeugen befinden, verständigen. Es können zusätzliche Regeln gegeben sein.

Rb

(2) Verständigung durch Rb:

a) Der Rb muss die Verständigung nach Absatz (1) durchführen, wenn ihm diese Aufgaben übertragen worden sind.

b) Wenn der Rb den Ww nach Absatz (1) a) verständigt, muss er den Tf über Ziel und Zweck der Fahrzeugbewegung und über Besonderheiten, die bei der Fahrzeugbewegung zu beachten sind, verständigen.

Ww

(3) Verständigung durch Ww:

a) Der Ww muss dem Tf Besonderheiten (z. B. gestörte Bahnübergangssicherung, erloschenes Signal, abgeschaltete oder gestörte Oberleitung, besonderer Fahrweg, vorübergehend niedrigere Geschwindigkeit als 25 km/h) mitteilen, die beim Durchführen der Bewegung zu beachten sind. Er muss die Besonderheiten dem Rb mitteilen, wenn er ihn über Ziel und Zweck verständigt hat.

Wenn eine Rangierfahrt in ein gesperrtes Gleis eingelassen werden soll, in dem der Tf Beschäftigte warnen muss, muss der Ww dies dem Tf mitteilen; hierbei muss er die Lage der Arbeitsstelle angeben.

b) Bei regelmäßig wiederkehrenden Fahrten mit dem Triebfahrzeug eines Zuges (z. B. Vorziehen von Fahrzeugen zum Kuppeln von Zugteilen, Abstellen von Fahrzeugen, Fahrten von und zum Zug) muss der Ww den Tf verständigen, wenn sich der Zweck der Fahrt geändert hat oder vom Ziel abgewichen werden soll.

c) Der Ww muss verständigen

1. den benachbarten Ww, wenn eine Rangierfahrt über den eigenen Rangierbezirk hinaus durchgeführt werden soll,

2. den Schrankenwärter, wenn ein Bahnübergang befahren werden soll.

d) Beim Rangieren im Baugleis muss der Ww keine Besonderheiten nach a) mitteilen und nicht nach b) oder c) verständigen. In der Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

2 Fahrbereitschaft feststellen

Allgemein

(1) Bevor Fahrzeuge bewegt werden, muss der Tf Folgendes feststellen:

a) Gemeinsam zu bewegende Fahrzeuge müssen untereinander gekuppelt sein, ausgenommen beim Beidrücken oder an Trennstellen abzustoßender oder ablaufender Fahrzeuge.

b) Die Bremsen müssen gelöst sein.

c) Die zu bewegenden Fahrzeuge dürfen nicht durch Hemmschuhe oder Radvorleger festgelegt sein.

d) Mitfahrende müssen verständigt sein.

e) Außentüren von Reisezugwagen müssen geschlossen sein.

f) Soweit erforderlich muss die Bremsprobe ausgeführt oder die besetzten Handbremsen auf ihre Wirksamkeit geprüft sein.

g) Beim Abstoßen oder Ablaufen müssen die erforderlichen Hemmschuhe zum Anhalten der Wagen gebrauchsfähig an den vorgesehenen Stellen bereitliegen.

Zusatzanlagen

(2) Zusatzanlagen sind Privatgleisanschlüsse, Ladestraßen, Laderampen, Lagerplätze, Anlagen des Kombinierten Verkehrs, Güterhallen, Lademittelstützpunkte, Gleise und Ladestellen für die Post, Übergabegleise für private Eisenbahnen, Gleise für Zoll- und Grenzbehandlung, Anschlüsse der DB AG mit Ladetätigkeit, Gleiswaagen, Lademaße, Entseuchungsanlagen, Ladeanlagen „Auto im Reisezug“, Gleise für Ladetätigkeit von Dienstleistern, Schadwagen- und Werkstattgleise, Wasch- und Reinigungsanlagen sowie besondere Gleise, die der Betriebspflege von Reisezugwagen dienen.

Bevor auf Zusatzanlagen Fahrzeuge bewegt werden, muss der Tf außerdem Folgendes feststellen:

a) Ladearbeiten müssen eingestellt und Personen, die sich zum Be- und Entladen im Wagen befinden, ausgestiegen sein.

b) Lose Fahrzeugteile müssen ordnungsgemäß festgelegt und bewegliche Fahrzeugeinrichtungen richtig gestellt und verriegelt und Wagendecken befestigt sein.

c) Der lichte Raum muss frei sein; hierzu gehört auch das Entfernen von an Fahrzeugen angeschlossenen Ver- oder Entsorgungseinrichtungen.

Rb

(3) Die Feststellungen nach den Absätzen (1) oder (2) muss der Rb treffen, wenn ihm diese Aufgaben übertragen worden sind.

3 Zustimmen

(1) Es gilt Folgendes:

Allgemein

a) Bevor Fahrzeuge bewegt werden, ist in der Regel die Zustimmung des Ww erforderlich.

b) Der Ww darf die Zustimmung erst geben, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Die Beteiligten nach Abschnitt 1 Absatz (3) müssen verständigt sein.
2. Zugfahrten oder andere Fahrzeugbewegungen dürfen nicht gefährdet werden.
3. Der Fahrweg muss eingestellt sein.
4. Vor dem Rangieren an der Spitze eines Zuges muss der Ww die Erlaubnis des Fdl einholen. Beim Rangieren an der Spitze eines anzeigegeführten Zuges darf der Fdl die Erlaubnis nur erteilen, wenn er alle für den Zug von der LZB oder von ETCS dunkel geschalteten Hauptsignale in Haltstellung gebracht hat und, wenn es der Tf bei LZB gefordert hat, der Zug Befehl 30 erhalten hat.
5. Der Ww muss vor dem Rangieren auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder, wo kein Signal Ra 10 vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus, den Fdl verständigt haben und dieser muss ihm bestätigt haben, dass er das Rangieren durch Befehl 31 erlaubt hat.

   Die Nummer der Einfahrweiche in Einfahrgleisen ohne Signal Ra 10 ist in örtlichen Zusätzen genannt.

Wenn eine Rangierfahrt über den Rangierbezirk eines Ww hinaus durchgeführt werden soll, müssen die beteiligten Ww zugestimmt haben. Stimmen nicht alle beteiligten Ww zu, darf die Fahrt nur bis zu einem neu vereinbarten Ziel stattfinden.

Wenn bei Gleisbildstellwerken mit Weichenlaufkette keine Rangierstraße vorhanden ist, muss der Ww die Weichenlaufkette abschalten oder sperren. Wenn dies nicht möglich ist, muss er die für das Einstellen des Fahrwegs benötigten Weichen gegen Umstellen einzeln sperren.

Wenn bei Gleisbildstellwerken keine Rangierstraße vorhanden ist, muss der Ww bei der Bauform GS II eine Zughilfsstraße, bei den Bauformen GS II Sp 64b oder GS III Sp 68 eine Zugstraße mit Signalbedienungsausschaltung benutzen. Wenn dies nicht möglich ist, muss er die Weichenlaufkette abschalten oder sperren oder die benötigten Weichen, Gleissperren und Kreuzungen bedienungsmäßig ausschalten oder gegen Umstellen sperren.

c) Der Ww darf Fahrzeugbewegungen, die nach örtlichen Zusätzen nach Ril 408.4841 Abschnitt 6 Absatz (1) während einer Zugfahrt verboten sind, nur zustimmen, wenn der Fdl bestätigt hat, dass die Zugfahrt nicht zugelassen ist und für die in örtlichen Zusätzen genannten Signale, mit denen die Zugfahrt zugelassen wird, Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sind. Bei Relaisstellwerken muss der Fdl an der Taste für das Einschalten des Selbststellbetriebs eine Hilfssperre anbringen.

d) Der Ww kann zustimmen

1. durch Signal Sh 1 oder Ra 12 (DV 301) - in örtlichen Zusätzen können zusätzliche Regeln gegeben sein -,
2. mündlich oder
3. durch Hochhalten eines Arms oder einer weißleuchtenden Handleuchte, wenn er nicht durch ein Signal oder mündlich zustimmen kann.

Verzicht

(2) Eine Zustimmung des Ww ist in folgenden Fällen nicht erforderlich:

a) Der Tf soll mit einer regelmäßig wiederkehrenden Rangierfahrt zum Kuppeln von Zugteilen vorziehen.

b) In Einfahrstumpfgleisen sollen einzeln oder zu zweien fahrende Triebfahrzeuge (auch Einheiten, die aus Triebwagen, Triebköpfen, Steuerwagen oder Mittelwagen gebildet sind) eines angekommenen Zuges dem ausfahrenden Zug oder den als Rangierfahrt wegfahrenden Fahrzeugen nachfahren. Die hierfür zugelassenen Gleise sind in örtlichen Zusätzen genannt.

c) Ein Triebfahrzeug soll zum Kuppeln oder Entkuppeln von Fahrzeugen aufdrücken oder nach dem Entkuppeln geringfügig vorziehen, damit die Fahrzeuge getrennt stehen.

d) Für das Beidrücken werden Förderanlagen oder von einem Ablaufrechner gesteuerte Lokomotiven verwendet.

e) Einzelne Wagen oder Wagengruppen sollen beim Beladen oder Entladen verschoben werden; die hierfür zugelassenen Gleisabschnitte sind in örtlichen Zusätzen angegeben.

f) Im Baugleis soll rangiert werden.

Sonderfälle

(3) Es gelten folgende Sonderfälle:

a) Beim Wechsel der Fahrtrichtung ist für die Weiterfahrt stets eine neue Zustimmung erforderlich.

b) Beim Ablaufen ist nur eine Zustimmung vor Beginn des Ablaufens erforderlich.

c) Fahrzeuge dürfen in ein Gleis - außer in ein Baugleis - eingesetzt werden, wenn der Ww zugestimmt hat.

d) Beim Rangieren im Baugleis oder beim Einsetzen von Fahrzeugen in ein Baugleis stimmt die in der Betra genannte Person mündlich zu. In der Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

* e) Beim Rangieren mit Mehrkrafttriebfahrzeugen muss der Ww dem Wechsel der Traktionsart gesondert zustimmen. Der Ww darf dem Wechsel der Traktionsart zustimmen, wenn infrastrukturseitig keine Hindernisse (z.B. abgeschaltete oder gestörte Oberleitung, Bereiche ohne Oberleitung, die nicht durch Signal El 6 gekennzeichnet sind) entgegenstehen. Wenn der Tf den Wechsel der Traktionsart mehrfach durchführen will, muss jeweils vor dem Wechsel Traktionsart eine neue Verständigung erfolgen.

(4) Der Ww darf dem Rangieren in einem Gleis, das zur Sicherung von Personen gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesperrt ist, nicht zustimmen. **Verbot**

4 Wechsel in ETCS-Betriebsart SH

Der Tf darf auf Strecken mit ETCS in ETCS-Betriebsart IS oder NP wechseln, wenn der Wechsel in ETCS-Betriebsart SH nicht möglich ist.

❑

1 Bestätigen durch den Rb

Betätigen

Wenn der Rb Aufgaben des Tf wahrnimmt, muss er die Ausführung der Aufgaben dem Tf bestätigen.

Erteilt der Rb Fahrauftrag, braucht er die Ausführung der in Abschnitt 2 Nr. 1 bis 3 genannten Aufgaben nicht zu bestätigen.

2 Fahrauftrag

Bedingungen

Der Rb darf Fahrauftrag erteilen, wenn:

1. die Beteiligten verständigt worden sind,
2. die Fahrbereitschaft festgestellt worden ist und
3. die Zustimmung des Ww gegeben ist.

Der Fahrauftrag darf durch Rangiersignal oder mündlich erteilt werden. Beim Wechsel der Fahrtrichtung muss stets ein neuer Fahrauftrag erteilt werden.

3 Geschwindigkeiten

(1) Es gilt Folgendes:

a) **Stellen**

Beim Rangieren muss der Tf die Geschwindigkeit so regeln, dass er

- vor Halt gebietenden Signalen,
- vor Fahrzeugen,
- vor Gefahrstellen, die einen Halt erfordern (örtliche Zusätze oder Betra) oder
- an der beabsichtigten Stelle

anhalten kann.

b) **Geschwindigkeiten**

Die Geschwindigkeit, mit der höchstens gefahren werden darf, beträgt 25 km/h, beim Rangieren im Baugleis 20 km/h. In örtlichen Zusätzen oder in einer Betra kann eine niedrigere Geschwindigkeit vorgeschrieben sein.

(2) **Gleisbogen**

In örtlichen Zusätzen sind Regeln für das Befahren von Gleisbogen mit einem Radius von weniger als 150 m gegeben.

4 Fahrweg beobachten

(1) **Tf**

Bei jeder Fahrzeugbewegung muss der Tf den Fahrweg und seine Signale beobachten und darauf achten, dass

1. der Fahrweg frei ist,
2. Weichen - soweit ein bestimmter Fahrweg vereinbart wurde und Weichensignale vorhanden sind -, Gleissperren, Drehscheiben, Schiebebühnen, Gleisbremsen und sonstige Einrichtungen richtig gestellt sind,
3. die einmündenden Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen frei sind,
4. sich dem Fahrweg kein Fahrzeug in gefährdender Weise nähert,

5. kein Fahrzeug unbeabsichtigt über ein Grenzzeichen oder Isolierzeichen am anderen Ende des Gleises gelangt,
6. Bahnübergänge gesichert sind,
7. ein Triebfahrzeug mit gehobenem Stromabnehmer nur in einen Fahrweg mit Oberleitung eingelassen wird und diese weder abgeschaltet noch gestört ist.

(2) In Ablaufanlagen mit technischen Einrichtungen zur Überwachung des Beidrückens können zu Absatz (1) Nr. 5 in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.

Beschäftigte warnen

(3) Wenn in einem Baugleis rangiert wird oder der Ww dem Tf mitgeteilt hat, dass in einem gesperrten Bahnhofsgleis Beschäftigte gewarnt werden müssen, gilt Folgendes:

1. Die Spitze der Rangierfahrt muss mit mindestens einem weißen Licht gekennzeichnet sein.
2. Die Rangierfahrt muss luftgebremst durchführt werden.
3. Die Rangierfahrt muss von der Spitze aus gesteuert sein oder die Spitze der Rangierfahrt muss mit einem Rb besetzt sein. Auf das Besetzen des Fahrzeugs an der Spitze darf verzichtet werden, wenn
   - nur ein Fahrzeug geschoben wird und
   - der Tf den Fahrweg beobachten kann und
   - eine Person unmittelbar vor Ingangsetzen der Fahrt das Freisein des Fahrwegs von Beschäftigten direkt vor dem ersten Fahrzeug feststellt.
4. Wenn sich der Tf an der Spitze der Rangierfahrt, aber nicht im Führerraum befindet, muss er mit einem Signalhorn ausgerüstet sein. Wenn ein Rb die Spitze der Rangierfahrt besetzt, muss dieser in Funkkontakt mit dem Tf stehen, einen Luftbremskopf verwenden und mit einem Signalhorn ausgerüstet sein.
5. Der Tf darf mit höchstens 20 km/h fahren.
6. Der Mitarbeiter an der Spitze der Rangierfahrt muss Personen an und im Gleis mit Signal Zp 1 warnen.
7. Die Rangierfahrt muss vor im Gleis befindlichen Personen anhalten, wenn diese das Gleis nicht verlassen.

In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

(4) Es gilt Folgendes:

Rb

a) Aufgaben nach Absatz (1) darf der Rb nur wahrnehmen, wenn
   - sie ihm übertragen worden sind und
   - der Tf die Aufgaben selbst nicht wahrnimmt.

b) Beim Rangieren im Baugleis muss der Rb Signal Zp 1 nach Ril 301.0901 geben.

c) Wenn der Rb nicht gleichzeitig den Fahrweg mit seinen Signalen beobachten und Verbindung zum Tf halten kann, darf er eine dieser Aufgaben einem Rangierer übertragen.

Lü-Sendungen

(5) Beim Rangieren mit Lü-Sendungen muss der Tf oder Rb feste Gegenstände am Gleis, Fahrzeuge in Nachbargleisen und die Sendungen selbst beobachten. Ein in der Beförderungsanordnung ausgesprochenes Verbot des Fahrtrichtungswechsels gilt nicht.

5 Freien Fahrweg ansagen

(1) Es gilt Folgendes:

Bedingungen

a) Mit Rangierfahrten, bei denen

- sich der Tf an der Spitze in einem Führerraum befindet,
- alle Fahrzeuge an die Hauptluftleitung angeschlossen sind und alle brauchbaren Bremsen eingeschaltet sind und
- festgestellt wurde, dass alle eingeschalteten Druckluftbremsen ordnungsgemäß wirken oder

b) mit allein oder zu zweien fahrenden Triebfahrzeugen (außer Kleinwagen)

darf bis zu 40 km/h gefahren werden, wenn der Ww den freien Fahrweg angesagt hat.

Bei der Beobachtung des Fahrwegs darf damit gerechnet werden, dass die Bedingungen nach Abschnitt 4 Absatz (1) Nr. 1 und 2 erfüllt sind.

Bedingungen

(2) Der Ww darf den freien Fahrweg ansagen, wenn

1. dies in örtlichen Zusätzen zugelassen ist,
2. er den Fahrweg bis zu dem Signal eingestellt hat, das Ziel oder Zwischenziel der Rangierfahrt ist und
3. er festgestellt hat, dass der Fahrweg frei von Fahrzeugen ist.

Die Ansage des freien Fahrwegs lautet: „Fahrweg bis (Bezeichnung des Signals) frei“. Einseitig gerichtete Sprecheinrichtungen dürfen für die Ansage nicht verwendet werden.

örtliche Zusätze

(3) Wenn die Voraussetzungen für die Ansage des freien Fahrwegs bei bestimmten Rangierfahrten in bestimmten Gleisen vor Zulassung der Fahrt stets gegeben sind, kann in örtlichen Zusätzen bestimmt sein, dass auf die Ansage verzichtet wird.

6 Gleiswaagen befahren

In örtlichen Zusätzen ist angegeben, wenn

a) nicht mit gebremsten Fahrzeugen über Gleiswaagen gefahren werden darf, oder

b) Hemmschuhe nicht auf, unmittelbar vor oder hinter Gleiswaagen zum Anhalten von Fahrzeugen aufgelegt werden

dürfen.

7 Stärker geneigte Gleise befahren

Beim Rangieren in Gleisen, die auch nur teilweise im Gefälle von mehr als 2,5 ‰ (1:400) liegen oder an die sich ein solches Gefälle anschließt, müssen die in örtlichen Zusätzen gegebenen Regeln beachtet werden.

8 Ablaufberge befahren

Ausrundungsradien

Güterwagen mit dem Zeichen  dürfen keinen Ablaufberg befahren, dessen Ausrundungsradius 250 m oder kleiner ist. Alle übrigen Fahrzeuge mit dem Zeichen  dürfen keinen Ablaufberg befahren.

Fahrzeuge mit einer Zahl unter dem Zeichen, z. B. 

, dürfen Ablaufberge mit einem Ausrundungsradius unter dem angegebenen Wert nicht befahren.

9 Während der Fahrt entkuppeln

Es ist verboten, während der Fahrt zu entkuppeln, mit dem vorderen Teil der Rangierfahrt vorzufahren und zwischen ihm und dem folgenden Teil eine Weiche umzustellen. In örtlichen Zusätzen können Ausnahmen zugelassen sein.

10 Baugleis verlassen

Der Übergang einer Rangierfahrt, die ein Baugleis verlässt, ohne Halt in eine andere Rangierfahrt ist nicht zugelassen.

11 Verschieben

Menschen

(1) Es gilt Folgendes:

a) Durch Menschen dürfen Fahrzeuge nur in solcher Zahl und mit solcher Geschwindigkeit bewegt werden, dass sie durch Menschenkraft, durch die Fahrzeugbremsen oder andere Bremsmittel beherrscht werden.

b) Personen, die nicht zum Rangierpersonal gehören, dürfen beim Verschieben nur helfen, wenn der Tf oder Rb zugestimmt hat. Die Personen müssen über die von ihnen wahrzunehmenden Aufgaben unterrichtet werden.

Kraftfahrzeuge usw.

(2) Mit Kraftfahrzeugen, Spillanlagen, Seilwinden oder Wagenschiebern dürfen Fahrzeuge nur bewegt werden, wenn es in örtlichen Zusätzen zugelassen ist.

Baugleis

(3) Im Baugleis dürfen keine Fahrzeuge verschoben werden.

❑

1 Grundstellung von Weichen, Gleissperren oder Sperrsignalen

Grundstellungen

Ist bei Gleisbildstellwerken für Weichen oder Gleissperren ausnahmsweise eine Grundstellung erforderlich, ist dies in örtlichen Zusätzen bestimmt.

Weichen, für die eine Grundstellung bestimmt ist, sowie Gleissperren oder Sperrsignale müssen in Grundstellung stehen, wenn sie nicht in anderer Stellung gebraucht werden.

2 Weiche oder Gleissperre umstellen

Umstellen

Bevor eine Weiche oder Gleissperre umgestellt wird, ist festzustellen, dass die Weiche oder Gleissperre nicht mit Fahrzeugen besetzt ist. Der Bediener darf einen anderen Mitarbeiter nach entsprechender Einweisung beauftragen, die Feststellung zu treffen.

3 Reihenfolge beim Stellen von Weichen oder Gleissperren

Reihenfolge

Beim Stellen ferngestellter Weichen oder Gleissperren für Rangierfahrten - ausgenommen auf Rangierstraßen - muss zuerst die in Fahrtrichtung entfernteste und zuletzt die der Rangierfahrt am nächsten liegende Weiche oder Gleissperre gestellt werden. Dies gilt auch für das Abstoßen, sofern in örtlichen Zusätzen nicht Ausnahmen zugelassen sind.

4 Umstellverbot von Weichen

Verbot

Weichen im Baugleis dürfen in der Regel nicht umgestellt werden.

Maßnahmen

Folgende Sperren sind anzubringen bzw. einzugeben:

a) Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk: Hilfssperre an den Hebeln der Weichen.

b) Im Relaisstellwerk

- Einzelsperrung der Weichen.
- Wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, muss der Bediener an den Tasten der Weichen Hilfssperren anbringen.

  Zusätzlich muss der Bediener - wo vorhanden - die Weichenlaufkette sperren oder den Weichenselbstlauf abschalten.
- Wenn der Bediener die Weichenlaufkette nicht sperren oder den Weichenselbstlauf nicht abschalten kann, muss er Hilfssperren an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Rangierstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im Zielabschnitt der Rangierstraßen.
- Bedienungsausschaltung der Weichen.

c) Im Elektronischen Stellwerk Einzelsperrung der Weichen.

d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.

Durch ein „W“ gekennzeichnete ortsgestellte Weichen müssen durch Handverschluss gesichert werden.

In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

5 Stellen durch Rangierpersonal

Stellen

Ortsgestellte Weichen oder Gleissperren müssen vom Rangierpersonal bedient werden. Durch ein „W“ gekennzeichnete ortsgestellte Weichen und Gleissperren dürfen nur mit Zustimmung des zuständigen Bedieners umgestellt werden.

6 Ortsgestellte Weichen ohne Spitzenverschluss befahren

Weichenhebel

Wenn ortsgestellte Weichen ohne Spitzenverschluss gegen die Spitze befahren werden sollen, muss der Weichenhebel während des Befahrens kräftig niedergedrückt werden. Steht beim Befahren mehrerer solcher Weichen nur ein Mitarbeiter zur Verfügung, muss er die erste Weiche entsprechend bedienen und die anderen Weichen beaufsichtigen.

7 Rangierfahrten mit Reisenden

Nicht gesicherte Fahrwege

Werden bei Rangierfahrten mit Reisenden besetzte Fahrzeuge nicht auf durch Fahrstraßenhebel gesicherten Fahrwegen oder nicht auf Rangierstraßen bewegt, dürfen in diesem Stellwerksbezirk bzw. Stelltischbereich keine Weichen oder Gleissperren umgestellt werden. In örtlichen Zusätzen können Ausnahmen zugelassen sein.

8 Handverschluss

Anlässe

(1) Beim Rangieren müssen Weichen, die gegen die Spitze befahren werden, durch Handverschluss gesichert werden, wenn

a) sie abgebunden und nicht mit Hebelgewichten versehen sind,

b) die Überwachungseinrichtung einer elektrisch gestellten Weiche eine Störung anzeigt und der Stellstrom nicht abgeschaltet ist oder

c) eine Fachkraft dies bei Arbeiten vorgeschrieben hat.

(2) Ist eine Weiche mit Handverschluss 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert, darf sie mit höchstens 5 km/h befahren werden.

9 Verschlüsse an Weichen gestört

EZMG-Stellwerke

(1) Wenn bei EZMG-Stellwerken an einer Weiche der Innenverschluss oder eine Stellstange nicht in Ordnung sind, darf die Weiche nur befahren werden, wenn beide Weichenzungen durch Handverschluss gesichert sind.

(2) Bei EZMG-Stellwerken dürfen abgebundene Weichen ohne Weichenverschluss nur befahren werden, wenn sie durch Handverschluss oder eine andere Vorkehrung örtlich gesichert sind.

10 Zungenvorrichtung

Verschlüsse nicht in Ordnung

(1) Weichen, deren Zungen- oder Herzstückverschlüsse nicht in Ordnung sind, dürfen nur befahren werden, wenn sie durch Handverschlüsse gesichert sind oder eine Fachkraft andere Vorkehrungen zur Sicherung getroffen hat.

(2) Weichen mit unvollständiger Zungenvorrichtung müssen in der befahrenen Stellung durch Handverschluss gesichert werden.

11 Gestörte Gleissperren

Gleissperren gestört

Gestörte Gleissperren müssen vom Bediener überblickt und gegen unberechtigten Eingriff geschützt werden. Ist das nicht möglich, darf auf dem Gleis, in dem die Gleissperre liegt, keine Fahrt stattfinden.

12 Weichensignal oder Signal einer Gleissperre gestört

Signale gestört

Ein Weichensignal oder Signal einer Gleissperre, das der Bewegung der Weiche bzw. der Gleissperre nicht folgt, ist zu verdecken.

13 Weichen, Gleissperren, Sperrsignale oder Wartezeichen durch Sperre sichern

Sicherungsmaßnahmen

Wenn Weichen oder Gleissperren gestört sind oder wenn verhindert werden muss, dass Weichen, Gleissperren, Sperrsignale oder Wartezeichen umgestellt werden, muss der Bediener folgende Sperren anbringen bzw. eingeben:

a) Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk: Hilfssperre an den Hebeln der Weichen, Gleissperren oder Sperrsignale bzw. an der Bedienungseinrichtung der Wartezeichen.

b) Im Relaisstellwerk:

- Einzelsperrung der Weichen, Gleissperren, Sperrsignale oder Wartezeichen.
- Wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, muss der Bediener Hilfssperren an den Tasten der Weichen, Gleissperren oder Sperrsignale anbringen.

  Zusätzlich muss der Bediener - wo vorhanden - die Weichenlaufkette sperren oder den Weichenselbstlauf abschalten.
- Wenn der Bediener die Weichenlaufkette nicht sperren oder den Weichenselbstlauf nicht abschalten kann, muss er Hilfssperren an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Rangierstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im Zielabschnitt der Rangierstraßen oder die Weichen durch Handverschluss sichern.
- Bedienungsausschaltung der Weichen.

c) Im Elektronischen Stellwerk: Einzelsperrung der Weichen, Wartezeichen, Gleissperren oder Sperrsignale.

d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.

Durch ein „W“ gekennzeichnete ortsgestellte Weichen müssen durch Handverschluss gesichert werden.

In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

14 Weichen umkurbeln

Anderer Mitarbeiter

Ein Bediener einer Weiche mit elektrischem Antrieb darf einen anderen Mitarbeiter nach entsprechender Einweisung beauftragen, die Weiche umzukurbeln.

15 Auffahren von Weichen

Maßnahmen

(1) Weichen dürfen nicht aufgefahren werden. Wurden sie dennoch aufgefahren, dürfen sie nur in Auffahrrichtung geräumt werden. Rückfallweichen dürfen

aufgefahren werden, ausgenommen von Kleinwagenfahrten.

Gefahr

(2) Wird eine Weiche aufgefahren, die zu einer Fahrstraße gehört, auf der ein Zug erwartet wird, sind Maßnahmen wie bei Gefahr zu treffen.

16 Flachkreuzungen

Flachkreuzungen

Für Flachkreuzungen sind die Bestimmungen für Weichen sinngemäß anzuwenden.

17 Vorbeifahrt an Signalen

Ortsfeste Signale

(1) Ortsfeste Signale gelten für Rangierfahrten nur, wenn sie sich in der beabsichtigten Fahrtrichtung vor der Spitze der Rangierfahrt befinden.

Wechsel der Fahrtrichtung

(2) Wo Hauptsignale, Sperrsignale oder Wartezeichen vorhanden sind, ist, wenn es möglich ist, beim Wechsel der Fahrtrichtung bis hinter ein Signal der Gegenrichtung zu fahren.

Mündliche Zustimmung

(3) Es gilt Folgendes: *

a) Kann das Signal Sh 1 oder Ra 12 (DV 301) nicht gezeigt werden, muss der Bediener die Zustimmung zur Vorbeifahrt am

- Hauptsignal,
- Sperrsignal,
- Wartezeichen oder
- Signal Ne 14, welches nicht an einem Haupt- oder Sperrsignal aufgestellt ist,

mündlich erteilen, wenn die Rangierfahrt vor dem Signal hält.

b) Die Zustimmung zur Vorbeifahrt an der Wärterhaltscheibe muss *

- vom Ww, der die Zustimmung zur Rangierfahrt erteilt oder *
- von der beim Rangieren im Baugleis zustimmenden und in der Betra genannten Person * *

mündlich erteilt werden, wenn die Rangierfahrt vor der Wärterhaltscheibe hält. * *

Gültigkeit der Signale

(4) Für Rangierfahrten im Baugleis oder für Rangierfahrten, die in ein Baugleis fahren, können in einer Betra Signale für nicht gültig erklärt sein.

18 Signale auf Halt stellen

Gefahr

Bei Gefahr müssen die Signale am Fahrweg sofort auf Halt gestellt werden. Sonst dürfen Signale auf Halt gestellt werden, wenn der Bediener zuvor den Tf oder Rb verständigt hat und die Fahrzeuge halten.

❑

1 Bahnübergänge sichern

(1) Vor dem Befahren von Bahnübergängen sind die Schranken zu schließen und bei Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen die zusätzlichen Regeln in örtlichen Zusätzen oder in einer Betra gegebenen Weisungen zu beachten. **Technische Sicherung**

(2) Ist die technische Sicherung ausgefallen, muss vor dem Bahnübergang angehalten werden. **Technische Sicherung ausgefallen**

Wenn ein Rb anwesend ist, darf der Tf mit Schrittgeschwindigkeit weiterfahren, wenn der Bahnübergang durch den Rb als Posten gesichert ist und Wegebenutzer und Posten durch Signal Zp 1 gewarnt sind. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat, muss der Bahnübergang schnellstens geräumt werden. **Sicherung durch Rb**

Wenn der Bahnübergang durch einen Posten oder den Rb gesichert wird, hat der Posten/Rb folgende Aufgaben: **Sicherung durch Posten**

- Der Posten trägt mindestens eine Warnweste.
- Der Posten stellt sich auf Höhe der Andreaskreuze am Rand der Straßenfahrbahn gut sichtbar für den Straßenverkehr auf und hält ausreichend Abstand zum Gleis, in der Regel denselben Abstand wie Andreaskreuze, mindestens aber 3,0 m von Gleismitte.
- Der Posten beobachtet den Straßenverkehr und entscheidet, in welcher Fahrtrichtung und von welcher Seite des Gleises er zuerst den Straßenverkehr anhält.
- Der Posten darf die Straße nur bei einer ausreichend großen Lücke zwischen Fahrzeugen betreten oder wenn der Verkehr bereits zum Stillstand gekommen ist.
- Der Posten gibt die Zeichen

  „Anhalten“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes)

  und anschließend

  „Halt“ (seitliches Ausstrecken eines Armes oder beider Arme).
- Der Posten muss die Zeichen bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter mit rotleuchtender Handleuchte geben. Für das Geben der Tageszeichen muss er – soweit vorhanden – eine rotweiße Signalfahne benutzen.
- Wenn der Posten den Straßenverkehr aus mehreren Richtungen anhalten muss, muss er bei der ersten Fahrtrichtung das Anhalten des Fahrzeugs eindeutig erkennen.
- Den Fahrer dieses Fahrzeugs muss er zum weiteren Halten auffordern, ehe er sich der nächsten Fahrtrichtung zuwendet.

  Beim Überqueren der Straßenfahrbahn achtet er darauf, dass er durch den Straßenverkehr nicht gefährdet wird.

  Er fordert die Verkehrsteilnehmer auch für die nächste Fahrtrichtung in der oben beschrieben Weise zum Anhalten auf.

Der Posten muss die Postensicherung so lange aufrechterhalten, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat. Anschließend darf er den Bahnübergang verlassen.

Sicherung durch Tf

Wenn kein Rb anwesend ist, muss der Tf vor der Weiterfahrt die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 warnen. Danach darf er mit Schrittgeschwindigkeit auf den Bahnübergang fahren. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat, muss der Bahnübergang schnellstens geräumt werden.

Bahnübergang nicht technisch gesichert

(3) Ist der Bahnübergang nicht technisch gesichert, muss der Bahnübergang nach Absatz (2) gesichert werden, soweit nicht in örtlichen Zusätzen eine andere Art der Sicherung zugelassen ist.

2 Andere Übergänge

(1) Vor höhengleichen Übergängen zu den Bahnsteigen muss der Tf Rangierfahrten anhalten, wenn Reisende gefährdet werden können. Soweit erforderlich, muss der Tf die Reisenden vor der Weiterfahrt warnen. In örtlichen Zusätzen können andere Maßnahmen zur Sicherung von Reisenden vorgeschrieben sein.

(2) Für die Sicherung der Übergänge, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Bahnhöfe dienen, gelten die Regeln in örtlichen Zusätzen.

❑

1 Ladestellen mit Oberleitung

(1) Es gilt Folgendes:

Bedingungen für das Einschalten

a) Die Oberleitung von Ladegleisen darf nur eingeschaltet werden, wenn diese von Triebfahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer befahren werden müssen. Sie darf erst eingeschaltet werden, wenn der Tf alle im Gleisbereich Tätigen verständigt hat und sie die Plätze verlassen haben, von denen aus eine gefährliche Annäherung an unter Spannung stehende Teile der Oberleitung unbeabsichtigt möglich wäre. Die Oberleitung darf nicht zu einer vorher vereinbarten Zeit eingeschaltet werden.

b) Der Rb muss die im Gleisbereich Tätigen verständigen, wenn ihm diese Aufgabe übertragen worden ist.

(2) Es gilt Folgendes:

Reihenfolge der Handlungen

a) Weichen für die Fahrt in das Ladegleis dürfen erst umgestellt werden, wenn die Oberleitung eingeschaltet ist. Sobald das elektrische Triebfahrzeug das Ladegleis nach der Bedienung wieder verlassen oder im Ladegleis stehend den Stromabnehmer gesenkt hat, müssen die Weichen zurückgestellt werden. Danach muss die Oberleitung wieder abgeschaltet und der Dreikant-Steckschlüssel verwahrt werden. Erst dann darf die Erlaubnis gegeben werden, das Ladegeschäft fortzusetzen.

b) Der Rb muss die Oberleitung ein- bzw. ausschalten oder die Weichen umstellen bzw. zurückstellen, wenn ihm diese Aufgaben übertragen worden sind. Es gelten die Regeln nach a) und nach Absatz (1) a).

Zugangsweichen sichern

(3) Der Bediener muss ferngestellte Zugangsweichen in abweisende Stellung bringen. Er muss folgende Sperren anbringen bzw. eingeben:

a) Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk: Hilfssperre am Hebel der Zugangsweiche.

b) Im Relaisstellwerk:

- Einzelsperrung der Zugangsweiche.
- Wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, muss der Bediener eine Hilfssperre an der Taste der Zugangsweiche anbringen.

  Zusätzlich muss der Bediener - wo vorhanden - die Weichenlaufkette sperren oder den Weichenselbstlauf abschalten.
- Wenn der Bediener die Weichenlaufkette nicht sperren oder den Weichenselbstlauf nicht abschalten kann, muss er Hilfssperren an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Rangierstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im Zielabschnitt der Rangierstraßen oder die Zugangsweiche durch Handverschluss sichern.
- Bedienungsausschaltung der Zugangsweiche.

c) Im Elektronischen Stellwerk: Einzelsperrung der Zugangsweiche.

d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.

