Regelbuch – Basisteil
für Mitarbeiter im Bahnbetrieb
(inkl. Führen von Triebfahrzeugen)

DBCDE03

Hinweise zum Dokumentenlink

Modulübersicht (Strichliste)

Stichwortverzeichnis

Glossar (Begriffe)

Abkürzungsverzeichnis

Handbuch für Kommunikation

Befehlsheft

Aktualisierung 07

zum Deckblatt

DB Cargo

DB Cargo AG | L.CVS 1
Rheinstraße 2 | 55116 Mainz

DB Cargo AG
Safety, Risk Management and SMS
L.CVS 1
Rheinstraße 2
55116 Mainz
Deutschland
Dietmar Steinert
dietmar.steinert@deutschebahn.com
016097448974

Zeichen: L.CVS 1 DS

10.06.2025

Aktualisierung 07 der Regelbücher – Basisteil DBCDE

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Regelbücher – Basisteil der EVU der Deutschen Bahn AG werden mit der Aktualisierung 07 zum 14.12.2025 für die Eisenbahnverkehrsunternehmen

- DB Cargo AG,
- RBH Logistics GmbH,
- Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH,

in Kraft gesetzt.

Sie gelten für die Funktionen Triebfahrzeugführer, Triebfahrzeugbegleiter, Zugführer, Rangierbegleiter, Wagenuntersuchungsbeamter, Zugvorbereiter, Aufsteller örtlicher Zusätze und Unternehmer.

Die Änderungen sind im Zusatz DB.0000Z07 erläutert.

Gleichzeitig tritt die Neuausgabe der Richtlinie 408 Fahrdienstvorschrift (weiße Seiten) sowie die Aktualisierung 07/07a des VDV-Betriebsregelwerks (BRW) in Kraft.
Diese Module sind Bestandteil der Aktualisierung 07 der Regelbücher DBCDE.

Die elektronischen Fassungen der Regelbücher DBCDE01 und DBCDE03 werden aktualisiert in die KRWD eingestellt. Die Regelbücher sind nur online in der KRWD unter der Regelwerksnummer DBCDE01 bzw. DBCDE03 aufrufbar; Papierausgaben werden nicht bereitgestellt.

Mit freundlichen Grüßen

DB Cargo AG	RBH Logistics GmbH	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH
gez. ppa. Jörg Machert	gez. Marcel Muschalik	gez. Marco Mansch

zum Deckblatt

1 Allgemeines

(1) In den Modulen sind Zeilen mit Textänderungen am Rand durch Sterne („*“) gekennzeichnet. Wenn Texte oder Textteile weggefallen sind, ist der Stern neben die letzte nicht geänderte Zeile gesetzt.
In neu aufgenommenen Modulen werden keine Sterne gesetzt.
Wenn in einzelnen Modulen von diesem Grundsatz der Kennzeichnung abgewichen wird, so wird in den Erläuterungen zum betreffenden Modul darauf hingewiesen.

(2) Sind in der Modulübersicht für Mitarbeiter in der Spalte „gültig ab“ Dokumente mit „k. A.“ (keine Anwendung) gekennzeichnet, sind diese nicht in dem jeweiligen Regelbuch enthalten. Bei Bedarf (z. B. im Rahmen der Ausbildung) können diese Dokumente in der Konzernregelwerksdatenbank (KRWD) abgerufen werden.

(3) Die Regelbücher – Basisteil der EVU der Deutschen Bahn AG werden von den meisten Anwendern in digitaler Form genutzt. Wo noch Druckstücke verwendet werden, werden diese mit der Aktualisierung 07 vollständig neu gedruckt.

2 Neue/Geänderte/Entfallene Module

In der Modulübersicht für Mitarbeiter bzw. Modulübersicht für den Unternehmer/Aufsteller örtlicher Zusätze EVU sind die geänderten/ neu eingefügten Module mit Stern am Seitenrand gekennzeichnet.

Folgende Richtlinien, Module, Anhänge, Zusätze sowie Vordrucke entfallen mit der Aktualisierung 07 der Regelbücher:

Modul	Titel	Stand
DB.4321V01	Meldezettel Zugvorbereitung	10.12.2023
Ril 408.2202	Aufträge und Meldungen	13.12.2015
BRW.0003A01	Übersicht der nicht in das BRW überführten Regelungen der Richtlinie 408.81 – 89	17.10.2014

3 Geänderte Vordrucke

Vorgaben zum Aufbrauchen von vorhandenen Vordrucken.

Vordruck	Stand	Vorgabe
Ril 408.2411V01	04.07.2016	nicht aufbrauchen
BRW.4311V31	28.10.2022	nicht aufbrauchen
BRW.4312V31	28.10.2022	nicht aufbrauchen
DB.4321V01	10.12.2023	aufbrauchen
DBCDE.2681V01	15.12.2019	aufbrauchen
DB.6140V01	15.12.2024	aufbrauchen
DB.6140V02	15.12.2024	aufbrauchen

4 Erläuterungen für den Mitarbeiter

Die Erläuterungen zu den Regelbüchern werden als Zusätze DB.0000Zxx, BRW.0100Zxx, herausgegeben. Die Erläuterungen zur Neuherausgabe der Richtliniengruppen 408.0051-0056, 408.21-27 und 408.48 werden - ohne eigene Regelwerksnummer - ebenfalls in den Abschnitt „Erläuterungen“ des Regelbuchs aufgenommen.

Die aus der Übersicht entnommenen älteren Zusätze werden durch den jeweils gültigen Zusatz ersetzt. Erläuterungen älterer Aktualisierungen stehen in digitaler Form in der KRWD zur Verfügung.

Ergänzungen/Ersetzungen zur FV-NE werden unter der Abschnittsnummer 99 in den jeweiligen Modulen eingeordnet.

In einigen Modulen wurden redaktionelle Änderungen vorgenommen:

- Bei einem Wechsel des Fachautors, wurden die Fußzeile der Module entsprechend aktualisiert.
- Bei einigen DB-, DBINFRA- sowie DBCDE-EVU-Zusätzen wurde nur die Rufnummer des jeweiligen Fachautors aktualisiert sowie die OE-Kürzel angepasst.
- In den EVU-Zusätzen, welche Verweise auf Inhalte der Fahrdienstvorschrift beinhalten, wurde der Begriff „Modul“ durch „Ril“ ersetzt.

Diese Änderungen führen nicht zu einer Änderung des Gültig-ab-Datums dieser Module und werden im Text nicht besonders gekennzeichnet.

Die folgende Ausnahme der DB InfraGO AG zur Ril 408 wurde in die Regelbücher A07 aufgenommen:

- Ausnahme 239 „Regeln für das Verkehren von Mehrkrafttriebfahrzeugen“

Hiervon sind die folgenden Richtlinien betroffen:

- 408.0055 (enthalten in DB.0102)
- 408.2341A01
- 408.2493
- 408.2571
- 408.4813

DBAG.0101 – Modulübersicht

Das Modul wurde an die Neuausgabe der Ril 408, der A07/A07a des BRW sowie an die Änderungen der A07 der Regelbücher angepasst.

DBCDE.0101 – Modulübersicht

Das Modul wurde an die Neuausgabe der Ril 408, der A07/A07a des BRW sowie an die Änderungen der A07 der Regelbücher angepasst.

Es wurde das Modul RBH.1212Z01 der RBH Logistics GmbH (RBH) in die DBCDE-Modulübersicht aufgenommen.

Module, Anhänge, Zusätze und Vordrucke der RBH, bei welchen der Geltungsbereich zusätzlich über den neuen Zusatz DBCDE.0101Z02 geregelt wird, wurden mit einer Fußnote versehen.

DBINFRA.0101 – Modulübersicht

Das Modul wurde an die Neuausgabe der Ril 408, der A07/A07a des BRW sowie an die Änderungen der A07 der Regelbücher angepasst.

DBCDE.0101Z01 – Ergänzende Modulübersicht Geltungsbereich DB Cargo - MEG

Der Zusatz wurde an die Änderungen der A07 der Regelbücher angepasst.

Das Modul DBCDE.5901 und die zugehörigen Anhänge, Zusätze und Vordrucke wurden aus der Tabelle entfernt. Damit gelten diese unabhängig von Unternehmenszugehörigkeit und der Sicherheitsverantwortung des einsetzenden EVU.

DBCDE.0101Z02 – Ergänzende Modulübersicht Geltungsbereich DB Cargo - RBH

Der Zusatz wird mit der A07 neu bei der DB Cargo AG eingeführt.

Er fungiert als Ergänzung zur Modulübersicht DBCDE.0101 und regelt die abweichende Gültigkeit von Modulen, Anhängen, Zusätzen und Vordrucken für Mitarbeiter der RBH Logistics GmbH (RBH) bzw. der DB Cargo AG in Abhängigkeit der Unternehmenszugehörigkeit und der Sicherheitsverantwortung des einsetzenden EVU.

DB.0102 - Glossar

Neu eingefügt wurden die Begriffe „Bahnhofskenntnis“, „Bergmeister/Rangiermeister“, „Bezeichnung des Arbeitsplatzes“, „Dynamischer Schriftanzeiger“, „Elektrische Ladestationen“, „EOA (End Of Authority)“, „LS (Limited Supervision)“, „Ortskenntnis“, „Rangierabteilung“, „RBC (Radio Block Centre)“, „Standort des Zuges“, „TCM/PTCM (Übermittlung der Zuginhaltsdaten)“, „Triebfahrzeugführer“, „Vorspann“.

Die Erklärungen für die Begriffe: „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“, „Grenzsignal“, „Override EOA“, „Rangierfahrt“, „Release Speed“, „Zufahrtsicherungssignal“, wurden inhaltlich bzw. redaktionell angepasst. Hierbei wurden die Änderungen aus der Neuausgabe der Ril 408 eingearbeitet.

DB.0103 – Abkürzungsverzeichnis

Die Bedeutung der Abkürzungen

- „Abf“ – Abfahrt
- „Ank“ – Ankunft
- „A-Weg“ – Alternativer Fahrweg
- „Bef“ – Befehl
- „Befo“ – Beförderungsanordnung
- „Betrst/Bst“ – Betriebsstelle
- „Bez“ – Bezirk
- „BÜP“ – Bahnübergangsposten
- „Dksig“ – Deckungssignal
- „DSA“ – Dynamischer Schriftanzeiger
- „D-Weg“ – Durchrutschweg
- „eingl“ – eingleisig
- „HAT“ – Hilfsausschalttaste
- „HV“ – Handverschluss
- „IB“ – Infrastrukturbetreiber
- „Lok“ – Lokomotive
- „NFLS“ – Notfallleitstelle
- „Nmg“ – Notfallmanager
- „öA“ – örtliche Aufsicht
- „Rabt“ – Rangierabteilung
- „Rf“ – Rangierfahrt
- „Sperrsig“ – Sperrsignal
- „Str“ – Strecke (freie Strecke)
- „TCM/PTCM“ - Train Composition Message (Übermittlung der Zuginhaltsdaten), Passenger Train Composition Message (Übermittlung der Zuginhaltsdaten für Personenzüge)
- „Zmst“ – Zugmeldestelle
- „ZMP“ - Zugschlussmeldeposten

wurden neu in das Abkürzungsverzeichnis aufgenommen.

DB.0199 - Stichwortverzeichnis

Die geänderten und neuen Stichworte der A07 wurden in das Verzeichnis eingearbeitet.

DBINFRA.1101Z01 – Zuständiger Disponent und auftraggebende Stelle

Der Zusatz wurde aktualisiert.

Die Übersicht der Stellen, an die der Mitarbeiter eine Meldung abzugeben hat, wurde an die neuen/geänderten Module, Anhänge und Zusätze der Aktualisierung 07 des Regelbuches angepasst.

DBCDE.1101Z01 – Zuständiger Disponent und auftraggebende Stelle

Der Zusatz wurde aktualisiert.

Die Übersicht der Stellen, an die der Mitarbeiter eine Meldung abzugeben hat, wurde an die neuen/geänderten Module, Anhänge und Zusätze der Aktualisierung 07 des Regelbuches angepasst.

DB.1111 - Tätigkeiten verrichten

Das Modul wurde aktualisiert.

Im Abschnitt 5 Absatz (1) „Verwendung Schreibmittel“ wurde der Begriff „Notizbuch“ ersatzlos gestrichen. Das Notizbuch ist nach der neuen Ril 958 nicht mehr Bestandteilteil der Ausrüstungsgegenstände der Wagenprüfer bzw. Wagenmeister.

DBCDE.1111Z01 - Allgemeine Regelungen für Triebfahrzeugführer

Das Zusatz wurde aktualisiert.

Zu den bisher im Abschnitt 2 Absatz (5) vorhandenen Regeln zu Dispositionsentscheidungen beim Schichtende wurde ergänzt, dass zu diesen Regelungen auch örtlich abweichende Festlegungen bestehen können.

Im Abschnitt 4 wurde ein neuer Absatz (5) aufgenommen, der die zusätzlichen Arbeitsschritte bei Schichten mit Zugleistungen unter der Sicherheitsverantwortung der RBH beschreibt. Diese Regelungen wurden aus der Weisung ZWB 2023/025 überführt. Die nachfolgenden Absatznummern des Abschnitts 4 erhöhen sich um jeweils eins.

In den neuen Abschnitt 5 wurden die Regelungen aus der Weisung ZWB 2024/011 zu Abweichungen vom geplanten Schichtverlauf übernommen. Diese beinhalten die Regeln zum Melden von Abweichung und zur Änderung von Pausen.

Im Abschnitt 6 (bisher Abschnitt 5) wurde im Absatz (6) die Regel aus der Weisung übernommen, dass der Triebfahrzeugführer Abweichungen von den Pausenvorschriften in seiner Ist-Schicht vermerken muss.

RBH.1111Z01 - Allgemeine Regelungen für Triebfahrzeugführer

Der Zusatz wurde neu in die Regelbücher DBCDE aufgenommen und ist nur für Mitarbeiter der RBH Logistics GmbH gültig. Er beinhaltet die Regelungen der RBH bezüglich der Zuteilung von Arbeitsleistung, zum sicherheitsverantwortlichen EVU und der Teilarbeiten persönlicher Art.

DB.1120 – Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände

Das Modul wurde aktualisiert.

Im Absatz (4) des Abschnitts 1 wurde neu aufgenommen, dass das EVU dem Triebfahrzeugführer den für den jeweiligen Verkehrstag gültigen Fahrplan bekannt gibt, wenn für einen Güterzug mehrere alternative Fahrpläne existieren.

Zusätzlich wurde der Hinweis aufgenommen, dass dies bei Alternativfahrplänen mit unterschiedlichen Bremsstellungen durch die Bekanntgabe der anzuwendenden Bremsstellung im Bremszettel erfolgen kann.

DBCDE.1120 – Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände

Das Modul wurde aktualisiert.

In der Tabelle im Abschnitt 1 Absatz (9) wurde das Notizbuch gemäß Ril 936.0301V30 als Ausrüstungsgegenstand für Wagenprüfer/Wagenmeister entfernt, da es nach der neuen Ril 958 nicht mehr erforderlich ist.

DB.1120A01 – Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände auf Triebfahrzeugen

Der Anhang wurde überarbeitet.

In der Tabelle im Abschnitt „Vordrucke“ wurde der Vordruck der Fahrplanmitteilung als Bestandteil entfernt, da dieser nach der Änderung des Übermittlungsverfahrens der Ril 408 keine Anwendung mehr findet. Neu aufgenommen wurde das Befehlsheft (Ril 40857).

Weiter wurde im gleichen Abschnitt die Bezeichnung des „Meldezettel Zugvorbereitung“ von DB.4321V01 auf BRW.4321V01 geändert, da die geänderte BRW-Fassung des Meldezettels nun wieder bei den DB-EVU angewendet wird

Der Anhang 915.0101A04 „Anrechnung der Festhaltekraft“ wurde neu in die Tabelle aufgenommen.

DBCDE.1120A01 – Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände auf Triebfahrzeugen

Der Anhang wurde überarbeitet.

Die Abschnitte „Befehlsmappe“ und „Befehlsmappe FV-NE/ZLB/SZB“ wurden TSI-konform in „Befehlsheft FV-DB“ und „Befehlsheft FV-NE/ZLB/SZB umbenannt.

Im Abschnitt „Befehlsheft FV-DB“ wurde das Befehlsheft (Ril 40857) neu aufgenommen. Der Vordruck der Fahrplanmitteilung wurde als Bestandteil entfernt, da dieser nach der Änderung des Übermittlungsverfahrens der Ril 408 keine Anwendung mehr findet.

Im Abschnitt „Lokmappe“ wurde die Modulnummer des „Meldezettel Zugvorbereitung“ von DB.4321V01 auf BRW.4321V01 geändert, da die geänderte BRW-Fassung des Meldezettels nun wieder bei den DB-EVU angewendet wird.

DBCDE.1212Z01 – Nutzung von Tablet-PCs

Der Zusatz wurde aktualisiert.

Im Abschnitt 4 Absatz (3) „Ausfall Tablet während der Schicht“ wurde der erste Anstrich dahingehend erweitert, dass die örtlichen Zusätze mit in die Aufzählung der Dokumente aufgenommen wurden, welche dem Triebfahrzeugführer, nach Ausfall des Tablet-PC, in Papierform zur Verfügung gestellt werden müssen.

Der Absatz (5) „Digitales Übergabebuch“ wurde im Abschnitt 5 neu aufgenommen. Die betrieblichen Regeln aus der Weisung ZWB 2023/002 „Einführung des digitalen Übergabebuchs in dLox“ wurden in diesen Absatz aufgenommen.

MEG.1212Z01 – Nutzung elektronischer Endgeräte

Der Zusatz wurde aktualisiert.

Im gesamten Zusatz wurde der Begriff „Tablet“ durch den Begriff „Tablet-PC“ ersetzt.

Im Abschnitt 3 Absatz (2) wurde „zuständiger Disponent“ durch „auftraggebende Stelle“ ersetzt.

Im Abschnitt 3 wurden im neuen Absatz (7) Regeln neu aufgenommen, wenn der Triebfahrzeugführer das digitale Übergabebuch nicht einsehen kann.

Im Abschnitt 4 wurde die Tabelle „Zuordnung elektronischer Anwendungen“ aktualisiert.

RBH.1212Z01 – Nutzung elektronischer Endgeräte

Der Zusatz wurde neu erstellt und in die Regelbücher DBCDE aufgenommen.

In diesem Zusatz werden die RBH-spezifischen Besonderheiten bezüglich der Nutzung von elektronischen Endgeräten und der dienstlich zu nutzenden Anwendungen geregelt.

DB.4311A01 - Anleitung zum Führen der Wagenliste

Im Abschnitt 10 Absatz (1) wurde der Punkt 16 ergänzt. Darin wird geregelt, welche Angaben bei Doppelstockfahrzeugen des Personenverkehrs in Spalte 10 der Wagenliste aufzunehmen sind.

DB.2321 – Zug vorbereiten

Das Modul wurde überarbeitet.

Die Regel zur Abgabe der Zugvorbereitungsmeldung wurde allgemeingültig umformuliert, weil die Meldung auch von anderen Mitarbeitern als dem Triebfahrzeugführer abgegeben werden kann.

DB.4321 – Zug vorbereiten

Künftig wird das Modul BRW.4321 zum Vorbereiten eines Zuges durch das Modul DB.4321 komplett ersetzt. Alle aus dem Modul BRW.4321 relevanten Regeln wurden ins Modul DB.4321 überführt.

Weiterhin wurden im gesamten Modul die Verweise auf den Meldezettel Zugvorbereitung von DB.4321V01 in BRW.4321V01 geändert, da mit der Aktualisierung 07 wieder der BRW-Vordruck bei den DB-EVU Anwendung findet. Inhaltlich und in der Anwendung gibt es gegenüber dem bisherigen DB-Vordruck keine Änderungen.

DBCDE.4321 – Zug vorbereiten

Das Modul wurde überarbeitet.

Im gesamten Modul wurden die Verweise auf den Meldezettel Zugvorbereitung von DB.4321V01 in BRW.4321V01 geändert, da mit der Aktualisierung 07 wieder der BRW-Vordruck bei den DB-EVU Anwendung findet. Inhaltlich sowie in der Anwendung gibt es gegenüber dem bisherigen DB-Vordruck keine Änderungen.

Im Abschnitt 3 wurden im neuen Absatz (6) analog zum Modul DBCDE.4813 die Regeln aus der Weisung ZWB 2022/032 „Entfernen von Sicherungsmitteln dokumentieren“ überführt.

Entgegen der Regel aus der Weisung, welche das Notizbuch als Aufzeichnungsmedium vorschreibt, lässt die neue Regel nun offen, in welchem Medium der Mitarbeiter zukünftig seine Aufzeichnungen führt.

Die bisherigen Regeln waren nur für Lokrangierführer und Mitarbeiter des Rangierdienstes gültig. Neu gilt die Regel für alle Triebfahrzeugführer mit der Einschränkung, dass auf die Aufzeichnungen verzichten darf, wenn das Entfernen der Sicherungsmittel mit einem Meldezettel Zugvorbereitung gemeldet wird.

DB.4321A01 – Anleitung zum Führen des Meldezettels Zugvorbereitung

Im Anhang wurden die Verweise auf den Meldezettel Zugvorbereitung von DB.4321V01 in BRW.4321V01 geändert, da mit der Aktualisierung 07 wieder der BRW-Vordruck bei den DB-EVU Anwendung findet. Inhaltlich und in der Anwendung gibt es gegenüber dem bisherigen DB-Vordruck keine Änderungen.

DBCDE.4321Z01 – Zug vorbereiten

Der Zusatz wurde aktualisiert.

Der Absatz (3) im Abschnitt 1 wurde überarbeitet und der Randvermerk angepasst. Es bestand die Vorgabe, dass Tätigkeiten, welche der Mitarbeiter nicht sofort nach der Erledigung im entsprechenden Meldezettel Zugvorbereitung bzw. NZV eintragen kann, in dessen Notizbuch zu vermerken sind.

Mit der Einführung der Ril 958 wird auf die Ausrüstung der Wagenprüfer/Wagenmeister mit einem Notizbuch verzichtet. Somit entfällt dieses als Medium zum Führen von Aufzeichnungen für den Mitarbeiter.

Die aktualisierte Regelung im Absatz (3) lässt nun offen, in welchem Medium der Mitarbeiter zukünftig seine Aufzeichnungen führt.

Im gesamten Zusatz wurden die Verweise auf den Meldezettel Zugvorbereitung von DB.4321V01 in BRW.4321V01 geändert, da mit der Aktualisierung 07 wieder der BRW-Vordruck bei den DB-EVU Anwendung findet. Inhaltlich sowie in der Anwendung gibt es gegenüber dem bisherigen DB-Vordruck keine Änderungen.

DB.4701 – Allgemeine Regeln für das Bilden der Züge

Das Modul wurde überarbeitet.

Regeln bzw. deren Ausnahmen zum Einstellen von Güterwagen mit Grauguss-Bremsklotzsohlen in Züge wurden neu als Absatz (7) in den Abschnitt 2 aufgenommen.

Diese Regelungen wurden aus der MEG-Weisung BA-MEG_2024-16A01 überführt.

Die Absätze (8) und (9) dieses Abschnitts regeln neu das Einstellverbot von Doppelstockfahrzeugen des Personenverkehrs in bestimmte Züge.

Im Abschnitt 3 wurden die Absatznummerierungen an die des Moduls BRW.4701 der Aktualisierung 07 angepasst. Im Absatz 9 wurde wegen aktualisierter Vorgaben der DB InfraGO AG ein weiterer Fall für das Einholen der Weisung von der auftraggebenden Stelle hinzugefügt. Aus diesem Grund wurde der Fließtext in eine Aufzählung dieser Fälle umgewandelt.

Als „Fußnote“ wurde ergänzend die Definition eines Güterwagens aufgenommen.

DBCDE.4811 – Rangieren; Allgemeines

Das Modul wurde aktualisiert.

Im Abschnitt 1 wurde der Absatz (7) „Hemmschuhe ablegen“ neu aufgenommen.

Darin werden die Regelungen zum Ablegen von Hemmschuhen aus BRW.4811 Abschnitt 1 Absatz (7) für DB Cargo außer Kraft gesetzt.

Die Regeln zur Ablage von Hemmschuhen befinden sich für die DB-EVU gesamthaft und inhaltsgleich im Modul DB.4911 „Rangiermittel“.

DBCDE.4813 – Rangieren; Vorbereiten

Das Modul wurde aktualisiert.

Im Abschnitt 5 wurde der Absatz (6) „Entfernen von Sicherungsmitteln dokumentieren“ neu aufgenommen.

In diesen Absatz wurden die Regelungen aus der Weisung ZWB 2022/032 überführt.

Die Mitarbeiter müssen über das Entfernen von Sicherungsmittel persönliche Aufzeichnungen führen. Dabei sind jeweils das Datum und die Uhrzeit, die Betriebsstelle und das Gleis sowie die Anzahl der entfernten Sicherungsmittel zu notieren.

Entgegen der Regel aus der Weisung, welche das Notizbuch als Aufzeichnungsmedium vorschreibt, lässt die neue Regel nun offen, in welchem Medium der Mitarbeiter zukünftig seine Aufzeichnungen führt.

Die bisherigen Regeln waren nur für Lokrangierführer und Mitarbeiter des Rangierdienstes gültig. Neu wird nun die Gültigkeit auf alle Triebfahrzeugführer ausgeweitet.

DBCDE.4814 – Rangieren; Durchführen - Regelfall

Das Modul wurde aktualisiert.

Im Abschnitt 12 wurde der Absatz (1) „Anfahrprobe bei Rangierfahrten“ dahingehend überarbeitet, dass auch an der Anfahrprobe beteiligte Rangierbegleiter auf Unregelmäßigkeiten im Rahmen der Anfahrprobe achten müssen.

DB.4911 – Rangiermittel

Im Modul wurde der Abschnitt 1 überarbeitet.

Der Absatz (4) wurde dahingehend überarbeitet, dass er zukünftig alle Regeln zum Ablegen von Hemmschuhen enthält. Ergänzende Regeln aus BRW.4811 1 (7) bzw. der DGUV I 214.089 wurden inhaltsgleich übernommen.

DB.4940 – Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern prüfen

Das Modul wurde aktualisiert.

Im Abschnitt 1 Absatz (4) wurde bei der Prüfung am Abgangsort der dritte Anstrich neu aufgenommen. Darin ist die Regel enthalten, dass zu prüfen ist, ob Wagen gemäß BRW.4701 nicht überladen sowie Kesselwagen mit Gasen der Klasse 2 nicht überfüllt sind.

Im Absatz (1) des Abschnitt 2 wurde im dritten Anstrich „Kennzeichen umweltgefährdender Stoffe“ der angegebene Wortlaut aktualisiert. Der achte Anstrich zu Klapptafeln wurde gleichfalls angepasst.

DB.2301 – Ohne Streckenkenntnis fahren, Ortskenntnis

Das Modul wird neu eingeführt.

Für die Triebfahrzeugführer werden die Vorgaben bekanntgegeben, unter welchen die auftraggebende Stelle die Weisung erteilen darf, ohne Streckenkenntnis zu fahren.

Die Vorgaben entsprechen der VDV-Schrift 755.

DB.5301Z01 – Zugpersonal - Streckenkenntnis

Der Zusatz wurde aktualisiert.

Regeln zur Berufserfahrung des Triebfahrzeugführers aus der VDV-Schrift 755 wurden als neuer Absatz (2) in den Abschnitt 5 übernommen. Dem Mitarbeiter wird nun vorgegeben, dass er als Triebfahrzeugführer mindestens über eine zwölfmonatige Berufserfahrung verfügen muss, wenn er mit eingeschränkter Streckenkenntnis fahren soll.

DB.2331 – Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof

Die Absatznummerierung des Abschnitts 2 wurde entsprechend Ril 408.2331 angepasst.

DBCDE.2431 – Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten von Zügen

Das Modul wurde neu für DB Cargo eingeführt.

Die Regelungen zu den Alternativfahrplänen aus der Weisung ZWB 2021/018 „Wahl der Bremsstellung bei Güterzügen mit Alternativfahrplänen“, wurden in das Modul übernommen.

DBCDE.2571V01 – Vordruck Meldezettel Zugtrennung

Im Vordruck wurde zusätzlich zur bereits bestehenden Fax-Nummer eine E-Mail-Adresse aufgenommen, an welche der ausgefüllte Vordruck nach einer Zugtrennung vom Mitarbeiter zu senden ist. Dies wurde erforderlich, da nicht mehr alle Mitarbeiter die Möglichkeiten zur Nutzung eines Fax-Gerätes haben.

DBCDE.2681V01 – Vordruck Meldezettel Bremsstörung

Im Vordruck wurde zusätzlich zur bereits bestehenden Fax-Nummer eine E-Mail-Adresse aufgenommen, an welche der ausgefüllte Vordruck nach einer Bremsstörung vom Mitarbeiter zu senden ist. Dies wurde erforderlich, da nicht mehr alle Mitarbeiter die Möglichkeiten zur Nutzung eines Fax-Gerätes haben.

DBCDE.5901 – Begleitete Transporte einschließlich Militärverkehr

Das Modul wurde an mehreren Stellen überarbeitet.

Im Abschnitt 4 (2) b) wurde präzisiert, dass die Hauptluftbehälterleitung bei Reisezugwagen der Regelbauart sowie Nebenfahrzeuge/Bahndienstwagen der Reisezugwagenbauart immer zu kuppeln ist. Hintergrund dafür ist, dass die Türschließeinrichtung von Reisezugwagen die Druckluft aus der Hauptluftbehälterleitung für ihre Funktion benötigt. Die DB-Cargo eigenen Militärbegleitwagen (MBW) erzeugen die erforderliche Druckluft für die Türschließeinrichtung mittels eines im Wagen eingebauten Hilfsluftpressers selbst.

Im Absatz (8) bzw. (13) wurde die Regel neu aufgenommen, dass vor der Abfahrt des Zuges bzw. nach einem Triebfahrzeug-Wechsel eine gekuppelte Zugsammelschiene auch einzuschalten ist, wenn sich Reisezugwagen der Regelbauart bzw. Nebenfahrzeuge/Bahndienstwagen der Reisezugwagenbauart im Zugverband befinden.

Hintergrund ist hier, dass die genannten Reiszugwagen im Gegensatz zu den MBW der DB Cargo eine Stromversorgung durch die Zugsammelschiene benötigen.

Im Abschnitt 5 wurde die Telefonnummer des Disponenten CT Team Militär 24/7 aktualisiert.

DB.6102 – Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten ausführen

Das Modul wurde überarbeitet.

Im Abschnitt 1 Absatz (1) wurde der Text des zweiten sowie des sechsten Anstriches an die geänderten Texte des Moduls BRW.6102 1 (1) angeglichen.

Der einleitende Satz im Abschnitt 2 (1) zur Tabelle wurde gleichfalls an den geänderten Satz im Modul BRW.6102 2 (1) angepasst.

MEG.6102Z02 – Vorbereitungs- und Abschlussdienst ausführen

Im gesamten Modul wurde der Begriff „Zugsicherungsanlage“ durch „Zugbeeinflussungsanlage“ ersetzt. Damit wurde die Wortwahl in diesem Modul der Triebfahrzeugführerschein-Verordnung (TfV) und den anderen Modulen des Regelbuches angepasst.

Im Abschnitt 2 entfielen die bisherigen Absätze (1) und (2). Damit ist neu die Nutzung der ETCS unabhängig von der Sicherheitsverantwortung für Zug- und Rangierfahrten zulässig. Da ETCS das gegenüber der PZB höherwertigere Zugbeeinflussungssystem ist, wird mit dieser Regelung die Betriebssicherheit erhöht.

Weiterhin entfiel im Abschnitt 2 der bisherige Absatz (7), da bereits an anderer Stelle [BRW.1111 1 (1)] geregelt ist, dass Mitarbeiter Tätigkeiten nur dann ausführen dürfen, wenn sie dazu berechtigt und beauftragt sind.

Die weiteren Regelungen zur Nutzung von ETCS blieben unberührt.

DBCDE.6103 – Verhalten bei Störungen am Triebfahrzeug

Das Modul wurde überarbeitet.

Im Abschnitt 3 wurde Absatz (8) „Ausfall Sifa/FSÜ“ neu aufgenommen.

Die Regelungen wurden aus der Weisung ZWB 2024/043 „Sifa/FSÜ auf Strecken ohne PZB-Funktionalität“ überführt.

DB.6105 – Personen und Gegenstände im Führerraum mitnehmen

Das Modul wurde aktualisiert.

Im Abschnitt 1 wurden mit dem Absatz (8) ergänzende Regelungen zur Mitfahrt im Führerraum für Triebfahrzeugführer der DB Regio AG mit geringer Berufserfahrung neu aufgenommen.

DB.6110 – Besonderheiten bei elektrischen Triebfahrzeugen

Im Abschnitt 3 wurde die Abschnittsüberschrift an die des gleichnamigen BRW-Moduls angepasst.

Der bisherige Absatz (1) „Stromabnehmer senken“ wurde neu zum Absatz (2). Gleichzeitig wurde der einleitende Satz zur nachfolgenden Tabelle an das BRW-Modul angepasst.

DB.6112 – Störungen bei elektrischen Triebfahrzeugen

Das Modul wurde neu erarbeitet und in die Regelbücher aufgenommen.

Der dort enthaltene Absatz (2) „Abschalten von Fahrmotoren“ ersetzt den gleichnamigen Absatz aus BRW.6112 1 (2).

Es wurden neu die Regeln zur Reduzierung der Grenzlast für sechsachsige Drehstrom Triebfahrzeuge aufgenommen.

Im neuen Absatz (6) wurde die aus DB.6120 1 (8) entfallene Regel aufgenommen, dass wenn im Fahrplan keine Grenzlast angegeben ist, diese bei der auftraggebenden Stelle zu erfragen ist.

DB.6120 – Besonderheiten bei Brennkraft-Triebfahrzeugen

Im Abschnitt 1 (8) wurde die Regel zum Ausfall von Fahrmotoren bei Brennkraft-Triebfahrzeugen mit elektrischer Kraftübertragung dahingehend angepasst, dass in diesem Fall die Regeln zum Abschalten von Fahrmotoren für elektrische Triebfahrzeuge aus BRW.6112 Abschnitt 1 bzw. DB.6112 Abschnitt 1 anzuwenden sind.

DB.6140 – Besonderheiten bei Nebenfahrzeugen mit Kraftantrieb

Das Modul wurde überarbeitet.

Der Verweis im Abschnitt 2 Absatz (1) auf das Modul BRW.6102 wurde um das Modul DB.6102 erweitert.

Im Abschnitt 4 Absatz (3) wurde die Regel neu aufgenommen, dass mitfahrende Personen erst nach Freigabe durch den Triebfahrzeugführer vom Fahrzeug absteigen dürfen.

DB.6140A03 – Zugelassene Kupplungen und Kuppelstangen

In der Tabelle des Abschnitt 1 wurde die Bauart-Nr. der Kuppelstange der Firma SCHÖMA Bauart RD – 10.012 – 093 korrigiert.

DB.6140V01 – Vordruck Fahrzeugbegleitbuch (Titel)

Auf der Titelseite des Vordrucks wurde die Abkürzung „BA“ gestrichen.

DB.6140V02 – Vordruck Fahrzeugbegleitbuch, Einlageblatt

In der Kopfzeile wurde der Begriff „Bauart“ gestrichen.

DB.6150 – Zusätzliche Regelungen für das Fahren mit Funkfernsteuerungssystemen

Das Modul wurde inhaltlich überarbeitet.

Die Regel aus BRW.6150 Abschnitt 2 Absatz (7) wurde dahingehend verschärft, dass auch zum Kuppeln der Gefahrenbereich erst dann betreten werden darf, wenn das Triebfahrzeug durch Anlegen der Bremse zum Stillstand gekommen ist und die Sperrschaltung wirksam geworden ist.

Diese geänderte Regel korrespondiert mit den Vorgaben zum Kuppeln im Modul DB.6510 Abschnitt 1 (1).

DBCDE.6150 – Zusätzliche Regelungen für das Fahren mit Funkfernsteuerungssystemen

Das Modul wurde inhaltlich überarbeitet.

Die Regel aus BRW.6150 Abschnitt 2 Absatz (7) wurde dahingehend verschärft, dass auch zum Kuppeln der Gefahrenbereich erst dann betreten werden darf, wenn das Triebfahrzeug durch Anlegen der Bremse zum Stillstand gekommen ist und die Sperrschaltung wirksam geworden ist.

Diese geänderte Regel korrespondiert mit den Vorgaben zum Kuppeln im Modul DBCDE.6510 Abschnitt 1 (1).

DB.6510 – Manuelles Kuppeln und Entkuppeln

Das Modul wurde aktualisiert und im Abschnitt 5 der neue Absatz (5) aufgenommen.

In diesen neuen Absatz wurden die Regeln zur Ablage des Kupplungsschwengels aus dem nicht in Anwendung befindlichen BRW.6510 Abschnitt 5 Absatz (5) übernommen.

DBCDE.8130A02 – Selbstrettungskonzept - Aufgaben des SRK-Helfers

Der Anhang wurde aktualisiert.

In Abschnitt 1 Absatz (1) wurde die Voraussetzung für die Tätigkeit als SRK-Helfer geändert. Als SRK-Helfer dürfen zukünftig auch entsprechend ausgebildete Mitarbeiter, welche über eine Tauglichkeit für den Aufenthalt im Gleisbereich verfügen, eingesetzt werden.

DBCDE.8901 – Maßnahmen bei Ausfall der Stromversorgung (Black-Out)

Das Modul wurde neu erarbeitet und in die Regelbücher DBCDE aufgenommen.

Es wurden die durchzuführenden Maßnahmen aus der Weisung ZWB 2024/024 „Verhalten und Vorgehen beim Ausfall der Stromversorgung im Fahrdraht und im öffentlichen Stromnetz (Black-Out bedingt)“ überführt.

5 Erläuterungen für den Aufsteller örtlicher Zusätze/Unternehmer

Die Erläuterungen zu den Regelbüchern werden als Zusätze DB.0000Zxx, BRW.0000Zxx, BRW.0100Zxx, herausgegeben. Die Erläuterungen zur Neuherausgabe der Richtliniengruppen 408.0051-0056, 408.21-27 und 408.48 werden – ohne eigene Regelwerksnummer - ebenfalls in den Abschnitt „Erläuterungen“ des Regelbuchs aufgenommen.

Die aus der Übersicht entnommenen älteren Zusätze werden durch den jeweils gültigen Zusatz ersetzt. Erläuterungen älterer Aktualisierungen stehen in digitaler Form in der KRWD zur Verfügung.

DBAG.0001 – Modulübersicht für Unternehmer/Aufsteller örtlicher Zusätze EVU

Das Modul wurde an die Neuausgabe der Ril 408, der A07/A07a des BRW sowie an die Änderungen der A07 der Regelbücher angepasst.

DBCDE.0001 – Modulübersicht für Unternehmer/Aufsteller örtlicher Zusätze EVU

Das Modul wurde an die Neuausgabe der Ril 408, der A07/A07a des BRW sowie an die Änderungen der A07 der Regelbücher angepasst.

DBINFRA.0001 – Modulübersicht für Unternehmer/Aufsteller örtlicher Zusätze EVU

Das Modul wurde an die Neuausgabe der Ril 408, der A07/A07a des BRW sowie an die Änderungen der A07 der Regelbücher angepasst.

DB.0001Z01 - Übersicht über die in örtliche Zusätze und Streckenbücher aufzunehmenden Regeln

Das Modul wurde komplett überarbeitet und auf die A07 der Regelbücher angepasst. Aufgrund der Änderungen in den Modulen der Zusatzmodule EVU wurden die Fundstellen und Verweise angepasst bzw. dort wo erforderlich neu aufgenommen.

DB.4000 – Hinweise für den Unternehmer

Im Modul wurden die Abschnittsnummerierung an das Modul BRW.4000 angepasst.

Als Ergänzung zu BRW.4000 Abschnitt 2 Absatz (4) wurde neu aufgenommen, dass das EVU Regelungen zur Fahrzeugbegrenzung von Doppelstockfahrzeugen treffen muss.

Der Verweis im Abschnitt 9 Absatz (1) wurde an das geänderte BRW-Modul angepasst.

DBCDE.4000 – Hinweise für den Unternehmer

Im Modul wurden die Abschnittsnummerierung an das Modul BRW.4000 angepasst.

Der Verweis im Abschnitt 9 Absatz (1) wurde gleichfalls an das geänderte BRW-Modul angepasst.

Im Modul wurden alle Verweise auf den Meldezettel Zugvorbereitung auf die neue Bezeichnung BRW.4321V01 geändert. Die Abpassung wurde erforderlich, da bei den DB-EVU mit der A07 der BRW-Vordruck Anwendung findet. Inhaltlich sowie in der Anwendung gibt es gegenüber dem bisherigen DB-Vordruck keine Änderungen

DBCDE.4001 – Regelungen des EVU

In der Tabelle im Abschnitt 12 Absatz (1) wurde der Verweis auf den Meldezettel Zugvorbereitung auf die neue Bezeichnung BRW.4321V01 geändert. Die Abpassung wurde erforderlich, da bei den DB-EVU mit der A07 der BRW-Vordruck Anwendung findet. Inhaltlich sowie in der Anwendung gibt es gegenüber dem bisherigen DB-Vordruck keine Änderungen.

❑

zum Deckblatt

VDV Die Verkehrsunternehmen

VDV-Hauptstadtbüro Leipziger Platz 8 10117 Berlin

Lizenznehmer und Anwender des Betriebsregelwerks EVU (BRW)

Eisenbahnverkehr

Götz Walther

T 030 399932-13
F 0221 57979-8213
E walther@vdv.de

21.12.2024

BRW.0100Z07

„Aktualisierung 7“ zum Betriebsregelwerk EVU (BRW)
– Erläuterungen für die Mitarbeiter –
(Bestandteil von ZBRW-VDV-001, DBRW-VDV-002/003, DBRW-Netz-002/003 und ZBRW-VDV-002/003)

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Betriebsregelwerk EVU (BRW) wird durch die Fachgremien des VDV – namentlich den Ausschuss für Eisenbahnbetrieb (AEB) – regelmäßig weiterentwickelt. Durch einen entsprechenden Hinweis in BRW.0000 Abschnitt 10 werden die anwendenden Unternehmen gebeten, bisherige Erfahrungen sowie Änderungs- und Verbesserungsvorschlägen zum BRW einzureichen.

Eine Vielzahl von Lizenznehmern hat diese Möglichkeit bereits genutzt, an der Weiterentwicklung des BRW mitzuwirken.

Darüber hinaus werden mit der Inkraftsetzung der Neuherausgabe der Richtlinie 408 „Fahrdienstvorschrift“ der DB InfraGO AG zum 14.12.2025 einige strukturelle Änderungen umgesetzt, die sich auf das BRW auswirken und worauf an der zutreffenden Stelle Bezug genommen wird.

Wichtige Inhalte der Aktualisierung 7 zum BRW (A 07) sind:

- Harmonisierung von verschiedenen Begriffen und einzelnen Regeln innerhalb des BRW und zu anderen Regelwerken, ohne dass sich die fachliche Bedeutung ändert
- Aufnahme der Modulgruppe 66 als Platzhalter für die Einordnung unternehmenseigener Regelungen bzgl. der Bedienung von Zugbeeinflussungsanlagen
- Einführung einer allgemeingültigen Regelung, welche Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb verpflichtet, fehlende Informationen von der auftraggebenden Stelle einzuholen
- Hinweise im Zusammenhang mit der Neuherausgabe der Richtlinie 408 zum 14.12.2025
- Anpassung der Vordrucke Internationale Wagenliste für Güterzüge und Internationaler Bremszettel für Güterzüge unter Berücksichtigung der aktuellen Empfehlungen der ERA und Empfehlungen zu deren Anwendung
- Anpassungen im Vordruck „Meldezettel Zugvorbereitung“ und der zugehörigen Ausfüllanleitung im Zusammenhang mit dem „Papierlosen Transport“
- Ergänzung der Regelungen zur Prüfung von Güterwagen mit gefährlichen Gütern zur Harmonisierung mit anderen Regelwerken in diesem Bereich

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptstadtbüro
Leipziger Platz 8
10117 Berlin
T 030 399932-0
F 030 399932-15

hauptstadtbuero@vdv.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

Lobbyregister-Nr. bei Bundestag und Bundesregierung: R001242

USt.-IdNr. DE 814379852

Sparkasse KölnBonn
IBAN DE12 3705 0198 0099 0029 58
SWIFT-BIC COLSDE33

Vorstand
Präsident und Vizepräsidenten
Ingo Wortmann (Präsident)
Joachim Berends
Tim Dahlmann-Resing
Werner Overkamp
Prof. Knut Ringat
Veit Salzmann

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Leiter Strategie und Kommunikation
Lars Wagner

Haltestelle
Potsdamer Platz
U-Bahn U2
S-Bahn S1, S2, S25
Regionalbahn, Bus

— Präzisierung der Regelungen zur Stärke oder Länge der Züge
— Hinweise zum Formularheft und zur Modulfamilie 9
— Präzisierung der Regelungen zur Prüfung der Sifa, falls in der Bedienungsanweisung des Fahrzeuges keine diesbezüglichen Vorgaben vorhanden sind
— Hinweise zur Benutzung der Schraubenkupplung

Weitere Hinweise zur Inkraftsetzung

Der VDV empfiehlt, die A 07 zum BRW zum **14.12.2025** in Kraft zu setzen. Die Inkraftsetzung der A 07 erfolgt in den Unternehmen in der Regel durch Bekanntgabe in der „Modulübersicht für Mitarbeiter“ (EVU.0101). **Die aktualisierte Modulübersicht und die ggf. aktualisierten Regelungen des EVU („gelbe Seiten“) werden durch das Unternehmen verteilt.**

Praktische Hinweise

Die inhaltlichen und redaktionellen Änderungen in der A 07 zum BRW sind bei bereits vorhandenen Modulen am inneren Seitenrand durch einen Stern „*“ gekennzeichnet. Die von Änderungen in der A 07 betroffenen Module sind in der Fußzeile mit „Stand 15.11.2024“ gekennzeichnet.

In der elektronischen Fassung wird im Rahmen der A 07 das BRW als vollständig überarbeitete Datei ausgeliefert, darin sind alle Module mit Stand gemäß BRW.0001 enthalten.

Bei den Druckstücken hingegen umfasst der Lieferumfang der A 07 nur die von der A 07 betroffenen Module. Die entsprechenden Seiten sind auszutauschen.

Für Neubestellungen werden auch die Druckstücke des BRW in einer komplett aktualisierten Fassung angeboten.

Bei der Auslieferung der A 07 wird nur das Erläuterungsschreiben dieser Aktualisierung mit ausgeliefert. Die Erläuterungsschreiben zur Erstausgabe und zu den Aktualisierungen 1, 2, 2a, 3, 4, 5, 5a und 6 werden den Anwendern in einer separaten pdf-Datei bereitgestellt. Sie werden ferner zum Download unter www.vdv.de bereitgehalten.

Auf den folgenden Seiten dieses Schreibens werden die mit der A 07 im BRW eingeführten Änderungen im Überblick erläutert.

Erläuterungen zur Aktualisierung 7 zum „Betriebsregelwerk EVU“ (BRW/A 07)

In den nachfolgenden Erläuterungen zu den Mitarbeitermodulen werden die konkreten Änderungen kurz beschrieben.

BRW – Allgemein, Ersetzung von Begriffen

Die Bezeichnung „DB Netz AG“ wird in allen betroffenen Modulen durch „DB InfraGO AG“ ersetzt.

Bei den bestehenden Modulen des BRW wird derzeit mit unterschiedlichen Bezeichnungen für Mitarbeiter gearbeitet, die im Eisenbahnbetrieb tätig sind. Dafür soll einheitlich der Begriff „Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb“ verwendet werden. Weiterhin werden im BRW derzeit die Begriffe „Regeln“, Vorbereitungsdienst“ und „Abschlussdienst“ verwendet, wofür nun die Begriffe „Regelungen“, „Vorbereitungsarbeiten“ und „Abschlussarbeiten“ verwendet werden sollen. Die Umstellung dieser Begriffe erfolgt immer dann, wenn ein Modul ohnehin bearbeitet werden muss. Somit wird diese Bezeichnungen im Rahmen der sprachlichen Bereinigung schrittweise im ganzen BRW ersetzt.

BRW.0100 „Anwenderhinweise“

In Abschnitt 1 wird neu der Absatz 3 aufgenommen, welcher den Hinweis zur Kennzeichnung mit einem Stern „*“ für die inhaltlichen oder redaktionellen Änderungen enthält.

In Abschnitt 2 Absatz 1 wird die Anzahl der Modulfamilie des BRW von 10 auf 9 korrigiert. Bereits mit der Aktualisierung 6 des BRW wurde die Modulfamilie 9 freigegeben. Die Modulfamilie 9 wird im BRW des VDV freigehalten und kann von EVU komplett mit EVU-spezifischen Modulen belegt werden, die insbesondere keiner anderen Modulfamilie bzw. Modulgruppe zugeordnet werden können. Weiterhin sieht die aktuelle TSI OPE kein Formularheft, sondern ein „Befehlsheft“ vor. Neben den Europäischen und Nationalen Befehlen, die Teil des Befehlsheft sind, bestehen im EVU ggf. weitere Formulare. Das EVU regelt eigenständig, wie es diese weiteren Formulare/Vordrucke veröffentlicht, z. B. in einem „Formularheft“ als Ergänzung zum „Befehlsheft“.

In Abschnitt 2 wird neu der Absatz 4 aufgenommen. Darin sind Hinweise zur Nummerierung der Anhänge, Vordrucke und Zusätze zu einem Modul des BRW. Dies wird bereits seit Erstausgabe des BRW angewendet.

In Abschnitt 6 Absatz 1 wird die Tabelle mit den regionalen Feiertagen gestrichen. Die regionalen Feiertage unterliegen Anpassungen, die mit dem Änderungsmodus des Regelwerkes nicht übereinstimmen. Die Bekanntgabe erfolgt über andere Medien. Somit wird an dieser Stelle nur noch der Begriff „gesetzliche Feiertage“ verwendet, der alle Feiertage umfasst. Die planenden Stellen greifen bzgl. der Bekanntgabe der Feiertage auf die anderen Medien zurück. *Informatorisch: Die Tabelle wird auch in der Richtlinie 408 gestrichen.*

BRW.0102 „Glossar“

Beim Begriff „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ wird in den Erläuterungen auch der alternative Begriff „Infrastrukturbetreiber“ ergänzt, da in verschiedenen Publikationen an Stelle des Begriffes „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ der Begriff „Infrastrukturbetreiber“ verwendet wird.

Der Begriff „Rangierabteilung“ wird neu aufgenommen. Der Begriff folgt aus der aktuellen TSI OPE und wird auch in der Richtlinie 408 wieder eingeführt.

BRW.0103 „Abkürzungsverzeichnis“

Die Abkürzung „IB“ für „Infrastrukturbetreiber wird ergänzt.

BRW.1101 „Grundsätze“

Im Abschnitt 3 wird der Absatz 2 neu eingefügt. Er enthält eine allgemeingültige Regelung, welche die Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb verpflichtet, fehlende Informationen von der auftraggebenden Stelle einzuholen.

BRW.1220 „Allgemeine Arbeitsschutzregeln“

Im Abschnitt 9 Absatz 3 und Abschnitt 11 Absatz 2 wurde der Begriff „elektrotechnischer Laie“ bislang in verschiedenen Schreibweisen verwendet. In Übereinstimmung mit der DIN VDE 0105-100 wird nun einheitlich der Begriff „elektrotechnischer Laie“ verwendet.

BRW.4311A31 „Erläuterungen zur Internationale Wagenliste für Güterzüge“
BRW.4311V31 „Vordruck Internationale Wagenliste für Güterzüge“

Die Erläuterungen zur internationalen Wagenliste für Güterzüge wurden redaktionell überarbeitet und berücksichtigen inhaltlich den aktuellen Stand der ERA-Empfehlungen.

BRW.4312A31 „Erläuterungen zum Internationalen Bremszettel für Güterzüge“
BRW.4312V31 „Vordruck Internationaler Bremszettel für Güterzüge“

Die Erläuterungen zum internationalen Bremszettel für Güterzüge wurden redaktionell überarbeitet und berücksichtigen inhaltlich den aktuellen Stand der ERA-Empfehlungen.

Generell wird für die Benennung von Bahnhöfen der Klammervermerk angebracht, dass keine Bahnhofscodes verwendet werden dürfen.

Die Felder DE1 bis DE3 werden für die Anwendung nur in Deutschland neu hinzugefügt, um die erforderlichen Angaben abbilden zu können. Dies betrifft die Gesamtanzahl der Radsätze im Zuge sowie den Fall, dass im Fahrplan der Vermerk „Mindestens 90% der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein“ enthalten ist. Werden Vordrucke verwendet, auf denen das Zusatzfeld DE1 nicht enthalten ist, ist die Gesamtanzahl der Radsätze im Zug in das Feld 9 (Besonderheiten im Zug) einzutragen. Damit soll der Abgleich mit den geltenden Restriktionen zur Anzahl der Radsätze gemäß Richtlinie 408.2711 erleichtert werden.

BRW.4313 „Beförderungs- und Begleitpapiere im Güterverkehr“

Im Abschnitt 3 Absatz 1 wird bezüglich der Beförderungs- und Begleitpapiere angepasst, dass sie auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges vorhanden sein müssen (bisher: mitgeführt werden). Unter bestimmten Bedingungen ist es zulässig, dass bestimmte Dokumente elektronisch vorhanden sind (und angezeigt werden können), jedoch nicht mehr physisch (in Papierform) mitgeführt werden müssen.

Im Abschnitt 3 Absatz 3 wird ergänzt, dass bei Ladeeinheiten deren Bezeichnung (Nummer) im Beförderungspapier anzugeben ist.

Im Abschnitt 3 Absatz 4 wird bei den Erläuterungen zu den stoffbezogenen Angaben der Hinweis zu den Gefahrnummern unter Buchstabe e) um Angaben zu Lithiumbatterien gemäß dem ab 01.01.2025 geltenden RID ergänzt.

Weiterhin wird im Abschnitt 3 Absatz 4 Buchstabe g) der Begriff „Sondervereinbarungen“ durch den im RID festgelegten Begriff „Sondervorschriften“ redaktionell geändert.

BRW.4321 „Zug vorbereiten“

In Abschnitt 2 Absatz 2 wird die Nennung der Nummern der im Absatz 1 genannten Unterlagen berichtigt, die im Führerraum des Triebfahrzeuges liegen müssen. Die Berichtigung ist erforderlich, nachdem in einer vorhergehenden Aktualisierung die Reihenfolge der Dokumente in Absatz 1 geändert wurde.

BRW.4321A01 „Anleitung zum Führen des Meldezettels Zugvorbereitung“
BRW.4321V01 „Vordruck Meldezettel Zugvorbereitung“

Durch die Möglichkeit des „Papierlosen Transportes“ wird im Meldezettel der Abschnitt „Angaben zum Zug“ geändert, um die Vollständigkeit der Papiere zu dokumentieren. Die Angaben „Zug verkehrt mit Dauer-Beförderungsanordnung“ und „Zug verkehrt ohne Beförderungsanordnung“ werden nun als getrennte Auswahlmöglichkeiten dargestellt, um die Aussage eindeutiger zu gestalten.

Die Ausfüllanleitung wird in Abschnitt 3 Absatz 1 entsprechend angepasst.

BRW.4440 „Prüfen der Güterwagen - Güterwagen mit gefährlichen Gütern prüfen“

In Abschnitt 1 Absatz 4 wird ein Kriterium ergänzt, um zu prüfen, dass die Wagen gemäß BRW.4701 nicht überladen sowie Kesselwagen mit Gasen der Klasse 2 nicht überfüllt sind. Diese Änderung erfolgt im Einklang mit den Vorgaben des RID.