Eine durch „W“ gekennzeichnete ortsgestellte Zugangsweiche muss durch Handverschluss gesichert werden.

In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

2 Umschlaggleise

Für das Bedienen von Umschlaggleisen können in örtlichen Zusätzen Regeln gegeben sein.

❑

1 Zugelassen – Verboten

Zulassen

(1) Fahrzeuge dürfen nur in Gleise abgestoßen werden oder ablaufen, die in örtlichen Zusätzen zugelassen sind.

Ausnahmen

(2) Es ist verboten, Fahrzeuge in Gleise abzustoßen oder ablaufen zu lassen, in denen Fahrzeuge stehen, an oder in denen gearbeitet wird. In örtlichen Zusätzen können Ausnahmen zugelassen sein.

Bahnübergang

(3) Über Bahnübergänge oder Übergänge für Reisende dürfen Fahrzeuge nur abgestoßen werden oder ablaufen, wenn die Bahnübergänge oder Übergänge gesichert sind.

2 Fahrzeuggruppen, Wageneinheiten oder Gelenkwagen

Aufhalten durch Hemmschuhe

Fahrzeuggruppen, Wageneinheiten oder Gelenkwagen dürfen durch Hemmschuhe aufgehalten werden, wenn

- bei Fahrzeuggruppen die Radsatzlast des ersten Fahrzeugs,
- bei Wageneinheiten oder Gelenkwagen die Last des ersten Radsatzes (kann die Last nicht festgestellt werden, gilt statt dieser das auf einen Radsatz entfallende Eigengewicht des Wagens)

nicht kleiner ist als die mittlere Radsatzlast der Fahrzeuggruppe, der Wageneinheit oder des Gelenkwagens. In örtlichen Zusätzen können abweichende Regeln gegeben sein.

3 Abstände der Fahrzeuge

Abstoßen oder Ablaufen nachfolgender Fahrzeuge

Beim Abstoßen oder Ablaufen dürfen die Fahrzeuge einander nur in solchen Abständen folgen, dass die Weichen rechtzeitig umgestellt werden und Fahrzeuge die Weichen grenzzeichenfrei räumen können, bevor nachfolgende Fahrzeuge für die Fahrt auf dem anderen Zweig der Weiche eintreffen.

Vor und nach den unter Abschnitt 5 Absatz (1) Spalten 3 b und 3 c aufgeführten Fahrzeugen soll ein größerer Abstand bleiben. Dieser darf in Ablaufanlagen mit automatischer Geschwindigkeitsregelung entfallen (örtliche Zusätze).

4 Güterwagen mit einem Achsstand von mehr als 14 m

Achsstand größer als 14 m

(1) Für das Ablaufen von Drehgestellgüterwagen mit einem Achsstand der inneren Achsen von mehr als 14 m gelten folgende Regeln:

a) Wenn Sperreinrichtungen an Weichen unwirksam sein können, sind in örtlichen Zusätzen Regeln gegeben.

b) Bei Ablaufanlagen mit automatischer Laufwegsteuerung dürfen die Fahrzeuge nur ablaufen, wenn die automatische Laufwegsteuerung ausgeschaltet ist. In örtlichen Zusätzen kann das Ablaufen mit eingeschalteter automatischer Laufwegsteuerung zugelassen sein.

(2) Drehgestellgüterwagen sind durch das Zeichen 

gekennzeichnet. Die Zahl unter dem Zeichen gibt den Abstand der inneren Achsen an.

5 Einschränkungen beim Abstoßen oder Ablaufen

(1) Es gilt folgende Übersicht:

1	2		3			4	
			a	b	c	a	b
Nr.	Für die in den Zeilen 1 bis 16 genannten Fahrzeuge müssen die in den Spalten 3 und 4 gegebenen Regeln beachtet werden, wenn für die jeweilige Zeile in Spalte 3 oder 4 ein „X“ eingetragen ist.		Abstoßen oder Ablaufen lassen ist			Andere Fahrzeuge dürfen auf diese Fahrzeuge nicht abgestoßen werden oder ablaufen.	Schützen gegen Auflaufen anderer Fahrzeuge durch ein Fahrzeug mit angezogener Handbremse oder durch zwei Hemmschuhe erforderlich.
			verboten.	erlaubt, wenn das Fahrzeug durch			
				Handbremse angehalten wird.	Handbremse oder zwei Hemmschuhe angehalten wird.		
1	Lokomotive		X				X
2	Triebfahrzeuge außer Lokomotiven		X			X	
3	Reisezugwagen		X			X	
4	Steuer-, Mittel- oder Beiwagen		X			X	
5	Fahrzeuge	mit der Anschrift „Abstoßen und Ablaufenlassen verboten“	X			X	
6		mit der Anschrift „Vorsichtig rangieren“			X		X
7		mit drei roten Dreiecken	X			X	
8		mit zwei roten Dreiecken		X			X
9		mit einem roten Dreieck			X		X
10	Kesselwagen	mit der Anschrift „Chlor“	X			X	
11		mit orangefarbenem Längsstreifen		X			X
12		mit Großzettel Nr. 6.1 (giftige Stoffe) oder Nr. 8 (ätzende Stoffe)			X		X
13	Fahrzeuge	mit gelber Fahne (Signal Fz 2)	X			X	
14		mit einer Ladung von mehr als 60 m Länge		X			X
15		die noch nicht fertig be- oder entladen sind		X			X
16		mit verschobener Ladung		X			X

(2) Hat ein Fahrzeug mehrere Merkmale, muss es nach dem Merkmal behandelt werden, das die größte Vorsicht erfordert.

(3) Die in Spalte 2 genannten Merkmale können auch durch ein Datenverarbeitungssystem angezeigt werden.

6 Gegen Auflaufen anderer Fahrzeuge schützen

Nachlaufende Wagen

Angehaltene Wagen müssen durch einen Hemmschuh gegen unerwartet nachlaufende Wagen geschützt werden, soweit diese nicht nach Abschnitt 5 Absatz (1) Spalte 4 b geschützt werden müssen. Für ablaufende Wagen, die mit Handbremse angehalten werden und für Rangierfahrten muss der aufgelegte Hemmschuh entfernt werden.

7 Abweichende Regeln

Abweichungen

(1) Es dürfen andere Fahrzeuge auf Fahrzeuge mit drei roten Dreiecken und dem Nebenzettel > 100 t abgestoßen werden oder ablaufen.

(2) In örtlichen Zusätzen können abweichende Regeln zu den Angaben im Abschnitt 5 Absatz (1) Spalten 3 oder 4 gegeben sein.

8 Vor dem Beidrücken anhalten

Ausnahmen

Bevor mit Fahrzeugen nach Abschnitt 5 Absatz (1) Spalte 3 an andere Fahrzeuge oder mit anderen Fahrzeugen an Fahrzeuge nach Abschnitt 5 Absatz (1) Spalte 3 herangefahren wird, muss angehalten und dann erst beigedrückt werden. Dies entfällt, wenn für das Beidrücken Förderanlagen oder Lokomotiven verwendet werden, deren Geschwindigkeit rechnergesteuert oder durch den Tf ständig überwacht werden (örtliche Zusätze). Die Geschwindigkeit während des Beidrückens darf 5 km/h nicht überschreiten.

❑

1 Bremsen

Wirksamkeit der Bremsen

(1) Wenn Druckluftbremsen benutzt werden, muss festgestellt werden, dass die Bremsen ordnungsgemäß wirken.

Bremsen im Baugleis

(2) Bei Rangierfahrten in einem Baugleis müssen alle Fahrzeuge an die Hauptluftleitung angeschlossen und alle brauchbaren Bremsen eingeschaltet sein. Das erste und letzte Fahrzeug muss eine wirkende Bremse haben. Mindestens 80 % der Fahrzeuge müssen gebremst sein.

Abstoßen

(3) Ohne bediente Handbremse dürfen höchstens 10 Achsen gleichzeitig abgestoßen werden. In stärkeren Wagengruppen muss für je angefangene 20 Achsen mindestens eine Handbremse bedient werden. In örtlichen Zusätzen können andere Werte vorgeschrieben sein.

(4) Es gilt Folgendes:

Abdrücken, Ablaufen

a) Beim Abdrücken ist in den vom Triebfahrzeug geschobenen Wagengruppen keine wirkende Bremse erforderlich. In örtlichen Zusätzen können andere Regeln gegeben sein.

b) Ohne bediente Handbremse dürfen höchstens 6 Achsen, bei Leerwagengruppen höchstens 10 Achsen, gleichzeitig ablaufen. In stärkeren Wagengruppen muss für je angefangene 20 Achsen mindestens eine Handbremse bedient werden. In örtlichen Zusätzen können andere Werte vorgeschrieben sein.

c) Bei Ablaufanlagen mit Gleisbremsen oder Einrichtungen zur kontinuierlichen Geschwindigkeitsregelung kann in örtlichen Zusätzen für eine ablaufende Wagengruppe eine größere Achsenzahl ohne bediente Handbremse zugelassen sein.

2 Hemmschuhe

Vollzählig und in Ordnung

(1) Bevor Fahrzeuge abgedrückt oder abgestoßen werden, muss der Rangierer, der Hemmschuhe auslegt, seinen Platz im Auffangbereich einnehmen und sich überzeugen, dass die zu verwendenden Hemmschuhe vollzählig und in Ordnung sind.

Abstand

(2) Hemmschuhe müssen in solchem Abstand ausgelegt werden, dass die bewegten Wagen mit Sicherheit vor den im Gleis stehenden Wagen zum Stillstand kommen.

Zwei Hemmschuhe

(3) Wenn zwei Hemmschuhe ausgelegt werden, sind diese entweder auf derselben Schiene hintereinander oder verteilt auf beide Schienen versetzt angeordnet auszulegen. Dabei muss der hintere Hemmschuh für den Ablauf so aufgelegt werden, dass ein ausreichender Bremsweg vorhanden ist. Der zweite Hemmschuh muss möglichst entfernt werden, wenn der erste wirkt.

Wirkungsweise

(4) Die Wirkungsweise des Hemmschuhs muss überwacht werden. Springt er ab, muss möglichst ein zweiter ausgelegt werden. Der Hemmschuhlegervormann muss verständigt werden.

Entfernen

(5) Ein Hemmschuh ist, wenn das Fahrzeug von ihm abgerollt ist, möglichst sofort abzunehmen und - sofern er nicht gleich wieder verwendet wird - an den dafür bestimmten Platz zu legen.

3 Luftbremskopf

Luftbremskopf

Ein Luftbremskopf muss verwendet werden, wenn der Rb den Fahrweg und die Signale beobachtet, und zwar

a) bei Rangierfahrten im Baugleis stets,

b) in anderen Fällen, wenn es in örtlichen Zusätzen angeordnet ist.

❑

1 Abstellen

(1) Beim Abstellen von Fahrzeugen vor einem Grenzzeichen, einem Übergang oder einem sonst freizuhaltenden Abschnitt muss berücksichtigt werden, dass die Fahrzeuge sich noch bewegen können, wenn sich die Pufferfedern strecken oder andere Fahrzeuge anstoßen. **Vor freizuhaltenden Abschnitten**

(2) Im Baugleis dürfen Sie Fahrzeuge nur abstellen, wenn es in der Betra zugelassen ist. **Im Baugleis**

2 Festlegen

(1) Abgestellte Fahrzeuge müssen so festgelegt werden, dass sie nicht über ein Grenzzeichen, ein Hauptsignal, Sperrsignal, eine Gleissperre oder einen Übergang entlaufen oder an Fahrzeuge anstoßen, an oder in denen gearbeitet wird. **Umfang**

(2) Sind in einem Gleis mehr als ein Fahrzeug oder mehr als eine Fahrzeuggruppe abgestellt, müssen die dem Grenzzeichen, dem Hauptsignal, Sperrsignal, der Gleissperre oder dem Übergang am nächsten abgestellten Fahrzeuge oder Fahrzeuggruppen festgelegt werden. Dabei sind auch weitere im Gleis abgestellte Fahrzeuge oder Fahrzeuggruppen zu berücksichtigen.

(3) Für das Festlegen der Fahrzeuge ist der Tf verantwortlich, wenn er die Fahrzeuge abstellt. Der Rb ist verantwortlich, wenn ihm diese Aufgabe übertragen worden ist. **Zuständigkeit**

❑

1 Vorwissen des Fdl

Hauptgleise

Hauptgleise dürfen nur mit Vorwissen des Fdl zum Rangieren benutzt oder mit Fahrzeugen besetzt werden. Hauptgleise müssen für Zugfahrten rechtzeitig geräumt werden.

2 Auf dem Ausfahrgleis rangieren

Ausziehgleis

(1) Auf Bahnhöfen zweigleisiger Strecken soll, wenn kein Ausziehgleis benutzt werden kann, nach Möglichkeit auf dem Ausfahrgleis rangiert werden.

Selbsttätiger Streckenblock

(2) Bei selbsttätigem Streckenblock darf der Ww dem Rangieren in den Bereich der Streckengleisfreimeldeanlage in der Regel nur zustimmen, wenn der Fdl ihm bestätigt hat, dass der Ausfahrblockabschnitt geräumt ist. Wenn der Blockabschnittsmelder rot leuchtet, weil der Blockabschnitt gestört oder ausnahmsweise noch nicht von einem zuvor ausgefahrenen Zug geräumt ist, gilt Folgendes: Der Fdl darf das Rangieren zulassen, wenn er Merkhinweis und Sperre nach den folgenden Regeln angebracht bzw. eingegeben hat:

a) Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk muss der Fdl Merkhinweis „RP“ und Hilfssperre an der Einrichtung für die Befehlsabgabe oder Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale anbringen. In örtlichen Zusätzen können abweichende Regeln gegeben sein.

b) Im Relaisstellwerk muss der Fdl Merkhinweis „RP“ an oder neben der Zieltaste der Zugstraßen oder im ersten Zugfolgeabschnitt anbringen.

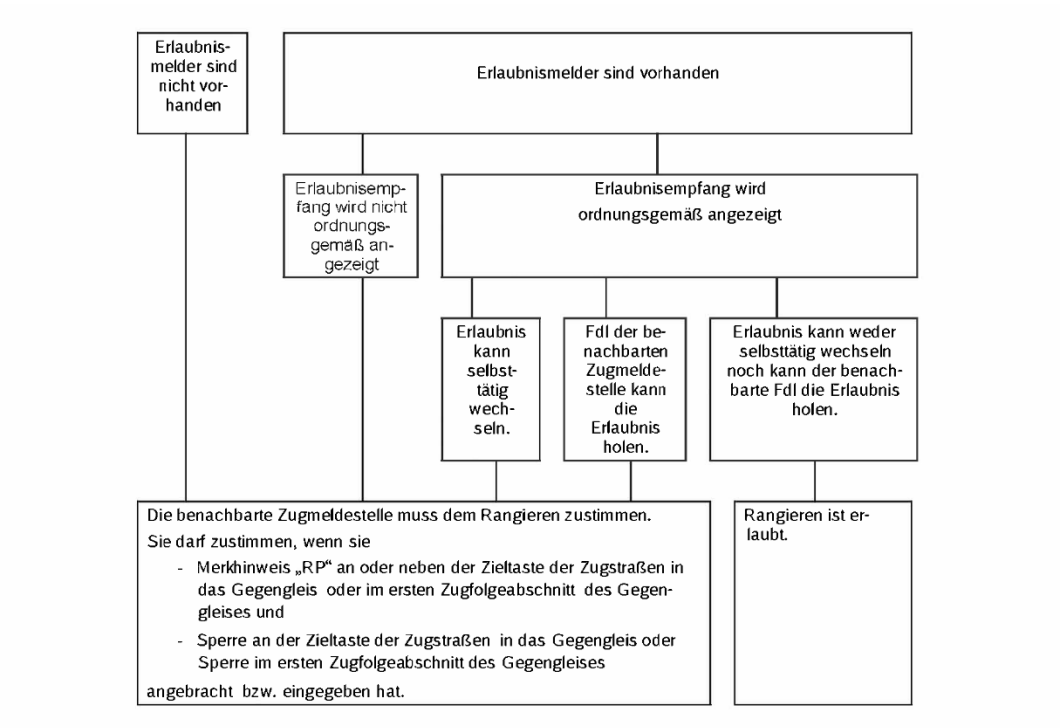
   Der Fdl muss eine Hilfssperre an der Zieltaste der Zugstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im ersten Zugfolgeabschnitt.

c) Bei Elektronischen Stellwerken muss der Fdl Merkhinweis „RP“ im ersten Zugfolgeabschnitt eingeben. Die Sperrwirkung ergibt sich aus diesem Merkhinweis. In örtlichen Zusätzen kann angegeben sein, dass der Fdl einen anderen Merkhinweis verwenden muss oder er den Merkhinweis an einer anderen Einrichtung eingeben muss.

d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.

Gleiswechselbetrieb

(3) Wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist darf in der Regel auf dem Ausfahrgleis rangiert werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:



Die o. g. Bedingungen müssen nicht erfüllt werden, wenn das Gleis zum Baugleis erklärt ist.

Zentralblock

(4) Wenn bei Zentralblock in den Bereich der Streckengleisfreimeldeanlage rangiert werden soll, muss der zuständige Fdl, der ggf. rechtzeitig zu verständigen ist, das erste Zentralblocksignal in Ausfahrrichtung sperren.

Selbsttätiger Streckenblock

(5) Wenn bei selbsttätigem Streckenblock in den Bereich der Streckengleisfreimeldeanlage rangiert wurde und danach Blockeinrichtungen nicht in Grundstellung sind, dürfen diese in Grundstellung gebracht werden, nachdem der Tf oder der beauftragte Rb die Rückkehr aller Fahrzeuge gemeldet hat. War der Blockabschnitt bei Zulassung der Rangierfahrt noch mit einem Zug besetzt, muss bei diesem Zug eine Einzelräumungsprüfung durchgeführt werden.

(6) In örtlichen Zusätzen ist bestimmt, welcher Gleisabschnitt im Ausfahrgleis freizuhalten ist, solange ein Zug das Gegengleis befährt oder die Rückkehr eines Schiebetriebfahrzeugs von der freien Strecke zu erwarten ist.

örtliche Zusätze

3 Auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder Einfahrweiche hinaus rangieren

Einfahrgleis

(1) Das Rangieren auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder, wo kein Signal Ra 10 vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus ist nur mit schriftlicher Erlaubnis des Fdl gestattet. Der Fdl muss sich vorher vergewissern, dass die benachbarte Zugfolgestelle, bei automatischem Streckenblock die benachbarte Zugmeldestelle, keinen Zug abgelassen hat und zustimmt.

Maßnahmen

(2) Bevor der Fdl der benachbarten Zugfolgestelle, bei automatischem Streckenblock der benachbarten Zugmeldestelle, zustimmt, muss er Merkhinweis und Sperre nach folgenden Regeln anbringen bzw. eingeben:

a) Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk muss der Fdl Merkhinweis „RP“ und Hilfssperre an der Einrichtung für die Befehlsabgabe oder

Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale anbringen. In örtlichen Zusätzen können abweichende Regeln gegeben sein.

b) Im Relaisstellwerk gilt Folgendes:

1. Wenn die Zugfolgestelle eine Zugmeldestelle ist,

   - muss der Fdl Merkhinweis „RP“ an oder neben der Zieltaste der Zugstraßen oder im ersten Zugfolgeabschnitt anbringen.

   - muss der Fdl eine Hilfssperre an der Zieltaste der Zugstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im ersten Zugfolgeabschnitt,

* - an den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss an der Taste für das Einschalten des Selbststellbetriebs eine Hilfssperre anbringen.

2. Wenn die Zugfolgestelle ein selbsttätiges Blocksignal ist, muss der Fdl Merkhinweis „RP“ neben der Signaltaste anbringen. Er muss das selbsttätige Blocksignal sperren.

c) In Elektronischen Stellwerken gilt Folgendes:

1. Wenn die Zugfolgestelle eine Zugmeldestelle ist, muss der Fdl Merkhinweis „RP“ im ersten Zugfolgeabschnitt eingeben. Die Sperrwirkung ergibt sich aus diesem Merkhinweis.

2. Bei einem selbsttätigen Blocksignal oder einer virtuellen Blockstelle der freien Strecke muss der Fdl Merkhinweis „RP“ im Zugfolgeabschnitt hinter dem selbsttätigen Blocksignal bzw. der virtuellen Blockstelle oder an der in örtlichen Zusätzen genannten Stelle eingeben. Die Sperrwirkung ergibt sich aus diesem Merkhinweis. Auf Strecken mit ETCS ist dies für virtuelle Blockstellen nur zulässig, wenn diese mit einem Signal Ne 14 gekennzeichnet sind; andernfalls gilt Nr. 1.

d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.

Selbsttätiger Streckenblock

(3) Bei selbsttätigem Streckenblock, ausgenommen bei automatischem Streckenblock, erteilt der Fdl die Zustimmung, dem das Hauptsignal oder die durch Signal Ne 14 gekennzeichnete virtuelle Blockstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts zugeteilt ist. Er darf nur zustimmen, wenn der Zugfolgeabschnitt, in den rangiert werden soll, geräumt ist.

Der Fdl muss ein selbsttätiges Blocksignal oder eine virtuelle Blockstelle der freien Strecke, die die Fahrt in diesen Abschnitt sichern, sperren[1]. Der Fdl muss Merkhinweis „RP“ neben der Signaltaste, im Zugfolgeabschnitt hinter dem selbsttätigen Blocksignal bzw. der virtuellen Blockstelle oder an der in örtlichen Zusätzen genannten Stelle anbringen bzw. eingeben. Auf Strecken mit ETCS ist dies für virtuelle Blockstellen nur zulässig, wenn diese mit einem Signal Ne 14 gekennzeichnet sind; andernfalls gilt Absatz (2) c) Nr. 1. Für Elektronische Stellwerke kann in örtlichen Zusätzen angegeben sein, dass ein anderer Merkhinweis zu verwenden oder der Merkhinweis an einer anderen Einrichtung einzugeben ist.

Bei automatischem Streckenblock erteilt der Fdl der benachbarten Zugmeldestelle die Zustimmung. Er darf nur zustimmen, wenn der Zugfolgeabschnitt, in

[1] Dies gilt nicht für Elektronische Stellwerke; hier ergibt sich die Sperrwirkung aus Merkhinweis „RP“.

den rangiert werden soll und alle anderen Zugfolgeabschnitte bis zur benachbarten Zugmeldestelle geräumt sind.

Befehl 31

(4) Das Rangieren auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder Einfahrweiche hinaus wird mit Befehl 31 zugelassen. Bei Aushändigung wird der Empfang nicht bescheinigt. Der Befehl darf dem Tf über Funk diktiert werden, wenn das Triebfahrzeug hält.

keine Grundstellung

(5) Sind nach Rückkehr der Rangierfahrt Blockeinrichtungen nicht in Grundstellung, muss sinngemäß nach Abschnitt 2 Absatz (5) verfahren werden.

4 Sicherstellen, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen werden, Melden

Fahrzeuge

(1) Beim Rangieren auf dem Ein- oder Ausfahrgleis muss der Tf oder ein beauftragter Rb sicherstellen, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen werden.

Bestätigung

(2) Der Ww muss sich vom Tf bestätigen lassen, dass das Rangieren

a) auf dem Ausfahrgleis über den letzten Abschnitt der Bahnhofsgleisfreimeldeanlage, sonst über die Höhe des Einfahrsignals der Gegenrichtung hinaus oder

b) auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder, wo kein Signal Ra 10 vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus,

beendet ist und sich alle Fahrzeuge im Fall a) innerhalb der Grenzen der Bahnhofsgleisfreimeldeanlage bzw. im Bahnhof, im Fall b) vor Signal Ra 10 bzw. der ersten Einfahrweiche befinden. In örtlichen Zusätzen können zusätzliche Regeln gegeben sein.

Unterrichten

(3) Hat die benachbarte Zugfolgestelle - bei automatischem Streckenblock die Zugmeldestelle - dem Rangieren zugestimmt, muss diese über die Räumung des Gleises unterrichtet werden.

5 Hauptgleise freihalten

Allgemein

(1) Der Fahrweg eines Zuges einschließlich Durchrutschweg darf beim Rangieren nicht berührt werden, sobald eine Zugfahrt zugelassen oder eine Zustimmung oder Gleisfreimeldung für sie gegeben ist.

Auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal

(2) Auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal muss der Fahrweg 10 Minuten vor der voraussichtlichen Ankunft eines Zuges geräumt sein, wenn nicht in örtlichen Zusätzen etwas anderes bestimmt ist.

6 Rangierverbot

Örtliche Zusätze, Betra

(1) Rangieren ist verboten, wenn eine Zugfahrt gefährdet werden kann. In örtlichen Zusätzen oder in einer Betra sind die während einer Zugfahrt geltenden Rangierverbote genannt. In den in Ril 408.4813 Abschnitt 3 Absatz (2) a), c), d), e) und f) genannten Fällen ist Rangieren erlaubt. Im Fall nach Ril 408.4813 Abschnitt 3 Absatz (2) b) gilt der ausfahrende Zug durch einzeln oder zu zweien nachfahrende Triebfahrzeuge eines angekommenen Zuges als nicht gefährdet.

Fahrzeugbewegungen einstellen

(2) Der Mitarbeiter, der den Fahrweg prüft, muss anordnen, dass gefährdende Fahrzeugbewegungen eingestellt werden; der Tf oder beauftragte Rb muss dies bestätigen. Das Rangieren darf erst fortgesetzt werden, wenn der Mitarbeiter, der den Fahrweg prüft, zugestimmt hat.

7 Abstellverbot

Verbot

Zwischen einer Flankenschutzeinrichtung und dem Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg dürfen beim Rangieren keine Fahrzeuge abgestellt werden. In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

8 Lü-Sendungen

Rangieren mit Lü-Sendungen

Vor dem Rangieren mit Lü-Sendungen oder dem Abstellen einer solchen Sendung auf Hauptgleisen oder auf den ihnen benachbarten Nebengleisen muss die Zustimmung des Fdl eingeholt werden. Lü-Sendungen dürfen auf Gleisabschnitten, die in Hauptgleise einmünden, nicht zwischen dem Grenzzeichen der einmündenden Weiche und dem Ende des an die Weiche anschließenden Weichenbogens - bei anschließender Kreuzung nicht bis zum Nachbargleis - abgestellt werden. Für Gleise, die im Bogen liegen, wird der freizuhaltende Abschnitt in örtlichen Zusätzen genannt.

9 Mit Kleinwagenfahrten auf Gleisen mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage rangieren

Maßnahmen

(1) Solange Gleise mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage von Kleinwagenfahrten besetzt sind, sind folgende Merkhinweise und Sperren anzubringen bzw. einzugeben:

a) Der Bediener muss Merkhinweis „KL“

- im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk am Hebelschild des zugehörigen Fahrstraßenhebels,
- im Relaisstellwerk im betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitt,
- im Elektronischen Stellwerk im betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitt

anbringen bzw. eingeben.

Für Elektronische Stellwerke kann in örtlichen Zusätzen angegeben sein, dass ein anderer Merkhinweis zu verwenden oder der Merkhinweis an einer anderen Einrichtung einzugeben ist.

b) Der Bediener muss

- im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk Hilfssperre am zugehörigen Fahrstraßenhebel in Grundstellung anbringen,
- im Relaisstellwerk Hilfssperre an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Zugstraße anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Zielsperrung der betroffenen Zugstraßen eingeben.

* An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. An der Taste für das Einschalten des Selbststellbetriebs ist eine Hilfssperre erforderlich.

c) Im Elektronischen Stellwerk ergibt sich die Sperrwirkung aus dem Merkhinweis „KL“ nach a).

d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.

Merkhinweis und Sperre dürfen entfernt werden, wenn durch Hinsehen festgestellt wurde oder der Tf bestätigt hat, dass die betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitte nicht mit Kleinwagen besetzt sind.

Gleisfreimeldeabschnitte mit Weichen oder Gleissperren

(2) Kleinwagen dürfen Gleisfreimeldeabschnitte mit Weichen oder Gleissperren befahren, wenn in Stellwerken

a) ohne Weichenlaufkette an der Stelleinrichtung der Weiche bzw. Gleissperre eine Sperre angebracht ist.

b) mit Weichenlaufkette die Weiche bzw. Gleissperre einzeln gesperrt ist, oder wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, die Weichenlaufkette gesperrt und an der Stelleinrichtung der Weiche bzw. Gleissperre eine Sperre angebracht ist. Kann an der Stelleinrichtung keine Sperre angebracht oder die Weichenlaufkette nicht gesperrt werden, darf während der Rangierfahrt in der Betriebsstelle keine andere Fahrzeugbewegung zugelassen und keine Bedienung vorgenommen werden.

örtliche Zusätze

(3) In örtlichen Zusätzen können ergänzende Regeln gegeben sein.

10 Wechsel in ETCS-Betriebsart SH

Auf den in örtlichen Zusätzen genannten Betriebsstellen darf der Tf nur nach mündlicher Zustimmung des Fdl in ETCS-Betriebsart SH wechseln.

11 Sanden mitteilen

Sanden

Wenn der Tf dem Ww meldet, dass er oder eine automatische Sandstreueinrichtung gesandet hat, muss der Ww dem Fdl die betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitte mitteilen.

12 Nachweis

Die Zustimmung nach Abschnitt 3 Absatz (1) und die Unterrichtung über die Räumung des Gleises nach Abschnitt 4 Absatz (3) müssen nachgewiesen werden.

❑

1 Gleise in einem Bahnhof sperren

Anlässe

(1) Gleise in einem Bahnhof - auch Abschnitte von Gleisen oder Weichen - müssen in der Regel vom Fdl gesperrt werden, wenn:

a) sie unbefahrbar geworden sind,

b) auf Grund einer schriftlichen Anweisung oder als Folge von Unfällen oder Betriebsstörungen gearbeitet wird,

c) Lü-Sendungen „Dora“ im Nachbargleis durchgeführt werden,

d) auf Antrag oder Anweisung Personen durch Sperren des Gleises gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesichert werden sollen oder

e) Fahrzeuge - ausgenommen Kleinwagen - in ein Gleis mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern eingesetzt werden sollen.

Die Sperrung ist auch erforderlich, wenn

- Kleinwagen in Gleise mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern eingesetzt oder eingelassen werden, in denen sich bereits weitere Fahrzeuge – außer Kleinwagen befinden oder
- Fahrzeuge – außer Kleinwagen – in ein Gleis mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern eingelassen werden, in den sich bereits Kleinwagen befinden.

* * f) Straßengebundene Großraum- oder Schwertransporte sollen auf Antrag oder Anweisung einen Bahnübergang befahren.

Die Grenzen für die Gleissperrung sind festzulegen (z. B. Grenzzeichen von Weichen, Signale, markante Punkte).

Für das Sperren von Nebengleisen kann in örtlichen Zusätzen ein anderer Mitarbeiter bestimmt sein.

(2) Es gilt Folgendes:

Maßnahmen Abriegeln

a) Der Mitarbeiter, der das Gleis sperrt, muss für das Abriegeln des gesperrten Gleises sorgen. Ein gesperrtes Gleis ist abgeriegelt, wenn:

- Zugangsweichen in abweisender, Gleissperren in aufgelegter Stellung sind oder
- Hauptsignale ohne Signal Zs 103, Sperrsignale in Haltstellung sind oder Signale Ra 11a (DV 301), die die Fahrt in das gesperrte Gleis verbieten, vorhanden sind.

b) Wo die Maßnahmen nach Absatz (2) a) nicht durchgeführt werden können, hat der Mitarbeiter, der das Gleis sperrt, Wärterhaltscheiben aufzustellen oder aufstellen zu lassen.

c) In örtlichen Zusätzen oder in einer Betra kann das Abriegeln durch Verschließen der Zugangsweichen oder der Gleissperren angeordnet sein.

Wortlaut

(3) Das Gleis ist mit den Worten zu sperren: „... (Betriebsstelle) Gleis ... (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... gesperrt. Sicherungsmaßnahmen durchgeführt“.

Befahren

(4) Das Bewegen von Fahrzeugen im gesperrten Gleis eines Bahnhofs ist Rangieren.

Aufheben

(5) Der Mitarbeiter, der das Gleis gesperrt hat, darf die Sperrung eines Gleises aufheben, nachdem er

a) festgestellt hat oder ihm gemeldet worden ist, dass alle Anlässe für die Gleissperrung weggefallen sind und er dies nachgewiesen hat,

b) wenn Arbeiten wegen der Anlässe nach Absatz (1) a) oder (1) b) ausgeführt worden sind - die Meldung der Fachkraft über die Befahrbarkeit des Gleises (einschließlich Regellichtraum) nachgewiesen hat,

c) wenn die Sperrung eines Baugleises aufgehoben werden soll – die Meldung der nach Betra zuständigen Fachkraft über Freisein und Befahrbarkeit des Baugleises (einschließlich Regellichtraum) nachgewiesen hat und

d) wenn ein gesperrtes Gleis mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern befahren worden ist oder in das Gleis Fahrzeuge eingesetzt worden sind - durch eine Abschnittsprüfung festgestellt hat, dass das Gleis frei ist und dies nachgewiesen hat.

Wortlaut

(6) Die Sperrung des Gleises ist aufzuheben mit den Worten: „... (Betriebsstelle) Sperrung Gleis ... (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... aufgehoben. Sicherungsmaßnahmen aufgehoben“.

Merkhinweis

(7) Der Bediener muss Merkhinweis „**X**“ wie folgt anbringen bzw. eingeben:

a) Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk an den Hebeln der Weichen, Gleissperren oder Sperrsignale.

b) Im Relaisstellwerk an den Tasten im gesperrten Gleis, am gesperrten Gleis oder an der gesperrten Weiche.

c) Im Elektronischen Stellwerk im gesperrten Gleis oder an der gesperrten Weiche. In örtlichen Zusätzen kann angegeben sein, dass ein anderer Merkhinweis zu verwenden oder der Merkhinweis an einer anderen Einrichtung einzugeben ist.

d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.

Sperre

(8) Für das Anbringen bzw. Eingeben von Sperren gilt Folgendes:

a) In mechanischen oder elektromechanischen Stellwerken muss der Bediener Hilfssperre an den Hebeln der Zugangsweichen, der Gleissperren und Sperrsignale sowie Hilfssperre an den zugehörigen Fahrstraßenhebeln in Grundstellung anbringen.

b) In Relaisstellwerken muss der Bediener Hilfssperren an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Zugstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im Zielabschnitt der Zugstraßen. Außerdem gilt folgendes:

- In einem Stellwerk ohne Weichenlaufkette oder Weichenselbstlauf muss der Bediener Hilfssperren an den Tasten der Zugangsweichen, Gleissperren oder Sperrsignale anbringen.
- In einem Stellwerk mit Weichenlaufkette oder Weichenselbstlauf muss der Bediener die Zugangsweichen, Gleissperren und Sperrsignale einzeln sperren.

Wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, muss der Bediener die Weichenlaufkette sperren oder den Weichenselbstlauf abschalten. An den Tasten der Zugangsweichen, Gleissperren und Sperrsignale muss der Bediener Hilfssperren anbringen.

Wenn der Bediener die Weichenlaufkette nicht sperren oder der Weichenselbstlauf nicht abschalten kann, muss er die Weichen durch Handverschluss sichern.

c) In Elektronischen Stellwerken ergibt sich die Sperrwirkung aus Merkhinweis „X“ nach Absatz (7) c).

d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.

(9) Sperrung, Anlass für die Sperrung und Aufheben der Sperrung müssen den Beteiligten mitgeteilt werden. **Benachrichtigen**

(10) Bei Schneeräumfahrten müssen in der Regel auch die benachbarten Gleise gesperrt werden. In örtlichen Zusätzen können Ausnahmen zugelassen sein. In den gesperrten benachbarten Gleisen dürfen sich keine Fahrzeuge oder Baumaschinen befinden. Die Fachkraft darf Ausnahmen zulassen. **Schneeräumfahrten**

(11) Sperrung, Anlässe der Sperrung, Aufheben der Sperrung und die Benachrichtigung der Beteiligten müssen nachgewiesen werden. **Nachweis**

2 Baugleis

(1) Wenn es in einer Betra angeordnet ist, darf ein gesperrtes Gleis oder Abschnitte davon, nach dem die in der Betra genannte Person zugestimmt hat, mit folgenden Worten zum Baugleis erklärt werden: **Erklären**

„... (Betriebsstelle) Gleis ... (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... ist Baugleis“

(2) Das Bewegen von Fahrzeugen im Baugleis ist Rangieren. **Befahren**

(3) Wenn ein Gleis zum Baugleis erklärt worden ist, muss der nach Abschnitt 1 Absatz (7) angebrachte bzw. eingegebene Merkhinweis gegen den Merkhinweis „BGL“ ausgetauscht werden. **Merkhinweis**

(4) Erklären eines Gleises zum Baugleis muss Beteiligten mitgeteilt werden.

(5) Erklären eines Gleises zum Baugleis und Benachrichtigung der Beteiligten müssen nachgewiesen werden. **Nachweis**

3 Oberleitung

(1) Gleise, deren Oberleitung ausgeschaltet oder - ohne den Regellichtraum für Gleise ohne Oberleitung einzuschränken - gestört ist, müssen nicht gesperrt werden. Sie dürfen aber nicht von Triebfahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer befahren werden. **Grundsatz**

(2) Der Mitarbeiter, der für das Sperren von Gleisen zuständig ist, muss Beteiligte benachrichtigen. **Beteiligte benachrichtigen**

(3) Für Merkhinweise gilt Folgendes: **Merkhinweis**

a) Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk muss der Bediener Merkhinweis an den Hebeln der Weichen anbringen, die in die Gleise der betroffenen Schaltgruppen führen.

b) im Relaisstellwerk muss der Bediener Merkhinweis  an den betroffenen Gleisen oder Gleisabschnitten anbringen.

c) Im Elektronischen Stellwerk muss der Bediener Merkhinweis „F“ in den betroffenen Gleisen oder Gleisabschnitten eingeben. In örtlichen Zusätzen kann angegeben sein, dass ein anderer Merkhinweis zu verwenden oder der Merkhinweis an einer anderen Einrichtung einzugeben ist.

d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen abweichende Regeln gegeben sein.

Der Merkhinweis ist nicht erforderlich, wenn die betroffene Schaltgruppe durch besondere Einrichtungen kenntlich gemacht ist.

Sperren

(4) Für Sperren gilt folgendes:

a) Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk muss der Fdl Hilfssperre an der Einrichtung für die Befehlsabgabe oder Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale anbringen.

b) Im Relaisstellwerk muss der Fdl Hilfssperre an der Zieltaste der Zugstraßen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre in den betroffenen Gleisabschnitten anbringen.

c) Im Elektronischen Stellwerk ergibt sich die Sperrwirkung aus Merkhinweis „F“.

d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen Regeln gegeben sein.

Nachweis

(5) Nichtbefahrbarkeit und Wiederbefahrbarkeit der Gleise durch Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer und die Benachrichtigung der Beteiligten müssen nachgewiesen werden.

❑

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

DB InfraGO AG
Grundlagen und Verfahren Bahnbetrieb
I.IBB 31
www.dbinfrago.com
Adam-Riese-Str. 11-13
60327 Frankfurt am Main
www.dbinfrago.com

Herr Ulrich Häffner
Ulrich.Haeffner@deutschebahn.com

06.11.2025

Aktualisierung 1 Richtlinie 408 - Fahrdienstvorschrift; Richtliniengruppe 408.0051 – 0056, Erläuterungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aktualisierung 1 zu der Richtliniengruppe 408.0051 – 0056 gilt ab 13.12.2026.

Sie enthält folgende geänderte Richtlinien und Zusätze:

408.0051
408.0054
408.0055
408.0055Z31
408.0056

Allgemein

Der Begriff Schutzziel wird in der Richtlinienfamilie 408 zunächst nicht weiterverwendet und wurde in Abschnitt 1 der jeweiligen Richtlinie, die bereits nach den Gestaltungsvorgaben umgesetzt wurden, gestrichen. Hintergrund ist, dass die Regelungen der Richtlinien 408 handlungsorientiert aufgebaut sind und durch deren Beachtung die Schutzziele eingehalten werden, ohne dass diese explizit genannt sind.

Diese Änderungen werden in den einzelnen Erläuterungen zu den jeweiligen Richtlinien nicht wiederholt.

Kennzeichnung von inhaltlichen Änderungen

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

Erläuterungen

Ril 408.0051 – Grundsätze; Aufbau und Zweck

Absatz 2.1– Aufbau der Fahrdienstvorschrift

In der Tabelle wurde der Titel „Richtlinienfamilie“ in „Richtliniengruppen“ geändert.

Absatz 2.2– Handbücher

In der Tabelle wurden neu die Handbücher „Handbuch für Kommunikation“ und das „Befehlsheft“ aufgenommen.

Absatz 2.5– Aufbau der Richtliniengruppen

In Absatz wurde der Titel „Richtlinien“ in „Richtliniengruppen“ geändert.

Absatz 2.7– Steuerungslogik und Wirksamkeitsmethode (nur DB InfraGO AG)

Der Absatz wurde aus der Richtlinie gestrichen.

Ril 408.0054 – Grundsätze; Abkürzungen

Abschnitt 2 – Regelung

Es wurde zur Präzisierung der einleitender Satz „Begriffe dürfen ausgeschrieben oder abgekürzt werden“ aufgenommen.
Die Abkürzung „B“ für Bedarfszug wurde aus der Ril entfernt, weil es keine Trassenanmeldungen für diese Züge mehr gibt. Außerdem wurden die Abkürzungen „BfgD“, „Efpl“, „FztH“ und GeH aus dem Anhang 408.2341 A01 übernommen.

DB InfraGO

Ril 408.0055 – Grundsätze; Begriffe

Begriff „Bedarfshalt“

Bei der Neuherausgabe 2015 (Trennung EIU/EVU-Regeln) wurde beim damaligen Begriff der letzte Anstrich verändert. Da sich die Regeln der Richtlinienfamilie 408 seitdem nicht mehr an Zugführer richteten, wurde dieser damals aus der Begriffsdefinition gestrichen. Aufgrund der seit 2015 bestehenden Regeln hätte der Tf bei ohne Zugführer/Zugbegleiter verkehrenden Reisezügen einen Bedarfshalt auf der Betriebsstelle wahrnehmen müssen, auch wenn er kein Haltsignal, kein blinkendes Signal Ne 5 oder keine Reisende mit Ein- oder Ausstiegswunsch bemerkt bzw. durch die Fahrgasthaltewunscheinrichtung angezeigt bekommt. Dies war auf den letzten Anstrich zurückzuführen, laut welchem der Tf einen Bedarfshalt hätte wahrnehmen müssen, wenn bei ohne Zugführer/Zugbegleiter verkehrenden Reisezügen keine Verständigung über den Ausfall des Bedarfshaltes erfolgt. Die neuen Regeln schreiben den Eisenbahnverkehrsunternehmen vor, ggf. eigene ergänzende Regeln über die Verständigung bei Ausfall eines Bedarfshaltes zu treffen. Der ehemalige dritte Anstrich wurde entfernt, da fahrzeugspezifische Regelungen (Fahrgasthaltewunscheinrichtung) keine Schnittstellenregelung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens darstellen.

Begriff „EOA (End of Authority)”

Es wurde ergänzt, dass ein EOA bei ETCS-geführten Zügen auch an einem Gleisabschluss eingerichtet sein kann. Bis dato wurde dies lediglich als Regelungsinhalt der Ril 408.21-27 wiedergegeben. Zur besseren Übersicht wurde der Begriff neu dargestellt.

Begriff „Mehrkraft-Tfz“

Der Begriff wurde aus der Ausnahme 239 in die Richtlinie überführt.

Begriff „OS (On Sight)“

Der Begriff wurde redaktionell an die Richtlinie 483.0701 (ETCS-Fahrzeugeinrichtungen bedienen) angepasst. Die bisher genutzte Formulierung „maximal zulässige Geschwindigkeit für Fahren auf Sicht“ wurde angepasst, um eine inhaltlich bessere Abgrenzung zur „maximal zulässigen Geschwindigkeit des Zuges (VMZ)“ zu gewährleisten.

Begriff „Override EOA“

Es wurde ergänzt, dass durch die Bedienung von Override EOA in den ETCS-Betriebsarten PT und SB (nur in ETCS-Level 2) ebenfalls ein Wechsel in die ETCS-Betriebsart SR erfolgt. Dies ist beispielsweise möglich, wenn nach einem Wechsel in die ETCS-Betriebsart PT und Erhalt eines Befehls 2 für die Weiterfahrt „Start“ im MFD nicht angeboten wird und „Override EOA“ bedient werden muss.

Begriff „Vorspann“

Zum besseren Verständnis wurde der Begriff „Vorspann“ angepasst, da sich beide Lokomotiven an der Traktionsleistung beteiligen und jeweils von einem Tf direkt bedient werden.

Begriff „Züge“

Der einleitende Satz „das Bewegen von Zügen sind Zugfahrten“ wurde gestrichen.

Begriff „Züge des Gelegenheitsverkehrs“

Der Begriff wurde aufgrund des Wegfalls der Bedarfszüge angepasst.

Zusatz 408.0055Z31 – Grundsätze; Begriffe; Regeln für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin

Begriff „Zuglängen“

Mit den Anpassungen werden die Begriffe an den Sprachgebrauch im Geltungsbereich des Zusatzes angenähert.

408.0056 – Grundsätze; Kommunikation

Absatz 2.1 – Kommunikationsmethodik

Zur Angleichung der Richtlinienfamilien 408 und 481 wurde der Begriff „Sprachgebrauch“ durch „Sprechdisziplin“ ersetzt. Zudem wurden die Anstriche „Notdurchsagen nicht unterbrechen“ und „Gespräche kurzfassen“ übernommen.
Im Rahmen der „Sprechdisziplin“ wurde der erste Anstrich konkretisiert: Sofern nichts anderes vorgeschrieben ist (z. B. die internationale Buchstabiertafel), ist die deutsche Sprache zu verwenden.

Die Tabelle stellt klar, dass feste Wortlaute wortwörtlich wiederholt werden müssen, soweit nicht gemäß Anhänge 408.0411A02 und 408.2411A02 darauf verzichtet werden darf.
Zur besseren Übersicht wurden die Inhalte zu Wiederholungen in getrennten Zeilen dargestellt.

Absatz 2.2 – Identifikation bei der Kommunikation zwischen Fdl und Tf

Die Überschrift wurde präzisiert, um deutlich zu machen, dass die Meldungen nur bei der Kommunikation zwischen Fdl und Tf verwendet werden.

Absatz 2.5 – Einseitig gerichtete Sprechverbindung (Lautsprecher)

Im dritten Anstrich wurde präzisiert, dass Meldungen für Zugfahrten nicht gegeben werden dürfen.

Absatz 2.8 – Buchstabiertafel

Der Satz im Absatz 2.8 wurde redaktionell angepasst.

Absatz 2.9 – Zahlen

Der Absatz wurde neu präzisiert, dass Datum und Uhrzeit auch als ganze Zahlen ausgesprochen werden dürfen.

Es wurde festgelegt, dass die EVU abweichende oder zusätzliche Regeln für die Kommunikation zwischen ihren Mitarbeitenden geben dürfen.

Mit freundlichen Grüßen

DB InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg

gez. Christian Ehrhardt	gez. Ulrich Häffner
Leiter Grundlagen und Verfahren Bahnbetrieb	Experte Fahrdienstvorschrift

DB InfraGO AG
Eisenbahnbetriebsverfahren Bahnbetrieb

Adam-Riese-Straße 11-13
60327 Frankfurt am Main

www.dbinfrago.com

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

05.12.2024

Neuherausgabe Richtlinie 408 - Fahrdienstvorschrift; Grundsatzrichtlinien 408.0051 – 0056, Erläuterungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Neuherausgabe zu den Grundsatzrichtlinien 408.0051 – 0056 gilt ab 14.12.2025.

Sie enthält folgende Richtlinien:

408.0051
408.0054
408.0055
408.0056

und die Zusätze

408.0054Z31
408.0055Z31
408.0056Z31

Übergang der Gültigkeit

Die Richtlinien werden neu eingeführt.

DB InfraGO AG | Sitz: Frankfurt am Main | Registergericht: Frankfurt am Main
HRB 50879 | USt-IdNr.: DE 199861757 | Vorsitz des Aufsichtsrats: Berthold Huber
Vorstand: Dr. Philipp Nagl (Vorsitz), Jens Bergmann, Ingrid Felipe, Dr. Christian Gruß, Heike Junge-Latz, Heinz Siegmund, Ralf Thieme

Nähere Informationen zur Datenverarbeitung der DB InfraGO AG finden Sie hier: www.dbinfrago.com/datenschutz

Erläuterungen

Kennzeichnung von inhaltlichen Änderungen

In den Richtlinien sind Zeilen mit inhaltlichen Textänderungen am Rand durch „*“ gekennzeichnet. Bei entfallenen Texten ist das Sternchen neben die letzte nicht geänderte Zeile gesetzt. Nicht gekennzeichnet ist die geänderte Leseransprache und Änderung von Betriebsstellenbuch zu Streckenbuch.

Leseransprache

Für die Leseransprache werden neu nur noch die Abkürzungen „Fdl“ (Fahrdienstleiter), „Tf“ (Triebfahrzeugführer) und „Ww“ (Weichenwärter) verwendet.

Allgemein

Mit dieser Neuausgabe werden Richtlinien neu eingeführt, die für alle Anwendergruppen der Fahrdienstvorschrift gelten. Die neue Richtlinienfamilie heißt „Grundsatzrichtlinien“

Grundsatzrichtlinien und Gestaltungsvorgaben

Die Richtlinien haben die Nummern 408.0051, 408.0054, 408.0055 und 408.0056. Die Richtliniennummern 408.0052 und 408.0053 bleiben zunächst frei und werden in einer zukünftigen Aktualisierung in Kraft gesetzt.
Die Richtlinien 408.0051, 408.0054, 408.0055 und 408.0056 sowie die Zusätze 408.0054Z31, 408.0055Z31, 408.0056Z31 wurden nach neuen Gestaltungsvorgaben verfasst. Mit diesen Gestaltungsvorgaben wird eine einheitliche Struktur und die Nennung von Schutzzielen eingeführt. Zudem wird die Komplexität der Formulierungen reduziert und das Verständnis der Regelungen durch den vermehrten Einsatz von Tabellen und Grafiken unterstützt. Die Umarbeitung der vorhandenen Regeln stellt einen aufwendigen Prozess dar, wodurch die Umstellung der Richtlinien erst nach und nach erfolgen wird.

Das Ziel ist es, den Anwendenden ein einfaches Lesen und Aufnehmen der Regeln zu ermöglichen. Damit wird erstmals gezielt auf die „Menschlich-Organisatorischen-Faktoren“ eingegangen.
Die folgenden drei Vorgaben werden bei der Gestaltung der Fahrdienstvorschrift beachtet:
- klare Verständlichkeit der Information
- gute Übersichtlichkeit
- leichte Erfassbarkeit

Der Zweck und die Schutzziele werden zum Beginn der Richtlinie aufgeführt. Die Anwendenden sollen den Zweck der Regel und ihre Schutzziele verstehen, um daraus notwendige Handlungen ableiten zu können. Neu ist auch, dass zu Beginn der Regeln immer die Zielgruppe, also der Personenkreis, für den die Regel gilt, genannt ist.

Zur besseren Übersichtlichkeit wird die Aufzählungstiefe auf die zweite Ebene (2.x) begrenzt. Überschriften sollen „sprechend“ formuliert werden. Aus ihnen müssen die Anwendenden auf den Inhalt der Abschnitte schließen können.
Unpräzise Überschriften wie „Allgemeines“, „Grundsätze“ und „Sonstiges“ werden nicht mehr verwendet.

Die Abschnitte werden nach Möglichkeit chronologisch oder gemäß Prozessfluss sortiert. Jeder Abschnitt umfasst immer nur einen Inhalt. Die Regelungen werden für die digitale Veröffentlichung schon so geschrieben, dass sie möglichst gut filterbar sind.
Fließtexte sind schwerer als andere Darstellungsformen nach relevanten Inhalten zu sichten, zu verstehen und zu merken. Daher wird der Fließtext minimiert und eine einfache und kompakte Sprache verwendet.

Ril 408.0051 – Grundsätze; Aufbau und Zweck

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0051	

In Absatz 1 wird der neue Aufbau der Fahrdienstvorschrift ausführlich erklärt und zusätzliche, für alle Richtlinien der Familie 408 gültige, Informationen gegeben. Die Struktur und Zuordnung der Richtlinien in Handbüchern war bisher nur in den Erläuterungen der Neuausgabe der Fahrdienstvorschrift im Jahr 2015 beschrieben. Eine verbindliche Information für alle Anwendenden der Fahrdienstvorschrift über den Aufbau und Zuordnung war bisher nicht gegeben. Durch die neue Richtline wird allen Anwendenden die Möglichkeit gegeben die Zusammenhänge der Richtlinienfamilie 408 besser zu erkennen.

In Absatz 2.1 wurden die Erläuterung des Aufbaus der Fahrdienstvorschrift in Anlehnung an die Erläuterungen der Neuausgabe der Fahrdienstvorschrift 2015 neu aufgenommen.

In Absatz 2.2 wurde die Zusammensetzung der Handbücher der Fahrdienstvorschrift aufgenommen.

In Absatz 2.3 wird darauf hingewiesen, dass bei Nennung der DB InfraGO AG der Geschäftsbereich Fahrweg gemeint ist.

In Absatz 2.4 wird das Piktogramm  neu eingeführt. Es gibt einen zusätzlichen Hinweis auf Regeln im Streckenbuch.

In Absatz 2.5 wird der Aufbau der Richtlinien 408.0051 - 0056, 408.01 - 06 und 408.21 - 27 erklärt.

In Absatz 2.6 erfolgt ein Hinweis auf die Fundstellen der Erläuterungen der Richtlinienänderungen.

In Absatz 2.7 erfolgt ein Hinweis auf die Steuerungslogik und Wirksamkeitsmethode. Dieser Abschnitt ist nur für Mitarbeitende der DB InfraGO AG relevant.

In Abschnitt 3 werden grundsätzlich die Verweise auf örtliche Regeln im Streckenbuch aus dem Abschnitt 2 wiederholt. In dieser Richtlinie sind keine örtlichen Regelungen vorhanden.

Ril 408.0054 – Grundsätze; Abkürzungen

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0054	

Die Anhänge 408.0101A02, 408.2101A02 und 408.4801A02 wurden aufgelöst. Die Abkürzungen finden sich nun gesamthaft in der Grundsatzrichtlinie 408.0054. Einzelne Abkürzungen wurden gestrichen, wenn sie im allgemeinen Sprachgebrauch verwendet werden bzw. nicht praxisgerecht waren. Es wurden neue nützliche Abkürzungen aufgenommen.

Zusatz 408.0054Z31

Der Zusatz wurde entsprechend der Gestaltung der Richtlinie 408.0054 angepasst.

Ril 408.0055 – Grundsätze; Begriffe

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0055	408.0101A01-W-103

Beim Begriff „Grenzsignal“ wurde das Vorsignal hinzugefügt. Grenzsignale können auf Strecken mit ETCS-Level 1 LS auch Vorsignale sein.
Hinzugefügt wurde der Begriff „LS (Limited Supervision)“. Die ETCS-Betriebsart LS kommt nur bei ETCS-Level 1 zum Einsatz.
Beim Begriff „Override EOA“ wurde die ETCS-Betriebsart LS eingefügt. Override EOA (vergleichbar mit der PZB-Befehlstaste) bedient der Tf zum Beispiel auf Strecken mit ETCS-Level 1 LS, wenn in der ETCS-Betriebsart LS an einem Hauptsignal mit besonderem Auftrag vorbeigefahren werden soll.
Die Begriffe wurden aus der Ausnahme 241 (EVU) bzw. der zugehörigen Weisung 408.0101A01-W-103 (EIU) übernommen.

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0055	-

Die Anhänge 408.0101A01, 408.2101A01 und 408.4801A01 wurden aufgelöst. Die Begriffe finden sich nun gesamthaft in der Grundsatzrichtlinie 408.0055.

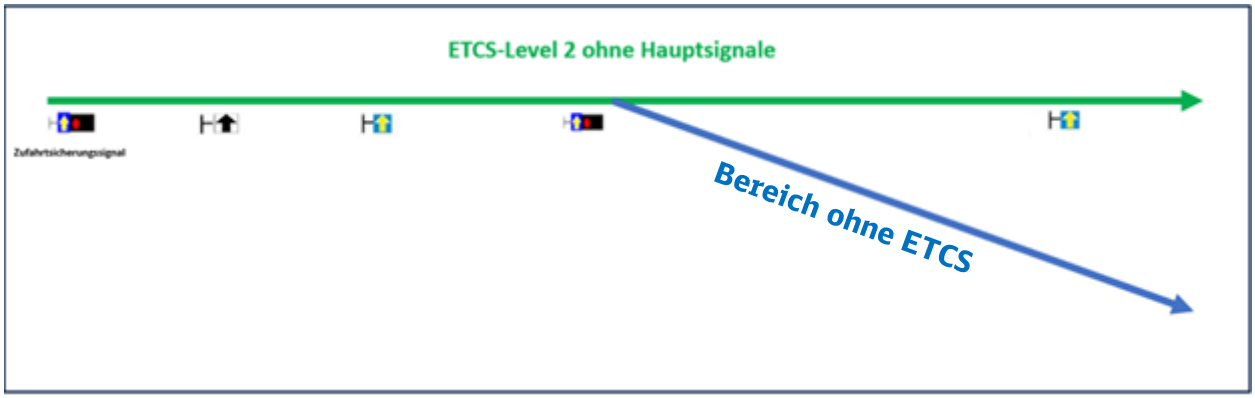
Der Begriff „Bezeichnung des Arbeitsplatzes“ wurde neu aufgenommen. Dies resultierte aus einer Vorgabe der TSI OPE, da sich Mitarbeiter auf Betriebsstellen mit ihren Zuständigkeitsbereichen identifizieren müssen.

Der Begriff „Dynamischer Schriftanzeiger“ wurde aus dem aufgelösten Anhang 408.0101A01 übernommen. Der Begriff war vorher nicht Bestandteil des aufgelösten Anhangs 408.2101A01.

Der Begriff EOA wurde aufgenommen. Nach den Vorgaben der technischen Spezifikation für Interoperabilität (TSI) wird der Begriff EOA auch außerhalb von ETCS angewendet.

Der Begriff Release Speed wurde um das Sperrsignal erweitert. Sperrsignale können das Ende der Fahrterlaubnis (EOA) überwachen bzw. eine Release Speed berücksichtigen.

Der Begriff „Zufahrtsicherungssignal“ wurde erweitert. Nach den Regeln zur Ausrüstung von Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale kann innerhalb der Strecke ohne Hauptsignale ein direkter Ausstieg aus ETCS-Level 2 erfolgen. Für diesen Ausstieg ist ein Hauptsignal erforderlich.
Beispiel:



Der Begriff „ETCS-Fahrterlaubnis“ wurde inhaltlich präzisiert.

Der Begriff „ETCS-Halt“ ist in der Erklärung EOA enthalten.

Der Begriff „ETCS-Zentrale“ wurde nach den Vorgaben der TSI OPE präzisiert, weil die ETCS-Zentrale auch als RBC (Radio Block Centre) bezeichnet wird.

Der Begriff „Gelenkwagen“ wurde aus dem aufgelösten Anhang 408.4801A01 übernommen.

Der Begriff „Rangierabteilung“ wurde nach den Vorgaben der TSI OPE neu aufgenommen. Die Aufnahme ist erforderlich, weil in den Vorgaben für die Befehle gemäß TSI OPE die Angabe des Standorts der Rangierabteilung gefordert wird.

Der Begriff „Rangierfahrt“ wurde nach den Vorgaben der TSI OPE inhaltlich präzisiert.

Der Begriff „RBC“ wurde nach den Vorgaben der TSI OPE präzisiert, weil RBC auch als ETCS-Zentrale bezeichnet wird.

Der Begriff „SH“ wurde inhaltlich geändert, aufgrund der Abgrenzung zum Begriff ETCS-Fahrterlaubnis, weil dieser nur bei Anzeigeführung verwendet wird.

Der Begriff „SR“ wurde inhaltlich geändert, aufgrund der Abgrenzung zum Begriff ETCS-Fahrterlaubnis, weil dieser nur bei Anzeigeführung verwendet wird.

Der Begriff „Standort des Zuges“ wurde neu aufgenommen, weil die TSI OPE vorschreibt, dass Triebfahrzeugführer bei Meldungen den Standort bzw. die Position ihres Zuges angeben müssen.

Der Begriff „Triebfahrzeugführer“ wurde aus Gründen der Einheitlichkeit der Beschreibung von Mitarbeitern im Bahnbetrieb neu aufgenommen.

Der Begriff „Vorspann“ wurde neu aufgenommen, da der Begriff in der Richtlinie 408.2454 verwendet wird.

Der Begriff „Wageneinheiten“ wurde aus dem aufgelösten Anhang 408.4801A01 übernommen.

Der Begriff „Züge“ wurde zur Vervollständigung der Begriffsbeschreibung erweitert.

Zusatz 408.0055Z31

Der Zusatz wurde entsprechend der Gestaltung der Richtlinie 408.0055 angepasst.

408.0056 – Grundsätze; Kommunikation

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0056	408.0202

Richtlinie 408.0202/408.2202 wurde außer Kraft gesetzt und die Inhalte in die Ril 408.0056 überführt.

Abschnitt 1
„Zweck, Schutzziele und Zielgruppe“
Hier wird der Zweck der Regeln innerhalb der Richtlinie erläutert. Weiter wird beispielhaft dargestellt, was durch die Regeln verhindert werden soll und somit die Schutzziele der Richtlinie erklärt.

Absatz 2.1
„Sprachgebrauch“
Es wurden die Regeln zur Sprechdisziplin aus den Richtlinien 481 inhaltsgleich wiederholt.

“Aufträge und Meldungen“
Die Regeln wurden mit gleichem Inhalt aus der Richtlinie 408.0202 übernommen. Zur besseren Übersichtlichkeit wurde der Inhalt neu als Tabelle dargestellt.
Neu sind die Wortlaute „Stopp“ und „Weiter“. Hierbei handelt es sich um eine Übernahme der geläufigen Praxis. Häufigster Anwendungsfall wird ein Diktat sein. Ist der Diktierende schneller als die Schreibgeschwindigkeit des Empfängers, unterbricht dieser mit „Stopp“ den Diktierenden. Hat er den Schreibrückstand aufgeholt, signalisiert er mit „Weiter“, dass das Diktat fortgesetzt werden kann.

Absatz 2.2
„Identifikation von Fdl und Tf“
Die Wortlaute wurden an die Vorgaben der TSI OPE angepasst. Für die den Standort des Zuges und die Bezeichnung des Arbeitsplatzes gibt es nun in 408.0055 jeweils eine Definition.

Absatz 2.3
„Plausibilitätsprüfung Standort des Zuges“
Diese Regelung wurde aus Ril 408.0202 übernommen und abgewandelt. Als Folge aus dem Zugunglück bei Dieburg muss der Fdl den gemeldeten Standort des Zuges mit seinen Aufzeichnungen und Meldeanzeigen vergleichen. Ergibt sich bei dieser Prüfung auf Plausibilität eine grobe Abweichung zwischen dem gemeldeten und erwarteten Standort, hat der Fdl nun die Aufgabe, den Sachverhalt gemeinsam mit dem Tf zu klären. Führt dies nicht zum Erfolg, hat der Fdl Maßnahmen bei Gefahr zu treffen.

Absatz 2.4
„Bezeichnung der Züge“
Der Inhalt wurde aus 408.0202/4082202 übernommen und die Darstellung zur besseren Lesbarkeit angepasst.

Absatz 2.5
„Einseitig gerichtete Sprechverbindung (Lautsprecher)“
Der Inhalt wurde aus 408.0202/4082202 übernommen und zur besseren Lesbarkeit leicht überarbeitet.

Absatz 2.6
„Wechselsprechverbindung“
Die Regeln wurden aus der Richtlinie 408.0202 inhaltlich gleich übernommen. Zur besseren Übersichtlichkeit wurde der Inhalt neu als Tabelle dargestellt. Aufgrund der Vorgaben der TSI OPE wurde der Wortlaut „Ende“ aufgenommen. Mit diesem Wortlaut wird das Ende eines Gespräches verkündet.

Absatz 2.7
„Andere mit Angaben von Aufträgen/Meldungen beauftragen“
Der Inhalt wurde aus 408.0202 übernommen und die Darstellung zur besseren Lesbarkeit angepasst.

Absatz 2.8
„Buchstabiertafel“
Bisher fand sich die Buchstabiertafel nur in den Richtlinien 481.xxxx. Da es sich um eine Verfahrensregel handelt, findet sich die Buchstabiertafel jetzt auch in der Fahrdienstvorschrift. Durch die Umsetzung der TSO OPE wird nur noch das internationale phonetische Alphabet verwendet. Die Vorgaben der TSI OPE sehen vor, dass die Aussprache der Worte des phonetischen Alphabetes auf Englisch zu erfolgen haben. Zur Unterstützung ist die Aussprache als Lautschrift und als deutsche Schreibweise vorgegeben. Die Buchstabiertafel ist immer anzuwenden, wenn einzelne Buchstaben gesprochen werden. Die Aussprache der Umlaute wurde für die Einheitlichkeit in Deutschland, Österreich und Schweiz auf Ärger, Öse und Übel geändert. Die Aussprachen für „Ch“ und „Sch“ sind nicht mehr vorhanden. Ein „ß“ wird als „Eszett“ buchstabiert.

Absatz 2.9
„Zahlen“
Bisher gab es keine Vorgaben zur Aussprache von Zahlen. Dies Ändert nun die TSI OPE. Die Vorgabe ist, dass Zahlen immer ziffernweise auszusprechen sind. Diese Vorgabe hat keine Einschränkung. Das bedeutet, dass beispielsweise auch die Uhrzeit und das Datum bei einem Befehlsdiktat als einzelne Ziffern genannt werden.
19:31 Uhr muss nach dieser Vorgabe wie folgt diktiert werden:

„Eins, Neun, Punkt, Drei, Eins“ oder
„Eins, Neun, Doppelpunkt, Drei, Eins“

Der 29.02.2025 muss so diktiert werden:

„Zwo, Neun, Punkt, Null, Zwo, Punkt, Zwo, Null, Zwo, Fünf“

Um es dem Empfänger eines Diktats von Zahlen leichter zu machen, empfiehlt sich das Blockweise sprechen beizubehalten. Beispielsweise:

„Zwo, Neun, (kurze Pause) Eins, (kurze Pause) Acht, Fünf“

Abschnitt 3
„Örtliche Regeln im Streckenbuch“

In diesem Abschnitt werden alle Regelwerkspassagen aus Absatz 2.x wiederholt in dem auf mögliche Regelungen in den Streckenbüchern hingewiesen wird. Um eine Zuordnung machen zu können ist der Abschnitt 3 in EIU und EVU unterteilt.

Zusatz 408.0056Z31

Der Zusatz wurde entsprechend der Gestaltung der Richtlinie 408.0056 angepasst.

Mit freundlichen Grüßen

DB InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg

gez. Christian Ehrhardt	gez. Julian Huth
Leiter Grundlagen und Verfahren Bahnbetrieb	Experte Fahrdienstvorschrift

DB InfraGO AG
Grundlagen und Verfahren Bahnbetrieb
I.IBB 31
www.dbinfrago.com

DB InfraGO AG
Adam-Riese-Str. 11-13
60327 Frankfurt am Main

Gemäß Verteiler Ril 408.01 - 06

24.11.2025

Aktualisierung 1 Richtlinie 408 – Fahrdienstvorschrift; Richtliniengruppen 408.01 – 06, Erläuterungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aktualisierung 1 zu den Richtlinien 408.01 – 06 gilt ab 13.12.2026.

Sie enthält folgende geänderte Richtlinien, Zusätze und Anhänge:

408.0101A01	408.0331	408.0441	408.0521
408.0101A02	408.0401	408.0445	408.0551
408.0211	408.0402	408.0452	408.0571
408.0212Z31	408.0403	408.0455	408.0572
408.0221	408.0411	408.0458	408.0581A01
408.0231	408.0411A01	408.0463	408.0601
408.0241Z31	408.0411A02	408.0471	408.0611
408.0244	408.0411V01	408.0471Z31	408.0622
408.0245	408.0411V02	408.0474	408.0625
408.0246	408.0412	408.0475	408.0641
408.0247	408.0421	408.0481	408.0651
408.0248	408.0423	408.0487	408.0651Z31
408.0248Z31	408.0431	408.0488	408.0653
408.0251	408.0431Z31	408.0492	408.0654 (Neu)
408.0261	408.0435	408.0493 (Neu)	

DB InfraGO AG | Sitz: Frankfurt am Main | Registergericht: Frankfurt am Main
HRB 50879 | USt-IdNr.: DE 199861757 | Vorsitz des Aufsichtsrats: Berthold Huber
Vorstand: Dr. Philipp Nagl (Vorsitz), Jens Bergmann, Dr. Christian Gruß, Heike Junge-Latz, Heinz Siegmund, Ralf Thieme

Deutschland braucht eine Starke Schiene

Nähere Informationen zur Datenverarbeitung der DB InfraGO AG finden Sie hier: www.dbinfrago.com/datenschutz

Allgemein

Mit der Aktualisierung 1 zur Fahrdienstvorschrift - Richtlinienfamilie 408 – wurde in allen Richtlinien 408 konkretisiert, dass Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan an den betroffenen Signalen nicht eingeschaltet sein darf.

Des Weiteren wurden die Regeln für Bedarfszüge in den Richtlinien 408 gestrichen, weil es für diese keine Trassenanmeldungen mehr gibt.

Der Begriff Schutzziel wird in den Richtlinien 408 zunächst nicht weiterverwendet und wurde in Abschnitt 1 der Richtlinien, die bereits nach den Gestaltungsvorgaben umgesetzt wurden, gestrichen. Hintergrund ist, dass die Regelungen der Richtlinien 408 handlungsorientiert aufgebaut sind und durch deren Beachtung die Schutzziele eingehalten werden, ohne dass diese explizit genannt sind.

Diese Änderungen werden in den einzelnen Erläuterungen zu den jeweiligen Richtlinien nicht wiederholt.

Kennzeichnung von inhaltlichen Änderungen

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

Erläuterungen

408.0101A02 – Gültigkeit der Richtlinien für Mitarbeiter

In der Tabelle „Gültigkeit der Richtlinien für Mitarbeiter“ wurden folgende neue Richtlinien aufgenommen:

- Ril 408.0412 „Digitaler Befehl“
- Ril 408.0493 Mehrkrafttriebfahrzeuge – Traktionsartwechsel während der Fahrt; Akku laden während planmäßigem Halt
- Ril 408.0654 „Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – ETCS-Level 1 LS“

Ril 408.0211 – Fahrordnung im Bahnhof

Abschnitt 1 – Fahrplan für Zugmeldestellen

Aufgrund der Streichung des Absatzes (3) „Bedarfszug“ wurde die nachfolgende Absatznummerierung angepasst.

Ril 408.0221 – Zugmeldungen

Abschnitt 3 – Abmelden

In Absatz (6) wurde der Begriff Fahrdienstleiter durch die Abkürzung „Fdl“ ersetzt.

Ril 408.0231 – Fahrweg prüfen

Abschnitt 2 – Richtige Stellung

In Absatz (1) des Ablaufschemas wurde der Begriff „Betriebsstellenbuch“ durch „Streckenbuch“ ersetzt.

Abschnitt 3 – Frei von Fahrzeugen

Zur besseren Übersicht wurde redaktionell in Abschnitt 3 Absatz (9) a) 1. die bereits bestehenden Regelungen zur selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage in einen gesonderten Unterabsatz gebracht.

Ril 408.0246 – Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Zentralblock ohne ESTW

Abschnitt 5 – Räumungsprüfung auf Zeit

In Absatz (1) c) wurde ein fehlerhafter Verweis auf Abschnitt 4 Absatz (1) korrigiert, da sich die Struktur der Unterabsätze in Abschnitt 4 Absatz (1) in der Neuherausgabe der Fahrdienstvorschrift (gültig ab dem 14.12.2025) geändert hatte.

Ril 408.0251 – Hauptsignale bedienen

Abschnitt 2 – Hauptsignale auf Fahrt stellen

In Absatz (5) wurde der Begriff Fahrdienstleiter durch die Abkürzung „Fdl“ ersetzt.