In Abschnitt 2 Absatz 1 wird beim dritten und achten Punkt redaktionelle Anpassungen zur Richtigstellung vorgenommen.

In Abschnitt 3 Absatz 4 wird eine sprachliche Richtigstellung hinsichtlich der Anbringung der Kennzeichnungen an Sattelaufliegern eingearbeitet.

BRW.4701 „Allgemeine Regeln für das Bilden der Züge“

In Abschnitt 3 wird der erste Absatz gestrichen, da die bisherigen Regelungen im BRW nicht mit den Anforderungen der TSI OPE (Anlage D.1) übereinstimmen. Die nachfolgenden Absätze werden in der Nummerierung entsprechend angepasst.

In Abschnitt 3 Absatz 5 (bisher 6) werden die Regelungen bezüglich der Beförderung von Gefahrgütern der Klasse 2 an die IRS 40471-3 angepasst.

BRW.4711 „Stärke oder Länge der Züge“

Im Abschnitt 1 wird als Überschrift statt „Gesamtzug“ neu „Zugfahrten mit Funkfernsteuerung“ verwendet. Damit wird der Regelungsgegenstand besser beschrieben.

In Abschnitt 1 Absatz 1 wird die Längenbegrenzung auf 150 m bei geschobenen Zügen, bei denen mit FFST gefahren wird, präzisiert. Dies beruht auf der Hörbarkeit des akustischen Signals des am Schluss der Einheit befindlichen Triebfahrzeuges (Signal Zp 1 zum Warnen von anderen Verkehrsteilnehmern) In Abschnitt 2 wird der bisherige Absatz 2 geteilt und neu werden in den Absätzen 2 und 3 die höchstzulässigen Achszahlen für Reisezüge und für Auto- und Leerreiszüge getrennt dargestellt. Damit soll die Verständlichkeit verbessert werden.

In Abschnitt 3 Absatz 2 wird der Randvermerk von „Gesamtzug“ auf „Geschobener und gezogener Zugteil“ geändert, um den Regelungsgegenstand besser zu beschreiben.

BRW.5332A02 „Abfahrauftrag bei Reisezügen“

Im Abschnitt 2 wird der Absatz 2 gestrichen, da die Möglichkeit Zp 9 zu geben, bereits in Absatz 1 beschrieben ist. Ein genereller Vorrang der ortsfesten Lichtsignalanlage ist nicht mehr erforderlich.

BRW.5333 „Abfahrt des Zuges“

Im Abschnitt 3 Absatz 5 wird der Begriff „Sicherungsmittel“ durch „Festlegemittel“ ersetzt, um die einheitliche Verwendung dieses Begriffes im BRW umzusetzen – siehe auch Begriffserklärung im Glossar.

BRW.5415 „Fahrplan-Mitteilung“

Im Zusammenhang mit den geänderten Regelungen zur Fahrplanmitteilung in der Richtlinie 408 und dem Wegfall des Vordrucks zur Fahrplanmitteilung werden in BRW.5415 folgende Änderungen vorgenommen:

In Abschnitt 1 Absatz 1 wird Satz 1 dahingehend geändert, dass die Fahrplanmitteilung übermittelt wird, da dies seitens des Infrastrukturbetreibers nur noch auf elektronischem Weg erfolgt.

In Abschnitt 1 Absatz 1 wird Satz 2 wie folgt geändert: „Werden in einer Fahrplanmitteilung zusätzliche oder entfallende Halte mitgeteilt, muss der Triebfahrzeugführer den Zugführer immer verständigen.“. Der Bezug auf Fahrplanmitteilung 1, wie bisher, ist mit Wegfall des Vordruckes nicht mehr gegeben.

BRW.6102 „Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten ausführen“

Im Abschnitt 1 Absatz 1 wird die Reihenfolge der Vorbereitungsarbeiten neu sortiert, um dies praxisnäher abzubilden. In der Aufzählung wird beim letzten Spiegelstrich der Begriff „Schmierdienst“ durch „das Schmieren“ ersetzt und damit eine sprachliche Bereinigung vorgenommen.

Im Abschnitt 6 Absatz 1 wird bezüglich der Sifa-Funktionsprüfung im Rahmen der Vorbereitungsarbeiten generell auf die Betriebsanweisung für das jeweilige Fahrzeug verwiesen. Die Anpassung der Regelung gibt den seit einiger Zeit mit der zunehmenden Anzahl an Fahrzeugtypen entstandenen Zustand in der Praxis wieder. Die Vielzahl der existierenden Sifa-Anlagen und ihrer Einbindung in die Fahrzeugtechnik lassen eine allgemeingültige Regelung, die alle erforderlichen Bedienhandlungen umfasst, nicht mehr zu.

Für den Fall, dass in der Betriebsanweisung keine Anweisung für das Prüfen der Sifa enthalten ist, werden in Absatz 1 in den Punkten 1 bis 3 die bisherigen Hinweise zur Ausführung der Sifa-Prüfung als Mindestanforderungen beibehalten. Unter Punkt 3 wird ergänzt, dass die Prüfung so bald wie möglich durchzuführen ist, wenn sie nicht nach den Punkten 1 oder 2 vorgenommen werden kann. Dadurch soll vermieden werden, dass die Sifa-Prüfung erst nach dem Fahren einer längeren Strecke erfolgt.

BRW.6510 „Manuelles Kuppeln und Entkuppeln“

Im Abschnitt 5 wird der Absatz 5 neu eingefügt. Darin werden Hinweise zum Ablegen des gelenkigen Kupplungsschwengels in Anlehnung an die DIN EN 15566 aufgenommen.

Der bisherigen Absätze 5 bis 10 werden ohne inhaltliche Änderung um eine Absatznummer nach hinten verschoben.

Mit freundlichen Grüßen

Götz Walther
Fachbereichsleiter

VDV Die Verkehrsunternehmen

VDV-Hauptstadtbüro Leipziger Platz 8 10117 Berlin

Lizenznehmer und Anwender des Betriebsregelwerks EVU (BRW)

Eisenbahnverkehr

Götz Walther

T 030 399932-13
E walther@vdv.de

08.04.2025

BRW.0000Z07a

„Aktualisierung 7a“ zum Betriebsregelwerk EVU (BRW)
– Erläuterungen für alle Anwender –

Sehr geehrte Damen und Herren,

Zu der kürzlich bereitgestellten Aktualisierung Nr. 7 des BRW hat sich leider nach Redaktionsschluss weiterer Änderungsbedarf ergeben, da andere Regelwerke geändert wurden. Im Sinne der Einheitlichkeit erfordert dies eine als nicht verschiebbar anzusehende Korrektur im BRW. Dadurch sollen mit der empfohlenen Inkraftsetzung zum 14.12.2025 entstehende Widersprüche zwischen den Regelwerken vermieden werden.

Erläuterungen zur Aktualisierung 7a zum „Betriebsregelwerk EVU“ (BRW/A 07a)

In den nachfolgenden Erläuterungen zu den Mitarbeitermodulen werden die konkreten Änderungen kurz beschrieben.

BRW.0102 „Glossar“

Es wurde die Definition „Elektrische Ladestationen“ in Anlehnung an Ril 492.1005 neu aufgenommen. Im Glossar werden die Begriffe „Rangierfahrt“ und „Rangierabteilung“ mit den Definitionen aus der Ril 408.0056 in Übereinstimmung gebracht. Dies dient der einheitlichen Umsetzung der Begriffsdefinitionen, auch im Verständnis der TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung.

BRW.4311V31 „Vordruck Internationale Wagenliste für Güterzüge“

Das in der A07 enthaltene Formular enthielt einen Druckfehler. Dieser wird berichtigt: In Spalte 46 lautet die Spaltenüberschrift korrekt: Fahrzeugnummer.

BRW.4312V31 „Vordruck Internationaler Bremszettel für Güterzüge“

Das in der A07 enthaltene Formular enthielt zwei Druckfehler. Diese werden berichtigt:
Im oberen Drittel lautet die Feldbezeichnung korrekt: „18c. # des letzten Fahrzeugs“.
In dem Feld direkt darunter heißt es korrekt: „c+d“.

Wir lieben EUROPA
We love Europe
Nous aimons l'Europe
Noi amiamo l'Europa
Kochamy Europe
www.vdv.de/wirliebeneuropa

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptstadtbüro
Leipziger Platz 8
10117 Berlin
T 030 399932-0
F 030 399932-15

hauptstadtbuero@vdv.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

Lobbyregister-Nr. bei Bundestag und Bundesregierung: R001242

USt.-IdNr. DE 814379852

Sparkasse KölnBonn
IBAN DE12 3705 0198 0099 0029 58
SWIFT-BIC COLSDE33

Vorstand
Präsident und Vizepräsidenten
Ingo Wortmann (Präsident)
Joachim Berends
Tim Dahlmann-Resing
Werner Overkamp
Prof. Knut Ringat
Veit Salzmann

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Leiter Strategie und Kommunikation
Lars Wagner

Haltestelle
Potsdamer Platz
U-Bahn U2
S-Bahn S1, S2, S25
Regionalbahn, Bus

BRW.4440A01 „Abbildungen der Kennzeichnung gefährlicher Güter“

Im Anhang BRW.4440A01 wird im Abschnitt 3 in den Erläuterungen zu den Rangierzetteln Nr.13 und Nr.15 der Klammervermerk gestrichen, dass die Dreiecke auf weißem Grund abzubilden sind. Hierdurch wird die Erläuterung an den aktuellen Stand des RID angepasst.

BRW.6106 „Verhalten bei Fahrt unter Oberleitung“

In Abschnitt 1 Absatz 2 wird neu der Begriff „Fahrleitungsschäden“ verwendet, zwecks der einheitlichen Begriffsverwendung.
In Abschnitt 2 Absatz 2 wird „LZB-Nothaltschalter betätigen“ gestrichen, da auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG inzwischen alle LZB-Strecken mit LZB L72CE ausgerüstet sind und diese nicht über die Funktionalität des LZB-Nothalts verfügt.

BRW.6110 „Besonderheiten bei Elektrischen Triebfahrzeugen“

Im Abschnitt 1 wird in Anlehnung an Ril 492.1005 eine Regel zum Aufrüsten der Triebfahrzeuge ergänzt: Es ist darauf zu achten, dass beim Heben von Stromabnehmern keine Streckentrenner überbrückt werden. Diese Regel dient der Risikominimierung von Kurzschlüssen bzw. Reißen des Fahrdrahtes, da vor dem Aufrüsten und Heben des Stromabnehmers zunächst keine Kommunikation mit dem Infrastrukturbetreiber über den Zustand Oberleitung erfolgt. Außerdem wird der Begriff Weichenbereich geändert, um einen Bezug zum „anschließenden Weichenbereich“ nach Ril 301 auszuschließen.
Der Begriff „Bedienungsanleitung“ wurde in Abschnitt 1 Absatz 3 durch „Bedienungsanweisung“ ersetzt.
Im Abschnitt 2 Absatz 2 wird die Regel zur Beachtung der streckenspezifischen Oberstrombegrenzung ergänzt. Zudem wurde die Passage zur Bekanntgabe der Oberstrombegrenzung in einem Unterabsatz zusammengefasst und mit einem eigenen Randstichwort „Bekanntgabe“ versehen. Da die Übermittlung von Fahrplan-Mitteilungen nicht mehr stattfindet, wurde die Möglichkeit der Übermittlung einer infrastrukturbedingt niedrigeren Oberstrombegrenzung durch Fahrplan-Mitteilung gestrichen. Die Übermittlung dieser Information ist – wie bisher beim Rangieren - nun auch bei Zugfahrten mündlich möglich.
Im Abschnitt 2 Absatz 3 wird aufgrund der inhaltlichen Übernahme des BRW.6110A01 in BRW.6110 Abschnitt 6 der Verweis redaktionell angepasst.
Die Schreibweise „Fahrleitungs-Schutzstrecke“ wird in den Abschnitten 3 und 4 an die Schreibweise aus der Eisenbahn-Signalordnung (ESO) angepasst. Der Absatz bezüglich des Senkens der Stromabnehmer vor dem Befahren von Fahrleitungs-Schutzstrecken wurde im Abschnitt 3 strukturell vorgezogen.
In Abschnitt 4 wird der Halt innerhalb einer Fahrleitungs-Schutzstrecke behandelt, welcher zuvor in Abschnitt 3 integriert war. In den Absätzen 1 und 2 wird ergänzt, dass der Stromabnehmer für den Einsatz im befahrenen Netz zugelassen sein muss. Zusätzlich wird in Absatz 3 eine Regel für die Mehrfachtraktion ergänzt. Die bisherigen Regeln für den Halt in einer Fahrleitungs-Schutzstrecke berücksichtigten nicht die Möglichkeit, bei Mehrfachtraktion mit der Traktion des Triebfahrzeugs, welches sich außerhalb der Fahrleitungs-Schutzstrecke befindet, diese ohne Mitwirkung des Fahrdienstleiters zu verlassen. Jedoch ist das „Durchschieben“ mit einem geführten Triebfahrzeug wegen der Gefahr des zu späten Senkens des Stromabnehmers untersagt (hier gilt weiterhin Absatz 1). Zulässig ist demnach nur die Nutzung des führenden Triebfahrzeugs, falls ein geführtes Triebfahrzeug in der Fahrleitungs-Schutzstrecke zum Halten gekommen ist. Das führende Triebfahrzeug muss dafür die Schutzstrecke vollständig verlassen haben und es

darf auch nur der bisher eingesetzte Stromabnehmer des führenden Triebfahrzeuges gehoben werden.
In Abschnitt 5 (bisher Abschnitt 4) wird in Absatz 1 durch die Verwendung des Hilfsverbs „müssen“ der Grad der Verbindlichkeit konkreter ausgedrückt. Der Absatz 2 wird neu mit dem Randstichwort „Weiterfahrt aus eigener Kraft“ versehen. Der bisherige Satz wurde redaktionell bearbeitet und zur besseren Lesbarkeit in zwei Sätze geteilt. Der Absatz 3 wurde angepasst, um zu verdeutlichen, dass sowohl ein Stromabnehmer als auch mehrere gemeint sind.
Der neue Abschnitt 6 beschreibt in Textform, worauf bei Raureifbildung und Eisregen zu achten ist. Dies Inhalte waren bisher in dem nun entfallenden Anhang BRW.6110A01 enthalten.

BRW.6110A01 „Verhalten bei Zugkraftunterbrechungen oder Hauptschalterauslösungen“

Der Anhang BRW.6110A01 entfällt. Der Inhalt wird in BRW.6110 Abschnitt 6 übernommen.

BRW.6112 „Störungen bei Elektrischen Triebfahrzeugen“

Im Abschnitt 2 werden alle Absätze an die Formulierungen der Ril 492.1005 redaktionell angeglichen. In Abschnitt 3 Absatz 1 wird der Begriff „Fahrleitungsschäden“ entsprechend der Formulierung in der Ril 492.1005 übernommen und der nachfolgende Text entsprechend angeglichen. In den Absätzen 2 und 3 werden die maßgeblichen Maßnahmen bei Fahrleitungsstörung und der nachfolgenden Schadensklärung aus der Ril 492.1005 übernommen. In Absatz 4 wurden die Voraussetzungen zur Weiterfahrt an den Einsatz von Mehrkraft-Triebfahrzeugen bzw. batterieelektrischen Triebfahrzeugen angepasst.

BRW.6112A01 „Ansprechen der Automatischen Stromabnehmer-Senkeinrichtung – Fahrzeuge mit Diagnoseeinrichtung“

Im 1. Kästchen auf Seite 1 wird der Punkt „Bei LZB-Führung: LZB-Nothalt geben“ entfernt, da auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG inzwischen alle LZB-Strecken mit LZB L72CE ausgerüstet sind und diese nicht über die Funktionalität des LZB-Nothalts verfügt. In der Darstellung des Handlungsablaufs werden redaktionelle Anpassungen zur Verbesserung des Leseverständnisses vorgenommen.
Auf Seite 2 im 2. Kästchen wird die Formulierung „Auslösen der Senkeinrichtung“ durch „Ansprechen der Senkeinrichtung“ ersetzt. Im 5. Kästchen wird der Begriff „Auslösepunkt“ in „Ansprechpunkt“ geändert. Der Begriff „Ansprechen“ wird durchgängig in der Ril 492.1005 verwendet. Im 6. Kästchen (links) auf Seite 2 wird „am gleichen Stromabnehmer“ durch „am selben Stromabnehmer“ ersetzt. Damit wird klargestellt, dass der Stromabnehmer, bei dem die Senkeinrichtung angesprochen hat und der Stromabnehmer, bei dem nach der Weiterfahrt die Senkeinrichtung anspricht, identisch sind.
Im 7. Kästchen (Mitte) und im vorletzten Kästchen (links) der Seite 2 werden Rechtschreibfehler korrigiert.

BRW.6112A02 „Ansprechen der Automatischen Stromabnehmer-Senkeinrichtung – Fahrzeuge ohne Diagnoseeinrichtung“

Im Anhang BRW.6112A02 werden die gleichen Anpassungen wie im Anhang BRW.6112A01 vorgenommen.

Ergänzende Hinweise zur Umsetzung der Ril. 492.1005 der DB InfraGO AG

Die Änderungen in den Modulen BRW.61xx dienen der Umsetzung des an den Unternehmer gerichteten Regelwerks Ril. 492.1005 der DB InfraGO AG, welche zum 14.12.2025 in überarbeiteter Form in Kraft tritt.
Die Änderungen in

- Ril. 492.1005 Abschnitt 5 Absatz 1 (Besonderheiten bei Mehrfachtraktionen),
- Ril 492.1005 Abschnitt 9 (Ergänzenden Regeln für den Betrieb von Triebfahrzeugen mit Akkumulatoren) sowie
- Ril 492.1005 Abschnitt 10 (Ergänzende Regeln für Mehrkrafttriebfahrzeuge)

werden im BRW zunächst nicht einheitlich umgesetzte, da sich die Anwendungsfälle derzeit auf einzelne Unternehmen begrenzen. Eine Umsetzung im BRW wird erfolgen, sobald hier branchenweite Erfahrungen vorliegen.

Weitere Hinweise zur Inkraftsetzung der A07a

Der VDV empfiehlt, die A 07a gemeinsam mit der A 07 zum BRW zum **14.12.2025** in Kraft zu setzen.
Bitte prüfen Sie, ob in Ihrem Unternehmen spezifischer Regelungsbedarf besteht bzw. ob bereits in Ihrem Unternehmen erlassene eigene Reglungen („gelbe Seiten“) aktualisiert werden müssen (vgl. BRW.0000 Abschnitte 7 und 8). In jedem Fall ist die in Ihrem Unternehmen erstellte „Modulübersicht für Mitarbeiter“ (EVU.0101) zum 14.12.2025 durch eine aktualisierte Fassung zu ersetzen.

Praktische Hinweise

Die inhaltlichen und redaktionellen Änderungen in der A07a zum BRW sind bei bereits vorhandenen Modulen am inneren Seitenrand durch einen Stern „*“ gekennzeichnet. Die von Änderungen in der A 07a betroffenen Module sind in der Fußzeile mit „Stand 03.03.2025“ gekennzeichnet. Die Änderungen der A07 bleiben in den aktualisierten Modulen ebenfalls durch einen Stern markiert.

Zur Wahrung der Plausibilität werden darüber hinaus die Dateien BRW.0001; EVU.0001; EVU.0101 und EVU.0102 zur Verfügung gestellt. Wurden durch die Unternehmen bereits eigene Module auf Basis der vorgenannten Dokumente erstellt, genügt es die Änderungen zu übernehmen und die Gültigkeitsdaten im Dokument und den Übersichten anzupassen.

Darüber hinaus wird der Vorspann mit dem Änderungsnachweis für das BRW neu bereitgestellt.

Die Referenztabelle wird ebenfalls neu bereitgestellt, wobei die Änderungen der A07 erkennbar bleiben.

Die VDV-Mitteilung 7511 zur Bewertung der Änderungen wird ebenfalls komplett neu herausgegeben, wobei die aufgeführten Änderungen der A07a sowie die Änderungen der A07 zum BRW in der Anlage beschrieben werden.

Mit freundlichen Grüßen

Götz Walther
Fachbereichsleiter

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.

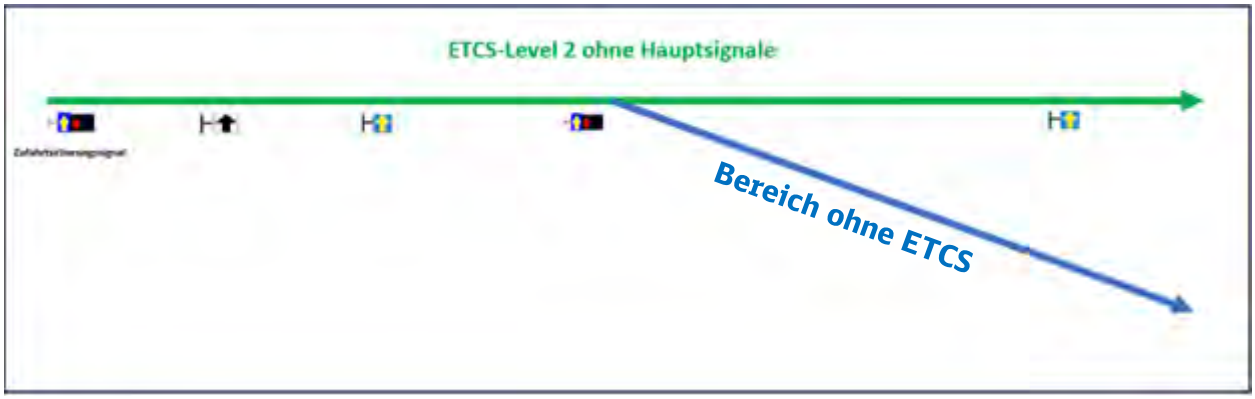
Der Begriff „Bezeichnung des Arbeitsplatzes“ wurde neu aufgenommen. Dies resultierte aus einer Vorgabe der TSI OPE, da sich Mitarbeiter auf Betriebsstellen mit ihren Zuständigkeitsbereichen identifizieren müssen.

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

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 408.21 – 27, Erläuterungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Neuherausgabe zu den Richtlinien 408.21 – 27 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:

408.2101	408.2441	408.2501	408.2711
408.2101A01	408.2445	408.2531	408.2721
408.2111	408.2451	408.2541	
408.2131	408.2452	408.2552	
408.2212	408.2454	408.2553	
408.2301	408.2455	408.2554	
408.2321	408.2456	408.2561	
408.2331	408.2458	408.2571	
408.2341	408.2462	408.2572	
408.2341A01	408.2463	408.2581	
408.2351	408.2475	408.2591	
408.2411	408.2481	408.2651	
408.2411A01	408.2485	408.2652	
408.2411A02	408.2487	408.2653	
408.2411V01	408.2487V01	408.2671	
408.2415	408.2488	408.2681	
408.2431	408.2488	408.2691	
408.2435	408.2491	408.2701	

Für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin sind folgende Zusätze enthalten:

408.2212Z31	408.2341Z31	408.2455Z31	408.2591Z31
408.2301Z31	408.2431Z31	408.2456Z31	408.2651Z31
408.2321Z31	408.2451Z31	408.2458Z31	408.2681Z31
408.2331Z31	408.2452Z31	408.2561Z31	408.2691Z31

Übergang der Gültigkeit

Die bisherigen Richtlinien 408.21 – 27 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.

Leseransprache

Für die Leseransprache der handelnden Personen, werden neu nur noch die Abkürzungen „Tf“ (Triebfahrzeugführer), „Tb“ (Triebfahrzeugbegleiter), „Ww“ (Weichenwärter) und „Fdl“ (Fahrdienstleiter) verwendet.

Allgemein

Mit der Neuherausgabe zur Fahrdienstvorschrift – Richtlinien 408 – erfolgt im Wesentlichen die Umsetzung der EU-Durchführungsverordnung 2019/773 TSIOPE (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 der europäischen und nationalen Befehle
-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

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 innerhalb der Richtliniengruppe 408.21-27 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 408.2411V01 in tabellarischer Form dargestellt.

Neue Gestaltungsvorgaben

Die Richtlinie 408.2411 wurde nach neuen Gestaltungsvorgaben verfasst. Mit diesen Gestaltungsvorgaben wird unter anderem eine einheitliche Struktur eingeführt. Zudem wird die Komplexität der Formulierungen reduziert und die Verständlichkeit 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 Kapitels 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.

Ril 408.2100 – Verzeichnis der Aktualisierungen Richtlinie 408.21 – 27; Richtlinien

Das Verzeichnis enthält keine Regeln und ist somit kein Teil des Regelwerks. Es wird nur noch als nicht verbindlicher Bestandteil den Handbüchern hinzugefügt.

Ril 408.2101 – 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	408.2101 1
408.2101 1	408.2101 2
408.2101 2	408.2101 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 408.2101A01 – Verkehrstage

Die Anhänge 408.2101A01 „Begriffe“ und 408.2101A02 „Abkürzungen“ wurden aufgelöst und in die Grundsatzrichtlinien 408.0054 „Abkürzungen“ und 408.0055 „Begriffe“ überführt. Daher wurde die Nummerierung des bisherigen Anhanges 408.0101A03 auf 408.0101A01 angepasst.

In Abschnitt 1 wurde die Tabelle „Weitere Feiertage“ gestrichen, da Feiertage aus den Informations- und Nachrichtenmedien ersichtlich sind.

Ril 408.2202 – Aufträge und Meldungen

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0056	408.2202

Die bisherige Ril 408.2202 entfällt und deren Inhalte werden neu in der Grundsatzrichtlinie zur Kommunikation 408.0056 geregelt.

Ril 408.2321 – Zug vorbereiten

Abschnitt 4 „Zugnummer prüfen bei ETCS-Level 2“

In der Abschnittsüberschrift wurde das ETCS-Level 2 ergänzt, damit der Leser den Abschnitt auf Anhieb thematisch eingrenzen kann. Unter Nr. 3 wurden zwei Textmeldungen gestrichen, weil die ETCS-Zentrale diese Textmeldungen nicht sendet.

Ril 408.2331 - Zustimmung des Fdl zur Abfahrt auf einem Bahnhof

Abschnitt 2 „Arten der Zustimmung“

Der neue Absatz (1) stellt in einer tabellarischen Ansicht die Arten der Zustimmung des Fdl für signalgeführte Züge dar. Die Zustimmung für Züge in ETCS-Level 2 in der ETCS-Betriebsart SR ist ausgenommen. Züge in ETCS-Level 2 in der ETCS-Betriebsart SR sind nicht anzeigegeführt, werden aber zur besseren Trennung der Zugbeeinflussungen gemeinsam mit der Zustimmung für ETCS-geführte Zügen in Absatz (3) aufgelistet.

Absatz (2) berücksichtigt neu die Arten der Zustimmung für LZB-geführte Züge. Bei der Zustimmung mit Befehl 1 wird die Formulierung von „Vorbeifahrt an einer LZB-Blockstelle, die an einem Zwischen- oder Ausfahrsignal eingerichtet ist“ an die Regeln für den Fdl in Ril 408.0331 angepasst und zu „Vorbeifahrt an einer LZB-Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs“ geändert.

Absatz (3) stellt die Arten der Zustimmung für ETCS-geführte Züge oder Züge in ETCS-Level 2 in der ETCS-Betriebsart SR dar. Bei der ETCS-Fahrterlaubnis in den Betriebsarten FS oder OS entfällt das vorangestellte Level 1 oder 2. Durch die vorherige Formulierung konnte missverstanden werden, dass die Zustimmung des Fdl in ETCS-Level 1 durch ETCS-Betriebsart OS erfolgt. Diese wird allerdings in ETCS-Level 1 nicht verwendet. Bei der Zustimmung zur Abfahrt mit Textmeldung wurden zwei Textmeldungen gestrichen, weil diese von der ETCS-Zentrale nicht gesendet werden.

Neu aufgenommen ist die Zustimmung des Fdl durch den neuen Befehl 7 mit Auftrag 7.20. Der Auftrag 7.20 des Befehls 7 wird hier aufgeführt, da eine Erteilung des Befehls 7 ohne den Auftrag 7.20 keine Zustimmung zur Vorbeifahrt an einer ETCS-Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs darstellt.

Abschnitt 3 „Besonderheiten“

Der Absatz (3) b) wurde aufgrund des neuen Befehlsvordruckes angepasst. Befehl 2 wird durch Befehl 1 oder 7 ersetzt. Des Weiteren wurde präzisiert, welche Signalbezeichnung in den Befehl eingetragen wird.

Ril 408.2341 – Fahrt des Zuges

Abschnitt 1 „Strecke durch den Tf beobachten“

In Absatz (3) h) wurde das Sperrsignal aufgenommen, da ETCS-Halte bei ETCS-geführten Zügen in ETCS-Level 2 zukünftig auch an Sperrsignalen eingerichtet sein können.

In Absatz (4) a) wurde der Befehl 2 durch den neuen Befehlsvordruck durch Befehl 1 oder 7 mit Auftrag 7.20 ersetzt. Der Auftrag 7.20 des Befehls 7 wird hier aufgeführt, da eine Erteilung des Befehls 7 ohne den Auftrag 7.20 keine Zustimmung zur Vorbeifahrt an einem Signal Ne 14 darstellt.

Im Absatz (4) b) wurden zwei Textmeldungen gestrichen, weil diese von der ETCS-Zentrale nicht gesendet werden.

Abschnitt 2 „Zulässige Geschwindigkeit“

In Absatz (2) b) zweiter Anstrich wurde der Verweis angepasst, da die ehemalige Richtlinie 408.2456 neu zur Richtlinie 408.2455 wird. Hintergründe dazu sind in den Erläuterungen zur Richtlinie 408.2455 wiedergegeben.

In Absatz (6) c) wurde die Formulierung bei einer Zustimmung zur Abfahrt durch Kennlicht an die Richtlinie 408.2455 Abschnitt 4 Absatz (1) erste Tabellenzeile angepasst. Die bisherige Formulierung hätte dem Tf suggerieren können, dass er die zulässige Geschwindigkeit seines Zuges schon bei Erreichen des nächsten Hauptsignals bzw. der letzten Weiche im Fahrweg mit der Spitze des Zuges hätte erhöhen dürfen.

Anhang 408.2341A01 – Erläuterungen zu den Fahrplanangaben

Abschnitt 4 „Angaben in der Geschwindigkeitsspalte (Buchfahrplan Spalte 2)“

Die Regel für den Levelwechsel von ETCS-Level 2 zu ETCS-Level NTC PZB/LZB zur zulässigen Geschwindigkeit auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale wurde zu einem neuen Absatz (2) formatiert, um eine inhaltliche Trennung zum Absatz (1) zu gewährleisten. Die alten Absätze (2) bis (6) werden zu neuen Absätzen (3) bis (7).

Abschnitt 5 „Angaben in den Textspalten (Buchfahrplan Spalte 3a und Spalte 3c)“

In Absatz (2) a) wurde die vorangestellte Begrifflichkeit „allein stehende“ beim Signal Ne 14 gestrichen. Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale können Sperrsignale am Standort des Signals Ne 14 vorhanden sein. Das Signal Ne 14 ist dadurch nicht allein stehend.

In Absatz (2) s) „Posten“ wurde der Begriff „Wegebenutzer“ durch „Verkehrsteilnehmer“ ersetzt und an die Vorgaben der DGUV-I angepasst.

In Absatz (2) ff) wurde aufgenommen, dass Blockkennzeichen mit dem Eintrag „Bkz (Nr.)“ als Fahrplanangabe dargestellt werden. In der Aktualisierung 5 (gültig ab Dezember 2024) wurde lediglich die Abkürzung „Bkz“ im Anhang 408.2101A02 aufgenommen. Durch die Auflösung des Anhangs 408.2101A02 ist die Abkürzung neu in der Richtlinie 408.0054 (Grundsätze; Abkürzungen) enthalten.

Abschnitt 8 „Angaben in den Geschwindigkeits-, Kilometrierungs-, Text-, Ankunfts- und Abfahrtsspalten“

Bei Kleinbuchstabe c) wurde beim Anstrich „Bahnsteigabfahrt (verkehrliche Abfahrt)“ die Schreibweise der betrieblichen und verkehrlichen Abfahrtszeit an die Schreibweise der Begriffe in Ril 408.0055 angepasst.

Ril 408.2411 – Befehle

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.2411 1	-
408.2411 2 2.1	408.2411 1 (2)
408.2411 2 2.2	408.2411 2
408.2411 2 2.3	408.2411 2 (2) a) – e)
408.2411 2 2.4	408.2411 3
408.2411 2 2.5	408.2411 4
408.2411 2 2.6	408.2411 5
408.2411 2 2.7	-
408.2411 2 2.8	408.2411 1 (3)
408.2411 2 2.9	-
408.2411 2 2.10	-
408.2411 3	-
408.2411 4	-
408.2411 5	-

Die Richtlinie 408.2411 wurde nach neuen Gestaltungsvorgaben neu erstellt. Zum Teil wurden Inhalte der alten Richtlinie in Anhang 408.2411A01 bzw. 408.2411A02 verschoben. Im Einzelnen wird nur auf die inhaltlichen Verfahrensänderungen in der Richtlinie 408.2411 eingegangen.

Abschnitt 2 „Regelung“

Absatz 2.1 „Vorrang eines Befehls“

Im neuen Absatz 2.1 wurde der Verweis auf die zulässige Geschwindigkeit in Ril 408.2341 aufgelöst und die neue Formulierung an die Vorgaben der TSI OPE angepasst.

Absatz 2.2 „Übermitteln“

In Anstrich 1. wurde neu zusammengefasst, dass der Zug beim Aushändigen und Diktieren halten muss. Dies wurde vorher doppelt geregelt.

Anstrich 2. wurde erweitert, da die TSI OPE vorschreibt, dass sich der Fdl bei mehreren nebeneinander bestehenden ETCS-Leveln vergewissern muss, in welchem ETCS-Level sich der betreffende Zug befindet, bevor er dem Tf Anweisungen erteilt.

Absatz 2.3 „Diktieren“

In Absatz 2.3 wird neu auf den Anhang 408.2411A02 verwiesen. Es wird klargestellt, dass verschriebene Vordrucke durchzustreichen und zu entsorgen sind.

Absatz 2.4 „Verständigen“

Der Absatz wurde inhaltsgleich vom alten Abschnitt 3 übernommen.

Absatz 2.5 „Handhaben durch den Tf“

Die Begrifflichkeit „Behandeln“ in der Absatzüberschrift wurde zum thematisch besser passenden „Handhaben“ umformuliert.

Absatz 2.6 „Befehl widerrufen“

Die TSI OPE macht zum Widerrufen eines Befehls die Vorgabe, dass ein erteilter Befehl durch einen Befehl 4 widerrufen werden kann, in dem ausdrücklich auf die eindeutige Kennung des zu widerrufenden Befehls Bezug genommen wird. Abweichend davon kann ein europäischer Befehl 3 auch durch einen europäischen Befehl 1, 2 oder 7 widerrufen werden, ohne dass ein eigener europäischer Befehl 4 erforderlich ist.

Absatz 2.7 „Vorbeifahrt am ETCS-Halt auf Strecken mit ETCS-Level 2“

Die Regeln sind neu aufgenommen und wurden aus der Richtliniengruppe 408.01-06 als Verfahrensregel für Tf angepasst übernommen. Wenn ein Zug, beispielsweise infolge eines Ausfalls der ETCS-Funkübertragung, zum Halten kommt und sich auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale befindet, muss der Tf einen Befehl zur Vorbeifahrt bei ETCS-Halt anfordern. Sollte der Fdl die Vorbeifahrt an einem oder mehreren ETCS-Halten zulassen und der Zug wird im Fahrtverlauf wieder ETCS-geführt, wird durch die Regel klargestellt, dass der Befehl zur Vorbeifahrt an einem oder mehreren ETCS-Halten ungültig wird. Bis dato wurde dies dem Tf als Freitext im alten Befehl 14 mit dem Wortlaut „Befehl 2 wird ungültig, wenn

Führungsgrößen wieder angezeigt werden“ mitgeteilt. Die neu aufgenommene Regel soll auch im Hinblick auf den neuen Befehl 7 nach ursprünglichem Beginn der Zugfahrt in ETCS-Betriebsart SR einer Verunsicherung des Tf entgegenwirken, wenn dieser bei einer angezeigten ETCS-Fahrterlaubnis in den ETCS-Betriebsarten OS oder FS noch einen Befehl zur Vorbeifahrt am ETCS-Halt vorliegen hat.

Absatz 2.8 „Vordruck 408.2411V01“

Im Absatz 2.8 finden sich neu die Vorgaben zum Vordruck 408.2411V01. Es wird klargestellt, dass Befehle grundsätzlich auf Vordruck 408.2411V01 ausgefertigt werden müssen. Ausnahmen, z.B. wenn der Vordruck ausnahmsweise nicht vorhanden ist, sind fortführend aufgeführt. Des Weiteren wurde im fünften Anstrich klargestellt, dass nicht jeder Befehl an sich auf einem Befehlsvordruck mit einer eindeutigen Kennung (vorher Übermittlungscode) gekennzeichnet wird. Durch die vorherige Formulierung „Der Fahrdienstleiter kennzeichnet jeden Befehl mit einem Übermittlungscode“ hätte missverstanden werden können, dass der Fdl mehrere Befehle auf einem Vordruck mit einer eindeutigen Kennung kennzeichnen würde.

Absatz 2.9 „Besonderheiten Befehl 32“

Der Absatz 2.9 ist neu aufgenommen und resultiert aus den Änderungen der Formulierung im neuen Befehl 32. Bisher wurde der Tf durch Befehl 14.4 beauftragt, vor einem gestörten Hauptsignal anzuhalten, wenn beispielsweise die Haltstellung dieses Signals nicht möglich war. Durch den Zusatz „auch bei Fahrtstellung“ wurde präzisiert, dass der Tf auch bei Fahrtstellung des betroffenen Hauptsignals (z.B. Signalbegriff Ks 1 am Zsig) anhalten muss. Bei Sperrsignalen und anderen Anwendungsfällen im Befehl 14.4 wurde der Zusatz „auch bei Fahrtstellung“ gestrichen. Die neue Systematik der Befehle sieht kein Streichen innerhalb der Aufträge mehr vor, es werden lediglich nicht zutreffende Optionen gestrichen. Zur Kompensation wird im neuen Abschnitt geregelt, dass der Tf auch bei Fahrtstellung des Hauptsignals oder Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8 anhalten muss, wenn er mit Befehl 32 beauftragt wird vor einem Hauptsignal anzuhalten. Die Signale Zs 1, Zs 7 und Zs 8 werden separat aufgeführt, da diese keine Fahrtstellung eines Hauptsignals darstellen. Es kann allerdings vorkommen, dass ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 nicht selbsttätig erlischt und das Löschen durch den Bediener ebenfalls nicht möglich ist. Im zweiten Anstrich der neuen Regel wurde aufgenommen, dass der Tf nach dem Anhalten nur mit Befehl 1 oder bei Signal Zs 12 mit mündlichem Auftrag weiterfahren darf.

Abschnitte 3 bis 5

Die Abschnitte 3 bis 5 sind neu und resultieren aus den Gestaltungsvorgaben Fahrdienstvorschrift. Der zukünftige Aufbau der Richtlinien wird in Richtlinie 408.0051 Abschnitt 2 Absatz 2.5 beschrieben.

Anhang 408.2411A01 „Ausfüllanleitung Befehle 1 - 9 und 21 -95“

Es wird ausführlich erklärt, wie der Befehl auszufüllen ist und wie die Befehle aufgebaut sind. Zu jedem Befehl wurde ein Beispiel aufgenommen.

Anhang 408.2411A02 „Diktat eines Befehls“

Es wurden die Wortlaute gemäß TSI OPE für die Übermittlung von Befehlen aufgenommen. Damit erfolgt eine weitere Standardisierung der Kommunikation und dies soll zur Handlungssicherheit bei den Anwendern beitragen.

Vordruck 408.2411V01 – Vordruck Befehle

Der Befehlsvordruck wurde gemäß den Vorgaben aus 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, die Formulierungen der Befehle wurden dahingehend angepasst. Im Folgenden wird der alte Befehlsvordruck dem neuen Befehlsvordruck in tabellarischer Übersicht gegenübergestellt.

Kopfzeile des Befehls		
Alter Befehlsvordruck	**Neuer Befehlsvordruck**	**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	**Neuer Befehlsvordruck**	**Erläuterung**
„Übermittlungscode“	„Z Eindeutige Kennung“ als Textfeld	Der bisherige Übermittlungscode wird neu als eindeutige Kennung bezeichnet. 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.
„(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 und die Funktion wird zusätzlich dort eingetragen, wenn der Aushändigende nicht der zuständige Fdl ist.
„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 Namen in Druckbuchstaben.
Textfeld für Mitarbeiter, die Befehle im Auftrag des Fdl ausfertigen	entfällt	-
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.		

Befehlsnummer		
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.	Die Tabelle mit der Einteilung „Signal usw.; Bezeichnung / km; Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst“

	2 für die Weiterfahrt nach TR/Vorbeifahrt.	entfällt.Durch die Vorgaben der TSI OPE werden die Befehle für die Vorbeifahrt und die Weiterfahrt nach Vorbeifahrt/TR 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)	-
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 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.
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	-
14.5	33	-
14.6	3	Die TSI sieht für den Auftrag „Verbleiben im Stillstand“ den Befehl 3 vor.
14.6	Befehl 3 mit Auftrag 3.15	Der neue Auftrag 3.15 bezieht sich auf den Abschnitt „Fahrt beenden“ in der Richtlinie 483.0701. Der Abschnitt regelt, wie das ETCS-Fahrzeuggerät die Überwachung beendet.
14.6	Befehl 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.
14.8	34	Die Vorgedruckte maximal zulässige Geschwindigkeit des Zuges entfällt, um den Befehl auch für andere Vorgaben nutzbar zu machen, welche bisher mit

		Befehl 14 erteilt wurden. Zum Beispiel Befehl 14 mit dem Wortlaut „VMZ 250 von … bis … einstellen“ beim Umleiten von Reisezügen auf tunnelreichen Schnellfahrstrecken.
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.
-	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.

Neu aufgenommen wurden die Gründe:
Nr. 11 - Personen im Gleis / Kinder am Gleis
Nr. 28 – Verdacht auf Mängel am Oberbau
Nr. 43 - Schwungfahrabschnitt

Ril 408.2415 – Fahrplan-Mitteilung

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	**alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.**
408.2415 1	408.2415 2 (4)
408.2415 2	408.2415 3 (1)
408.2415 3	408.2415 3 (2)
408.2415 4	408.2415 3 (3)
408.2415 5	408.2415 3 (4)

Wesentliche Grundsätze zur Erstellung und Übermittlung sowie der Vordruck der Fahrplan-Mitteilung waren bis dato in der Ril 408.0415/2415 verankert. Der Fdl hat den Vordruck allerdings meistens nicht mehr in eigener Zuständigkeit, sondern weisungsgebunden durch die BZ verwendet. Die primären Anwendenden 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 408.0415V01/2415V01 ist entfallen. Die Übermittlung der Fahrplan-Mitteilung erfolgt nur noch über die BZ selbst. Diese kann als PDF-Datei an die zuständige Stelle des EVU übermittelt werden oder dem Tf über die Führerraumanzeige des Fahrplans übermittelt werden. In Ril 408.2415 bleiben die Verfahrensregeln in den neuen Abschnitten 1 – 5 bestehen.

Abschnitt 5 „Erledigte Fahrplan-Mitteilung“

Es wurde präzisiert, dass der Tf eine erledigte Fahrplan-Mitteilung in geeigneter Weise von seiner digitalen Anzeige entfernen muss oder eine ausgedruckte Fahrplan-Mitteilung weglegen muss. Dies lässt offen, ob dem Tf die Fahrplan-Mitteilung elektronisch oder ausgedruckt durch seine zuständige Stelle bereitgestellt wird.

Ril 408.2431 – Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten von Zügen

Abschnitt 1 „Züge des Gelegenheitsverkehrs“ und 2 „Umleiten“

Absatz (3) wurde dahingehend geändert, dass die Angaben der Fahrplan-Mitteilung für alle Sperrfahrten (nicht nur für unvorhergesehene Sperrfahrten) durch Eintrag im Befehl bekanntgegeben werden können. Hintergrund: Durch den Entfall des Vordrucks Fahrplan-Mitteilung (408.0415V01/408.2415V01) wäre es für den Fdl nicht mehr möglich, Fahrplanangaben für vorhergesehene Sperrfahrten (z. B. im Rahmen einer Betra) bekanntzugeben. Da es aber weiterhin möglich sein soll, dass der Fdl Fahrplanangaben auch für vorhergesehene Sperrfahrten übermitteln darf, wurde der Absatz entsprechend angepasst.

Ril 408.2435 – Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.2435 1 (5)	408.2435 1 (6)
408.2435 1 (6)	408.2435 1 (7)
408.2435 1 (7)	408.2435 1 (8)

Abschnitt 1 „Allgemeines“

Die Reihenfolge der Auflistung der außergewöhnlichen Fahrzeuge in Absatz (3) wurde alphabetisch neu angeordnet.

In Absatz (3) Kleinbuchstabe a) wurden die Wagen der Bauart Nummernreihe 116 gestrichen, da diese nicht mehr eingesetzt werden.

In Absatz (3) Kleinbuchstabe c) und d) 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 allerdings 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 zu Trassenanmeldungen das Suffix „-B“ für Fahrzeuge mit Brückenrestriktionen aufgenommen.

Die Reihenfolge der Auflistung der außergewöhnlichen Züge in Absatz (4) wurde alphabetisch neu angeordnet.

Die Regeln im alten Absatz (5) wurden durch den Entfall der Vorgaben zum Ausfahren von Trittstufen gestrichen.

Ril 408.2445 – Geschobene Züge

Abschnitt 1 „Allgemeines“

Absatz (6) b) ist neu formatiert und es wurde ergänzt, dass auf Strecken mit ETCS-Level 1 LS ein mit ETCS ausgerüstetes schiebendes Triebfahrzeug in ETCS-Betriebsart SH fahren muss.

Abschnitt 3 „Aufgaben“

In Abschnitt 3 Absatz (1) wurde ein Verweis geändert.

In Absatz (8) wurde die Formatierung geändert. Absatz (8) regelt neu grundsätzlich die zulässige Geschwindigkeit. Absatz (8) a) und b) geben Abweichungen von der zulässigen Geschwindigkeit wieder. Außerdem wurde eine eine Ergänzung in Absatz (8) a) aufgenommen. Aufgrund einer Anordnung des Eisenbahn-Bundesamtes wurde in den Regeln für Fahrdienstleiter neu geregelt, dass der Fahrdienstleiter die Triebfahrzeugführer von geschobenen Zugfahrten durch Befehl über die Lage von Bahnübergängen ohne technische Sicherung verständigen muss. Zur Einheitlichkeit der Richtlinie von Fahrdienstleiter und Triebfahrzeugführer wird die Richtlinie 408.2445 entsprechend angepasst.

In Absatz (8) b) wurde ein Verweis gestrichen. Es ergibt sich aus Abschnitt 1 Absatz (1) d), dass Züge in Störungsfällen gemeint sind.

Ril 408.2451 – „Einfahrten in ein Stumpfgleis, teilweise besetztes Gleis oder in ein Gleis ohne ausreichenden Durchrutschweg, Einfahrten in ein teilweise besetztes Gleis ohne Zielsignal“

Abschnitt 1 „Einfahrt in ein Stumpfgleis, teilweise besetztes Gleis oder in ein Gleis ohne ausreichenden Durchrutschweg“

Kleinbuchstabe f) wird aufgrund des geänderten Befehlsvordruckes hinsichtlich der Befehlsnummer angepasst. Die alten Befehle 14.2 und 14.3 entfallen auf dem Vordruck und werden zukünftig durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 erteilt. Es wurden drei neue Anstriche aufgenommen, da der Fahrdienstleiter abhängig von der Vorgabe beim alten Befehl 14.2 ein „besonders kurzes“ Stumpfgleis im Befehl streichen konnte. Die Formulierungen wurden entsprechend den Wortlauten des neuen Befehlsvordruckes angepasst.

Bei Kleinbuchstabe i) wurde der Begriff „Fahrterlaubnis“ in „ETCS-Fahrterlaubnis“ angepasst und damit an die Formulierung gemäß Ril 483.0701 angepasst.

Abschnitt 2 „Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis ohne Zielsignal“

In Absatz (1) wurde ein Verweis zur Richtlinie 301 aufgelöst.

Ril 408.2454 – Wechsel der ETCS-Betriebsart

Abschnitt 1 „Manueller Wechsel aus ETCS-Betriebsart FS oder OS in andere ETCS-Betriebsart“

Die bisherigen Regeln wurden in einen neuen Abschnitt 1 verschoben.

Abschnitt 2 „Bestätigung des manuellen Wechsels in ETCS-Betriebsart NL; ETCS Betriebsart NL beenden“

Die neuen Regeln wurden aufgrund von Vorgaben aus der TSI OPE aufgenommen. Dadurch wird sichergestellt, dass auf allen Triebfahrzeugen die richtige ETCS-Betriebsart gewählt wurde.

Ril 408.2455 – Zugfahrt mit besonderem Auftrag

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.2455	408.2456
408.2455 1 (1)	408.2456 1 (1)
408.2455 1 (2)	408.2456 1 (2)
408.2455 1 (3)	408.2456 1 (3)
408.2455 1 (4)	408.2456 1 (3)
408.2455 1 (5)	-
408.2455 1 (6)	-
408.2455 6 (1) a)	408.2456 6 (1) a) – b)
408.2455 6 (1) b)	408.2456 6 (1) c)
408.2455 6 (1) c)	408.2456 6 (1) d)

408.2455 6 (1) d)	408.2456 6 (1) e)

Die Richtliniennummer 408.2456 wird in 408.2455 geändert, um die Nummerierung mit den Regeln für Fdl zu harmonisieren. In der Richtliniengruppe 408.01-06 finden sich die Regeln zur Zugfahrt mit besonderem Auftrag in Ril 408.0455.

Abschnitt 1 „Art des Auftrages“

In Anstrich 4. wurde die Weiterfahrt nach einem LZB-Übertragungsausfall im Teilblockmodus neu aufgenommen. Diese wird neu zu einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag. Hintergründe dazu werden ausführlich in den Erläuterungen zu Ril 408.2652 wiedergegeben.

In Anstrich 5. wurde die Fahrt in ETCS-Level 2 in ETCS-Betriebsart SR nach Beenden des ETCS-Startlaufs neu als Zugfahrt mit besonderem Auftrag aufgenommen. Einer Zugfahrt, welche durch Befehl 7 zugelassen wird, muss nicht immer Auftrag 7.20 erteilt werden.

Beispiel: Eine Sperrfahrt soll auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 einen liegengebliebenen Zug in den Bahnhof hereinholen. Nach dem Halt auf freier Strecke und dem Herstellen der Voraussetzungen für die Rückfahrt der Sperrfahrt wird dem Tf nach dem ETCS-Startlauf die ETCS-Betriebsart SR angekündigt und er fordert einen Befehl 7 beim Fdl an. Der Beginn einer Zugfahrt mit Befehl 7 erfolgt folglich immer als Zugfahrt mit besonderem Auftrag, unabhängig davon, ob der Fdl die Vorbeifahrt an einem Signal Ne 14 mit Auftrag 7.20 zulässt oder nicht.

Die Art des Auftrags wurde in Absatz (1) bis (3) aufgeteilt in signalgeführte Züge (1), LZB-geführte Züge (2) und ETCS-geführte Züge sowie Züge in ETCS-Level 2 in der ETCS-Betriebsart SR (3). Zur besseren Übersicht für den Anwender wurde eine tabellarische Darstellung aufgenommen. Für eine bessere inhaltliche Trennung der Zugbeeinflussungen LZB und ETCS wurden die Arten des Auftrages für diese voneinander gelöst.

Im Absatz (2) wurden zwei Textmeldungen gestrichen, weil diese von der ETCS-Zentrale nicht gesendet werden.

Im Absatz (5) wurden aufgrund von Vorgaben der TSI OPE neue Regeln zum Starten eines Zuges in ETCS-Level 2 in der ETCS-Betriebsart SR gegeben. Diese geben vor, dass der Tf Befehl 7 anfordern muss, wenn nach den Vorbereitungsarbeiten (z.B. Zugdateneingabe ETCS) „Start“ betätigt wurde und damit der ETCS-Startlauf beendet wurde. Die Regeln beziehen sich explizit darauf, dass nach dem Beenden des ETCS-Startlaufes kein Wechsel in die ETCS-Betriebsart FS oder OS erfolgt und der Zug in der ETCS-Betriebsart SR fahren muss. Der Zug muss in ETCS-Betriebsart SR fahren, wenn die ETCS-Betriebsart SR angekündigt wird oder das ETCS-Fahrzeuggerät in der ETCS-Betriebsart SB verbleibt. Die Anforderung eines Befehls 7 ist also z.B. nicht erforderlich, wenn nach einem Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR, anschließender Übermittlung eines Befehls 2 und folgender Betätigung von „Start“ die ETCS-Betriebsart SR angekündigt wird, weil hier kein ETCS-Startlauf erfolgte, sondern lediglich die ETCS-Betriebsart PT nach Erhalt des Befehls 2 verlassen wurde.

Im zweiten Satz des Absatzes wird klargestellt, dass Befehl 7 nicht erforderlich ist, wenn der Fdl der Abfahrt bereits durch eine Textmeldung zugestimmt hat. Nach Anzeige der Textmeldung

„Sie dürfen ohne Bedienen Override EOA vorbeifahren an ETCS-Bk … [Signalbezeichnung]“ (siehe 408.2331) darf der Tf die angekündigte ETCS-Betriebsart SR bestätigen und abfahren.

Im Absatz (6) ist neu geregelt, dass der Tf zur Vorbeifahrt an einem ETCS-Halt an der Spitze des Zuges Befehl 1 anfordern muss.

Beispiele:

- Auf Grund eines Balisenlesefehlers kürzt die ETCS-Zentrale die ETCS-Fahrterlaubnis auf die Spitze des Zuges.
- Wenn die ETCS-Zentrale dem ETCS-Fahrzeuggerät nach dem Bedienen von „Start“ 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 anfordern muss („ …darf vorbeifahren am EOA/Signal …km …“). 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.

Abschnitt 4 „Zulässige Geschwindigkeit für signalgeführte Züge (außer für Züge in ETCS-Level in der ETCS-Betriebsart SR)“

In Absatz (1) wurde die zulässige Geschwindigkeit einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag in einer übersichtlicheren, tabellarischen Auflistung aufgenommen.

Der erste Satz der bisherigen Regeln in Absatz (2) wird unterhalb der Tabelle in Absatz (1) präzisiert und die vorherigen Verweise werden aufgrund der Gestaltungsvorgaben Fahrdienstvorschrift und zum besseren Leseverständnis des Anwenders aufgelöst.
Es gibt Situationen, in denen der Auftrag zum Fahren auf Sicht vollständig abgefahren wurde, gleichzeitig aber noch eine Geschwindigkeitsbeschränkung für die Zugfahrt mit besonderem Auftrag besteht.

Beispiel:

Der Fdl lässt die Fahrt eines Zuges mit einer Zuglänge von 600 Metern am Einfahrsignal des Bahnhofs Beheim mit Signal Zs 7 zu. Der Tf fährt bis zum nächsten Hauptsignal (Zwischensignal) auf Sicht, an welchem der Signalbegriff Hp 1 signalisiert wird. Hp 1 lässt die Fahrt zu. Nachdem der Tf noch 400 Meter über das Zwischensignal hinaus auf Sicht gefahren ist, muss er noch die Regeln in 408.2455 Abschnitt 4 Absatz (1) der ersten Tabellenzeile beachten. Im Beispiel Bahnhof Beheim gilt die zulässige Geschwindigkeit einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag, bis der Zug am folgenden Hauptsignal vorbeigefahren ist. Aufgrund der Zuglänge von 600 Metern gilt für den Tf noch für weitere 200 Meter eine zulässige Geschwindigkeit von 40 km/h, bis er mit dem gesamten Zug am Zwischensignal vorbeigefahren ist.

In Absatz (2) wurde der Randvermerk thematisch angepasst. Der Absatz regelt neu ausschließlich die Zulassung einer Zugfahrt mit Signal Zs 7 und die Aufnahme eines signalgeführten Zuges in die Anzeigeführung (LZB/ETCS).

Abschnitt 5 „Zulässige Geschwindigkeit für LZB-geführte Züge“

In Absatz (2) wurde der nicht erforderliche Verweis auf Richtlinie 408.2561 gestrichen. Der Verweis ist nicht notwendig, da Tf die Regeln in Ril 408.2561 grundsätzlich beachten müssen. Immer wenn der Tf bis zu einem Hauptsignal auf Sicht fahren muss (also auch bei einem LZB-Vorsichtauftrag) und wenn ab dort die Fahrt zugelassen ist, muss er noch 400 Meter über das Hauptsignal hinaus auf Sicht fahren.

Abschnitt 6 „Zulässige Geschwindigkeit für ETCS-geführte Züge oder für Züge in ETCS-Level 2 in der ETCS-Betriebsart SR“

Kleinbuchstabe a) wird verändert und enthält neu sowohl die zulässige Geschwindigkeit als auch eine tabellarische Darstellung der Betriebsstellen.

Bei Kleinbuchstabe b) wurden die Hinweise gestrichen. Diese ergeben sich aus den Regeln der Richtlinie 483.0701.

Bei Kleinbuchstabe c) wurde der Verweis angepasst.

In Absatz (2) 1. Anstrich wurde der Befehl 13 durch Auftrag x.25 ersetzt und die Formulierung an den Wortlaut des neuen Auftrages x.25 angepasst.

Außerdem wurden zwei nicht notwendige Verweise auf Richtlinie 408.2561 gestrichen
Der Verweis ist nicht notwendig, da Tf die Regeln in Ril 408.2561 grundsätzlich beachten müssen. Immer wenn der Tf bis zu einem Hauptsignal oder einem Signal Ne 14 auf Sicht fahren muss und wenn ab dort die Fahrt zugelassen ist, muss er noch 400 Meter über das Hauptsignal hinaus auf Sicht fahren.

Befehl 12 wurde durch Befehl 6 ersetzt und das Beispiel wurde gestrichen. Der Verweis auf Ril 408.2411 wurde aufgelöst, da die Regeln der Ril 408.2455 an dieser Stelle nicht klarstellen müssen, warum ein erteilter Befehl 6 weiterhin gültig bleibt.

Ril 408.2456 – Halten, Weiterfahren nach Halt, Halt vor der beabsichtigten Stelle

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.2456	408.2455

Die Richtliniennummer 408.2455 wird in 408.2456 geändert, um die Nummerierung mit den Regeln für Fdl zu harmonisieren.

Abschnitt 1 „Halten“

In Absatz (1) wurde das Sperrsignal aufgenommen, da ETCS-Halte bei ETCS-geführten Zügen in ETCS-Level 2 zukünftig auch an Sperrsignalen eingerichtet sein können.

Ril 408.2458 – Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen

Abschnitt 1 „Allgemein“

In Absatz (2) wurde die Befehlsnummer des alten Befehls 14.35 gestrichen. Die Vorgaben der TSI OPE sehen mehrere Möglichkeiten vor, wie ein erteilter Befehl 3 widerrufen werden kann. Dies wird allgemein in Ril 408.2411 geregelt.

Abschnitt 2 „Auf Strecken mit LZB“

In Absatz (1) wurde die Formulierung „auf Strecken mit LZB“ im ersten Satz gestrichen. Dies ergibt sich aus der Abschnittsüberschrift. Als neuer Randvermerk wurde die Nachfrage des Fdl aufgenommen, da dieser vor dem Zurücknehmen der Zulassung einer Zugfahrt aktiv beim Tf nachfragen muss, ob der Zug LZB-geführt ist.

Abschnitt 3 „Auf Strecken mit ETCS-Level 2“

Die Abschnittsüberschrift wurde durch den Zusatz „Level 2“ ergänzt und somit präzisiert, dass die Regeln nur auf Strecken mit ETCS-Level 2 gelten.

In Absatz (1) wurde die Formulierung „auf Strecken mit ETCS“ im ersten Satz gestrichen. Dies ergibt sich aus der Abschnittsüberschrift. Als neuer Randvermerk wurde die Nachfrage des Fdl aufgenommen, da dieser vor dem Zurücknehmen der Zulassung einer Zugfahrt aktiv beim Tf nachfragen muss, ob der Zug ETCS-geführt ist oder ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 angekündigt ist.

In Absatz (2) wurde der Randvermerk „Override EOA“ zur besseren Darstellung der Thematik aufgenommen. Zudem ergeben sich zukünftig Änderungen hinsichtlich der Befehlserteilung. Wenn der Fdl eine teilweise befahrene Fahrstraße für einen ETCS-geführten Zug auflösen muss, erteilt er dem Tf zusätzlich zum Befehl 3 („Verbleiben im Stillstand“) Auftrag 3.20 („Vorhandene ETCS-Fahrterlaubnis löschen“). Der Auftrag 3.20 wurde aufgrund der Vorgaben der TSI OPE neu aufgenommen. Bestehen bleibt die Regel, dass der Tf dem Fdl die Bedienung von Override EOA bestätigen muss. Die Weiterfahrt des Zuges lässt der Fdl mit Befehl 21 (Abzweigstelle, Weiterfahrt im Bahnhof) oder Befehl 22 (Ausfahrt aus dem Bahnhof) zu. Der erteilte Befehl 3 wird durch Befehl 4 auf einem separaten Vordruck widerrufen.

Ril 408.2463 – Auf dem Gegengleis fahren

In Absatz (1) wurde der letzte Unterabsatz zu Abzweigstellen, deren Blocksignale nicht mit Signal Zs 6 ausgerüstet sind neu formuliert, weil durch den Fahrplan selbst keine Verständigung erfolgt. Es wurde präzisiert, dass auf einen gesonderten Auftrag zur Fahrt oder Weiterfahrt auf dem Gegengleis verzichtet wird, wenn im Fahrplan die Angabe „ohne Zs 6“ vorhanden ist.

Ril 408.2475 – Arbeiten an der LZB- oder ETCS-Streckeneinrichtung

Abschnitt 2 „ETCS-Level 2-Streckeneinrichtung“

Zur Klarstellung, dass die enthaltenen Regeln nur für Strecken mit ETCS-Level 2 gelten, wurden die Abschnittsüberschrift und der einleitende Satz geändert. Die Regeln in Abschnitt 2 setzen voraus, dass der Fdl Restriktionen (z.B ETCS-Sperren) eingeben kann. Auf Strecken ohne ETCS-Level 2 kann der Fdl keine Restriktionen eingeben.

In Absatz (1) wurde der zweite Satz beim zweiten Anstrich gestrichen, da dieser nicht notwendig war. Für den Tf ergibt sich aus dem Inhalt des Befehls 28 mit Auftrag 28.10, dass er das ETCS-Level NTC PZB/LZB wählen muss.

Der Wortlaut des alten Befehls 10 wurde an die Formulierungen des neuen Befehlsvordruckes angepasst. Deshalb wird die Anrede „Sie“ auch in den Absätzen (1) und (2) gestrichen.

Ril 408.2481 – Sperrfahrten durchführen

Abschnitt 8 „Verhalten an Bahnübergängen“

Der Absatz (3) wurde neu aufgenommen. Aufgrund einer Anordnung des Eisenbahn Bundesamtes wurde in der Richtlinie 408.0481 im Rahmen der Aktualisierung 4.4 des Handbuches 40800 (Regeln für Fdl) neu geregelt, dass der Fahrdienstleiter die Triebfahrzeugführer von geschobenen Sperrfahrten durch Befehl 14 über die Lage von Bahnübergängen ohne technische Sicherung verständigen muss. Zur Einheitlichkeit der Richtlinie von Fahrdienstleiter und Triebfahrzeugführer wird die Richtlinie 408.2481 entsprechend angepasst.

Ril 408.2485 – Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit durchführen

In Abschnitt 3 Absatz (1) wurde der Begriff „Wegebenutzer“ durch „Verkehrsteilnehmer“ ersetzt. Anpassung an die DGUV-I.

Ril 408.2531 – Unzulässiges Vorbeifahren; Wechsel in ETCS-Betriebsart TR; Zwangsbremsung durch Zugbeeinflussung in bestimmten Situationen

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
Titel: Ril 408.2531 Züge fahren; Unzulässiges Vorbeifahren; Wechsel in ETCS-Betriebsart TR; Zwangsbremsung durch Zugbeeinflussung in bestimmten Situationen	Titel: Ril 408.2531 Züge fahren; Unzulässiges Vorbeifahren an Haltsignalen, LZB-Halt, ETCS-Halt oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war; Wechsel in ETCS-Betriebsart TR
408.2531 1 a) bis m)	408.2531 (1) a) bis n)
408.2531 2	408.2531 (2) bis (5)
408.2531 2 (1)	408.2531 (2)
408.2531 2 (2)	408.2531 (3)
408.2531 2 (3)	408.2531 (4)
408.2531 2 (4)	408.2531 (5)

Der Titel der Richtlinie 408.2531 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.

Zur besseren Übersicht der Richtlinie entstehen zwei neue Abschnitte, welche thematisch die Verständigung des Fdl nach Anhalten des Zuges und die Weiterfahrt nach der Verständigung des Fdl voneinander trennen.

Abschnitt 1 „Verständigung des Fdl nach Anhalten des Zuges“

Der alte Kleinbuchstabe h) wurde gestrichen, da auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG inzwischen alle LZB-Strecken mit LZB L72CE ausgerüstet sind und diese nicht über die Funktionalität des LZB-Nothaltes verfügt. Der alte Kleinbuchstabe n) wurde aufgrund der Sortierung nach Zugbeeinflussung nach Kleinbuchstabe g) verschoben.

Abschnitt 2 „Weiterfahrt nach Verständigung des Fdl“

In Absatz (1) wurde der Verweis auf Ril 408.2572 aufgelöst und klargestellt, dass das Erteilen eines Befehls 2 nicht notwendig ist, wenn der Zug zurücksetzen muss.

In Absatz (4) wurde der Wortlaut der Textmeldung an den Wortlaut der Textmeldung in Abschnitt 1 Kleinbuchstabe k) angepasst.

In Absatz (4) wurde bei Kleinbuchstabe d) präzisiert, welchen Befehl der Tf zur Vorbeifahrt an Signalen Ne 14 benötigt. Dies verleiht dem Tf, gerade im Hinblick auf den neuen Befehl 7, mehr Handlungssicherheit.

Ril 408.2561 – Fahren auf Sicht, Geschwindigkeit ermäßigen

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
Titel: Züge fahren; Fahren auf Sicht, Geschwindigkeit ermäßigen	Titel: Züge fahren; Auf Sicht fahren, Geschwindigkeit ermäßigen
408.2561 1 (2)	408.2561 1 (1)
408.2561 1 (3)	408.2561 1 (2)
408.2561 1 (4)	408.2561 1 (3)
408.2561 1 (5)	408.2561 1 (4)

Abschnitt 1 „Fahren auf Sicht“

Die Abschnittsüberschrift wurde an die Vorgaben der TSI OPE angepasst, welche das Betriebsverfahren als „Fahren auf Sicht“ betitelt. Die Begrifflichkeit ist somit auch zwischen dem Richtlinientitel in Ril 408.2561 und dem Befehlsvordruck 408.2411V01 (Auftrag x.25 „ist vom Fahren auf Sicht befreit“) angepasst.

Absatz (1) wurde aufgrund der Vorgaben der TSI OPE inhaltlich angepasst und mit einem neuen Randvermerk „Definition“ gekennzeichnet. Durch die Übernahme der Vorgaben aus der TSI OPE wird präzisiert, dass der Tf trotz all der gebotenen Vorsicht und der Anpassung der Geschwindigkeit entsprechend den Sichtverhältnissen, nur vor solchen Hindernissen auf der Infrastruktur sicher anhalten können muss, denen er sich im Rahmen der möglichen Wahrnehmung nähert. Das sichere Anhalten kann bei einem unerwarteten Hindernis nicht vorausgesetzt werden. Dies ist bspw. der Fall, wenn ein Baum unmittelbar vor der Spitze des Zuges in das Gleis fällt oder Personen unmittelbar vor der Spitze des Zuges in den Gleisbereich treten, ohne dass der Tf diese vorher in seinem Blickfeld wahrnehmen konnte und nicht damit rechnen konnte, weil er beispielsweise keinen Befehl 95 mit Auftrag 95.30 erhalten hat.

Absatz (2) ist neu und regelt die unveränderte Geschwindigkeit beim Fahren auf Sicht. Dadurch wird die Definition vom Fahren auf Sicht von der Geschwindigkeit getrennt.

In Absatz (4) wurde der Begriff „ETCS-Fahrterlaubnis“ an die Formulierung der Richtlinie 483.0701 angepasst.

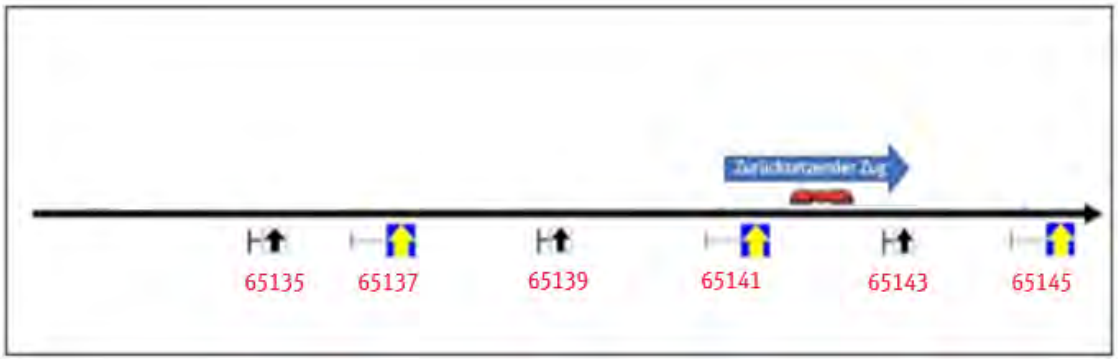
Ril 408.2572 – Zug zurücksetzen

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.2572 1 (2) b)	-
408.2572 1 (2) c)	408.2572 1 (2) b)
408.2572 1 (2) d)	408.2572 1 (2) c)
408.2572 1 (2) e)	408.2572 1 (2) d)
408.2572 1 (2) f)	408.2572 1 (2) e)

Abschnitt 1 „Bedingungen“

In Absatz (2) b) wurde eine neue Bedingung für das Zurücksetzen eines Zuges aufgenommen. Hiernach muss der Tf entsprechend den Vorgaben der technischen Spezifikation für Interoperabilität Operation (TSI OPE) nach einem Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR vor dem Zurücksetzen des Zuges mit Befehl 3 und Auftrag 3.15 angewiesen werden, im Stillstand zu verbleiben und die Fahrt zu beenden. „Fahrt beenden“ bedeutet im Sinne der Richtlinie für das Bedienen von ETCS-Fahrzeugeinrichtungen das Beenden der Überwachung durch das ETCS-Fahrzeuggerät (z.B. Wechsel in die ETCS-Betriebsart SB). 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 eine Vorbeifahrt am ETCS-Halt erfolgte.

Beispiel Zug muss Zurücksetzen und startet in ETCS-Level 2 in ETCS-Betriebsart SR:



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 65145 ..... 7.21 Signal, Zugmeldestelle

In Absatz (2) e) wurde ergänzt „und auf Strecken mit ETCS-Level 1 LS“. Damit gelten für das Zurücksetzen eines Zuges auf Strecken mit ETCS-Level 1 LS die gleichen Regeln wie auf Strecken, die mit ETCS-Level 2 ausgerüstet sind. Der Tf muss die ETCS-Betriebsart SH wählen, wenn sich das Triebfahrzeug nicht an der Spitze befindet oder von der Spitze aus gesteuert wird.

Ril 408.2581 – Verhalten bei Gefahr

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
-	408.2581 3 (4)
408.2581 3 (4)	408.2581 3 (5)
408.2581 3 (5)	408.2581 3 (6)

Abschnitt 3 „Nothaltauftrag“

In Absatz (1) a) und b) wird 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, da auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG inzwischen alle LZB-Strecken mit LZB L72CE ausgerüstet sind und diese nicht über die Funktionalität des LZB-Nothaltes verfügt.

Ril 408.2591 – Sonstige Unregelmäßigkeit im Bahnbetrieb

Abschnitt 1 „Fehlleitung“

In Absatz (1) Nr. 4 wurde die Befehlsnummer des alten Befehls 14.35 ersatzlos gestrichen. Die Vorgaben der TSI OPE sehen mehrere Möglichkeiten vor, wie ein erteilter Befehl 3 widerrufen werden kann. Dies wird allgemein in Ril 408.2411 geregelt.

In Absatz (2) Nr. 1 wurde die Formulierung „auf Strecken mit LZB“ im ersten Satz gestrichen. Dies ergibt sich aus der Absatzüberschrift. Als neuer Randvermerk wurde die Nachfrage des Fdl aufgenommen, da dieser vor dem Zurücknehmen der Zulassung einer Zugfahrt aktiv beim Tf nachfragen muss, ob der Zug LZB-geführt ist.

In Absatz (3) wurde der Zusatz „Level 2“ ergänzt und somit präzisiert, dass die Regeln nur auf Strecken mit ETCS-Level 2 gelten.

In Absatz (3) Nr. 1 wurde die Formulierung „auf Strecken mit ETCS“ im ersten Satz gestrichen. Dies ergibt sich aus der Absatzüberschrift. Als neuer Randvermerk wurde die Nachfrage des Fdl aufgenommen, da dieser vor dem Zurücknehmen der Zulassung einer Zugfahrt aktiv beim Tf nachfragen muss, ob der Zug ETCS-geführt ist oder ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 angekündigt ist.

In Absatz (3) Nr. 2 wurde der Randvermerk Override EOA zur besseren Darstellung der Thematik aufgenommen. Zudem ergeben sich zukünftig aufgrund des geänderten Befehlsvordruckes Änderungen hinsichtlich der Befehlserteilung. Wenn der Zug zwischen dem Hauptsignal, an dem die Fehlleitung beginnt und der fahrwegbestimmenden Weiche ohne Zwangsbremsung zum Halten gekommen ist, erteilt der Fdl dem Tf zusätzlich zum Befehl 3 „Verbleiben im Stillstand“ Auftrag 3.20 „Vorhandene ETCS-Fahrterlaubnis löschen“. Bestehen bleibt die Regel, dass der Tf dem Fdl die Bedienung von Override EOA bestätigen muss. Die Weiterfahrt des Zuges lässt der Fdl mit Befehl 21 (Abzweigstelle, Weiterfahrt im Bahnhof) oder Befehl 22 (Ausfahrt aus dem Bahnhof) zu. Der erteilte Befehl 3 wird durch Befehl 4 widerrufen.

Ril 408.2651 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – PZB

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.2651 1 (1)	408.2651 1
408.2651 1 (2)	-

Abschnitt 1 „PZB-Streckeneinrichtung gestört“

In Absatz (1) wurden im letzten Satz die Signale Lf 4 und Lf 5 (DV 301) gestrichen, da diese auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG nicht mehr aufgestellt sind.

Absatz (2) wurde neu aufgenommen und beinhaltet eine neue Verfahrensregel, welche den alten Befehl 12.6 ersetzt. Diese regelt, dass Tf anzeigegeführter Züge eine durch Befehl 5 mit Grund Nr. 33 angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund einer gestörten PZB-Streckeneinrichtung nicht beachten müssen. Bisher regelte die Ril 408.0651, dass der Fdl bei einer gestörten PZB-Streckeneinrichtung die Geschwindigkeitsangabe im Befehl 12 mit einem „*)“ versehen und Befehl 12.6 erteilen musste, wenn der betroffene Abschnitt mit LZB oder ETCS ausgerüstet ist. Die neue Regel wird in Ril 408.2651 aufgenommen, da der Tf beurteilen kann, ob sein Zug anzeigegeführt ist oder nicht. Durch seine Qualifizierung und die Regeln für das Bedienen der Zugbeeinflussungsanlagen ist ihm bewusst, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung für eine gestörte PZB-Streckeneinrichtung als anzeigegeführter Zug keine Relevanz hat.
Der Grund Nr. 33 wurde auf dem Befehlsvordruck mit einem Klammervermerk als Ergänzung zur Verfahrensregel ergänzt.

Abschnitt 3 „PZB-Zwangsbremsung“

In Absatz (1) b) wurde zur besseren Übersicht der Randvermerk „PZB BÜ“ aufgenommen. Außerdem wurde die Weisung zur Sicherung des Bahnübergangs präzisiert und durch Befehl 8 ersetzt.

In Absatz (1) c) wurde der Randvermerk „Andere Stellen“ aufgenommen.

In Absatz (2) b) wurde ein Verweis angepasst.

Ril 408.2652 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – LZB

Abschnitt 1 „LZB-Übertragungsausfall“

Absatz (2) regelt die Weiterfahrt nach LZB-Übertragungsausfall im Teilblockmodus neu. Die Zustimmung zur Weiterfahrt des Zuges erfolgt - resultierend aus einer Anforderung des Eisenbahn-Bundesamtes - mit Befehl 1 („…darf vorbeifahren am EOA… 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 wird der Triebfahrzeugführer - resultierend aus einer Anforderung des Eisenbahn-Bundesamtes - mit Befehl 6 angewiesen, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren.

In Absatz (3) wurde ein Rechtschreibfehler berichtigt.

Absatz (4) stellt klar, dass der mit Befehl 6 angeordnete Auftrag auf Sicht zu fahren auch gültig bleibt, wenn der Zug wieder anzeigegeführt ist. Dies ist auf die Anweisung des Eisenbahn-Bundesamtes und den Vorrang eines Befehls vor entsprechenden Signalen oder Führerraumanzeigen (Ril 408.2411) zurückzuführen.

Abschnitt 2 „Weiterfahrt nach LZB-Halt am Standort eines Hauptsignals bei LZB-Fahrt“

Der alte Abschnitt 2 wurde ersatzlos gestrichen. Die aus der Ausnahmegenehmigung Nr. 225 übernommen Regeln zur Kompensation des L72 Fehlers sind aufgrund der abgeschlossenen Migration zur Bauform LZB L72 CE entfallen.

Ril 408.2653 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – ETCS-Level 2

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
Abschnitt 1 Absatz (2)	Hinweis zu Absatz (3)
Abschnitt 1 Absatz (3)	Abschnitt 1 Absatz (2)
Abschnitt 1 Absatz (4)	Abschnitt 1 Absatz (3)
Abschnitt 1 Absatz (5)	Abschnitt 1 Absatz (4)
Abschnitt 1 Absatz (6)	Abschnitt 1 Absatz (5)
Abschnitt 1 Absatz (7)	Abschnitt 1 Absatz (6)
Abschnitt 1 Absatz (8)	Abschnitt 1 Absatz (7)
Abschnitt 1 Absatz (9)	Abschnitt 1 Absatz (8)

Abschnitt 1 „ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört oder ausgeschaltet“

Absatz (2) wurde neu eingefügt. Der Hinweis auf das gestörte NTC PZB/LZB am Ende des ehemaligen Absatzes (2) wurde entfernt und wird als Regel im neuen Absatz (2) gegeben.

Auf Grund des neuen Absatzes (2) ändert sich die Nummerierung wie folgt:
Der ehemalige Absatz (2) ist neu Absatz (3).
Der ehemalige Absatz (3) ist neu Absatz (4).

Der ehemalige Absatz (4) ist neu Absatz (5). Er wurde in zwei Anstriche aufgeteilt. Im ersten Anstrich wurde aufgenommen, dass der Tf nach Beheben der Störung und Erhalt des Befehls 4 weiterfahren darf, wenn die ETCS-Zentrale eine ETCS-Fahrterlaubnis erteilt.
Im zweiten Anstrich wurde aufgenommen, dass die ETCS-Zentrale nach Beheben der Störung keine ETCS-Fahrterlaubnis erteilt. Der Tf muss Befehl 1 anfordern (siehe 408.2455 Abschnitt 1 Absatz (6)). Hintergrund: Wenn die ETCS-Zentrale dem ETCS-Fahrzeuggerät nach dem Betätigen von „Start“ 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 ETCS-Betriebsart FS oder OS keine ETCS-Fahrterlaubnis erteilt. Der Tf muss dann zur Vorbeifahrt am ETCS-Halt an der Spitze des Zuges Befehl 1 anfordern („…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 408.2411 Befehl 3 durch Befehl 1 widerrufen wird.

Der ehemalige Absatz (5) ist neu Absatz (6). Es wurde ergänzt, dass eine Weiterfahrt in der ETCS-Betriebsart SR auch erfolgen kann, wenn diese zuvor nicht angekündigt wird. Dies ist der Fall, wenn nach Betätigen von „Start“ die ETCS-Zentrale die ETCS-Betriebsart SR nicht ankündigt, das ETCS-Fahrzeuggerät in ETCS-Betriebsart SB verbleibt und der Tf Override EOA anstelle von „Start“ bedienen muss. Die Zustimmung erhält der Tf auf Anforderung (siehe Ril 408.2455 Abschnitt 1 Absatz (5)) durch Befehl 7. Befehl 4 zum Widerrufen des Befehls 3 ist nicht erforderlich, weil nach Ril 408.2411 Befehl 3 durch Befehl 7 widerrufen wird.

Der ehemalige Absatz (6) ist neu Absatz (7).
Der ehemalige Absatz (7) ist neu Absatz (8).
Der ehemalige Absatz (8) ist neu Absatz (9).

Der ehemalige Hinweis am Ende des Absatzes (9) wird neu als Anstrich am Ende des Absatzes eingefügt.

Abschnitt 2 „Ausfall der ETCS-Funkübertragung“

Das Aktivieren der Rückfallebene PZB/LZB wurde von Absatz (2) nach Abschnitt 1 Absatz (9) verschoben.
Beim Wechsel in die Rückfallebene PZB/LZB wird das ETCS-Fahrzeuggerät in die ETCS-Betriebsart IS oder NP geschaltet. Der Wechsel in die ETCS-Betriebsart IS oder NP und folglich die Aktivierung der Rückfallebene PZB/LZB muss Inhalt des Abschnittes 1 sein. Abschnitt 2 behandelt den Ausfall der ETCS-Funkübertragung.

Absatz (3) wurde neu eingefügt. Der Hinweis zur Entscheidung über den weiteren Einsatz des Fahrzeuges am Ende des ehemaligen Absatzes (2) wurde entfernt und wird als Regel im neuen Absatz (3) gegeben.

Abschnitt 3 „Automatischer Levelwechsel vor Zufahrtsicherungssignal hat nicht stattgefunden“

In Absatz (1) Nr. 3 wurde klargestellt, dass eine Weiterfahrt in der ETCS-Betriebsart SR auch erfolgen kann, wenn diese zuvor nicht angekündigt wurde (siehe Erläuterung zu Abschnitt 1 Absatz (6)). Die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Zufahrtsicherungssignal erhält der Tf durch Befehl 1.

Ril 408.2671 – Unregelmäßigkeiten an Bahnübergängen

Der Begriff „Wegebenutzer“ wurde an mehreren Stellen durch „Verkehrsteilnehmer“ ersetzt und an die Vorgaben der DGUV-I angepasst.

Abschnitt 2 „Bahnübergang sichern“

In Absatz (1) wurde der Verweis auf die Richtlinien 301 angepasst.

Ril 408.2691 – Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen

Abschnitt 6 „Nachtzeichen des Spitzensignals nicht in Ordnung“

In Absatz (2) wird durch einen neuen Randvermerk übersichtlicher dargestellt, dass der letzte Satz nur für Nebenbahnen gilt. Außerdem wird klarer formuliert, welche Anweisungen der Fdl durch den Befehl 95 mit Auftrag 95.95 erteilt.

Ril 408.2701 – Allgemeine Regeln für das Bilden der Züge

Abschnitt 1 „Auszuschließende Fahrzeuge“

Es wurde konkretisiert, dass Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs trotz Überschreitung der maßgebenden Begrenzungslinie in Züge eingestellt werden dürfen, wenn diese mit dem Lichtraumprofil DE 2 oder DE 3 zugelassen sind und die entsprechende Ergänzung zur Zuggattungsbezeichnung ergänzt ist. 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, nicht in Züge eingestellt werden dürfen, da diese keine Ergänzung zur Zuggattungsbezeichnung aufweisen. Aufgrund der Einhaltung des Regelprofils ist für diese Fahrzeuge allerdings 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 zu Trassenanmeldungen das Suffix „-B“ für Fahrzeuge mit Brückenrestriktionen aufgenommen. Des Weiteren wurden Fahrzeuge der Baureihen 401, 402 oder 801 bis 808 mit aufgenommen, da diese auch in der Ril 408.2435 als außergewöhnliche Fahrzeuge definiert sind. Im Umkehrschluss dürfen diese Fahrzeuge nur in Züge eingestellt werden, wenn deren Zuggattungsbezeichnung durch „-A“ ergänzt ist.

Ril 408.2721 – Bremsen im Zug, Mindestbremshundertstel

Abschnitt 2 „Abweichung“

Die Regelung wurde mit den Regeln in Richtlinie 915.0101-915.0107 / VDV-Schrift 757 Teil B harmonisiert. Gemäß EBO §35 „Bremsen der Züge“ muss das letzte oder vorletzte Fahrzeug eines Zuges eine wirkende Bremse haben. Durch die Harmonisierung der Regeln wird auch in der Fahrdienstvorschrift präzisiert, dass bei Güterzügen und Triebfahrzeugfahrten ein Fahrzeug ohne wirkende Bremse nur am Schluss laufen darf, wenn zusätzlich zu den bisher geregelten Fällen (Mangel, Bauartabweichung) das vorletzte Fahrzeug eine wirkende Bremse hat.

Mit freundlichen Grüßen

DB InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg

gez. Christian Ehrhardt	gez. Julian Huth
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

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

DB InfraGO AG
Grundlagen und Verfahren Bahnbetrieb
Adam-Riese-Str. 11-13
60327 Frankfurt am Main

www.dbinfrago.com
Richtlinienfamilie 408: Ausnahme 239

31.03.2025

Richtlinienfamilie 408: Veröffentlichung konsolidierte Fassung für Ausnahme 239 (Regeln für das Verkehren von Mehrkrafttriebfahrzeugen) zu den Richtlinien 408.21 – 27 und 408.48

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum 14.12.2025 wird eine konsolidierte Fassung der Ausnahme 239 (Regeln für das Verkehren von Mehrkrafttriebfahrzeugen) in Kraft gesetzt, um die Regeln der Ausnahme 239 mit den Regeln der Neuherausgabe zu konsolidieren. Die netzzugangsrelevanten Regeln der Ausnahme 239 wurden inhaltlich nicht verändert. Die nicht netzzugangsrelevanten Regelungen der Richtlinien 408.01 – 06 und 408.11 – 16 werden nicht länger als Teil der Ausnahme 239 veröffentlicht. Die Veröffentlichung dieser Regelungen zur Information erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt auf der Internetseite der DB InfraGO AG.

Die Erläuterungen wurden aufgrund der teilweise geänderten Richtliniennummern und bereits übernommener Inhalte aktualisiert. Die Erläuterungen der geänderten Regeln der Neuherausgabe werden in den Einführungsschreiben als Teil der Handbücher beschrieben.

Die Ausnahme 239 beinhaltet die seit dem 11.12.2022 gültigen Regeln für das Verkehren von Mehrkrafttriebfahrzeugen. Diese Regeln wurden auf Grund des damals neu zulässigen Traktionsartwechsels während der Fahrt und dem Neuverkehr mit Akkumulatoren–Fahrzeugen (Akku-Fahrzeuge) erforderlich.

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

Folgende Richtlinien sind Bestandteil der konsolidierten Fassung zur Ausnahme 239:
408.0055 (neu zum 14.12.2025)
408.2341A01
408.2493
408.2571
408.4813

Hinweise:
- Die Anhänge 408.2101A01 und 408.4801A01 wurden mit der Neuherausgabe aufgelöst und die Inhalte in Ril 408.0055 verschoben.

Allgemeines
Die geänderten Richtlinien werden den Mitarbeitern der DB InfraGO AG mit jeweils einer Weisung zu den genannten Richtlinien bekanntgegeben. Für die Mitarbeiter der Zugangsberechtigten erfolgt die Bekanntgabe auf der Internetseite der DB InfraGO AG als Ausnahme 239.

Erläuterungen

408.0055 – Begriffe

In die Richtlinien wurde aus der Ausnahme 239 der Begriff Mehrkraft-Tfz übernommen.

408.2341A01 – Erläuterungen zu den Fahrplanangaben

Abschnitt 2 Unterabsatz c) wurde ergänzt. Grund: Bei Mehrkraft-Tfz kann die Baureihennummer mit dem Zusatz „(E)“ ergänzt sein. Wenn die Ergänzung im Kopf des Fahrplans vorhanden ist, hat der Triebfahrzeugführer die Traktionsart „E“ zu wählen. Wenn diese Ergänzung fehlt, muss der Triebfahrzeugführer in der fahrtdrahtunabhängigen Traktionsart fahren.

Abschnitt 8 Absatz (2) c) beschreibt die Fußnote „Traktionsartwechsel Mehrkraft-Tfz“.
Die Regeln zum Wechsel der Traktionsart gibt Ril 408.2493 vor.

408.2493 – Mehrkrafttriebfahrzeuge

Richtlinie 408.2493 ist neu.

Abschnitt 1 Absatz (1) gibt vor, dass Züge mit Mehrkrafttriebfahrzeugen, bei denen im Laufe der Zugfahrt die Traktionsart gewechselt wird, mit Fahrplananordnung oder Fahrplan bekanntgegeben werden.

Absatz (2) gibt vor, dass Züge mit Mehrkrafttriebfahrzeugen, bei denen Stromabnehmer zum Laden der Fahrzeug-Akkumulatoren während eines planmäßigen Halts gehoben werden, ausschließlich mit Fahrplananordnung bekanntgegeben werden. Die Bekanntgabe mit Fahrplananordnung ist erforderlich, weil eine Aktualisierung der IT-Systeme der Fahrplanerstellung erst zu einem späteren Zeitpunkt abgeschlossen werden kann.

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 1201-99799-SO-00 gültig 01. - 12.12.20
Regelzug

Besteller: Ohne eindeutige Zuo zu einem Partner
Kunden-Nr: AAAAA

Bestellerangaben:
Regelzug mit Mehrkrafttriebfahrzeug

GA 997993 (60.1)
Chemnitz Hbf - Schmölln (Thür)

Verkehrstage:    Di 01. - Sa 12.12.20 Mo-Fr(S)
Tfz: 80 2159 (E) ①
Wagenzuglast:500 t Wagenzuglänge:300 m Gesamtzuglänge:323 m, Mbr 62 R/P
LZB
ab Gößnitz
Tfz: 80 2159 SG ②
Wagenzuglast:500 t Wagenzuglänge:300 m Gesamtzuglänge:323 m, Mbr 53 R/P
LZB

Streckenklasse gefordert: <CM4>
90 km/h

Zug verkehrt gemäß EBuLa, Fahrplan auf EBuLa-Bordgerät beachten.

Chemnitz Hbf                1.58
Üst Chemn-Kappel
Chemnitz-Siegmar            2.05
Wüstenbrand                   10
Hohenst-Ernstt                12
St Egidien                    17
Glauchau (Sachs)              22
Abzw Glauchau-                26
Schönbörnchen Hp
Meerane                       31          ④
Gößnitz          ③ X  2.38    38  Traktionsartwechsel Mehrkraft-Tfz
Abzw Saara                  2.54
Schmölln (Thür)       3.17

DB Netz AG, Regionalbereich 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 Richtlinie 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 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 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 Fahrdienstleiter mit dem Triebfahrzeugführer 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 angegebenen Zugmeldestelle statt.

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 Fahrdienstleiter auch bei der Disposition dieser Züge bei abgeschalteter oder gestörter Oberleitung sowie bei Verspätungen unterstützen.

Abschnitt 5 regelt den Ausfall des Bedarfshalts in Verbindung mit dem Zusatz *„Traktionsartwechsel Mehrkraft-Tfz“*. Der Triebfahrzeugführer muss abweichend von 408.2452 nicht über den Ausfall des Bedarfshalts vom Fahrdienstleiter 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.

408.2571 – Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass

Abschnitt 3 wurde ergänzt. Der letzte Unterabsatz ist neu. Demnach muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter mitteilen, dass er in einer anderen Traktionsart weiterfahren kann, wenn er mit einem Mehrkraft-Triebfahrzeug in der gemäß Fahrplanunterlagen festgelegten Traktionsart unvorhergesehen zum Halten gekommen ist.
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.

Wenn der Zug durch den Wechsel der Antriebsart weiterfahren kann, weil beispielsweise eine der Antriebsarten des Triebfahrzeugs defekt ist oder die Oberleitung gestört ist, ist eine Weiterfahrt in der anderen Antriebsart möglich. Diese Besonderheit des Triebfahrzeugs ist dem Fahrdienstleiter nicht bekannt, deshalb muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter darüber verständigen.

Abschnitt 5 wurde ergänzt und in zwei Absätze gegliedert. Die bisherigen Regeln sind in Absatz (2) gegeben.

Absatz (1) regelt neu die Zustimmung zum Wechsel der Traktionsart bei einem Mehrkraft-Tfz. Die Zustimmung des Fahrdienstleiters ist aus zwei Gründen erforderlich. Der Triebfahrzeugführer kann zum einen eine gestörte oder abgeschaltete Oberleitung nicht erkennen, zum anderen muss den Fahrdienstleitern der vorgelegenen Zugmeldestellen die aktuell verwendete Traktionsart des Zuges bekannt sein, um den Zug in einen der Traktionsart entsprechenden Fahrweg einzulassen. Die Regeln hierfür wurden im neuen Absatz (1) gegeben, um herauszustellen, dass dem Wechsel der Traktionsart zugestimmt werden muss, bevor der Weiterfahrt des Zuges zugestimmt werden kann.

408.4813 – Rangieren, Vorbereiten

In Abschnitt 1 Absatz (1) Nr. 1 wurde das Mehrkrafttriebfahrzeug bei den zu nennenden Besonderheiten ergänzt. Hintergrund: Mehrkrafttriebfahrzeuge können fahrtdrahtunabhängig und mit gehobenem Stromabnehmer fahren. Dies stellt eine Besonderheit dar, die dem Weichenwärter mitzuteilen ist.

Absatz (1) Nr. 1 dritter Unterabsatz ist neu und regelt, dass der Triebfahrzeugführer den Weichenwärter auch darüber verständigen muss, wenn er während oder am Ende der Rangierbewegung einen Wechsel der Traktionsart durchführen will. Durch diese Mitteilung kann der Weichenwärter erkennen, dass der Triebfahrzeugführer beim Rangieren Bereiche mit abgeschalteter oder gestörter Oberleitung befahren will und ihm diese Besonderheit mitteilen. Die Angabe des Wechsels der Traktionsart am Ende der Rangierbewegung ist deshalb von Bedeutung, weil der Weichenwärter aus den Fahrplanunterlagen (Fahrplan für Zugmeldestellen) nicht zwingend erkennen kann, in welcher Traktionsart, die aus der Rangierbewegung hervorgehende Zugfahrt startet.

Abschnitt 3 Absatz (3) Unterabsatz e) ist neu. Unterabsatz e) regelt die Zustimmung des Weichenwärters zum Wechsel der Traktionsart.

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. Diese Triebfahrzeuge können aufgrund der im Fahrzeug vorhandenen Traktionsarten unterschiedliche Antriebsleistungen erbringen. Um die Rangierbewegung zu beschleunigen, soll die neue Regel dem Triebfahrzeugführer ermöglichen, während der Rangierbewegung in die leistungsstärkere Antriebsart zu wechseln. Dazu ist die Zustimmung des Weichenwärters erforderlich, weil er durch die Kenntnis über Bereiche mit

abgeschalteter oder gestörter Oberleitung verhindern kann, dass der Triebfahrzeugführer mit gehobenem Stromabnehmer in solche Bereiche einfährt und damit ggf. Leib und Leben gefährden werden. Wenn der Triebfahrzeugführer den Wechsel der Traktionsart wiederholt durchführen will, muss eine neue Verständigung getroffen werden. Damit wird sichergestellt, dass es in der Verständigung und Zustimmung zwischen Triebfahrzeugführer und Weichenwärter nicht zu Missverständnissen und Verwechslungen kommt.

Mit freundlichen Grüßen

DB InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg

Christian Ehrhardt
Leiter Grundlagen und Verfahren Bahnbetrieb

Julian Huth
Experte Fahrdienstvorschrift

Das vorliegende Regelwerk ist urheberrechtlich geschützt. Der Deutschen Bahn 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 Deutschen Bahn AG.

Zielgruppen, für welche diese Richtlinie erarbeitet wurde:

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

Impressum

FV-DB

Fahrdienstvorschrift DB InfraGO AG (weiße Seiten), Autorenteam DB InfraGO AG

BRW

Betriebsregelwerk für Eisenbahnverkehrsunternehmen (blaue Seiten), Autorenteam VDV-Schrift BRW für EVU

Zusatzmodule

Arbeitsgruppe Deutsche Bahn AG (gelbe Seiten):

Dr.-Ing. Jochen Brandau	DB InfraGO AG	
Johannes Deilmann	RBH Logistics GmbH	
Mario Gammelin	S-Bahn Berlin GmbH	
Patrick Gasteyer	DB Cargo AG	*
Andreas Heinz	DB Regio AG	
Oliver Horne	DB InfraGO AG	
Lukas Joa	DB Cargo AG	
Thomas Kathe	DB Systemtechnik GmbH	
Thomas Knüpfer	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	
Matthias Kölling	DB Systemtechnik GmbH	
Andreas Köster	DB Cargo AG	*
Marvin Kuch	DB Cargo AG	
Mike Kuhn	DB Fahrwegdienste GmbH	
Marco Mansch	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	
Steffen Mehner	DB InfraGO AG	
Dominik Müller	DB Regio AG	
Marcel Muschalik	RBH Logistics GmbH	
Norbert Rudolph	DB Cargo AG	
Mathias Staab	Deutsche Bahn AG	*
André Steinberg	DB Bahnbau Gruppe GmbH	*
Dietmar Steinert	DB Cargo AG	
Johann Ubben	Usedomer Bäderbahn GmbH	*
Dr.-Ing. Uwe Weiger	DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH	
Kai Zimmermann	DB InfraGO AG	

Verzeichnis der Aktualisierungen

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt / Bemerkungen	Gültig ab	Eingearbeitet
1	Neuherausgabe (außer Regelbuch DBREGIO-003)	13.12.2015	
2	Aktualisierung 01 (außer Regelbuch DBREGIO-003)	12.06.2016	
3	Aktualisierung 01A (außer Regelbuch DBREGIO-003)	11.12.2016	
4	Neuherausgabe (nur Regelbuch DBREGIO-003)	11.12.2016	
5	Aktualisierung 02	10.12.2017	Neudruck
6	Aktualisierung 02A (nur Regelbücher DBCDE)	10.12.2017	
7	Aktualisierung 02B (nur Regelbücher DBCDE/DBNETZE)	01.03.2018	
8	Aktualisierung 03	09.12.2018	Neudruck
9	Aktualisierung 04	15.12.2019	Neudruck
10	Aktualisierung 04a (nur Regelbücher DBREGIO)	13.12.2020	
11	Aktualisierung 05	12.12.2021	Neudruck
12	Aktualisierung 05b (nur Regelbücher DBREGIO)	11.12.2022	
13	Aktualisierung 06	10.12.2023	Neuherausgabe (nur elektronisch)
14	Aktualisierung 06a	15.12.2024	Neuherausgabe (nur elektronisch)
15	Aktualisierung 07	14.12.2025	Neuherausgabe (nur elektronisch)

Vorwort

Das Mitarbeiter-Regelbuch-Basisteil – beinhaltet die Regelwerke:

Regelwerk	Bezeichnung	Stand	gültig ab
408.0051-0056	Fahrdienstvorschrift-Grundsatzrichtlinien	Neuausgabe	14.12.2025
408.21-27	Fahrdienstvorschrift-Schnittstellenregeln	Neuausgabe	14.12.2025
408.48	Fahrdienstvorschrift-Regeln für das Rangieren	Neuausgabe	14.12.2025
BRW	VDV-Betriebsregelwerk – Mitarbeiteregeln	Aktualisierung 07 / 07a	14.12.2025
423.8210	Befördern von Notfalltechnik	Erstausgabe	09.12.2018
DB	Zusatzmodule für Mitarbeiter	Aktualisierung 07	14.12.2025
DBINFRA	Zusatzmodule für Mitarbeiter	Aktualisierung 07	14.12.2025
DBREGIO	Zusatzmodule für Mitarbeiter	Aktualisierung 07	14.12.2025
DBCDE	Zusatzmodule für Mitarbeiter	Aktualisierung 07	14.12.2025
MEG	Zusatzmodule für Mitarbeiter	Aktualisierung 07	14.12.2025
RBH	Zusatzmodule für Mitarbeiter	Aktualisierung 07	14.12.2025

Das Unternehmer-Regelbuch-Basisteil – beinhaltet zusätzlich die Regelwerke:

Regelwerk	Bezeichnung	Stand	gültig ab
408.31-37	Fahrdienstvorschrift-Planungsregeln zu Ril 408.21-27	Neuausgabe	14.12.2025
408.58	Fahrdienstvorschrift-Planungsregeln zu Ril 408.48	Neuausgabe	14.12.2025
BRW	VDV-Betriebsregelwerk - Unternehmerregeln	Aktualisierung 07 / 07a	14.12.2025
423.8010	Befördern von Notfalltechnik - Unternehmeregeln	Erstausgabe	09.12.2018
423.8010Z99	Befördern von Notfalltechnik - Unternehmeregeln – Besonderheiten für die deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet	Erstausgabe	09.12.2018
DB	Zusatzmodule für Unternehmer	Aktualisierung 07	14.12.2025
DBINFRA	Zusatzmodule für Unternehmer	Aktualisierung 07	14.12.2025
DBREGIO	Zusatzmodule für Unternehmer	Aktualisierung 07	14.12.2025
DBCDE	Zusatzmodule für Unternehmer	Aktualisierung 07	14.12.2025
MEG	Zusatzmodule für Unternehmer	Aktualisierung 07	14.12.2025
RBH	Zusatzmodule für Unternehmer	Aktualisierung 07	14.12.2025
Weitere Planungsregeln zu den Ril 301, 436, 437 und 481			

Die DB-, DBINFRA-, DBREGIO-, DBCDE-, MEG- und RBH-Zusatzmodule enthalten auch ergänzende Regelungen zur FV-NE.

Die Herausgabe der DB-, DBINFRA-, DBREGIO-, DBCDE-, MEG- und RBH-Zusatzmodule erfolgt durch die EVU der Deutschen Bahn AG.

❑

1 Zweck, Schutzziel und Zielgruppe

Zweck, Schutzziel:

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.

Richtlinienfamilie	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 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
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 Richtlinien

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

1. Zweck, Schutzziel, 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

Netzzugang und Regulierung

2.7 Steuerungslogik und Wirksamkeitsmethode (nur DB InfraGO AG)

Diese finden sich für die Richtlinienfamilie 408 im Regelwerksportal als Anlage zu den Handbüchern.

3 Örtliche Regeln im Streckenbuch

Keine

❑

zur Modulübersicht

1 Allgemeines

(1) Werden im Betriebsregelwerk vereinfachte Begriffe wie Mitarbeiter, Triebfahrzeugführer, Zugführer, Personal usw. verwendet, so beziehen sich diese auf Frauen und Männer in gleicher Weise.

Vereinfachte Begriffe

(2) Die Regelungen für Mitarbeiter gelten für alle Mitarbeiter, die unter der Verantwortung des EVU im Eisenbahnbetrieb eingesetzt werden.

Grundsätzliche Gültigkeit der Regelungen

* (3) Das Betriebsregelwerk unterliegt regelmäßigen Aktualisierungen.

Kennzeichnung von Änderungen

* Werden im Rahmen dieser Aktualisierungen inhaltliche oder redaktionelle Änderungen in bestehenden Modulen eingearbeitet, sind diese durch einen Stern (*) am Seitenrand gekennzeichnet.

* Die Stern-Markierung im Modul entfällt, wenn das Modul mit der Aktualisierung neu eingeführt wird.

2 Struktur des Regelwerkes

(1) Das Betriebsregelwerk ist modular aufgebaut und setzt sich aus insgesamt 9 Modulfamilien zusammen.

Modulfamilien

(2) Die Modulfamilien sind thematisch in Modulgruppen unterteilt.

Modulgruppen

(3) Die Module sind nach dem folgenden Schema nummeriert:

Nummernschema

BRW.1210 BRW steht für „Betriebsregelwerk EVU“.

BRW.**1**210 Die erste Ziffer steht für die Nummer der Modulfamilie.

BRW.1**2**10 Die zweite Ziffer steht für die Nummer der Modulgruppe innerhalb einer Modulfamilie, wobei die Modulgruppe „0“ sich immer an den Unternehmer richtet und Hinweise gibt, wie die nachfolgenden Regelungen in das EVU zu übernehmen sind bzw. welche eigenen Regelungen noch zu treffen sind.

BRW.12**10** Die dritte und vierte Ziffer stehen für die fortlaufende Nummer des Einzelmoduls innerhalb einer Modulgruppe.

* (4) Im Betriebsregelwerk befinden sich neben den Modulen auch Anhänge, Vordrucke und Zusätze, die einzelnen Modulen zugeordnet sind. Dies kann aus ihrer Bezeichnung abgeleitet werden:

Anhänge, Vordrucke und Zusätze

* - BRW.5332A01 – Anhang 1 zum Modul BRW.5332
* - BRW.4311V01 – Vordruck 1 zum Modul BRW.4311
* - BRW.0100Z05 – Zusatz 5 zum Modul BRW.0100

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

3 Gültigkeit der Module

Inkraftsetzung durch das EVU, EVU.0101

(1) Für den Mitarbeiter gelten nur diejenigen Module des Betriebsregelwerkes, welche vom EVU in der Modulübersicht für Mitarbeiter (Modul EVU.0101) explizit für gültig erklärt sind.

Spalte „gültig ab“

(2) Im Modul EVU.0101 ist für gültig erklärte Module in der Spalte „gültig ab“ ein Datum eingetragen. Nicht gültige Module sind in der Spalte „gültig ab“ mit „k. A.“ für „keine Anwendung“ gekennzeichnet.

Das EVU entscheidet, ob die für nicht gültig erklärten Module im Regelbuch verbleiben.

Spalte „Stand“

(3) Im Modul EVU.0101 ist in der Spalte „Stand“ der Bearbeitungsstand des Moduls angegeben.

Anwendung im Bereich der FV-NE

(4) Module, die auch auf Infrastrukturen mit Betrieb nach FV-NE angewendet werden, werden im Modul EVU.0101 durch einen Strich in der Spalte „FV-NE“ gekennzeichnet.

4 Regelungen des EVU

Grundlage

(1) Das EVU legt fest, welche Einzelregelung einer weißen oder blauen Seite ergänzt, ersetzt oder außer Kraft gesetzt wird, obwohl die weiße oder blaue Seite komplett abgedruckt ist.

Schlüsselwörter und Bezüge

(2) Werden Regelungen des BRW ergänzt, ersetzt oder außer Kraft gesetzt, so existiert ein EVU-Modul mit gleicher Modulnummer wie das BRW-Modul. Im EVU-Modul sind ein entsprechendes Schlüsselwort (Ergänzung, Ersetzung, Außerkraftsetzung) und der Bezug zu der konkreten Regelung des BRW enthalten.

Beispiel:

Modul EVU.1210

„Ergänzung zu BRW.1210 Abschnitt 1 Absatz (2)“

Diese Verfahrensweise kann auch für andere Regelwerke angewendet werden.

Ergänzung

(3) „Ergänzung“ wird verwendet, wenn eine Grundregel der Fahrdienstvorschrift oder des BRW ergänzt bzw. präzisiert wird oder eine Regelung gegeben wird, zu der kein Abschnitt oder Absatz in der Grundregel existiert. Die ursprüngliche Abschnitt- oder Absatznummerierung wird beibehalten und mit fortlaufender Abschnitt- oder Absatznummer ergänzt. Die Grundregel gilt weiterhin.

Ersetzung

(4) „Ersetzung“ kennzeichnet eine Regel, die einen Teil eines BRW-Moduls inhaltlich ersetzt. Anstelle der ursprünglichen Grundregel des BRW-Moduls tritt dann vollständig die ersetzende Regel des EVU-Moduls.

Außerkraftsetzung

(5) „Außerkraftsetzung“ legt eine Außerkraftsetzung von Inhalten eines BRW-Moduls fest, auf das im EVU-Modul Bezug genommen wird. Die ursprüngliche Regel im BRW-Modul gilt dann nicht mehr.

Ohne Schlüsselwort

(6) Eigenständige Regelungen des EVU ohne Bezug zu Fahrdienstvorschriften oder BRW-Regeln enthalten kein Schlüsselwort am Anfang der Regeln (z. B. EVU.0900).

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

5 Zusätzliche oder abweichende Regelungen

Ergänzung

(1) Zusätzliche oder abweichende Regeln können wie folgt gegeben sein

Bekanntgabe

- in den Regelungen des EVU,
- im Streckenbuch,
- in einer Fahrplananordnung oder Beförderungsanordnung,
- in einer Betra,
- in der La,
- in Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken,
- in örtlichen Zusätzen (diese können im Betriebsstellenbuch, anderen örtlichen Unterlagen oder im Streckenbuch enthalten sein),
- in der Sammlung betrieblicher Vorschriften zur FV-NE,
- in den Bedienungsanweisungen der Gleisanschlüsse oder
- in den Weisungen des EVU.

Wenn bei der FV-DB zusätzliche oder abweichende Regeln im Streckenbuch oder in den örtlichen Zusätzen gegeben sein können, ist darauf hingewiesen.

(2) Insbesondere werden folgende Angaben im Streckenbuch gegeben:

Streckenbuch

DB.0100 5 (2)

a) Im Streckenbuch ist für Bahnhöfe und Anschlussstellen die maßgebende Neigung angegeben, wenn sie größer als 2,5 ‰ (1:400) ist.

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

(3) In örtlichen Zusätzen sind zum Beispiel enthalten:

Örtliche Zusätze

DB.0100 5 (3)

a) Anlagen, Einrichtungen der Betriebsstellen und für Bahnhöfe und Anschlussstellen die maßgebende Neigung, wenn sie größer als 2,5 ‰ (1:400) ist,

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) Fahrdienstleiter, denen auf eingleisigen Strecken selbsttätige Blockstellen des automatischen Streckenblocks zugeteilt sind,

f) Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke bei besonderen örtlichen Verhältnissen.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

6 Kennzeichen der Züge, die nur an einzelnen Tagen verkehren

Kennzeichen

(1) Für Züge, die nur an einzelnen Tagen verkehren, sind die Verkehrstage wie folgt angegeben:

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 gesetzlichen Feiertagen.
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.
B	Zug verkehrt nach Bedarf.

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.

7 Kennzeichen der Züge, die an einzelnen Tagen nicht verkehren

Kennzeichen

(1) 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.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zu BRW.0100

5 Zusätzliche oder abweichende Regeln

Ergänzung:

(1) **Bekanntgabe**

* Wenn bei der FV-DB zusätzliche oder abweichende Regeln im Streckenbuch oder in den örtlichen Zusätzen gegeben sein können, ist darauf hingewiesen.

* (2) **Streckenbuch**

Sind im Streckenbuch oder den örtlichen Zusätzen Angaben zu Ril 408.2101 Abschnitt 2 Absatz (2) veröffentlicht, beziehen sich diese Angaben auf BRW.0100 Abschnitt 5 Absatz (2).