Ril 408.0261 – Zugfahrten durchführen

Abschnitt 1 – Zugfahrt in einen Zugfolgeabschnitt zulassen

In Absatz (1) a) Nummer 3. wurde der Begriff Fahrdienstleiter durch die Abkürzung „Fdl“ ersetzt.

Ril 408.0331 – Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof

Abschnitt 2 – Arten der Zustimmung

In Absatz (1) wurde in der letzten Zeile der Tabelle „Triebfahrzeugführer“ durch die Abkürzung „Tf“ ersetzt.

Ril 408.0401 – Anordnungen über den Zugverkehr

Abschnitt 2 – Im Vordruck 408.0401V01 eintragen

In Absatz (1) c) wurden die Regeln zu Mehrkrafttriebfahrzeugen aus Ausnahme 239 übernommen. Dieser regelt neu das Führen der Anordnungen über den Zugverkehr beim Verkehren von Mehrkrafttriebfahrzeugen. Bei Anordnungen für Züge mit Mehrkrafttriebfahrzeugen muss der Bediener in Spalte 8 den Vermerk „Mk-Tfz“ eintragen. Wenn für einen Zug mit arbeitendem Mehrkrafttriebfahrzeug ein Traktionsartwechsel stattfindet, ist beim Übertrag in die Anordnungen über den Zugverkehr die Bemerkung „Traktionsartwechsel Mk-Tfz“ in die Spalte 8 einzutragen. Dabei ist auch anzugeben, ob der Traktionswechsel von E-Traktion nach V-Traktion oder umgekehrt erfolgt.

Ril 408.0402 – Merkhinweise anbringen bzw. eingeben

Die Richtlinie wurde gemäß den geltenden Gestaltungsvorgaben neu in den Abschnitten 1 – 6 strukturiert.

Abschnitt 1 beschreibt den Zweck der Richtlinie und nennt deren Zielgruppe.

Abschnitt 2 – Regelung

In Absatz 2.1 werden die Inhalte aus dem alten Abschnitt 3 wiedergegeben.
In Absatz 2.2 werden die Inhalte aus dem alten Abschnitt 2 wiedergegeben.
In Absatz 2.3 werden die Inhalte aus dem alten Abschnitt 1 wiedergegeben.
In allen Absätzen wurde das Piktogramm als Hinweis auf eine mögliche Regelung im Streckenbuch aufgenommen.

Für eine bessere Übersicht werden Merkhinweise und die Stelle an der diese einzugeben bzw. anzubringen sind in separaten Spalten dargestellt.

In Absatz 2.1 wurde das Symbol für den Merkhinweis „Oberleitung abgeschaltet“ entsprechend der Anzeige im ESTW angepasst. Zu den Merkhinweisen Nr. 14 und Nr. 15 die Regelungen aus der BM 2015/060 übernommen. Mit der Neuherausgabe 2015 wurde unter Nr. 14 bereits die Verwendung von Merkhinweis „ARB“ mit einem Eintrag im Merkspeicher vorgegeben, wenn der Merkhinweis „!“ nicht eingegeben werden kann. Für eine einheitliche Handhabung wurde diese Regelung sinngemäß für die Eingabe von Merkhinweis „BEF“ aufgenommen. Der Eintrag in den Merkspeicher zu Merkhinweis „BEF“ lautet dann „Befehl erforderlich“. Für die Eingabe in den Merkspeicher wurde bewusst die Langbezeichnung vorgegeben, da diese gemäß Ril 482.2015 als Standardtext hinterlegt ist und vom Fdl ohne Änderung in den Merkspeicher übernommen werden kann. Zusätzlich wurde unter beiden Merkhinweisen ergänzt, dass nach Möglichkeit ein anderer nicht verwendeter Merkhinweis mit Sperrwirkung zu wählen ist, wenn der Merkhinweis ARB bereits verwendet wird. Die Verwendung bezieht sich dabei auf die Stelle zum Eingeben der Merkhinweise.

Abschnitt 3 – Örtliche Regeln im Streckenbuch

Es wurden die möglichen Regelungen aus den alten Abschnitten 1, 2 und 3 übernommen.
Des Weiteren wurde ein zusätzlicher Verweis auf mögliche Regelungen zu Besonderheiten bei der Eingabe von Merkhinweis Nr. 2 in elektronischen Stellwerken aufgenommen. Dies ergab sich vorher nur aus dem Text zu Merkhinweis Nr. 2 im alten Abschnitt 3.

Abschnitte 4 – 6 enthalten keine spezifischen Regelungen. Die Merkhinweise werden in Abschnitt 5 nicht wiederholt.

Ril 408.0403 – Sperren anbringen bzw. eingeben

Die Richtlinie wurde gemäß den geltenden Gestaltungsvorgaben neu in den Abschnitten 1 – 6 strukturiert.

Abschnitt 1 beschreibt den Zweck der Richtlinie und nennt deren Zielgruppe.

Abschnitt 2 – Regelung

In Absatz 2.1 werden die Inhalte aus dem alten Abschnitt 3 wiedergegeben.
In Absatz 2.2 werden die Inhalte aus dem alten Abschnitt 2 wiedergegeben.
In Absatz 2.3 werden die Inhalte aus dem alten Abschnitt 1 wiedergegeben.

In den Absätzen 2.2 und 2.3 wurde das Piktogramm als Hinweis auf eine mögliche Regelung im Streckenbuch aufgenommen.

In Absatz 2.1 wurde unter Sperre Nr. 1 und Nr. 8 im Klammervermerk der Merkhinweis „  “ ergänzt.

Abschnitt 3 – Örtliche Regeln im Streckenbuch

Es wurden die möglichen Regelungen aus den alten Abschnitten 1 und 2 übernommen.

Abschnitte 4 – 6 enthalten keine spezifischen Regelungen. Die Sperren werden in Abschnitt 5 nicht wiederholt.

Ril 408.0411 – Befehle

Absatz 2.2 – Verwendung Vordruck 408.0411V02

Der dritte Anstrich ist neu und wurde aufgenommen, um zu präzisieren, dass unter der eindeutigen Kennung im Vordruck nur die eindeutige Kennung bestehend aus der Abkürzung der Betriebsstelle und der fortlaufenden dreistelligen Nummer eingetragen wird. Die Zusammensetzung der zu diktierenden eindeutigen Kennung ergibt sich aus der Eintragung der eindeutigen Kennung im Vordruck und der in Spalte 1 eingetragenen Zugnummer des jeweiligen Zuges.

Absatz 2.3 – Eindeutige Kennung

Unter **„Eindeutige Kennung vergeben“** wurde der letzte Satz gestrichen und als Zusammensetzung der eindeutigen Kennung neu in der Tabelle aufgenommen. Es wurde präzisiert, dass die eindeutige Kennung nur bei Befehlen für Zugfahrten durch die Zugnummer des Zuges ergänzt wird. Bei Befehlen für Rangierabteilungen entfällt die Vorgabe entsprechend, da Befehle ohne die Nennung der Nummer an eine Rangierabteilung übermittelt werden. Hintergrund ist, dass Befehl 31 keine Zustimmung zur Rangierfahrt darstellt. Ww und Tf müssen sich vorher über Ziel, Zweck und Besonderheiten verständigen. Rangieren auf dem Einfahrgleis über das Signal Ra 10 oder wo kein Signal Ra 10 vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus, ist nur mit schriftlicher Erlaubnis des Fdl gestattet. Der Ww muss vor dem Rangieren auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder die Einfahrweiche hinaus den Fdl verständigt haben und dieser muss ihm bestätigt haben, dass er das Rangieren durch Befehl 31 erlaubt hat. Wenn die Voraussetzungen durch den Fdl erfüllt wurden, darf die schriftliche Erlaubnis mittels Übermittlung eines Befehls 31 erteilt werden. Folgerichtig ist die schriftliche Erlaubnis mittels Befehl 31 eine Voraussetzung, jedoch keine unmittelbare Zustimmung einer zu beginnenden Rangierfahrt.

Darüber hinaus wurden die beispielhaften Angaben der eindeutigen Kennung in der Tabelle durch fiktive Zugnummern ergänzt, um die Vergabe einer eindeutigen Kennung verständlicher abzubilden.

Absatz 2.4 – Befehle übermitteln

Unter **„Ort der Befehlsübermittlung“** wurden die Formulierungen in Spalte 2 „Ort der Befehlsübermittlung“ angepasst. Die Soll-Vorgabe zu den Befehlen 5, 6, 8, 9 und Auftrag 95.10 sowie Auftrag 95.95 wurde präzisiert, da im Einzelfall auch ein anderer Ort der Befehlsübermittlung vorgeschrieben sein kann. Zusätzlich wurde eine Öffnung für Situationen vorgenommen, in denen die Übermittlung beim letzten planmäßigen Halt nicht möglich oder

unzweckmäßig ist. Die Befehlsübermittlung ist bspw. nicht möglich, wenn der Anlass nach dem letzten planmäßigen Halt auftritt. Dies ergab sich zwar bereits aus der Soll-Vorgabe, jedoch wurde seitens Anwender mehrfach eine Präzisierung gewünscht, dem damit entsprochen wird.

Absatz 2.5 – Besondere Bestimmungen für Befehle

Aufgrund der Aufnahme von Befehl 7 mit den Vorgaben für Befehl 1 und 2 wurde mit der Neuherausgabe ergänzt, dass dem Fdl auch die Strecke zugeordnet sein muss. Dadurch ergab sich ein Widerspruch, weil bspw. der Fdl, der für ein Signal zuständig ist, nicht unbedingt der Fdl ist, der für die Strecke zuständig ist. Mit Befehl 7 und Auftrag 7.10 wird zunächst nur die Zustimmung zum Starten in ETCS-Level 2 in der ETCS-Betriebsart SR erteilt und nicht die Vorbeifahrt am nächsten Signal Ne 14 zugelassen. Deshalb wird in der Situationsbeschreibung zu Befehl 7 mit Auftrag 7.20 präzisiert, dass dem Fdl die Signale oder virtuellen Blockstellen zugeteilt sein müssen. Dies deckt sich mit den bis zur Neuherausgabe gültigen Vorgaben für die Befehle 1 und 2.

Abschnitt 3 – Örtliche Regeln im Streckenbuch

Der Verweise auf die Absätze gemäß Abschnitt 2 wurde angepasst, da diese in der Neuherausgabe fälschlicherweise als Abschnitte bezeichnet wurden.

Abschnitt 6 – Dokumentation

Der Verweis auf Absatz 2.6 in der Überschrift wurde angepasst, da dieser in der Neuherausgabe fälschlicherweise als Abschnitt bezeichnet wurde.

408.0411A01 – Ausfüllanleitung Befehle 1 – 9 und 21 – 95

Einzelne Änderungen wurden in den Textfeldern der Beschreibungen und in den Auszügen der Vordrucke mit * markiert.

Zu „Aufbau des Vordrucks und für alle Befehle gültige Regeln“

Es wurde präzisiert, dass die Anzahl der Vordrucke auf allen verwendeten Vordrucken auszufüllen ist.

Die einzutragenden Angaben zu Signalen und Zugmeldestellen wurden vor den Aufbau der Befehle gestellt, da es sich um für alle Befehle gültige Regeln handelt.

Zu „Aufbau der Befehle“

Die Kästchen wurden neu gegliedert und auf das ganze Beispiel (Befehl 1) bezogen, um die Abbildung vollständig und für die Anwendenden leichter erfassbar zu gestalten.

Zu „Kopfzeile“

Unter der Beschreibung von Feld C wurde die Angabe „Gleis“ ergänzt, da diese auch auf eingleisigen Strecken weiter erforderlich ist. Außerdem wurde klargestellt, dass es sich bei der Auflistung nur um mögliche Eintragungen handelt, da der Tf ggf. nicht in der Lage ist sämtliche Angaben zu machen, weil er die Gleisbezeichnung im Einzelfall bspw. nicht kennt. Es ist aber grundsätzlich der vom Tf gemeldete Standort einzutragen.

Zu „Fußzeile“

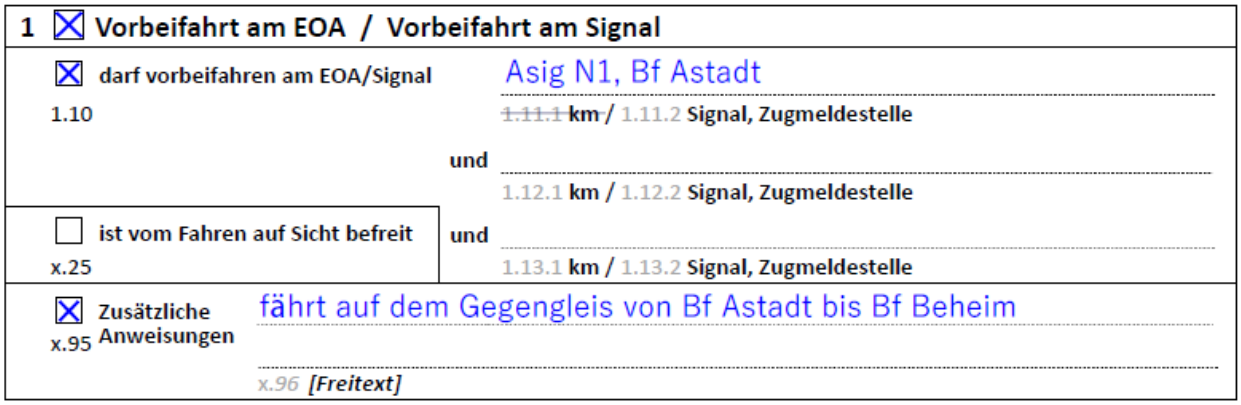
In der Beschreibung von Feld Z wurde ergänzt, wie sich die eindeutige Kennung eines Befehls zusammensetzt. Diese Vorgabe ergibt sich für den Fdl bereits aus der Regelung in der Richtlinie 408.0411, jedoch gilt die Ausfüllanleitung auch für Tf gemäß Anhang 408.2411A01 und zwecks einheitlicher Darstellung wird die Regelung an dieser Stelle wiederholt. Der Tf hat bislang keine Regeln zur Zusammensetzung der eindeutigen Kennung, da diese vom Fdl vergeben wird. Da die eindeutige Kennung bei Zugfahrten durch die Zugnummer des Zuges ergänzt wird, kann der Tf neben der Angabe der Zugnummer in der Kopfzeile nun auch anhand der eindeutigen Kennung prüfen, ob sich der Befehl auf seinen Zug bezieht.

Zu „Befehl 1“

Zur Beschreibung von Textfeld x.96 wurde präzisiert, dass zur Erteilung der Befehle 21 – 95 nur der Inhalt deren Aufträge eingetragen wird. Außerdem wurde klargestellt, dass die Aufträge der Befehle 21 -95 nur in Auftrag x.95 eingetragen werden dürfen, wenn diese in der Kombination mit Befehl 1 erforderlich werden.

Das heißt bspw., wenn der Auftrag 1.10 nicht gültig gemacht werden muss, darf in Auftrag x.95 auch kein Auftrag der Befehle 21 – 95 eingetragen werden.

Beispiel für einen Eintrag in Auftrag x.95 anhand des Inhalts von Befehl 23:



Des Weiteren wurde präzisiert, dass immer nur ein Auftrag der Befehle 21-95 eingetragen werden darf. Dabei ist zu berücksichtigen, dass neben dem Anweisenden, bei einer fernmündlichen Befehlsübermittlung auch der Tf den Inhalt eintragen können muss. Sind weitere

Anweisungen erforderlich, sind diese mit einem weiteren Befehl und ggf. mit einem weiteren Vordruck unter Wahrung des Reihenfolgezwangs zu geben.

Hinweis: Dies gilt auch für den Auftrag x.95 der Befehle 2, 5 und 6 und wird in der Erläuterung nicht wiederholt.

Zu „Befehl 2“

Die Beschreibung zu Befehl 2 wurde hinsichtlich der Bezeichnung von Befehl 2 angepasst.

Die Beschreibung zu Auftrag 2.10 wurde angepasst, weil ein Wechsel in ETCS-Betriebsart TR nicht zwingend bedeutet, dass der Zug ETCS-geführt sein muss. Auch Züge in ETCS-Level 1 LS (signalgeführt) wechseln in die ETCS-Betriebsart TR, wenn sie am Halt zeigenden Hauptsignal vorbeifahren und die Funktion „Override“ nicht aktiv ist.

Im Beispiel zu Befehl 2 wurde die Signalbezeichnung um die Kennung der Betriebsstelle ergänzt.

Zu „Befehl 3“

In der Beschreibung zu Auftrag 3.15 wird neu nur noch von ETCS gesprochen, da sich die Vorgaben der Ril 408.0572 nicht ausschließlich auf ETCS-geführte Züge beziehen.

Die Beschreibung zu Auftrag 3.20 wurde präzisiert, da für den Tf nach Erhalt des Befehls explizit die Bedienung von „Override EOA“ zum Löschen der vorhandenen ETCS-Fahrterlaubnis vorgesehen ist.

Zu „Befehl 5“

Bei der Beschreibung zur Nummer und Bezeichnung des Befehls wurde der Wortlaut für das Verfahren „Fahren auf Sicht“ an die Bezeichnung von Befehl 6 angepasst.

Zu „Befehl 6“

Bei der Beschreibung zu Auftrag x.41 wurde der Wortlaut für das Verfahren „Fahren auf Sicht“ an die Bezeichnung von Befehl 6 angepasst
Im Beispiel zu Befehl 6 wurde die Signalbezeichnung um die Kennung der Betriebsstelle ergänzt.

Zu „Befehl 7“

Zur Beschreibung von Befehl 7 wurde die Bezeichnung von Befehl 7 gemäß Vordruck angepasst. Die Bezeichnung der ETCS-Blockstelle in Option 7.21 wurde durch eine fachlich zutreffende Signalbezeichnung für eine Zugmeldestelle auf einer Strecke mit ETCS ergänzt.

Zu „Befehl 8“

Die Beschreibung der Aufträge 8.50 und x.43 wurde entsprechend des Befehlsvordrucks angepasst.

Zu „Befehl 9“

Die Beschreibung des Auftrags 9.40 wurde entsprechend des Befehlsvordrucks angepasst. Bei der Beschreibung der Aufträge zur Signalisierung der eingeschränkten Fahrstromversorgung (Auftrag 9.67 bzw. 9.68) wurde klargestellt, dass diese als Auftrag definiert sind.

Zu „Befehl 21“

Die Bezeichnung des Auftrages 21.10 wurde entsprechend des Befehlsvordrucks angepasst.

Zu „Befehl 22“

Die Bezeichnung des Auftrages 22.10 wurde entsprechend des Befehlsvordrucks angepasst.

Zu „Befehl 24“

Die Beschreibung der Optionen 24.13, 24.14, 24.15 und 24.16 wurde entsprechend des Befehlsvordrucks angepasst. Bei Option 24.13 wurde der erforderliche Eintrag für eine auf der freien Strecke beginnende Sperrfahrt ergänzt. Die Ergänzung war erforderlich, da Sperrfahrten gemäß der Richtlinie 408.0481 auch auf der freien Strecke beginnen dürfen. Der Befehlsvordruck wird voraussichtlich mit einer der nächsten Aktualisierungen angepasst.

Zu „Befehl 26“

Die Beschreibung von Auftrag 26.11 wurde angepasst und durch „Signal“ ergänzt. In der Beschreibung zu Option 26.14 wurde bei den Aufträgen 26.10 und 26.11 ergänzt, dass es sich bei diesen um Aufträge handelt.

Zu „Befehl 31“

Die Beschreibung von Option 31.17 wurde entsprechend des Befehlsvordrucks angepasst.

Zu „Befehl 32“

Die Beschreibung von Auftrag 32.10 wurde entsprechend des Befehlsvordrucks angepasst.

Zu „Befehl 95“

Die Beschreibung der Optionen „95.51 km bzw. 95.52 Signal, Zugmeldestelle“ wurde geändert, da ein Eintrag der Verwendung und Bezeichnung eines Signals lediglich für Hauptsignale vorgesehen ist. Bei Sperrsignalen reicht es aus, die Bezeichnung des Signals einzutragen.

408.0411A02 - Diktat eines Befehls

Abschnitt 1 Wortlaute

Der Verweis auf die Richtlinie 408.0056 wurde gestrichen, da diese grundsätzlich zu beachten ist und deshalb nicht noch mal genannt werden muss. Die Situationsbeschreibung zu „Bitte wiederholen“ wurde präzisiert. Dadurch wird klargestellt. dass der Fdl den Tf im Rahmen des Befehlsdiktat nach der Übermittlung der eindeutigen Kennung nicht grundsätzlich auffordern muss, das Befehlsdiktat zu wiederholen. Der Tf leitet die Wiederholung des Diktats unaufgefordert mit dem Wortlaut „Ich wiederhole…“ ein. Des Weiteren wurde die Tabelle zwecks Abgrenzung zur Vorgabe, dass feste Wortlaute generell wortwörtlich zu wiederholen sind, um eine zusätzliche Spalte erweitert. Diese gibt an, ob die Wortlaute bei der Befehlsübermittlung zu wiederholen sind oder nicht.

Abschnitt 2 Ablaufschema

Im Ablaufschema wurde ergänzt, dass der Tf den festen Wortlaut „Verfahren Befehlsübermittlung vorbereiten“ wiederholen muss. Dadurch bestätigt er dem Fdl, dass er die anstehende Befehlsübermittlung zur Kenntnis genommen hat. Außerdem muss der Tf auf Strecken mit mehreren Zugbeeinflussungen schon im Anschluss an die Nachfrage des Fdl mitteilen, in welcher Zugbeeinflussung der Zug verkehrt. Der Fdl kann den Befehl entsprechend der Angabe des Tf zur Zugbeeinflussung vorbereiten. Es wurde präzisiert, dass der Fdl eine nicht inhaltsgleiche Wiederholung umgehend berichtigt. Sollte sich der Tf tatsächlich verschrieben haben, fertigt er den Befehlsvordruck neu aus und beginnt die Wiederholung wieder ab der Kopfzeile des ersten verwendeten Vordrucks. Es wurde ergänzt, dass der Tf den festen Wortlaut „Verfahren Befehlsübermittlung beendet“ zu wiederholen hat. Dadurch ist für alle Beteiligten klar, dass die Befehlsübermittlung beendet ist und der Befehl nach Bestätigung der richtigen Wiederholung übermittelt und gültig ist.

408.0411V01 – Vordruck Befehle

Der Vordruck wurde ausgetauscht, da die Optionen nach Abstimmungen zwischen der DB InfraGO und dem VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) für den Druck ausgegraut wurden.

408.0411V02 – Vordruck; Übermittlungsnachweis für diktierte Befehle mit gleichem Inhalt

Im Vordruck wurde ein fehlendes Komma in der Beschreibung von Spalte 8 ergänzt. In der Druckversion des Vordrucks war dieser Fehler nicht vorhanden.

Ril 408.0412 – Digitaler Befehl

Mit der neuen Richtlinie werden die Regelungen aus der Betriebserprobung „Digitaler Befehl“ in die Fahrdienstvorschrift übernommen. Neben der inhaltlichen Übernahme erfolgt die Anpassung an die Vorgaben zur Neuherausgabe, die zum 14.12.2025 in Kraft getreten sind. Darüber hinaus wurden in der Richtlinie 408.0412 die Gestaltungsvorgaben zur Fahrdienstvorschrift umgesetzt.

Abschnitt 2 „Regelung“

Absatz 2.1 „Anwendung Digitaler Befehl”

Die Vorgaben der Ril 408.0411 wurden auch für digital übermittelte Befehle übernommen.

Absatz 2.2 „Bezeichnung von Befehlen, Aufträgen, Optionen und Textfeldern“

Absatz 2.2 stellt die Verbindung zwischen den in den jeweiligen Verfahren genannten Aufträgen, Optionen und Textfeldern in Vordruck 408.0411V01 her und stellt klar, dass Bezeichnungen, denen ein „x“ vorangestellt ist, in der Anwendung „Digitaler Befehl“ durch die Nummer des Befehls ersetzt werden, mit denen diese erteilt werden.

Absatz 2.3 „Rückfallebene“

In dem Absatz wird das analoge Verfahren nach Ril 408.0411 als Rückfallebene genannt. Sobald die Anwendung nicht nutzbar ist z. B. durch Fehlfunktion oder durch die entsprechende Meldung des Tf ist auf das analoge Verfahren nach Ril 408.0411 auszuweichen.

Absatz 2.4 „Eindeutige Kennung“

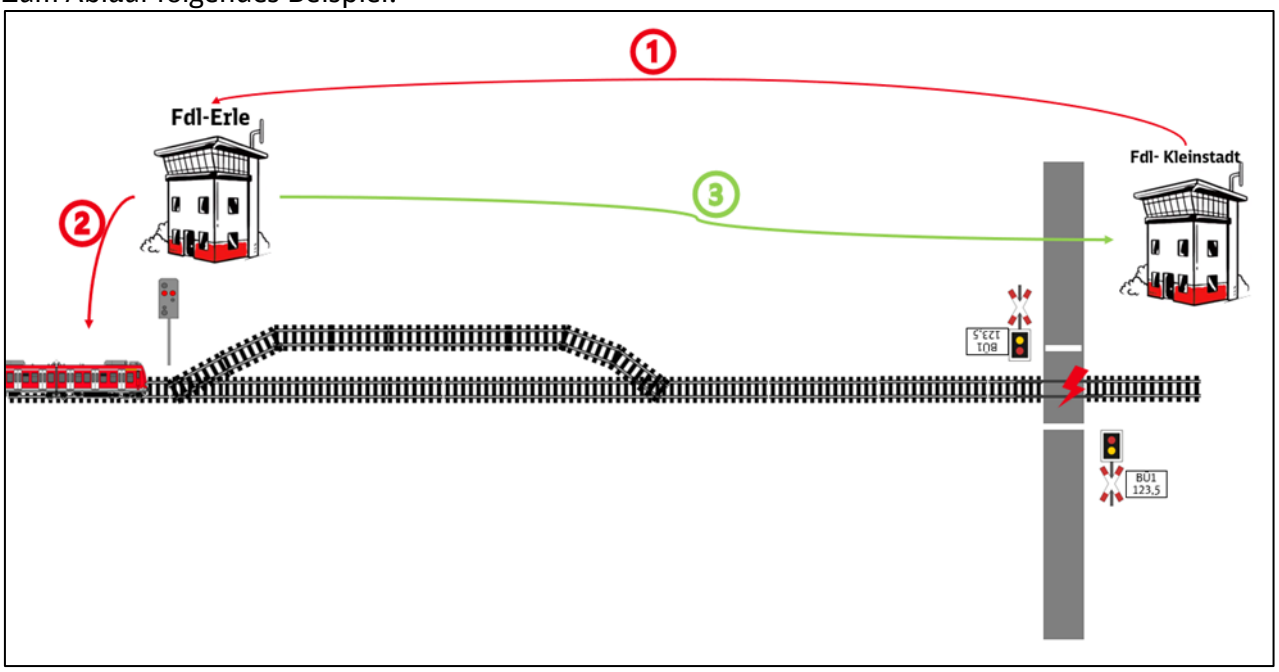
Der Absatz beschreibt die Zusammensetzung der eindeutigen Kennung bei der digitalen Befehlsübermittlung. Diese weicht von der Zusammensetzung der eindeutigen Kennung bei der Übermittlung mit Vordruck 408.0411V01 ab. So sind auch bei der eindeutigen Kennung eine Trennung und eindeutige Zuordnung der Befehle möglich, ohne dass es zu Dopplungen kommen kann.

Absatz 2.5 „Übermitteln“

Übermittlungsarten

Befehle 5, 6, 8, 9, oder 95 mit den Aufträgen 95.10 oder 95.95 dürfen im Auftrag eines anderen Fdl übermittelt werden. Hierfür übersendet der beauftragende Fdl einen Auftrag über die Anwendung „Digitaler Befehl“. Nähere Informationen hierzu befinden sich im Benutzerhandbuch der Anwendung.

Zum Ablauf folgendes Beispiel:



1 Fdl Kleinstadt hat eine Störung am BÜ km 123,5 und muss Züge mit Befehl 8 anweisen den BÜ zu sichern. Da in Erle die Züge das letzte Mal planmäßig halten, beauftragt er den Fdl Erle mit der Übermittlung des Befehls 8.
Hierzu nutzt er die Anwendung Digitaler Befehl und erzeugt für den Fdl Erle einen Auftrag mit den erforderlichen Daten und übersendet diesen digital an den Fdl Erle mit der eindeutigen Kennung „YKL-4783-ZZZ“. Für die explizite Beauftragung muss der Fdl nach wie vor ein Gespräch führen und dieses nachweisen.

2 Fdl Erle bestätigt fernmündlich die Beauftragung und erzeugt aus dem übersendeten Auftrag eine Befehlsnachricht und übermittelt diese an den Zug.
Hinweis: Die eindeutige Kennung (bis auf die Zugnummer) wird vom Auftrag übernommen und lautet dann z. B. „YKL-4783-47117“.

3 Fdl Erle bestätigt fernmündlich an den Fdl Kleinstadt die erfolgreiche Übermittlung des Befehls 8. Beide führen den Nachweis.

Strecken mit mehreren Zugbeeinflussungen

Da auf Strecken auch mehrere Zugbeeinflussungssysteme vorherrschen können, ist es notwendig, dass sich der Fdl die Zugbeeinflussung des Zuges vom Tf mitteilen lässt, falls diese für den Inhalt des Befehles von Bedeutung ist.

Ort des Versendens der Befehlsnachricht

In diesem Absatz werden die Orte/Zeitpunkte für das Versenden einer Befehlsnachricht genannt. Hintergrund ist, dass die Befehlsnachricht so spät wie möglich, jedoch noch rechtzeitig vor der Stelle, von der ab die Befehlsnachricht gilt, durch den Fdl versendet wird.
Das heißt, die Befehlsnachricht darf übermittelt werden, wenn der Zug sich in dem vorgelagerten Zugfolge- bzw. Gleisabschnitt von der ab die Befehlsnachricht gilt (z. B. einem Hauptsignal) befindet. Zusätzlich wird damit ermöglicht, dass die Befehlsnachricht bereits versendet werden kann, wenn der Zug noch nicht zum Halten gekommen ist. So wird eine, ansonsten notwendige, mündliche Kontaktaufnahme für eine Haltmeldung vermieden.
In der Tabelle sind die Ausnahmen der grundsätzlichen Regel benannt. Das Abrufen und Quittieren der Befehlsnachricht darf der Tf jedoch erst beim Halt vornehmen.

Bedingungen zum Versenden

Der Fdl muss vor dem Versand alle betrieblichen Maßnahmen zur Durchführung der Zugfahrt getroffen haben, da ab dem Versand der Befehlsnachricht die Möglichkeit für den Tf besteht, die Befehlsnachricht zu quittieren und auszuführen. Des Weiteren ist für beginnende Züge auch in Stichstrecken abzuwarten, dass der Zug sich vorbereitet gemeldet hat. Bei Stichstrecken sind die Regeln nach 408.0487 zu beachten.

Abruf der Befehlsnachricht

Der Abruf der Befehlsnachricht erfolgt durch den Tf bei Stillstand des Zuges. Dafür nutzt der Tf einen Zugriffscode, welcher per SMS an das GSM-R Zugfunk-Fahrzeuggerät gesendet wurde. Die SMS enthält neben dem Zugriffsode die eindeutige Kennung der Befehlsnachricht. Wenn die SMS nicht übermittelt werden kann, darf der Fdl den Zugriffscode fernmündlich an den Tf durchgeben.

Abgleich Standort und Zugbeeinflussung

Im digitalen Verfahren erfolgt der Standortabgleich über die Anwendung „Digitaler Befehl“. Nach wie vor gilt, dass der Standort eine Bringschuld des Tf ist. Deshalb erfolgt der Abgleich, auch bevor der Tf Einsicht in die Befehlsnachricht erhält. Der Fdl muss den Standort akzeptieren, wenn die in diesem Absatz beschriebenen Bedingungen erfüllt sind. Sind diese es nicht, ist der Tf zu kontaktieren und eine Standortmeldung durch ihn einzuholen. Den gemeldeten Standort trägt der Fdl in die Anwendung ein und übermittelt diesen an den Tf zur Bestätigung. Erst wenn das Prozedere erfolgreich durchlaufen wurde, kann der Tf den Inhalt der Befehlsnachricht einsehen. Zusätzlich muss die vom Tf gemeldete Zugbeeinflussung mit der Befehlsnachricht übereinstimmen.

Gültigkeit der Befehlsnachricht

Eine Befehlsnachricht wird erst durch die Quittierung durch den Tf gültig. Der Fdl darf erst ab diesem Zeitpunkt den Befehl als vollständig übermittelt und gültig betrachten. Bleibt die Quittierung aus, so ist der Tf zu kontaktieren.

Abweisung durch Tf

Der Tf muss unter gewissen Bedingungen eine Befehlsnachricht abweisen. Wenn er dies getan hat, müssen Fdl und Tf in Kontakt treten, um den Grund für die Zurückweisung zu erfahren und ggf. eine neue Befehlsnachricht zu erstellen.

Weiterfahrt bei ETCS-Halt

Diese Regel wird inhaltsgleich zu Ril 408.0411 wiedergegeben.

Weiterfahrt bei LZB-Halt

Diese Regel wird inhaltsgleich zu Ril 408.0411 wiedergegeben.

Absatz 2.6 „Besondere Bestimmungen für Befehle“

Die enthaltene Tabelle wird gemäß Ril 408.0411 auch für den Digitalen Befehl übernommen.

Absatz 2.7 „Übermittlungsbestätigung“

Bestätigung

Im Falle eine Beauftragung muss dem beauftragenden Fdl immer die erfolgreiche Übermittlung anhand der eindeutigen Kennung bestätigt werden.

Ausbleiben der Bestätigung

Falls die Bestätigung ausbleibt, muss der beauftragende Fdl den betroffenen Zug anhalten.

Nachweis

Die Bestätigungen sind nachzuweisen.

Absatz 2.8 „Befehl widerrufen“

Auch im digtalen Verfahren sind Befehlsnachrichten mit Befehl 4 oder im Falle eines Befehl 3 mit Befehl 1, 2, oder 7 zu widerrufen. Es existiert die Möglichkeit eine digital übermittelte Befehlsnachricht in der Rückfallebene nach 408.0411 zu widerrufen. Der Fdl muss dann die ursprüngliche Befehlsnachricht in der Anwendung manuell als widerufen markieren.
Wird ein Befehl 3 mit einem Befehl 1, 2 oder 7 widerrufen ist die widerrufene Befehlsnachricht in der Anwendung manuell als widerrufen zu markieren. Dies ist erforderlich, da die Anwendung dies im Gegensatz zu einem Widerruf durch Befehl 4 nicht automatisch durchführt.

Absatz 3 „Örtliche Regelungen im Streckenbuch“

In diesem Abschnitt sind zusammenfassend die örtlichen Regeln aufgeführt, welche im Streckenbuch zu finden sind.

Absatz 4 „Wortlaute“

Es werden keine Regelungen zu Wortlauten getroffen.

Absatz 5 „Sperren und Merkhinweise“

Es werden keine Regelungen zu Sperren und Merkhinweise getroffen.

Absatz 6 „Dokumentation“

Der geforderte Nachweise der Übermittlungsbestätigung nach Absatz 2.6 wird hier wiederholt.

Ril 408.0421 – Blockstellen, Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen

Abschnitt 1 – Regeln für Fdl von Zugmeldestellen

In Absatz (1) b) wurde redaktionell „Abfahrtzeit“ durch „Abfahrtszeit“ ersetzt.

Ril 408.0423 – Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen

Abschnitt 6 – Nachweis

Im Muster wurde der Eintrag zu Abschnitt 4 Absatz 1 angepasst und die Befehlsnummer 12 ersatzlos gestrichen. Neu reicht es aus nachzuweisen, dass ein Befehl übermittelt wurde. Die Befehlsnummer ergibt sich zwangsläufig aus den Verfahrensregeln.

Ril 408.0431 – Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten oder Ausfall von Zügen

Abschnitt 1 – Züge des Gelegenheitsverkehrs

In Absatz (2) a) und c) wurde redaktionell „Abfahrtzeiten“ durch „Abfahrtszeiten“ ersetzt.