(3) **Örtliche Zusätze**

Sind in den örtlichen Zusätzen Angaben zu Ril 408.4801 Abschnitt 2 Absatz (2) veröffentlicht, beziehen sich diese Angaben auf BRW.0100 Abschnitt 5 Absatz (3).

(4) **Fahrplan-anordnung**

In Fahrplananordnungen (Fplo) werden insbesondere die folgenden Angaben gegeben:

- ob der Zug in EBuLa enthalten ist, z. B: „Zug verkehrt gemäß EBuLa. Fahrplan auf Bordgerät beachten."

  oder

- alle erforderlichen Fahrplanangaben bzw. Verweise auf die zu beachtenden Buchfahrpläne, falls der Zug nicht in EBuLa enthalten ist. In diesem Fall gilt die Fplo als Fahrplan-Mitteilung.

* Werden in einer Fplo Änderungen zu einem bestehenden
* Fahrplan bekanntgegeben, so können die folgenden Sach-
* verhalte betroffen sein:

* - geänderte Fahrzeiten,

* - geänderte planmäßige Halte,

* - Umleitungen,

* - geänderte Last oder Länge,

* - geänderte Bespannung (andere Baureihe),

* - Teilausfälle oder

* - weitere relevante Änderungen.

❑

zur Modulübersicht

Die folgenden Module gelten für Personal, das von den Eisenbahnverkehrsunternehmen

- DB Cargo AG in Deutschland (DBCDE),
- RBH Logistics GmbH (RBH),
- Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH (MEG)

eingesetzt wird.

Modulnummer	Bezeichnung	FV-NE	Stand	gültig ab[1]	ausgeführte Tätigkeit						
					Tf	Tb	Zf	WUB	Rb[2]	Zugv[3]	
	Erläuterungen										
DB.0000Z07	Erläuterungen zur Aktualisierung 07	/	30.04.2025	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
BRW.0100Z07	Aktualisierung 07 zum Betriebsregelwerk EVU (BRW) – Erläuterungen für die Mitarbeiter –	/	15.11.2024	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
BRW.0000Z07a	Aktualisierung 07a zum Betriebsregelwerk EVU (BRW) – Erläuterungen für alle Anwender –	/	08.04.2025	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
-	Richtliniengruppen 408.0051 – 0056, Neuherausgabe; Erläuterungen		05.12.2024	-	/	/	/	/	/	/	*
-	Richtliniengruppen 408.21 – 27, Neuherausgabe; Erläuterungen		05.12.2024	-	/	/	/	/	/	/	*
-	Richtliniengruppen 408.48, Neuherausgabe; Erläuterungen		05.12.2024	-	/				/		*
-	Richtlinienfamilie 408: Veröffentlichung konsolidierte Fassung für Ausnahme 239 zu den Richtlinien 408.21 – 27 und 408.48		31.03.2025	-	/	/	/		/		*
0	**Grundsätze Regelbuch - Basisteil**										
DB.0000	Vorspann	/	30.04.2025	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
408.0051	Aufbau und Zweck		05.12.2024	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
BRW.0100	Anwenderhinweise	/	15.11.2024	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
DB.0100	Anwenderhinweise	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	
DBCDE.0101	Modulübersicht für Mitarbeiter	/	30.04.2025	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
DBCDE.0101Z01	Ergänzende Modulübersicht Geltungsbereich DB Cargo - MEG	/	30.04.2025	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
DBCDE.0101Z02	Ergänzende Modulübersicht Geltungsbereich DB Cargo - RBH	/	30.04.2025	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
DB.0102	Glossar	/	30.04.2025	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
DBCDE.0102Z01	Glossar – Begriffe für Funkfernsteuerungssysteme	/	30.04.2021	12.12.2021	/						
DB.0103	Abkürzungsverzeichnis	/	30.04.2025	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*

[1] Eintrag „k.A." steht für keine Anwendung im Unternehmen.
[2] Die Einträge in der Spalte „Rb" gelten auch für Rangierarbeiter
[3] Die Einträge in der Spalte „Zugv" gelten auch für Zugabfertiger (Za)

Modulnummer	Bezeichnung	FV-NE	Stand	gültig ab[1]	ausgeführte Tätigkeit						
					Tf	Tb	Zf	WUB	Rb[2]	Zugv[3]	
DB.0199	Stichwortverzeichnis	/	30.04.2025	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
1	**Allgemeine Regelungen**										
11	Allgemeine Regelungen zum Personal										
BRW.1101	Grundsätze	/	15.11.2024	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
DB.1101	Grundsätze	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	
DBCDE.1101	Grundsätze	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	
DBCDE.1101Z01	Zuständiger Disponent und auftraggebende Stelle	/	30.04.2025	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
BRW.1111	Tätigkeiten verrichten	/	28.10.2022	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	
DB.1111	Tätigkeiten verrichten	/	30.04.2025	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
DBCDE.1111	Tätigkeiten verrichten	/	30.04.2024	15.12.2024	/	/	/	/	/	/	
DBCDE.1111Z01[4;5]	Allgemeine Regelungen für Triebfahrzeugführer	/	30.04.2025	14.12.2025	/	/					*
MEG.1111Z01[4]	Allgemeine Regelungen für Triebfahrzeugführer	/	30.04.2024	15.12.2024	/	/					
RBH.1111Z01[5]	Allgemeine Regelungen für Triebfahrzeugführer	/	30.04.2024	15.12.2024	/	/					*
DBCDE.1111Z01A01[4;5]	Teilarbeiten persönlicher Art - Ausfüllhinweise	/	30.04.2024	15.12.2024	/	/					
DBCDE.1111Z02[4;5]	Allgemeine Regelungen für Mitarbeiter auf Betriebsstellen	/	30.04.2023	10.12.2023					/		
DBCDE.1111V01[4;5]	Vordruck Nachweis der Schichtabweichungen	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/					
408.2111	Vorrang von Sicherheit und Pünktlichkeit		05.12.2024	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
BRW.1120	Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände	/	28.10.2022	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	
DB.1120	Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände	/	30.04.2025	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
DBCDE.1120	Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände	/	30.04.2025	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
DBCDE.1120A01	Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände auf Triebfahrzeugen	/	30.04.2025	14.12.2025	/	/					*
12	Verhalten im Arbeitsbereich										
BRW.1210	Grundsätze	/	28.10.2022	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	
DB.1210	Grundsätze	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	
DB.1210A01	Muster der Dienstausweise der Aufsichts- und Polizeibehörden	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	
408.0056	Kommunikation		05.12.2024	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
BRW.1211	Kommunikation	/	16.11.2020	12.12.2021	/	/	/	/	/	/	
BRW.1212	Mobilfunk und Nutzung elektronischer Endgeräte	/	28.10.2022	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	

[4] zusätzlich ist der Geltungsbereich des Moduls nach DBCDE.0101Z01 zu beachten
[5] zusätzlich ist der Geltungsbereich des Moduls nach DBCDE.0101Z02 zu beachten

Modulnummer	Bezeichnung	FV-NE	Stand	gültig ab[1]	ausgeführte Tätigkeit						
					Tf	Tb	Zf	WUB	Rb[2]	Zugv[3]	
DB.1212	Mobilfunk und Nutzung elektronischer Endgeräte	/	30.04.2024	15.12.2024	/	/	/	/	/	/	
DBCDE.1212[4]	Mobilfunk und Nutzung elektronischer Endgeräte	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	
DBCDE.1212Z01[4,5]	Nutzung von Tablet-PC	/	30.04.2025	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
MEG.1212Z01[4]	Nutzung elektronischer Endgeräte	/	30.04.2025	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
RBH.1212Z01[5]	Nutzung elektronischer Endgeräte	/	30.04.2025	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
BRW.1220	Allgemeine Arbeitsschutzregeln	/	15.11.2024	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
DBCDE.1220	Allgemeine Arbeitsschutzregeln	/	30.04.2021	12.12.2021	/	/	/	/	/	/	
BRW.1221	Wege zum und vom Dienst	/	16.11.2020	12.12.2021	/	/	/	/	/	/	
BRW.1222	Grundsätze des Brandschutzes	/	16.11.2020	12.12.2021	/	/	/	/	/	/	
BRW.1223	Grundsätze der Ersten Hilfe	/	16.11.2020	12.12.2021	/	/	/	/	/	/	
BRW.1224	Mitfahrt in oder auf Fahrzeugen	/	28.10.2022	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	
DBCDE.1224Z01	Mitfahrt auf Fahrzeugen	/	30.04.2021	12.12.2021	/	/	/	/	/	/	
BRW.1240	Beförderung gefährlicher Güter	/	16.11.2020	12.12.2021	/	/	/	/	/	/	
DB.1240	Beförderung gefährlicher Güter	/	30.04.2023	10.12.2023	/		/				
19	Weitere DB-interne Regelungen										
DB.1901	Fahrberechtigung	/	30.04.2021	12.12.2021	/						
4	**Regelungen zum Vorbereiten von Zügen und Rangieren**										
41	Prüfen der Bremsen										
DB.4191	Bremsprobegeräte	/	30.04.2023	10.12.2023			/	/		/	
43	Vorbereiten der Züge										
BRW.4311	Wagenliste führen	/	28.10.2022	10.12.2023	/		/			/	
DB.4311	Wagenliste führen	/	30.04.2023	10.12.2023	/		/			/	
BRW.4311A01	Anleitung zum Führen der Wagenliste	/	28.10.2022	10.12.2023	/		/			/	
DB.4311A01	Anleitung zum Führen der Wagenliste	/	30.04.2025	14.12.2025	/		/			/	*
DB.4311A02	Anleitung zum Führen der Wagenliste	/	30.04.2018	09.12.2018	/		/			/	
DB.4311Z01	Meldestellen beim Transport von Gefahrgut	/	30.04.2024	15.12.2024	/		/			/	
BRW.4311A31	Erläuterungen zur Internationalen Wagenliste für Güterzüge	/	15.11.2024	14.12.2025	/		/			/	*
BRW.4311V01	Vordruck Wagenliste	/	17.10.2014	13.12.2015	/		/			/	
BRW.4311V31	Vordruck Internationale Wagenliste für Güterzüge	/	03.03.2025	14.12.2025	/		/			/	*
BRW.4312	Bremszettel führen	/	28.10.2022	10.12.2023	/		/			/	
DB.4312	Bremszettel führen	/	30.04.2023	10.12.2023	/		/			/	

[4] zusätzlich ist der Geltungsbereich des Moduls nach DBCDE.0101Z01 zu beachten
[5] zusätzlich ist der Geltungsbereich des Moduls nach DBCDE.0101Z02 zu beachten

Modulnummer	Bezeichnung	FV-NE	Stand	gültig ab[1]	ausgeführte Tätigkeit						
					Tf	Tb	Zf	WUB	Rb[2]	Zugv[3]	
BRW.4312A01	Anleitung zum Führen des Bremszettels	/	28.10.2022	10.12.2023	/		/			/	
BRW.4312A31	Erläuterungen zum Internationalen Bremszettel für Güterzüge	/	15.11.2024	14.12.2025	/		/			/	*
BRW.4312V01	Vordruck Bremszettel	/	31.10.2017	09.12.2018	/		/			/	
BRW.4312V31	Vordruck Internationaler Bremszettel für Güterzüge	/	03.03.2025	14.12.2025	/		/			/	*
BRW.4313	Beförderungs- und Begleitpapiere im Güterverkehr	/	15.11.2024	14.12.2025	/		/			/	*
DBCDE.4313	Beförderungs- und Begleitpapiere im Güterverkehr	/	30.04.2023	10.12.2023	/		/			/	
408.2321	Zug vorbereiten		05.12.2024	14.12.2025	/		/			/	*
DB.2321	Zug vorbereiten		30.04.2025	14.12.2025	/		/			/	*
DBCDE.4321	Zug vorbereiten	/	30.04.2024	15.12.2024	/		/	/	/	/	*
DB.4321A01	Anleitung zum Führen des Meldezettels Zugvorbereitung	/	30.04.2025	14.12.2025	/		/	/	/	/	*
DBCDE.4321Z01	Zug vorbereiten	/	30.04.2025	14.12.2025	/		/	/	/	/	*
BRW.4321V01	Vordruck Meldezettel Zugvorbereitung		15.11.2024	14.12.2025	/		/	/	/	/	*
44	Prüfen der Güterwagen										
47	Bilden der Züge										
408.2701	Allgemeine Regeln für das Bilden der Züge		05.12.2024	14.12.2025	/		/			/	*
BRW.4701	Allgemeine Regeln für das Bilden der Züge	/	15.11.2024	14.12.2025	/		/			/	*
DB.4701	Allgemeine Regeln für das Bilden der Züge	/	30.04.2025	14.12.2025	/		/			/	*
BRW.4701A01	Zulässige Geschwindigkeit für Güterwagen	/	28.10.2022	10.12.2023	/		/			/	
408.2711	Stärke oder Länge der Züge		05.12.2024	14.12.2025	/		/			/	*
BRW.4711	Stärke oder Länge der Züge	/	15.11.2024	14.12.2025	/		/			/	*
408.2721	Bremsen im Zug, Mindestbrems-hundertstel		05.12.2024	14.12.2025	/		/			/	*
48	**Rangieren**										
408.4802	Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich		05.12.2024	14.12.2025	/				/		*
408.4811	Allgemeines		05.12.2024	14.12.2025	/				/		*
BRW.4811	Allgemeines	/	28.10.2022	10.12.2023	/				/		
DBCDE.4811	Allgemeines	/	30.04.2025	14.12.2025	/				/		*
408.4812	Besonderheiten		05.12.2024	14.12.2025	/				/		*
408.4813	Vorbereiten		31.03.2025	14.12.2025	/				/		*
DBCDE.4813	Vorbereiten	/	30.04.2025	14.12.2025	/				/		*
408.4814	Durchführen - Regelfall		05.12.2024	14.12.2025	/				/		*
DBCDE.4814	Durchführen - Regelfall	/	30.04.2025	14.12.2025	/				/		*
408.4815	Durchführen - Weichen, Gleis-sperren, Signale		05.12.2024	14.12.2025	/				/		*

Modulnummer	Bezeichnung	FV-NE	Stand	gültig ab[1]	ausgeführte Tätigkeit						
					Tf	Tb	Zf	WUB	Rb[2]	Zugv[3]	
DB.4815	Durchführen - Weichen, Gleissperren, Signale	/	30.04.2023	10.12.2023	/				/		
408.4816	Durchführen - Übergänge sichern		05.12.2024	14.12.2025	/				/		*
408.4817	Durchführen - Ladestellen oder Umschlaggleise bedienen		05.12.2024	14.12.2025	/				/		*
BRW.4817	Durchführen - Ladestellen oder Umschlaggleise bedienen	/	28.10.2022	10.12.2023	/				/		
408.4818	Durchführen - Abstoßen und Ablaufen		05.12.2024	14.12.2025	/				/		*
DBCDE.4818	Durchführen - Abstoßen und Ablaufen	/	30.04.2024	15.12.2024	/				/		
DBCDE.4818Z01	Arbeitsunterlagen - Abstoßen und Ablaufen	/	30.04.2023	10.12.2023	/				/		
DBCDE.4818V01	Vordruck Rangierzettel	/	30.04.2023	10.12.2023	/				/		
DBCDE.4818V02	Vordruck Trennstellenliste	/	30.04.2023	10.12.2023	/				/		
DBCDE.4818V03	Vordruck Zerlegeliste	/	30.04.2023	10.12.2023	/				/		
BRW.4818	Durchführen - Abstoßen und Ablaufen	/	16.11.2020	12.12.2021	/				/		
408.4821	Fahrzeuge aufhalten		05.12.2024	14.12.2025	/				/		*
DB.4821	Fahrzeuge aufhalten	/	30.04.2023	10.12.2023	/		/		/		
408.4831	Fahrzeuge abstellen und festlegen		05.12.2024	14.12.2025	/				/		*
BRW.4831	Fahrzeuge abstellen und sichern	/	28.10.2022	10.12.2023	/				/		
DBCDE.4831	Fahrzeuge abstellen und festlegen	/	30.04.2023	10.12.2023	/				/		
DBCDE.4831A01	Anleitung zum Führen des Meldezettels Abstellung	/	30.04.2023	10.12.2023	/				/		
408.4841	Auf Hauptgleisen rangieren		05.12.2024	14.12.2025	/				/		*
408.4851	Gleise sperren, Oberleitung ausgeschaltet oder gestört		05.12.2024	14.12.2025							*
49	Weitere DB-interne Regelungen										
DBCDE.4901	Französische Zugschlusssignale	/	30.04.2021	12.12.2021	/		/	/	/	/	
DB.4911	Rangiermittel	/	30.04.2025	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
5	**Regelungen zum Durchführen des Betriebes**										
52	Züge fahren – Allgemeines –										
408.2131	Grundstellung von Weichen und Gleissperren, Umstellverbot		05.12.2024	14.12.2025	/	/	/		/	/	*
408.2212	Fahrordnung auf der freien Strecke		05.12.2024	14.12.2025	/	/	/				*
53	Züge fahren – Regelfall –										
408.2301	Ohne Streckenkenntnis fahren, Ortskenntnis		05.12.2024	14.12.2025	/						*
DB.2301	Ohne Streckenkenntnis fahren, Ortskenntnis	/	30.04.2025	14.12.2025	/						*
BRW.5301	Zugpersonal	/	28.10.2022	10.12.2023	/	/	/				

Modulnummer	Bezeichnung	FV-NE	Stand	gültig ab[1]	ausgeführte Tätigkeit						
					Tf	Tb	Zf	WUB	Rb[2]	Zugv[3]	
DB.5301Z01	Zugpersonal - Streckenkenntnis	/	30.04.2025	14.12.2025	/		/[6]				*
DBCDE.5301Z01	Erwerb der Streckenkenntnis per Videoverfahren	/	30.04.2023	10.12.2023	/		/				
DB.5301Z02	Zugpersonal - Fahrzeugkenntnis	/	30.04.2024	15.12.2024	/						
MEG.5301Z03[4]	Zugpersonal – Fahrzeug- und Infrastrukturkenntnisse	/	30.04.2024	15.12.2024	/						
492.2755V01	Vordruck Auftrag zum Erwerb/ Wiedererwerb der Strecken-/ Bahnhofskenntnis	/	23.09.2020	13.12.2020	/		/[6]				
492.2755V02	Vordruck Auftrag zum Erwerb der eingeschränkten Streckenkenntnis	/	17.10.2016	11.12.2016	/						
MEG.5301V03[4]	Nachweiskarte für Streckenkenntnis Triebfahrzeugführer	/	10.11.2016	11.12.2016	/						
MEG.5301V04[4]	Nachweiskarte für Qualifikation und Fortbildung	/	20.04.2018	09.12.2018	/						
BRW.5325	Zugaufsicht	/	28.10.2022	10.12.2023	/		/				
408.2331	Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof		05.12.2024	14.12.2025	/		/				*
BRW.5331	Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof – Besonderheiten –		28.10.2022	10.12.2023	/		/				
BRW.5332	Abfahrbereitschaft feststellen	/	28.10.2022	10.12.2023	/		/				
BRW.5333	Abfahrt des Zuges	/	15.11.2024	14.12.2025	/	/	/				*
408.2341	Fahrt des Zuges		05.12.2024	14.12.2025	/	/	/				*
DB.2341	Fahrt des Zuges	/	30.04.2019	15.12.2019	/	/	/				
408.2341A01	Erläuterungen zu den Fahrplan-angaben		31.03.2025	14.12.2025	/	/	/				*
DB.2341Z01	Erläuterungen zu den Fahrplan-angaben – EBuLa		30.04.2023	10.12.2023	/	/					
BRW.5341	Fahrt des Zuges – Aufgaben des Triebfahrzeugpersonals –	/	31.10.2017	09.12.2018	/	/					
DB.5341	Fahrt des Zuges – Aufgaben des Triebfahrzeugpersonals –	/	30.04.2024	15.12.2024	/	/					
408.2351	Zug oder Zugteile abstellen, Fahrzeuge zurücklassen		05.12.2024	14.12.2025	/	/	/				*
BRW.5351	Zug oder Zugteile abstellen	/	28.10.2022	10.12.2023	/	/	/		/		
DBCDE.5351	Zug oder Zugteile abstellen	/	30.04.2024	15.12.2024	/	/	/		/		
BRW.5351A01	Anleitung zum Führen des Meldezettels Abstellung	/	30.11.2018	15.12.2019	/	/	/		/		
DBCDE.5351A01	Anleitung zum Führen des Meldezettels Abstellung	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/	/		/		
BRW.5351V01	Vordruck Meldezettel Abstellung	/	30.11.2018	15.12.2019	/	/	/		/		
54	Züge fahren – Besonderheiten –										
408.2411	Befehle		05.12.2024	14.12.2025	/	/	/				*
BRW.5411	Befehle	/	31.10.2017	09.12.2018	/	/	/				

[6] nur für Zf mit Zusatzausbildung zur streckenkundigen Person

[4] zusätzlich ist der Geltungsbereich des Moduls nach DBCDE.0101Z01 zu beachten

Modulnummer	Bezeichnung	FV-NE	Stand	gültig ab[1]	ausgeführte Tätigkeit						
					Tf	Tb	Zf	WUB	Rb[2]	Zugv[3]	
408.2411A01	Ausfüllanleitung Befehle 1-9 und 21-95		05.12.2024	14.12.2025	/	/	/				*
408.2411A02	Diktat eines Befehls		05.12.2024	14.12.2025	/	/	/				*
408.2411V01	Vordruck Befehle		05.12.2024	14.12.2025	/	/	/				*
408.2415	Fahrplan-Mitteilung		05.12.2024	14.12.2025	/		/				*
BRW.5415	Fahrplan-Mitteilung		15.11.2024	14.12.2025	/		/				*
408.2431	Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten von Zügen		05.12.2024	14.12.2025	/		/				*
DBCDE.2431	Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten von Zügen		30.04.2025	14.12.2025	/		/				*
408.2435	Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen		05.12.2024	14.12.2025	/	/	/			/	*
408.2441	Nachschieben		05.12.2024	14.12.2025	/						*
BRW.5441	Nachschieben	/	28.10.2022	10.12.2023	/						
DB.5441	Nachschieben	/	30.04.2019	15.12.2019	/						
DB.5441Z01	Nachschieben	/	30.04.2019	15.12.2019	/						
BRW.5442	Mit Vorspann fahren	/	31.10.2017	09.12.2018	/						
408.2445	Geschobene Züge		05.12.2024	14.12.2025	/	/[7]	/		/[7]		*
408.2451	Einfahrten in ein Stumpfgleis, teilweise besetztes Gleis oder in ein Gleis ohne ausreichenden Durchrutschweg, Einfahrten in ein teilweise besetztes Gleis ohne Zielsignal		05.12.2024	14.12.2025	/		/				*
408.2452	Fahrplanhalt ausfallen lassen		05.12.2024	14.12.2025	/		/				*
DB.2452	Fahrplanhalt ausfallen lassen		30.04.2018	09.12.2018	/		/				
BRW.5452	Fahrplanhalt ausfallen lassen		30.11.2016	10.12.2017	/		/				
408.2454	Wechsel der ETCS-Betriebsart		05.12.2024	14.12.2025	/						*
408.2455	Zugfahrt mit besonderem Auftrag		05.12.2024	14.12.2025	/						*
408.2456	Halten, Weiterfahren nach Halt, Halt vor der beabsichtigten Stelle		05.12.2024	14.12.2025	/						*
408.2458	Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen		05.12.2024	14.12.2025	/						*
408.2462	Von der Fahrordnung auf der freien Strecke abweichen		05.12.2024	14.12.2025	/	/	/				*
408.2463	Auf dem Gegengleis fahren		05.12.2024	14.12.2025	/						*
408.2475	Arbeiten an der LZB- oder ETCS-Streckeneinrichtung		05.12.2024	14.12.2025	/						*
408.2481	Sperrfahrten durchführen		05.12.2024	14.12.2025	/	/[7]	/		/[7]		*
DB.2481	Sperrfahrten durchführen		30.04.2024	15.12.2024	/		/				
408.2485	Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit durchführen		05.12.2024	14.12.2025	/						*
408.2487	Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock durchführen		05.12.2024	14.12.2025	/						*

[7] nur mit der Qualifikation, Mitarbeiter an der Spitze des Zuges

Modulnummer	Bezeichnung	FV-NE	Stand	gültig ab[1]	ausgeführte Tätigkeit						
					Tf	Tb	Zf	WUB	Rb[2]	Zugv[3]	
408.2487V01	Vordruck Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock Triebfahrzeugführer		05.12.2024	14.12.2025	/						*
408.2488	Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt		05.12.2024	14.12.2025	/						*
408.2491	Reisende sichern		05.12.2024	14.12.2025	/	/	/				*
408.2493	Mehrkrafttriebfahrzeuge - Traktions-artwechsel während der Fahrt; Akku laden während planmäßigem Halt		31.03.2025	14.12.2025	/	/	/				*
55	Züge fahren – Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb –										
408.2501	Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt		05.12.2024	14.12.2025	/						*
BRW.5505	Zugpersonal arbeitsunfähig	/	31.10.2017	09.12.2018	/	/	/				
408.2531	Unzulässiges Vorbeifahren, Wechsel in ETCS-Betriebsart TR, Zwangs-bremsung durch Zugbeeinflussung in bestimmten Situationen		05.12.2024	14.12.2025	/						*
408.2541	Gleise erkunden		05.12.2024	14.12.2025	/						*
DB.2541	Gleise erkunden		30.04.2023	10.12.2023	/						
408.2552	Offene Türen		05.12.2024	14.12.2025	/	/	/				*
408.2553	Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen und Ladungen		05.12.2024	14.12.2025	/	/	/				*
DB.2553	Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen und Ladungen	/	30.04.2021	12.12.2021	/	/	/				
408.2554	Unregelmäßigkeiten an Stromab-nehmern, Feuer im Zug		05.12.2024	14.12.2025	/	/	/				*
408.2561	Fahren auf Sicht, Geschwindigkeit ermäßigen		05.12.2024	14.12.2025	/						*
DB.2561	Fahren auf Sicht, Geschwindigkeit ermäßigen	/	30.04.2025	14.12.2025	/		/				*
408.2571	Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass		31.03.2025	14.12.2025	/	/	/				*
DB.2571	Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass		30.04.2023	10.12.2023	/	/	/				
DBCDE.2571Z01	Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass	/	30.04.2024	15.12.2024	/	/	/				
DBCDE.2571V01	Vordruck Meldezettel Zugtrennung	/	30.04.2025	14.12.2025	/	/	/				*
BRW.5571	Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass		28.10.2022	10.12.2023	/	/	/				
408.2572	Zug zurücksetzen		05.12.2024	14.12.2025	/	/[7]	/		/[7]		*
408.2581	Verhalten bei Gefahr		05.12.2024	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
BRW.5581	Verhalten bei Gefahr	/	30.06.2016	11.12.2016	/	/	/	/	/	/	
408.2591	Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb		05.12.2024	14.12.2025	/		/	/			*

[7] nur mit der Qualifikation, Mitarbeiter an der Spitze des Zuges

Modulnummer	Bezeichnung	FV-NE	Stand	gültig ab[1]	ausgeführte Tätigkeit						
					Tf	Tb	Zf	WUB	Rb[2]	Zugv[3]	
56	Züge fahren – Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen –										
408.2651	Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung-PZB		05.12.2024	14.12.2025	/						*
408.2652	Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung-LZB		05.12.2024	14.12.2025	/						*
408.2653	Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung-ETCS		05.12.2024	14.12.2025	/						*
408.2671	Unregelmäßigkeiten an Bahnübergängen		05.12.2024	14.12.2025	/	/	/		/[7]		*
DB.2671	Unregelmäßigkeiten an Bahnübergängen	/	20.04.2017	10.12.2017	/	/	/		/[7]		
408.2681	Bremsen bei Unregelmäßigkeiten handhaben		05.12.2024	14.12.2025	/	/	/				*
DBCDE.2681	Bremsen bei Unregelmäßigkeiten handhaben	/	30.04.2024	15.12.2024	/	/	/				
MEG.2681Z01[4]	Verhalten bei Zwangsbremsungen	/	30.04.2024	15.12.2024	/	/	/				
DBCDE.2681V01	Vordruck Meldezettel Bremsstörung	/	30.04.2025	14.12.2025	/						*
DBCDE.2681V02	Merkblatt Verhalten bei Zwangsbremsungen	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/					
408.2691	Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen		05.12.2024	14.12.2025	/	/	/				*
MEG.2691[4]	Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen	/	07.11.2023	10.12.2023	/	/	/				
59	Weitere DB-interne Regelungen										
DBCDE.5901[5]	Begleitete Transporte einschließlich Militärverkehr	/	30.04.2025	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
DBCDE.5901A01[5]	Anleitung zum Führen des Unterschriftenblatts für begleitete Transporte einschließlich Militärverkehr	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/	/				*
DBCDE.5901A02[5]	Merkblatt für Transport-verantwortliche und Transport-offiziere	/	30.04.2023	10.12.2023	/[8]	/	/	/			*
DBCDE.5901Z01[5]	Begleitete Transporte einschließlich Militärverkehr – Kommunikations-leitfaden Triebfahrzeugführer	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/	/				*
DBCDE.5901V01[5]	Unterschriftenblatt für begleitete Transporte einschließlich Militärverkehr	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/	/				*
DBCDE.5911	Zugfahrt beenden	/	30.04.2023	10.12.2023			/			/	

[4] zusätzlich ist der Geltungsbereich des Moduls nach DBCDE.0101Z01 zu beachten

5 zusätzlich ist der Geltungsbereich des Moduls nach DBCDE.0101Z02 zu beachten

[7] nur mit der Qualifikation, Mitarbeiter an der Spitze des Zuges

[8] die Einträge in der Spalte „Tf“ gelten auch für SRK-Helfer

Modulnummer	Bezeichnung	FV-NE	Stand	gültig ab[1]	ausgeführte Tätigkeit						
					Tf	Tb	Zf	WUB	Rb[2]	Zugv[3]	
6	**Regelungen zum Bedienen von Fahrzeugen**										
61	Führen von Triebfahrzeugen										
BRW.6101	Grundsätze	/	28.10.2022	10.12.2023	/						
DB.6101	Grundsätze	/	30.04.2023	10.12.2023	/						
DBCDE.6101A01	Bedarfsarbeiten am Triebfahrzeug ausführen	/	30.04.2024	15.12.2024	/						
BRW.6102	Vorbereitungs- und Abschluss-arbeiten ausführen	/	15.11.2024	14.12.2025	/						*
DB.6102	Vorbereitungs- und Abschluss-arbeiten ausführen	/	30.04.2024	14.12.2025	/						*
DBCDE.6102Z01	Betriebsstoffe und Ausrüstungsge-genstände	/	30.04.2024	15.12.2024	/						
MEG.6102Z02[4]	Vorbereitungs- und Abschlussdienst ausführen	/	30.04.2025	14.12.2025	/						*
DB.6102V01	Vordruck Übergabebuch (Titel)	/	30.04.2021	12.12.2021	/						
DB.6102V02	Vordruck Übergabebuch (Einlage)	/	11.05.2015	13.12.2015	/						
BRW.6103	Verhalten bei Störungen am Triebfahrzeug	/	28.10.2022	10.12.2023	/						
DBCDE.6103	Verhalten bei Störungen am Triebfahrzeug	/	30.04.2025	14.12.2025	/						*
MEG.6103V01[4]	Mängelbuch	/	25.06.2015	13.12.2015	/						
DB.6105	Personen und Gegenstände im Führerraum mitnehmen	/	30.04.2025	14.12.2025	/						*
DB.6105A01	Berechtigungsdokumente der DB zur Mitfahrt im Führerraum	/	30.04.2023	10.12.2023	/						
BRW.6106	Verhalten bei Fahrt unter Oberleitung	/	03.03.2025	14.12.2025	/	/					*
BRW.6110	Besonderheiten bei elektrischen Triebfahrzeugen	/	03.03.2025	14.12.2025	/						*
DB.6110	Besonderheiten bei elektrischen Triebfahrzeugen	/	30.04.2025	14.12.2025	/						*
BRW.6111	Stromabnehmer einstellen	/	28.10.2022	10.12.2023	/						
BRW.6112	Störungen bei elektrischen Triebfahrzeugen	/	03.03.2025	14.12.2025	/						*
DB.6112	Störungen bei elektrischen Triebfahrzeugen	/	30.04.2025	14.12.2025	/						*
BRW.6112A01	Ansprechen der Automatischen Stromabnehmer-Senkreinrichtung – Fahrzeuge mit Diagnoseeinrichtung	/	03.03.2025	14.12.2025	/						*
BRW.6112A02	Ansprechen der Automatischen Stromabnehmer-Senkreinrichtung – Fahrzeuge ohne Diagnose-einrichtung	/	03.03.2025	14.12.2025	/						*
BRW.6120	Besonderheiten bei Brennkraft-Trieb-fahrzeugen	/	28.10.2022	10.12.2023	/						
DB.6120	Besonderheiten bei Brennkraft-Triebfahrzeugen	/	30.04.2025	14.12.2025	/						*

[4] zusätzlich ist der Geltungsbereich des Moduls nach DBCDE.0101Z01 zu beachten

Modulnummer	Bezeichnung	FV-NE	Stand	gültig ab[1]	ausgeführte Tätigkeit						
					Tf	Tb	Zf	WUB	Rb[2]	Zugv[3]	
BRW.6150	Zusätzliche Regelungen für das Fahren mit Funkfernsteuerungs-systemen	/	28.10.2022	10.12.2023	/						
DBCDE.6150	Zusätzliche Regelungen für das Fahren mit Funkfernsteuerungs-systemen	/	30.04.2025	14.12.2025	/						*
65	Sonstige Regelungen										
BRW.6510	Manuelles Kuppeln und Entkuppeln	/	15.11.2024	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
DBCDE.6510	Manuelles Kuppeln und Entkuppeln	/	30.04.2024	15.12.2024	/	/	/	/	/	/	
DB.6510Z01	Automatische Rangierkupplung der Bauart RK 900 bedienen	/	30.04.2023	10.12.2023	/						*
DB.6510Z02	Automatische Kupplung der Bauarten UIC 69 e und INTERMAT bedienen	/	30.04.2021	12.12.2021	/		/	/	/	/	*
DB.6510Z03	Automatische Kupplung der Bauart SA-3 bedienen	/	30.04.2021	12.12.2021	/		/	/	/	/	*
DB.6510Z04	Automatische Kupplung der Bauart TRANSPACT bedienen	/	30.04.2021	12.12.2021	/						*
DB.6510Z05	Automatische Kupplung für Kuppel-stangen bedienen		30.04.2021	k.A.							
69	Weitere DB-interne Regelungen										
DB.6901	Triebfahrzeuge mit HL-gesteuerter Federspeicherbremse	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/	/		/	/	
8	**Regelungen zum Notfall- und Störungsmanagement**										
BRW.8111	Verhalten am Ereignisort	/	31.10.2017	09.12.2018	/	/	/	/	/	/	
DB.8111	Verhalten am Ereignisort	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	
BRW.8130	Räumung, Evakuierung und Selbstrettung	/	28.10.2022	10.12.2023	/[8]	/	/				
DBCDE.8130	Räumung, Evakuierung und Selbstrettung	/	30.04.2023	10.12.2023	/[8]	/	/				
DBCDE.8130A01	Selbstrettungskonzept - Aufgaben des SRK-Leiters	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/	/				
DBCDE.8130A02	Selbstrettungskonzept - Aufgaben des SRK-Helfers	/	30.04.2025	14.12.2025	/[8]	/	/				*
DBCDE.8130A03	Merkblatt für SRK-Helfer zur Einweisung des Transport-verantwortlichen/Transportoffiziers	/	30.04.2023	10.12.2023	/[8]	/	/				
DBCDE.8130A04	Kommunikationsleitfaden SRK-Helfer	/	30.04.2023	10.12.2023	/[8]	/	/				
423.8210	Befördern von Notfalltechnik	/	04.12.2017	09.12.2018	/		/				
423.8210A01	Einheitshilfsgerätewagen – EHG –	/	04.12.2017	09.12.2018	/						
423.8210A02	Kranzug	/	04.12.2017	09.12.2018	/						
BRW.8581	Verhalten bei Gefahr	/	28.10.2022	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	
DB.8581	Verhalten bei Gefahr	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	

[8] die Einträge in der Spalte „Tf“ gelten auch für SRK-Helfer

Modulnummer	Bezeichnung	FV-NE	Stand	gültig ab[1]	ausgeführte Tätigkeit						
					Tf	Tb	Zf	WUB	Rb[2]	Zugv[3]	
89	Weitere DB-interne Regelungen										
DBCDE.8901	Maßnahmen bei Ausfall der Stromversorgung (Black-Out)	/	30.04.2025	14.12.2025	/						*
Anlage 1	**Handbuch für Kommunikation**										*
40856	Handbuch für Kommunikation		05.12.2024	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
BRW.1211	Kommunikation	/	16.11.2020	12.12.2021	/	/	/	/	/	/	
Anlage 2	**Befehlsheft**										*
40857	Befehlsheft		05.12.2024	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
9	**Formularsammlung (betriebliche Anweisungen)**										*
DBCDE.1111V01[4;5]	Vordruck Nachweis der Schichtabweichungen	/	30.04.2023	10.12.2023	/						
40857	Befehlsheft		05.12.2024	14.12.2025	/	/	/	/	/	/	*
BRW.4311V01	Vordruck Wagenliste	/	17.10.2014	13.12.2015	/		/			/	
BRW.4311V31	Vordruck Internationale Wagenliste für Güterzüge	/	03.03.2025	14.12.2025	/		/			/	*
BRW.4312V01	Vordruck Bremszettel	/	31.10.2017	09.12.2018	/		/			/	
BRW.4312V31	Vordruck Internationaler Bremszettel für Güterzüge	/	03.03.2025	14.12.2025	/		/			/	*
BRW.4321V01	Vordruck Meldezettel Zugvorbereitung	/	15.11.2024	14.12.2025	/		/	/	/	/	*
DBCDE.4818V01	Vordruck Rangierzettel	/	30.04.2023	10.12.2023	/				/		
DBCDE.4818V02	Vordruck Trennstellenliste	/	30.04.2023	10.12.2023	/				/		
DBCDE.4818V03	Vordruck Zerlegeliste	/	30.04.2023	10.12.2023	/				/		
492.2755V01	Vordruck Auftrag zum Erwerb/ Wiedererwerb der Strecken-/ Bahnhofskenntnis	/	23.09.2020	13.12.2020	/		/[6]				
492.2755V02	Vordruck Auftrag zum Erwerb der eingeschränkten Streckenkenntnis	/	17.10.2016	11.12.2016	/						
MEG.5301V03[4]	Nachweiskarte für Streckenkenntnis Triebfahrzeugführer	/	10.11.2016	11.12.2016	/						
MEG.5301V04[4]	Nachweiskarte für Qualifikation und Fortbildung	/	20.04.2018	09.12.2018	/						
BRW.5351V01	Vordruck Meldezettel Abstellung	/	30.11.2018	15.12.2019	/	/	/				
408.2411V01	Vordruck Befehle		05.12.2024	14.12.2025	/	/	/				*
408.2487V01	Vordruck Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock Triebfahrzeugführer		05.12.2024	14.12.2025	/						*
DBCDE.2571V01	Vordruck Meldezettel Zugtrennung	/	30.04.2025	14.12.2025	/	/	/				*
DBCDE.2681V01	Vordruck Meldezettel Bremsstörung	/	30.04.2025	14.12.2025	/	/	/				*

[4] zusätzlich ist der Geltungsbereich des Moduls nach DBCDE.0101Z01 zu beachten
[5] zusätzlich ist der Geltungsbereich des Moduls nach DBCDE.0101Z02 zu beachten
[6] nur für Zf mit Zusatzausbildung zur streckenkundigen Person

Modulnummer	Bezeichnung	FV-NE	Stand	gültig ab[1]	ausgeführte Tätigkeit					
					Tf	Tb	Zf	WUB	Rb[2]	Zugv[3]
DBCDE.5901V01[5]	Unterschriftenblatt für begleitete Transporte einschließlich Militärverkehr	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/	/			
DB.6102V01	Vordruck Übergabebuch (Titel)	/	30.04.2021	12.12.2021	/					
DB.6102V02	Vordruck Übergabebuch, Einlageblatt	/	11.05.2015	13.12.2015	/					
MEG.6103V01[4]	Mängelbuch	/	25.06.2015	13.12.2015	/					

*

❑

[4] zusätzlich ist der Geltungsbereich des Moduls nach DBCDE.0101Z01 zu beachten

[5] zusätzlich ist der Geltungsbereich des Moduls nach DBCDE.0101Z02 zu beachten

zur Modulübersicht

Ergänzend zur Modulübersicht DBCDE.0101 müssen die Mitarbeiter der Mitteldeutschen Eisenbahn GmbH (MEG) und die Mitarbeiter der DB Cargo AG die abweichende Gültigkeit der nachfolgend aufgeführten Module, in Abhängigkeit ihrer Unternehmenszugehörigkeit und der Sicherheitsverantwortung des einsetzenden EVU für Zug- und Rangierfahrten, beachten.

Modulnummer	Bezeichnung		Stand	gültig ab	Zuordnung[1]						
					MA DBCDE, SV DBCDE	MA DBCDE, SV MEG	MA MEG, SV DBCDE	MA MEG, SV MEG			
1	**Allgemeine Regelungen**										
11	Allgemeine Regelungen zum Personal										
DBCDE.1111Z01	Allgemeine Regelungen für Triebfahrzeugführer		30.04.2025	14.12.2025	/	/					*
DBCDE.1111Z01A01	Teilarbeiten persönlicher Art - Ausfüllhinweise		30.04.2024	15.12.2024	/	/					
MEG.1111Z01	Allgemeine Regelungen für Triebfahrzeugführer		30.04.2024	15.12.2024			/	/			
DBCDE.1111Z02	Allgemeine Regelungen für Mitarbeiter auf Betriebsstellen		30.04.2023	10.12.2023	/						
DBCDE.1111V01	Vordruck Nachweis der Schichtabweichungen		30.04.2023	10.12.2023	/	/					
12	Verhalten im Arbeitsbereich										
DBCDE.1212	Mobilfunk und Nutzung elektronischer Endgeräte		30.04.2023	10.12.2023	/	/					
DBCDE.1212Z01	Nutzung von Tablet-PC		30.04.2025	14.12.2025	/	/	/				*
MEG.1212Z01	Nutzung elektronischer Endgeräte		30.04.2025	14.12.2025		/	/	/			*
5	**Regelungen zum Durchführen des Betriebes**										
53	Züge fahren – Regelfall –										
MEG.5301Z03	Zugpersonal – Fahrzeug- und Infrastrukturkenntnisse		30.04.2024	15.12.2024		/	/	/			
MEG.5301V03	Nachweiskarte für Streckenkenntnis Triebfahrzeugführer		10.11.2016	11.12.2016			/	/			
MEG.5301V04	Nachweiskarte für Qualifikation und Fortbildung		20.04.2018	09.12.2018		/	/	/			
56	Züge fahren – Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen –										
MEG.2681Z01	Verhalten bei Zwangsbremsungen		30.04.2024	15.12.2024		/	/	/			
MEG.2691	Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen		07.11.2023	10.12.2023		/	/	/			*

[1] „MA“ = Mitarbeiter; „SV“ = Sicherheitsverantwortung für Zug-/Rangierfahrt

Modulnummer	Bezeichnung		Stand	gültig ab	Zuordnung[1]						
					MA DBCDE, SV DBCDE	MA DBCDE, SV MEG	MA MEG, SV DBCDE	MA MEG, SV MEG			
6	**Regelungen zum Bedienen von Fahrzeugen**										
61	Führen von Triebfahrzeugen										
MEG.6102Z02	Vorbereitungs- und Abschlussdienst ausführen		30.04.2025	14.12.2025		/	/	/			*
MEG.6103V01	Mängelbuch		25.06.2015	13.12.2015		/	/	/			
9	**Formularsammlung**										
DBCDE.1111V01	Vordruck Nachweis der Schicht-abweichungen		30.04.2023	10.12.2023	/	/					
MEG.5301V03	Nachweiskarte für Streckenkenntnis Triebfahrzeugführer		10.11.2016	11.12.2016			/	/			
MEG.5301V04	Nachweis für Qualifikation und Fortbil-dung		20.04.2018	09.12.2018		/	/	/			
MEG.6103V01	Mängelbuch		25.06.2015	13.12.2015		/	/	/			

❑

Ergänzend zur Modulübersicht DBCDE.0101 müssen die Mitarbeiter der RBH Logistics GmbH (RBH) und die Mitarbeiter der DB Cargo AG die abweichende Gültigkeit der nachfolgend aufgeführten Module, in Abhängigkeit ihrer Unternehmenszugehörigkeit und der Sicherheitsverantwortung des einsetzenden EVU für Zug- und Rangierfahrten, beachten.

Modulnummer	Bezeichnung		Stand	gültig ab	Zuordnung[1]					
					MA DBCDE, SV DBCDE	MA DBCDE, SV RBH	MA RBH, SV DBCDE	MA RBH, SV RBH		
1	**Allgemeine Regelungen**									
11	Allgemeine Regelungen zum Personal									
DBCDE.1111Z01	Allgemeine Regelungen für Triebfahrzeugführer		30.04.2025	14.12.2025	/	/				
RBH.1111Z01	Allgemeine Regelungen für Triebfahrzeugführer		30.04.2025	14.12.2025			/	/		
DBCDE.1111Z01A01	Teilarbeiten persönlicher Art - Ausfüllhinweise		30.04.2024	15.12.2024	/					
DBCDE.1111Z02	Allgemeine Regelungen für Mitarbeiter auf Betriebsstellen		30.04.2023	10.12.2023	/					
DBCDE.1111V01	Vordruck Nachweis der Schicht-abweichungen		30.04.2023	10.12.2023	/					
12	Verhalten im Arbeitsbereich									
DBCDE.1212Z01	Nutzung von Tablet-PC		30.04.2025	14.12.2025	/	/	/			
RBH.1212Z01	Nutzung elektronischer Endgeräte		30.04.2024	15.12.2024		/	/	/		
5	**Regelungen zum Durchführen des Betriebes**									
59	Weitere DB-interne Regelungen									
DBCDE.5901	Begleitete Transporte einschließlich Militärverkehr		30.04.2025	14.12.2025	/		/			
DBCDE.5901A01	Anleitung zum Führen des Unterschriftenblatts für begleitete Transporte einschließlich Militärverkehr		30.04.2023	10.12.2023	/		/			
DBCDE.5901A02	Merkblatt für Transport-verantwortliche und Transport-offiziere		30.04.2023	10.12.2023	/		/			
DBCDE.5901Z01	Begleitete Transporte einschließlich Militärverkehr – Kommunikations-leitfaden Triebfahrzeugführer		30.04.2023	10.12.2023	/		/			
DBCDE.5901V01	Unterschriftenblatt für begleitete Trans-porte einschließlich Militärverkehr		30.04.2023	10.12.2023	/		/			

[1] „MA“ = Mitarbeiter; „SV“ = Sicherheitsverantwortung für Zug-/Rangierfahrt

Modulnummer	Bezeichnung		Stand	gültig ab	Zuordnung[1]					
					MA DBCDE, SV DBCDE	MA DBCDE, SV RBH	MA RBH, SV DBCDE	MA RBH, SV RBH		
9	**Formularsammlung**									
DBCDE.1111V01	Vordruck Nachweis der Schicht-abweichungen		30.04.2023	10.12.2023	/					

❑

A	N
B	O
C	P
D	Q
E	R
F	S
G	T
H	U
I	V
J	W
K	X
L	Y
M	Z

zur Modulübersicht

Das Glossar enthält die Begriffe der Richtlinie 408, der FV-NE, der Richtlinien 436/437, des Betriebsregelwerk EVU sowie der DB-Zusatzmodule.

Ablaufen, Abdrücken

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

Ablaufbetrieb

Ablaufbetrieb ist ein Verfahren, das der Auflösung und Neubildung von Güterzügen dient und bei dem durch ▸Abdrücken und Ablaufen Wagen in die vorgesehenen Richtungsgleise verteilt werden.

Abschleppen

Abschleppen ist das Befördern nicht betriebsfähiger Triebfahrzeuge.

Abstellen

Züge und Triebfahrzeuge sind abgestellt, wenn sie nicht mit einem Triebfahrzeugführer besetzt sind und 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.

Abstoßstellung

Die Abstoßstellung ist eine Funktion bei Automatischen Kupplungen, die das ▸Abstoßen von ▸Fahrzeugen ermöglicht.

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.

Anlagenbetreiber

Anlagenbetreiber ist die für den Betrieb einer technischen Anlage (z. B. Drehscheiben) zuständige Stelle, sofern die Anlage nicht durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben wird.

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.

Arbeitskomponente

Arbeitskomponenten sind den ▸ Nebenfahrzeugen zugehörige Werkzeuge und Messmittel und dienen der Ausführung von Arbeiten an der Infrastruktur.

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.

Auftraggebende Stelle

Auftraggebende Stellen sind Stellen innerhalb einer Organisation, die fachliche Anweisungen und Aufträge erteilen können. Dies sind z. B. Dispostellen, Einsatzstellen und Leitstellen.

Außergewöhnliche Transporte

Außergewöhnliche Transporte sind Sendungen oder Fahrzeuge, wenn diese wegen ihrer äußeren Abmessungen, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit nur unter besonderen technischen und/oder betrieblichen Bedingungen zugelassen werden.

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.

* **Bahnhofskenntnis**

* Kenntnisse der örtlichen Besonderheiten eines ▸ Bahnhofs, die ein im örtlichen Ran-
* gierdienst eingesetzter ▸ Triebfahrzeugführer besitzen muss.

Bahntechnisch unterwiesene Person

Bahntechnisch unterwiesene Person ist eine Person, die über die ihr übertragenen Aufgaben und die möglichen Gefahren insbesondere aus dem elektrischen Bahnbetrieb bei unsachgemäßem Verhalten unterrichtet sowie über die notwendigen Verhaltensregeln unterwiesen wurde.

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 Triebfahrzeugführer ein Haltsignal oder ein blinkendes Signal Ne 5 erhält,
- der Triebfahrzeugführer Reisende bemerkt, die ein- oder aussteigen wollen,
- die Fahrgasthaltewunscheinrichtung dem Triebfahrzeugführer einen Haltewunsch anzeigt oder
- der Triebfahrzeugführer nicht verständigt wurde, dass der Halt ausfallen darf.

Beförderungsanordnung

Mit der Beförderungsanordnung werden Verkehrstag, die zu benutzenden Züge und die betrieblichen Beförderungsbedingungen für außergewöhnliche Transporte angeordnet und allen am Laufweg beteiligten Stellen bekanntgegeben. Im internationalen Verkehr können Beförderungsanordnungen als Transportgenehmigungen bezeichnet werden. Bei der DB InfraGO AG wird die Nummer der Beförderungsanordnung als Bza-Nummer bezeichnet.

Beförderungs- und Begleitpapiere

Beförderungs- und Begleitpapiere sind Dokumente (auch in elektronischer Form zulässig), die aufgrund von gesetzlichen Vorgaben oder Regelungen des EVU bei der Beförderung bestimmter Güter mitzuführen sind (z. B. Frachtbrief, Begleitschein).

Begleitete Güterzüge

Züge, welche keine Reisezüge sind, aber von Personen begleitet werden, gelten als begleitete Güterzüge. Dies sind z. B. Arbeitszüge, Militärtransporte, Züge mit begleiteten Sendungen.

Beidrücken

Beidrücken ist das Bewegen getrennt stehender ▸ Fahrzeuge zum Kuppeln.

Bergmeister / Rangiermeister *

Als Bergmeister oder Rangiermeister werden Mitarbeiter bezeichnet, welche dispositive und administrative Aufgaben in der Zugbildung in einer Zugbildungsanlage wahrnehmen. Zum Teil werden von ihnen auch technische Anlagen im Ablaufbetrieb bedient, z. B. Ablaufsteuerrechner, Ablaufstellwerke oder Gleisbremsen. * * * *

Betriebliche Abfahrtzeit

Die betriebliche Abfahrtzeit ist für die Abfahrt des Zuges auf einer Betriebsstelle maßgeblich. In den Fahrplänen dieser Betriebsstellen können daneben auch verkehrliche Abfahrtzeiten veröffentlich sein.

Betriebsanweisung

Betriebsanweisungen sind die vom Unternehmen schriftlich erstellten Anweisungen zur Benutzung von Arbeitsmitteln (Werkzeuge, Geräte, Maschinen, Anlagen), von Persön-

licher Schutzausrüstung (PSA), zum Umgang mit Gefahrstoffen sowie zur Vermeidung von Gefährdungen bei Arbeitsverfahren und aus der Arbeitsumgebung. Sie berücksichtigen die von Herstellern bereitgestellten Bedienungsanleitungen oder Gebrauchsanleitungen und ggf. zusätzliche örtliche und betriebliche Vorgaben des Unternehmens.

Betriebshalt

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

Betriebsstellen

Betriebsstellen sind

a) ▸ Bahnhöfe, ▸ Blockstellen, ▸ Abzweigstellen, ▸ Anschlussstellen, ▸ Haltepunkte, ▸ Haltestellen, ▸ Deckungsstellen 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.

Dienst

Dienst umfasst alle Tätigkeiten und weiteren Arbeiten, die ein Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb innerhalb einer definierten Arbeitszeit verrichtet.

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.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) sind Unternehmen, die Eisenbahninfrastruktur betreiben. In einigen Regelwerken werden Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Infrastrukturbetreiber bezeichnet. * *

Eisenbahnverkehrsunternehmen

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen. Für Zugfahrten trägt immer dasjenige EVU die Sicherheitsverantwortung, welches die Fahrplantrasse beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen bestellt hat.

Elektrische Ladestationen *

Elektrische Ladestationen sind elektrotechnische Anlagen zum Laden von Akkumulatoren batterieelektrischer Triebfahrzeuge, die nur für den Ladevorgang eines stillstehenden Fahrzeugs vorgesehen sind. * * *

Elektronisches Endgerät

Zu elektronischen Endgeräten zählen zum Beispiel Mobiltelefone, Tablet-PC, Smart Watches, Ton-, Funk- und Fernsehgeräte.

Entgleisung

Eine Entgleisung ist das Abheben eines Rades vom Gleis, auch wenn es sich wieder eingleist, oder der zweispurige Lauf eines Fahrzeuges.

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 oder an einer virtuellen Blockstelle. Ein EOA kann sich auch an der Spitze eines Zuges befinden, wenn eine Sollgeschwindigkeit von 0 km/h angezeigt wird oder am Sperrsignal.

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 einer bestimmten Stelle, dem ▸ ETCS-Halt, zu fahren.

ETCS-Halt

Ein ETCS-Halt ist die Stelle, an der die ▸ ETCS-Fahrterlaubnis eines ETCS-geführten Zuges endet. Dem Triebfahrzeugführer wird ein ETCS-Halt durch eine ▸ Zielgeschwindigkeit von 0 km/h angekündigt und durch eine ▸ Sollgeschwindigkeit von 0 km/h angezeigt. In ETCS-Betriebsart ▸ SR wird dem Triebfahrzeugführer ein ETCS-Halt durch ein Signal Ne 14 angezeigt.

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

Fahrdienstleiter

Fahrdienstleiter regeln die Durchführung der Zugfahrten. Fahrdienstleiter dürfen auch die Tätigkeiten von Weichenwärtern verrichten.

Fahrdienstleiter und Weichenwärter sind in den Richtlinien 408.01 - 06 und 408.48 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 Fahrdienstleiter der vorgelegenen ▸ Zugmeldestelle, auf eingleisigen Strecken einem festgelegten Fahrdienstleiter zugeteilt. ▸ Selbsttätige ▸ Blockstellen der übrigen Blockbauformen, Blockstellen für ▸ anzeigegeführte ▸ Züge oder örtlich nicht besetzte ▸ Bahnhöfe oder ▸ Abzweigstellen gelten als mit dem Fahrdienstleiter besetzt, der die Signalanlagen dieser Stellen bedient.

Fahrleitung

Fahrleitungen dienen der Versorgung der elektrisch betriebenen Fahrzeuge mit elektrischer Energie. Zu Fahrleitungen zählen Stromschienen und Oberleitungen.

Fahrleitungs-Schutzstrecke

Eine Schutzstrecke ist ein Abschnitt einer ▸ Fahrleitung, der beidseitig mit einer Trennstelle versehen ist, um ein Zusammenschalten von zwei aufeinanderfolgenden elektrischen Abschnitten mit unterschiedlicher Spannung oder Phasenlage über die durchlaufenden Stromabnehmer zu vermeiden.

Fahrplanhalt

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

Fahrplananordnung

Mit der Fahrplananordnung (Fplo) werden Änderungen und Ergänzungen des Netzfahrplans mit kurzfristiger und/oder vorübergehender Gültigkeit und ▸ Züge des Gelegenheitsverkehrs bekannt gegeben. Fahrplananordnungen für ▸ außergewöhnliche Transporte werden als ▸ Beförderungsanordnung bezeichnet.

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 Triebfahrzeugführer 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- oder 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- oder 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.

Fertigmeldung

Die Fertigmeldung ist die Meldung des Zugschaffners an den Zugführer, dass in seinem zugewiesenen Bereich des Zuges das Ein- und Aussteigen der Reisenden been-

det ist, die Außentüren geschlossen sind und keine Personen oder Gegenstände eingeklemmt sind.

Festlegen, Festlegung

Festlegen ist das Sichern von Fahrzeugen, Zügen oder Zugteilen gegen unbeabsichtigte Bewegung. Hierzu können Feststellbremsen und ▸Festlegemittel verwendet werden.

Festlegemittel

Festlegemittel sind Hemmschuhe, doppelseitig wirkende Radvorleger und einseitig wirkende Radvorleger. In einigen Regelwerken wird „Sicherungsmittel“ statt „Festlegemittel“ verwendet.

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 11a (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.

Fortbildung

Fortbildung umfasst die Maßnahmen, die beruflichen Qualifikationen der Mitarbeiter zu erhalten.

Führerraum

Der Führerraum bezeichnet den Bereich innerhalb eines Fahrzeuges, der für das Führen des Triebfahrzeuges vorgesehen ist. Bei bestimmten Fahrzeugen wird dieser Bereich auch als Führerstand (Dampflokomotiven) oder als Fahrerkabine (Nebenfahrzeugen) bezeichnet.

Führungsgrößen

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

Führerraumanzeige

Anzeige im Führerraum, die

- die für anzeigeführte Züge erforderlichen Führungsgrößen, Betriebsarten, Aufträge und weitere Informationen,
- die Fahrplanangaben,
- die La-Angaben

anzeigt.

Die Fahrplan- und La-Angaben können hierbei auch auf einem elektronischen Endgerät angezeigt werden.

FS (Full Supervision)

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

Gefährliche Güter

Gefährliche Güter sind Stoffe und Gegenstände, von denen auf Grund ihrer Natur, ihrer Eigenschaften oder ihres Zustandes im Zusammenhang mit der Beförderung Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung ausgehen können. Dies gilt insbesondere für die Allgemeinheit, für wichtige Gemeingüter, für Leben und Gesundheit von Menschen sowie für Tiere und Sachen. Die Klassifizierung eines Stoffes als Gefahrgut richtet sich nach den Vorschriften zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr (RID Kapitel 2 und 3).

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.

Gleisbereich

Gleisbereich ist der von bewegten Fahrzeugen einschließlich der transportierten Güter in Anspruch genommene Raum (in den Unfallverhütungsvorschriften „Fahrbereich“ genannt) sowie der Raum unter, neben oder über den Gleisen, in dem Personen durch bewegte Fahrzeuge gefährdet werden können.

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.

Großcontainer

Großcontainer sind genormte Großraumbehälter (Seefracht-Container, engl. *freight containers*) aus Stahl, die ein einfaches und schnelles Verladen, Befördern, Lagern und Entladen von Gütern ermöglichen.

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 abgeschaltet 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.

Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN)

Es wird nach den jeweiligen Kernaufgaben unterschieden in:

- KiN ohne betriebliche Zusatzaufgaben "KiN" (z.B. Marketing, Information/Betreuung, Fahrgeldsicherung, Verhalten bei Gefahr, Serviceeinrichtung im Fahrzeug) und

- KiN mit betrieblichen Zusatzaufgaben (Zugschaffner, Zugvorbereiter, Rangierbegleiter): "KiN-Zs" oder "KiN-Zugv" oder "KiN-Rb".

Kuppelprobe

Die Kuppelprobe dient der Überprüfung des Kuppelzustandes bei Automatischen Kupplungen.

Ladeeinheiten

Ladeeinheiten sind Sendungen des kombinierten Verkehrs, welche im leeren Zustand oder mit Ladegut auf Eisenbahnwagen befördert werden. Hierzu zählen Container, Binnencontainer, Wechselbehälter, Transportbehälter, Sattelanhänger sowie bei Nutzung der rollenden Landstraße Sattelkraftfahrzeuge, Lastzüge und Einzelfahrzeuge. Bei der Beförderung gefährlicher Güter werden auch die Begriffe Schüttgut-Container, Tankcontainer, ortsbeweglicher/abnehmbarer Tank, MEGC (Gascontainer mit mehreren Elementen) oder Huckepackverkehr verwendet.

Ladestellen

Ladestellen sind für den Güterumschlag vorgesehene Einrichtungen (z. B. Laderampen, Ladebühnen, Ladestraßen), an denen Güterwagen zur Be- und Entladung bereitgestellt werden.

* 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.

Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb

Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb sind Bremsprobeberechtigte, Heizer, die örtliche Aufsicht, Rangierbegleiter, Triebfahrzeugbegleiter, Triebfahrzeugführer, Wagenuntersuchungsbeamte, Zugführer und Zugschaffner sowie weitere Mitarbeiter mit sicherheitsrelevanten Aufgaben.

Mitfahrerstand

Mitfahrerstände sind die auf Rangierlokomotiven oder anderen Triebfahrzeugen eingerichteten Standflächen einschließlich der Festhaltemöglichkeiten, von denen aus Lokrangierführer die Lokomotiven mittels Funkfernsteuerungssystemen steuern oder von denen aus Rangierbegleiter die Fahrwegbeobachtung ausführen können.

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 Triebfahrzeugführer 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.

Notfallmanager

Der Notfallmanager ist der für den Notfallbezirk zuständige Mitarbeiter des EIU.

Notfallmitarbeiter

Der Notfallmitarbeiter ist der im Ereignisfall zuständige Mitarbeiter des EVU, der den Notfallmanager berät und Maßnahmen im EVU veranlasst. In einigen Regelwerken wird der Notfallmitarbeiter als Notdienst EVU bezeichnet.

NP (No Power)

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

Örtliche Regelung

Örtliche Regelungen sind zusätzliche und abweichende Regelungen, die nur die Örtlichkeit betreffen. Örtliche Regelungen können enthalten sein zum Beispiel in:

- der Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV),
- den Bedienungsanweisungen für Anschlussbahnen,
- den ▸ Örtlichen Zusätzen

oder

- dem ▸ Streckenbuch.

Örtliche Zusätze

Örtliche Zusätze sind zusätzliche und abweichende Regelungen zu Inhalten von Regelwerken, welche für bestimmte Betriebsstellen gelten. Diese werden den Mitarbeitern vom EVU bekanntgegeben.

* Ortskenntnis

* Kenntnisse der örtlichen Besonderheiten einer ▸ Betriebsstelle, die das ▸ Zugpersonal
* besitzen muss, wenn es auf dieser Betriebsstelle planmäßig rangieren soll.

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 Modul 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 Triebfahrzeugführer mit einem Symbol in der Führerraumanzeige angezeigt wird. ETCS überwacht die maximal zulässige Geschwindigkeit für Fahren auf Sicht und das Ende der ETCS-Fahrterlaubnis.

Override EOA

Funktion im ETCS-Fahrzeuggerät, die es dem Triebfahrzeugführer ermöglicht, aus den
* ETCS-Betriebsarten FS, OS oder LS 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 Triebfahrzeugführer im Stilstand 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 den nachfolgenden 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“. *

Regelbuch

Das Regelbuch enthält alle wesentlichen betrieblichen und technischen Anweisungen für Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb. Das Regelbuch kann sich aus mehreren Teilen zusammensetzen und elektronisch bereitgestellt werden.

Regelungen

Regelungen umfassen Hinweise, Regeln, Vorgaben, Anordnungen und Anweisungen, die der Mitarbeiter, sofern diese für seine Tätigkeiten zutreffen, kennen und beachten muss.

Regelungen des EVU

Regelungen des EVU sind die zum Betriebsregelwerk weiterführenden, ergänzenden und/oder abweichenden Regelungen, die das EVU eigenständig erstellt und bekannt gibt.

Regelfahrzeuge

Regelfahrzeuge werden unterschieden nach ▸ Triebfahrzeugen und ▸ Wagen.

Regelgleis

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

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 Triebfahrzeugführer 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.

Schleppen

Schleppen ist das Befördern nicht arbeitender, betriebsfähiger Triebfahrzeuge.

Schneeräumfahrten

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

Schwungfahrabschnitt, Schwungfahrstelle

Schwungfahrabschnitte bzw. Schwungfahrstellen, sind Gleisabschnitte, welche nur mit gesenkten Stromabnehmern befahren werden dürfen.

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.

Selbstrettungskonzept

Das Selbstrettungskonzept (SRK) beschreibt die technischen, organisatorischen und operativen Maßnahmen der Selbstrettung von Reisenden, Begleitpersonal und anderen Personen im Zug im Ereignisfall.

SH (Shunting)

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

Sichern (gegen unbeabsichtigte Bewegung)

„Sichern gegen unbeabsichtigte Bewegung“ oder kurz „Sichern“ ist das Verhindern unbeabsichtigter Bewegungen von Fahrzeugen, Zügen oder Zugteilen. In einigen Regelwerken wird statt des Begriffs „Sichern gegen unbeabsichtigte Bewegung“ der Begriff „Festlegen“ verwendet.

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.

Spezialtransporte

Spezialtransporte sind außergewöhnliche Transporte wie z. B. Trafotransporte, welche das Lademaß über die gemäß Nutzungsbedingungen des EIU dargestellte Umrisslinie hinaus überschreiten und/oder besondere Schwerwagentransporte, die eine vertiefende technische Untersuchung erfordern. Bei Spezialtransporten sind in der Regel besondere betriebliche Bedingungen bei der Beförderung zu beachten.

SR (Staff Responsible)

Betriebsart bei ETCS, bei der ETCS die zulässige Geschwindigkeit für SR und das Ende der Fahrterlaubnis durch Balisen mit der Information „Halt für Züge in der ETCS-Betriebsart SR“ am Signal Ne 14 überwacht. ETCS zeigt dem Triebfahrzeugführer die Betriebsart SR durch ein Symbol in der Führerraumanzeige an. Die Fahrterlaubnis erhält der Triebfahrzeugführer 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.

Streckenbuch

Das Streckenbuch enthält

- die Angaben des Infrastrukturbetreibers gemäß FV-DB bzw. FV-NE (Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)),
- die ggf. dazu ergänzenden Regelungen des EVU (z.B. ▸ örtliche Zusätze).

Die Angaben des Infrastrukturbetreibers können enthalten sein z.B.

- im Fahrplan

  und

- den Angaben zu vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten (La).

Tätigkeit

Tätigkeiten sind Arbeiten, für die eine besondere Ausbildung, Unterweisung und/oder Prüfung erforderlich ist.

TCM/PTCM (Übermittlung der Zuginhaltsdaten)

Zuginhaltsdaten werden vom EVU an das EIU übermittelt. Sie geben Auskunft über die aktuelle Zugbildung wie z.B. Zuglänge, Zuggewicht und Angaben zu den vorhandenen Bremshundertsteln.

TR (Trip)

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

Transportverantwortlicher/Transportoffizier

Der Transportverantwortliche stellt bei begleiteten Transporten das Bindeglied zwischen den Mitarbeitern im Bahnbetrieb und den Begleitpersonen dar. Er übernimmt in erster Linie die Kommunikation mit den Mitarbeitern im Bahnbetrieb und die Einweisung der Begleitpersonen zu den Verhaltensweisen beim Eisenbahntransport. Er hat die Verantwortung für die Begleitpersonen während des Transportes und ist diesen weisungsbefugt. Bei Militärtransporten wird diese Funktion vom Transportoffizier wahrgenommen. Bei Spezialtransporten können weitere/ abweichende Regeln vorgegeben sein.

Triebfahrzeuge

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

Triebfahrzeugführer *

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

Triebfahrzeugpersonal

Zum Triebfahrzeugpersonal zählen Triebfahrzeugführer, Triebfahrzeugbegleiter und Heizer.

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.

Unfallmeldestelle

Die Unfallmeldestelle ist die zentrale Stelle eines EIU, die im Ereignisfall für ein bestimmtes Gebiet Notrufe und Meldungen über Ereignisse und Gefahren im Zusammenhang mit dem Eisenbahnverkehr entgegennimmt und betriebliche Maßnahmen der EIU und der EVU sowie weitere Maßnahmen veranlasst. Sofern vom EIU nicht anders festgelegt, nimmt der Fahrdienstleiter die Aufgaben der Unfallmeldestelle wahr.

Verkehrliche Abfahrtzeit

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

Die verkehrliche Abfahrtzeit 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 und 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.

Vorgesetzte

Vorgesetzte sind der Unternehmer selbst oder die Personen innerhalb der Organisationsstruktur, denen die Befugnis erteilt wurde, Anordnungen an nachgeordnete Personen zu erteilen. Vorgesetzte sind in ihrem Zuständigkeitsbereich den unterstellten Personen weisungsbefugt, insbesondere bezüglich der Sicherheit und des Arbeits-, Umwelt-, Brand- und Gesundheitsschutzes.

Vorspann *

Vorspann ist die Bespannung eines Zuges mit zwei Lokomotiven, die mit je einem Tf * besetzt sind. Die Vorspannlokomotive befindet sich an der Spitze des Zuges. *

Wagen

Wagen werden eingeteilt in

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

Wageneinheiten

Wageneinheiten sind aus mehrere 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

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

Weichenwärter können an der Durchführung von Zugfahrten beteiligt sein.

Fahrdienstleiter und Weichenwärter sind in den Richtlinien 408.01 - 06 und 408.48 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 ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale
* kann ein zusätzliches Hauptsignal zur Fahrt in einen Bereich ohne ETCS-Ausrüstung
* vorhanden sein.

Zugaufsicht

Die Zugaufsicht umfasst das Feststellen der Abfahrbereitschaft eines Zuges sowie das Erteilen des Abfahrauftrages.

Die Zugaufsicht kann durch den Zugführer, eine örtliche Aufsicht oder den Triebfahrzeugführer wahrgenommen werden.

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 sind ▸Züge, die auf besondere Anordnung an bestimmten Tagen

- nach einem im Voraus festgelegten und bekannt gegebenen Fahrplan (Bedarfszüge) oder
- nach einem von Fall zu Fall besonders aufgestellten Fahrplan

verkehren.

Zugfahrt mit besonderem Auftrag

Eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag ist eine Zugfahrt, die der Fahrdienstleiter 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.

Zugbegleiter, Zugbegleitpersonal

Zum Zugbegleitpersonal, den Zugbegleitern, zählen Zugführer und Zugschaffner.

Zugpersonal

Zum Zugpersonal zählen das Triebfahrzeugpersonal und das Zugbegleitpersonal.

❑

Automatischer Stopp

Automatischer Stopp (früher Not-Halt passiv) ist eine vom Funkfernsteuerungssystem ausgelöste Zwangsbremsung bei bestimmten sicherheitsrelevanten Situationen, z. B. bei einem technischen Fehler, bei Verlust der Funkverbindung, bei Ansprechen des Neigungsschalters.

Empfänger

Empfänger ist der Teil des Funkfernsteuerungssystems, der die vom Sender gegebenen Steuerbefehle auf dem Triebfahrzeug empfängt und an den maschinentechnischen Teil überträgt.

Funkfernsteuermodus

Funkfernsteuermodus ist der Modus, in dem das Triebfahrzeug mit einem Funkfernsteuerungssystem bedient wird.

Funkfernsteuerungssysteme

Funkfernsteuerungssysteme sind Einrichtungen, die es ermöglichen, Triebfahrzeuge von einem tragbaren Sender aus über Funk zu steuern. Funkfernsteuerungssysteme können auch zur Steuerung von z. B. Rangiermitteln, Rangierfahrzeugen benutzt werden. An Stelle eines tragbaren Senders kann der Sender auch auf Triebfahrzeugen oder in Steuerständen installiert sein.

Lokrangierführer

Lokrangierführer ist ein Triebfahrzeugführer, der ein Triebfahrzeug mit einem Funkfernsteuerungssystem bedient. Er vereint in der Regel die Funktionen eines Triebfahrzeugführers und eines Rangierbegleiters.

Manueller Stopp

Manueller Stopp (früher Not-Halt aktiv) ist das Auslösen einer Notbremsung mit dem Sender durch bewusstes Handeln des Lokrangierführers.

Neigungsschalter

Neigungsschalter ist die Sicherheitseinrichtung im Sender zur Auslösung des Automatischen Stopps, wenn der Sender länger als eine vorher festgelegte Zeit geneigt ist.

Neigungsschalterüberbrückung

Neigungsschalterüberbrückung ist die Funktion, die das Ansprechen des Neigungsschalters verhindert. Sie wirkt bis zur fest eingestellten Zeitdauer von maximal 7 s. Bei Stillstand des Triebfahrzeuges darf sie zeitlich unbegrenzt wirken.

Sender

Sender ist der tragbare Teil des Funkfernsteuerungssystems, den der Lokrangier-führer zum Geben der Steuerbefehle mit sich führt.

Sperrschaltung (Fahrsperre)

Sperrschaltung ist die Einrichtung, die nach Stillstand des Triebfahrzeuges selbsttätig wirksam wird und das unbeabsichtigte Geben der Steuerbefehle „Lösen der direkt/indirekt wirkenden Bremse“ und „Erhöhung der Leistung“ verhindert. Die Sperrschaltung muss vor der nächsten Fahrt durch Entriegelung aufgehoben werden.

❑

A	N
B	O
C	P
D	Q
E	R
F	S
G	T
H	U
I	V
J	W
K	X
L	Y
M	Z

zur Modulübersicht

Das Abkürzungsverzeichnis enthält die für das Regelbuch relevanten Abkürzungen der Richtlinie 408, der FV-NE, der Richtlinien 436/437, des VDV-Betriebsregelwerks sowie der EVU-Zusatzmodule. Darüber hinaus sind einige weitere im Bahnbetrieb häufig verwendete Abkürzungen enthalten.

Abkürzungen dürfen zusammengesetzt werden, z. B. AutomHET für Automatische Hilfseinschalttaste.

In den Spalten „FV-NE“ und „Ril 436/437“ sind nur die Abkürzungen aufgeführt, die von den Abkürzungen in der ersten Spalte abweichen oder im Übrigen nicht verwendet werden.

FV-DB, BRW, Zusatzmodule, Sonstige	FV-NE	Ril 436/437	Bedeutung	
Abf			Abfahrt	*
Abzw			Abzweigstelle	
AC			Alternating Current (Wechselstrom)	
ADR			Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße	
AFB			Automatische Fahr- und Bremssteuerung	
AK			Automatische Kupplung	
	Ak	Ak	Ankunftmeldung	
Ank			Ankunft	*
Anst			Anschlussstelle	
AOS			Ausfahrschrankenöffnungsschalter	
AS			Automatische Stromabnehmer-Senkeinrichtung	
aS			Außergewöhnliche Sendung	
Asig			Ausfahrsignal	
Aufz			Außergewöhnliches Fahrzeug	
AutomET			Automatische Einschalttaste	
AutomHET			Automatische Hilfseinschalttaste	
Avsig			Ausfahrvorsignal	
AVV			Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen	
Awanst			Ausweichanschlussstelle	
A-Weg			Alternativer Fahrweg	*
BA			Bauart (z.B. Wagen, Schneepflug, Schneefräse)	
BAMOWAG			Bahnmotorwagen	
Bef	Bef		Befehl	*
Befo			Beförderungsanordnung	*
Betra			Betriebs- und Bauanweisung	
Betrst / Bst			Betriebsstelle	*
BEU			Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung	
Bez			Bezirk	*
Bf			Bahnhof	
	Bfo		Bahnhofsfahrordnung	
Bft			Bahnhofsteil	
Bgl			Baugleis	

FV-DB, BRW, Zusatzmodule, Sonstige	FV-NE	Ril 436/437	Bedeutung	
Bk			Blockstelle	
Bksig			Blocksignal	
Bkvsig			Blockvorsignal	
Bkz			Blockkennzeichen	
BözM			Betrieblich örtlich zuständiger Mitarbeiter (Ortsstellbereiche)	
BR			Baureihe	
Brh			Bremshundertstel	
BRW			Betriebsregelwerk	
Bstg			Bahnsteig	
BÜ			Bahnübergang	
BÜP			Bahnübergangsposten	*
BUVO-NE			Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen	
BZ			Betriebszentrale	
CBT			Computerbasiertes Training	
DB			Deutsche Bahn	
DC			Direct Current (Gleichstrom)	
DGUV			Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung	
DIN			Deutsches Institut für Normung	
Dksig	Dksig		Deckungssignal	*
Dkst			Deckungsstelle	
dLox			Anwendung zur Erfassung von Störungen an Triebfahrzeugen	
DS			Druckschrift	
DSA			Dynamischer Schriftanzeiger	*
DV			Dienstvorschrift	
D-Weg			Durchrutschweg	*
EBA			Eisenbahn-Bundesamt	
EBL			Eisenbahnbetriebsleiter	
EBO			Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung	
E-Bremse			Elektrische Bremse (Dynamische Bremse)	
EFF			Eisenbahnfahrzeug-Führerschein nach VDV	
EFR			Elektronische Fahrtenregistrierung	
EG			Empfangsgebäude	
EHG			Einheitshilfsgerätewagen	
EIU			Eisenbahninfrastrukturunternehmen	
eingl			eingleisig	*
ep			elektropneumatisch	
Esig			Einfahrsignal	
Est			Einsatzstelle	
		ESZB	Elektronisch signalisierter Zugleitbetrieb	
ET			Einschalttaste	
ETCS			European Train Control System (Europäisches Zugbeeinflussungssystem)	
Evsig			Einfahrvorsignal	
EVU			Eisenbahnverkehrsunternehmen	

FV-DB, BRW, Zusatzmodule, Sonstige	FV-NE	Ril 436/437	Bedeutung
EZB			Elektronischer Zugbericht
	Fa		Fahranfrage
FBG			Fernsteuerbediengerät
FBOA			Festbremsortungsanlage
Fdl			Fahrdienstleiter
	Fe	Fe	Fahrerlaubnis
FFST			Funkfernsteuerung
FfZ			Fahrplan für Zugmeldestellen
fmdl			fernmündlich
Fpl			Fahrplan
Fplm			Fahrplan-Mitteilung
Fplo			Fahrplananordnung
FS			ETCS-Betriebsart FS (Full Supervision)
Fspr, F			Fernsprecher
FSÜ			Fahr- und Stillstandsüberwachung
FV-DB			Fahrdienstvorschrift DB InfraGO AG (Richtlinie 408)
FV-NE			Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
Fz			Fahrzeug, Fahrzeuge
Fz-G			Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 Hz- oder 100 Hz-Gleisstromkreisen
GAF			Gleisarbeitsfahrzeug
Gbf			Güterbahnhof
gez.			gezeichnet
Ggl			Gegengleis
Gl			Gleis
GL			Grenzlast
GLK			Gemischtluftkupplung
GM			Grenzzeichenfreimeldung
GNT			Gleisneigetechnik
Gs			Gleissperre
GSM			Global System for Mobile Communications (Globales System für mobile Kommunikation)
GSM-R			Global System for Mobile Communications-Rail
GWB			Gleiswechselbetrieb
Gz			Güterzug
GZK			Gemischtzugkupplung
HAT			Hilfsausschalttaste *
Hbf			Hauptbahnhof
HBL			Hauptluftbehälterleitung
Heißl			Heißläufer
HET			Hilfseinschalttaste
Hg			Höchstgeschwindigkeit
HL			Hauptluftleitung
HM			Haltmeldung
HOA			Heißläuferortungsanlage

FV-DB, BRW, Zusatzmodule, Sonstige	FV-NE	Ril 436/437	Bedeutung	
Hp			Haltepunkt	
Hs			Sperrsignal - Formsignal	
Hst			Haltestelle	
HV			Handverschluss	*
Hz	Lokh		Heizer	
i. A.			im Auftrag	
IB			Infrastrukturbetreiber	*
ICE			Intercity-Express	
IRE			Internet-Rückfallebene EBuLa	
IS			ETCS-Betriebsart IS (Isolation)	
IS-Leitung			Informations- und Steuerleitung (ehem. UIC-Steuerleitung)	
k.A.			keine Anwendung	
KIN			Kundenbetreuer im Nahverkehr	
Kl			Kleinwagen	
KV			Kombinierter Verkehr	
La			Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten	
Lfsig			Langsamfahrsignal	
Lfst			Langsamfahrstelle, vorübergehende	
LM			Leuchtmelder	
LNT			leichter Nahverkehrstriebwagen	
LQ			Limited Quantities (begrenzte Menge verpacktes Gefahrgut)	
Lrf			Lokrangierführer	
Lok			Lokomotive	*
Ls			Sperrsignal - Lichtsignal	
Lü			Lademaßüberschreitung	
LüK			Länge über Kupplung	
LüP			Länge über Puffer	
LS			ETCS-Betriebsart LS (Limited Supervision)	
Lz			Triebfahrzeugleerfahrt	
LZB			Linienförmige Zugbeeinflussung	
Mbr			Mindestbremshundertstel	
MBW			Militärbegleitwagen	
mdl			mündlich	
MEGC			Multiple Element Gas Container (Gascontainer mit mehreren Elementen)	
MER			Mobilitätseingeschränkte Reisende	
MESZ			Mitteleuropäische Sommerzeit	
MEZ			Mitteleuropäische Zeit	
MFA			Modulares Führerraumanzeigegerät	
MFD			Modulares Führerraumdisplay	
Mg-Bremse			Magnetschienenbremse	
Min			Minute(n)	
Min. oder M			Uhrzeit in Vordrucken - Minutenspalte	

FV-DB, BRW, Zusatzmodule, Sonstige	FV-NE	Ril 436/437	Bedeutung	
MISS			Multifunktionales Instandhaltungsfahrzeug Streckeninfrastruktur	
MISS MZF			Multifunktionales Instandhaltungsfahrzeug Streckeninfrastruktur – Mehrzweckfahrzeug	
MISS LST			Multifunktionales Instandhaltungsfahrzeug Streckeninfrastruktur – Leit- und Sicherungstechnik	
Mk-Tfz			Mehrkrafttriebfahrzeug	
MPS			Mobiles Produktionssystem	
MTD			Maschinentechnisches Display	
NBÜ			Notbremsüberbrückung	
NE			Nichtbundeseigene Eisenbahn	
NFLS			Notfallleitstelle	*
Nfz			Nebenfahrzeug	
NL			ETCS-Betriebsart NL (Non Leading)	
Nmg			Notfallmanager	*
NP			ETCS-Betriebsart NP (No Power)	
NTC			ETCS-Level NTC (National Train Control)	
o. Zub			ohne Zugbegleiter	
öA			örtliche Aufsicht, bei FV-NE ▶ Aufsb oder öBb	
OB			Ortsstellbereich	
	öBb		Örtlicher Betriebsbediensteter, bei FV-DB ▶ öA	
		ÖBE	Örtliche Bedieneinrichtung	
		öBfFdl	örtlicher Bahnhofsfahrdienstleiter	
	öBl		örtlicher Betriebsleiter	
OE			Organisationseinheit	
OS			ETCS-Betriebsart OS (On Sight)	
öA			örtliche Aufsicht	*
öZ			örtliche Zusätze	
P			Posten	
Pbf			Personenbahnhof	
PED			Personaleinsatzdisponent	
Pk			Produktionskoordinator regional (DB Cargo)	
Pl, pl			Plan, planmäßig	
PLT			Papierloser Transport	
PnA			Prüfung nach Abstellung	
PS			ETCS-Betriebsart PS (Passive Shunting)	
PSA			Persönliche Schutzausrüstung	
PT			ETCS-Betriebsart PT (Post Trip)	
PVG			Produktionsverfahren Güterverkehr	
PZB			Punktförmige Zugbeeinflussung	
QR-Code			Quick Response-Code (schnelle Reaktion – zweidimensionaler Code)	
q_R-Maß			Wert für die Flankensteilheit der Spurkränze	
Ra			Rangierarbeiter	
Rabt			Rangierabteilung	*
Rb			Rangierbegleiter	

FV-DB, BRW, Zusatzmodule, Sonstige	FV-NE	Ril 436/437	Bedeutung	
Rbf			Rangierbahnhof	
Rf			Rangierfahrt	*
Rgl			Regelgleis	
Ri			Richtung	
Ril			Richtlinie	
RIC			Vereinbarung über den Austausch und die Benutzung der Reisezugwagen im internationalen Verkehr	
RID			Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter	
RiM			Rail in Motion – System Tf-Tablet	
RIS			Reisenden-Informations-System	
RIV			Abkürzung für international einsatzfähige Güterwagen	
RK			Rangierkupplung	
RÜ			Reisendenübergang	
Rz			Reisezug	
rZD			regionaler Zugdisponent (DB Cargo)	
SAT			Selbstabfertigung durch den Tf	
Sbk			selbsttätige Blockstelle, selbsttätiges Blocksignal	
Sbkvsig			Vorsignal eines selbsttätigen Blocksignals	
SbV			Sammlung betrieblicher Vorschriften zur FV-NE	
SB			ETCS-Betriebsart SB (Stand By)	
Schrw			Schrankenwärter	
Sch-Tfz	Schlok		Schiebetriebfahrzeug	
SF			ETCS-Betriebsart SF (System Failure)	
SH			ETCS-Betriebsart SH (Shunting)	
Sifa			Sicherheitsfahrschaltung	
Sig			Signal	
Skl			Schwerkleinwagen	
SL			ETCS-Betriebsart SL (Sleeping)	
SN			ETCS-Betriebsart SN (STM National)	
SO			Schienenoberkante	
Sperrf			Sperrfahrt	
Sperrfahrt Kl			Sperrfahrt Kleinwagen	
Sperrsig			Sperrsignal	*
SR			ETCS-Betriebsart SR (Staff Responsible)	
Stör			Störung	
Str			Strecke (freie Strecke)	*
SRK			Selbstrettungskonzept	
Strebu			Streckenbuch	
Stw			Stellwerk	
		SZB	Signalisierter Zugleitbetrieb	
TAV			Technikbasiertes Abfertigungsverfahren	
Tb			Triebfahrzeugbegleiter	
TB 0			Türblockierung ab 0 km/h	

FV-DB, BRW, Zusatzmodule, Sonstige	FV-NE	Ril 436/437	Bedeutung
TCM/PTCM			Train Composition Message (Übermittlung von Zuginhaltsdaten) Passenger Train Composition Message (Übermittlung von Zuginhaltsdaten für Personenzüge) * * *
TEN			Trans-European Networks (Transeuropäische Netze)
Tf			Triebfahrzeugführer
TFS			Triebfahrzeugführerschein
TfV			Triebfahrzeugführerscheinverordnung
Tfz			Triebfahrzeug
Tfzf			Triebfahrzeugfahrt
TK			Triebkopf
TR			ETCS-Betriebsart TR (Trip)
TSI OPE			Technische Spezifikationen für die Interoperabilität „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“
TTK			TRANSPACT®-Triebfahrzeug-Kupplung
TWb			Technische Wagenbehandlung
UIC			Union internationale des chemins de fer (Internationaler Eisenbahnverband)
UN			ETCS-Betriebsart UN (Unfitted)
UN-Nummer			United Nations Gefahrgut-Kennzeichnungsnummer
unv			unverändert
Üs			Überwachungssignal
Üst			Überleitstelle
üZD			überregionaler Zugdisponent (DB Cargo)
UT			Unwirksamkeitstaste
v Pl			vor Plan
VBKS			Verbundstoff-Bremsklotzsohlen
VDV			Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
	vE		vorsichtige Einfahrt
verk			verkehrt (verkehren)
VG			Verpackungsgruppe
VMZ			Maximal zulässige Geschwindigkeit des Zuges
Vsig			Vorsignal
vsl			voraussichtlich
W			Weiche
WB			Wirbelstrombremse
WBT			Webbasiertes Training
Weiterf			Weiterfahrt
Wg			Wagen
Wgm			Wagenmeister
Wgp			Wagenprüfer
WUB			Wagenuntersuchungsbeamter
Ww			Weichenwärter
X	... X		Achse (Radsatz)
Z			Zug
Za			Zugabfertiger (Funktion DB Cargo AG)

FV-DB, BRW, Zusatzmodule, Sonstige	FV-NE	Ril 436/437	Bedeutung	
ZB			Zusatzbescheinigung zum Triebfahrzeugführerschein	
ZBA			Zugbildungsanlage	
Zes			Zentralschaltstelle	
Zf			Zugführer, Zugführer des eigenen Zuges	
ZF			Zugfunk	
ZLB			Zugleitbetrieb	
	Zlst		Zugleitstelle	
	Zlfst		Zuglaufstelle	
	Zlm		Zuglaufmeldung	
	Zlmst		Zuglaufmeldestelle	
	Zlr	ZL	Zugleiter	
	Zlstr		Zugleitstrecke	
ZM			Zugschlussmeldung/Zugvollständigkeitsmeldung	
Zmst			Zugmeldestelle	*
		ZMP	Zugschlussmeldeposten	*
Zp			Zugpersonal	
ZS			Zugsammelschiene	
Zs			Zugschaffner	
Zsig			Zwischensignal	
Zub			Zugbegleiter	
Zugv			Zugvorbereiter	
Zvsig			Zwischenvorsignal	

❑

A	N
B	O
C	P
D	Q
E	R
F	S
G	T
H	U
I	V
J	W
K	X
L	Y
M	Z

zur Modulübersicht

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Zeichen					
¥ ► Yen-Zeichen					
A					
Abdrücken vorbereiten	DBCDE.4813	6		48	
Bremsen	DBCDE.4813	6	(2)	48	
Melden	DBCDE.4813	6	(4)	48	
Sicherung gegen unbeabsichtigte Bewegung aufheben	DBCDE.4813	6	(5)	48	
Trennstellen	DBCDE.4813	6	(1)	48	
Zugschlusssignale	DBCDE.4813	6	(3)	48	
Abfahrt					
Abfahrauftrag					
Bahnhöfe ohne Ausfahrsignal	BRW.5332A02	2	(4)	53	*
erteilen	BRW.5332	4	(2)	53	
mündlich	BRW.5332A02	2	(2)	53	*
Summer- und Klingelanlage	BRW.5332A02	2	(3)	53	*
Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt	408.2488	1	(1)	54	
Abfahrts-, Durchfahrtszeit	408.2341A01	7	(2)	53	
Bestätigung durch Begleitpersonal	DBCDE.5901	4	(8)	59	
Fahrzeug an der Spitze steht über Signal hinaus	408.2331	3	(3)	53	
Grundsatz	BRW.5331	3		53	*
Haltepunkt oder Haltestelle	408.2341	2	(7)	53	
mehrere Züge stehen zur Abfahrt bereit	408.2331	3	(4)	53	
Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt	408.2488	1	(1)	54	
	408.4812	1	(1)	48	
Zustimmung zur					
allgemein	408.2331	1		53	
höhengleicher Übergang	408.2331	3	(7)	53	
Signal nicht sichtbar	408.2331	3	(1)	53	
Stichstrecke	408.2487	2	(1)	54	
Wortlaut	408.2487	2	(2)	54	
Sperrfahrt	408.2481	5		54	
Abfahrbereitschaft					
An den Fahrdienstleiter melden, Zeitpunkt	DB.2321	2		53	
Besonderheiten	DBREGIO.5332	5		53	
Grundsatz	BRW.5332	1		53	
Melden, dass der Zug abfahrbereit ist	BRW.5332	3		53	
Wann ist ein Zug abfahrbereit?	BRW.5332	2		53	
Zusätzliche Regelungen für Reisezüge	BRW.5332	1		53	
Abfall ► Beförderung von Abfällen	BRW.4313	2		43	
Abgangs- und Zielbahnhof	BRW.4311A01	9	(1)	43	
Abgesetzte Fahrzeuge	BRW.4311A01	11	(3)	43	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
Abgrenzung von Tätigkeiten	408.4802	3		48
Ablaufen				
Bremsbesetzung	408.4821	1	(4)	48
Drehgestellgüterwagen	408.4818	4	(1)	48
zustimmen	408.4813	3	(3)	48
Ablöser nicht dienstfähig	BRW.1111	4	(4)	11
Abschleppen	BRW.6101	5		53
	DB.6101	5		53
Dokumentation	DB.6101	5	(2)	53
nicht selbst vorbereitet	DB.6101	5	(3)	53
Voraussetzungen	BRW.6101	5	(1)	53
Abstellen				
Abschnitte freihalten	408.2351	1	(2)	53
	408.4831	1	(1)	48
niedrige Außentemperatur	BRW.6110	1	(5)	61
Triebfahrzeuge	BRW.6102	2	(3)	61
mit HL-gesteuerte Federspeicherbremse	DB.6901	2	(4)	69
Zug oder Zugteil	408.2351	1		53
auf der freien Strecke	408.2351	3		53
Abstoßen und Ablaufen				
Abstände der Fahrzeuge	408.4818	3		48
Arbeitsunterlagen	DBCDE.4818Z01			48
Bremsen	408.4821	1	(3)	48
durchführen	DBCDE.4818	9		48
Ablaufbeginn und - Durchführung	DBCDE.4818	9	(3)	48
Beidrücken	DBCDE.4818	9	(6)	48
Fahrzeuge aufhalten	DBCDE.4818	9	(5)	48
Rangierzettel/Trennstellenliste	DBCDE.4818	9	(1)	48
Spitzensicherung	DBCDE.4818	9	(4)	48
Verständigung	DBCDE.4818	9	(2)	48
Entkuppeln in der Bewegung	BRW.4818	1	(2)	48
Wagen aufhalten	BRW.4818	1	(3)	48
Zulässigkeit	BRW.4818	1	(1)	48
Abweichen				
Einsatzplan	DB.1111Z01	5	(1)	11
Fahrordnung	408.2462	1	(1)	54
Abweichende Regelungen	BRW.0100	5		0
Abzweigstellen				
Gleiswechselbetrieb	408.2462	1	(3)	54
Sperrfahrten	408.2481	2	(3)	54
Achtungspfiff	BRW.5332A01	1	(2)	53
Alkohol und Rauschmittel	BRW.1101	5	(3)	11
Allgemeine Arbeitsschutzregeln	BRW.1220			12

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
.....	DBCDE.1220			12	
Änderungen, Kennzeichnung im Regelbuch	BRW.0100	1	(3)	0	*
Anfahren	BRW.6101	4	(1)	61	
.....	BRW.6110	2	(1)	61	
.....	BRW.6120	1	(4)	61	
Anfahrprobe					
Ablauf	BRW.5333	3	(3)	53	
.....	DBCDE.4814	12	(2)	48	*
bei Güterzügen	BRW.5333	3		53	
beim Rangieren	DBCDE.4814	12		48	
Grundsatz/Beteiligte	DBCDE.4814	12	(1)	48	*
ohne Unregelmäßigkeiten	BRW.5333	3	(6)	53	
.....	DBCDE.4814	12	(4)	48	*
Unregelmäßigkeiten	BRW.5333	3	(4)	53	
.....	DBCDE.4814	12	(3)	48	*
Anfordern von Hilfe	408.2571	2	(1)	55	
Angaben					
Ankunfts- und Abfahrtszeiten	DBREGIO.2691	8	(1)	56	
Fahrplan	408.2341A01			53	
Meldezettel					
Abstellung	BRW.5351A01			53	
.....	DBCDE.4831A01			48	
Zugvorbereitung	DB.4321A01			43	
Anhängelasten	DB.6140	4	(1)	61	
Ankunft am Zugendbahnhof	DBCDE.5911	1		59	
Ankunftsmeldung	DBCDE.5911	1	(1)	59	
Ankunfts- und Abfahrtzeiten	408.2341A01	7		53	
Anleitung				54	
Führen Bremszettel	BRW.4312A01			43	
internationaler Bremszettel Güterzüge.....	BRW.4312A31			43	
Führen Meldezettel Abstellung	DBCDE.4831A01			48	
Allgemeines	DBCDE.4831A01	1		48	
Angaben zur Sicherung	DBCDE.4831A01	3		48	
Kopfzeile des Vordrucks	DBCDE.4831A01	2		48	
Führen Wagenliste	BRW.4311A01			43	
internationale Wagenliste Güterzüge.....	BRW.4311A31			43	
internationale Wagenliste Reisezüge.....	BRW.4311A21			43	
Führen Unterschriftenblatt	DBCDE.5901A01			59	
Anordnungen über den Zugverkehr	BRW.5401			54	
Abweichungen	BRW.5401	1	(2)	54	
Aufbewahrung	BRW.5401	2	(3)	54	
Ausfüllhinweise	BRW.5401	2	(4)	54	
Ansage des freien Fahrwegs ▶ Rangieren	408.4814	5	(1)	48	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Anschlussstelle					
Sperrfahrten	408.2481	2	(3)	54	
Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt	408.4812	1	(3)	48	
Ansprechpartner				8	
erster	BRW.1210	1	(6)	12	
für Rettungskräfte	BRW.8581	4	(3)	8	
Anweisungen des EVU	BRW.1210	1	(3)	12	
Anwendung „Einsatzplan“	DBCDE.1111Z01	6	(1)	11	*
Anzeichen für eine Oberleitungsstörung	BRW.6106	2	(1)	61	
Anzeigegeführt					
Arten der Zustimmung ▶ Zustimmung	408.2331	2	(2)	53	
Auftrag zur Fahrt ins Gegengleis	408.2463	1	(2)	54	
Rangieren zustimmen	408.4813	3	(1)	48	
Streckenbeobachtung	408.2341	1	(2)	53	
Zugfahrt mit besonderem Auftrag				54	*
Bei ETCS-geführten Zügen	408.2455	2	(3)	54	*
Bei LZB-geführten Zügen	408.2455	2	(3)	54	*
Arbeiten					
ETCS-Streckeneinrichtung	408.2475	2		54	
LZB-Streckeneinrichtung	408.2475	1		54	
Arbeitende Triebfahrzeuge	BRW.4311A01	1	(3)	43	
	DB.4701	3	(9)	47	*
	BRW.5301	1	(1)	53	
Arbeit					
Beginn und Ende	408.4802	5		48	
Übergabe	408.4802	6	(1)	48	
Übernahme	408.4802	6	(1)	48	
Arbeitsleistung erfassen	DBCDE.1111Z01	6		11	*
Arbeitsmittel	DB.1101	6		11	
Arbeitsschutzregeln					
Allgemeines	BRW.1220	1		12	
Aufsteigen auf und Absteigen von Fahrzeugen	BRW.1220	7		12	
besondere Regelungen für Lrf, Rb	BRW.1220	8		12	
besondere Regelungen bei Oberleitungen	BRW.1220	11		12	
besondere Regelungen bei Stromschienen	BRW.1220	12		12	
Elektrische Anlagen und Betriebsmittel	BRW.1220	9		12	
Hochspannungs- und Fahrleitungsanlagen	BRW.1220	10		12	
sicheres Verhalten	BRW.1220	2		12	
im Gleisbereich	BRW.1220	2	1	12	
an und auf Fahrzeugen	BRW.1220	6		12	
	DBCDE.1220	6	(8)	12	
Überqueren von Gleisen	BRW.1220	4		12	
Verkehrswege	BRW.1220	3		12	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Vorbeifahrt von Zug- und Rangierfahrten	BRW.1220	5		12	
Arbeitsschutzunterweisung	BRW.1111	1	(3)	11	
Arbeitsunterlagen; Abstoßen und Ablaufen	DBCDE.4818Z01			48	
Auf dem Weg zum und vom Dienst	BRW.1221	1		12	
Aufbereitungsmittel	BRW.6121	5	(1)	61	
Aufenthalt melden	408.2571	3		55	
	BRW.5571	2	(1)	55	
Aufgaben					
Triebfahrzeugführer	BRW.6102	1	(1)	61	
	DB.6102	1	(1)	61	
	DBCDE.5901	2	(1)	59	
SRK-Leiter	DBCDE.8130A01			8	
SRK-Helfer	DBCDE.8130A02			8	
und Zuständigkeit am Ereignisort	DB.8111			8	
Befugnisse	DB.8111	3	(2)	8	
erste Maßnahmen	DB.8111	3	(1)	8	
Kennzeichnung	DB.8111	3	(6)	8	
Legitimation	DB.8111	3	(3)	8	
Pflicht zur Hilfeleistung	DB.8111	3	(4)	8	
Verlassen des Ereignisortes	DB.8111	3	(5)	8	
Zugbegleiter	BRW.5591	1		55	
Aufhalten der Fahrzeuge					
Bremsen	408.4821	1	(4)	48	
Hemmschuh	408.4821	2	(2)	48	
Auflaufen, Schutz gegen andere Wagen	408.4818	6		48	
Auflegeort für Festlegemittel	BRW.5351	2	(2)	53	
	DBCDE.4831	3	(6)	48	
Aufprall auf Gegenstand oder Tier	BRW.6103	3	(3)	61	
	DBREGIO.6103	3	(3)	53	
Aufschalten von Kameras	DBREGIO.1932			19	
Allgemeines	DBREGIO.1932	1	(1)	19	
arbeitsrechtliche Konsequenzen	DBREGIO.1932	1	(4)	19	
Datenschutz	DBREGIO.1932	1	(3)	19	
regionale Bestimmungen	DBREGIO.1932	1	(2)	19	
Aufträge					
Ausführung verweigern	BRW.1101	3	(4)	11	*
erteilen	BRW.6101	1	(7)	61	
Erwerb der Streckenkenntnis	DB.5301Z01	2	(2)	53	
	DBREGIO.5301	6	(2)	53	
	DB.6105A01	3		61	
per Videoverfahren	DBCDE.5301Z01			53	
Aufträge und Meldungen					
	BRW.1101	3		11	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Andere mit Abgabe von Aufträgen/Meldungen beauftragen	408.0056	2.7		12	*
Bezeichnen der Züge	408.0056	2.4		12	*
Einseitig gerichtete Sprechverbindungen	408.0056	2.5		12	*
Buchstabiertafel	408.0056	2.8		12	*
Identifikation von Fdl und Tf	408.0056	2.2		12	*
Kommunikationsmethodik	408.0056	2.5		12	*
Wechselsprechverbindungen	408.0056	2.6		12	*
wiederholen	408.0056	2.1		12	*
	BRW.1211	1	(3)	12	
Zahlen	408.0056	2.9		12	*
Auftreten und Verhalten	BRW.1210	1	(1)	12	
Auf und Absteigen von Fahrzeugen alle Mitarbeiter	BRW.1220	7		12	
Auf und Absteigen von Fahrzeugen für Lokrangierführer	BRW.1220	8		12	
Aufzunehmende Wagen	BRW.4311A21	1	(4)	43	
Ausfahrschrankenöffnungsschalter	408.2671	2	(5)	56	
Ausfall					
Bremseinrichtung	408.2681	5	(1)	56	
Fahrplanhalt	408.2452			54	*
Führerraumanzeige	DBREGIO.2691	4		56	
BZ verständigen	DBREGIO.2691	4	(3)	56	
vor der Zugfahrt	DBREGIO.2691	4	(1)	56	
	MEG.2691	4	(2)	56	
während der Zugfahrt	DBREGIO.2691	4	(2)	56	
	MEG.2691	4	(3)	56	
Weiterfahrt mit Ersatzfahrplan	DBREGIO.2691	4	(4)	56	*
Führerraumanzeige	MEG.2691	4		56	
ETCS-Funkübertragung	408.2653	2		56	
Klimaanlagen	BRW.5691			56	
Maßnahmen	BRW.5691	1	(2)	56	
liegengebliebener Zug	BRW.5691	1	(4)	56	
Information der Reisenden	BRW.5691	1	(3)	56	
Information des Triebfahrzeugführers	BRW.5691	1	(1)	56	
Sandstreueinrichtung	DB.6103	3	(11)	63	
	DBCDE.6103	3	(12)	63	*
Sifa/FSÜ	DBCDE.6103	3	(8)	63	*
Sprechverbindung	408.2681	3		56	
	DBREGIO.2681	3		56	
	DBREGIO.8130	2	(5)	56	
	BRW.5681	3		56	
	DBREGIO.5681	3		56	
Tablet					
außerhalb einer Zugfahrt	DBREGIO.1212	6	(3)	12	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
bei Schichtbeginn	DBCDE.1212Z01	4	(2)	12	
	MEG.1212Z01	3	(2)	12	
	RBH.1212Z01	4	(2)	12	*
während der Schicht	DBCDE.1212Z01	4	(3)	12	
	RBH.1212Z01	4	(3)	12	*
während der Zugfahrt	DBREGIO.2691	7		56	
	DBCDE.1212Z01	4	(4)	12	
	MEG.1212Z01	3	(4)	12	
	RBH.1212Z01	4	(4)	12	*
von RIM	DBCDE.1212Z01	6		12	
Bekanntgabe	DBCDE.1212Z01	6	(2)	12	
Bereitstellung von Unterlagen	DBCDE.1212Z01	6	(3)	12	
Grundsatz	DBCDE.1212Z01	6	(1)	12	
MPS	DBCDE.1212Z01	6	(6)	12	
Nutzung der La	DBCDE.1212Z01	6	(5)	12	
Regelwerke	DBCDE.1212Z01	6	(4)	12	
Ausfüllanleitung Befehle	408.2411A01			54	*
Ausfüllen von Dokumenten	DB.1111	5		11	
Eintragungen vornehmen	DB.1111	5	(2)	11	
Verwendung Schreibmittel	DB.1111	5	(1)	11	
Aushändigen					
Befehl	408.2411A01			54	*
Ausheben ▶ Einsetzen					
Aushebeeinrichtung	DB.6140	5	(4)	61	
Ausheben mit Lasten	DB.6140	5	(6)	61	
Aushebestellung	DB.6140	5	(5)	61	
Auskünfte	BRW.1210	2	(2)	12	
Auskünfte geben					
Angaben zur Person	BRW.8111	1	(2)	8	
Auskunftspflicht im Unternehmen	BRW.8111	1	(4)	8	
Erste Ansprechpartner	BRW.8111	1	(1)	8	
gegenüber Dritten	BRW.8111	1	(3)	8	
Auskunftspflicht gegenüberstaatlichen Stellen	BRW.8111	2	(1)	8	
Auskunftsverweigerungsrecht	BRW.8111	2	(2)	8	
Auskunftsverweigerungsrecht	DBREGIO.1931	2	(3)	19	
Ausnahme, Zuganfangsbahnhof	DB.4321	2	(4)	43	
	DBCDE.4321	2	(4)	43	
Aussagegenehmigungsrecht	DBREGIO.1931	1	(6)	19	
Ausrüstungsgegenstände	DB.1120			11	
	DBCDE.1120			11	
	DB.1120A01			11	
	DBCDE.1120A01			11	
	DB.6140	2	(4)	61	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
fehlende ergänzen	DBCDE.6102Z01	1		61	
Wagenuntersuchungsbeamte	DBCDE.1120	1	(9)	11	
Wagenuntersuchungsbeamte	DB.6140	7	(1)	61	
Auszubildende	BRW.1111	1	(2)	11	
Mitarbeiter in Ausbildung	DBCDE.1111	1	(2)	11	
Automatisch betriebene Heizdampfkessel	BRW.6121	2	(2)	61	
Automatische Fahr- und Bremssteuerung	BRW.5441	1	(6)	54	
Automatische Kupplungen	DB.6101	2	(6)	61	
Rangierkupplung RK 900	DB.6510Z01			65	
UIC 69 e und INTERMAT	DB.6510Z02			65	
Bauart SA-3	DB.6510Z03			65	
TRANSPACT	DB.6510Z04			65	
für Kuppelstangen	DB.6510Z05			65	
Automatische Stromabnehmersenkeinrichtung	BRW.6112	2	(2)	61	*
Autoreisezug	BRW.4711	2	(3)	47	*
Außentüren					
geöffnet	408.2552	1	(3)	55	
	BRW.5512	1	(3)	55	
	BRW.5512	2	(2)	55	
nicht freigeben	BRW.5512	1	(2)	55	
nicht freigeben	BRW.5512	2	(2)	55	
schließen	BRW.5332	4	(1)	53	
Außergewöhnliche					
Fahrzeuge					
Begriff	408.2435	1	(3)	54	
Zugvorbereitung	408.2321	1		43	
Sendungen					
Begriff	408.2435	1	(2)	54	
Kennzeichnung	408.2435	1	(6)	54	
Zugvorbereitung	408.2321	1		43	
Züge					
Begriff	408.2435	1	(4)	54	
aS-Züge	408.2435	1	(6)	54	*
Außerplanmäßiges Rangieren	BRW.5301	4	(2)	53	
B					
Bahnhof					
ohne Ausfahrsignal					
Kennzeichnung in Fahrplanangaben	408.2341A01	5	(2)	53	
	408.2341A01	5	(3)	53	
	BRW.5332A02	2	(4)	53	*
Gleissperrung	408.4851	1	(1)	48	
Bahnübergang					