Ril 408.0435 – Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen

Abschnitt 1 – Allgemeines

In Absatz (3) c) wurde das Suffix „-E“ als Ergänzung zur Zuggattungsbezeichnung für Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs (Lichtraumprofil DE 2) ergänzt. Hintergrund: Es ist möglich, dass ein Zug bestehend aus Doppelstockfahrzeugen des Personenverkehrs mit den Lichtraumprofilen DE 2 und DE 3 gebildet wird. Da das Lichtraumprofil DE 2 vollumfänglich im Lichtraumprofil DE 3 enthalten ist, wird die Zuggattungsbezeichnung im Fahrplan für Zugmeldestellen lediglich durch das Suffix „-E“ ergänzt. Durch die im Rahmen der Neuherausgabe der Richtlinienfamilie 408 getrennten Unterabsätze Kleinbuchstabe c) und d) war nicht eindeutig, dass ein Fahrzeugverband mit den Lichtraumprofilen DE 2 und DE 3 keine Ergänzung der Zuggattungsbezeichnung durch Suffix „-D“ erhalten muss. Die Präzisierung soll vermeiden, dass der Tf im Rahmen der Vorbereitung des Zuges eine Beförderungsanordnung

oder Fahrplananordnung anfordert, weil im Zug Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs mit Lichtraumprofil DE 2 eingestellt sind und das Suffix „-D“ nicht ergänzt ist.
Des Weiteren wurde in Unterabsatz d) klargestellt, dass das Lichtraumprofil DE 3 das Lichtraumprofil DE 2 einschließt.
Unter Absatz (3) d) wurde ein Hinweis zur Klarstellung aufgenommen, dass das Lichtraumprofil DE 3 auch das Lichtraumprofil DE 2 umfasst.

Ril 408.0445 – Geschobene Züge

Die Richtlinie wurde gemäß den geltenden Gestaltungsvorgaben neu in den Abschnitten 1 – 6 strukturiert.

Abschnitt 1 beschreibt den Zweck der Richtlinie und nennt deren Zielgruppe.

Abschnitt 2 – Regelung

Unter Absatz 2.1 wurde der ehemalige Absatz (1) zusammengefasst. Der alte Unterabsatz a) wird in zwei separaten Anstrichen wiedergegeben. Der Anstrich bzgl. geschobener Züge bei besonderen örtlichen Verhältnissen wird in Abschnitt 3 verschoben und das Piktogramm als Hinweis auf Regelungen im Streckenbuch wird in Absatz 2.1 aufgenommen. Gleiches gilt für das Verbot gemäß Streckenbuch.

Unter Absatz 2.2 werden die Regeln aus dem alten Absatz (2) gegeben. Der Wortlaut für Befehl 95 mit Auftrag 95.95 wurde um den Klammervermerk ergänzt, um klarzustellen, dass hier die kilometrische Lage des Bahnübergangs einzutragen ist.

Unter Absatz 2.3 werden die Regeln aus dem alten Absatz (4) wiedergegeben.

Unter Absatz 2.4 werden die Regeln aus dem alten Absatz (3) wiedergegeben.

Abschnitt 3 – Örtliche Regeln im Streckenbuch

Es wurden die möglichen Regelungen aus dem alten Absatz (1) übernommen.

Abschnitte 4 – 6 enthalten keine spezifischen Regelungen.

Ril 408.0452 – Fahrplanhalt ausfallen lassen

Mit der Neuherausgabe zum 14.12.2025 wurde die Abschnittsnummerierung unabsichtlich geändert. Die Abschnitte 1 und 2 und die Absätze unter Abschnitt 2 wurden neu durchnummeriert.

Ril 408.0455 – Zugfahrten mit besonderem Auftrag zulassen

Abschnitt 2 – Zusätzliche Regeln für Befehle

In den Absätzen (4) und (5) wurden die Begriffe Fahrdienstleiter und Triebfahrzeugführer durch die Abkürzungen „Fdl“ und „Tf“ ersetzt.

Ril 408.0471 – Gleise sperren

Die Regeln der Weisung 408.0471-W-105 „Straßengebundene Großraum- oder Schwertransporte an Bahnübergängen“ wurden in die Richtlinie überführt.

Ril 408.0481 – Sperrfahrten durchführen

Abschnitt 1 – Ausdehnung der Sperrfahrten

In Absatz (1) wurde der neue Unterabsatz c) aufgenommen, weil die Stellen für das Ein- und Aussetzen von Fahrzeugen in einem gesperrten Gleis gemäß einer Betra genannt werden müssen.

Abschnitt 4 – Zustimmung

Der Absatz (4) wurde präzisiert, dass der Fdl auch beim Aussetzen von Fahrzeugen für Sperrfahrten aus einem gesperrten Gleis seine Zustimmung geben muss.
Außerdem muss der Fdl dem Tf unmittelbar vor dem Einsetzen der Fahrzeuge die erforderlichen Befehle erteilen.

Abschnitt 5 – Signal- und Blockbedienung, Befehle

Im neuen Absatz (6) wird geregelt, dass der Fdl dem Tf die Stellen für das Ein- und Aussetzen von Sperrfahrten gemäß den Vorgaben einer Betra im Befehl 95 mit Auftrag 95.95 erteilen muss.
Aufgrund des neuen Absatzes (6) wurde die Absatznummerierung angepasst.

Abschnitt 16 – Nachweis

Zur Verdeutlichung wurde das Muster des Zugmeldebuchs in zwei getrennte Einträge aufgeteilt – je einen für das „gesperrte Gleis“ und das „Baugleis“.

Ril 408.0487 – Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock durchführen

Abschnitt 1 – Regelung und Sicherung der Zugfolge

In Absatz (4) wurde der Begriff Fahrdienstleiter durch die Abkürzung „Fdl“ ersetzt.

Ril 408.0488 – Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt

Abschnitt 2 – Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt

In Absatz (1) wurde die Formulierung zur besseren Verständlichkeit geändert. Der einleitende Satz wurde ergänzt durch die Formulierung „Eine Zugfahrt darf in eine Rangierfahrt übergehen, wenn der Zug *zum Halten gekommen ist:*“. Die relevanten Stellen sind weiter in den Unterabsätzen a) bis e) aufgeführt. Durch die Umstellung der Formulierung kommt der Verweis auf abweichende Regeln in einer Betra oder im Streckenbuch besser zur Geltung. Die Unterabsätze c) bis e) wurden inhaltlich dahingehend präzisiert, dass der Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt mit Einfahrt in ein Baugleis bestimmten Bedingungen unterliegt. Der Übergang ist ausschließlich dann zugelassen, wenn das Baugleis direkt am Halt zeigenden Signal, Signal Ne 1 oder in Höhe eines Einfahr- oder Blocksignals am Gegengleis beginnt. Irrtümlich hätte aufgrund der bisherigen Formulierung angenommen werden können, dass der Übergang der Zugfahrt in eine Rangierfahrt auch am Halt zeigenden Signal stattfinden könne, wenn das Baugleis beispielsweise erst außerhalb des Gefahrpunktabstands hinter einem Blocksignal beginnt.

Ril 408.0492 – Sonstige Besonderheiten

Die Überschrift der Abschnitte 5 und 6 wurde mit dem Zusatz „-Level 2“ ergänzt, weil die Regeln nicht für Strecken mit ETCS-Level 1 LS gelten. Im Abschnitt 6 wurde „ETCS“ durch „ETCS-Level 2“ ersetzt. Auf Strecken mit ETCS-Level 1 LS kann der Fdl keine Langsamfahrstellen in ETCS eingeben.

Ril 408.0493 – Mehrkrafttriebfahrzeuge - Traktionsartwechsel während der Fahrt; Akku laden während planmäßigem Halt

Die Richtlinie war bisher per Weisung in Kraft gesetzt und war Bestandteil der Ausnahme 239 (Regeln für das Verkehren von Mehrkrafttriebfahrzeugen). Die Richtlinie wird ohne Änderungen übernommen.

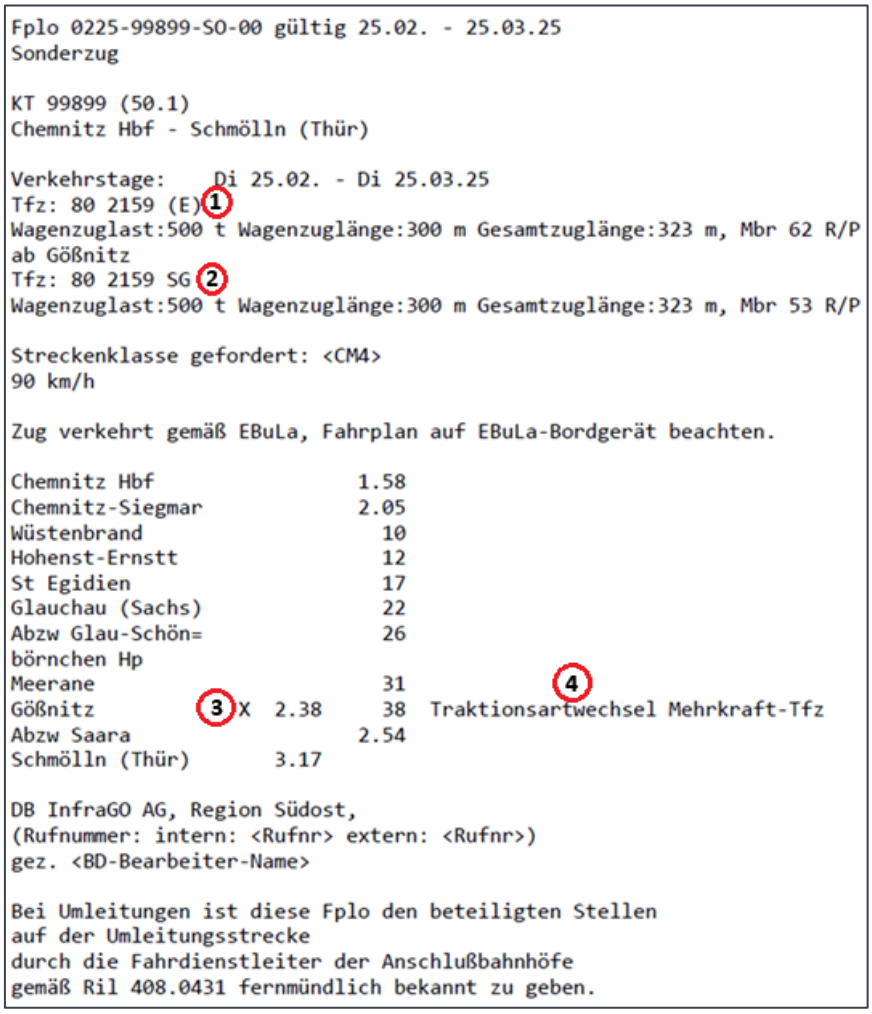
Abschnitt 1 Allgemeines

Abschnitt 1 gibt vor, dass Züge mit Mehrkrafttriebfahrzeugen, bei denen im Laufe der Zugfahrt die Traktionsart gewechselt wird, mit Fahrplananordnung oder im Fahrplan für Zugmeldestellen bekanntgegeben werden.

Züge mit Mehrkrafttriebfahrzeugen, bei denen Stromabnehmer zum Laden der Fahrzeug-Akkumulatoren während eines planmäßigen Halts gehoben werden dürfen, werden ausschließlich mit Fahrplananordnung bekanntgegeben. Die Bekanntgabe mit Fahrplananordnung ist erforderlich, weil eine Aktualisierung der IT-Systeme der Fahrplanerstellung erst zu einem späteren Zeitpunkt abgeschlossen werden kann.

Abschnitt 2 Fahrplananordnung

Abschnitt 2 Absätze (1) und (2) beschreiben die Kennzeichnung der Züge in der Fahrplananordnung. Die nachfolgende Grafik gibt die Darstellung in der Fahrplananordnung wieder; in den zutreffenden Eintragungen sind Zahlen eingearbeitet, die eine Zuordnung in den nachfolgenden Erläuterungen ermöglichen.



```
Fplo 0225-99899-SO-00 gültig 25.02. - 25.03.25
Sonderzug

KT 99899 (50.1)
Chemnitz Hbf - Schmölln (Thür)

Verkehrstage:    Di 25.02. - Di 25.03.25
Tfz: 80 2159 (E) (1)
Wagenzuglast:500 t Wagenzuglänge:300 m Gesamtzuglänge:323 m, Mbr 62 R/P
ab Gößnitz
Tfz: 80 2159 SG (2)
Wagenzuglast:500 t Wagenzuglänge:300 m Gesamtzuglänge:323 m, Mbr 53 R/P

Streckenklasse gefordert: <CM4>
90 km/h

Zug verkehrt gemäß EBuLa, Fahrplan auf EBuLa-Bordgerät beachten.

Chemnitz Hbf                1.58
Chemnitz-Siegmar            2.05
Wüstenbrand                   10
Hohenst-Ernstt                12
St Egidien                    17
Glauchau (Sachs)              22
Abzw Glau-Schön=              26
börnchen Hp
Meerane                       31                (4)
Gößnitz          (3) X  2.38  38  Traktionsartwechsel Mehrkraft-Tfz
Abzw Saara                  2.54
Schmölln (Thür)       3.17

DB InfraGO AG, Region Südost,
(Rufnummer: intern: <Rufnr> extern: <Rufnr>)
gez. <BD-Bearbeiter-Name>

Bei Umleitungen ist diese Fplo den beteiligten Stellen
auf der Umleitungsstrecke
durch die Fahrdienstleiter der Anschlußbahnhöfe
gemäß Ril 408.0431 fernmündlich bekannt zu geben.
```

Hinter der Bezeichnung der Baureihe ist der Vermerk „(E)“ ① zur Kennzeichnung eines Triebfahrzeuges mit gehobenem Stromabnehmer angegeben. Eine Wiederholung der Baureihe ohne Zusatz „(E)“ ② kennzeichnet das Triebfahrzeug mit gesenktem Stromabnehmer. Bei Güterzügen ist hinter der wiederholten Bezeichnung der Baureihe „SG“ (Schnellgang) oder „LG“ (Langsamgang) eingetragen. Bei Reisezügen erfolgt die Eintragung „SG“ oder „LG“ nicht.

Ein „X“ ③ hinter der Bezeichnung der Zugmeldestelle kennzeichnet einen Bedarfshalt (Hinweis: Die Kennzeichnung ist auf Grund der IT-Systeme der Fahrplanerstellung erforderlich. Der Bedarfshalt darf entfallen). Der Eintrag „Traktionsartwechsel Mehrkraft-Tfz“ ④ hinter der Abfahrtzeit kennzeichnet die Zugmeldestelle, vor welcher oder nach welcher ein Traktionsartwechsel erfolgt.

Absatz (2) b) beschreibt die Kennzeichnung eines planmäßigen Haltes eines Zuges mit einem Akku-Triebfahrzeug.

Abschnitt 3 Traktionsartwechsel während der Fahrt

Abschnitt 3 Absatz (1) gibt Regeln zum Ort des Wechsels der Traktionsart zum Betrieb mit gehobenem Stromabnehmer. Der Wechsel findet nach der in der Fahrplananordnung oder im Fahrplan für Zugmeldestellen angegebenen Zugmeldestelle statt. Hintergrund: Zugmeldestellen können nicht vollständig mit Oberleitung ausgerüstet sein oder die Oberleitung der Hauptgleise kann ausgeschaltet oder gestört sein. Bei einer Zugmeldestelle mit nur teilweiser Ausrüstung mit Oberleitung müsste der Fdl mit dem Tf kommunizieren, um einen Traktionsartwechsel durchzuführen. Dies gilt auch für den Fall, dass die Oberleitung der Hauptgleise gestört ist. Um die Regeln nicht zu komplex zu gestalten, wird der Traktionsartwechsel immer nach der Zugmeldestelle durchgeführt.

Absatz (2) gibt Regeln zum Ort des Wechsels der Traktionsart zum Betrieb mit gesenktem Stromabnehmer. Der Wechsel findet im Zugfolgeabschnitt unmittelbar vor der in der Fahrplananordnung oder im Fahrplan für Zugmeldestellen angegebenen Zugmeldestelle statt.

Abschnitt 4 Akku laden während planmäßigem Halt

Abschnitt 4 gibt Regeln für das Heben des Stromabnehmers zum Laden der Fahrzeug-Akkumulatoren während eines planmäßigen Halts und für das Senken gehobener Stromabnehmer vor der Abfahrt des Zuges.

Diese Regeln für das Akku-Laden stellen sicher, dass auf Betriebsstellen mit teilweise vorhandener, gestörter oder abgeschalteter Oberleitung kein unzeitiges Heben des Stromabnehmers stattfindet und das gehobene Stromabnehmer rechtzeitig gesenkt werden. Die Regeln sollen dem Fdl auch bei der Disposition dieser Züge bei abgeschalteter oder gestörter Oberleitung sowie bei Verspätungen unterstützen.

Abschnitt 5 Arbeiten, Unregelmäßigkeiten und Störungen

Abschnitt gibt Regeln bei gestörter oder abgeschalteter Oberleitung und verbietet das Umleiten unter erleichterten Bedingungen. Dem Tf müssen Abschnitte mit gestörter oder abgeschalteter Oberleitung nicht bekannt sein. Dies könnte dazu führen, dass der Tf den Stromabnehmer nach Verlassen der in den Fahrplanunterlagen gekennzeichneten Zugmeldestelle hebt, obwohl die Oberleitung gestört oder abgeschaltet ist. Deshalb muss der Fdl den Tf unmittelbar vor Zulassen der Fahrt (z.B. am Ausfahrsignal) durch Befehl 9 beauftragen mit gesenktem Stromabnehmer zu fahren.

Befehle 25 zur Ein- oder Weiterfahrt vom Gegengleis dürfen nicht übermittelt werden, weil dem Tf der Befehl 9 zur Fahrt mit gesenktem Stromabnehmer unmittelbar vor Zulassen der Fahrt übermittelt werden muss. Das Umleiten unter erleichterten Bedingungen ist nicht zulässig, weil die Angaben im Fahrplan nicht enthalten sind.

Abschnitt 6 Ausfall Bedarfshalt

Abschnitt 6 regelt den Ausfall des Bedarfshalts in Verbindung mit dem Zusatz *„Traktionsartwechsel Mehrkraft-Tfz“*. Der Tf muss abweichend von 408.0452 nicht über den Ausfall des Bedarfshalts vom Fdl verständigt werden. Damit wird der Traktionsartwechsel während der Fahrt ohne Kommunikation über einen Ausfall des Bedarfshalts ermöglicht, wenn dieser zur Eingabe des Zusatzes *„Traktionsartwechsel Mehrkraft-Tfz“* in den Fahrplan bzw. in die Fahrplananordnung konstruiert wurde.

Ril 408.0571 – Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass

Abschnitt 4 Mit dem ganzen Zug weiterfahren

Die Absätze wurden neu nummeriert und im neuen Absatz (2) wurden die Regeln der Ausnahme 239 zu Mehrkrafttriebfahrzeugen übernommen.

Dieser regelt die Fälle, in denen der Zug aus unvorhergesehenem Anlass zum Halten gekommen ist und die Weiterfahrt des Zuges möglich wäre, wenn der Triebfahrzeugführer einen Wechsel der Traktionsart durchführt. Der bisherige Absatz (2) wird neu der Absatz (3).

Hintergrund:
Es gibt Triebfahrzeuge (z.B. die BR 80 2159), die über mehr als eine Antriebsart verfügen, wobei eine der Antriebsarten fahrdrahtabhängig (gehobener Stromabnehmer) und die andere Antriebsart fahrtdrahtunabhängig ist. Für den Wechsel der Antriebsart ist die Zustimmung des Fahrdienstleiters erforderlich, weil bei einem Wechsel von fahrtdrahtunabhängiger Antriebsart zum fahrdrahtabhängigen Antrieb der Triebfahrzeugführer die abgeschaltete oder gestörte Oberleitung nicht erkennen kann. Die Verständigung der vorgelegenen Zugmeldestellen bis zum nächsten geeigneten Bahnhof ist erforderlich, damit die Fahrdienstleiter der vorgelegenen Zugmeldestellen wissen, dass der Zug in einer anderen Antriebsart verkehrt und die Fahrstraßen entsprechend einstellen.

Ril 408.0572 – Zug zurücksetzen

Abschnitt 3 – Zustimmen

In Absatz (2) wurde die Begrifflichkeit des Orientierungszeichens „Kilometer-/Hektometerzeichen“ mit dem im Signalbuch verwendet Begriff harmonisiert.

Abschnitt 6 – Zurücksetzen beendet

In Absatz (2) wurde der Verweisfehler in „Ril 408.0571 Abschnitt 7 Absatz (4)“ korrigiert.

Ril 408.0581A01 – Handlungsanweisung Personen im/am Gleis

Personen im Gleis bzw. Kinder am Gleis

Die Formulierung der Maßnahmen wurde mit Bezug zu Auftrag x.90 angepasst. Auftrag x.90 entspricht den Vorgaben der TSI OPE und besagt, dass die Strecke zu prüfen ist. Die angepasste Formulierung soll eine klare Abgrenzung zu den Erkundungsfahrten nach Ril 408.0541 schaffen.

Ril 408.0641 – Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen und Bahnübergängen ohne technische Sicherung

Der Richtlinientitel wurde aufgrund des neuen Abschnittes 4 und der dort genannten nicht technischen Einrichtung geändert. Die Abschnittsnummerierung innerhalb der Richtlinie hat sich aufgrund des neuen Abschnitts 4 geändert.

Abschnitt 3 - Technische Bahnübergangssicherung ausgefallen oder gestört

Die Formulierung bezüglich der zuständigen Fdl wurde im Plural formuliert.

Abschnitt 4 – Unregelmäßigkeiten an Bahnübergängen ohne technische Sicherung

Der Abschnitt wurde aufgrund eines EBA-Bescheides neu aufgenommen. Zwar sah das Regelwerk der DB InfraGO AG bei Auffälligkeiten an Bahnübergängen ohne technische Sicherung (nicht technisch gesichert) bereits vor, dass im Rahmen von BÜ-Inspektionen betriebliche Maßnahmen durch die Fachkraft Fahrbahn angeordnet werden können, jedoch waren diese bislang nicht näher definiert und in der Richtlinie 408 gab es dazu keinen Bezug. Abschnitt 4 regelt den Sachverhalt auch für den Fall, dass der Fdl die Unregelmäßigkeiten selbst feststellt oder diese bspw. vom Tf oder dritten gemeldet werden.

In Absatz (1) werden die zu treffenden Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten an einem Bahnübergang ohne technische Sicherung beschrieben. Diese entsprechen der bekannten Vorgehensweise bei technisch gesicherten Bahnübergangen, wenn diese als nicht gesichert betrachtet werden müssen. Außerdem wurde ein Hinweis mit Unregelmäßigkeiten nach Richtlinienanhang 815.8000A01 (Maßnahmen bei Feststellung von Mängeln im Rahmen der bautechnischen Inspektionen an Bahnübergängen) aufgenommen, die der Fdl oder dritte feststellen könnten. Weitere Unregelmäßigkeiten sind so spezifisch, dass sie nur durch die Fachkraft Fahrbahn gemeldet werden können.

Absatz (2) regelt das Aufheben der Maßnahmen, nach Meldung einer Fachkraft.

Gemäß Absatz (3) sind Meldungen zu Unregelmäßigkeiten an Bahnübergängen ohne technische Sicherung und das Aufheben der Maßnahmen nachzuweisen.

Ril 408.0651 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - PZB

Abschnitt 1 PZB-Streckeneinrichtung gestört

In Absatz (1) wurde der Randvermerk angepasst, da Formulierungen wie „Grundsatz“ nicht darüber aussagen, was in dem Absatz geregelt ist.

In Absatz (4) wurde der Ort der Befehlsübermittlung präzisiert. Dies war notwendig, weil sich die alten Vorgaben nicht mit der Stelle zur Eingabe des Merkhinweises im ESTW-Zentralblock deckten.

Deshalb wird die Regelung in zwei neuen Unterabsätzen wiedergegeben. Unterabsatz a) regelt den Grundsatz, nach dem Befehle grundsätzlich auf oder vor der Zugmeldestelle vor dem Anfang des betroffenen Abschnitts erteilt werden müssen. Unterabsatz b) lässt abweichend zu, dass Befehle, für die der Anfang des betroffenen Abschnitts innerhalb eines ESTW-Zentralblocks liegt, auch unmittelbar vor dem Anfang des betroffenen Abschnitts erteilt werden dürfen. Mit dieser Vorgabe werden bestehende Überschneidungen von Zuständigkeiten für die gestörte PZB-Streckeneinrichtung und für die Erteilung der Befehle 5 in einigen Fällen aufgelöst.

Abschnitt 2 PZB-Fahrzeugeinrichtung gestört

In Absatz (2) wurde die Textmeldung als wortwörtliche Wiedergabe aufgelöst und inhaltlich wiedergegeben. Die Textmeldung stellt eine Besonderheit auf denen mit ETCS ausgerüsteten Strecken der VDE 8 dar, da dort ein Levelwechsel von ETCS-Level 2 nach ETCS-Level NTC PZB/LZB auch an einem Vorsignal möglich ist. Die Textmeldung wird erzeugt, wenn das ETCS-Fahrzeuggerät kein betriebsbereites ETCS-Level NTC PZB/LZB meldet. Da im Zuge der Hochrüstung von ETCS zu Baseline 3 ältere Textmeldungen durch die neuen Spezifikationen ersetzt werden sollen und die Textmeldung bis dato nicht in den Regelwerken für den Tf aufgeführt war (Ril 408.21-27 und Ril 483.0701), werden die Inhalte der Textmeldung auch in dieser Richtlinie nur noch inhaltlich wiedergegeben. Die Aufgaben des Fdl bei Meldung durch den Tf gemäß Richtlinie 408.0651 Absatz (2) bleiben unverändert.

Abschnitt 3 PZB-Zwangsbremsung

Der Randvermerk von Absatz (1) wurde redaktionell angepasst. Befehl Nummer 7 entsprach dem alten Vordruck und wurde in Befehl 26 abgeändert.

Ril 408.0653 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung- ETCS-Level 2

Abschnitt 1 – ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört; Aufgaben des Fahrdienstleiters

In der Überschrift wurde der Begriff Fahrdienstleiter durch die Abkürzung „Fdl“ ersetzt.

Abschnitt 5 – ETCS unwirksam – Anordnung der Betriebszentrale

In Absatz (4) wurde der Begriff Triebfahrzeugführer durch die Abkürzung „Tf“ ersetzt.

Ril 408.0654 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - ETCS-Level 1 LS

Die Richtlinie wird aus der Ausnahme 241 in die Richtlinienfamilie 408 überführt. Die Beispiele zu Befehlen wurden gestrichen.

Die Richtlinie ist neu und gilt auf Strecken, die mit ETCS-Level 1 LS (Limited Supervision) ausgerüstet sind. Strecken mit ETCS-Level 1 LS sind mit PZB ausgerüstet und können auch mit LZB ausgerüstet sein. Für die Zugbeeinflussung PZB gilt Ril 408.0651 und für die Zugbeeinflussung LZB gilt die Ril 408.0652.

Abschnitt 1 ETCS-Streckeneinrichtung gestört

Abschnitt 1 beschreibt die Vorgehensweise bei gestörten ETCS-Streckeneinrichtungen. Befehl 5 ist nur erforderlich, wenn das Fahrzeug an der Spitze des Zuges mit ETCS ausgerüstet ist.

In Absatz (1) b) Im letzten Satz wurden die Signale Lf 4 und Lf 5 (DV 301) gestrichen, da diese auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG nicht mehr aufgestellt sind.

Zu den ETCS-Streckeneinrichtungen gehören z. B. Balisen an Hauptsignalen, Vorsignalen, Sperrsignalen, Überwachungssignalen von Bahnübergängen, Balisen in Bahnsteiggleisen, Balisen 250 m vor Hauptsignalen, Balisen am und vor dem Signal Ne 1 am Gegengleis, Balisen für Langsamfahrstellen, Balisen für den automatischen Levelwechsel nach ETCS-Level 1 LS bzw. ETCS-Level NTC PZB/LZB, LEU (Lineside Electronic Unit) zur Übertragung von Informationen aus Signalbegriffen oder anderen LST Komponenten an Balisen. Gestörte ETCS-Streckeneinrichtungen können zum Beispiel vom Triebfahrzeugführer gemeldet werden, wenn auf dem Triebfahrzeug gestörte Balisen in Form einer Textmeldung angezeigt werden.

Beispiele für Textmeldungen:

„Balisenlesefehler“, „Störung Aufwerte-Balise“, „Störung Vorsignal-Balise, Halt erwarten!“, „Störung Hauptsignal-Balise“, „Störung Start-Balise“, „Störung ÜS-Balise“, „Störung Balise, langsam fahren!“

Hinweis: Meldet der Tf einen „Balisenlesefehler“ werden alle Züge bis zur Störungsbeseitigung an der gestörten Balise durch eine Zwangsbremsung angehalten. Der Fdl sollte - wenn möglich - folgende Züge für die Dauer der Störung über andere Gleise leiten.

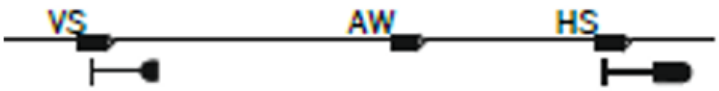
Der Tf muss Störungen an ETCS-Streckeneinrichtungen dem Fdl melden. Ril 408.0654 Abschnitt 1 Absatz (1) beschreibt analog der gestörten PZB-Streckeneinrichtung das Übermitteln des Befehls 5 (50 km/h) an die Züge.

Absatz (1) d) gibt eine besondere Regel bei einer gestörten Aufwerte-Balise. Der Fdl muss im Befehl 95 mit Auftrag 95.95 nicht die entsprechende Kilometerangabe der gestörten Aufwerte-Balise (siehe folgendes Bild), sondern das zugehörige Hauptsignal oder Sperrsignal eintragen (z.B. „ETCS-Streckeneinrichtung am Asig 23 P1 gestört“).

Hintergrund: Eine gestörte Aufwerte-Balise wird vom Tf gemeldet. Die Ausgabe der Störungsmeldung an das Fahrzeug ist nur bei schaltbaren Aufwerte-Balisen möglich. Bei einer gestörten Aufwerte-Balise wird eine Überwachung auf 25 km/h (Release Speed) an den Zug übertragen. Aufwerte-Balisen befinden sich vor Hauptsignalen (in der Regel 250 m davor) und teilweise vor Sperrsignalen (z.B. bei Gruppenausfahrsignalen). Beim Melden einer Störung einer Aufwerte-Balise vom Tf ist davon auszugehen, dass die zugehörige LEU gestört ist. Eine LEU versorgt Aufwerte-Balise und Signal. Auf Grund dessen ist auch die ETCS-Streckeneinrichtung am Signal gestört. Durch den Eintrag des Signals im Befehl 95 wird der Tf auf die gestörte ETCS-Streckeneinrichtung am Signal aufmerksam und Zwangsbremsungen folgender Züge am Signal werden vermieden.

Beispiel:

Vorsignal	Aufwerte-Balise (gestört)	Hauptsignal



5 ☒ **Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung**

☒ **Geschwindigkeitsbeschränkung** 50 **zwischen/in** Bf Beringen **und**
x.41 x.42.1 **km/h** x.43 **Zugmeldestelle**

von Esig 23F **bis** Asig 23P1
x.44 **Zugmeldestelle** ~~x.47.1 km~~ / x.47.2 **Signal** ~~x.48.1 km~~ / x.48.2 **Signal**

☐ **Zusätzliche Anweisungen**
x.95 x.96 ***[Freitext]***

95 ☒ **Zusätzliche Anweisungen**

☒ **muss folgende Anweisungen beachten**
95.95
ETCS-Streckeneinrichtung am Asig 23P1 gestört

Hinweis: Der Inhalt von Auftrag 95.95 darf auch in Auftrag x.95 des Befehls 5 eingetragen werden.

In Absatz (2) wurde der Hinweistext aufgelöst und in die Regelung übernommen.
In Absatz (3) wurde der Ort der Befehlsübermittlung präzisiert. Dies war notwendig, weil sich die alten Vorgaben nicht mit der Stelle zur Eingabe des Merkhinweises im ESTW-Zentralblock deckten.

Deshalb wird die Regelung in zwei neuen Unterabsätzen wiedergegeben. Unterabsatz a) regelt den Grundsatz, nach dem Befehle grundsätzlich auf oder vor der Zugmeldestelle vor dem Anfang des betroffenen Abschnitts erteilt werden müssen. Unterabsatz b) lässt abweichend zu, dass Befehle, für die der Anfang des betroffenen Abschnitts innerhalb eines ESTW-Zentralblocks liegt,

auch unmittelbar vor dem Anfang des betroffenen Abschnitts erteilt werden dürfen. Mit dieser Vorgabe werden bestehende Überschneidungen von Zuständigkeiten für die gestörte ETCS-Streckeneinrichtung und für die Erteilung der Befehle 5 in einigen Fällen aufgelöst.

Der Hinweistext wurde aufgelöst und in die Regelung übernommen.

Abschnitt 2 ETCS-Streckeneinrichtung unwirksam – Anordnung der Betriebszentrale

Die Abschnittsüberschrift wurde entsprechend dem Regelungsinhalt angepasst.

Abschnitt 2 beschreibt den Fall, das auf Anordnung der Betriebszentrale Züge nur noch mit der Zugbeeinflussung PZB fahren sollen. Ein möglicher Anwendungsfall dieser Regel wäre eine länger andauernde Störung von ETCS-Streckeneinrichtungen (z. B. Zerstörung mehrerer Balisen). Der Fdl muss dem Tf Befehl 95 mit Auftrag 95.95 zum Ausschalten der ETCS-Fahrzeugeinrichtung erteilen. Der Befehl zum Ausschalten der ETCS-Fahrzeugeinrichtung ist aber nur sinnvoll, wenn der Zug anschließend mit PZB weiterfahren kann. Fahrzeugspezifisch kann es sein, dass mit dem Ausschalten von ETCS auch die PZB nicht mehr wirkt oder der Triebfahrzeugführer ETCS nicht ausschalten darf. In diesen Fällen muss der Fdl Befehl nach Abschnitt 1 erteilen und darf den Tf nicht mit Befehl 95 beauftragen ETCS auszuschalten, weil das Ausschalten zu einer Fahrt ohne Zugbeeinflussung führen würde bzw. der Tf ETCS nicht ausschalten darf.

In Absatz (1) a) wurde der Wortlaut des Befehls im Freitext angepasst. Mit der Einführung des Befehlsvordruckes im Rahmen der Neuherausgabe der Fahrdienstvorschrift wurde die Ansprache innerhalb der Aufträge verändert. Deshalb wurde der Wortlaut „Schalten Sie ETCS [...] aus“ geändert in „muss ETCS [...] ausschalten“. Außerdem wurden bei der Zugmeldestelle die Einträge Art und Name vorangestellt, da diese generell für die einzutragenden Angaben einer Zugmeldestelle vorgesehen sind.

Abschnitt 3 ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört

Abschnitt 3 regelt das Verhalten des Fdl, wenn der Tf mitteilt, dass die ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört ist. Bei gestörter ETCS-Fahrzeugeinrichtung versucht der Tf das ETCS-Fahrzeuggerät neu zu starten. Ursache für den Neustart kann zum Beispiel ein Wechsel in die ETCS-Betriebsart SF sein. Der Tf teilt im Anschluss das Ergebnis des Neustartes dem Fdl mit:

- Neustart erfolgreich / Weiterfahrt in ETCS-Level 1 möglich. Das ETCS-Fahrzeuggerät kündigt die ETCS-Betriebsart SR an. Der Tf erhält die mündliche Zustimmung des Fdl zur Weiterfahrt, bestätigt die angekündigte ETCS-Betriebsart SR und setzt seine Fahrt fort. Die vom ETCS-Fahrzeuggerät überwachte Geschwindigkeit in der ETCS-Betriebsart SR beträgt 20 km/h. Zusätzlich muss der Tf in der ETCS-Betriebsart SR auf Sicht fahren. An einer folgenden Balise (Vorsignalbalise, Aufwertebalise) wechselt das ETCS-Fahrzeuggerätwieder in die ETCS-Betriebsart LS.
- Neustart erfolglos / Weiterfahrt mit PZB möglich.
  Nach mündlicher Zustimmung des Fdl setzt der Zug seine Fahrt fort.

- Neustart erfolglos / Weiterfahrt mit PZB oder ETCS nicht möglich.
  Der Fdl benachrichtigt die Betriebszentrale. Der Tf setzt nach mündlicher Zustimmung des Fdl seine Fahrt mit 50 km/h und ohne Zugbeeinflussung fort. Die Betriebszentrale entscheidet, wie weit der Zug fahren darf.