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Ausfahrschrankenöffnungsschalter	408.2671	2	(5)	56	
Nachschieben	408.2441	2	(2)	54	
Hilfszug					
Fahrt zum Einsatzort	408.2485	3	(1)	54	
bei Rückfahrt	408.2485	3	(2)	54	
offene Schranken	408.2671	1		56	
Sichern					
durch Triebfahrzeugführer	408.2341	5		53	
	408.2671	2	(1)	56	
durch Posten	408.2341A01	5	(2)	53	
Funkferngesteuerte Güterzüge	DB.2341	5		53	
geschobene Fahrt	DB.2671			56	
Rangieren	408.4816	1		48	
Sperrfahrt	408.2481	8	(1)	54	
Störung					
erfolglose HET-Bedienung	408.2671	2	(10)	56	*
Signal BÜ 0	408.2671	2	(9)	56	
technische Sicherung nicht möglich	408.2671	2	(7)	56	
vereiste Spurrillen/Bahnübergänge	408.2541	3		55	*
Balisenantenne gestört	408.2653	1		56	
Bauartkompatible Einheiten	DB.4701	3	(8)	47	*
	DB.6140	4	(3)	61	
Baugleis					
Beschäftigte warnen	408.4814	4	(3)	48	
erklären/einrichten	408.4851	2	(1)	48	
Fahrten	408.2481	2	(4)	54	
	408.4851	2	(2)	48	
Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt	408.2488	1	(2)	54	
	408.4812	1	(2)	48	
Bedarfsarbeiten					
am Schichtende	DB.6101A01	2	(9)	61	
	DBCDE.6101A01	1	(4)	61	
	DBCDE.1111Z01	6	(5)	11	*
während der Schicht	DB.6101A01	2	(7)	61	
	DBCDE.6101A01	1	(2)	61	
während der Schicht veranlassen	DBCDE.6101A01	1	(1)	61	
selbst durchführen	DB.6101A01	2	(10)	61	
	DBCDE.6101A01	1	(3)	61	
Bedarfshalt					
Ausfall	408.2452			54	*
Darstellung im Fahrplan	408.2341A01	7	(3)	53	
vormelden	408.2341	7		53	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Bedenken hinsichtlich eines Auftrages	BRW.1101	3	(3)	11	*
Bedienungsanleitungen	BRW.6112	1	(5)	61	
Beeinträchtigung					
der Dienstfähigkeit	BRW.1101	5	(3)	11	
im Dienst	BRW.1101	5	(4)	11	
Beenden					
Nachschieben	BRW.5441	2	(1)	54	
Sperrfahrt					
freie Strecke	408.2481	11	(2)	54	
Zugmeldestelle	408.2481	11	(1)	54	
Beendigung der Tätigkeit als Triebfahrzeugführer	DB.1901	2	(6)	19	
Befähigung	BRW.5301	2	(2)	53	
Befehl					
Entlassen aus der LZB	408.2458	2	(3)	54	
Sperrfahrt	408.2481	3		54	
Gegengleises	408.2463	1	(1)	54	
Geschwindigkeit	408.2341	2	(4)	53	
	408.2455	4	(1)	54	*
Nachschieben	408.2441	1	(4)	54	
ohne Vordruck	408.2411	2.8		54	*
	408.2501	4		55	
Verständigen					
geschobener Zug	BRW.5411	1	(2)	54	*
Zugaufsicht	BRW.5411	1	(1)	54	
Vorrang vor Signalen und Führerraumanzeige	408.2411	2.1		54	*
widerrufen	408.2411	2.6		54	*
Wortlaute wiederholen	408.2411A02	2		54	*
Zugfahrt mit besonderem Auftrag	408.2455	1	(1)	54	*
Zustimmung zur Abfahrt	408.2331	2	(1)	53	
Befördern von Notfalltechnik	423.8210			8	
Einheitsgerätewagen	423.8210A01			8	
Kranzug	423.8210A02			8	
Beförderungsanordnung ▶ Außergewöhnliche	408.2435	1	(6)	54	*
Beförderung gefährlicher Güter					
Ablieferung	BRW.1240	2	(4)	12	
Beförderung	BRW.1240	2	(1)	12	
Beförderungs- und Begleitpapiere	BRW.4313	3		43	
Abgleich der Angaben	BRW.4313	3	(5)	43	
Angaben	BRW.4313	3	(3)	43	
Beförderungs- und Begleitpapiere	BRW.4313	3	(1)	43	*
betreffende Transporte	BRW.4313	1	(1)	43	
Begleitpapiere	DBCDE.4313	1	(4)	43	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
Begrenzte und freigestellte Mengen	BRW.4313	3	(7)	43
Elektronische Form	DB.4313	1	(4)	43
Erläuterung der stoffbezogenen Angaben	BRW.4313	3	(4)	43
Mustereinträge	DB.4313	4		43
	DBCDE.4313	4		43
Prüfung der Angaben	BRW.4313	3	(2)	43
	DB.4313	3	(2)	43
	DBCDE.4313	3	(2)	43
Sprache	BRW.4313	3	(8)	43
Übergabe	DB.4313	1	(3)	43
	DBCDE.4313	1	(3)	43
Ungereinigte leere Wagen und Ladeeinheiten	BRW.4313	3	(6)	43
Verständigung	DB.4313	1	(2)	43
	DBCDE.4313	1	(2)	43
Vollzähligkeit	DB.4321	2	(3)	43
Vollzähligkeit	DBCDE.4321	2	(3)	43
Diebstahl und Missbrauch verhindern	BRW.1240	3	(1)	12
Eingriff Unbefugter	BRW.1240	3	(5)	12
Freiwerden gefährlicher Güter	BRW.1240	3	(6)	12
	BRW.8581	5		8
	DB.8581	5		8
Gefahreneigenschaften	BRW.1240	1	(3)	12
Gefahrgutklassen	DB.1240	4		12
Gefahrgut mit hohem Gefahrenpotenzial	BRW.1240	3	(3)	12
Gefahrzettel	DB.1240	6	(2)	12
Großzettel	DB.1240	6	(2)	12
Identität prüfen	BRW.1240	3	(2)	12
Kennzeichen	DB.1240	6	(4)	12
Kennzeichnung Seeverkehr	DB.1240	6	(6)	12
Klassen	BRW.1240	1	(3)	12
Meldestellen bei den EVU	DB.4311Z01			43
Orangefarbene Tafel	DB.1240	6	(3)	12
Rangierfahrt mit Gefahrgut	DB.1240	9		12
Rangierzettel	DB.1240	6	(5)	12
Schriftliche Weisungen gemäß RID	BRW.1240	2	(3)	12
	DB.1240	5	(1)	12
Sicherheitspflicht	BRW.1240	1	(1)	12
Transportmittel	DB.1240	6		12
Übergabe an anderen Beförderer	BRW.1240	2	(4)	12
Übernahme	BRW.1240	2	(2)	12
Ungereinigte Wagen und Ladeeinheiten	BRW.1240	1	(4)	12
Unterweisung	BRW.1240	1	(2)	12

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
Zeitweilige Abstellung	BRW.1240	3	(4)	12
Zugfahrt	DB.1240	8		12
elektronisches Endgerät	DB.1240	8	(3)	12
Gefahrgut Klasse 7	DB.1240	8	(2)	12
Vorbedingungen	DB.1240	8	(1)	48
Beförderungs- und Begleitpap. ▶ Bef. Gefähr. Güter				
Beförderung von Abfällen	BRW.4313	2		43
Arten	BRW.4313	2	(1)	43
international	BRW.4313	2	(3)	43
national	BRW.4313	2	(2)	43
Begleiterausweis	DB.6105A01	4		61
Behördliche Überwachung	DB.6105	1	(9)	61 *
Beidrücken	408.4818	8		48
Beidrücken	DBCDE.4818	8		48
Beidrücken	DBCDE.4818	9	(6)	48
Beschäftigte warnen ▶ Rangieren	408.4814	4	(3)	48
Berechtigungsdokumente zur Mitfahrt	DB.6105A01			61
Beschuldigter	DBREGIO.1931			19
Checkliste	DBREGIO.1931	3	(4)	19
Ladung der Polizei	DBREGIO.1931	3	(2)	19
Pflichten und Rechte	DBREGIO.1931	3	(1)	19
Rechtsbeistand	DBREGIO.1931	3	(3)	19
Strafrechtsschutzversicherung	DBREGIO.1931	3	(3)	19
Beschwerdeverfahren	DB.1901	2	(9)	19
	DBREGIO.1930	2	(3)	19
Besetzen				
arbeitende Triebfahrzeuge beim Rangieren	408.4811	2		48
Spitze geschobener Zug	408.2445	1	(3)	54
Schneeräumfahrzeuge	DB.6140A01	2	(4)	61
Besonderheiten				
Abfahrbereitschaft feststellen	DBREGIO.5332	2		53
Bremszettel führen	BRW.4312	2		43
Brennkraft-Triebfahrzeuge	BRW.6120			61
	DB.6120			61
Dampf-Triebfahrzeuge	BRW.6130			61
Dampfzüge	BRW.5505	3		55
	BRW.5505A01			55
Einstellen von Fahrzeugen	408.2701	2		47
	BRW.4701	3		47
	DB.4701	3		47
elektrifizierter Infrastruktur	BRW.8581	3		8
elektrischen Triebfahrzeugen	BRW.6110			61
	DBREGIO.6110			53

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Erteilen des Abfahrauftrages	BRW.5332A02	3		53	
Fahren mit eingeschränkter Streckenkenntnis	DBREGIO.5301	7	(2)	53	
Führen von elektrischen Triebfahrzeugen	DBREGIO.5301	5	(3)	53	
geschlossenen Schranken	408.2671	2	(8)	56	
nachgeschobene Züge	BRW.4701	4		47	
Rangieren	408.4812			48	
Rangieren in Ortsstellbereichen	408.4811	4	(1)	48	
Schnellfahrstrecke Nürnberg-Ingolstadt	DBREGIO.2553	1	(3)	55	
ungünstige Witterung	BRW.6110	1	(4)	61	
Wagen mit Langhubstoßdämpfern	DBCDE.1224Z01	4		12	
Wagenliste führen	BRW.4311	2		43	
	DB.4311	2		43	
Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt	408.2331	3		53	
	DB.2331	3		53	
	BRW.5331			53	
Beteiligte verständigen	BRW.5581	1	(3)	55	
	DBREGIO.1930	1	(9)	19	
Betrieb bei stillstehendem Dieselmotor	DB.6121	3	(3)	61	
Betriebsanweisungen	BRW.6101	1	(2)	61	
	DB.6101	1	(2)	61	
	DB.6510	11	(1)	65	
	DBCDE.6510	11	(1)	65	
	DBREGIO.6510	11	(1)	65	
betriebliche					
Dokumente	DBREGIO.1212	5	(7)	12	
sonstige	MEG.1212Z01	2	(6)	12	
Unterlagen	MEG.1212Z01	2	(1)	12	
Unterlagen ausländischer Kooperationen	DBREGIO.1212	5	(8)	12	
Unterlagen für die Zugfahrt	DBREGIO.1212	5	(9)	12	
Unterlagen für die Zugfahrt	MEG.1212Z01	2	(7)	12	
Betriebshalt	408.2341A01	7	(2)	53	
Ausfall	408.2452			54	*
Darstellung im Fahrplan	408.2341A01	7	(3)	53	
Betriebsstoffe ergänzen	BRW.6102	1	(2)	61	
Betriebsstoffe ergänzen	DBCDE.6102Z01			61	
Blockstelle nach unterbrochener Arbeitszeit	408.2501	2		55	
Brand				8	
Ansprechpartner für Rettungsdienste	BRW.8581	4	(3)	8	
Maßnahmen	BRW.8581	4	(1)	8	
	DBREGIO.8581	4	(1)	8	
Schutz vor Gefahren	BRW.8581	4	(2)	8	
Brände an Motoranlagen	DB.6120	2	(5)	61	
Brandschutz	BRW.1222	1	(1)	12	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
.....	DBREGIO.5937			59	
Bremse					
Abzüge	BRW.4311A01	7	(6)	43	
ausgeschaltet	BRW.4311A01	7	(7)	43	
bei Gefahr	408.2681	1		56	
beim Rangieren	BRW.6101	4	(2)	61	
Bremsprobe					
Ansage freier Fahrweg	408.4814	5	(1)	48	
Fahrbereitschaft	408.4813	2	(1)	48	
Notbremsüberbrückung nicht wirksam	408.2681	3		56	
Notbremsüberbrückung nicht wirksam	DBREGIO.2681	3		56	*
Notbremsüberbrückung nicht wirksam	BRW.5681	3		56	
Notbremsüberbrückung nicht wirksam	DBREGIO.5681	3		56	*
Bremsstellung					
Gelegenheitsverkehr	408.2431	1	(1)	54	
Güterzüge	BRW.4311A01	7	(4)	43	
Triebfahrzeuge mit HL-gesteuerte Federspeicher-bremse	DB.6901	2	(3)	69	
Reisezüge	BRW.4311A01	7	(3)	43	
Bremsstörung	DBCDE.2681			56	
Meldung	DBCDE.2681	6	(1)	56	
Rückfallebene Vordruck Meldezettel	DBCDE.2681	6	(2)	56	
Bremszettel					
Anleitung zum Führen	BRW.4312A01			43	
berichtigen	DB.4312	4	(2)	43	
berichtigen	BRW.4312	4	(2)	43	
Dauerbremszettel	BRW.4312	1	(2)	43	
Verzicht	DB.4312	3	(1)	43	
Betriebsbremsung	408.2341A01	5	(2)	53	
einschalten	408.2721	1	(2)	47	
feste	408.2553	1	(2)	55	
ohne wirkende	408.2721	2		47	
Reibelemente kontrollieren	DB.6102	11	(1)	62	
Störung	DBCDE.2681	6	(1)	56	
verminderter Reibwert	408.2561	2	(2)	55	
Vorbereitungsarbeiten	BRW.6102	8	(1)	61	
Bremskupplungen, mehrere	BRW.6510	6	(2)	65	
Bremskupplungen, mehrere	DB.6510	6	(2)	65	
Bremsprobegeräte	DB.4191			41	
Erläuterung Bremshebelstellungen und Bedienung bei Bremsproben am Bremsprobegerät	DB.4191	3		41	
Pdr 1	DB.4191	1		41	
Pdr 1-N	DB.4191	2		41	
Buchstabiertafel	408.0056	2	2.8	12	*

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
C					
Checkliste	DBREGIO.1931	3	(4)	19	
D					
Dauer-Beförderungsanordnung	408.2435	1	(6)	54	*
Dampfheizungen kuppeln und bedienen	BRW.6511			65	
Dienstausweise Aufsichts- und Polizeibehörden	DB.1210A01			12	
Dienstfähigkeit	BRW.1101	5		11	
Beeinträchtigung der Dienstfähigkeit	BRW.1101	5	(3)	11	
Beeinträchtigungen im Dienst	BRW.1101	5	(4)	11	
Eignung	BRW.1101	5	(1)	11	
Hör- und Sehvermögen	BRW.1101	5	(2)	11	
Dienstliche Angelegenheiten	BRW.1210	2	(3)	12	
Diktat eines Befehls	408.2411A02			54	*
Ablaufschema	408.2411A02	2		54	
Wortlaute	408.2411A02	1		54	
Diktieren					
▶ Befehl	408.2411	2	2.1	54	*
Dokumentation					
Abstellen von Zügen oder Zugteilen	BRW.5351	1	(4)	53	
bei Güterzügen	BRW.5351	3		53	
der Sicherung	DBCDE.4831	4		48	
Erste Hilfe	BRW.1223	1	(2)	12	
Erwerb/Erhalt Streckenkenntnis	DBCDE.5301Z01	5		53	
Schleppen und Abschleppen	DBREGIO.6101	5	(2)	61	
Störungen am Triebfahrzeug	BRW.6103	2		61	
	DBCDE.6103	2		61	
	DBREGIO.6103	6		61	
Doppeltration bei reduzierter Antriebsleistung	DBREGIO.6110	8	(2)	61	*
Doppelstockfahrzeuge					
des Personenverkehrs	DB.4701	2	(8)	47	*
Fahrzeugbegrenzung	DB.4311A01	10	(1)	43	*
Dosierungsnachweis	DB.6121	5	(2)	61	
Drehscheiben und Schiebebühnen	BRW.6101	4	(3)	61	
	DBREGIO.6101	4	(3)	61	
Drehstromantrieb	BRW.6112	1	(2)	61	
	DB.6112	1	(2)	61	*
Druckkraft					
begrenzen	DBREGIO.6110	8		61	*
	DB.6120	3		61	
Gleisbögen/Weichen gebogener zweig unter 40 km/h	DBREGIO.6110	8	(1)	61	*
beim Nachschieben	408.2441	1	(8)	54	
Durchrutschweg	408.4841	5	(1)	48	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Durchschriften anfertigen ▶ Wagenliste	DB.4311	1	(5)	43	
Dynamische Bremse	BRW.6101	3	(6)	61	
Fahrleitungsschutzstrecke	408.2341A01	5	(2)	53	
Begrenzen der Bremskraft	DB.6120	4	(4)	61	
E					
Eigenmächtige Änderungen	BRW.6101	1	(6)	61	
Eignung	BRW.1101	5	(1)	11	
Eilige Sendungen	DB.6105	2	(6)	61	
Eindeutigkeit	BRW.1211	1	(1)	11	
Eindeutige Kennung					
Befehl	408.2411	2	2.8	54	*
wiederholen	408.2411A02	2		54	*
Einfahrgleis, Rangieren	408.4841	3	(1)	48	
Einfahrsignal ohne Vorsignalisierung	408.2456	2	(2)	54	*
Einfahrt in teilweise besetztes Gleis	408.2451			54	
Einfahrweiche					
Rangieren über	408.4841	3	(4)	48	
zustimmen	408.4813	3	(1)	48	
Eingabe					
PZB-Kennung	BRW.6102	9		61	
Grundsatz	BRW.6102	9	(1)	61	
Tf-Kennung	MEG.6102Z02	1		61	
Zeit vor Abfahrt nicht ausreichend	BRW.6102	9	(2)	61	
Zeit vor Abfahrt nicht ausreichend	DBREGIO.6102	9	(2)	61	
Zugdaten	DB.6102	10	(1)	61	
	DBREGIO.6102	10	(1)	61	
Eingeschränkte					
▶ Geschwindigkeit	408.2341	2	(4)	53	
Streckenkenntnis					
Auftrag	DB.5301Z01	5	(4)	53	*
Berufserfahrung	DB.5301Z01	5	(2)	53	*
	DBREGIO.5301	7	(2)	53	*
Besonderheiten	DB.5301Z01	5	(3)	53	*
Bestätigung	DB.5301Z01	5	(5)	53	*
Erwerben	DB.5301Z01	5	(1)	53	*
▶ Streckenkenntnis	DB.5301Z01	1	(3)	53	
	DBREGIO.5301	1	(7)	53	
per Videoverfahren	DBCDE.5301Z01			53	
Einlösige Bremsen	BRW.4311A01	7	(2)	43	
Einsatz					
Messeinrichtungen	DB.6140	6	(6)	61	
Einsatzplan	DB.6101A01	1		61	
Einseitig gerichtete Verbindungen	BRW.1211	1	(6)	12	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
.....	408.0056	2	2.5	12	*
.....	408.4811	3	(2)	48	
Eintragungen	BRW.5401	2	(2)	54	
Ein- und Aussetzen ▶ Ausheben	DB.6140	5	(2)	61	
Einzelräumungsprüfung	408.4841	2	(5)	48	
Eisabwurf	408.2591	2		55	
.....	BRW.5591	1		55	
Eisbildung	BRW.6110	6	(1)	61	*
Eiszapfenbildung	408.2541	4		55	*
Elektrische					
Energieversorgung	BRW.6101	3	(10)	61	
Geräte	BRW.1210	1	(9)	12	
Leitung berührt Erdboden	BRW.8581	3	(5)	8	
Leitung berührt den Wagenkasten	BRW.8581	3	(8)	8	
Leitungen	BRW.6510	8		65	
Leitungen	DB.6510	8		65	
Elektronische Endgeräte					
Abruf Mailverkehr	MEG.1212Z01	1	(7)	12	
Ausnahme private und dienstliche	DBREGIO.1212	4	(7)	12	*
betreiben	BRW.1210	1	(9)	12	
Betriebsbereitschaft	DB.1212	4	(2)	12	
.....	DBREGIO.1212	4	(4)	12	
.....	MEG.1212Z01	1	(5)	12	
Daten erfassen	MEG.1212Z01	1	(4)	12	
dienstliche	DBREGIO.1212	4	(2)	12	
Einsatzplan	DBCDE.1111Z01	2		11	
.....	DBCDE.1212Z01	5	(2)	12	
Empfangsbereitschaft	DBREGIO.1212	4	(6)	12	
Fortbildung	DB.1212	4	(4)	12	
.....	DBCDE.1101	4	(2)	11	
Geltungsbereich und Inhalt	MEG.1212Z01	1	(1)	12	
Grundsatz	DB.1212	4	(1)	12	
.....	DBREGIO.1212	4	(1)	12	
Nutzung	BRW.1212	3	(1)	12	
während der Tätigkeit	DB.1212	4	(3)	12	
im Gleisbereich	MEG.1212Z01	1	(3)	12	
.....	RBH.1212Z01	2	(3)	12	*
Nutzungszweck	MEG.1212Z01	1	(2)	12	
Öffnen der Dateien für die Zugfahrt	BRW.1212	3	(2)	12	
private	DBREGIO.1212	4	(3)	12	
.....	MEG.1212Z01	1	(8)	12	
Synchronisation	MEG.1212Z01	1	(6)	12	
tätigkeitsfreie Zeit	DB.1212	4	(4)	12	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
.....	DB.1240	8	(3)	12	
Übersicht der elektronischen Anwendungen	MEG.1212Z01	1	(9)	12	
Ende der Zugfahrt	DBCDE.5901	4	(14)	59	
Entgleiste oder ausgesetzte Fahrzeuge	408.2701	2		47	
Entkuppeln					
allgemeine Regelungen	BRW.6510	1		65	
.....	DB.6510	1		65	
.....	DBREGIO.6510	1		65	
.....	DBCDE.6510	1		65	
Aufdrücken	BRW.6510	5	(11)	65	*
.....	DB.6510	5	(11)	65	*
Besonderheiten	BRW.6510	4		65	
.....	DB.6510	4		65	
in der Bewegung	BRW.6510	7	(4)	65	
.....	DB.6510	1	(5)	65	
Langmachen	BRW.6510	5	(9)	65	*
.....	DB.6510	5	(9)	65	*
Reihenfolge	BRW.6510	3		65	
.....	DB.6510	3		65	
Ergänzte Zuggattungsbezeichnung					
-A	408.2435	1	(4)	54	*
.....	408.2701	1	(1)	47	*
-B	408.2435	1	(4)	54	*
.....	408.2701	1	(1)	47	*
-D	408.2435	1	(4)	54	
.....	408.2701	1	(1)	47	*
.....	408.4812	2	(1)	48	
-E	408.2435	1	(4)	54	
.....	408.2701	1	(1)	47	*
.....	408.4812	2	(1)	48	
-K	408.2701	1	(1)	47	
.....	408.2435	1	(4)	54	*
-L	408.2701	1	(1)	47	
.....	408.2435	1	(4)	54	
.....	408.4812	2	(1)	48	
-W	408.2701	1	(1)	47	*
.....	408.4812	2	(1)	48	*
Ergebnis dem Triebfahrzeugführer melden	BRW.5681	2	(2)	56	
Erläuterungen zu den Fahrplanangaben - EBuLa ..	DB.2341Z01			53	
Allgemeines	DB.2341Z01	1		53	
Angaben in der Geschwindigkeitsspalte	DB.2341Z01	4		53	
Ankunft- und Abfahrtspalten	DB.2341Z01	8		53	
Baubetriebliche Regelungen	DB.2341Z01	11		53	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Fahrplanauswahl	DB.2341Z01	9		53	
Fahrplandarstellung	DB.2341Z01	3		53	
Fahrplandaten veraltet	DB.2341Z01	10		53	
Fahrplan- und Streckengrunddaten	DB.2341Z01	2		53	
Graphikspalte	DB.2341Z01	6		53	
Kilometrierungsspalte	DB.2341Z01	5		53	
Negativer Zeitsprung	DB.2341Z01	12		53	
Textspalte	DB.2341Z01	7		53	
Erledigte Einträge	BRW.5401	2	(9)	54	
Erstattung der Auslagen durch das Gericht	DBREGIO.1931	1	(8)	19	
Erste Hilfe	BRW.1223	1		12	
Erstes Fahrzeug hinter dem Triebfahrzeug	BRW.6111			61	
Erweiterte Besetzung	BRW.8130	3	(2)	8	
	DBREGIO.8130	3	(4)	8	
Erwerbsfahrten mit ICE	DB.5301Z01	2	(3)	53	
ETCS					
Arbeiten an der Streckeneinrichtung	408.2475	2		54	
Betriebsart					
FS ►ETCS, Full Supervision					
Full Supervision	408.2653	1	(5)	56	*
IS ► ETCS, Isolation					
NL ► ETCS, Non Leading					
NP ► ETCS, No Power					
SH ► ETCS, Shunting					
SH	408.4813	4		48	
SH; Wechsel in die Betriebsart	408.4841	10		48	
SR ► ETCS, Staff Responsible					
SR, Weiterfahrt nach Störungsbehebung	408.2653	1	(6)	56	*
TR ► ETCS, Trip					
TR	408.2531	1		55	*
OS ► ETCS, On Sight					
wechseln, Strecke Unterleiterbach-Leipzig/Halle	408.2454			54	
ETCS-Halt					
Halten	408.2456	1	(1)	54	*
Halt vor beabsichtigter Stelle	408.2456	3	(1)	54	*
► Zugfahrt mit besonderem Auftrag	408.2455	1		54	*
Full Supervision					
Auftrag zur Fahrt ins Gegengleis	408.2463	1	(2)	54	
Vorbeifahrt an Sperrsignal	408.2455	2		54	*
zulassen Zugfahrt mit besonderem Auftrag	408.2455	1	(3)	54	*
Zustimmung zur Abfahrt	408.2331	2	(3)	53	*
Level					
NTC PZB/LZB	408.2653	1	(8)	56	*

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Levelwechsel hat nicht stattgefunden					
am Grenzsignal	408.2653	4		56	
Zufahrtsicherungssignal	408.2653	3	(1)	56	
mehrere Sperrfahrten in einem Gleis/ETCS-Level 2	408.2481	10		54	
Nachschieben	408.2441	1	(3)	54	
On Sight					
Vorbeifahrt an Sperrsignal	408.2455	2		54	*
zulässige Geschwindigkeit	408.2455	6	(2)	54	*
Zustimmung zur Abfahrt	408.2331	2	(3)	53	*
Prüfen der Zugnummer	408.2321	4		43	
Störung					
Fahrzeugeinrichtung	408.2653	1		56	*
Streckeneinrichtung	408.2653	6		56	
Tfz mit ETCS Zugsicherungsanlage	MEG.6102Z02	2		61	
Evakuierung					
von Zügen	BRW.8130	1	(2)	8	
	DBREGIO.8130	1	(2)	8	
	DBCDE.8130	1	(2)	8	
vorsorgliche	DBREGIO.8930			8	
Ablauf	DBREGIO.8930	2		8	
Abschluss	DBREGIO.8930	2	(4)	8	
Allgemeines	DBREGIO.8930	1		8	
Informationsweg nach Evakuierung	DBREGIO.8930	3		8	
Extrem unsichtiges Wetter	DB.2561	1	(6)	55	*
	DB.2561	99		55	
extreme Wettersituation	DB.2541	7		55	
F					
Fachliche Weisungen	BRW.1101	2	(1)	11	
Fahrauftrag					
beim Rangieren	408.4811	3	(6)	48	
	408.4814	2		48	
Mitfahrt im Rahmen der Ausbildung	DB.6105A01	2	(1)	61	
Fahrausweis für Gastfahrten	DB.6105A01	5		61	
Fahrberechtigung					
	DBREGIO.1930	3		19	
Entzug, Aussetzung	DB.1901	2	(8)	19	
Erneuerung	DB.1901	2	(5)	19	
Verlust, Diebstahl, Zerstörung	DB.1901	2	(4)	19	
Verlust, Diebstahl, Zerstörung	DBREGIO.1930	1	(5)	19	
vorzeigen	DB.1901	1	(2)	19	
	DBREGIO.1930	1	(2)	19	
Zusatzbescheinigung	DB.1901	2		19	
	MEG.1111Z01	2	(5)	11	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Fahrbereitschaft					
feststellen	408.4813	2		48	
Baugleis, gesperrtes Gleis	DB.4813	2		48	
	DBCDE.4813	2		48	
	DBREGIO.4813	2		48	
vor Fahrauftrag	408.4814	2		48	
Fahren auf Sicht					
ETCS-Betriebsart OS/SR	408.2455	6	(2)	54	*
Geschwindigkeit	408.2561	1	(2)	55	*
ergänzende Regeln (FV-DB)	DB.2561	1	(2)	55	*
ergänzende Regeln (FV-NE)	DB.2561	99		55	
Lichtsignal mit weiß-gelb-weißem Mastschild	408.2456	2	(3)	54	*
LZB-Vorsichtauftrag	408.2455	5	(2)	54	
Schiebetriebfahrzeug	408.2441	2	(2)	54	
Signal Zs 7	408.2455	4	(2)	54	*
400 m – Regel	408.2561	1	(3)	55	*
Fahren mit FFst ▶ Funkfernsteuerungssysteme					
Fahren mit Vorspann					
Anfahren	BRW.5442	1	(3)	54	
Leistung	BRW.5442	1	(1)	54	
Verständigen	BRW.5442	1	(2)	54	
Fahrgastsprechwunsch	DBREGIO.5933	1	(1)	59	
Fahrleitung					
abschalten und bahnerden	BRW.8581	3	(2)	8	
berührt den Erdboden	BRW.8581	3	(5)	8	
berührt den Wagenkasten	BRW.8581	3	(8)	8	
Verhalten bei Fahrt unter Oberleitung	BRW.6106			61	
Fahrordnung					
abweichen auf der freien Strecke	408.2462	1	(1)	54	
gewöhnliche Fahrtrichtung	408.2212	1		52	
mehrere Strecken derselben Fahrtrichtung	408.2212	2		52	
Fahrplan					
mit ▶ Fahrplan-Mitteilung	408.2415	1		54	*
Angaben					
ausgefallen	408.2691	4		56	
	DBREGIO.2691	4		56	
bekannt geben	408.2431	1	(2)	54	
Fahrplanhalt	408.2341A01	5	(3)	53	
	DB.2452			54	
Fahrplanhalt, in der Ankunftsspalte	408.2341A01	7	(3)	53	
Fahrplanhalt, Ausfall	408.2452		(1)	54	
Fahrplanheft	408.2431	1	(3)	54	
Fahrplanunterlagen	BRW.1120	1	(4)	11	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
	DB.1120	1	(4)	11	
Fahrplananordnung	DB.0100	5	(4)	0	
Mehrkrafttriebfahrzeuge	408.2493	2		54	*
Fahrplan-Mitteilung					
Auf Richtigkeit prüfen	408.2415	2		54	*
Elektronische Übermittlung	408.2415	1		54	*
Erledigte Fahrplan-Mitteilung	408.2415	1		54	*
Fahrzeug- oder Tf-Wechsel	408.2415	4		54	*
Verständigung anderer Tf	408.2415	3		54	*
Verständigung	BRW.5415	1		54	
Mitarbeiter an der Spitze eines gesch. Zuges	BRW.5415	1	(4)	54	
Weiteres Triebfahrzeugpersonal	BRW.5415	1	(3)	54	
Weiteres Zugbegleitpersonal	BRW.5415	1	(2)	54	
Zugführer	BRW.5415	1	(1)	54	
Züge des Gelegenheitsverkehrs	408.2431	1	(3)	54	
Fahrtanzeiger	BRW.5331	1	(1)	53	
Fahrten					
geschobene	408.2445			54	
	BRW.1120	1	(4)	11	
Fahrterlaubnis					
Zugfahrt mit besonderem Auftrag	408.2455	1		54	*
Zustimmung zur ► Abfahrt	408.2331	2	(3)	53	*
Fahrthindernis	408.2561	1	(1)	55	
Fahrt auf Hp 2 ohne Vorankündigung	408.2341	4		53	
Fahrtrichtung					
entgegen der gewöhnlichen	408.2462	1	(1)	54	
gewöhnliche	408.2212	1		52	
gleichzeitige Fahrten derselben	408.2462	2		54	
Wechseln der Fahrtrichtung beim Rangieren	408.4813	3	(3)	48	
	408.4814	2		48	
Fahrtstellung Hauptsignal					
Abzweigstelle ohne Zs 6	408.2463	1	(1)	54	
Zustimmung zur ► Abfahrt	408.2331	2	(1)	53	
Fahrt nach Störung fortsetzen	DB.6103	3	(9)	61	
	DBCDE.6103	3	(10)	61	*
	DBREGIO.6103	3	(8)	61	
Fahrweg					
Ansage des freien Fahrwegs ► Rangieren	408.4814	5	(1)	48	
beobachten ► Rangieren	408.4814	4		48	
Spitze besetzen	DBCDE.4811	1	(5)	48	
Fahrwegsicherung	408.4815	7		48	
Verbot des Abstellens zwischen Flankenschutz	408.4841	7		48	
Fahrzeugbegleitbuch	DB.6140	2	(5)	61	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Fahrzeugbegrenzung	DB.4311A01	10	(1)	43	*
fehlende Angaben	DB.4701	2	(9)	47	*
Fahrzeuge					
Ablaufberge nicht oder nur beschränkt	408.4814	8		48	
an der Spitze des Zuges	BRW.5301	1	(2)	53	
aussetzen bei Schäden	408.2553	3		55	
austauschen	BRW.4311A01	11	(2)	43	
auszuschließende	408.2701	1	(1)	47	
DB InfraGO	DB.6105	2	(7)	61	
einsetzen	408.2481	2	(5)	54	
	408.4813	3	(3)	48	*
	408.4851	1	(1)	48	
festlegen	408.4831	2	(1)	48	
	408.4831	2	(2)	48	
kuppeln	408.4813	2	(1)	48	
mehrere Bremsapparate	BRW.4311A01	7	(8)	43	
	DB.4311A02	7	(8)	43	
mit gefährlichen Gütern prüfen	DB.4940			49	
Besonderheiten der Kennzeichnung von Ladeeinheiten mit gefährlichen Gütern	DB.4940	3		49	
Maßnahmen bei Mängeln	DB.4940	4		49	
Prüfung der Kennzeichnung	DB.4940	2		49	
Sichtprüfung	DB.4940	1		49	
mit niedriger Geschwindigkeit	408.2701	1	(2)	47	
	DB.4321	2	(6)	43	
	DBCDE.4321	2	(6)	43	
ohne wirkende Bremse	408.2721	2		47	
erstes oder letztes	408.2721	1	(3)	47	
Schäden	DB.6140A01	1	(5)	61	
selbst führen	DB.5301Z01	2	(4)	53	
	DBREGIO.5301	6	(5)	53	
Verbot des Abstellens zwischen Flankenschutz	408.4841	7		48	
verschieben	408.4814	11	(1)	48	
zusetzen	BRW.4311A01	1	(6)	43	
Fahrzeugkenntnis				53	
	MEG.5301Z03	1		53	
-karte	DB.5301Z02	1	(4)	53	
	DBREGIO.5301	8	(1)	53	
Fahrzeugkenntnis	DB.5301Z02	1	(2)	53	
	DBREGIO.1930	3	(6)	19	
Nachweis	DBREGIO.1930	3	(5)	19	
Fahrzeugstörung					
Ablauf bei Fahrzeugstörungen	DBCDE.6103	4	(1)	61	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
Dokumentation	DB.6103	2		61
	DBCDE.6103	2		61
	DBREGIO.6103	6		61
Maßnahmen	DB.6103	3		61
	DBCDE.6103	3		61
	DBREGIO.6103	3		61
melden	BRW.6103	2	(2)	61
	DB.6103	4		61
	DBCDE.6103	4	(1)	61
	DBREGIO.6103	4	(1)	61
Störung im Abschlussdienst	DBCDE.6103	4	(4)	61
Störung selbst behoben	DBCDE.6103	4	(3)	61
Vordruck	DB.6103V01			61
FASSI MOVE	DBREGIO.1212	5	(16)	12
	DBREGIO.1212Z01			
Dokumente	DBREGIO.1212Z01	2		12
Aktualisierung	DBREGIO.1212Z01	2	(5)	12
Allgemeines	DBREGIO.1212Z01	2	(1)	12
Favoriten	DBREGIO.1212Z01	2	(3)	12
persönliche	DBREGIO.1212Z01	2	(2)	12
Ordner „Tf-Arbeitsplatz“	DBREGIO.1212Z01	2	(4)	12
Internetrückfallebene (IRE)	DBREGIO.1212Z01	4		12
Blattfahrplan aufrufen	DBREGIO.1212Z01	4	(2)	12
Module	DBREGIO.1212Z01	1	(1)	12
Nutzung während der Zugfahrt	DBREGIO.1212Z01	7		12
Anzeige mehrerer Dokumente	DBREGIO.1212Z01	7	(3)	12
Fehlerhafte Daten	DBREGIO.1212Z01	7	(5)	12
Grundsatz	DBREGIO.1212Z01	7	(2)	12
Modul „Tf-Arbeitsplatz“	DBREGIO.1212Z01	7	(1)	12
Zusätzliches Dokument	DBREGIO.1212Z01	7	(4)	12
Rückfallebene	DBREGIO.1212Z02			12
Symbole	DBREGIO.1212Z01	1	(2)	12
Tages-La	DBREGIO.1212Z01	3		12
Favoriten	DBREGIO.1212Z01	3	(4)	12
Pdf-Format	DBREGIO.1212Z01	3	(2)	12
Unregelmäßigkeiten	DBREGIO.1212Z01	3	(5)	12
XML-Format	DBREGIO.1212Z01	3	(1)	12
Zusatzinformationen La	DBREGIO.1212Z01	3	(3)	12
Tf-Arbeitsplatz	DBREGIO.1212Z01	5		12
Allgemeines	DBREGIO.1212Z01	5	(1)	12
Anzeigen	DBREGIO.1212Z01	5	(3)	12
Bildschirmsperre	DBREGIO.1212Z01	5	(2)	12
Vorbereitung für die Zugfahrt	DBREGIO.1212Z01	6		12

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Allgemein	DBREGIO.1212Z01	6	(1)	12	
Modul „Dokumente“	DBREGIO.1212Z01	6	(2)	12	
Modul „Tages-La“	DBREGIO.1212Z01	6	(3)	12	
Fehlende					
Angaben zur Fahrzeugbegrenzung	DB.4701	2	(9)	47	*
Betriebsstoffe sowie Ausrüstung ergänzen	DBCDE.6102Z01			61	
fehlende Mengen	DBCDE.6102Z01	1	(2)	61	
Melden, Ablauf	DBCDE.6102Z01	1	(1)	61	
Rufnummern	DBCDE.6102Z01	1	(3)	61	
Bremshundertstel	408.2721	4	(1)	47	
bei Unregelmäßigkeiten	408.2681	5	(1)	56	
Informationen einholen	BRW.1101	3	(2)	11	*
Meldezettel nicht vorhanden	DBCDE.4813	5	(4)	48	
Streckenkenntnis	DB.5301Z01	1	(6)	53	
	DBREGIO.5301	5	(4)	53	
Unterlagen oder Ausrüstungsgegenstände	BRW.1120	1	(12)	11	
	BRW.1120	3	(1)	11	
Vorsignalinformation	408.2455	4	(4)	54	*
Fehlleitung	408.2591	1		55	
Fernbedieneinrichtungen	DB.6140	6	(4)	61	
Fernlicht	BRW.6101	3	(9)	61	
Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock	408.2487			54	
Fernüberwachungseinrichtungen	DB.6140	6	(2)	61	
Festbremsortungsanlage					
Heißläufer	408.2553	1	(2)	55	
Warmläufer	408.2553	1	(2)	55	
Feste Bremsen	BRW.6103	3	(4)	61	
Feste Wortlaute	BRW.1211	1	(2)	12	
Festlegen					
Richtung, Seite	DBCDE.4831	3	(2)	48	
nicht vorgegeben/Ausnahme	DBCDE.4831	3	(4)	48	
Verantwortlichkeiten	BRW.5351	1		53	
von Fahrzeugen	408.4831	2		48	
Züge oder Zugteil	408.2351	2		53	
Festlegung bei Zügen oder Zugteilen aufheben	BRW.4321	3		43	
	DB.4321	3		43	*
	DBCDE.4321	3		43	
	DBCDE.4813	5		48	
Feststellbremse					
Ausfall von Bremseinrichtungen	408.2681	5	(2)	56	
sichern eines Zuges oder Zugteils	408.2341A01	5	(2)	53	
Zugtrennung, mit Zugteil weiterfahren	408.2571	6	(1)	55	
Feststellen					

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Fahrbereitschaft (Rangieren)	408.4813	2		48	
Baugleis, gesperrtes Gleis	DB.4813	2	(4)	48	
	DBCDE.4813	2	(4)	48	
Feststellen und Melden	408.2341	6		53	
Freisein von Weichen	408.2341	6	(4)	53	
Wortlaut Zugvollständigkeitsmeldung	408.2341	6	(3)	53	
Zugführer	DB.2341	6	(5)	53	
Zugführer	DBREGIO.2341	6	(5)	53	
Feuerlöscher	BRW.5342	5	(1)	53	
Feuer im Zug	408.2554	2		55	*
	BRW.8581	4		8	*
	DBREGIO.8581	4		8	
Elektrisch betriebene Strecken	408.2554	2	(2)	55	*
Erste Maßnahmen	408.2554	2	(1)	55	
Löscharbeiten	BRW.8581	3	(4)	8	
Löscharbeiten	DBREGIO.8581	4	(1)	8	
Tunnel	408.2554	2	(3)	55	
Fortbildung	BRW.1101	4	(1)	11	
	DB.1212	4	(4)	12	
	DBCDE.1101	4	(2)	11	
Französische Zugschlusssignale	DBCDE.4901			49	
Freien Fahrweg ansagen	408.4814	5		48	
Bedingungen	408.4814	5	(1)	55	
Bedingungen	408.4814	5	(2)	55	
Einschränkung	DBCDE.4814	5	(4)	55	
örtliche Zusätze	408.4814	5	(3)	55	
Freiwerden von gefährlichen Gütern					
Brandfall	BRW.8581	5	(9)	85	
Beförderungspapiere mitnehmen	BRW.8581	5	(2)	85	
Betriebsstoffe	BRW.8581	5	(7)	85	
Erste Hilfe	DB.8581	5	(12)	85	
Kennzeichnung der Gefahr	BRW.8581	5	(4)	85	
Kennzeichnung begrenzte Mengen	BRW.8581	5	(5)	85	
Meldung	BRW.8581	5	(3)	85	
Radioaktive Stoffe	BRW.8581	5	(6)	85	
Schnellinformation	DB.8581	5	(14)	85	
Sicherheitszone ermitteln	BRW.8581	5	(8)	85	
	DB.8581	5	(8)	85	
Verbleib am Ereignisort	DB.8581	5	(13)	85	
Verhaltensgrundsätze	BRW.8581	5	(1)	85	
Freizuhaltender Raum	BRW.6510	1	(2)	65	
	DB.6510	1	(2)	65	
	DBCDE.6510	1		65	*

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
.....	DBREGIO.6510	1		65 *
eingeschränkt	DB.6510	11	(2)	65
.....	DBCDE.6510	11	(2)	65
.....	DBREGIO.6510	11	(2)	65
Friedenslicht	DBREGIO.5937			59
Brandschutz beim Transport	DBREGIO.5937	1		59
Bekanntgabe	DBREGIO.5937	1	(1)	59
Evakuierung	DBREGIO 5937	1	(8)	59
Merkblatt	DBREGIO.5937	1	(2)	59
S-Bahn Verkehre	DBREGIO.5937	1	(5)	59
Transport	DBREGIO.5937	1	(9)	59
Überbesetzung von Reisezügen	DBREGIO.5937	1	(7)	59
Unzulässigkeit	DBREGIO.5937	1	(4)	59
Vorrang	DBREGIO.5937	1	(6)	59
Zulässigkeit	DBREGIO.5937	1	(3)	59
FS ▶ ETCS, Full Supervision				
Führendes Fahrzeug	DBREGIO.5301	5	(2)	53
Berechtigten oder Beauftragten überlassen	BRW.6101	2	(5)	61
.....	DB.6101	2	(5)	61
.....	DBREGIO.6101	2	(5)	61
Führerraum				
besetzen beim Rangieren	408.4811	2		48
sauber halten	DB.6101	6	(4)	61
Wechsel	BRW.1120	1	(2)	11
.....	BRW.6101	6	(2)	61
Führungsgrößen, Fahrt des Zuges	408.2341	1	(3)	53
Funkdisziplin	BRW.1211	1	(4)	12
Funkfernsteuerungssysteme	BRW.6150			61
Allgemein	DB.6150	1	(1)	61
Beenden des Funkfernsteuermodus	BRW.6150	3		61
Besonderheiten zur Ersten Hilfe	BRW.6150	4		61
Betrieb Funkfernsteuerung	DB.6150	1	(1)	61
Glossar	DBCDE.0102Z01			01
Durchführen der Fahrten	BRW.6150	2		61
.....	DBCDE.6150	2		61
Vorbereitung	BRW.6150	1		61
.....	DBCDE.6150	1		61
Funkferngesteuerte Güterzüge				
Bahnübergänge sichern	DB.2341	5		53
zulässige Geschwindigkeit	DB.2341	99	(3)	53
Funkteilnehmer ansprechen	BRW.1211	1	(5)	12
Fz-G	DB.0102			01
.....	DB.0103			01

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
.....	DB.4813	1		48	
.....	DBREGIO.4813	1		48	
G					
GAF	DB.6140A01	2	(2)	61	
Gang durch den Zug	BRW.5342	4	(1)	53	
Gastfahrt	DB.6105	1	(13)	61	*
Fahrausweis für Gastfahrten	DB.6105A01	5		61	
Gattungsbuchstabe					
D, DA, DAB, DB oder E					
befahren von Bahnhofsgleisen	408.4812	2	(1)	48	
auszuschließende Fahrzeuge	408.2701	1	(1)	47	
▶ ergänzte Zuggattungsbezeichnung	408.2435	1	(3)	54	
Geeignete Standorte auf Fahrzeugen	DBCDE.1224Z01	2		12	
Geeignete Stelle	BRW.6102	7	(1)	61	
Gefahr					
auf Gefährdungen achten	BRW.5341	1	(2)	53	
Aufträge / Meldungen wiederholen	408.0056	2	2.1	12	*
Bremsen	408.2681	1		56	
Fahrzeuge oder Ladungen	408.2553	1	(1)	55	
Gleise erkunden	408.2541	1	(1)	55	
Rangieren	408.4811	5	(1)	48	
.....	408.4815	18		48	
Stromabnehmer	408.2554	1	(1)	55	
Verhalten bei Gefahr	408.2581	1		55	
Weiche auffahren	408.4815	15	(2)	48	
Gefahrenbereich betreten	BRW.6150	2	(7)	61	*
.....	DB.6150	2	(7)	61	*
.....	DBCDE.6150	2	(7)	61	*
Gefahrgut ▶ Beförderung gefährlicher Güter					
▶ Beförderungs- und Begleitpapiere					
Freiwerden gefährlicher Güter	BRW.1240	3	(6)	12	
.....	BRW.8581	5		8	
.....	DB.8581	5		8	
Gegengleis					
befahren	408.2462	1	(1)	54	
Rangieren auf Ausfahrgleisen	408.4841	2	(3)	48	
Sperrfahrt	408.2481	2	(1)	54	
Gegenstand	BRW.8581	3	(7)	8	
des Beobachtens	BRW.1210	3	(2)	12	
Gegenstände im Führerraum					
Beförderungspapiere	DB.6105	2	(5)	61	
DB InfraGO AG	DB.6105	2	(7)	61	
Eilige Sendungen	DB.6105	2	(6)	61	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Gegenstände; KiN/Zub	DB.6105	2	(3)	61	
Grundsatz	DB.6105	2	(1)	61	
Mitnahme für andere Personen	DB.6105	2	(4)	61	
Persönlicher Bedarf	DB.6105	2	(2)	61	
Gesamtausfall der Bahnsteigbeleuchtung	DB.2491			54	
Gesamtgewicht	BRW.4311A01	6		43	
Gesamtzug unverändert	BRW.4312	2	(1)	43	*
Geschobener					
und gezogener Zugteil	BRW.4711	3	(2)	47	*
Zugteil	BRW.4711	3	(1)	47	
▶ Bahnübergang	408.2671	2	(7)	56	
▶ Geschwindigkeit ▶ Sperrfahrt	408.2481	7	(2)	54	
Geschwindigkeit					
bei der Abfahrt auf Bahnhöfen	408.2341	2	(6)	53	
bei dunklem Lichtvorsignal	408.2455	4	(4)	54	*
Eisabwurf	408.2591	2		55	
ermäßigen					
unsichtiges Wetter	408.2561	2	(1)	55	
verminderter Reibwert	408.2561	2	(2)	55	
▶ Fahren auf Sicht	408.2561	1	(2)	55	*
Heraufsetzung in der La	408.2341	2	(1)	53	
Hilfszüge	408.2485	2	(2)	54	
Höchstgeschwindigkeit	DB.6140A01	2	(3)	61	
Kleinwagenfahrt	408.2481	7	(4)	54	
nachgeschobene Züge	408.2441	1	(6)	54	
mit besonderem Auftrag (ETCS)	408.2455	6	(1)	54	*
niedrigere	408.2701	1	(2)	47	
Rangieren	408.4814	3		48	
Schneeräumfahrzeug	408.2481	7	(3)	54	
Sperrfahrt					
geschoben	408.2481	7	(2)	54	
gezogen	408.2481	7	(1)	54	
Fahrzeugstörung					
Geschwindigkeitsanzeige	BRW.6103	3	(1)	61	
Pfeifeinrichtung	408.2691	1		56	
PZB-Fahrzeugeinrichtung	408.2651	2		56	
Sicherheitsfahrschaltung	408.2691	2		56	
Sturmwarnung	408.2541	6		55	
	DB.2541	7		55	*
Zulässige Geschwindigkeit					
anzeigegeführter Zug	408.2341	2	(2)	53	
Einschränkungen	408.2341	2	(4)	53	
(FV-DB)	DB.2341	2	(4)	53	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
.....	DBREGIO.2341	2	(4)	53	
(FV-NE)	DB.2341	99	(2)	53	
.....	DBREGIO.2341	99	(2)	53	
mehrere Einschränkungen	408.2341	2	(5)	53	
La	408.2341	2	(1)	53	
signalgeführter Zug	408.2341	2	(1)	53	
zurückkehrendes Schiebetriebfahrzeug	408.2441	1	(7)	54	
zurücksetzen	408.2572	2	(2)	55	
Gespräche über Mobilfunk	BRW.1212	2	(2)	12	
Gesundheitliche Beeinträchtigungen	BRW.1101	5	(4)	11	
Getriebefüllung	BRW.6120	1	(6)	61	
Gewaltschäden infolge von Unfällen	BRW.6103	3	(2)	61	
Gewicht	BRW.4311A01	1	(5)	43	
Gewicht und Bremsgewicht des Wagenzuges	BRW.4311A01	11	(4)	43	
Ladungen					
offensichtlich höher oder niedriger	BRW.4311A01	5	(3)	43	
Gewicht nicht angeschrieben	BRW.4311A01	5	(2)	43	
Gleichzeitige Fahrten derselben Fahrtrichtung	408.2462	2		54	
Gleisbildstellwerk ohne Rangierstraße	408.4813	3	(1)	48	
Gleisbögen mit geringem Radius befahren	BRW.6510	5	(8)	65	*
Gleisbögen mit geringem Radius befahren	DB.6510	5	(8)	65	*
Gleise stärker geneigt	408.4814	7		48	
Gleise erkunden	408.2541	1	(1)	55	
Gleissperre					
Grundstellung	408.2131	1		52	
.....	408.4815	1		48	
Fahrweg beobachten	408.4814	4	(1)	48	
Maßnahmen bei Störung	408.4815	11		48	
Umstellverbot	408.2131	2		52	
Gleiswaagen befahren	408.4814	6		48	
Gleiswechselbetrieb					
abweichen von der Fahrordnung	408.2462	1	(2)	54	
Rangieren auf Ausfahrgleisen	408.4841	2	(3)	48	
Abzweigstelle	408.2462	1	(3)	54	
Gleise, zusammenlaufend	BRW.5351	2	(4)	53	
Grenzsignal				56	
bei Levelwechsel	408.2653	4	(1)	56	
Weiterfahrt nach Störungsbehebung	408.2653	1	(5)	56	
Grenzlast					
nicht bekannt	DB.6112	1	(6)	61	*
Grenzzeichenfreimeldung	408.2341	6	(1)	53	
Grundsätze beim Umgang mit Fundsachen	DBREGIO.5931	1		59	
Umgang	DBREGIO.5931	1	(1)	59	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Grundsätze des Fahrbetriebes	BRW.6101	3		61	
	DB.6101	3		61	
	DBREGIO.6101	3		61	
Grundsätze für das Sichern	DBCDE.4831	3	(1)	48	
Grundsätzliche Gültigkeit der Regelungen	BRW.0100	1	(2)	01	
Grundstellung von Gleissperren und Weichen	408.2131	1		52	
	408.4815	1		48	
Güterwagen					
Ablaufberg befahren	408.4814	8		48	
Ablaufen	408.4818	1	(1)	48	
Mit Graugussbremssohlen	DB.4701	2	(7)	47	*
Züge über 120 km/h	DB.4701	2	(2)	47	
Güterzug					
nach außen aufschlagende Türen	408.2552	1	(1)	55	*
Bremsstellung R	BRW.4711	2	(1)	47	
H					
Halt					
auf freier Strecke	408.2481	9		54	
des Zuges	DBCDE.5901	4	(10)	59	
gewöhnlicher Halteplatz	408.2456	3	(1)	54	
Halten am	408.2341	3		53	*
„H“ im Fahrplan	408.2341A01	7	(3)	53	
mehrere Halteplätze	408.2331	3	(6)	53	
Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt	408.2488	2	(1)	54	
Verstärkung von Reisezügen	DBREGIO.2341	3		53	
zusätzlicher Halt	DB.2341	8	(1)	53	
	DBREGIO.2341	8		53	
Halten melden	408.2341	6	(1)	53	
Haltsignal					
Halt vor beabsichtigter Stelle	408.2456	3	(1)	54	*
Heranfahren an	408.2341	3		53	
	408.2456	1	(1)	54	
für Züge mit „+“	408.2341A01	7	(3)	53	
im Tunnel	BRW.5571	3	(1)	55	
innerhalb einer Schutzstrecke					
Regelbauart	BRW.6110	4	(2)	61	*
verkürzten Schutzstrecke	BRW.6110	4	(1)	61	*
nur zum Austeigen	408.2341A01	7	(3)	53	
	DBREGIO.2341A01	7	(3)	53	
vor der beabsichtigten Stelle	408.2456	3	(1)	54	*
vor Hauptsignal	408.2652	1	(3)	56	
Vorziehen nach Halt am Bahnsteig	408.2488	2	(2)	54	
wegen Halt zeigendem Signal usw.	408.2456	1	(1)	54	*

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
zum Sichern eines BÜ	408.2341A01	7	(3)	53
Haltezeitüberschreitung melden				
Information am Bahnsteig	DBREGIO.2341	9	(2)	53
Information während der Zugfahrt	DBREGIO.2341	9	(1)	54
Weiterfahrt	DBREGIO.2341	9	(3)	54
Handbremse				
Ablaufen, Abstoßen	408.4818	5	(1)	48
	408.4818	6		48
Bremsen bei Gefahr	408.2681	1		56
Rangieren	408.4813	2	(1)	48
	408.4821	1	(3)	48
Handhabung französischer Zugschlusssignale	DBCDE.4901			49
Handlungsablauf				
Ausfall der Sprechverbindung	BRW.5681	3	(1)	8
bei Ausfall der Lautsprecheranlage im Zug	DBREGIO.2681A01			8
Graphische Darstellung	DBREGIO.2681A02			8
bei betätigter Notbremse /Ansprechen der BMA				8
SRK-Mitarbeiter im Zug	DBREGIO.8130A01			8
SRK-Mitarbeiter nicht im Zug	DBREGIO.8130A02			8
medizinischer Notfall bzw. Gewalt/Bedrohung	DBREGIO.5934	4		59
Handlungsablauf (Selbstrettung)				
Ausbreitung der Gefahrvermindern, 4A	DBREGIO.8130	2	(2)	8
Ausfall der Sprechverbindung	DBREGIO.8130	2	(5)	8
Information über eine Gefahr	DBREGIO.8130	2	(1)	8
Keine akute Gefahr	DBREGIO.8130	2	(3)	8
Konkrete Gefahr, Abwehren	DBREGIO.8130	2	(2)	8
Schematischer Handlungsablauf	DBREGIO.8130	2	(4)	8
Handlungskonzept (Selbstrettung)				
Handlungskonzept	BRW.8130	2		8
Ausbreitung der Gefahr vermindern, 4A	BRW.8130	2	(2)	8
Information über eine Gefahr	BRW.8130	2	(1)	8
Keine akute Gefahr	BRW.8130	2	(3)	8
Konkrete Gefahr, Abwehren	BRW.8130	2	(2)	8
Handlungskonzept SRK-Leiter/SRK-Helfer	DBCDE.8130	2	(7)	8
NBÜ-Streckenabschnitte	DBCDE.8130	2	(4)	8
Notbremse im Brandfall/Halten im Brandfall	DBCDE.8130	2	(6)	8
Notfallmeldung	DBCDE.8130	2	(5)	8
Handverschluss, Weichen beim Rangieren sichern	408.4815	4		48
Hauptgleis, Freihalten beim Rangieren	408.4841	5	(1)	48
Hauptluftleitung				
Ansage des freien Fahrwegs	408.4814	5	(1)	48
Bremsen im Zug	408.2721	1	(1)	47
Rangieren	408.4821	1	(2)	48

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Heißläuferortungsanlage					
Heißläufer	408.2553	1	(2)	55	
	408.2553	2	(2)	55	
Warmläufer	408.2553	1	(2)	55	
Heizdampfkessel	BRW.6120	2	(4)	61	
überwachen	BRW.6121	4	(1)	61	
Heizer	DB.1120	1	(17)	11	
Heizleitung (elektrisch) zwischen Triebfahrzeugen	BRW.6510	8	(3)	65	
	DB.6510	8	(3)	65	
Hemmschuh					
Ablaufen, Abstoßen	408.4818	5	(1)	48	
	408.4818	6		48	
ablegen	DB.4911	1	(4)	49	*
alte Farbgebung	DB.4911	3		49	
Auslegen	BRW.4811	1	(7)	48	
Doppelhemmschuh	DB.4911	5		49	
Einheitshemmschuh	DB.4911	2		49	
Entfernen von Sicherungsmitteln dokumentieren	DBCDE.4813	5	(6)	48	*
Fahrbereitschaft	408.4813	2	(1)	48	
Fahrzeuge aufhalten	408.4821	2	(1)	48	
Form	BRW.5351	2	(3)	53	
für Gefällebahnhöfe	DB.4911	6		49	
Gleiswaagen	408.4814	6		48	
Grundsätze zu Hemmschuhen	DB.4911	1		49	
Kipphemmschuh	DB.4911	8		49	
Rangieren	408.4818	6		48	
Spitzensicherungshemmschuh	DB.4911	4		49	
Stangenhemmschuh	DB.4911	7		49	
Herabhängende Oberleitungsteile	BRW.8581	3	(3)	8	
Herzstückverschluss nicht in Ordnung	408.4815	10	(1)	48	
HET ▶ Bahnübergang	408.2341A01	5	(2)	53	
Hinauslehnen, seitliches	BRW.6101	1	(8)	61	
Hilfe anfordern					
aus Zügen	DBREGIO.5934	2		59	
bei Gefahr	408.2581	2	(2)	55	
Feuer im Zug	408.2554	2	(1)	55	
Verständigung des Triebfahrzeugführers	BRW.5571	1	(1)	55	
Hilfsmittel MER	DBREGIO.5932	1	(3)	59	
Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeit	408.2485	1		54	
Höhengleiche Zugänge beim Rangieren	408.4816	2	(1)	48	
Höhenunterschied der Kupplungen	DB.6140	3	(2)	61	
Hör- und Sehvermögen	BRW.1101	5	(2)	11	

I

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Identifikation, Fdl und Tf	408.0056	2	2.2	12	*
Information					
der Zugaufsicht	DB.2331	2	(4)	53	*
des Zugführers	DB.2452		(3)	54	
Fehlende einholen	BRW.1101	3	(2)	11	*
zum Dienst	BRW.1101	1	(3)	11	
Instandhaltungsstufen	DB.6102	3	(4)	61	
Internetrückfallebene (IRE)	DBREGIO.1212Z01	4		12	
	MEG.2691	4	(1)	12	
Interesse des Unternehmers	BRW.1210	1	(2)	12	
INTERMAT					
Allgemeines	DB.6510Z02	1		65	
Kuppeln AK-AK	DB.6510Z02	2		65	
Gemischtzugkupplung	DB.6510Z02	3		65	
Ist-Schicht versenden	DBCDE.1111Z01	6	(2)	11	*
J					
K					
Karte zur Selbstüberwachung der Streckenkennt.	DB.5301Z01	4	(1)	53	
	DBREGIO.5301	8	(1)	53	
Kategorien der Zweiwegefahrzeuge	DB.6140	5	(1)	61	
Kennbuchstabe „n“ oder „y“					
Bremszettel	BRW.4312A01			43	
Vorgänge am Zug beobachten	BRW.5333	2	(2)	53	
	DB.5333	2	(2)	53	
Kenntnisse					
zu Betriebsverfahren, Signalen und Zugbeeinflussungssysteme	MEG.5301Z03	2		53	
Allgemeines	MEG.5301Z03	1	(1)	53	
Mitführung Nachweiskarte	MEG.5301Z03	1	(3)	53	
Nachweisführung	MEG.5301Z03	1	(2)	53	
Zeitfristen	MEG.5301Z03	1	(4)	53	
Kennung, eindeutige	408.0056	2	2.8	12	*
Kennzeichen der Züge					
die an einzelnen Tagen nicht verkehren	BRW.0100	7		0	
die nur an einzelnen Tagen verkehren	BRW.0100	6		0	
Kennzeichnung					
Änderungen im Regelbuch	BRW.0100	1	(3)	0	*
außergewöhnliche Sendungen	408.2435	1	(6)	54	
Mitarbeiter am Ereignisort	DB.8111	3	(6)	8	
örtliche Aufsicht	BRW.5325	2	(3)	53	
Seeverkehr	DB.1240	6	(6)	12	
von Weisungen und Informationen	DBREGIO.1101	1	(7)	11	
Zugführers	DB.1120	1	(15)	11	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Kesselwärter	DB.5301Z02	1	(3)	53	
Kfz-Führerschein	DBREGIO.1101	2	(3)	11	
Kleinste Dauerfahrgeschwindigkeit	BRW.6120	1	(3)	61	
Kleinwagenfahrt					
Ansage des freien Fahrwegs	408.4814	5	(1)	48	
bezeichnen					
Gleis sperren	408.4851	1	(1)	48	
Rückfallweiche auffahren	408.4815	15	(1)	48	
selbsttätige Gleisfreimeldeanlage	408.4841	9	(1)	48	
Signal Ne 14	408.2481	6	(2)	54	
Sperrfahrt durchzuführen	408.2481	1	(1)	54	
verständigen	408.4813	1	(1)	48	
Kommunikation	BRW.1211			12	
Grundsätze	BRW.1211	1		12	
Auftrag oder Meldung wiederholen	BRW.1211	1	(3)	12	
Eindeutigkeit	BRW.1211	1	(1)	12	
Einseitig gerichtete Verbindungen	BRW.1211	1	(6)	12	
Feste Wortlaute	BRW.1211	1	(2)	12	
Funkdisziplin	BRW.1211	1	(4)	12	
Funkteilnehmer ansprechen	BRW.1211	1	(5)	12	
Meldung oder Auftrag nicht eindeutig verstanden	BRW.1211	1	(7)	12	
Vorgaben durch das EIU	BRW.1211	1	(8)	12	
Kommunikationsleitfaden SRK-Helfer	DBCDE.8130A04			8	
Kommunikationsleitfaden Triebfahrzeugführer	DBCDE.5901Z01			59	
Kommunikationsmedien	DBREGIO.1212	5	(14)	12	
Kommunikationsmethodik	408.0056	2	2.1	12	*
Kommutatorantrieb					
4 Fahrmotoren	BRW.6112	1	(3)	61	
6 Fahrmotoren	BRW.6112	1	(4)	61	
Anfahren	BRW.6110	2	(1)	61	
Druckkraftbegrenzung	DBREGIO.6110	8	(1)	61	*
Kontrollen durch Aufsichtsbehörden	BRW.1210	4		12	
Meldung	BRW.1210	4	(2)	12	
Personenkreis	BRW.1210	4	(1)	12	
Untersagung der Weiterfahrt	BRW.1210	4	(3)	12	
Kontrollen durch Aufsichtsbehörden	DB.1210	4		12	
Kopfangaben	DBREGIO.2341A01			53	
Kopfhörer	DBREGIO.1212	4	(2)	12	
Korrektur der Wagenreihung	DBREGIO.5936	5	(1)	59	
durch Tf	DBREGIO.5936	5	(3)	59	
melden	DBREGIO.5936	5	(2)	59	
Kuppeln					

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Allgemeine Regelungen	BRW.6510	1		65	
	DB.6510	1		65	
	DBCDE.6510	1		65	
	DBREGIO.6510	1		65	
Andere Kupplungsbauarten	BRW.6510	11		65	
	DB.6510	11		65	
	DBCDE.6510	11		65	
	DBREGIO.6510	11		65	
Besondere Regelungen für Lrf, Rb	DBCDE.6510	7		65	
	DBREGIO.6510	7		65	
Besonderheiten	BRW.6510	4		65	
	DB.6510	4		65	
Druckluftleitung	BRW.6510	6		65	
	DB.6510	6		65	
Elektrische Leitungen	BRW.6510	8		65	
	DB.6510	8		65	
Entkuppeln während der Fahrt	408.4814	9		48	
Fahrbereitschaft	408.4813	2	(1)	48	
Freizuhaltender Raum	BRW.6510	1	(2)	65	
	DB.6510	1	(2)	65	
eingeschränkt	DB.6510	11	(2)	65	
	DBCDE.6510	11	(2)	65	
	DBREGIO.6510	11	(2)	65	
gemeinsam bewegte Fahrzeuge	408.4813	2	(1)	48	
Gleisbögen mit geringem Radius	BRW.6510	5	(8)	65	*
	DB.6510	5	(8)	65	*
Grundsätze	DBREGIO.6101	8	(1)	61	
zwei arbeitende Tfz	DBREGIO.6101	8	(2)	61	
Reihenfolge beim Kuppeln	BRW.6510	2		65	
	DB.6510	2		65	
Schiebetriebfahrzeuge	408.2441	1	(2)	54	
Triebfahrzeuge mit HL-gesteuerte Federspeicherbremse	DB.6901	2	(2)	69	
Übergangsbrücken	BRW.6510	1	(3)	65	
	DB.6510	1	(3)	65	
Wenden mit gekuppelter Zugsammelschiene	BRW.6510	9		65	
	DB.6510	9		65	
Zustand					
Rangieren	BRW.6510	5	(7)	65	*
	DB.6510	5	(7)	65	*
Züge	BRW.6510	5	(6)	65	*
	DB.6510	5	(6)	65	*
zwei arbeitende Tfz	DBREGIO.6101	8	(2)	61	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Kupplungsbügel anfassen	BRW.6510	5	(3)	65	
	DB.6510	5	(3)	65	
Kuppelprobe	DB.6510	11	(3)	65	
	DBCDE.6510	11	(3)	65	
	DBREGIO.6510	11	(3)	65	
L					
La-Dokumente					
Tablet-PC	DBCDE.1212Z01	5	(4)	12	
La-Mitteilung	DBREGIO.2691	7	(7)	56	*
Vordruck	DB.2691V01			56	
Ladegleis					
Feststellen der Fahrbereitschaft	408.4813	2	(2)	48	
Oberleitung	408.4817	1	(1)	48	
Lademaßüberschreitung	408.2435	1	(2)	54	
Anton	408.2435	3	(1)	54	
Berta	408.2435	3	(1)	54	
Cäsar	408.2435	3	(1)	54	
Dora	408.2435	3	(1)	54	
Sperren Bahnhofsgleis	408.4851	1	(1)	48	
Lü-Sendungen					
Fahrweg beobachten	408.4814	4	(5)	48	
Rangieren auf Hauptgleisen	408.4841	8		48	
verständigen	408.4813	1	(1)	48	
vorbeileiten an Gegenständen	408.2435	3	(2)	54	
Ladung					
Polizei	DBREGIO.1931	1	(2)	19	
Gericht	DBREGIO.1931			19	
Aussagegenehmigungsrecht	DBREGIO.1931	1	(6)	19	
Pflicht nach Eingang	DBREGIO.1931	1	(2)	19	
Verdienstausfallbescheinigung	DBREGIO.1931	1	(7)	19	
Zugang	DBREIGO.1931	1	(1)	19	
Länge					
nach ortsfesten Marken	BRW.4311A01	4	(3)	43	
schätzen	BRW.4311A01	4	(2)	43	
Triebfahrzeuge	BRW.4312	2	(2)	43	
über Puffer	BRW.4311A01	4	(1)	43	
Züge	408.2711			47	
	BRW.4711			47	
	DBREGIO.4711	4		47	
Langmachen	BRW.6510	5	(9)	65	*
	DB.6510	5	(9)	65	*
Last					
überschreiten der Grenzlast Schnellgang	408.2341A01	2		53	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
überschreiten Lastgrenze	408.2701	3		47	
Lastgrenzenraster	BRW.4701A01	1	(1)	47	
Laufwegsteuerung ausschalten	408.4818	4	(1)	48	
Lautsprecher verwenden	408.0056	2	2.1	12	*
Leer					
Güterwagen	BRW.4311A01	3	(2)	43	
Reisezug	BRW.5301	3	(2)	53	
Legitimation	DB.5301Z01	6	(2)	53	
	DBREGIO.5301	5	(8)	53	
Leistung abschalten	BRW.6120	1	(7)	61	
Leitungsverbindungen	DB.6140A01	1	(3)	61	
Lernort	DBCDE.5301Z01	4		53	
Lichthauptsignal, Vorbeifahrt an Halt zeigenden	408.2455	4	(4)	54	*
Lichtsignal					
weiß-gelb-weiß-gelb-weißes Mastschild	408.2456	2	(3)	54	
Liegengebliebener Zug					
Befahren des Gegengleis	408.2462	1	(2)	54	
ETCS-Level 2 im Bahnhof/auf freier Strecke	408.2571	9		55	
Maßnahmen	DBREGIO.5571	5		55	
Ablaufschema	DBREIGO.5571	5	(5)	55	*
Freigabe der Einsteigetüren/freie Strecke	DBREIGO.5571	5	(4)	55	*
Information der Reisenden	DBREIGO.5571	5	(3)	55	*
Meldung durch Tf	DBREIGO.5571	5	(2)	55	*
Schutz der Reisenden	DBREIGO.5571	5	(1)	55	*
LNT	408.2435	1	(3)	54	
auszuschließende Fahrzeuge	408.2701	1	(1)	47	
Einschränkungen	408.4812	2	(1)	48	
Löschversuch					
	BRW.8581	4	(1)	8	
	DBREGIO.8581	4	(1)	8	
ohne Erfolg	BRW.8581	4	(1)	8	
	DBREGIO.8581	4		8	*
	DBREGIO.8130A01	4		8	
	DBREGIO.8130A02	4		8	
Luftabsperrhahn öffnen	BRW.6510	6	(1)	65	
	DB.6510	6	(1)	65	
Luftbremskopf					
Baugleis	408.4821	3		48	
Beschäftigte warnen	408.4814	4	(3)	48	
Kontrolle	DB.4821	3		48	
Lüfter	DB.6101	3	(11)	61	
	DBREGIO.6101	3	(11)	61	
Lü-Sendung ► Lademaßüberschreitung					

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
LZB					
Arbeiten	408.2475	1		54	
Entlassen mit Befehl	408.2458	2	(3)	54	
LZB-Halt					
Halt vor beabsichtigter Stelle	408.2456	3	(1)	54	*
Halten	408.2456	1	(1)	54	*
Nachschieben	408.2441	1	(3)	54	
Rangieren an der Spitze	408.4813	3	(1)	48	
Störschalter bedienen	408.2458	2	(2)	54	
Störung der Streckeneinrichtung	408.2652	1		56	
Übertragungsausfall	408.2652	1		56	
Vorsichtauftrag	408.2455	5	(2)	54	
Zurücksetzen eines Zuges	408.2572	1	(2)	55	
Zustimmung zur Abfahrt	408.2331	2	(2)	53	
Zustimmung zur Abfahrt melden	BRW.5331	2	(1)	53	
M					
Mängel					
entgleiste Wagen	408.2701	2		47	
Fahrzeuge	408.2553	3		55	
Mängelbuch	MEG.6103V01			61	
Maßnahmen bei					
Auffahren von Weichen	408.4815	15		48	*
Ausfall der Stromversorgung (Black-Out)	DBCDE.8901			89	*
ausreichende Sicherung nicht möglich	DBCDE.8901	1	(4)	89	*
endgültige Sicherung	DBCDE.8901	1	(6)	89	*
Fhbk ermitteln und abgleichen	DBCDE.8901	1	(3)	89	*
Information an Begleitpersonal	DBCDE.8901	1	(5)	89	*
Informationen erhalten	DBCDE.8901	1	(7)	89	*
maßgebende Neigung ermitteln	DBCDE.8901	1	(1)	89	*
maßgebende Neigung nicht bekannt	DBCDE.8901	1	(2)	89	*
Standort des Zuges mitteilen	DBCDE.8901	1	(8)	89	*
Ausfall von Klimaanlagen	BRW.5691			56	
ausgewählten Störungen	BRW.6103	3		61	
	DBCDE.6103	3		61	
	DBREGIO.6103	3		61	
Bränden	BRW.8581	4		8	
	DBREGIO.8581	4		8	
Fahrleitungsschäden	BRW.6112	3	(2)	61	
Feuer im Zug	408.2554	2	(1)	55	
	BRW.8581	4		8	
	DB.5554	4		55	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
.....	DBREGIO.8581	4		8	
Gefahr	408.2553	1	(1)	55	
gestörten Spitzensignal	DBREGIO.2691	9		56	
.....	MEG.2691	5		56	
gestörter Notbremsüberbrückung	DBREGIO.2681A01			56	
Halt auf freier Strecke	BRW.5511	2	(1)	55	
Lademaßüberschreitung	408.2435	1	(7)	54	*
nach Abgabe Nothaltauftrag	408.2581	4		55	
.....	BRW.5581	1		55	
nicht zuzuordnenden Gegenstände	DREGIO.5931	2	(2)	59	
Oberleitungsstörung	BRW.6106	2	(2)	61	
Schwierigkeiten beim Ein- und Aussteigen	BRW.5511	1		55	
.....	DBREGIO.5511			55	
Überbesetzung von Reisezügen.....	DBREGIO.5935	1		59	
Unregelmäßigkeiten	BRW.5333	3	(4)	53	
.....	DBCDE.4814	12	(3)	14	*
unzureichende SRK-Besetzung	BRW.8130	3	(5)	8	
unzureichende SRK-Besetzung	DBREGIO.8130	3	(5)	8	*
mechanisch ortsgestellte Weichen	DB.4815	2		48	
Medikamente	BRW.1101	5	(3)	11	
Medizinische Einschränkungen	DB.1901	2	(3)	19	
Medizinischer Notfall	DBREGIO.5934	1	(1)	59	
Mehrere					
Einschränkungen ▶ Geschwindigkeit	408.2341	2	(5)	53	
gewöhnliche Halteplätze ▶ Halt	408.2331	3	(6)	53	
Züge stehen zur Abfahrt bereit	408.2331	3	(4)	53	
.....	DB.2331	3	(4)	53	
Züge stehen zur Abfahrt bereit	BRW.5332A02	3	(2)	53	
Mehrfachtraktion	BRW.6121	3	(2)	61	
.....	BRW.6110	4	(3)	61	*
und Vorspann	BRW.6111			61	
Mehrkrafttriebfahrzeuge					
Akku laden während planmäßigem Halt	408.2493	4		54	*
Allgemeines	408.2493	1		54	*
Ausfall Bedarfshalt	408.2493	5		54	*
Bekanntgabe	408.2493	1	(1)	54	*
Fahrplananordnung	408.2493	2		54	*
Akku laden während planmäßigem Halt	408.2493	2	(2)	54	*
Fahrtverlauf	408.2493	2	(2)	54	*
Halthinweis zu Bedarfshalt	408.2493	2	(2)	54	*
Kopfangaben	408.2493	2	(1)	54	*
Traktionswechsel während der Fahrt	408.2493	3		54	*
Fußnoten	408.2341A01	8	2	53	*

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Kopfangaben	408.2341A01	2		53	*
Glossar	DB.0102			0	*
Traktionswechsel während der fahrt	408.2341A01	8	2	53	*
Mit dem gesamten Zugteil weiterfahren	408.2571	5	(1)	54	*
Verständigen	408.4813	1	(1)	48	*
Meinungsverschiedenheiten	BRW.1210	2	(4)	12	
Melden					
an den Fahrdienstleiter melden	408.2321	2		43	*
an den Fahrdienstleiter melden	BRW.4321	4	(2)	43	
	DB.4321	4	(2)	43	*
andere Mitarbeiter	BRW.4321	4	(1)	43	
	DB.4321	4	(1)	43	
Aufprall auf Gegenstand oder Tier	DBREGIO.6103	3	(3)	53	
Beauftragung durch Zf	DBCDE.4321	4	(1)	43	
beim Disponenten	DBCDE.1111Z01	4	(4)	11	*
durch Zugpersonal	DB.2691	5		56	
	DBREGIO.2691	5		56	
durch Zugschaffner	BRW.5332A01	2	(2)	53	
Gefahrdrohende Umstände	DBREGIO.5934	3	(1)	59	
Gefahren und Unfallquellen	BRW.1210	1	(8)	43	
Halten	408.2456	1	(1)	54	*
Haltezeitüberschreitungen	DBREGIO.2341	9		53	
Meldezettel Zugvorbereitung	DBCDE.4321	4	(2)	43	
Triebfahrzeugführer	BRW.4321	4	(3)	43	
	DB.4321	4	(3)	43	*
von Vorkommnissen	BRW.1210	1	(7)	12	
Meldewege	DBREGIO.5934	2	(1)	59	
Meldezettel					
Abstellung	BRW.5351	3	(1)	53	
	DBCDE.5351	3		53	
	DBCDE.4831	4		48	
Hinterlegung	BRW.5351	3	(4)	53	
Korrektur	DBCDE.4831A01	3	(4)	48	
	DBCDE.5351	3	(4)	53	
	DBCDE.4831	4	(2)	48	
Bremsstörung	DBCDE.2681	6	(2)	56	
Zugtrennung	DBCDE.2571Z01	1	(2)	25	
Zugvorbereitung				43	
Abschluss der Zugvorbereitung	DB.4321A01	5		43	
Anleitung zum Führen	DB.4321A01			43	
Anwendung	BRW.4321	5	(1)	43	
	DB.4321	5	(1)	43	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
.....	DBCDE.4321	5	(1)	43	
auf der Betriebsstelle dokumentieren	DBCDE.4321Z01	1		43	*
auswählen in PLT	DB.4321A01			43	
durchgeführte Tätigkeiten	DB.4321A01	4		43	
.....	DB.4321A01	4		43	*
führen	DB.4321	5		43	*
.....	DBCDE.4321	5		43	
.....	DB.4321A01			43	
Hinterlegen	BRW.4321	5	(3)	43	
.....	DB.4321	5	(1)	43	*
Meldezettel fehlt	BRW.4321	5	(4)	43	
.....	DB.4321	5	(5)	43	*
.....	DBCDE.4321	5	(4)	43	
Meldezettel fehlerhaft	BRW.4321	5	(4)	43	
.....	DB.4321	5	(4)	43	*
.....	DBCDE.4321	5	(4)	43	
Übergabe	DBCDE.4321	5	(3)	43	
Verbleib	BRW.4321	5	(5)	43	
.....	DB.4321	5	(5)	43	*
.....	DBCDE.4321	5	(5)	43	*
Verzicht	BRW.4321	5	(2)	43	
.....	DB.4321	5	(2)	43	*
.....	DBCDE.4321	5	(2)	43	*
Vordruck	BRW.4321V01			43	
Meldung					
Abstellen mit Tfz	DBCDE.4831A01	3	(2)	48	
.....	DBCDE.5351	4	(1)	53	
Auftrag nicht eindeutig verstanden	BRW.1211	1	(7)	12	
gefährliche Ereignisse	BRW.8581	2	(3)	8	
nach Abgabe Nothaltauftrag	BRW.5581	1	(1)	55	
über einseitig gerichtete Sprecheinrichtung	408.0056	2	2.1	12	*
bei fehlender Streckenkenntnis	DB.5301Z01	1	(6)	53	
.....	DBREGIO.5301	5	(4)	55	
Sicherung mit Druckluftbremse	DBCDE.4831	5	(1)	48	
.....	DBCDE.5351	4	(2)	53	
von Zwangsbremsungen	RBH.1212Z01	5	(2)	12	*
Zeitpunkt	DBCDE.4831	5	(2)	48	
.....	DBCDE.5351	4	(3)	53	
MER	DBREGIO.5932			59	
Hilfsmittel	DBREGIO.5932	1	(3)	59	
Versicherungsschutz	DBREGIO.5932	1	(6)	59	
Mindestbremshundertstel	408.2721	3		47	
Merkblatt					

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Verhalten bei Zwangsbremsungen	DBCDE.2681V02			56	
Mit dem ganzen Zug weiterfahren	408.2571	5		55	*
Mitarbeiter					
andere	BRW.4321	4	(1)	43	
	DB.4321	4	(1)	43	
Beauftragung durch Zugführer	DBCDE.4321	4	(1)	43	
	BRW.5351	1	(2)	53	
im Bahnbetrieb	BRW.1120	1	(3)	11	
	DB.1120	1	(3)	11	
	408.4802	1		48	
in Ausbildung	DBCDE.1111	1	(2)	11	
stehenbleibender Zugteil	BRW.5571	4	(1)	55	
Mitfahrt in oder auf Fahrzeugen	BRW.1224			12	
	DBCDE.1224Z01			12	
Mitfahren					
Berechtigte Person	DB.6140	4	(3)	61	
im besetzten Führerraum	BRW.5342	6	(1)	53	
im Rahmen der Ausbildung	DB.6105A01	2	(1)	61	
Mitfahrberechtigungen					
Begleitung	DB.6105A01	1	(6)	61	
Berechtigungskarte blau	DB.6105A01	1	(3)	61	
Berechtigungskarte grün	DB.6105A01	1	(4)	61	
Berechtigungsschein	DB.6105A01	1	(5)	61	
Einschränkungen	DB.6105A01	1	(8)	61	
Grundsatz	DB.6105A01	1	(1)	61	
im Rahmen der Ausbildung	DB.6105A01	2	(1)	61	
Legimitation	DB.6105A01	1	(7)	61	
Legimitationsart	DB.6105A01	1	(2)	61	
QR-Code	DB.6105A01	1	(9)	61	
mitgegebene arbeitende Tfz					
Nebenfahrzeug mit Kraftantrieb im Zugverband	DB.6140	4	(4)	61	
Triebfahrzeug im Zugverband	DB.6101	3	(12)	61	
	DBREGIO.6101	3	(12)	61	
Mitgeltende Regelwerke	DBREGIO.0101Z02			01	
Militärverkehr	DBCDE.5901			59	
Grundsatz	DBCDE.5901	1		59	
Beteiligte -Aufgaben/Zuständigkeiten	DBCDE.5901	2		59	
Begleitwagen, Arten	DBCDE.5901	1	(2)	59	
Besonderheiten	DBCDE.5901	5		59	
Einweisung Transport-verantwortlicher/-offizier	DBCDE.5901	3		59	
Halt des Zuges	DBCDE.5901	4	(10)	59	
Kommunikationsleitfaden Tf	DBCDE.5901Z01			59	
Medizinischer Notfall	DBCDE.5901	7	(1)	59	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
Merkblatt Transport-verantwortlicher/-offizier	DBCDE.5901A02			59
Rangieren	DBCDE.5901	6	(1)	59
Sprechverbindung prüfen	DBCDE.5901	4	(7)	59
Tf-Wechsel	DBCDE.5901	4	(11)	59
Tfz-Wechsel	DBCDE.5901	4	(13)	59
Vordruck Unterschriftenblatt	DBCDE.5901V01			59
Unterschriftenblatt führen	DBCDE.5901A01			59
Zugfahrt	DBCDE.5901	4		59
Grundsatz	DBCDE.5901	4	(1)	59
Abfahrt	DBCDE.5901	4	(8)	59
durchführen	DBCDE.5901	4	(9)	59
Ende	DBCDE.5901	4	(14)	59
Zug vorbereiten	DBCDE.5901	4	(2)	59
Mitnahme von Gegenständen	DB.6101	1	(10)	61
	DBREGIO.6101	1	(10)	61
Mobilfunk; Gespräche führen	BRW.1212	2	(2)	12
Motor bei Aufenthalt abstellen	BRW.6120	2	(3)	61
N				
Nachschieben				
Abweichende Geschwindigkeiten				
Schiebetriebfahrzeug nicht gekuppelt	DB.5441Z01	1	(1)	54
Verständigung	DB.5441Z01	1	(2)	54
Automatische Fahr- und Bremssteuerung	BRW.5441	1	(6)	54
beenden	408.2441	2	(1)	54
Befehl	408.2441	2	(3)	54
beginnen	DB.5441	1	(4)	54
bereit melden	BRW.5441	1	(3)	54
Einschränkungen für die Zugbildung	408.2441	1	(1)	54
Geschwindigkeit	408.2441	1	(6)	54
Geschwindigkeit zurückkehrendes Tfz	408.2441	1	(7)	54
lange Ladung	408.2441	1	(1)	54
Langschienentransporteinheiten	408.2441	1	(1)	54
maximale Druckkraft 240 kN	DB.6120	4	(1)	61
maximale Druckkraft 120 kN	DB.6120	4	(2)	61
maximale Druckkraft 100 kN	DB.6120	4	(3)	61
nicht gekuppelt	408.2441	2	(1)	54
Schlusssignal	BRW.5441	1	(1)	54
Steifkupplung	408.2441	1	(1)	54
Verständigung	BRW.5441	1	(2)	54
unbeabsichtigtes Trennen	408.2441	2	(2)	54
Nachweis	BRW.6121	5	(2)	61
Übergabe und Übernahme	BRW.6101	2	(2)	61
	DB.6101	2	(2)	61

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
.....	DBREGIO.6101	2	(2)	61	
Schichtabweichungen	DBCDE.1111Z01A01			11	
Vorgänge, Aufträge, Meldungen	408.4811	6	(1)	48	
Zusatzbescheinigung	DB.1901	2	(6)	19	
.....	MEG.1111Z01	2	(5)	11	
Namen eintragen	BRW.4311A01	1	(7)	43	
Naturereignisse, präventive Maßnahmen	DB.2541	7		55	
Nebenfahrzeuge					
Bauartkompatible Einheiten	DB.6140A01			61	
mit Kraftantrieb – Besonderheiten	DB.6140			61	
Störungen Dokumentation	DB.6103	2	(5)	61	
.....	DBCDE.6103	2	(5)	61	
Zweiwegefahrzeuge – Kategorien	DB.6140A02			61	
zugelassene Kuppelungen und Kuppelstangen ..	DB.6140A03			61	
Neigung, maßgebende					
Ausfall von Bremseinrichtung	408.2681	5	(3)	56	
Darstellung im Buchfahrplan	408.2341A01	5	(2)	53	
Zugtrennung	408.2571	4		55	
Neue oder wesentlich geänderte Strecken	DB.5301Z01	3	(3)	53	
Nicht arbeitende Triebfahrzeuge	BRW.4311A01	1	(4)	43	
.....	DB.4321	2	(5)	43	
.....	DBCDE.4321	2	(5)	43	
Nicht arbeitende Triebfahrzeuge	DB.4701	3	(7)	47	*
Nichtausführen melden	BRW.1101	3	(5)	11	*
Nicht benötigter Fahrplanhalt	BRW.5452	1	(1)	54	
Nicht geeignete Standorte auf Fahrzeugen	DBCDE.1224Z01	3		12	
Nicht vorhandener Kupplungshalter	DB.6140	3	(4)	61	
Nicht zu berücksichtigende Zeiten	BRW.6102	3	(2)	61	
Nicht zuzuordnende Gegenstände	DBREGIO.5931			59	
Betreuung der Reisenden	DBREGIO.5931	2	(5)	59	
Eigensicherung	DBREGIO.5931	3		59	
verdächtiger, nicht zuzuordnender Gegenstand	DBREGIO.5931	3	(1)	59	
Kontaktaufnahme durch die Bundespolizei	DBREGIO.5931	2	(3)	59	
unkonventionelle Spreng- und Brandvorrichtung .	DBREGIO.5931	2	(4)	59	
verdächtiger Gegenstand	DBREGIO.5931	2	(1)	59	
Verhalten	DBREGIO.5931	2	(2)	59	
Notbremse	408.2681	2	(1)	56	
Grund ermitteln	BRW.5681	2	(1)	56	
wird durch Triebfahrzeugführer überbrückt	BRW.5681	2		56	
Notbremsüberbrückung	408.2341A01	2		53	
Maßnahmen	408.2681	2	(2)	56	
nicht vorhanden	408.2681	4		56	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
nicht wirksam	408.2681	3		56	
	DBREGIO.2681	3		56	
	BRW.5681	3	(1)	56	
	DBREGIO.5681	3	(1)	56	
Notfall	DBCDE.5901	6	(1)	59	
Nothaltauftrag	408.2581	3	(1)	55	
Nothaltauftrag unvollständig	408.2581	3	(5)	55	*
Notruf					
Anfordern von Hilfe	408.2571	2	(1)	55	
Nothaltauftrag einleiten	408.2581	3	(2)	55	
unvollständig aufgenommene Meldung	408.2581	3	(4)	55	*
Notruftaste betätigt	DBREGIO.5933	1	(3)	59	
Notsprechstelle betätigt	DBREGIO.5933	1	(2)	59	
Nutzung der Unterlagen während der Zugfahrt	MEG.1212Z01	2	(8)	12	
Nutzung elektronischer Endgeräte	DBCDE.1212Z01			12	
	DBREGIO.1212Z01			12	
	MEG.1212Z01			12	
Nutzungszweck	DBCDE.1212Z01	1	(2)	12	
	MEG.12121Z01	1	(2)	12	
Vorgaben	DBCDE.1212Z01	2		12	
Nutzung während der Zugfahrt	DBCDE.1212Z01	2	(2)	12	
Nutzung im Gleisbereich	DBCDE.1212Z01	2	(3)	12	
	MEG.12121Z01	1	(3)	12	
	RBH.12121Z01	2	(3)	12	*
Ausfall des Tablets oder keine Anmeldung an RIM					
an RIM	DBCDE.1212Z01	4		12	*
in RailCube, DiLoc|Sync oder PLT	RBH.1212Z01	4		12	*
Ausfall von RIM	DBCDE.1212Z01	6		12	
Unregelmäßigkeiten	MEG.1212Z01	3		12	
Verhalten bei sonstigen Störungen	DBCDE.1212Z01	5		12	
Digitales Übergabebuch	DBCDE.1212Z01	5	(6)	12	*
	MEG.1212Z01	3	(6)	12	*
Verwendung der Dokumente auf dem Tablet	MEG.1212Z01	2		12	
O					
Oberleitung					
ausgeschaltet oder gestört	408.4851	3	(1)	48	
bedienen von Ladestellen	408.4817	1	(1)	48	
beobachten	BRW.6106	1	(1)	61	
Fahrweg	408.4814	4	(1)	48	
Strecke	408.2341	1	(1)	53	
heftig schwankend	408.2554	1	(1)	55	
kontrollieren	BRW.6106	2	(3)	61	
Oberstrombegrenzung	BRW.6110	2	(2)	61	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
streckenspezifische	DBREGIO.6110	2	(2)	61	
Offenes Feuer	BRW.1210	1	(10)	12	
Offene Türen ▶ Außentüren	408.2552	1	(1)	55	
	BRW.5552	1		55	
Ohrhörer	DBREGIO.1212	4	(2)	12	
Orangefarbene Tafel	DB.1240	6	(3)	12	
	DB.4940	2	(3)	49	
Örtliche Aufsicht	BRW.1120	1	(10)	11	
	BRW.5325	1	(2)	53	
Örtliche Aufsicht melden	BRW.5332	3	(1)	53	
Ortsfeste Anlagen	BRW.6510	8	(6)	65	
	DB.6510	8	(6)	65	
Ortskenntnis					
Außerplanmäßiges Rangieren	BRW.5301	4	(2)	53	
Planmäßiges Rangieren	BRW.5301	4	(1)	53	
Triebfahrzeugführer	408.2301	2		53	
Ortsstellbereich	408.4811	4	(1)	48	
On Sight (OS) ▶ ETCS					
OVA; Übergabebuch (Einlage OVA)	DBREGIO.6102V04			61	
OVA; Übergabebuch (Titel OVA)	DBREGIO.6102V03			61	
P					
Papierloser Transport	DBCDE.1212Z01	3		12	
	RBH.1212Z01	3		12	*
Dokumente herunterladen	RBH.1212Z01	3	(2)	12	*
Grundsatz	RBH.1212Z01	3	(1)	12	*
Personalwechsel	RBH.1212Z01	3	(3)	12	*
Störungen	RBH.1212Z01	3	(5)	12	*
zusätzliche Papierdokumente	RBH.1212Z01	3	(5)	12	*
Pauschalisierter Rechtshinweis				8	
Auskunftspflicht	BRW.8111	2	(1)	8	
Auskunftsverweigerungsrecht	BRW.8111	2	(2)	8	
Personen im Führerraum	DB.6105			61	
Anzahl berechtigter Personen im Führerraum	DB.6105	1	(3)	61	
Behördliche Überwachung	DB.6105	1	(9)	61	*
Berechtigung prüfen	DB.6105	1	(2)	61	
Besondere Fahrten	DB.6105	1	(5)	61	
Betriebskontrollen	DB.6105	1	(9)	61	*
Gastfahrt; Information und Dokumentation	DB.6105	1	(13)	61	*
Grundsatz	DB.6105	1	(1)	61	
Mitfahrberechtigte	DB.6105	1	(4)	61	
Musterdokumente DB	DB.6105	1	(6)	61	
Unterstützung durch den Mitfahrenden	DB.6105	1	(11)	61	*
	DB.6105	1	(12)	61	*

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Vorrang der Mitfahrenden	DB.6105	1	(10)	61	*
Vorrang der sicheren Betriebsführung	DB.6105	1	(7)	61	
Zutrittsrechte KiN/Zub	DB.6105	1	(14)	61	*
Persönliche Schutzausrüstung	DBREGIO.1930	1	(8)	19	
	DBCDE.1120	2		11	
benutzen	BRW.1120	2	(1)	11	
	DBCDE.1120	2	1	11	
Rb, Ra, Lrf, TWb	DBCDE.1120	2	(2)	11	
Tf	DBCDE.1120	2	(3)	11	
Unternehmer/Führungskräfte	DBCDE.1120	2	(4)	11	
Besucher	DBCDE.1120	2	(5)	11	
Persönliche Zuteilung	BRW.1120	1	(1)	11	
	DBCDE.1120	1	(1)	11	
Piktogramm Fahrzeugbegrenzung	DB.4311A01	10	(1)	43	*
Planmäßiger Halt, gewöhnlicher Halteplatz	408.2341	3		53	
	DB.2341	3		53	
	DBREGIO.2341	3		53	
Planmäßiges Rangieren	BRW.5301	4	(1)	53	
Plausibilitätsprüfung	408.0056	2	2.3	12	*
Posten	408.2341A01	5	(2)	53	
Postfach	DBREGIO.1212	5	(15)	12	
Präventive Maßnahmen bei extremen Wettersituationen	DB.2541	7		25	
Prio-Ruf	DBREGIO.5934	2	(2)	59	*
Prüfen					
Zugnummer bei ETCS	408.2321	4		43	
Prüf- oder Probefahrten	DBREGIO.2431	3		54	
Anlass	DBREGIO.2431	3	(1)	54	
Information über Besonderheiten	DBREGIO.2431	3	(3)	54	
Nachbereitung	DBREGIO.2431	3	(4)	54	
Vorbereitung	DBREGIO.2431	3	(2)	54	
PSA ▶ Persönliche Schutzausrüstung					
PZB					
Fahrzeugeinrichtung gestört	408.2651	2		56	
Nachschieben	408.2441	1	(3)	54	
Streckeneinrichtung gestört	408.2651	1		56	
Zwangsbremsung	408.2531	1	(1)	55	*
	408.2651	3	(1)	56	
beim Rangieren	408.4811	5	(2)	48	
Q					
R					
Radreifen verdreht	BRW.6103	3	(5)	61	
	DB.6103	3	(5)	61	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
.....	DBCDE.6103	3	(5)	61	
Rangierabteilung	DB.0102			0	*
Rangierbegleiter					
Ausführen der Aufgaben	408.4814	1		48	
Ausrüstung	BRW.1120	1	(8)	11	
Fahrauftrag	408.4814	2		48	
Fahrbereitschaft feststellen	408.4813	2	(3)	48	
Fahrweg beobachten	408.4814	4	(4)	48	
Fahrzeuge festlegen	408.4831	2	(3)	48	
Ladestellen bedienen	408.4817	1	(1)	48	
Luftbremskopf	408.4821	3		48	
mitzuführende Gegenstände	DB.1120	1	(8)	11	
Oberleitung	408.4817	1	(2)	48	
Rangieren auf Hauptgleisen	408.4841	2	(5)	48	
.....	408.4841	4	(1)	48	
Rangierverbot	408.4841	6	(2)	48	
Trommelfellschutzfilter	DBCDE.1120	1	(10)	11	
Umschlaggleise bedienen	408.4817	2		48	
verschieben	408.4814	11	(1)	48	
verständigen	408.4811	3		48	
.....	408.4813	1		48	*
.....	408.4817	1	(1)	48	
Rangierbezirk	408.4813	3	(1)	48	
Rangieren					
Abstoßen und Ablaufen	BRW.4818	1		48	
andere Übergänge sichern	408.4816	2	(2)	48	
Anfahrprobe	DBCDE.4814	12		48	
Ansage des freien Fahrwegs	408.4814	5	(1)	48	
Ausfahrgleis	408.4841	2	(1)	48	
Bahnübergang sichern	408.4816	1	(1)	48	
Baugleis	DB.4813	2	(4)	48	
.....	DBCDE.4813	2	(4)	48	
Bedienen von Ladestellen mit Oberleitung	408.4817	1	(1)	48	
Behandlung von Lü-Sendungen	408.4841	8		48	
Beobachten des Fahrwegs	408.4814	4	(1)	48	
Beschäftigte warnen	408.4814	4	(3)	48	
Besondere Regelungen für Lrf, Rb	BRW.4811	2	(1)	48	
Besonderheiten	BRW.4817	1		48	
Bremsen	408.4821	1	(1)	48	
Drehscheiben und Schiebebühnen	BRW.6101	4	(3)	61	
.....	DBREGIO.6101	4	(3)	61	
Einfahrgleis	408.4841	2	(5)	48	
Elektrische Triebfahrzeuge	DB.4813	1	(1)	48	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
	DBCDE.4813	1	(1)	48
Entkuppeln während der Fahrt	408.4814	9		48
Fahrauftrag	408.4814	2		48
Geschwindigkeit	408.4814	3	(1)	48
Grundsatz	408.4811	1		48
	BRW.4811	1		48
Hauptgleis	408.4841	1		48
Militärverkehr	DBCDE.5901	4		59
Signal zurücknehmen	408.4815	18		48
stärker geneigte Gleise	408.4814	7		48
Übergänge für Reisende sichern	408.4816	2	(1)	48
Verhalten bei Gefahr	408.4811	5	(1)	48
Verschieben	BRW.4817	2		48
Vorbeifahrt an Signalen	408.4815	17	(3)	48
Weichen auffahren	408.4815	15	(1)	48
Rangierfahrt				
Ansage des freien Fahrwegs	408.4814	5	(1)	48
befahren eines gesperrten Bahnhofgleises	408.4851	1	(4)	48
Übergang in Zugfahrt	408.2488	1	(1)	54
	408.4812	1	(1)	48
Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt	408.2488	2	(1)	54
Rangierfunk	DBCDE.1212	5	(1)	12
	408.4811	3	(4)	48
Rangierkupplung RK 900				
Allgemeines	DB.6510Z01	1		65
bedienen	DB.6510Z01	2		65
Tfz mit mobiler Schraubenkupplung	DB.6510Z01	4		65
Unregelmäßigkeiten	DB.6510Z01	3		65
Rangiermittel	DB.4911			49
Aufdrückradvorleger	DB.4911	9		49
Doppelhemmschuh	DB.4911	5		49
Doppelseitig wirkender Radvorleger	DB.4911	10		49
Einheitshemmschuh	DB.4911	2		49
Entkuppelstange	DB.4911	13		49
Hemmschuhe für Gefällebahnhöfe	DB.4911	6		49
Hemmschuhhaken	DB.4911	14		49
Hemmschuhe in alter Farbgebung	DB.4911	3		49
Grundsätze zu Hemmschuhen	DB.4911	1		49
Kipphemmschuh	DB.4911	8		49
Radvorleger für Rillenschienen und eingepflasterte Gleise	DB.4911	11		49
Stangenhemmschuh	DB.4911	7		49
Spitzensicherungshemmschuh	DB.4911	4		49

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Wagenrücker	DB.4911	12		49	
Rangierseite	408.4811	3	(6)	48	
Rangiersignale	408.4811	3	(6)	48	
Rangierzettel	DB.1240	6	(5)	12	
	DBCDE.4818Z01	1	(1)	48	
Rangierzettel, Vordruck	DBCDE.4818V01			48	
Rauchverbot in Führerräumen	DBREGIO.6101	1	(11)	61	
Räumung	BRW.8130	1	(1)	8	
	DBREGIO.8130	1	(1)	8	
Raureif	BRW.6110	6	(1)	61	*
Regelgleis					
Abzweigstellen ohne Zs 6	408.2341A01	5	(2)	53	
gewöhnliche Fahrtrichtung	408.2212	1		52	
Regelhalt, Darstellung im Buchfahrplan	408.2341A01	7	(2)	53	
Regelungen des EVU	BRW.0100	4		0	
Reibelemente Bremse kontrollieren	DB.6102	11	(1)	62	
Reifendrucküberwachungssystem	DB.6140	5	(3)	61	
Reihung	BRW.4311A01	1	(2)	43	
Reihenfolge beim Entkuppeln	BRW.6510	3		65	
	DB.6510	3		65	
Reihenfolge beim Kuppeln	BRW.6510	2		65	
	DB.6510	2		65	
Reisende					
Fahrwegsicherung bei Rangierfahrten	408.4815	7		48	
Gleise erkunden	408.2541	1	(1)	55	
hinweisen	BRW.5342	2	(1)	53	
informieren (Halt im Tunnel)	BRW.5571	3	(1)	55	
Notbremse überbrücken	408.2681	2	(2)	56	
sichern an höhengleichen Übergängen	408.2491			54	
	408.4816	2	(1)	48	
	408.4818	1	(3)	48	
Reisendensicherung					
Einsteigetüren aufschließen	DBREGIO.5511	4	(4)	55	
Einsteigetüren verschließen	DBREGIO.5511	4	(3)	55	
frühzeitig bekannt	DBREGIO.4711	4	(2)	47	
Information der Reisenden	DBREGIO.5511	4	(2)	55	
Maßnahmen	DBREGIO.5511	4	(1)	55	
Sichern durch Mitarbeiter	DBREGIO.5511	4	(5)	55	
Sichern durch Triebfahrzeugführer	DBREGIO.5511	4	(6)	55	
Sichern durch Tf unvorhergesehen erforderlich	DBREGIO.5511	4	(8)	55	
Situationsbezogene Aufträge	DBREGIO.5511	5		55	
Information durch die auftraggebende Stelle	DBREGIO.5511	5	(1)	55	
Türen freigeben	DBREGIO.5511	4	(7)	55	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Reisen nach Schutzbedarf					
Allgemeines	DBREGIO.2341	10	(1)	53	
Fplo für RNS	DBREGIO.2341	10	(3)	53	
Protokollabteilung	DBREGIO.2341	10	(2)	53	
Reisezug					
in zwei Teilen	408.2431	1	(4)	54	
länger als die Bahnsteige	DBREGIO.4711	4		47	
mit Triebfahrzeugführer als Zugführer	BRW.5332	3	(2)	53	
ohne Zugbegleiter	BRW.5301	3	(3)	53	
Schlusssignal unvollständig	408.2691	5		56	
Release Speed	408.2341	1	(3)	53	
Rettungszüge	408.2431	1	(5)	54	
	DB.2561	1	(2)	55	*
Richt-/Kennzahl	BRW.4311A01	8	(2)	43	
RIS-Tf	DBREGIO.5936			59	
Dienstliches Mobiltelefon	DBREGIO.5936	1	(1)	59	
Ein-/Ausbuchen	DBREGIO.5936	2	(1)	59	
Funktion RIS-Tf	DBREGIO.5936	1	(2)	59	
Später einbuchen	DBREGIO.5936	2	(2)	59	
Virtueller Zug	DBREGIO.5936	4		59	*
Zug steht	DBREGIO.5936	3		59	
RK 900 ▶ Rangierkupplung RK 900					
Rotmarkierung	BRW.6103	3	(6)	61	
	DB.6103	3	(6)	61	
	DBCDE.6103	3	(6)	61	
	DBREGIO.6103	3	(6)	61	
Rückfallebene; FASSI-MOVE	DBREGIO.1212Z02			12	
Anzeige relevanter Dokumente	DBREGIO.1212Z02	2		12	
Anzeige relevanter Dokumente	DBREGIO.1212Z02	2	(2)	12	
Vorgehen	DBREGIO.1212Z02	2	(1)	12	
Deaktivierung	DBREGIO.1212Z02	3		12	
Rückkehr zu FASSI-MOVE	DBREGIO.1212Z02	3	(1)	12	
Rückfallebene	DBREGIO.1212Z02			12	
Aktivierung	DBREGIO.1212Z02	1	(3)	12	
Einstellung „Bildschirm-Timeout“	DBREGIO.1212Z02	1	(4)	12	
Information zur Anwendung	DBREGIO.1212Z02	1	(5)	12	
Rückfallebene	DBREGIO.1212Z02	1	(1)	12	
Störung melden	DBREGIO.1212Z02	1	(2)	12	
Rückraumüberwachungseinrichtungen	DB.6140	6	(3)	61	
S					
SA-3 Kupplung					
Allgemeines	DB.6510Z03	1		65	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
bedienen	DB.6510Z03	2		65	
Sägelinien					
Buchfahrplan	408.2341A01	5	(2)	53	
Zugtrennung	408.2571	4		55	
zwei	BRW.5571	4	(2)	55	
Sanden	BRW.6101	3	(8)	61	
Sandstreueinrichtung ausgefallen	DB.6103	3	(11)	61	
	DBCDE.6103	3	(12)	61	*
Schäden an Fahrzeugen	DB.2553	3		55	
Schadensklärung	BRW.6112	3	(3)	61	*
Schäden prüfen	BRW.6112	2	(1)	61	
Schalldämpfer	BRW.1120	1	(10)	11	
Schematischer Handlungsablauf	DBREGIO.8130	2	(4)	8	
Schichtbeginn	DB.6101A01	2	(2)	61	
Lokrangierführer	DBCDE.1111Z01	4	(10)	11	*
Streckentriebfahrzeugführer	DBCDE.1111Z01	4	(4)	11	
Schichtende	DB.6101A01	2	(5)	61	
Lokrangierführer	DBCDE.1111Z01	4	(11)	11	*
Streckentriebfahrzeugführer	DBCDE.1111Z01	4	(8)	11	*
Teilarbeiten persönlicher Art	RBH.1111Z01	4	(7)	11	*
Schiebetriebfahrzeug					
ansetzen an den Zug	408.2441	1	(5)	54	
Geschwindigkeit	408.2441	1	(6)	54	
nicht mit dem Zug gekuppelt	408.2441	2	(1)	54	
Schleppen	BRW.6101	5		61	
Dokumentation	DB.6101	5	(2)	61	
	DBREGIO.6101	5	(2)	61	
	DB.6901	3		69	
nicht selbst vorbereitet	DB.6101	5	(3)	61	
Tfz mit HL-gesteuerter Federspeicherbremse	DB.6901	2		69	
	DB.6901	4	(2)	69	
Voraussetzungen	BRW.6101	5	(1)	61	
Schleudern und Gleiten	BRW.6101	3	(7)	61	
Schlusssignal	BRW.5441	1	(1)	54	
unvollständig bei Reisezug	408.2691	5		56	
	DB.2691	5		56	
	DBREGIO.2691	5		56	
	MEG.2691	5		56	
Schmierfilm	408.2561	2	(2)	55	
Schneeräumfahrt					
als Sperrfahrt durchzuführen	408.2481	1	(1)	54	
Bahnhofsgleise, die nicht gesperrt sind	408.4812	2	(2)	48	
Geschwindigkeiten	408.2481	7	(3)	54	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Sperren von Nachbargleisen	408.4851	1	(10)	48	
Schneeräumfahrzeuge	DB.6140A01	2	(4)	61	
Schranke					
bei Annäherung geschlossen	408.2671	2	(8)	56	
offen	408.2671	1		56	
Rangieren	408.4816	1	(1)	48	
Schraubenkupplung					
anziehen	BRW.6510	5	(4)	65	
	DB.6510	5	(4)	65	
Bauteile	BRW.6510	5	(1)	65	
	DB.6510	5	(1)	65	
unbenutzte	BRW.6510	5	(10)	65	*
	DB.6510	5	(10)	65	*
Schutzabtstand bei Gefahrgut	BRW.4701	3	(6)	47	*
Schutzausrüstung, persönliche	BRW.1120	2	(1)	11	
	DBCDE.1120	2		11	
Schutz gefährdeter Züge	408.2581			55	
	BRW.5581	1	(2)	55	
Schutzstrecke	BRW.6110	3	(1)	61	
Schwerwagen	408.2435	1	(2)	54	
	408.2435	2	(1)	54	
Schwierigkeiten beim Ein- und Aussteigen					
allgemeine Maßnahmen	BRW.5511	1		55	
Maßnahmen bei Halt auf freier Strecke	BRW.5511	2		55	
Maßnahmen zur Reisendensicherung	DBREGIO.5511	4		55	
Reisezug länger als der Bahnsteig	DBREGIO.5511	3		55	
Situationsbezogene Aufträge	DBREGIO.5511	5		55	
Seitliches Hinauslehnen	BRW.6101	1	(8)	61	
Selbstrettung	BRW.8130	1	(3)	8	
	DBREGIO.8130	1	(3)	8	
Maßnahmen					
bei gestörter NBÜ	DBREGIO.5681	3		56	
beim Befahren von Tunneln mit Rettungszug	BRW.8130	3		8	
beim Befahren von Tunneln mit Rettungszug	DBREGIO.8130	3		8	
Selbstrettungskonzept					
SRK-Helfer	BRW.8130	3	(4)	8	
	DBREGIO.8130	1	(6)	8	
SRK-Leiter	BRW.8130	3	(3)	8	
	DBREGIO.8130	1	(4)	8	
SRK-Mitarbeiter	DBREGIO.8130	1	(6)	8	
Sicheres Verhalten					
an oder auf Fahrzeugen	BRW.1220	6		12	
	DBCDE.1220	6		12	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
im Gleisbereich	BRW.1220	2		12	
Sicherer Bereich	BRW.8130	1	(4)	8	
	DBREGIO.8130	1	(4)	8	
Sicherheit					
ortsbezogene Sicherheitsmaßnahmen	BRW.1111	1	(4)	11	
und Ordnung	BRW.1210	1	(4)	12	
und Pünktlichkeit	408.2111			11	
Sicherheitsfahrschaltung					
bedienen	BRW.6101	3	(4)	61	
gestört	408.2691	2		56	
	BRW.6102	6	(2)	61	
im Rangierbetrieb	DB.6103	3	(8)	61	
	DBCDE.6103	3	(9)	61	
prüfen	BRW.6102	6	(1)	61	
Sicherheitsverantwortung	DBCDE.1111Z01	3		11	
	DBREGIO.1930	3	(2)	19	
	MEG.1111Z01	2		11	
	RBH.1111Z01	3		11	*
Besonderheiten Schweiz	DBCDE.1111Z01	3	(4)	11	
Grundsatz	DBCDE.1111Z01	3	(1)	11	
Internationaler Verkehr	DBCDE.1111Z01	3	(3)	11	
Nationaler Verkehr	DBCDE.1111Z01	3	(2)	11	
Sicherheitsupdate	DBREGIO.1212	4	(5)	12	
Sichern					
Bahnübergänge	DB.2341	5		53	
	DB.2671			56	
	408.2671	2		56	
	408.4816	1	(1)	48	
Weiche					
auf Ladestellen mit Oberleitung	408.4817	1	(3)	48	
durch Sperren	408.4815	13		48	
gegen Umstellen	408.4815	13		48	
höhengleiche Übergänge	408.2491			54	
	408.4816	2	(1)	48	
Sichern von Fahrzeugen, Zügen oder Zugteilen					
Auflegeort für Festlegemittel	BRW.5351	2	(2)	53	
	DBCDE.4831	3	(6)	48	
Ausreichende Sicherung nicht möglich	BRW.5351	2	(6)	53	
	DBCDE.4831	3	(8)	48	
Dokumentation bei Güterzügen	BRW.5351	3		53	
Anleitung zum Führen des Meldezettels	BRW.5351A01			53	
Art und Umfang ändern	BRW.5351	3	(6)	53	
Ausnahme	DBCDE.4831	3	(4)	48	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Meldezettel Abstellung	BRW.5351	3	(1)	53	
Hinterlegung (Meldezettel)	BRW.5351	3	(4)	53	
	DBCDE.5351	3	(4)	53	
nicht mehr benötigte Meldezettel	BRW.5351	3	(7)	53	
	DBCDE.5351	3	(7)	53	
Verzicht (Meldezettel)	BRW.5351	3	(3)	53	
	DBCDE.5351	3	(3)	53	
Vordruck nicht verfügbar	BRW.5351	3	(2)	53	
Zusetzen und Absetzen von Fahrzeugen	BRW.5351	3	(5)	53	
	DBCDE.4831	3	(7)	48	
Freizuhaltende Bereiche	BRW.4831	1	(3)	48	
Grundsätze für das Sichern	DBCDE.4831	3	(1)	48	
Hemmschuhe	BRW.4831	1	(1)	48	
Sicherung mit der Druckluftbremse	DBCDE.5351	2	(8)	53	
	DBCDE.4831	3	(7)	48	
Vorgehen beim Sichern	BRW.5351	2	(1)	53	
	DBCDE.5351	2	(1)	53	
	DBCDE.4831	3	(3)	48	
Zusammenlaufende Gleise	BRW.4831	1	(2)	48	
Zusetzen und Absetzen von Fahrzeugen	BRW.5351	2	(5)	53	
Sicherung bei Fzg., Zügen oder Zugteilen aufheb...	BRW.4321	3		43	
	DB.4321	3		43	*
	DBCDE.4321	3		43	
Meldezettel (Abstellung)	BRW.4321	3	(1)	43	
	DB.4321	3	(1)	43	*
	DBCDE.4321	3	(1)	43	*
Führen	BRW.5351A01			53	
	DBCDE.5351A01	2	(1)	53	
	DBCDE.4831A01			48	
Sicherung aufheben	BRW.4321	3	(2)	43	
Entfernen von Sicherungsmitteln dokumentieren	DBCDE.4321	3	(6)	43	*
Meldezettel	DB.4321	3	(1)	43	*
	DBCDE.4321	3	(1)	43	
	DBCDE.4813	5	(1)	48	
Meldezettel nicht vorhanden	BRW.4321	3	(3)	43	
	DB.4321	3	(4)	43	*
	DBCDE.4321	3	(4)	43	
	DBCDE.4813	5	(4)	48	
Meldezettel unplausibel	BRW.4321	3	(2)	43	
	DB.4321	3	(3)	43	*
	DBCDE.4321	3	(3)	43	
Meldezettel unplausibel	DBCDE.4813	5	(3)	48	
Meldezettel vorhanden	BRW.4321	3	(2)	43	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
	DB.4321	3	(2)	43	*
	DBCDE.4321	3	(2)	43	
	DBCDE.4813	5	(2)	48	
Verbleib	BRW.4321	3	(4)	43	
	DB.4321	3	(5)	43	*
	DBCDE.4321	3	(5)	43	
	DBCDE.4813	5	(5)	48	
Signal					
Ansage Ausführung	DB.5341	3	(1)	53	
	DBREGIO.5341	3	(1)	53	
Aufgabenübernahme	DB.5341	3	(2)	53	
	DBREGIO.5341	3	(2)	53	
Gültigkeit bei mehreren Sperrfahrten	408.2481	6	(1)	54	
links neben dem Gegengleis nicht gültig	408.2463	2		54	
Ne 14 für Kleinwagenfahrten	408.2481	6	(2)	54	
Signaltechnische Einrichtungen bedienen	DB.2481	11	(4)	54	
zurücknehmen	408.4815	18		48	
Sitzplätze und Ordnungsnummer	BRW.4311A01	8	(1)	43	
Sofortmaßnahmen bei einer Oberleitungsstörung	BRW.6106	2	(2)	61	
Sonderausrüstungen	DB.6101	1	(11)	61	
Speisewagen, gehobener Stromabnehmer	408.2554	1	(2)	55	
Sperren					
Bahnhofsgleis	408.4851	1	(1)	48	
aufheben	408.4851	1	(5)	48	
Sperrfahrt					
beenden					
freie Strecke	408.2481	11	(2)	54	
Zugmeldestelle	408.2481	11	(1)	54	
bezeichnen	408.0056	2	2.4	12	*
mehrere, Gültigkeit der Signale	408.2481	6	(1)	54	
mehrere in einem Gleis/ETCS-Level 2	408.2481	10		54	
trennen	408.2481	4		54	
unvorhergesehene	408.2431	1	(3)	54	
Sperrsignal					
Grundstellung	408.4815	1		48	
Vorbeifahrt mit Rangierfahrt	408.4815	17	(1)	48	
Vorbeifahrt mit Zugfahrten	408.2455	2		54	*
zurücknehmen	408.4815	18		48	
Spitzensignal					
Nachtzeichen erloschen	408.2691	6	(1)	56	
Nachtzeichen unvollständig	408.2691	6	(2)	56	
Maßnahmen	DBREGIO.2691	10		56	
vor Beginn der Zugfahrt	DBREGIO.2691	9		56	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Spitzenverschluss	408.4815	6		48	
Sprachprobleme	DBCDE.5901	5	(1)	59	
Sprechverbindung	DBCDE.5901	4	(7)	59	
zwischen Tfz und Wagenzug wirkt nicht	408.2681	3		56	
	DBREGIO.2681	3		56	
Standort des Zuges melden					
Befehl	408.2411A02	2		54	*
ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört	408.2653	1	(4)	56	*
LZB-Übertragungsausfall	408.2652	1	(2)	56	*
Plausibilitätsprüfung	408.0056	2	2.3	12	*
Standort des Zuges mitteilen	DBCDE.8901	1	(8)	89	*
Standort zur Fahrwegbeobachtung wählen	DBCDE.4811	1	(5)	48	
	DBCDE.4811	2	(1)	48	
Stellen, an die Meldungen abzugeben sind	DBCDE.1101Z01			11	
	DBINFRA.1101Z01			11	
Stichstrecke					
Zustimmung zur Abfahrt ► Zustimmung	408.2487	2	(1)	54	
völlig gestörte Verständigung	408.2487	3	(2)	54	
Stör- und Abhilfetexte bei Triebfahrzeugen	DB.6103	3	(10)	61	
	DBCDE.6103	3	(11)	61	*
	DBREGIO.6103	3	(9)	61	*
Störungen am Triebfahrzeug	BRW.6103			61	
	DB.6103			61	
	DBCDE.6103			61	
	DBREGIO.6103			61	
Vorgehensweise	BRW.6103	1		61	
Dokumentation	BRW.6103	2		61	
	DB.6103	2		61	
	DBCDE.6103	2		61	
	DBREGIO.6103	6		61	
Maßnahmen	BRW.6103	3		61	
	DB.6103	3		61	
	DBCDE.6103	3		61	
	DBREGIO.6103	3		61	
Melden	DB.6103	4		61	
	DBCDE.6103	4		61	
	DBREGIO.6103	4		61	
Störungen Rangierfunk	DBCDE.1212	5	(1)	12	
Streckenkenntnis, neue oder wesentlich geänderte	DB.5301Z01	3	(3)	53	
	DBREGIO.5301	6	(1)	53	*
Streckenbeobachtung	408.2341	1	(1)	53	
Strecken- und Fahrwegbeobachtung	DB.6140	6	(1)	61	
Streckengleisfreimeldeanlage	408.4841	2	(2)	48	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Streckenkenntnis	DB.5301Z01			53	
	DBREGIO.5301			53	
Arten des Erwerbs	DB.5301Z01	3	(1)	53	
	DBREGIO.5301	6	(1)	53	
Fahren ohne Streckenkenntnis	408.2301	1	(1)	53	
	DB.2301	1	(2)	53	*
Begleitung durch streckenkundige Person	DB.5301Z01	6	(1)	53	
	DBREGIO.5301	5	(8)	53	
Erwerb per Videoverfahren	DBCDE.5301Z01			53	
Verlust	DB.5301Z01	4	(3)	53	
	DBREGIO.5301	8	(2)	53	
Stromabnehmer					
Befehl beim Nachschieben	408.2441	1	(4)	54	
einstellen	BRW.6111			61	
	DBREGIO.6111			61	
gehoben bei Speisewagen	408.2554	1	(2)	55	
heben	BRW.6110	1	(1)	61	
	BRW.6110	5	(3)	61	*
beim Kuppeln und Entkuppeln	BRW.6510	8	(1)	65	
	DB.6510	8	(1)	65	
senken	BRW.6110	1	(2)	61	
	BRW.6110	3	(2)	61	*
	BRW.6110	5	(1)	61	*
	DB.6110	3	(2)	61	*
	DBREGIO.6110	3	(2)	61	*
Stromabnehmersenkeinrichtung	BRW.6112	2	(2)	61	
Stufengang einstellen	BRW.6120	1	(2)	61	
Stufengetriebe	BRW.6120	1	(1)	61	
Sturmwarnung	408.2541	6		55	
	DB.2541	7		55	
Summer- und Klingelanlage	BRW.5332A02	2	(3)	53	*
T					
Tablet ▶ Fassi Move					
Tablet PC, Nutzung	DBCDE.1212Z01			12	
	MEG.1212Z01			12	
	RBH.1212Z01			12	*
Tätigkeiten					
abgrenzen	408.4802	3		48	*
wiederkehrende	BRW.1210	1	(5)	12	
auf hochgelegenen Standflächen	DBCDE.1220	6	(8)	12	
Tages-La	DBREGIO.1212Z01	3		12	
Taktfahrpläne	408.2341A01	7	(1)	53	
Teilarbeiten					