Der **alte Abschnitt 4** „Automatischer Levelwechsel von ETCS-Level NTC PZB/LZB nach ETCS-Level 1 LS hat nicht stattgefunden“ wurde ersatzlos gestrichen. Dadurch hat sich die Abschnittsnummerierung der nachfolgenden Abschnitte entsprechend geändert.

Hintergrund: Der automatische Wechsel von ETCS-Level NTC PZB/LZB nach ETCS-Level 1 LS war betrieblich nicht erwünscht und wurde daher technisch nicht implementiert. Gemäß den bisherigen Regelungen war vorgesehen, dass der Tf zu Beginn eines Bereichs, der mit ETCS-Level 1 LS ausgerüstet ist, den Fdl informiert, falls der automatische Levelwechsel nicht erfolgt ist. Dies sollte sicherstellen, dass dem Fdl die Unregelmäßigkeit an der Zugbeeinflussung bekannt wird. Da jedoch auf die technische Umsetzung des automatischen Levelwechsels verzichtet wurde, entfällt die Notwendigkeit dieser Meldungen.

Abschnitt 4 Automatischer Levelwechsel von ETCS Level 1 LS nach ETCS Level NTC PZB/LZB hat nicht stattgefunden

Abschnitt 4 gibt Regeln, wenn ein automatischer Levelwechsel von ETCS-Level 1 LS nach ETCS-Level NTC PZB/LZB nicht stattfand. Automatische Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB finden am Ende des mit ETCS-Level 1 LS ausgerüsteten Bereichs statt. Der Fdl erkennt Grenzsignale bzw. das Ende des mit ETCS ausgerüsteten Bereichs auf dem ETCS-Übersichtsplan. Der Tf erkennt das Ende des mit ETCS ausgerüsteten Bereichs durch Eintrag im Fahrplan. Der automatische Levelwechsel findet durch Befahren von Balisen (Transitionsdatenpunkte) statt. Als Grenzsignal kommt ein Hauptsignal oder Vorsignal zur Anwendung. Wenn der automatische Levelwechsel nicht stattfindet, wird der Tf durch eine Textmeldung aufgefordert, am nächsten Signal (auch bei Fahrtstellung) anzuhalten. Ursache für den nicht stattgefundenen Levelwechsel ist eine fehlende, gestörte oder ausgeschaltete PZB-Fahrzeugeinrichtung. Wenn der Tf den Zug am nächsten Signal nicht anhält, wechselt das ETCS-Fahrzeuggerät (auch bei Fahrtstellung) nach der Vorbeifahrt in die ETCS-Betriebsart TR.

Nach Absatz a) muss der Tf nach dem Anhalten des Zuges den Fdl mitteilen, wo die Spitze des Zuges hält.

Der Fdl muss den Tf von Zügen, deren führendes Fahrzeug über PZB verfügt, Befehl 28 zum manuellen Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB nach Absatz b) erteilen. Wenn ETCS-Level NTC PZB/LZB auf dem Fahrzeug nicht vorhanden bzw. gestört ist, erhält der Tf nach Absatz c) Befehl 28 zum manuellen Wechsel nach ETCS-Level 0. Im ETCS-Level 0 fährt der Zug ohne Zugbeeinflussung (50 km/h). Der Fdl muss deshalb die Betriebszentrale benachrichtigen. Die Betriebszentrale ermittelt, wie weit der Zug ohne Zugbeeinflussung fahren darf.

Abschnitt 5 Automatischer Levelwechsel von ETCS-Level 1 LS nach ETCS-Level 2 hat nicht stattgefunden

Abschnitt 5 gibt Regeln für den automatischen Levelwechsel von ETCS-Level 1 LS nach ETCS-Level 2. Im Regelfall findet der Levelwechsel nach Vorbeifahrt am Grenzsignal statt (vergleichbar mit dem Wechsel von ETCS-Level NTC PZB/LZB nach ETCS-Level 2). Das Grenzsignal wird dabei noch in ETCS-Level 1 passiert. Ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 2 findet aber z.B. nicht statt, wenn die ETCS-Funkübertragung ausgefallen ist oder vom Fdl eine ETCS-Sperre aktiviert wurde. In solchen Fällen findet nach Vorbeifahrt am Grenzsignal ein automatischer Levelwechsel von ETCS-Level 1 nach ETCS-Level NTC PZB/LZB statt (Rückfallebene).

Absatz (1) beschreibt den automatischen Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB, wenn der automatische Levelwechsel nach ETCS-Level 2 nicht erfolgt (Rückfallebene). Das ETCS-Fahrzeuggerät wechselt nach Vorbeifahrt am Grenzsignal auf Grund von folgenden Balisen automatisch nach ETCS-Level NTC PZB/LZB und fährt in diesem Level weiter, bis ein Wechsel nach ETCS-Level 2 möglich ist.

Absatz (2) gibt Regeln, wenn weder ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 2 noch nach ETCS-Level NTC PZB/LZB (Rückfallebene) erfolgt. Ursache für die nicht wirkende Rückfallebene nach ETCS-Level NTC PZB/LZB ist eine fehlende, ausgeschaltete oder gestörte PZB-Fahrzeugeinrichtung. Der Tf muss auf Grund einer Textmeldung im Multifunktionsdisplay (MFD) den Zug am Hauptsignal nach dem Grenzsignal (auch bei Fahrtstellung) anhalten. Wenn der Tf den Zug nicht anhält, kommt es nach Vorbeifahrt (auch bei Fahrtstellung) zum Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR. Nach dem Anhalten des Zuges in ETCS-Level 1 teilt der Tf nach Absatz a) mit, dass kein Levelwechsel erfolgte. Der Fdl erteilt dem Tf nach Absatz b) Befehl 28 zum manuellen Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB. Wenn das ETCS-Level NTC PZB/LZB auf dem Fahrzeug nicht vorhanden bzw. gestört ist, erhält der Tf nach Absatz c) Befehl 28 zum manuellen Wechsel nach ETCS-Level 0. Im ETCS-Level 0 fährt der Zug ohne Zugbeeinflussung (50 km/h). Der Fdl muss deshalb die Betriebszentrale benachrichtigen, die ermittelt, wie weit der Zug fahren darf.

Abschnitt 6 Automatischer Levelwechsel von ETCS-Level 2 nach ETCS-Level Level 1 LS hat nicht stattgefunden

Abschnitt 6 gibt Regeln, wenn der automatische Levelwechsel von ETCS-Level 2 nach ETCS-Level 1 LS nicht stattgefunden hat. Im Regelfall findet der automatische Levelwechsel bis zu 250 m vor dem Grenzsignal statt. Wenn der automatische Levelwechsel nicht stattfindet, muss der Fdl den Tf mit Befehl 1 beauftragen, am Grenzsignal (ETCS-Blockstelle) vorbeizufahren. Das ETCS-Fahrzeuggerät wechselt auf Grund des Befehls in die ETCS-Betriebsart SR und verbleibt im ETCS-Level 2 bzw. der Zug fährt in ETCS-Level 2 in den ETCS-Level 1 LS-Bereich. Die Vorbeifahrt am Grenzsignal mit Befehl ist erforderlich, weil eine Kommandierung des Levelwechsels durch die Bedienung der Signale Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 nicht erfolgt. Die automatische Kommandierung des Levelwechsels vor dem Grenzsignal erfolgt nur mit Fahrtstellung des Grenzsignals. Die Anordnung eines manuellen Levelwechsels vor dem Grenzsignal mit Befehl ist nicht zulässig, weil dies zur ETCS-Zwangsbremsung (Wechsel in ETCS-Betriebsart TR) führt.

Der Hinweis erläutert, dass der automatische Levelwechsel nach ETCS-Level 1 LS nach Vorbeifahrt am Grenzsignal an einer folgenden Balise im Level 1 LS-Bereich erfolgt.

Im Streckenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein, wenn sich eine gestörte Weiche hinter einem Grenzsignal befindet.
Hinweis: Der automatische Levelwechsel von ETCS-Level 2 nach ETCS-Level 1 LS kann auch durch Balisen vor einem Vorsignal stattfinden.

Abschnitt 7 Balisenlesefehler

Der Wortlaut für die Bedienung von Override EOA wurde an die Vorgaben des neuen Befehlsvordruckes angepasst.

Abschnitt 7 regelt, wenn ein Zug auf Grund eines Balisenlesefehlers mit einer Zwangsbremsung bis zum Stillstand angehalten wird. Ursache eines Balisenlesefehlers kann eine defekte oder fehlende Balise sein. Bei einem Balisenlesefehler erhalten alle (auch folgende) Züge in ETCS-Level 1 eine Zwangsbremsung bis zum Stillstand. Der Fdl übermittelt nach dem Anhalten Befehl 95 mit Auftrag 95.95 mit dem Wortlaut „Override EOA bedienen“. Durch die Bedienung Override EOA wechselt das ETCS-Fahrzeuggerät in die ETCS-Betriebsart SR und der Tf darf anschließend nach mündlicher Zustimmung des Fdl weiterfahren. Die Bedienung Override EOA ist erforderlich, weil der Zug nach dem Anhalten durch die Zwangsbremsung nur wenige Meter weiterfahren kann und es dann erneut zur Zwangsbremsung bis zum Stillstand käme. Bei der Weiterfahrt in ETCS-Betriebsart SR kommt es nicht zur erneuten Zwangsbremsung. Folgenden Zügen erteilt der Fdl Befehl 5 (50 km/h) auf Grund der gestörten ETCS-Streckeneinrichtung. Nach der Zwangsbremsung auf Grund des Balisenlesefehlers erhalten die folgenden Züge ebenfalls Befehl 95 mit Auftrag 95.95 mit dem Wortlaut „Override EOA bedienen“.

Abschnitt 8 ETCS-Zwangsbremsung

Abschnitt 8 regelt, wenn der Tf meldet, dass der Zug durch eine ETCS-Zwangsbremsung zum Halten gekommen ist.

Absatz (1) regelt die mündliche Zustimmung des Fdl zur Weiterfahrt bei Halt nach einer ETCS-Zwangsbremsung. Die mündliche Zustimmung zur Weiterfahrt darf der Fdl dem Tf nur geben, wenn es durch die Zwangsbremsung nicht zum Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR kommt.

Absatz (2) regelt das Verhalten, wenn eine Weiterfahrt nicht möglich ist, da der Zug erneut durch eine Zwangsbremsung angehalten wird. Ursache ist ein Balisenlesefehler, durch den der Zug bei der ersten Zwangsbremsung bereits angehalten wurde. Die Regeln im Absatz (2) gleichen den Regeln im Abschnitt 7 (Balisenlesefehler). Die Regeln sind im Absatz (2) zusätzlich aufgeführt, da es sein kann, dass der Tf die Textmeldung „Balisenlesefehler“ bei der ersten Zwangsbremsung auf Grund seines Handelns nicht erkennt und die Textmeldung gelöscht ist.

Absatz (3) regelt die Weiterfahrt des Zuges nach einer ETCS-Zwangsbremsung mit Wechsel in die ETCS-Betriebsart Trip (TR). Der Ort des Wechsels in die ETCS-Betriebsart TR kann an einem Hauptsignal sein (zum Beispiel bei unzulässiger Vorbeifahrt oder bei einer gestörten Balise). Ein Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR ist aber auch an anderen Stellen möglich. Der Fdl muss alle

Voraussetzungen für die Weiterfahrt des Zuges erfüllen. Fahrwegprüfung, Fahrwegsicherung, Einzelräumungsprüfung bzw. das Einführen des Rückmeldens sind erforderlich. Für die Weiterfahrt nach Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR ist nach Ril 408.0531 immer Befehl 2 erforderlich. Nach einem Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR kann der Tf seine Fahrt nur in ETCS-Betriebsart SR fortsetzen. In ETCS-Betriebsart SR muss der Tf auf Sicht fahren. An einer folgenden Balise erfolgt der Wechsel nach ETCS-Betriebsart LS.

Aufheben von Ausnahmegenehmigungen zur 408.01 - 06 - Züge fahren

Mit der Aktualisierung 01 zur Richtlinie 408 - Fahrdienstvorschrift – werden folgende Weisungen ungültig:

- 408.0246-W-102 Korrekturen der Absatznummerierungen und des Verweisfehlers in der Ril 408.0246 Abschnitt 4 und 5
- 408.0471-W-105 Konsolidierte Fassung zu Straßengebundene Großraum- oder Schwertransporte an Bahnübergängen
- BM 2015-060/B-BW Vorgehen bei Elektronischen Stellwerken, wenn die Verwendung der Merkhinweise N. 14 und Nr. 15 vorgeschrieben ist
- 408.0481-W-105 Stellen für das Ein- und Aussetzen von Fahrzeugen für Sperrfahrten in einem gesperrten Gleis
- 408.0492-W-101 Sonstige Besonderheiten sowie aktualisierte Regeln für ETCS-Level 1 LS
- 408.0571-W-104 Ausnahme 239 - Mehrkrafttriebfahrzeuge

Mit freundlichen Grüßen

DB InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg

gez. Christian Ehrhardt	gez. Ulrich Häffner
Leiter Grundlagen und Verfahren Bahnbetrieb	Experte Fahrdienstvorschrift

DB InfraGO AG
Eisenbahnbetriebsverfahren Bahnbetrieb

Adam-Riese-Straße 11-13
60327 Frankfurt am Main

www.dbinfrago.com

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

16.01.2025

Neuherausgabe Richtlinie 408 - Fahrdienstvorschrift; Richtliniengruppen 408.01 – 06, Erläuterungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Neuherausgabe zu den Richtlinien 408.01 – 06 gilt ab 14.12.2025.

DB InfraGO AG | Sitz: Frankfurt am Main | Registergericht: Frankfurt am Main
HRB 50879 | USt-IdNr.: DE 199861757 | Vorsitz des Aufsichtsrats: Berthold Huber
Vorstand: Dr. Philipp Nagl (Vorsitz), Jens Bergmann, Ingrid Felipe, Dr. Christian Gruß, Heike Junge-Latz, Heinz Siegmund, Ralf Thieme

Nähere Informationen zur Datenverarbeitung der DB InfraGO AG finden Sie hier: www.dbinfrago.com/datenschutz

Sie enthält folgende Richtlinien und dazugehörige Anhänge sowie Vordrucke:

408.0101	408.0248	408.0452	408.0552
408.0101A01	408.0251	408.0453	408.0553
408.0101A02	408.0261	408.0454	408.0554
408.0111	408.0262	408.0455	408.0561
408.0131	408.0301	408.0458	408.0571
408.0203	408.0321	408.0461	408.0572
408.0203V11	408.0331	408.0462	408.0581
408.0203V21	408.0351	408.0463	408.0581A01
408.0203V31	408.0401	408.0471	408.0591
408.0203V33	408.0401V01	408.0474	408.0601
408.0203V41	408.0402	408.0475	408.0611
408.0211	408.0403	408.0481	408.0621
408.0212	408.0411	408.0485	408.0622
408.0221	408.0411A01	408.0487	408.0625
408.0231	408.0411A02	408.0487V01	408.0631
408.0232	408.0411V01	408.0487V02	408.0632
408.0233	408.0411V02	408.0488	408.0633
408.0241	408.0421	408.0491	408.0641
408.0242	408.0423	408.0492	408.0651
408.0243	408.0431	408.0501	408.0652
408.0244	408.0435	408.0521	408.0653
408.0245	408.0441	408.0531	
408.0246	408.0445	408.0541	
408.0247	408.0451	408.0551	

und die Zusätze

408.0212Z31	408.0331Z31	408.0455Z31	408.0551Z31
408.0221Z31	408.0411Z31	408.0458Z31	408.0591Z31
408.0241Z31	408.0431Z31	408.0471Z31	408.0651Z31
408.0321Z31	408.0452Z31	408.0492Z31	

Übergang der Gültigkeit

Die bisherigen Richtlinien 408.01 – 06 sowie die Zusätze 31 werden mit Ablauf des 13.12.2025 ungültig und sind wegzulegen.

Erläuterungen

Kennzeichnung von inhaltlichen Änderungen

In den Richtlinien sind Zeilen mit inhaltlichen Textänderungen am Rand durch „*“ gekennzeichnet. Bei entfallenen Texten ist das Sternchen neben die letzte nicht geänderte Zeile gesetzt. Nicht gekennzeichnet ist die geänderte Leseransprache und Änderung von Betriebsstellenbuch zu Streckenbuch.

Leseransprache

Für die Leseransprache werden neu nur noch die Abkürzungen „Fdl“ (Fahrdienstleiter), „Tf“ (Triebfahrzeugführer) und „Ww“ (Weichenwärter) verwendet.

Allgemein

Mit der Neuherausgabe zur Fahrdienstvorschrift – Richtlinien 408 – erfolgt im Wesentlichen die Umsetzung der EU-Durchführungsverordnung 2019/773 TSI OPE (technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“) mit der letzten Änderung zur Durchführungsverordnung 2023/1693 vom 08.09.2023.

Die wesentlichen Änderungen umfassen folgende Punkte:
-die Einführung eines neuen Befehlsvordruck nach Vorgaben der TSI OPE
-weitere Harmonisierung und Änderungen der ERTMS-Betriebsgrundsätze und – Vorschriften (ERTMS – European Rail Traffic Management System)
-Harmonisierung der Kommunikationsgrundsätze, auch bei der Übermittlung von Befehlen
-Verbindliche Einführung - internationales phonetisches Alphabet
- Verbindliche Einführung – ziffernweise Nennung von Zahlen

Das Betriebsstellenbuch wird neu als Streckenbuch bezeichnet. Ausschlaggebend hierfür sind die Vorgaben der TSI OPE und die Harmonisierung der Begrifflichkeit zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Auf die Änderung der Begrifflichkeit wird in der einzelnen Erläuterung zu den jeweiligen Richtlinien nicht weiter eingegangen.

Bestehende Bezüge zur „DB Netz AG“ wurden in „DB InfraGO AG“ geändert.

Wenn in einer Richtlinie ein Verweis auf eine andere Richtlinie der Richtlinienfamilie 408 enthalten war, wird diesem Verweis „Ril“ vorangestellt. Verweise denen noch „Modul“ vorangestellt war, werden durch „Ril“ ersetzt. Wenn die Rede vom Plural „Richtlinien“ ist, wird „Richtlinien“ ausgeschrieben. Gleiches gilt für Verweise auf andere Richtlinien.

Für eine bessere Nachvollziehbarkeit werden die geänderten Richtlinien, Abschnitte, Absätze usw. neben der Erläuterung zusätzlich in tabellarischer Form dargestellt:

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.

Änderung der Befehlsnummern

Durch den neu eingeführten Befehlsvordruck ergeben sich mehrere redaktionelle Änderungen der Befehlsnummern sowie der Nummerierung der Gründe. Diese werden nicht konsequent in der Erläuterung zu jeder einzelnen Richtlinie aufgeführt, sondern in der Erläuterung zum geänderten Vordruck 408.0411V01 in tabellarischer Form dargestellt, sofern sie nicht auch für das betreffende Betriebsverfahren von Relevanz sind.

Die Beispiele zu Befehlen wurden für einen besseren Lesefluss aus allen Richtlinien gestrichen. Beispiele zu jedem Befehl finden sich gesammelt in der Ausfüllanleitung für die Befehle im Anhang 408.0411A01.

Übergabe der Fahrplan-Mitteilung

Wesentliche Grundsätze zur Erstellung und Übermittlung sowie der Vordruck der Fahrplan-Mitteilung waren bis dato in der Ril 408.0415 verankert. Der Fdl hatte den Vordruck oftmals nicht in eigener Zuständigkeit, sondern weisungsgebunden durch die BZ verwendet. Die primären Anwender des Verfahrens sind vor allem die Disponenten der Betriebszentralen. Aus diesem Grund wurden die Grundsätze der Fahrplan-Mitteilung in die Richtlinie 420 (Betriebsleitstellen) verlagert. Der Vordruck 408.0415V01 ist entfallen.

Neue Gestaltungsvorgaben

Die Richtlinie 408.0411 sowie der Zusatz 408.0411Z31 wurden nach neuen Gestaltungsvorgaben verfasst. Mit diesen Gestaltungsvorgaben wird eine einheitliche Struktur und die Nennung von Schutzzielen eingeführt. Zudem wird die Komplexität der Formulierungen reduziert und das Verständnis der Regelungen durch den vermehrten Einsatz von Tabellen und Grafiken unterstützt. Die Umarbeitung der vorhandenen Regeln stellt einen aufwendigen Prozess dar, wodurch die Umstellung der Richtlinien erst nach und nach erfolgen wird.

Das Ziel ist es, den Anwendenden ein einfaches Lesen und Aufnehmen der Regeln zu ermöglichen. Damit wird erstmals gezielt auf die „Menschlich-Organisatorischen-Faktoren“ eingegangen.
Die folgenden drei Vorgaben werden bei der Gestaltung der Fahrdienstvorschrift beachtet:
- klare Verständlichkeit der Information
- gute Übersichtlichkeit
- leichte Erfassbarkeit

Das „warum“ und „wer“ wird zum Beginn der Richtlinie aufgeführt. Die Anwendenden sollen den Zweck der Regel und deren Schutzziele verstehen, um daraus notwendige Handlungen ableiten zu können. Weiterhin muss eindeutig erkennbar sein, wer Anwendender der Regel ist.

Der Regelungstext zu einem Sachverhalt wird nur noch bis zur zweiten Ebene (2.x) weiter untergliedert. Eine dritte Gliederungsebene (2.x.y) ist nicht mehr vorgesehen. Weitere unnummerierte Zwischenüberschriften sind zulässig.

Überschriften sollen „sprechend“ formuliert werden. Die Anwendenden müssen aus der Überschrift auf den Inhalt des Abschnittes schließen können.
Unpräzise Überschriften wie „Allgemeines“, „Grundsätze“ und „Sonstiges“ werden nicht mehr verwendet.

Die Abschnitte werden chronologisch oder gemäß Prozessfluss sortiert. Sie umfassen immer nur einen Inhalt. Die Regelungen werden für die digitale Veröffentlichung schon so geschrieben, dass sie möglichst gut filterbar sind.
Fließtexte sind schwerer als andere Darstellungsformen nach relevanten Inhalten zu sichten, zu verstehen und zu merken. Daher wird der Fließtext minimiert und eine einfache und kompakte Sprache verwendet.

Bezüglich der Ansprache der Handelnden gilt folgendes:
• Keine direkte Ansprache der handelnden Person (Nicht: „Der Fahrdienstleiter muss…“ oder „Du musst…“, sondern: „Es muss…“ à Passivkonstruktion wird genutzt)

Ril 408.0100 – Verzeichnis der Aktualisierungen Richtlinie 408.01 – 06

Das Verzeichnis enthält keine Regeln und ist somit kein Teil des Regelwerks. Es wird nur noch als nicht verbindlicher Bestandteil den Handbüchern hinzugefügt.

Ril 408.0101 –Zusätzliche oder abweichende Regeln

Der Titel „Zusätzliche oder abweichende Regeln“ in der Kopfzeile wurde aufgrund der Übernahme des Abschnitts 1 in die Ril 408.0051 angepasst.

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0101 1	408.0101 2
408.0101 2	408.0101 3

Der Abschnitt 1 „Inhalt“ wurde aufgelöst und in die Richtlinie 408.0051 übernommen.

Aus dem Abschnitt 2 „Zusätzliche oder abweichende Regeln“ wurde Abschnitt 1.

Aus dem Abschnitt 3 „Ausnahmen“ wurde Abschnitt 2. Außerdem wurde präzisiert, dass die Ausnahmen von Regeln als Druckstück im Auftragsbuch und in der Anwendung „Thalamus“ bekannt gegeben werden.

Ril 408.0101A01 – Verkehrstage

Der bisherige Anhang 408.0101A01 „Begriffe“ wurde aufgelöst und in die Grundsatzrichtlinie 408.0055 überführt. Daher wurde die Nummerierung des bisherigen Anhanges 408.0101A03 angepasst.

In Abschnitt 1 wurde die Tabelle „Weitere Feiertage“ gestrichen, da Feiertage aus den Informations- und Nachrichtenmedien ersichtlich sind.

Ril 408.0101A02 – Gültigkeit der Richtlinien für Mitarbeiter

Der bisherige Anhang 408.0101A02 „Abkürzungen“ wurde aufgelöst und in die Grundsatzrichtlinie 408.0054 überführt. Daher wurde die Nummerierung des bisherigen Anhanges 408.0101A04 angepasst.

In den Spalten „Richtlinie, Titel und gilt für“ wurden die Richtlinien 408.0051, 408.0054, 408.0055 und 408.0056 neu aufgenommen.

Der Titel der Ril 408.0101 „Inhalt und zusätzliche Regeln“ wurde in der Spalte „Titel“ umbenannt.

Die Ril 408.0101A01 „Begriffe“ wurde aufgelöst und die Inhalte in die Ril 408.0055 übernommen.

Die Ril 408.0101A02 „Abkürzungen“ wurde aufgelöst und die Inhalte in die Ril 408.0054 übernommen.
Die Ril 408.0202 „Aufträge und Meldungen“ wurde aufgelöst und die Inhalte in die Ril 408.0056 übernommen.

In der Spalte „gilt für Andere (einzeln genannt)“ wurden zu den Richtlinien/Vordruck 408.0203, 408.0203V41 und 408.0241 der „Rückmeldeposten“ in „ja, alle Anderen“ geändert.

In den Spalten „Richtlinie, Titel und gilt für“ wurde der neue Anhang A01 „Ausfüllanleitung Befehle 1 – 9 und 21 – 95“ zur Ril 408.0411 aufgenommen.

In den Spalten „Richtlinie, Titel und gilt für“ wurde der neue Anhang A02 „Kommunikationsgrundsätze und Ablaufschema“ zur Ril 408.0411 aufgenommen.

Die Ril 408.0415 und der Vordruck V01 wurden aufgelöst.

In der Spalte „gilt für Andere (einzeln genannt)“ wurde zu der Ril 408.0471 “Andere Mitarbeiter die Nebengleise sperren“ gestrichen. Die Regeln für das Sperren von Nebengleisen durch andere Mitarbeiter werden in der Ril 408.4851 beschrieben.

In der Spalte „gilt für Andere (einzeln genannt)“ wurde zu der Ril 408.0474 “Andere Mitarbeiter die nach Ril 408.0471 Nebengleise sperren“ gestrichen. Die Regeln für die aus- oder gestörte Oberleitung durch andere Mitarbeiter in Nebengleisen werden in der Ril 408.4851 beschrieben.

In der Spalte „Titel “ wurde der Titel der Ril 408.0531 angepasst.

Ril 408.0111 – Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich

In Abschnitt 6 wurde festgelegt, dass aufgrund der besseren Nachvollziehbarkeit die Mitarbeiter neben ihrer Unterschrift auch ihren Namen in Druckbuchstaben vermerken müssen.

Ril 408.0131 – Grundstellung der Weichen, Umstellverbot, Umstellen

In Abschnitt 2 Absatz (3) wurde der Unterabsatz c) aufgelöst und als Inhalt in den Unterabsatz b) aufgenommen.

Ril 408.0203 – Vorgänge, Aufträge und Meldungen nachweisen

In Abschnitt 1 wird aufgrund der neu eingeführten Grundsatzrichtlinien auf die Regeln der Richtlinien 408.0051 bis 408.0653 verwiesen.

In Abschnitt 1 Absatz (1) a) dritter Anstrich wurde der Verweis auf Ril 408.0221 Abschnitt 3 Absatz (7) aufgelöst.

In Abschnitt 5 wurde das Beispiel „Böschungsbrand“ für andere Meldungen an die zur Entstörung veranlassende Stelle gestrichen. Das Beispiel war unpassend, da bei einem Böschungsbrand die Notfallleitstelle zu verständigen ist.

Ril 408.0221 – Zugmeldungen Im Abschnitt 1 Absatz (3) wurde die Meldung eines Mitarbeiters einer Zugmeldestelle an den Begriff „Bezeichnung des Arbeitsplatzes“ in Ril 408.0055 angepasst.

In Abschnitt 2 Absatz (5) d) wurde der Verweis auf 408.0202 Abschnitt 3 nach Auflösung der Richtlinie 408.0202 gestrichen.

In Abschnitt 3 Absatz (6) wurde redaktionell „Abfahrtzeit“ durch „Abfahrtszeit“ ersetzt.

Ril 408.0233 – Fahrweg prüfen und sichern – Mitarbeiter, Melden, Nachweis

In Abschnitt 2 wurde der Begriff „Notfallmanager“ durch die Abkürzung „Nmg“ ersetzt.

Ril 408.0244 – Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; automatischer Streckenblock

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0244 5 (1) a)	408.0244 5 (1) a)

In Abschnitt 5 Absatz (1) a) wurde der Verweis auf die Ril 408.0622 angepasst, weil sich die Absätze der Ril 408.0622 ändern.

Ril 408.0245 – Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Selbstblock ohne ESTW

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0245 4 (1) c)	408.0245 4 (1) d)
408.0245 4 (1) d)	408.0245 4 (1) e)
408.0245 5 (1) a)	408.0245 5 (1) a)

In Abschnitt 4 Absatz (1) wurde der Anlass für die Durchführung einer Einzelräumungsprüfung auf Grund eines LZB-Nothaltes gestrichen. Im Geltungsbereich der DB InfraGO AG sind inzwischen alle LZB-Strecken mit LZB L72CE ausgerüstet und diese verfügen nicht über die Funktionalität LZB-Nothalt.

In Abschnitt 5 Absatz (1) a) wurde der Verweis auf die Ril 408.0622 angepasst, weil sich die Absätze der Ril 408.0622 ändern.

Ril 408.0246 – Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Zentralblock ohne ESTW

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0246 4 (1) c)	408.0246 4 (1) d)
408.0246 4 (1) d)	408.0246 4 (1) e)
408.0246 5 (1) a)	408.0246 5 (1) a)

In Abschnitt 4 Absatz (1) wurde der Anlass für die Durchführung einer Einzelräumungsprüfung auf Grund eines LZB-Nothaltes gestrichen. Im Geltungsbereich der DB InfraGO AG sind inzwischen alle LZB-Strecken mit LZB L72CE ausgerüstet und diese verfügen nicht über die Funktionalität LZB-Nothalt.

In Abschnitt 5 Absatz (1) a) wurde der Verweis auf die Ril 408.0622 angepasst, weil sich die Absätze der Ril 408.0622 ändern.

Ril 408.0247 – Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Selbstblock im ESTW

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0247 4 (1) c)	408.0247 4 (1) d)
408.0247 4 (1) d)	408.0247 4 (1) e)
408.0247 5 (1) a)	408.0247 5 (1) a)

In Abschnitt 4 Absatz (1) wurde der Anlass für die Durchführung einer Einzelräumungsprüfung auf Grund eines LZB-Nothaltes gestrichen. Im Geltungsbereich der DB InfraGO AG sind inzwischen alle LZB-Strecken mit LZB L72CE ausgerüstet und diese verfügen nicht über die Funktionalität LZB-Nothalt.

In Abschnitt 5 Absatz (1) a) wurde der Verweis auf die Ril 408.0622 angepasst, weil sich die Absätze der Ril 408.0622 ändern.

Ril 408.0248 – Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Zentralblock im ESTW

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0248 4 (1) c)	408.0248 4 (1) d)
408.0248 4 (1) d)	408.0248 4 (1) e)
408.0248 4 (5)	408.0101A01-W-103
408.0248 5 (1) a)	408.0248 5 (1) a)

In Abschnitt 4 Absatz (1) wurde der Anlass für die Durchführung einer Einzelräumungsprüfung auf Grund eines LZB-Nothaltes gestrichen. Im Geltungsbereich der DB InfraGO AG sind inzwischen alle LZB-Strecken mit LZB L72CE ausgerüstet und diese verfügen nicht über die Funktionalität LZB-Nothalt.

In Absatz (5) wurde „-Level 2“ ergänzt, weil auf ETCS-Strecken ohne Level 2 keine virtuellen ETCS-Blockstellen vorhanden sind.

Im Abschnitt 5 Absatz (1) a) wurde der Verweis auf die Ril 408.0622 angepasst, weil sich die Absätze der Ril 408.0622 ändern.

Ril 408.0251 – Hauptsignale bedienen

In Abschnitt 4 Absatz (2) wurde auf Grund der Auflösung des Absatzes 2 der Ril 408.0261 Abschnitt 5 der letzte Satz umformuliert. Inhaltliche Veränderungen ergeben sich aus der geänderten Formulierung nicht.

Ril 408.0261 – Zugfahrten durchführen

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0261 5 (1)	408.0261 5 (2)

In Abschnitt 1 Absatz (1) Nr. 4 wurde der Verweis auf Richtlinie 408.0421 Abschnitt 1 Absatz (4) gestrichen, weil sich der Inhalt bereits aus dem Kontext ergibt.

In Abschnitt 1 Absatz (1) Nr. 8 zweiter Anstrich wurden die Regeln mit Richtlinie 408.2321 harmonisiert und ergänzt, dass die Meldung zu den Nummern der Beförderungsanordnung nicht erforderlich ist, wenn außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeuge in einen Zug nach Ril 408.0435 Abschnitt 1 Absatz (6) c) bis e) eingestellt sind.

In Abschnitt 5 Absatz (1) wurde im einleitenden Satz präzisiert, dass der Tf die Meldungen gemäß Streckenbuch unaufgefordert abgeben muss.

Abschnitt 5 Absatz (2) wurde aufgelöst und als Schlusssatz in Absatz (1) verschoben. Der Verweis auf Absatz (1) wurde aufgelöst.

Ril 408.0321 – Zug vorbereiten

In Abschnitt 2 wurde der Hinweis aufgelöst und inhaltlich in Abschnitt 2 letzter Absatz verschoben.

Ril 408.0331 – Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0331 2 (1) bis (3)	408.0331 2 a) bis h)

In Abschnitt 2 wurden die alten Absätze a) bis h) gestrichen und in den neuen Absätzen (1) bis (3) zusammengefasst. Für eine bessere Übersicht werden die Regeln neu gegliedert und in tabellarischer Form wiedergegeben. Im neuen Abschnitt 2 Absatz (3) wird außerdem erklärt, wann die ETCS-Textmeldung erzeugt werden kann. Zwei ETCS-Textmeldungen sind entfallen, weil diese von der ETCS-Zentrale nicht gesendet werden.
In Abschnitt 3 Absatz (3) b) Nr. 1 wurde aufgenommen, dass der Fdl den Tf auf Anforderung Befehl 7 erteilt (siehe 408.0455 Abschnitt 1 Absatz (3)). Außerdem wurde präzisiert, dass im Befehl die Bezeichnung des Hauptsignals bzw. der ETCS-Blockstelle einzutragen ist, über die das Fahrzeug an der Spitze des Zuges hinaussteht.

Ril 408.0401 – Anordnung über den Zugverkehr

In Abschnitt 2 Absatz (1) a) wurde zwecks Präzisierung ein weiteres Beispiel aufgenommen.

Abschnitt 2 Absatz (2) wurde aufgelöst und inhaltlich im Absatz (1) aufgenommen.

Ril 408.0402 – Merkhinweise anbringen bzw. eingeben

Die Spalte „Fundstelle Ril 408 ….. Abschnitt, Absatz usw.“ wurde gestrichen, da sie lediglich eine Quellangabe darstellt und für den Anwender keine Regeln oder Handlungsanweisungen enthält. Der Bezug zu einem Merkhinweis wird über den Verweis in der entsprechenden Richtlinie hergestellt.

Ril 408.0403 – Sperren anbringen bzw. eingeben

Die Spalte „Fundstelle Ril 408 ….. Abschnitt, Absatz usw.“ wurde gestrichen, da sie lediglich eine Quellangabe darstellt und für den Anwender keine Regeln oder Handlungsanweisungen enthält. Der Bezug zu einer Sperre wird über den Verweis in der entsprechenden Richtlinie hergestellt.

DB InfraGO

Ril 408.0411 – Befehle

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0411 1 „Zweck, Schutzziel und Zielgruppe“	408.0411 1 (1)
408.0411 2.1 „Befehle mit Vordruck geben“	408.0411 1 (2)
408.0411 2.4 „Ort der Befehlsübermittlung“,408.0411 2.2 „Bestätigung“, „Nachweis“ und „Ausbleiben der Bestätigung“	408.0411 2 (1) a) und b)
408.0411 2.4 Übermittlungsarten	408.0411 2 (2)
408.0411 2.4 „Weiterfahrt bei ETCS-Halt“ und „Weiterfahrt bei LZB-Halt“	408.0411 2 (3)
408.0411 2.1 „Befehlsvordruck vorbereiten“ und 408.0411A01 „Fußzeile“	408.0411 2 (4)
408.0411 2.4 Übermittlungsarten und 408.0411A01 „Kopfzeile“	408.0411 2 (5) 1. Unterabsatz
408.0411A01 „Fußzeile“	408.0411 2 (5) 2. Unterabsatz
408.0411A02 2	408.0411 2 (5) 3. Unterabsatz
408.0411 2.4 „Diktat“	408.0411 2 (5) 4. Unterabsatz
408.0411 2.4 „Zugfahrten mit besonderem Auftrag“	408.0411 2 (6)
408.0411 2.4 „Aushändigen, 408.0411 2.2 „Bestätigung“, „Nachweis" und 408.0411A01 „Fußzeile“	408.0411 2 (7)
408.0411 2.1 „Ausfüllanleitung“ und „Verschriebene Vordrucke“ sowie 408.0411A01 „Fußzeile“	408.0411 2 (8)
408.0411 2.2 „Bestätigung“, 408.0411 2.3 „Nachweis" und 408.0411A01 „Fußzeile“	408.0411 2 (9)
408.0411 2.2 „Verwendung Vordruck 408.0411V02“	408.0411 2 (10)
408.0411A01 „Kopfzeile“	408.0411 2 (11)
408.0411 2.3 „Eindeutige Kennung vergeben“ und 408.0411A02 2	408.0411 2 (12)

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0411A01 „Aufbau des Vordrucks und für alle Befehle gültige Regeln“ und „Kopfzeile“	408.0411 3 (1)
408.0411 2.5 „Besondere Bestimmungen für Befehle“	408.0411 3 (2) – (4) und (6)
408.0411 2.1 „Befehle mit Vordruck geben“ Hinweis auf das Streckenbuch (EIU) und 408.0411 3 1. Anstrich	408.0411 3 (5)
408.0411 2.5 1. Spalte zu Befehl 6	408.0411 4
408.0411 2.7 „Widerrufen“ und „Vordruck widerrufener Befehle“	408.0411 5

Die Richtlinie 408.0411 wurde gemäß neuer Gestaltungsvorgaben überarbeitet. Zum Teil wurden Inhalte der alten Richtlinie in Anhang 408.0411A01 bzw. 408.0411A02 verschoben. Im Einzelnen wird nur auf die inhaltlichen Verfahrensänderungen in der Richtlinie eingegangen.

In Absatz 2.1 unter „Verschriebene Vordrucke“ wurde präzisiert, dass verschriebene Vordrucke zu entsorgen sind.

In Absatz 2.3 unter „Eindeutige Kennung vergeben“ wurden die bisherigen Regelungen zur Vergabe des Übermittlungscodes in tabellarischer Form zusammengefasst. Mit den Beispielen ergibt sich auch, dass die eindeutige Kennung für Befehle mit gleichem Inhalt für die Dauer eines Anlasses gleichbleibt. Die eindeutige Kennung wird neu vom Anweisenden eines Befehls durch die Zugnummer des Zuges, dem der Befehl erteilt wird, ergänzt. Dadurch wird sichergestellt, dass in dem Zeitraum eines Fahrplantages jede eindeutige Kennung nur einmal vorkommt.

In Absatz 2.3 unter „Eindeutige Kennung für Befehle mit gleichem Inhalt“ wurde präzisiert, wann die eindeutige Kennung für Befehle mit gleichem Inhalt gleichbleibt. Ist der Anlass für den Befehl aufgrund einer Störung bspw. weggefallen, weil die Störung behoben ist und tritt die Störung kurze Zeit später erneut auf, dann ist eine neue eindeutige Kennung zu vergeben.

In Absatz 2.4 unter „Strecken mit mehreren Zugbeeinflussungen“ wird die Forderung gemäß TSI OPE umgesetzt, dass sich der Fdl bei einer Parallelausrüstung mehrerer ETCS-Level auf einer Strecke vergewissern muss, in welchem Level sich der Zug befindet. Da auch eine Parallelausrüstung der Strecke mit ETCS-Level und nationalem Zugbeeinflussungssystem PZB oder LZB möglich ist, muss sich der Fdl allgemein vergewissern in welcher Zugbeeinflussung der Zug verkehrt.

In Absatz 2.4 unter „Übermittlungsarten“ wurde neu geregelt, dass Befehle auch mit Kopie ausgefertigt werden können, wenn der Befehl durch den Fdl oder durch einen Boten ausgehändigt wird. Wenn die Ausfertigung eines Befehls mit Kopie nicht möglich ist, dürfen Befehle auch mit Durchschrift ausgefertigt werden. Sollen Befehle mit Kopie oder Durchschrift ausgefertigt werden, muss der Inhalt des Befehls auf dem Original und auf der Kopie bzw. der Durchschrift zweifelsfrei nachvollziehbar sein.

In Absatz 2.4 unter „Weiterfahrt bei ETCS-Halt“ wurde der Verweis auf Ril 408.0653 Abschnitt 1 Absatz (6) a) Nr. 4 aufgelöst und durch die Weiterfahrt in ETCS-Betriebsart IS ersetzt.

In Absatz 2.4 unter „Diktat“ wurde der Verweis auf Anhang 408.0411A02 aufgenommen. In diesem Anhang werden die festen Wortlaute, welche für das Diktat von Befehlen zu verwenden sind und der Ablauf eines Diktats dargestellt.

In Absatz 2.4 unter „Aushändigen“ wurden zusätzlich zu beachtende Regeln für die Aushändigung von Befehlen zusammengefasst.

In Absatz 2.5 unter „Besondere Bestimmungen für Befehle“ wurde für eine Harmonisierung mit den Regeln der Ril 420.0530 neu aufgenommen, dass für Tunnel auf Schnellfahrstecken Befehl 34 und die einzutragende Geschwindigkeit für Tunnel auf Schnellfahrstrecken durch die BZ angeordnet werden kann.

In Absatz 2.7 unter „Widerrufen“ wurden in einer Tabelle die Grundsätze für das Widerrufen eines Befehls zusammengefasst. Ein Befehl 3 zum Verbleiben im Stillstand, muss gemäß TSI OPE nicht durch Befehl 4 widerrufen werden, wenn die Zulassung zur Fahrt danach mit den Befehlen 1, 2 oder 7 erfolgt.

In Absatz 2.7 unter „Vordruck widerrufener Befehl“ wurde neu aufgenommen, dass auf dem Vordruck des widerrufenen Befehls in Klammern die eindeutige Kennung des Befehls 4, mit dem dieser widerrufen wurde, zu vermerken ist. Dies dient der besseren Nachvollziehbarkeit mit Hinblick auf die Betriebsüberwachung.

In Abschnitt 3 werden die Punkte zusammengefasst, für welche im Streckenbuch Regeln gegeben sein können. Der eigentlichen Regelung ist immer der Abschnitt und die Zwischenüberschrift vorangestellt, unter welcher der Hinweis (Piktogramm Streckenbuch) auf eine Regelung im Streckenbuch gegeben ist.

In Abschnitt 4 werden die festen Wortlaute aus Anhang 408.0411A02 wiederholt.

Abschnitt 5 bleibt frei, weil in der Richtlinie 408.0411 dazu keine Vorgaben gemacht werden.

In Abschnitt 6 werden die in der Richtlinie 408.0411 geforderten Nachweise wiederholt.

In Anhang 408.0411A01 „Ausfüllanleitung Befehle 1 – 9 und 21 – 95“ wird erklärt, wie der Befehl auszufüllen ist. Zu jedem Befehl wurde ein Beispiel aufgenommen, dass zeigt, wie der Befehl auszufüllen ist.

In Anhang 408.0411A02 „Diktat eines Befehls“ Abschnitt 1 wurden die Wortlaute gemäß TSI OPE für die Übermittlung von Befehlen aufgenommen. Damit erfolgt eine weitere Standardisierung der Kommunikation, die zur Handlungssicherheit bei den an der Befehlsübermittlung Beteiligten beitragen soll.

In Abschnitt 2 wird das Ablaufschema zum Diktieren von Befehlen beibehalten. Dieses wurde entsprechend den neuen Vorgaben zu Vordruck 408.0411V01 und den neuen Kommunikationsgrundsätzen angepasst. Die Namen von Anweisendem und Tf werden bei einem Befehlsdiktat nicht mehr ausgetauscht. Der Anweisende trägt seinen Namen bei einem diktierten Befehl in Druckbuchstaben in das Feld W ein, damit zu einem späteren Zeitpunkt besser nachvollziehbar ist, wer den Befehl übermittelt hat. Diktiert der Anweisende den Befehl an einen anderen Mitarbeiter, der diesen im Auftrag des Anweisenden aushändigt, müssen die Namen ausgetauscht werden, so dass dieser das Feld W entsprechend der Ausfüllanleitung in Anhang 408.0411A01 ausfüllen kann.

Vordruck 408.0411V01 wurde gemäß den Vorgaben der TSI OPE und den nationalen Anforderungen angepasst. Dabei wurde auch für die nationalen Anwendungsfälle die Systematik der Befehle gemäß TSI OPE übernommen. Mit den Befehlen erfolgt die direkte Ansprache des Zuges und die Formulierungen der Befehle wurden dahingehend angepasst.

Gegenüberstellung der Änderungen Vordruck 408.0411V01:

Kopfzeile des Befehls		
Alter Befehlsvordruck gültig bis 13.12.2025	**Neuer Befehlsvordruck gültig ab 14.12.2025**	**Erläuterung**
„Vordruck … von …“	„E Anzahl der Vordrucke“ als Textfeld	Die Eintragung erfolgt neu in Feld E z. B. „1 von 1“ für einen Vordruck.
Angabe (Streichoption) „Triebfahrzeugführer Zug – Sperrfahrt -Sperrfahrt Kl – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt“	Vorgabe entfällt	-
Textfeld für Zugnummer	Textfeld „A Zugnummer“	Eintrag der Zugnummer. Bei Schiebetriebfahrzeugen wird die Abkürzung „Sch-Tfz“ vorangestellt.
„Standort“	„C Standort des Zuges / Standort der Rangierabteilung“ als Textfeld	Angabe „km/Signal/Weiche“ und Gleisbezeichnung werden in Feld C gebündelt. Auf Vordruckseite Befehle 1-9 nur „C Standort des Zuges“.
„(Ort)“	„D Standort des Anweisenden“ als Textfeld	Dieser war im alten Befehl Teil des Unterschriftenteils.

Fußzeile des Befehls		
Alter Befehlsvordruck gültig bis 13.12.2025	**Neuer Befehlsvordruck gültig ab 14.12.2025**	**Erläuterung**
„Übermittlungscode“	„Z Eindeutige Kennung“ als Textfeld	Der bisherige Übermittlungscode wird neu als eindeutige Kennung bezeichnet.
„(Datum)“	„B Datum“ als Textfeld	-
„(Uhr) (Minuten)“	„Y Uhrzeit“ als Textfeld	Stunden und Minuten werden in einem Textfeld gebündelt.
„(Fahrdienstleiter)“	„W Name Anweisender“ als Textfeld	Wird nur noch beim Aushändigen übermittelt. Name wird grundsätzlich in Druckbuchstaben eingetragen, auch dann, wenn dieser beim Diktieren nicht übermittelt wird.
„Erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)“	„V Name Triebfahrzeugführer“ als Textfeld	Wird nur noch beim Aushändigen durch den Tf als Bestätigung des Empfangs ausgefüllt. Die Bescheinigung erfolgt mit Unterschrift und zusätzlich dem Namen in Druckbuchstaben.
Textfeld für Mitarbeiter, die Befehle im Auftrag des Fdl ausfertigen	entfällt	Zeichnen mit entsprechendem Zusatz in Textfeld „W Name Anweisender“.
Übermittlungsart „ZF/andere“	entfällt	Die Übermittlungsart wird bei der Übermittlung von Befehlen nicht mehr angegeben.
Der Befehl 14.35 und der zweite Unterschriftenteil gemäß Vordruck Befehle 14.1-14.35 entfällt, weil für das Widerrufen eines Befehls immer ein neuer Vordruck verwendet werden muss.		

Befehlsnummern, Alt (gültig bis 13.12.2025) und Neu (gültig ab 14.12.2025)		
Alt	**Neu (ggf. mit Nummer des Auftrages)**	**Erläuterung**
1	21	-
1.1	29 (mit Auftrag 29.30)	-
2	1 für die Vorbeifahrt am EOA/Signal. 2 für die Weiterfahrt nach TR/Vorbeifahrt.	Die Tabelle mit der Einteilung „Signal usw.; Bezeichnung / km; Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst“ entfällt. Durch die Vorgaben der TSI OPE werden die Befehle für die Vorbeifahrt und die Weiterfahrt nach TR/Vorbeifahrt getrennt.
2.1	29 (mit Auftrag 29.30)	-
3	22	-
3.1	29 (mit Auftrag 29.30)	-
4	23	-
5	24	-
5.1	24 (mit Auftrag 24.20)	-
5.2	24 (mit Auftrag 24.30)	-
6	25	Zeilen 3 und 4 des alten Befehl 6 wurden in Auftrag 25.30 zusammengefasst.
6.1	29 (mit Auftrag 29.30)	
7	26	-
8	8	-
9	27	-
10	28 und 29	Die Streichoptionen „Fahren Sie signalgeführt weiter/Wählen Sie ETCS-Level/ETCS-Betriebsart“ werden zur besseren inhaltlichen Aufteilung neu in den Aufträgen 28.10, 28.20 und 29.10 gegeben.
10.1	29 (mit Auftrag 29.20)	-
11	95 (mit Auftrag 95.10)	-

Alt	Neu (ggf. mit Nummer des Auftrages)	Erläuterung
12	5 und 6	Befehl 12 entfällt, da die TSI OPE für dessen Inhalte zwei verschiedene Befehle vorgibt. Dadurch werden Geschwindigkeits-Beschränkungen und das Fahren auf Sicht durch verschiedene Befehle angeordnet.
12.1	6 (mit Auftrag x.90)	-
12.2	95 (mit Auftrag 95.20)	-
12.3	6 (mit Auftrag x.90)	-
12.4	95 (mit Auftrag 95.50 und Auftrag 95.53 für „ständig wirksam“ oder Auftrag 95.54 für „unwirksam“	-
12.5	95 (mit Auftrag 95.30)	-
12.6	entfällt	Neu über Verfahrensregel Tf in Ril 408.2651 und über Klammervermerk bei Grund Nr. 33 abgedeckt.
12.7	Befehl 95 (mit Auftrag 95.40)	-
13	Auftrag x.25 (in Kombination mit Befehl 1, 2 oder 7)	Aufgrund der Vorgaben der TSI OPE wird kein Abschnitt mehr vorgegeben, für den der Auftrag erteilt wird. Deshalb darf dieser nicht mit Befehl 6 kombiniert werden. Der Auftrag gilt weiterhin nur für ETCS-geführte Züge oder bei ETCS-Level 2 für Züge in ETCS-Betriebsart SR.
14	Befehl 95 mit Auftrag 95.95	-
14.1	31	-
14.2	entfällt	Wird neu als Freitext in Befehl 95 mit Auftrag 95.95 gegeben.
14.3	entfällt	Wird neu als Freitext in Befehl 95 mit Auftrag 95.95 gegeben.
14.4	32	Der Wortlaut wurde angepasst und es wurden entsprechende Verfahrensregeln für den Tf

		in Ril 408.2411 aufgenommen.
Alt	**Neu (ggf. mit Nummer des Auftrages)**	**Erläuterung**
14.5	33	-
14.6	3	Die TSI OPE sieht für den Auftrag „Verbleiben im Stillstand“ den Befehl 3 vor.
14.6	3 mit Auftrag 3.15	Der neue Auftrag 3.15 bezieht sich auf den Abschnitt „Fahrt beenden“ in der Richtlinie 483.0701 (Richtlinie zum Bedienen von ETCS-Fahrzeugeinrichtungen). Der Abschnitt regelt, wie das ETCS-Fahrzeuggerät die Überwachung beendet.
14.6	3 mit Auftrag 3.20	Der neue Auftrag 3.20 bezieht sich auf den Absatz „Override betätigen“ in der Richtlinie 483.0701. Der Abschnitt regelt, in welchen Fällen der Tf Override EOA betätigen muss.
14.7	entfällt	Keine Befehlserteilung seit dem Entfall der Regeln zum Erteilen des Befehls 14.7 im Rahmen der Aktualisierung 04 (gültig ab 12.12.2021) der Fahrdienstvorschrift.
14.8	34	Die Vorgedruckte maximal zulässige Geschwindigkeit des Zuges entfällt, um den Befehl auch für andere Vorgaben nutzbar zu machen.
14.9	30	-
14.35	4	Neuer Befehl nach TSI OPE zum Widerruf eines Befehls.
-	7	Neuer Befehl nach TSI OPE zum Starten in ETCS-Level 2 in ETCS-Betriebsart SR nach Beenden des ETCS-Startlaufs.

Alt	Neu (ggf. mit Nummer des Auftrages)	Erläuterung
-	9	Neuer Befehl nach TSI OPE für das Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung. Ersetzt den aktuellen Befehl 14 für Schwungfahrabschnitte.
Die Gründe werden neu auf dem Vordruck Befehle 1-9 unterhalb der Fußzeile abgebildet. So muss der Anwender das Blatt nicht wenden, um den Inhalt des Befehls vollständig aufzunehmen. Die Gründe werden aufgrund der Prämisse, dass Zahlen ziffernweise genannt werden müssen, ausschließlich zweistellig abgebildet, um Verwechslungen bei der Übermittlung zu verhindern. Die Nummerierung der Gründe beginnt mit Nr. 10 fortlaufend bis Grund Nr. 43. Durch einen Klammervermerk in Grund Nr. 33 erfolgt eine Präzisierung, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung bei Anzeigeführung nicht gilt. Neu aufgenommen wurden die Gründe: Nr. 11 - Personen im Gleis / Kinder am Gleis Nr. 28 – Verdacht auf Mängel am Oberbau Nr. 43 - Schwungfahrabschnitt		

Vordruck 408.0411V02 wurde gemäß den geänderten Regeln für das Ausfüllen und Übermitteln von Befehlen angepasst:

- Aufgrund der präzisierten Vorgabe zu eindeutiger Kennung, dass diese für Befehle mit gleichem Inhalt und denselben Anlass gleichbleibt, wurde das Textfeld für die eindeutige Kennung um einen Klammervermerk ergänzt. Damit ist der Vordruck auch für diese Fälle nutzbar und es ergibt sich aus der Eintragung der Abkürzung gemäß Streckenbuch und der laufenden dreistelligen Nummer zusammen mit der Eintragung in Spalte 1 weiterhin eine zuordenbare eindeutige Kennung.

Beispiel:

Übermittlungsnachweis für diktierte Befehle mit gleichem Inhalt

für Befehl mit der eindeutigen Kennung: YKL-123
(Abkürzung gemäß Streckenbuch und laufende dreistellige Nummer; wird ergänzt durch Zugnummer in Spalte 1)

Blatt 1

1	2	3	4	5	6	7	8
Zug Nr.	Standort des Zuges	Datum	Uhrzeit	Übermittlung gemeldet an / von Stelle ..... (Name, Tätigkeit des Mitarbeiters)	Datum	Uhrzeit	Befehl widerrufen (Eindeutige Kennung des Befehls mit dem der Befehl widerrufen wurde)
4711	Esig A in Rgl Erle - Kleinstadt	29.07.2024	10:17				
4713	Esig A in Rgl Erle - Kleinstadt	29.07.2024	11:19				

Die eindeutige Kennung für Zug 4711 lautet „YKL-123-4711“.
Die eindeutige Kennung für Zug 4713 lautet „YKL-123-4713“.

- Die alten Spalten 3, 4 und 6 wurden gestrichen.
- In Spalte 5 (Alt Spalte 7) wird ergänzt, dass neben dem Namen auch die Tätigkeit des Mitarbeiters zu vermerken ist.
- In Spalte 8 (Alt Spalte 9) wird neu die eindeutige Kennung des Befehls eingetragen, mit dem der Befehl für den Zug gemäß Spalte 1 widerrufen wurde. Name und Uhrzeit ergeben sich aus diesem Befehl.

Zusatz 408.0411Z31

Der Zusatz wurde entsprechend der Gestaltung der Richtlinie 408.0411 angepasst.

Ril 408.0415 – Fahrplan-Mitteilung/Vordruck 408.0415V01 – Vordruck Fahrplan-Mitteilung

Die Richtlinie und der Vordruck wurden aufgelöst. Die primären Anwender des Verfahrens sind heute zumeist die Disponenten der Betriebszentralen (BZ). Der Fahrdienstleiter (Fdl) verwendet den Vordruck inzwischen ausschließlich weisungsgebunden durch die BZ und übermittelt diesen nicht mehr in eigener Zuständigkeit. Aus diesem Grund wurden die Grundsätze der Fahrplan-Mitteilung in die Richtlinienfamilie 420 überführt.

Ril 408.0423 – Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen

In Abschnitt 6 wurden die Verweise im Abschnittstext berichtigt.

Ril 408.0431 – Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten oder Ausfall von Zügen

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0431 1 (1) a)	408.0431 1 (1) a)
-	408.0431 1 (1) d)
408.0431 1 (2) c)	408.0431 1 (2) c)
408.0431 2 (2)	408.0431 2 (2)

Auf Grund des Entfalls der Fahrplanmitteilung (Vordruck V4080415V01) wurde die Richtlinie 408.0431 angepasst. Im Abschnitt 1 Absatz (1) a) wurde bei der Möglichkeit des Verkehrens von Sperrfahrten „unvorhergesehene“ gestrichen. Wenn der Fdl nur noch unvorhergesehene Sperrfahrten verkehren lassen dürfte, gäbe es für ihn auf Grund des Entfalls der Fahrplanmitteilung keine Möglichkeit mehr, Fahrplanangaben für vorhergesehene Sperrfahrten zu übermitteln. Da es aber weiterhin möglich sein soll, Fahrplanangaben für vorhergesehene Sperrfahrten zu übermitteln, wurde der Unterabsatz a) entsprechend angepasst.

Der Absatz 1 d) (Reisezüge in zwei Teilen, Ersatzzüge) entfällt ersatzlos, weil die Bekanntgabe bzw. Übermittlung der Fahrplanangaben durch die Betriebszentrale (Ril 420.02013 bzw. 420.0513) erfolgt.

In Absatz (2) c) ist neu geregelt, dass der Fdl die Angaben des Fahrplans im Auftrag 95.95 des Befehls 95 einträgt. Die bisherige Möglichkeit des Eintragens von Fahrplanangaben für unvorhergesehene Sperrfahrten im Befehl wurde aufgelöst. Damit ist es z.B. auch möglich im Rahmen einer Anordnung in der Betra die Angaben vorhergesehener bzw. geplanter Sperrfahrten im Befehl einzutragen.
Bisher durfte der Fahrdienstleiter die Angaben des Vordruckes Fahrplanmitteilung (Nummer des Buchfahrplans, Nummer der Seite im Buchfahrplan usw.) im Befehl eintragen. Auf Grund des Entfalls des Vordruckes Fahrplanmitteilung kann der Fahrdienstleiter nicht mehr erkennen, welche Angaben im Befehl einzutragen sind. Deshalb wurden die ehemals in der Fahrplanmitteilung zur Verfügung stehenden Angaben im Unterabsatz c) aufgenommen.

In Abschnitt 2 Absatz (2) ist der zweite Satz ersatzlos entfallen, weil der Fdl keine Fahrplanmitteilung mehr übermittelt.

Der geänderte Absatz (3) berücksichtigt die Möglichkeit, im Befehl 34 unterschiedliche Einstellwerte der VMZ einzutragen. Unterschiedliche Einstellwerte können z. B. auf tunnelreichen Schnellfahrstrecken oder bei geschlossener Schneedecke (Ril 408.0541 Abschnitt 5) zur Anwendung kommen.

Ril 408.0435 – Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0435 Abschnitt 1 Absatz (3) a) – g)	408.0435 Abschnitt 1 Absatz (3) a) – e)

In Abschnitt 1 Absatz (3) wurde konkretisiert, dass Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs nur als außergewöhnliches Fahrzeug gelten, wenn diese mit dem Lichtraumprofil DE 2 oder DE 3 zugelassen sind und die entsprechende Ergänzung zur Zuggattungsbezeichnung fehlt. Eisenbahnverkehrsunternehmen sind dazu verpflichtet, im Rahmen der Trassenanmeldung bei der DB InfraGO AG die zu beachtenden Besonderheiten der Fahrzeuge zu nennen und anzugeben, wenn diese die Bezugslinie G 1 oder G 2 nach Anlage 7 oder 8 der EBO überschreiten. Außerdem sind sie verpflichtet, die Besonderheiten der Fahrzeuge im Rahmen der Trassenanmeldung durch einen Zusatz zur Zuggattungsbezeichnung zu ergänzen (z. B „-D“ für Doppelstockfahrzeuge, wenn diese mit dem Lichtraumprofil DE 2 zugelassen sind). Nach der alten Formulierung „Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs“ ohne entsprechende Angabe des jeweiligen Lichtraumprofils hätten Doppelstockfahrzeuge, welche das Regelprofil (G2) gemäß §22 EBO einhalten, nur mit Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung verkehren dürfen. Aufgrund der Einhaltung des Regelprofils ist für diese Fahrzeuge keine Ergänzung „-D“ oder „-E“ als Zusatz zur Zuggattungsbezeichnung erforderlich. Die Formulierung für Doppelstockfahrzeuge mit dem Lichtraumprofil DE 3 wurde entsprechend angepasst und harmonisiert. Außerdem wurde aufgrund der Vorgaben in der Ril 402.0208 (Planungsprocedere; Zuggattungen) das Suffix „-B“ für Fahrzeuge mit Brückenrestriktionen unter dem Kleinbuchstaben b) aufgenommen.

In Absatz (4) wurde die Ergänzung zur Zuggattungsbezeichnung Suffix „-B“ aufgenommen.

In Absatz (5) wurde nachträglich der Anstrich „beim Ausfahren von Trittstufen“ aufgelöst, weil mit der Aktualisierung 04 in Ril 408.0461 in Abschnitt 1 Absatz c) eine neue Regel eingeführt wurde, die den Fahrdienstleiter verpflichtet, beim Abweichen vom Fahrplan für Zugmeldestellen die Triebfahrzeugführer planmäßig haltender Reisezüge zu verständigen.

In Abschnitt 3 Absatz (6) a) bis c) wurden die Inhalte präzisiert und der Verweis auf Absatz b) im Absatz c) aufgelöst.

Ril 408.0441 – Nachschieben – nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug

In Absatz (6) wurden die Unterabsätze a) und b) aufgelöst. Der Inhalt wurde neu gegliedert und der Verweis auf Absatz (4) c) gestrichen.

Ril 408.0451 – Geschwindigkeiten im Einfahrgleis beschränken, Einfahrweg begrenzen

In Abschnitt 1 Absatz (1) c) wurde der Verweis auf Abschnitt 3 Absatz (1) gestrichen.

In Abschnitt 1 Absatz (1) d) wurde der Verweis auf Abschnitt 3 Absatz (3) a) aufgelöst und inhaltlich übernommen.

In Abschnitt 1 Absatz (1) wurde der Kleinbuchstabe f) neu aufgenommen, weil die TSI OPE in der Anlage B Abschnitt 18 vorschreibt, dass, wenn ein Zug in einen besetzten Gleisabschnitt einfahren muss, der Fahrdienstleiter vor Zulassung der Einfahrt in den besetzten Gleisabschnitt eine Bestätigung mittels Haltmeldung vom Triebfahrzeugführer darüber erhalten haben muss, dass sich die in dem Gleisabschnitt befindlichen Züge oder Fahrzeuge nicht bewegen. Ausgenommen sind Gleisabschnitte mit Zugdeckungssignalen.

In Abschnitt 3 Absatz (3) b) wurde geändert, dass bei Übermittlung von Befehlen und Aufträgen nicht die Triebfahrzeugführer, sondern die Züge angesprochen werden. Daher wurde die passive Form gewählt.

Ril 408.0453 – Ausfahrt verhindert

In Abschnitt 1 Absatz (1) a) Nr. 2 wurde der Verweis auf Ril 408.0251 Abschnitt 2 Absatz (5) gestrichen, weil sich der Inhalt aus dem Kontext ergibt.

Ril 408.0455 – Zugfahrten mit besonderem Auftrag zulassen

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0455 1 (2)	-
408.0455 1 (3)	-
408.0455 1 (4)	408.0455 1 (2)
408.0455 1 (5)	408.0455 1 (3)
408.0455 2 (5)	408.0455 2 (4)
408.0455 2 (6)	408.0455 2 (5)

In Abschnitt 1 wurde aufgrund der neuen Absätze (2) und (3) die Absatznummerierung angepasst.

In Absatz (1) wurde die Übersicht angepasst. Befehl 7 wurde neu aufgenommen. Der bisher aufgeführte Befehl 10 und die Fußnote „²“ zum LZB-Übertragungsausfall im Teilblock wurden gestrichen, weil Ril 408.0652 für die Weiterfahrt neu Befehl 1 vorschreibt und damit der Forderung des EBA nachgekommen wird, dass die Weiterfahrt in diesem Fall als Zugfahrt mit besonderem Auftrag erfolgen muss.

Im neuen Absatz (2) werden Regeln für die Eintragung in Befehl 1 bei einem ETCS-Halt an der Spitze des Zuges gegeben.

Im neuen Absatz (3) wurden auf Grund der Vorgaben der TSI OPE neue Regeln zum Starten eines Zuges in der ETCS-Betriebsart SR gegeben. Diese geben vor, dass der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer auf Anforderung mit Befehl 7 die Zustimmung zum Starten in der ETCS-Betriebsart SR geben muss. Dieser Befehl wird erforderlich, wenn nach dem ETCS-Startlauf kein Wechsel in die ETCS-Betriebsart FS oder OS erfolgt und der Zug in ETCS-Betriebsart SR fahren muss und keine Zustimmung zur Fahrt vorliegt. Wenn der Zug unmittelbar vor einem Signal Ne 14 startet, muss darüber hinaus mit Auftrag 7.20 die Zustimmung zur Vorbeifahrt an diesem Signal Ne 14 erteilt werden. Auftrag 7.20 darf der Fdl auch erteilen, wenn der Zug nicht unmittelbar vor einem Signal Ne 14 startet und die Bedingungen für die Zulassung der Zugfahrt erfüllt sind.

In Abschnitt 2 Absatz (4) wurde neu geregelt, dass Auftrag x.25 (mit Befehl 1, 2 oder 7) und Befehl 6 nicht kombiniert werden dürfen, weil mit Auftrag x.25 nur noch die Möglichkeit besteht, den Tf eines ETCS-geführten Zuges oder bei ETCS-Level 2 eines Zuges in ETCS-Betriebsart SR generell vom Fahren auf Sicht zu befreien. Eine räumliche Eingrenzung ist somit nicht möglich und die räumliche Ausdehnung für den Tf nicht zweifelsfrei erkennbar, weshalb ein durch Befehl 6 erteilter Auftrag auf Sicht zu fahren für den Tf im Widerspruch zu Auftrag x.25 stehen würde, wenn diese auf einem Vordruck mit der gleichen eindeutigen Kennung erteilt würden.

Abschnitt 7 Absatz (2) wurde aufgelöst und wird neu als Absatztext in Absatz (1) wiedergegeben. Die Fußnote wurde inhaltlich in Absatz (1) übernommen.

Zusatz 408.0455Z31 – Zugfahrten mit besonderem Auftrag zulassen

Im neu eingefügten Abschnitt 4 wird zugelassen, an Hauptsignalen mit rotem Mastschild auf den Befehl 6 zu verzichten, wenn eine Fahrt nur mit besonderem Auftrag zugelassen werden kann.
Dies ist zulässig, da der Auftrag zum auf Sicht fahren an den Triebfahrzeugführer mit dem Mastschild erteilt wird.

Ril 408.0458 – Zulassen einer Zugfahrt zurücknehmen

An mehreren Stellen wurde „Level 2“ eingefügt, weil auf ETCS-Strecken ohne Level 2 die Maßnahmen nicht erforderlich sind. Das Einfügen von „Level 2“ wurde aus der Weisung 408.0101A01-W-103 (ETCS-Level 1 LS) übernommen.

Ril 408.0461 – Vom Fahrplan für Zugmeldestellen abweichen

In Abschnitt 2 wurde präzisiert, dass der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer eines Reisezuges mit Halt zum Ein- oder Aussteigen Reisende immer dann verständigen muss, wenn der Bahnsteig kürzer als der vorgesehene Bahnsteig ist. Zusätzlich muss er dem Triebfahrzeugführer die abweichende Bahnsteignutzlänge mitteilen.

Ril 408.0463 – Auf dem Gegengleis fahren

In Abschnitt 10 Absatz (2) c) wurde der Hinweis auf die „ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS oder OS erzeugt“ gestrichen, da der bisherige Hinweis dem Fdl aus den Regeln der Ril 408.0455 Abschnitt 1 Absatz (1) bekannt ist.

Außerdem wurden die Regeln für den Auftrag zum Fahren auf dem Gegengleis für ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen zur besseren Unterscheidung ein neuer Kleinbuchstabe d) mit Randvermerk aufgenommen.

Der Abschnitt 11 Absatz (2) a) wurde inhaltlich angepasst, da bestätigt wurde, dass an allen Stellen im Gegengleis Signale Ne 1 aufgestellt sind.
In Abschnitt 11 Absatz (2) c) wurde der Verweis auf Abschnitt 10 Absatz (4) Nr.3 aufgelöst und inhaltlich übernommen.

Ril 408.0471 – Gleise sperren

In den Abschnitten 1 Absatz (11) und 3 Absatz (5) wurde der Verweis auf das Muster im Zugmeldebuch in der Ril 408.0481 Abschnitt 16 angepasst.

In Abschnitt 3 Absatz (3), (4) und (5) wurde klargestellt, dass nur ein gesperrtes Gleis zum Baugleis erklärt werden kann.

Ril 408.0475 – Arbeiten an technischen Einrichtungen

In Abschnitt 5 wurde die Abschnittsüberschrift mit „Level 2“ ergänzt, weil auf Strecken ohne ETCS-Level 2 die Eingabe von ETCS-Sperren nicht möglich ist. Die Änderung wurde aus der Weisung 408.0101A01-W-103 (ETCS-Level 1 LS) übernommen.

Ril 408.0481 – Sperrfahrten durchführen

In Abschnitt 6 Absatz (3) wurde der Verweis auf Abschnitt 7 Absatz (1) a) gestrichen.

Der Abschnitt 7 wurde für die Verbesserung des Leseflusses umformuliert.

Außerdem wurde im Textteil, dass Fahren auf Sicht gestrichen, da sich der Befehl 6, ausschließlich nur auf das Fahren auf Sicht bezieht.

In Abschnitt 7 Absatz (1) a) wurde der Verweis auf Abschnitt 6 Absatz (3) gestrichen.

In Abschnitt 16 wurde in der Spalte 10 des Musters „Zugmeldebuch“ die Sicherungsmaßnahme „Mh u. Sp angebracht“ gestrichen, weil hierzu kein Verweis in der Ril 408.0471 Abschnitt 1 in den Abschnitten (8) und (11) gegeben ist. Außerdem wurde der Anlass „Arb beendet“ und die Abkürzung des Technischen Berechtigten „TB“ aufgenommen.

Ril 408.0485 – Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit durchführen

In Abschnitt 5 Absatz (1) wurde „Wegebenutzer“ durch „Verkehrsteilnehmer“ ersetzt.

In Abschnitt 5 Absatz (2) wurde der Verweis auf Absatz (1) aufgelöst und inhaltlich übernommen.

Ril 408.0487 – Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock durchführen

In Abschnitt 8 wurde die Überschrift geändert.

In Vordruck 408.0487V01 wurden die 3. und 4. Zeile in Spalte 1 und 2 gestrichen. Diese war bereits vorgedruckt durchgestrichen und entfällt nun. Die alten Vordrucke 408.0487V01 aus Lagerbeständen etc. dürfen aufgebraucht werden.

Ril 408.0492 – Sonstige Besonderheiten

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0492 4 (1-3)	408.0492 4 (1-2)
408.0492 5 (1-3)	408.0492 5 (1-2)
408.0492 6 (1-3)	408.0492 6 (1-2)

Der Entfall des bisherigen Befehls 12 führt zu einer geänderten Aufteilung der Abschnitte 4, 5 und 6. Der Befehl 12 wird durch die Befehle 5 und 6 ersetzt. Änderungen am Verfahren ergeben sich nicht.

Abschnitt 4 mit den Absätzen (1) und (2) regelt die Übermittlung des Befehls 5.
Absatz (3) regelt die Übermittlung des Befehls 6.

Abschnitt 5 mit den Absätzen (1) und (2) regelt die Übermittlung des Befehls 5.
Absatz 3 regelt die Übermittlung des Befehls 6.
Die Fußnote zum Abschnitt 5 ist entfallen. Der Inhalt der Fußnote wurde im ersten Anstrich des Absatzes (1) eingefügt.

Abschnitt 6 mit den Absätzen (1) und (2) regelt die Übermittlung des Befehls 5.
Absatz 3 regelt die Übermittlung des Befehls 6.

Abschnitt 10 ist neu und regelt die Anordnung einer Oberstrombegrenzung.
Die Oberstrombegrenzung ist ein Grenzwert des Stroms, den elektrische Tfz aufnehmen dürfen. Den Tf wird die Oberstrombegrenzung im Fahrplan angegeben.

Die Möglichkeit den Triebfahrzeugführern eine erforderliche Reduzierung der Oberstrombegrenzung mit Fahrplan-Mitteilung 5 bekanntzugeben, besteht auf Grund des Entfalls des Vordruckes 408.0415V01 nicht mehr. Deshalb ist im Abschnitt 10 neu geregelt, dass der Fdl auf Anordnung der BZ die Züge mündlich mit Gruppenverbindung „Alle Tf im Bereich“ benachrichtigt. Diese Benachrichtigung ist nur einmalig zum Zeitpunkt der Anordnung erforderlich. Folgende in den betroffenen Abschnitt einfahrende Züge muss der Fdl nicht benachrichtigen, weil weitere Maßnahmen durch die BZ im Rahmen des Störungsmanagements erfolgen.

Ril 408.0501 – Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt

Der Abschnitt 3 wurde für die Verbesserung des Leseflusses umformuliert und die betriebliche Maßnahme „Befehl 8“ besonders hervorgehoben.

In Abschnitt 4 Absatz (1) wurden die Verweise auf Abschnitt 1 Absatz (2), Abschnitte 2 und 3 aufgelöst und der Inhalt aufgenommen.

Ril 408.0531 – Unzulässiges Vorbeifahren; Wechsel in ETCS-Betriebsart TR, Zwangsbremsung durch Zugbeeinflussung in bestimmten Situationen

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0531 2 (2)	-
408.0531 2 (3)	408.0531 2 (2)
408.0531 2 (4)	408.0531 2 (3)
408.0531 2 (5)	408.0531 2 (4)
408.0531 2 (6)	408.0531 2 (5)
408.0531 2 (7)	408.0531 2 (6)
408.0531 2 (8)	408.0531 2 (7)
408.0531 2 (9)	408.0531 2 (8)

Der Titel der Richtlinie wurde geändert, da er thematisch nicht mehr zu den aufgelisteten Situationen passte. Der alte Titel implizierte, dass der Tf eines signalgeführten Zuges immer unzulässig an Haltsignalen vorbeigefahren sei. Eine PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt, ist eine zulässige Vorbeifahrt und kann nicht als Vorbeifahrt am Haltsignal deklariert werden. Mit der neuen Formulierung „Unzulässiges Vorbeifahren“ werden sowohl Halt zeigende Signale als auch Stellen, an der nach Befehl zu halten gewesen wäre, mit einbegriffen. PZB-Zwangsbremsungen und Zwangsbremsungen in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN werden unter dem Begriff „Zwangsbremsung durch Zugbeeinflussung in bestimmten Situationen“ zusammengefasst.

Die Überschrift von Abschnitt 1 wurde geändert, weil sich die Regeln der Ril 408.0531 an den Fdl richten.

In Abschnitt 1 wurde der alte Kleinbuchstabe h) gestrichen, weil im Geltungsbereich der DB InfraGO AG inzwischen alle LZB-Strecken mit LZB L72CE ausgerüstet sind und diese nicht über die Funktionalität eines LZB-Nothalt verfügt. Die Kleinbuchstaben der Unterabsätze wurden angepasst.

In Abschnitt 2 Absatz (1) wurde aufgrund der neu eingeführten Befehle präzisiert, wie die Weiterfahrt für signalgeführte und LZB-geführte Züge erfolgt. Die Weiterfahrt für Züge in der ETCS-Betriebsart SR wird im neuen Absatz (2) geregelt.

In Absatz (4) wurde der Verweis auf Absatz (1) gestrichen.

Ril 408.0541 – Gefahrdrohende Umstände

In Abschnitt 2 Absatz (4) b) wurde im letzten Unterabsatz aufgenommen, dass das erste zu beachtende Einfahrsignal bzw. Blocksignal einer Abzweigstelle neu in Befehl 95 mit Auftrag 95.95 zu nennen ist.

DB InfraGO

Ril 408.0551 – Unregelmäßigkeiten an Signalen an Zügen

In Abschnitt 1 Absatz (1) und Absatz (2) wurde die Formulierung „nicht technisch gesicherte Bahnübergänge“ in „Bahnübergänge ohne technische Sicherung“ geändert. Anpassung an die Formulierung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung §40 (4).

In Abschnitt 1 Absatz (2) wurde inhaltlich präzisiert, dass der Fdl auf Nebenbahnen bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter dem Tf **folgende Anweisung erteilen**, muss.

Ril 408.0571– Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0571 6 (3)	408.0571 6 (3)

In Abschnitt 6 Absatz (3) wurde das Signal Ne 14 hinzugefügt, weil auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale Signale Ne 14 die Hauptsignale ersetzen.

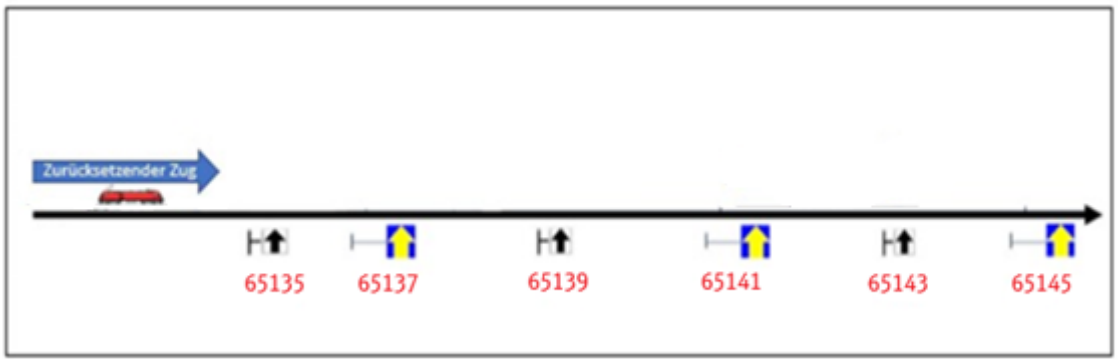
Ril 408.0572– Zug zurücksetzen

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0572 1 (2) h)	-
408.0572 4	408.0572 3 (3)

In Abschnitt 1 Absatz (2) h) wurde eine neue Bedingung für das Zurücksetzen eines Zuges aufgenommen. Hiernach muss entsprechend den Vorgaben der technischen Spezifikation für Interoperabilität (TSI) nach einem Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR vor dem Zurücksetzen des Zuges bzw. vor dem Wechsel der Fahrtrichtung und der Zustimmung zum Zurücksetzen der Tf mit Befehl 3 und Auftrag 3.15 angewiesen werden, im Stillstand zu verbleiben und die Fahrt zu beenden. Mit Auftrag 3.15 führt der Tf Bedienungshandlungen aus, die zur Beendigung der Überwachung durch das ETCS-Fahrzeuggerät führen. Ein Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR vor dem Zurücksetzen eines Zuges kann z.B. vorkommen, wenn auf Grund einer drohenden Gefahr der Fdl ein Signal auf Halt stellte und die Vorbeifahrt am EOA (Ende der Fahrterlaubnis) erfolgte.

Abschnitt 3 Absatz (3) wurde aufgelöst.
Geänderte Regeln für ETCS-Level 2 sind im neuen Abschnitt 4 enthalten. Es wurden die Regeln für zurücksetzende signalgeführte Züge (ETCS-Betriebsart SR, SH, IS) auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale auf Grund der geänderten Befehle angepasst. Die Vorbeifahrt an Signalen Ne 14 erfolgt mit Befehl 1.
Ausnahme: Wenn der Tf vor dem Beginn des Zurücksetzens Befehl 7 zum Starten in der ETCS-Betriebsart SR anfordert (siehe Ril 408.0455 1 (3)) darf der Fdl statt mit Befehl 1 die Zustimmung zur Vorbeifahrt am folgenden Signal Ne 14 auch mit Auftrag 7.20 des Befehls 7 zulassen. Befehl 7 fordert der Tf z.B. an, wenn das ETCS-Fahrzeuggerät nach Beenden des ETCS-Startlaufs die ETCS-Betriebsart SR ankündigt oder das ETCS-Fahrzeuggerät in der ETCS-Betriebsart SB verbleibt.

Beispiel Tf fordert Befehl 7 an:



95 ☒ Zusätzliche Anweisungen

- ☐ 95.10 muss bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeit fahren und niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale beachten
- ☐ 95.20 muss bei Annäherung an den BÜ/RÜ Signal Zp 1 geben und BÜ/RÜ schnellstens räumen, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte/RÜ-Mitte erreicht hat
- ☐ 95.30 muss Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1 warnen und anhalten, wenn Personen das Gleis nicht verlassen
- ☐ 95.40 muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1 geben
- ☐ 95.50 PZB in/am ..... (95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle) ☐ 95.53 ständig wirksam ☐ 95.54 unwirksam
- ☒ 95.95 muss folgende Anweisungen beachten

Sie dürfen zurücksetzen bis Signal 65 N 1 Bahnhof Saubachtal.

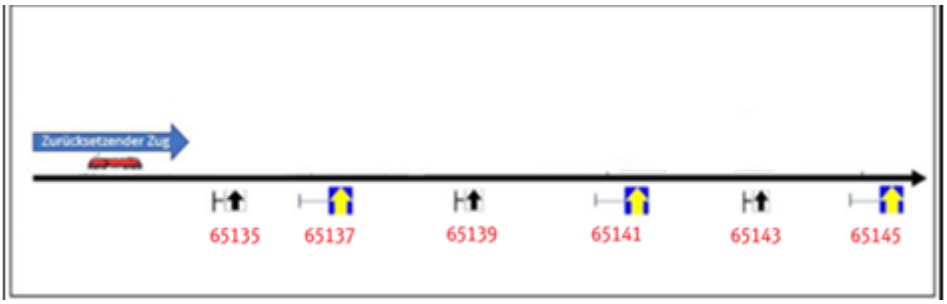
95.96 *[Freitext]*

7 ☒ Starten in SR

- ☒ 7.10 darf in SR starten
- ☐ x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit
- ☒ 7.20 darf vorbeifahren am EOA ETCS-Bk 65137 (7.21 Signal, Zugmeldestelle)

Hinweis: Wenn der Tf vor dem Beginn des Zurücksetzens Befehl 1 anfordert (siehe Ril 408.0455 Abschnitt 1 Absatz (2)), übermittelt der Fdl zusätzlich zum Befehl 95 Befehl 1 anstelle des Befehls 7. Befehl 1 fordert der Tf an, wenn das ETCS-Fahrzeuggerät nach Beenden des ETCS-Startlaufs in die ETCS-Betriebsart FS oder OS wechselt und die ETCS-Zentrale keine ETCS-Fahrterlaubnis erteilt.

Beispiel Tf fordert Befehl 1 an:



95 ☒ **Zusätzliche Anweisungen**

☐ 95.10 muss bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeit fahren und niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale beachten

☐ 95.20 muss bei Annäherung an den BÜ/RÜ Signal Zp 1 geben und BÜ/RÜ schnellstens räumen, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte/RÜ-Mitte erreicht hat

☐ 95.30 muss Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1 warnen und anhalten, wenn Personen das Gleis nicht verlassen

☐ 95.40 muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1 geben

☐ 95.50 PZB in/am ..... 95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle ☐ 95.53 ständig wirksam ☐ 95.54 unwirksam

☒ 95.95 muss folgende Anweisungen beachten

Sie dürfen zurücksetzen bis Signal 65 N 1 Bahnhof Saubachtal.

95.96 *[Freitext]*

1 ☒ **Vorbeifahrt am EOA / Vorbeifahrt am Signal**

☒ 1.10 darf vorbeifahren am EOA/Signal

227,0 1.11.1 km / ~~1.11.2 Signal, Zugmeldestelle~~

und ETCS-Bk 65137 ~~1.12.1 km~~ / 1.12.2 Signal, Zugmeldestelle

☐ x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit

und ETCS-Bk 65141 ~~1.13.1 km~~ / 1.13.2 Signal, Zugmeldestelle

Die Beispiele gelten sinngemäß auch für Strecken mit ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen, wenn der Zug im ETCS-Level 2 zurücksetzt.

Ril 408.0581– Verhalten bei Gefahr

In Abschnitt 3 Absatz (1) a) und b) wurde der Wortlaut für alle Fernsprechverbindungen einheitlich angepasst. Gemäß den Vorgaben der TSI OPE werden die Nothaltaufträge künftig mit „Mayday, mayday, mayday“ eingeleitet.

Der alte Absatz (4) wird gestrichen, weil im Geltungsbereich der DB InfraGO AG inzwischen alle LZB-Strecken mit LZB L72CE ausgerüstet sind und diese nicht über die Funktionalität eines LZB-Nothalt verfügt. Aufgrund der Streichung wurde die Absatznummerierung in Abschnitt 3 angepasst.

Der neue Absatz (4) wurde mit der Regelung in Ril 408.2581 Abschnitt 3 Absatz (4) harmonisiert.

In Anhang 408.0581A01 wurde der 3. Anstrich unter Maßnahmen bei Personen im Gleis bzw. Kinder am Gleis für die mündliche Beauftragung gestrichen. Im 2. Anstrich wurde dafür präzisiert, dass der Tf durch Befehl 6 anzuweisen ist, dass Ergebnis der Erkundung an den Fdl zu melden. Daraus ergibt sich, dass dieser Auftrag mit Auftrag x.90 des Befehls 6 zu erteilen ist.

Ril 408.0591– Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0591 1 (2)	408.0591 1 (2)

In Abschnitt 1 wurde der Hinweis auf das Melden einer Fehlleitung vom Tf gestrichen. Es ist für die weiterführenden Maßnahmen unerheblich, ob der Tf die Fehlleitung meldet oder die Fehlleitung vom Bediener festgestellt wird.
In Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 3 wurde ergänzt, dass der Fdl nur auf Strecken mit ETCS „Level 2“ nachfragen muss, ob der Zug ETCS-geführt ist. Das Einfügen von „Level 2“ wurde aus der Weisung 408.0101A01-W-103 (ETCS-Level 1 LS) übernommen.

Ril 408.0611– Unregelmäßigkeiten an Signalen

In Abschnitt 1 Absatz (2) b) wurde die Formulierung „am gestörten Signal“ in „vor dem gestörten Signal“ geändert. Die Formulierung ist damit passend zum Befehl 32 („… muss anhalten vor Esig F Bf Kleinstadt“) und inhaltsgleich mit der unveränderten Formulierung in Abschnitt 8 Absatz (2).

Weiterhin wurden die Worte „auch bei Fahrtstellung“ im Absatz (2) b) gestrichen, weil der Tf nach seinen Regeln auch bei Fahrtstellung, Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 vor einem Hauptsignal anhalten muss, wenn er mit Befehl 32 beauftragt wurde.

Die geänderte Formulierung im Abschnitt 2 a) drückt aus, dass der Fdl den Tf nicht mit Befehl 32 bzw. 33 anweisen muss.

Ril 408.0622 – Einrichtungen des Streckenblocks gestört

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0622 1 (3)	408.0622 1 (3) und (4)
408.0622 1 (4)	408.0622 1 (5)
408.0622 1 (5)	408.0622 1 (6)

In Abschnitt 1 Absatz (1) d) und Absatz (2) Nr. 1 und 2 wurden Verweise aufgrund geänderter Absatznummerierung angepasst.

In Absatz (3) wurden die alten Absätze (3) und (4) in den neuen Unterabsätzen a) und b) zusammengefasst.

Ril 408.0625 – Gleisfreimeldeanlagen im Bahnhof oder in einer Abzweigstelle gestört

In Abschnitt 2 Absatz (2) wurden zu den Klammervermerken mit Hinweis auf das Streckenbuch, die Verweise nach Ril 408.0231 Abschnitt 3 Absatz (10) gestrichen.

In Abschnitt 3 Absatz (1) wurde das Wort „hilfsweise“ durch eine technikneutrale Formulierung ersetzt, weil die Begrifflichkeit in den Bedienregelwerken der Ril 482 teilweise technikbezogen verwendet wird.

Ril 408.0641 – Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0641 4 (1)	408.0641 4 (1)

In Abschnitt 2 Absatz (1) wurde „betroffenes Gleis“ durch „betroffenen Abschnitt“ ersetzt. Die geänderte Formulierung stellt klar, dass nicht in jedem Fall das gesamte Gleis mit 25 km/h und auf Sicht befahren werden muss.

In Abschnitt 3 Absatz (4) wurde „Wegebenutzer“ durch „Verkehrsteilnehmer“ ersetzt.
Es wurden u.a. die Regeln im Abschnitt 4 an den neuen Befehlsvordruck angepasst.
Im Absatz (1) erfolgt neben dem Auftrag zum Fahren auf Sicht der Auftrag zur Prüfung auf Oberleitungsschäden. Dieser Auftrag wird im Auftrag x.90 gegeben.
Im Absatz (2) f) erster Anstrich wurde ergänzt, dass Befehle 5 und 9 erforderlich sind, wenn die Zugfahrt auf Befehl am rückliegenden Signal Ne 14 oder einer zwischen dem Signal Ne 14 und dem Beginn der Restriktion liegenden Stelle zugelassen wird. Diese Ergänzung wurde bisher inhaltsgleich als Fußnote gegeben.

Ril 408.0651 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - PZB

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408:0651 1 (2) c)	408.0651 1 (4)
-	408.0651 1 (3)
408.0651 1 (3)	408.0651 1 (5)
408.0651 1 (4)	408.0651 1 (6)
408.0651 1 (5)	408.0651 1 (7) und (8)

In Abschnitt 1 wurde die Nummerierung der Absätze aufgrund von Streichungen angepasst.

In Absatz (2) c) wurden die Regelungen aus dem alten Absatz (4) übernommen und präzisiert. Der Verweis auf den Alten Absatz (4) wurde gestrichen.

Der alte Absatz (3) wurde gestrichen und in den Regeln für den Tf wurde in Ril 408.2651 Absatz (2) ergänzt, dass dieser die Geschwindigkeit nicht beachten muss, wenn der Zug im betroffenen Abschnitt anzeigegeführt ist.

Im neuen Absatz (3) wurde der Hinweis aufgelöst und die wesentlichen Inhalte wurden in den Absatztext übernommen.

In Absatz (4) wurden überflüssige Verweise innerhalb der Richtlinie gestrichen. Die Formulierung wurde dahingehend angepasst, dass Befehl 5 spätestens auf der Zugmeldestelle vor dem Anfang des betroffenen Abschnittes übermittelt werden muss. Außerdem wurde der Hinweis in Unterabsatz a) gestrichen und die wesentlichen Inhalte im Absatztext aufgenommen.

In Absatz 5 wurden überflüssige Verweis innerhalb der Richtlinie gestrichen und die alten Absätze (7) und (8) in einer Aufzählung zusammengefasst.

Ril 408.0652 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – LZB

Abschnitt 1 Absatz (5) regelt die Weiterfahrt nach LZB-Übertragungsausfall neu. Die Weiterfahrt des Zuges erfolgt - resultierend aus einer Anforderung des Eisenbahn-Bundesamtes - mit Befehl 1 (z. B. „…darf vorbeifahren am EOA/Signal km…“) und damit als Zugfahrt mit besonderem Auftrag. Die Anweisung zur signalgeführten Weiterfahrt erhält der Tf zusätzlich mit Befehl 29 (alternativ Eintragung des Auftrages 29.10 im Auftrag x.95 des Befehls 1). Darüber hinaus ist der Triebfahrzeugführer - resultierend aus einer Anforderung des Eisenbahn-Bundesamtes - mit Befehl 6 anzuweisen, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren.

Abschnitt 3 ist entfallen. Die Regel ist nicht mehr erforderlich, weil alle LZB-Strecken mit LZB L72CE ausgerüstet sind. Auf Strecken mit LZB L72CE tritt der im ehemaligen Abschnitt 3 beschriebene Fall nicht ein.

Ril 408.0653 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – ETCS-Level 2

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0653 1 (6) a) Nr. 2	408.0653 1 (6) a) Nr. 2
408.0653 1 (6) a) Nr. 3	408.0653 1 (6) a) Nr. 3
408.0653 1 (6) b) Nr. 1	408.0653 1 (6) b) Nr. 1

In Abschnitt 1 Absatz (6) a) Nr. 2 wurde aufgenommen, dass der Tf nach erfolgreichem Neustart von ETCS Befehl 1 anfordern kann (siehe Ril 408.0455 Abschnitt 1 Absatz (2)).
Wenn die ETCS-Zentrale dem ETCS-Fahrzeuggerät nach dem Bedienen der Starttaste eine gültige und vertrauenswürdige Position zuweist, wechselt das ETCS-Fahrzeuggerät in die ETCS-Betriebsart FS oder OS. Infolge einer technischen Weiterentwicklung ist es möglich, dass die ETCS-Zentrale trotz des Wechsels in die Betriebsart FS oder OS keine ETCS-Fahrterlaubnis erteilt und der Tf zur Vorbeifahrt am ETCS-Halt an der Spitze des Zuges Befehl 1 anfordert („...darf vorbeifahren am EOA/Signal km …“). Der Befehl 1 ermöglicht dem Tf Override EOA zu bedienen, in die ETCS-Betriebsart SR zu wechseln und am ETCS-Halt an der Spitze des Zuges vorbeizufahren.
Die ETCS-Zentrale erteilt trotz des Wechsels in die ETCS-Betriebsart FS oder OS z.B. keine ETCS-Fahrterlaubnis, wenn an der folgenden ETCS-Blockstelle keine ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS oder OS erteilt werden kann.
Befehl 4 zum Widerrufen des Befehls 3 ist nicht erforderlich, weil nach Ril 408.0411 Befehl 3 durch Befehl 1 widerrufen wird.

In Absatz (6) a) Nr. 3 wurde aufgenommen, dass der Tf nach erfolgreichem Neustart von ETCS Befehl 7 anfordern kann (siehe Ril 408.0455 Abschnitt 1 Absatz (3)). Befehl 7 fordert der Tf an, wenn nach Beenden des ETCS-Startlaufs die ETCS-Betriebsart SR angekündigt wird oder das ETCS-Fahrzeuggerät in der ETCS-Betriebsart SB verbleibt.
Befehl 4 zum Widerrufen des Befehls 3 ist nicht erforderlich, weil nach Ril 408.0411 Befehl 3 durch Befehl 7 widerrufen wird.

Am Ende des Absatzes (6) b) wurde der Hinweis auf die Entscheidung der BZ zur Weiterfahrt des Zuges mit ausgefallener ETCS-Funkübertragung gestrichen. Die Entscheidung der BZ zur Weiterfahrt des Zuges ist neu im einleitenden Satz des Absatzes b) enthalten.

In Absatz (6) b) Nr. 1 wurde die Regel bzw. der Wortlaut „Befehl 2 wird ungültig, wenn Führungsgrößen wieder angezeigt werden“ gestrichen. Die Regel ist neu generisch in der Ril 408.2411 des Tf gegeben und besagt, dass ein Befehl 1 oder 7 zur Vorbeifahrt am EOA ungültig wird, wenn Führungsgrößen wieder angezeigt werden.

Aufheben von Ausnahmegenehmigungen zur 408.01 - 06 - Züge fahren

Mit der Neuherausgabe zur Richtlinie 408 - Fahrdienstvorschrift – werden folgende Weisungen ungültig:

408.0435-W-101 Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs

Mit freundlichen Grüßen

DB InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg

gez. Christian Ehrhardt
Leiter Grundlagen und Verfahren Bahnbetrieb

gez. Julian Huth
Experte Fahrdienstvorschrift

DB InfraGO AG
Grundlagen und Verfahren Bahnbetrieb

DB InfraGO AG • Adam-Riese-Str. 11-13 • 60327 Frankfurt am Main

Adam-Riese-Straße 11-13
60327 Frankfurt am Main

www.dbinfrago.com

Zugangsberechtigte und
Kunden der DB InfraGO AG

sowie
gemäß Verteiler Ril 408.48

01.12.2025

Aktualisierung 01 Richtlinienfamilie 408 - Fahrdienstvorschrift; Richtliniengruppe 408.48

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aktualisierung 01 zu den Richtlinien 408.48 gilt ab 13.12.2026.

Sie enthält folgende Richtlinien und dazugehörige Anhänge:

408.4801
408.4801A01
408.4813
408.4815
408.4841
408.4851

DB InfraGO AG | Sitz: Frankfurt am Main | Registergericht: Frankfurt am Main
HRB 50879 | USt-IdNr.: DE 199861757 | Vorsitz des Aufsichtsrats: Berthold Huber
Vorstand: Dr. Philipp Nagl (Vorsitz), Jens Bergmann, Ingrid Felipe, Dr. Christian Gruß, Heike Junge-Latz, Heinz Siegmund, Ralf Thieme

Nähere Informationen zur Datenverarbeitung der DB InfraGO AG finden Sie hier: www.dbinfrago.com/datenschutz

Erläuterungen

Kennzeichnung von inhaltlichen Änderungen

In den Richtlinien sind Zeilen mit inhaltlichen Textänderungen am Rand durch „*“ gekennzeichnet. Bei entfallenen Texten ist das Sternchen neben die letzte nicht geänderte Zeile gesetzt. Nicht gekennzeichnet ist die geänderte Leseransprache.

Ril 408.4801 – Zusätzliche oder abweichende Regeln

Die beiden Begriffe „Streckenbuch EIU“ und „Angaben für das Streckenbuch EVU“ wurden durch den Begriff „Streckenbuch“ ersetzt.

Anhang 408.4801A01 – Verkehrstage

Die Regel ist aufgrund des Wegfalls des Begriffs „Bedarfszug“ entfallen.

Ril 408.4813 – Vorbereiten

Die Regeln der Ausnahme 239 wurden in Richtlinie 408.4813 gegeben.

Ril 408.4815 – Durchführen – Weichen, Gleissperren, Signale

Abschnitt 17 „Vorbeifahrt an Signalen“

Die Regeln zur Vorbeifahrt an der Wärterhaltscheibe (Signal Sh 2) sind aufgrund geänderter Regeln im Signalbuch mit Aktualisierung 13 zur Richtlinie 301.0601 Abschnitt 4 Absatz (8) mit Gültigkeit vom 15.06.2025 neu aufgenommen worden. Dazu wurde der bisherige Absatz (3) in die Unterabsätze (3) a und (3) b) gegliedert.
In der Regel darf an Hauptsignalen oder Sperrsignalen vorbeigefahren werden, wenn die Stellung eines Signals dies erlaubt, z. B. Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301).
Kann Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) nicht gezeigt werden, ist zugelassen, die Zustimmung zur Vorbeifahrt an den Signalen mündlich zu erteilen, wenn die Rangierfahrt vor diesen hält.
Nach den Bestimmungen des Signalbuches dürfen Rangierfahrten mit mündlicher Zustimmung des zuständigen Wärters an der Wärterhaltscheibe vorbeifahren.
Für die Vorbeifahrt von Rangierfahrten an der Wärterhaltscheibe dürfen somit die gleichen Regeln angewendet werden, die für das Zustimmen zur Vorbeifahrt an Hauptsignalen, Sperrsignalen usw. gelten, wenn an den genannten Signalen Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301 nicht gezeigt werden kann (408.4815 Abschnitt 17 Absatz (3) a)).
Die Wärterhaltscheibe ist kein ortsfestes Signal. Deshalb kann für die Zustimmung zur Vorbeifahrt an der Wärterhaltscheibe kein „Bediener“ bestimmt werden, wie dies bei den anderen oben genannten Signalen der Fall ist.
Für das Erteilen der Zustimmung zur Vorbeifahrt der Rangierfahrt an der Wärterhaltscheibe ist der Weichenwärter bestimmt worden, dessen Zustimmung für das Bewegen von Fahrzeugen erforderlich ist. Beim Rangieren im Baugleis stimmt die in der Betra genannte Person mündlich zu.
Das Zustimmen zur Vorbeifahrt an den in 408.4815 Abschnitt 17 Absatz (3) a) und (3) b) genannten Signalen ist keine Zustimmung des Weichenwärters oder der in einer Betra genannten

Person zur Rangierfahrt. Die Zustimmung zur Rangierfahrt muss, soweit erforderlich, zusätzlich zur Zustimmung zur Vorbeifahrt am Signal gegeben werden.

Ril 408.4841 – Hauptgleise

Die Regeln in Abschnitt 3 Absatz (2) b) Nr. 1, dritter Anstrich und die Regeln in Abschnitt 9 Absatz (1) b), zweiter Anstrich, letzter Unterabsatz wurden präzisiert.

Ril 408.4851 – Gleise sperren, Oberleitung ausgeschaltet oder gestört

Die Regel der Weisung 408.4851-W-102 Straßengebundene Großraum- oder Schwertransporte an Bahnübergängen wurde in Richtlinie 408.4851 gegeben.

Aufheben von Ausnahmegenehmigungen zur 408.48 - Rangieren

Mit der Aktualisierung 01 zur Richtlinie 408 - Fahrdienstvorschrift - werden folgende Weisungen ungültig:

408.4851-W-102 Straßengebundene Großraum- oder Schwertransporte an Bahnübergängen

408.4813-Ausnahme 239 Regeln für das Verkehren von Mehrkrafttriebfahrzeugen

Mit freundlichen Grüßen

DB InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg

gez. Christian Ehrhardt	gez. Ulrich Häffner
Leiter Grundlagen und Verfahren Bahnbetrieb	Experte Fahrdienstvorschrift

DB InfraGO AG
Eisenbahnbetriebsverfahren Bahnbetrieb

Adam-Riese-Straße 11-13
60327 Frankfurt am Main

www.dbinfrago.com

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

05.12.2024

Neuherausgabe Richtlinienfamilie 408 - Fahrdienstvorschrift; Richtliniengruppe 408.48

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Neuherausgabe zu den Richtlinien 408.48 gilt ab 14.12.2025.

Sie enthält folgende Richtlinien und dazugehörige Anhänge sowie Zusätze:

408.4801	408.4812	408.4818
408.4801A01	408.4813	408.4821
408.4801A02	408.4814	408.4831
408.4802	408.4815	408.4841
408.4811	408.4816	408.4851
408.4811Z31	408.4817	

Übergang der Gültigkeit

Die bisherigen Richtlinien 408.48 sowie die Zusätze 31 werden mit Ablauf des 13.12.2025 ungültig und sind wegzulegen.

DB InfraGO AG | Sitz: Frankfurt am Main | Registergericht: Frankfurt am Main
HRB 50879 | USt-IdNr.: DE 199861757 | Vorsitz des Aufsichtsrats: Berthold Huber
Vorstand: Dr. Philipp Nagl (Vorsitz), Jens Bergmann, Ingrid Felipe, Dr. Christian Gruß, Heike Junge-Latz, Heinz Siegmund, Ralf Thieme

Nähere Informationen zur Datenverarbeitung der DB InfraGO AG finden Sie hier: www.dbinfrago.com/datenschutz

Erläuterungen

Kennzeichnung von inhaltlichen Änderungen

In den Richtlinien sind Zeilen mit inhaltlichen Textänderungen am Rand durch „*“ gekennzeichnet. Bei entfallenen Texten ist das Sternchen neben die letzte nicht geänderte Zeile gesetzt. Nicht gekennzeichnet ist die geänderte Leseransprache.

Leseransprache

Für die Leseransprache der handelnden Personen, werden neu nur noch die Abkürzungen „Ww“ (Weichenwärter), „Tf“ (Triebfahrzeugführer), „Rb“ (Rangierbegleiter) und „Fdl“ (Fahrdienstleiter) verwendet.

Allgemein

Das „Betriebsstellenbuch“ wird neu als „Streckenbuch EIU“ umbenannt. Die betriebliche Unterlage „Angaben für das Streckenbuch“ wird neu als „Angaben für das Streckenbuch EVU“ umbenannt. Grundlage hierfür sind die Vorgaben der TSI OPE. Auf diese Änderungen wird in den folgenden Erläuterungstexten zu den jeweils betroffenen Richtlinien nicht mehr hingewiesen.

Wenn in einer Richtlinie ein Verweis auf eine andere Richtlinie der Richtlinienfamilie 408 enthalten war, wird diesem Verweis die Kurzbezeichnung „Ril“ vorangestellt. Verweise denen noch „Modul“ vorangestellt war, werden durch „Ril“ ersetzt. Wenn die Rede vom Plural „Richtlinien“ ist, wird „Richtlinien“ ausgeschrieben. Gleiches gilt für Verweise auf andere Richtlinien.

Ril 408.4801 – Zusätzliche oder abweichende Regeln

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
Titel: Züge fahren; Zusätzliche oder abweichende Regeln	Titel: Züge fahren; Inhalt und zusätzliche Regeln
408.0051	408.4801 1
408.4801 1	408.4801 2
408.4801 2	408.4801 3

Der Titel wurde aufgrund der Übernahme des Abschnitts 1 in die Ril 408.0051 angepasst.

In Abschnitt 2 wurde der Begriff „Infrastrukturbetreiber“ durch „Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)“ ersetzt.

Anhang 408.4801A01– Verkehrstage

Der bisherige Anhang 408.4801A01 „Begriffe“ wurde aufgelöst und in die Grundsatzrichtlinie 408.0055 überführt. Daher wurde die Nummerierung des bisherigen Anhanges 408.4801A03 in Anhang 408.4801A01 geändert.

In Abschnitt 1 wurde die Tabelle „Weitere Feiertage“ gestrichen, da Feiertage aus den Informations- und Nachrichtenmedien ersichtlich sind.

Anhang 408.4801A02 – Gütigkeit der Richtlinien für Mitarbeiter

Der bisherige Anhang 408.4801A02 „Abkürzungen“ wurde aufgelöst und in die Grundsatzrichtlinie 408.0054 überführt. Daher wurde die Nummerierung des bisherigen Anhanges 408.4801A04 in Anhang 408.4801A02 geändert.

In der Tabelle wurden die Richtlinien 408.0051, 408.0054, 408.0055 und 408.0056 neu aufgenommen.

408.4802 – Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich

Im Abschnitt 6 Absatz (1) wurde festgelegt, dass aufgrund der besseren Nachvollziehbarkeit die Mitarbeiter neben ihrer Unterschrift auch ihren Namen in Druckbuchstaben vermerken müssen.

408.4811 - Allgemeines

In Abschnitt 6 Absatz (2) wurde der Verweis auf die Richtlinie 408.0054 geändert.

408.4812 - Besonderheiten

Abschnitt 2 Absatz (1)

Lesen Sie die Erläuterungen zu den geänderten Regeln in den Richtlinien 408.0435 und 408.2435 jeweils im Abschnitt 1 Absatz (3).

408.4813 - Vorbereiten

Abschnitt 1 Absatz (1) a) Nr. 1

Lesen Sie die Erläuterungen zu den geänderten Regeln in den Richtlinien 408.0435 und 408.2435 jeweils im Abschnitt 1 Absatz (3).

408.4841 - Hauptgleise

Abschnitt 3

In der bisherigen Regel in Absatz (4) wurde die Nummer des Befehls geändert. Lesen hierzu die Erläuterungen zu den geänderten Regeln in den Richtlinien 408.0411 bzw. 408.2411.

Abschnitt 10

Die Abschnittsüberschrift wurde durch eine Ergänzung des Begriffs „Betriebsart SH“ in „ETCS-Betriebsart SH“ präzisiert.

408.4851 – Gleise sperren, Oberleitung ausgeschaltet oder gestört

Abschnitt 3

Die Regeln in Abschnitt 3 Absatz (3) a) wurden ergänzt und gelten somit auch für elektromechanische Stellwerke.

Mit freundlichen Grüßen

DB InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg

gez. Christian Ehrhardt	gez. Julian Huth
Leiter Grundlagen und Verfahren Bahnbetrieb	Experte Fahrdienstvorschrift