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
bei Schichtbeginn	RBH.1111Z01	4	(3)	11	*
Definition	DBCDE.1111Z01	4	(1)	11	
	MEG.1111Z01	3	(1)	11	
Lokrangierführer					
Arbeitsschritte bei Schichtbeginn	DBCDE.1111Z01	4	(10)	11	
Schichtende	DBCDE.1111Z01	4	(11)	11	
Schichtbeginn Arbeitsschritte	MEG.1111Z01	3	(4)	11	
Schichtende	MEG.1111Z01	3	(6)	11	
Teilarbeiten innerhalb der Schicht (M2)	DBCDE.1111Z01	4	(6)	11	*
Teilarbeiten innerhalb der Schicht	MEG.1111Z01	3	(5)	11	
	RBH.1111Z01	4	(5)	11	*
Teilarbeitenverzeichnis	BRW.6102	2	(2)	61	
M 1	DBCDE.1111Z01	4	(3)	11	
M 2	DBCDE.1111Z01	4	(6)	11	*
M 3	DBCDE.1111Z01	4	(8)	11	*
ZOA (MA)	DBCDE.1111Z01	4	(7)	11	*
Vor / nach auswärtiger Ruhe	DBCDE.1111Z01	4	(7)	11	*
Telekommunikationseinrichtung völlig gestört	408.2487	3	(2)	54	
Terminwahrnehmung vor Gericht	DBREGIO.1931			19	
Arbeitszeitregelung	DBREGIO.1931	1	(4)	19	
Folgen unentschuldigten Fehlens	DBREGIO.1931	1	(3)	19	
Unregelmäßigkeiten	DBREGIO.1931	1	(5)	19	
Traktionswechsel während der Fahrt	408.2493	3		54	*
Wechsel zum Betrieb mit gehobenen Stromabnehmern	408.2493	3	(1)	54	*
Wechsel zum Betrieb mit gesenkten Stromabnehmern	408.2493	3	(2)	54	*
Transportstellung	DB.6140	2	(3)	61	
	DB.6140	6	(5)	61	
Triebfahrzeug					
abschließen	BRW.6101	7	(3)	61	
	DB.6101	7	(3)	61	
	DBREGIO.6101	7	(3)	61	
besetzen	408.4811	2		48	
nicht besetzt oder beaufsichtigt	BRW.6101	6	(3)	61	
bewegen	BRW.6101	1	(3)	61	
beim Nachschieben	408.2441	1	(2)	54	
kuppeln	BRW.6510	5	(2)	65	
	DB.6510	5	(2)	65	
mit Automatischer Stromabnehmersenkeinrichtung	BRW.6112	2	(2)	61	
Tfz mit ETCS Zugsicherungsanlage	MEG.6102Z02	2		61	
mit ferngesteuerten Vorwärmgerät	DB.6101	7	(4)	61	
mit zwei Führerräumen	BRW.5301	1	(4)	53	
nicht einsatzfähig	BRW.6103	2	(3)	61	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
.....	DB.6103	2	(3)	61	
.....	DBCDE.6103	2	(3)	61	
.....	DBREGIO.6103	6	(3)	61	
sichern	BRW.6101	6	(1)	61	
übergeben	BRW.6101	2	(3)	61	
übernehmen	BRW.6101	2	(4)	61	
.....	DB.6101	2	(4)	61	
Wechsel	DBCDE.5901	3	(6)	59	
TRANSPACT Kupplung					
Allgemeines	DB.6510Z04	1		65	
Baugruppen	DB.6510Z04	2		65	
Ein- und Ausschwenken der TTK-HL-Luftkupplung	DB.6510Z04	7		65	
Entriegelungshebel	DB.6510Z04	3		65	
Gemischtluftkupplung	DB.6510Z04	8		65	
Gemischtzugkupplung	DB.6510Z04	5		65	
Kuppeln TTK-TTK	DB.6510Z04	4		65	
Kuppeln TTK-AK	DB.6510Z04	6		65	
Störungen	DB.6510Z04	9		65	
Trennstellenliste	DBCDE.4818Z01	1	(3)	48	
Triebfahrzeuge					
mit HL-gesteuerter Federspeicherbremse	DB.6901			69	
Allgemein	DB.6901	1		69	
Dokumentation	DB.6901	3		69	
Schleppen	DB.6901	2		69	
Undefinierter Zustand	DB.6901	4		69	
Triebfahrzeugführer					
abgehende Leistung	BRW.6510	9	(3)	65	
.....	DB.6510	9	(3)	65	
abstellen von Zügen und Sichern	BRW.5351	1	(1)	53	
Änderung persönlicher Angaben (Tfv)	DB.1901	2	2	19	
Änderung persönlicher Angaben (VDV)	DB.1901	3	1	19	
ankommende Leistung	BRW.6510	9	(1)	65	
.....	DB.6510	9	(1)	65	
Bedienen vom hinteren Führerraum	408.2691	3		56	
Fahrzeuge festlegen	408.4831	2		48	*
Handhaben von Befehlen	408.2411	2	2.5	54	*
hat Zugaufsicht	BRW.5331	2	(2)	53	
.....	BRW.5332A02	4	(1)	53	
ist Zugführer	BRW.5332A01	2	(3)	53	
Kommunikationsleitfaden	DBCDE.5901Z01			59	
mitzuführende Gegenstände	BRW.1120	1	(5)	11	
.....	DB.1120	1	(5)	11	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
nicht im Führerraum	BRW.4711	1	(1)	47	
	BRW.5301	1	(3)	53	
Ortskenntnis	408.2301	2		53	
Streckenbeobachtung	408.2341	1	(1)	53	
	408.2341	1	(5)	53	
Streckenkenntnis, ohne fahren	408.2301	1	(1)	53	*
unterrichten	BRW.4312	4	(1)	43	
Wechsel	DBCDE.5901	4	(11)	59	
Weitere arbeitende Triebfahrzeuge im Zug	BRW.4321	4	(3)	43	
	DB.4321	4	(3)	43	*
weitergehende Leistung	BRW.6510	9	(3)	65	
Zugvorbereitungsmeldung	408.2321	2		43	
Zeitpunkt	DB.2321	2		43	
Triebfahrzeugführerschein (TFS)	DBREGIO.1930			11	
Trommelfellschutzfilter	DBCDE.1120	1	(10)	11	
Tunnel mit Rettungszug					
Anwendungsbereich	BRW.8130	3	(1)	8	
	DBREGIO.8130	3	(1)	8	
Erfüllung der Mindestbesetzung	DBREGIO.8130	3	(7)	8	
Erweiterte Besetzung	BRW.8130	3	(2)	8	
	DBREGIO.8130	3	(4)	8	
Rettungszug	BRW.8130	3	(1)	8	
	DBREGIO.8130	3	(3)	8	
SRK-Leiter	BRW.8130	3	(3)	8	
	DBREGIO.8130	1	(5)	8	*
Aufgaben des SRK-Leiters	DBCDE.8130A01			8	
SRK-Helfer	BRW.8130	3	(4)	8	
	DBREGIO.8130	1	(6)	8	*
Aufgaben des SRK-Helfers	DBCDE.8130A02			8	
SRK-Helfer, Kommunikationsleitfaden	DBCDE.8130A04			8	
Merkblatt für SRK-Helfer	DBCDE.8130A03			8	
Unzureichende SRK-Besetzung	BRW.8130	3	(5)	8	
	DBREGIO.8130	3	(5)	8	*
Vorgabe der Evakuierungsrichtung	BRW.8130	3	(1)	8	
	DBREGIO.8130	3	(2)	8	
Weiters Vorgehen	BRW.8130	3	(6)	8	
	DBREGIO.8130	3	(6)	8	
Türen geschlossen halten	BRW.6101	1	(9)	61	
Türen sichern	BRW.5342	2	(2)	53	
U					
Überbesetzung von Reisezügen	DBREGIO.5935			59	
Abfertigung	DBREGIO.5935	1	(2)	59	
Grundsatz	DBREGIO.5935	1	(1)	59	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Maßnahmen	DBREGIO.5935	1	(4)	59	
Pflichtansagen	DBREGIO.5935	1	(3)	59	
Teilräumung	DBREGIO.5935	1	(5)	59	
Umgang mit Fahrrädern	DBREGIO.5935	1	(6)	59	
Vorrang	DBREGIO.5935	1	(7)	59	
Überführung Triebfahrzeug				61	
Radsatz mit Gelb- oder Rotmarkierung	BRW.6103	3	(7)	61	
	DBREGIO.6103	3	(7)	61	
Übergabebuch	DB.6102	12	(1)	61	
Übergabebuch (Einlage)	DB.6102V02			61	*
Übergabebuch (Titel)	DB.6102V01			61	*
Übergabebuch (Einlage OVA)	DBREGIO.6102V04			61	
Übergabebuch (Titel OVA)	DBREGIO.6102V03			61	
Übergabegespräch	BRW.6102	4	(1)	61	
Übergang					
Rangierfahrt in Zugfahrt	408.2488	1	(1)	54	
	408.4812	1	(1)	48	
ohne Halt	BRW.5332A02	4	(2)	53	
Zugfahrt in Rangierfahrt	408.2488	2	(1)	54	
Übergangbrücken hochstellen	BRW.6510	1	(3)	65	
	DB.6510	1	(3)	65	
Übergänge herstellen	BRW.6510	12		65	
	DB.6510	12		65	
Übergangstüren	BRW.6510	12	(1)	65	
	DB.6510	12	(1)	65	
Historische Fahrzeuge	BRW.6510	12	(2)	65	
	DB.6510	12	(2)	65	
Übergang sichern beim Rangieren	408.4816			48	*
Überqueren von Gleisen	BRW.1220	4		12	
Übertragung von Tätigkeiten	408.4802	2		48	
Überwachungseinrichtung	BRW.5333	2	(3)	53	
Uhr					
mitführen	BRW.1120	1	(3)	11	
umstellen	408.4802	10	(1)	48	
Uhrzeitvergleich durchführen	408.4802	9		48	
UIC 69 e und INTERMAT Kupplung					
Allgemeines	DB.6510Z02	1		65	
Kuppeln AK-AK	DB.6510Z02	2		65	
Gemischtzugkupplung	DB.6510Z02	3		65	
Umleiten					

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Alternativfahrpläne	DBCDE.2431	2	(3)	54	*
unter erleichterten Bedingungen	408.2341A01	6	(1)	53	
	408.2431	2	(2)	53	*
Züge	408.2431	2	(1)	54	
Unbeabsichtigtes Trennen vom Zug	BRW.5441	2	(2)	54	
Unbenutzte Schraubenkupplungen	BRW.6510	5	(10)	65	*
	DB.6510	5	(10)	65	*
Unbesetzter Führerraum	BRW.6101	6	(2)	61	
Unfallmeldestelle des EIU verständigen	BRW.8581	2	(4)	8	
Ungünstige Verhältnisse	BRW.6101	3	(2)	61	
Unregelmäßigkeiten					
an Bahnanlagen	408.4811	5	(2)	48	
Fahrzeuge oder Ladungen	408.2553	1	(1)	55	
offene Türen	408.2552	1	(1)	55	
Stromabnehmer	408.2554	1		55	*
Tablet ▶ FASSI MOVE					
Untersuchen der Fahrzeuge	408.2553	2	(1)	55	
unterbrochene Arbeitszeit	408.2485			54	*
	408.4802	7		48	
	DB.1111	4	(5)	11	
Gleise erkunden	408.2541	2	(1)	55	
Sperrfahrt	408.2481	2	(1)	54	
Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände	BRW.1120	1	(12)	11	
mitzuführende	DBCDE.1120	1		11	
auf Triebfahrzeugen	DB.1120A01			11	
	DBCDE.1120A01			11	
Unterrichtung Triebfahrzeugbegleiter	408.2411	2	2.4	54	*
Untersagen der Dienstausübung	BRW.1101	2	(2)	11	
Unterschriftenblatt begleitete Transporte	DBCDE.5901V01			59	
Unterstützung des Triebfahrzeugführers	BRW.5341	1	(1)	53	
unvorhergesehenes Halten					
einer Rangierfahrt	408.4811	5	(2)	48	
eines Zuges	408.2571	1		55	
Unwetter, präventive Maßnahmen	DB.2541	7		55	
unvorhergesehene Sperrfahrten	408.2431	1	(3)	54	
unzulässige Vorbeifahrt					
an einem ETCS-Halt	408.2531	1		55	*
an Haltsignal	408.2531	1		55	*
an LZB-Halt	408.2531	1		55	*
V					
Verantwortung					
Mitarbeiter	BRW.1101	3	(1)	11	
für das Triebfahrzeug	BRW.6101	2	(1)	61	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Verbleib					
Meldezettel	DBCDE.4813	5	(5)	48	
	DBCDE.4831	4	(4)	48	
Wagenliste	DB.4311	1	(5)	43	
Verbotswidriges Aus- oder Einsteigen	BRW.5342	1	(2)	53	
Verdienstausfallbescheinigung	DBREGIO.1931	1	(7)	19	
Vereinfachte Bremsberechnung	BRW.4311	2	(2)	43	
Vereiste Spurrillen	408.2541	3		55	
Vergleichsfahrplan	408.2431	1	(3)	54	
Verhalten an und auf Fahrzeugen	BRW.1220	6		12	
	DBCDE.1220	6		12	
Verhalten bei Störungen am Triebfahrzeug	BRW.6103			61	
	DB.6103			61	
	DBCDE.6103			61	
	DBREGIO.6103			61	
Verhalten					
an und auf Fahrzeugen	BRW.1220	6		12	
gegenüber Kunden und Betriebsfremden	BRW.1210	2		12	
Auskünfte	BRW.1210	2	(2)	12	
Dienstliche Angelegenheiten	BRW.1210	2	(3)	12	
Grundsatz	BRW.1210	2	(1)	12	
Meinungsverschiedenheiten	BRW.1210	2	(4)	12	
im Gleisbereich	BRW.1220			12	
bei Zwangsbremsungen	DBCDE.2681V02	1		56	*
bei Zwangsbremsungen	MEG.2681Z01	1		56	*
Verkehrswege	BRW.1220	4		12	
Verlassen des Ereignisortes	DB.8111	3	(5)	81	
Verminderter Reibwert	408.2561	2	(2)	55	
Versand- und Bestimmungsbahnhof	BRW.4311A01	9	(3)	43	
Verschieben					
Baugleis	408.4814	11	(3)	48	
durchführen	408.4814	11	(1)	48	
ergänzende Regelungen	BRW.4817	2		48	
Versicherungsschutz	DBREGIO.5932	1	(6)	59	
Verspätungen	408.2487	3	(1)	54	
Verständigen					
Aufträge, Meldungen	408.0056	2	2.4	12	*
	408.4811	3	(1)	48	
Beteiligte	408.4813	1	(1)	48	
des Fahrdienstleiters	DB.2481	9		54	
durch Rangierbegleiter	408.4813	1	(2)	48	
durch Triebfahrzeugführer	408.4813	1	(1)	48	
	DB.4813	1	(1)	48	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
.....	DBCDE.4813	1	(1)	48	
.....	DBREGIO.4813	1	(1)	48	
durch Weichenwärter	408.4813	1	(3)	48	
Fahrauftrag des Rangierbegleiters	408.4811	3	(5)	48	
Fahrplan-Mittelung	BRW.5415	1		54	
Mehrkrafttriebfahrzeuge	408.4813	1	(1)	48	*
Nachschieben	BRW.5441	1	(2)	54	
örtliche Besonderheiten	408.4811	4	(1)	48	
Personen	408.4813	1	(1)	48	
Rangierfunk	408.4811	3	(4)	48	
Rangierseite	408.4811	3	(6)	48	
Sichtverbindung	408.4811	3	(6)	48	
Unterbrechung Sichtverbindung	408.4811	3	(6)	48	
Unvorhergesehener Halt eines Zuges	408.2571	3		55	
Verbindungsmann	408.4811	3	(6)	48	
Verzicht	408.4813	1	(1)	48	
völlig gestört	408.2487	3	(2)	54	
vor Bremsungen	BRW.5441	1	(5)	54	
Verständigung					
bei geschobenen Fahrten	BRW.5441	1	(2)	54	
beim Rangieren	408.4813	1		48	
beim Rangieren mit Mobiltelefon	BRW.1212	2	(3)	12	
Versuchsfahrten	408.2431	1	(6)	54	
Verunglückte	BRW.8581	3	(6)	8	
Verzicht					
auf Bremszettel	DB.4312	3	(1)	43	
auf die Dokumentation	DBCDE.4831	4	(3)	48	
auf Meldezettel Zugvorbereitung	DB.4321	5	(2)	43	*
.....	DBCDE.4321	5	(2)	43	
auf Wagenliste	DB.4311	3	(1)	43	
Virtuelle Blockstelle	408.2455	2		54	*
Völlig gestörte Verständigung	408.2487	3	(2)	54	
Vollständigkeit (Beförderungs- und Begleitpapiere)	DB.4321	2	(3)	43	
	DBCDE.4321	2	(3)	43	
Vorbeifahrt an Stelle, an der nach Befehl	408.2531		(1)	55	
Vorbeifahrt von Zug- und Rangierfahrten	BRW.1220	5		12	
Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten	BRW.6102			61	
.....	DB.6102	1	(3)	61	
.....	DBREGIO.6102			61	
.....	DB.6140	2		61	
Vorbeugender Brandschutz	BRW.1222	1	(1)	12	
Vor dem Beidrücken anhalten	408.4818	8		48	
.....	DBCDE.4818	8		48	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Vordruck					
Abgeben (Nachweis der Schichtabweichung)	DBCDE.1111Z01	6	(4)	11	*
Anordnungen über den Zugverkehr	BRW.5401V01			54	
Auftrag zum Erwerb der Strecken-/Bf-Kenntnis	492.2755V01			53	
Auftrag zum Erwerb von eingeschränkt. Streckenk.	492.2755V02			53	
Befehl	408.2411V01			54	
Bremszettel	BRW.4312V01			43	
Dosierungsplan für die Speisewasser-Innenaufbereitung für Heizdampfkessel	DB.6121V01			61	
Dosierungsnachweis für Heizdampfkessel	DB.6121V02			61	
Fahrzeugbegleitbuch	DB.6140V01			61	
Fahrzeugbegleitbuch Einlageblatt	DB.6140V02			61	
Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock	408.2487V01			54	
Internationale Wagenliste für Reisezüge	BRW.4311V21			43	
Internationale Wagenliste für Güterzüge	BRW.4311V31			43	
La-Mitteilung	DB.2691V01			56	
Meldezettel Abstellung	BRW.5351V01			51	
Meldezettel Bremsstörung	DBCDE.2681V01			56	
Meldezettel Zugtrennung	DBCDE.2571V01			55	
Meldezettel Zugvorbereitung	BRW.4321V01			43	
				43	
Nachweis der Schichtabweichungen	DBCDE.1111V01			11	
Abweichungen von Pausenvorschriften	DBCDE.1111Z01	6	(6)	11	*
Ausfüllhinweise	DBCDE.1111Z01A01			11	
Vordruck verwenden	DBCDE.1111Z01	6	(3)	11	*
in Papierform	DBCDE.4818Z01	1	(4)	48	
Rangierzettel	DBCDE.4818V01			48	
Trennstellenliste	DBCDE.4818V02			48	
Übergabebuch	DB.6102V01			61	
Übergabebuch (Titel OVA)	DBREGIO.6102V03			61	
Übergabebuch Einlageblatt	DB.6102V02			61	
Übergabebuch Einlageblatt (Einlage OVA)	DBREGIO.6102V04			61	
Unterschriftenblatt für begleitete Transporte	DBCDE.5901V01			59	
Wagenliste A4	BRW.4311V01			43	
Zerlegeliste	DBCDE.4818V03			48	
Zugtrennung	DBCDE.2571V01			55	
Vorgaben					
Nutzung von Tablet-PCs	DBCDE.1212Z01	2		12	
	RBH.1212Z01			12	*
Ausfall des Tablets oder keine Anzeige	RBH.1212Z01	4		12	*
Geltungsbereich und Inhalt	RBH.1212Z01	1	(1)	12	*
Meldungen über RailCube	RBH.1212Z01	5		12	*
Nutzungszweck	RBH.1212Z01	1	(2)	12	*

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Papierloser Transport	RBH.1212Z01	3		12	*
Vorgaben für die Nutzung	RBH.1212Z01	2		12	*
Vorgehen					
Sichern	DBCDE.4831	3	(3)	48	
Vormelden von MER	DBREGIO.5932	2		59	
Vorgaben für Tf	DBREGIO.5932	2	(2)	59	
Grundsatz der Beförderung	DBREGIO.5932	1	(4)	59	
Verfahren im Störungsfall	DBREGIO.5932	3		59	
Vorrang					
der Sicherheit	BRW.1212	2	(4)	12	
Mitfahrenden	DB.6105	1	(10)	61	*
mobilitätseingeschränkte Reisende	DBREGIO.5935	1	(7)	59	
	DBREGIO.5937	1	(6)	59	
sichere Betriebsdurchführung	DB.6105	1	(7)	61	
Vorräte prüfen und ergänzen	BRW.6120	2	(2)	61	
W					
Wagen					
absetzen und einstellen	BRW.4311	1	(4)	43	
	DB.2341	7		53	
	DBREGIO.2341	7		53	
abstellen					
im Baugleis	408.4831	1	(2)	48	
vor freizuhaltenden Abschnitt	408.4831	1	(1)	48	
aussetzen von Wagen mit Gefahrgut	BRW.1240	3	(4)	12	
entgleiste	408.2701	2		47	
Wagenuntersuchungsbeamte	BRW.1120	1	(9)	11	
	DBCDE.1120	1	(9)	11	
Wagenzug unverändert	BRW.4311	2	(1)	43	
Wagenliste					
Anleitung zum Führen	BRW.4311A01			43	
	DB.4311A01			43	
internationale Wagenliste Güterzüge	BRW.4311A31			43	
internationale Wagenliste Reisezüge	BRW.4311A21			43	
Aktualität	BRW.4311	1	(2)	43	
	DB.4311	1	(2)	43	
Aufzurechnende Spalten	BRW.4311A01	11		43	
ausländische Wagenlisten bei Güterzügen	BRW.4311	1	(3)	43	
Kopf	BRW.4311A01	2		43	
mit Gefahrgut melden	BRW.4311	2	(3)	43	
für mehrere Reisezüge	BRW.4311A01	9	(2)	43	
Verzicht	BRW.4311	3	(1)	43	
	DB.4311	3	(1)	43	
Warmhaltebetrieb	BRW.6120	2	(1)	61	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Warten auf Anschlussreisende	DBREGIO.5930	1		59	
Auftrag	DBREGIO.5930	1	(1)	59	
Grundsatz	DBREGIO.5930	1	(2)	59	
Wärterhaltscheibe	408.2455	3		54	*
Wechsel des Führerraums oder der Steuerungsart	BRW.6101	1	(4)	61	
Wechsel der ETCS-Betriebsart				54	*
Bestätigung des manuellen Wechsels in ETCS-Betriebsart NL; ETCS-Betriebsart NL beenden	408.2454	2		54	*
Manueller Wechsel aus ETCS-Betriebsart FS oder OS in andere ETCS-Betriebsart	408.2454	1		54	*
Wechselsprechverbindungen	408.0056	2	2.6	12	*
Wechsel zum Betrieb mit gehobenen Stromabnehmern	408.2493	3	(1)	54	*
Wechsel zum Betrieb mit gesenkten Stromabnehmern	408.2493	3	(2)	54	*
Weiche					
auffahren	408.4815	15	(1)	48	
durch Sperre sichern	408.4815	13		48	
Ende des Weichenbereichs ▶ Yen-Zeichen	408.2341A01	3	(3)	53	
EZMG-Stellwerk	408.4815	9	(1)	48	
Grundstellung	408.2131	1		52	
	408.4815	1		48	
Laufkette	408.4813	3	(1)	48	
ortgestellte Weichen ohne Spitzenverschluss	408.4815	6		48	
Reihenfolge beim Umstellen	408.4815	3		48	
	408.4817	1	(2)	48	
umkurbeln	408.4815	14		48	
Umstellverbot	408.2131	2		52	
	408.4815	4		48	
Weichensignal gestört	408.4815	12		48	
Zungenvorrichtung unvollständig	408.4815	10	(2)	48	
Wege zum und vom Dienst	BRW.1221			12	
Weichenwärter					
Ansage freier Fahrweg	408.4814	5	(2)	48	
	DBCDE.4814	5	(4)	48	
Verständigen	408.4813	1	(3)	48	
zustimmen beim Rangieren	408.4813	3	(1)	48	
Weisungen					
Ad-Hoc	DBREGIO.1101	1	(8)	11	
	DBREGIO.1212	5	(5)	12	
aktiv bestätigen Sicherung	DBCDE.1212Z01	2	(2)	12	
Grundsatz	DB.1101	1	(1)	11	
	DBREGIO.1101	1	(5)	11	
Kennzeichnung	DBREGIO.1101	1	(7)	11	
und Informationen	DBREGIO.1101	1	(4)	11	
herunterladen	DBREGIO.1212	5	(4)	12	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Verteilung	DBREGIO.1212	5	(2)	12	
Zeitpunkt der Bereitstellung	DBREGIO.1212	5	(3)	12	
Tablet PC	DBCDE.1212Z01	5	(3)	12	
	MEG.1212Z01	2	(2)	12	
	RBH.1212Z01	1	(2)	12	*
Weisungen des Triebfahrzeugführers	BRW.5552	1	(3)	55	
Weisungsverzeichnis	DBREGIO.1212	5	(2)	12	
Weiterfahrt					
aus eigener Kraft	BRW.6110	5	(2)	61	*
nach Anhalten wegen Gefahr	408.2581	5		55	
nach Halt	408.2456	2	(1)	54	*
nach Oberleitungsstörung	BRW.6106	2	(6)	61	
	BRW.6112	3	(4)	61	*
nach unvorhergesehenem Halt	408.2571	5		55	
nach Zurücksetzen	408.2572	4		55	
nicht möglich	BRW.6110	5	(2)	61	*
Sperrfahrt	408.2481	9		54	
Weiterfahrt nach Haltezeitüberschreitung	DBREGIO.2341	9	(3)	53	
Weitergabe durch Triebfahrzeugbegleiter	BRW.5332A02	3	(1)	53	
Wendezug	BRW.6121	3	(1)	61	
Wiedererwerb					
Fahrzeugkenntnis	DB.5301Z02	1	(2)	53	
	DBREGIO.1930	3	(6)	19	
Streckenkenntnis	DB.5301Z01	4	(4)	53	
	DBREGIO.5301	8	(3)	53	
per Videoverfahren	DBCDE.5301Z01			53	
Wiederholen					
Aufträge / Meldungen	408.0056	2	2.1	12	*
	408.4811	3	(1)	48	
Wiederkehrende Tätigkeiten	BRW.1210	1	(5)	12	
Wirbelstrombremse					
auszuschließende Fahrzeuge	408.2701	1	(1)	47	
► Rangieren					
verständigen	408.4813	1	(1)	48	
Wirtschaftliche Fahrweise	BRW.6101	3	(1)	61	
Wortlaute, Diktat eines Befehls	408.2411A02	1		54	*
X					
Y					
Yen-Zeichen	408.2341A01	3	(3)	53	
	408.2455	4	(1)	54	*
Z					
Zahlen, aussprechen	408.0056	2	2.9	12	*

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Zerlegeliste	DBCDE.4818Z01	1	(2)	48	
Zeuge					
Auskunftsverweigerungsrecht	DBREGIO.1931	2	(3)	19	
schriftlicher Anhörungsbogen	DBREGIO.1931	2	(6)	19	
Pflichten und Rechte	DBREGIO.1931	2	(1)	19	
Wahrheitsgemäße Aussage	DBREGIO.1931	2	(2)	19	
Zeugenbeistand	DBREGIO.1931	2	(5)	19	
Zeugnisverweigerungsrecht	DBREGIO.1931	2	(4)	19	
Zusatzbescheinigung ▶ Fahrberechtigung					
Zusatzbescheinigung (Fahrberechtigung)	DBREGIO.1930	3		19	
	DB.1901	2	(6-9)	19	
Zeitaufwand für Erfassung	DBCDE.1111Z01	6	(7)	11	*
Zeitpunkt der Meldung	DBCDE.4831	5	(2)	48	
zwei Sägelinien ▶ Sägelinien	408.2341A01	5	(2)	53	
Zufahrtsicherungssignal ▶ ETCS	408.2653	3	(1)	56	
Zug					
anhalten	BRW.5505A01	1	(1)	55	
anhalten bei offenen Türen	408.2552	1	(2)	55	
außerplanmäßig nachschieben	408.2441	1	(1)	54	
bezeichnen	408.0056	2	2.4	12	*
festlegen	408.2351	2		53	
Feuer	408.2554	2	(1)	55	
in mehreren Teilen von der freien Strecke …	408.2571	8	(1)	55	
liegen geblieben/Befahren des Gegengleis	408.2462	1	(2)	54	
ETCS-Level 2 im Bahnhof/auf freier Strecke	408.2571	9		55	
Maßnahmen	DBREGIO.5571	5		55	
Ablaufschema	DBREGIO.5571	5	(5)	55	*
Freigabe der Einsteigetüren/freie Strecke	DBREIGO.5571	5	(4)	55	
Information der Reisenden	DBREIGO.5571	5	(3)	55	
Melden durch Tf	DBREIGO.5571	5	(2)	55	*
Schutz der Reisenden	DBREIGO.5571	5	(1)	55	
mit seitenselektiver Türsteuerung gezogen	DB.5333	2	(4)	53	
mit Zielbahnhof im					
Ausland	DB.4311A02	7	(8)	43	
Inland	DB.4311A02	7	(8)	43	
Schutz gefährdeter Züge	408.2581	2	(2)	55	
umleiten	408.2431	2	(1)	54	
Weiterfahrt nach Halt aus unvorhergesehen	408.2571	5		55	
Züge des Gelegenheitsverkehrs					
Bremsstellung mitteilen	408.2431	1	(1)	54	
Fahrplanangaben bekannt geben	408.2431	1	(2)	54	
Reisezug in zwei Teilen	408.2431	1	(4)	54	
Rettungszüge	408.2431	1	(5)	54	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
unvorhergesehene Sperrfahrt	408.2431	1	(3)	54	
Versuchsfahrten	408.2431	1	(6)	54	
zurücksetzen	408.2572	1	(2)	55	
Zuganfangsbahnhof, Ausnahme	DB.4321	2	(4)	43	
	DBCDE.4321	2	(4)	43	
Zugaufsicht	BRW.5411	1	(1)	54	
beauftragen	BRW.5331	3	(1)	53	
auf Zugführer übertragen	BRW.5325	2	(2)	53	
auf örtliche Aufsicht übertragen	BRW.5325	1	(2)	53	
Zugbegleiter informieren (Aufenthalt)	BRW.5571	2	(1)	55	
Zugbegleiter verständigen	BRW.5552	1	(2)	55	
Zugbildung					
nachgeschobene Züge	408.2441	1	(1)	54	
auszuschließende Fahrzeuge	408.2701	1	(1)	47	
Fahrzeuge mit niedrigerer Geschwindigkeit	408.2701	1	(2)	47	
	DB.4321	2	(6)	43	
	DBCDE.4321	2	(6)	43	
Anzahl der Achsen	408.2711			47	
Bremsberechnung	BRW.4312A01	1	(5)	43	
mindestens 90% der Achsen gebremst	BRW.4312A01	1	(4)	43	
Zugelassene Kuppelstangen	DB.6140	3	(1)	61	
zugeteilte Regelwerke	DB.1120	1	(14)	11	
	DBREGIO.1212	5	(6)	12	
	MEG.1212Z01	2	(5)	12	
Zugfahrt					
als Sperrfahrt durchführen	408.2481	1	(1)	54	
Übergang in Rangierfahrt	408.2488	2	(1)	54	
mit besonderem Auftrag zulassen	408.2455	1		54	*
Zugendbahnhof; Ankunftsmeldung	DBCDE.5911	1	(1)	59	
Zugführer					
Fahrplanunterlagen	DB.1120	1	(4)	11	
mitzuführende Gegenstände	BRW.1120	1	(6)	11	
Zug vorbereiten	BRW.4321	1	(1)	43	
	DB.4321	1	(1)	43	
	DBCDE.4321	1	(2)	43	*
	DB.2341	6	(5)	53	
	DBREGIO.2341	6	(5)	53	
Tätigkeit abgrenzen	DB.1111	3	(1)	11	
Zugteil bleibt auf der freien Strecke stehen	DB.2571	8		55	
Zugführer, Zugschaffner	BRW.5332A01	2	(1)	53	
Zugfunk					
Aufträge / Meldungen wiederholen	408.0056	2	2.1	12	*

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Kommunikation mit Betriebsstellen des EIU	BRW.1212	1	(1)	12	
Nothaltauftrag	408.2581	3		55	*
Verständigung bei geschobenen Fahrten	BRW.1212	1	(2)	12	
Zughakenbelastung	DB.6120	3		61	
Zugkraftunterbrechungen	BRW.6110	2	(3)	61	
Zuglenkung					
zustimmen zum Rangieren	408.4813	3	(1)	48	
Fahrzeugbewegungen, die verboten sind	408.4813	3	(1)	48	
Zugmeldestelle nach unterbrochener Arbeitsruhe	408.2501	1	(1)	55	
Zugnummer prüfen bei ETCS	408.2321	4		43	
Zugnummer ▶ Zug, bezeichnen					
Zugpersonal	DB.1111	3	(1)	11	
arbeitsunfähig				55	
Besonderheiten bei Dampfzügen	BRW.5505A01			55	
Triebfahrzeugführer	BRW.5505	1	(1)	55	
Zugführer	BRW.5505	2	(1)	55	
Zugsammelschiene zwischen Triebfahrzeugen	BRW.6510	8	(3)	65	
	DB.6510	8	(3)	65	
Zugschaffner	BRW.1120	1	(7)	11	
Zugschlusssignale	DBCDE.4901			49	
Zug vorbereiten	BRW.4321			43	
	DB.4321			43	
	DBCDE.4321			43	
Anerkennung von Tätigkeiten	BRW.4321	2	(3)	43	
Bedingungen	BRW.4321	2	(1)	43	
	DB.4321	2	(1)	43	
	DBCDE.4321	2	(1)	43	
	DBREGIO.4321	2	(1)	43	
Verbleib der Unterlagen	BRW.4321	2	(2)	43	
	DB.4321	2	(2)	43	
	DBCDE.4321	2	(2)	43	
Zugteil					
stehen bleiben	408.2571	6	(1)	55	
weiterfahren	408.2571	7		55	
Zugtrennung	408.2571	4		55	
	DBCDE.2571Z01			55	
Meldung	DBCDE.2571Z01	1	(1)	55	
Rückfallebene Vordruck Meldezettel	DBCDE.2571Z01	1	(2)	55	
Zug- und Druckkräfte	BRW.6101	3	(5)	61	
Zugvollständigkeitsmeldung	408.2341	6	(1)	53	
Betriebsstelle nicht besetzt	408.2501	1	(2)	55	
Zug vorbereiten	DBCDE.5901	4	(2)	59	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
auf der Betriebsstelle dokumentieren	DBCDE.4321Z01	1		43	*
Bedingungen	BRW.4321	2	(1)	43	
	DB.4321	2	(1)	43	
	DBCDE.4321	2	(1)	43	
Melden					
an den Fahrdienstleiter melden	BRW.4321	4	(2)	43	
an den Fahrdienstleiter melden; Zeitpunkt	DB.2321	2		43	
Andere Mitarbeiter	BRW.4321	4	(1)	43	
	DB.4321	4	(1)	43	
Ausgeschaltete Druckluftbremse	DB.4321	4	(4)	43	
Triebfahrzeugführer	BRW.4321	4	(3)	43	
	DB.4321	4	(3)	43	*
Zug oder Zugteile abstellen	BRW.5351			53	
Abstellort	BRW.5351	1	(3)	53	
andere Mitarbeiter	BRW.5351	1	(2)	53	
Dokumentation (Güterzüge)	BRW.5351	1	(4)	53	
Verantwortlichkeiten	BRW.5351	1		53	
Triebfahrzeugführer	BRW.5351	1	(1)	53	
Zugvorbereiter	DB.1120	1	(16)	11	
Zugvorbereitung auf der Betriebsstelle dokumentieren	DBCDE.4321Z01			43	
Dokumentieren/Melden	DBCDE.4321Z01	1	(2)	43	*
Grundsatz	DBCDE.4321Z01	1	(1)	43	*
Meldezettel Zugvorbereitung	DBCDE.4321Z01	1	(4)	43	*
Offene Tätigkeiten	DBCDE.4321Z01	1	(5)	43	*
Persönliche Aufzeichnungen	DBCDE.4321Z01	1	(3)	43	*
Zugvorheizanlagen	BRW.6510	10		65	
	DB.6510	10		65	
Fahrzeuge anschließen	BRW.6510	10	(1)	65	
	DB.6510	10	(1)	65	
Fahrzeuge kennzeichnen	BRW.6510	10	(2)	65	
	DB.6510	10	(2)	65	
Zulässige Geschwindigkeit ▶ Geschwindigkeit					
für Güterzüge	BRW.4701A01			47	*
Zungenvorrichtung nicht in Ordnung	408.4815	10	(1)	48	
Zuordnung elektronischer Endgeräte	MEG.1212Z01	4		12	*
Zurücklassen von Fahrzeugen	408.2571	8	(2)	55	
Zurücknahme der Signale beim Rangieren	408.4815	18		48	
Zurückziehen ▶ Befehl					
Zur Vorsicht auffordern	BRW.5511	1	(1)	55	
Zusammenlaufende Gleise	BRW.5351	2	(4)	53	
Zusatzanlagen	408.4813	2	(2)	48	
	DBCDE.4831	4	(3)	48	
Zusätzliche oder abweichende Regeln	DB.0100	5		0	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Zusetzen und Abziehen von Fahrzeugen	DBCDE.4831	3	(7)	48	
Zustimmung					
Abfahrt					
allgemein	408.2331	1		53	
höhengleicher Übergang	408.2331	3	(7)	53	
Signal nicht sichtbar	408.2331	3	(1)	53	
Stichstrecke	408.2487	2	(1)	54	
Wortlaut	408.2487	2	(2)	54	
Sperrfahrt	408.2481	5		54	
Bediener ortsgestellter Weichen	408.4815	5		48	
durch Zugaufsicht feststellen	BRW.5331	3	(2)	53	
vor Fahrauftrag	408.4814	2		48	
Rangieren					
nach Rangierverbot	408.4841	6	(2)	48	
Ausfahrgleis	408.4841	2	(2)	48	
Einfahrgleis	408.4841	3	(2)	48	
Lü-Sendung	408.4841	8		48	
Selbststellbetrieb	408.4813	3	(1)	48	
Weichenwärter	408.4813	3	(1)	48	
Rück- oder Weiterfahrt	408.2481	9		54	
Vorbeifahrt am gestörten oder Haltsignal	408.4815	17	(3)	48	
Weiterfahrt nach Halt drohender Gefahr	408.2581	5		55	
Notfallmanager	BRW.8111	1	(1)	8	
	DB.8111	3		8	
	DBCDE.5901	5	(2)	59	
Sonderfälle	408.4813	3	(3)	48	
Mehrkrafttriebfahrzeuge	408.4813	3	(3)	48	*
Zugaufsicht melden	BRW.5331	2	(1)	53	
Zug nach Anforderung von Hilfe bewegen	408.2571	2	(3)	55	
zum Zurücksetzen	408.2572	1	(2)	55	
Zusatzraster	BRW.4701A01	1	(2)	47	
Zusätzliche Regelungen	BRW.0100	5		0	
Zuteilung der Arbeitsleistung	DBCDE.1111Z01	2		11	
	MEG.1111Z01	1		11	
	RBH.1111Z01	2		11	*
Absage von Arbeitszeit	DBCDE.1111Z01	2	(4)	11	
Bereitschaft	DBCDE.1111Z01	2	(3)	11	
	MEG.1111Z01	1	(3)	11	
Besetzung der Fahrzeuge	MEG.1111Z01	1	(5)	11	
Grundsatz	DBCDE.1111Z01	2	(1)	11	
	MEG.1111Z01	1	(1)	11	
	DBCDE.1111Z02	2	(1)	11	
Schichtende bei Dispositionsentscheidungen	DBCDE.1111Z01	2	(5)	11	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Streckentriebfahrzeugführer	DBCDE.1111Z01	2	(2)	11	
Triebfahrzeugführer	MEG.1111Z01	1	(2)	11	
Triebfahrzeug im Zugverband	MEG.1111Z01	1	(6)	11	
vorzeitiges Arbeitsende	MEG.1111Z01	1	(4)	11	
Zwangsbremsung					
PZB	408.2531		(1)	55	
	408.2651	3	(1)	56	
	408.4811	5	(2)	48	
ETCS-Level 0	408.2653	6		56	
Zwangsbremsungen					
aufheben	MEG.2681Z01	1	(2)	56	
Befehle	MEG.2681Z01	1	(5)	56	
Fahrtstellung Führerbremsventil	MEG.2681Z01	1	(3)	56	
Meldepflicht	MEG.2681Z01	1	(4)	56	
Meldung von Zwangsbremsungen	RBH.1212Z01	5	(2)	12	*
unterstützen	MEG.2681Z01	1	(1)	56	
zwei arbeitende Triebfahrzeuge	DB.6101	8	(1)	61	
	DBREGIO.6101	8	(2)	61	
Zweiwegefahrzeuge	DB.6140	2	(2)	61	
	DB.6140	3	(3)	61	
Zwischensignal ohne Vorsignalisierung	408.2456	2	(2)	54	*
Zwischenwagen	408.2435	2	(1)	54	

❑

1 Regelungen, Anweisungen und Unterlagen

Grundsatz (Ergänzung)

(1) Jeder Mitarbeiter muss die für ihn und für die ihm unterstellten Mitarbeiter geltenden Regelungen und Anweisungen kennen und beachten.

Aktualisierung

(2) Die persönlich zugeteilten Regelungen und Anweisungen sind durch den Mitarbeiter selbstständig zu aktualisieren.

Aktuelle Informationen zum Dienst

(3) Mitarbeiter haben sich rechtzeitig vor oder bei Dienstbeginn über aktuelle betriebliche Änderungen und dienstliche Anweisungen zu informieren.

2 Vorgesetzter und auftraggebende Stelle

Fachliche Weisungen

(1) Vorgesetzte und auftraggebende Stelle können im Rahmen ihrer Zuständigkeit fachliche Weisungen an die Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb erteilen.

Untersagen der Dienstausübung

(2) Stellt ein Vorgesetzter oder eine auftraggebende Stelle fest, dass durch das Verhalten eines Mitarbeiters offenkundig eine Gefährdung der Sicherheit oder eine Störung im Eisenbahnbetrieb zu befürchten ist, ist dem Mitarbeiter die Dienstausübung ganz oder teilweise zu untersagen und ggf. weitere Maßnahmen einzuleiten.

(Ergänzung)

3 Aufträge und Meldungen

Verantwortung

(1) Jeder Mitarbeiter ist für die ihm übertragenen Aufgaben verantwortlich. Jeder Mitarbeiter ist verpflichtet, die ihm erteilten dienstlichen Aufträge gewissenhaft auszuführen.

Fehlende Informationen einholen

* * * (2) Stellt ein Mitarbeiter fest, dass ihm zur Ausführung seiner Aufgaben oder Aufträge Informationen fehlen, hat er die fehlenden Informationen bei der auftraggebenden Stelle einzuholen.

Bedenken hinsichtlich eines Auftrages

(3) Vertritt ein Mitarbeiter die Auffassung, dass ein ihm erteilter Auftrag zu Regelungen oder Anweisungen oder einem früher erteilten Auftrag in Widerspruch steht, so hat er seine Bedenken dem Auftraggebenden vorzutragen. Wird der Auftrag hierauf nicht zurückgezogen, so muss er ihn durchführen.

Ausführen eines Auftrages verweigern

(4) Der Mitarbeiter darf die Befolgung nur dann verweigern, wenn die Ausführung den Strafgesetzen, dem Ordnungswidrigkeitengesetz, den Regelungen über die Sicherheit des Betriebes oder den Unfallverhütungsvorschriften zuwiderläuft und nicht durch den Schutz höherwertiger Rechtsgüter gerechtfertigt ist.

Nichtausführen melden

(5) Wird der Auftrag aus einem dieser Gründe nicht ausgeführt, so hat der Mitarbeiter dem Auftraggebenden dies sofort mündlich und ggf. schriftlich zu melden.

4 Fortbildung

Teilnahmepflicht

(1) Jeder Mitarbeiter ist zur Teilnahme an der Fortbildung in dem vom Unternehmen vorgegebenen Umfang verpflichtet.

(Ergänzung)

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

5 Dienstfähigkeit

Eignung

(1) Mitarbeiter müssen während der Ausübung der Tätigkeit über die Eignung und Befähigung (körperliche sowie geistige Fähigkeiten, Fertigkeiten und Eigenschaften, fachliche Kenntnisse) verfügen.

Hör- und Sehvermögen

(2) Das Hör- und Sehvermögen darf bei der Ausübung der Tätigkeit nicht beeinträchtigt sein. Erforderliche Seh- oder Kommunikationshilfen müssen bei der Ausübung der Tätigkeit benutzt werden.

Beeinträchtigung der Dienstfähigkeit

(3) Tätigkeiten müssen ausgeruht und ohne Einwirkung von Alkohol, Rauschmitteln oder ähnlich wirkenden Substanzen angetreten und durchgeführt werden. Es ist zu beachten, dass die Dienstfähigkeit nach Konsum solcher Substanzen noch längere Zeit beeinträchtigt ist.

Müssen Medikamente eingenommen werden, sind beim Arzt oder in der Apotheke mögliche Beeinträchtigungen der Dienstfähigkeit zu erfragen und darauf hinzuwirken, dass Medikamente so ausgewählt werden, dass eine Beeinträchtigung der Dienstfähigkeit ausgeschlossen oder minimiert wird. Beeinträchtigen die Medikamente die Dienstfähigkeit, darf der Dienst nicht ausgeübt werden.

Beeinträchtigungen im Dienst

(4) Kann die Tätigkeit aus gesundheitlichen oder anderen Gründen nicht mehr sicher durchgeführt werden, ist dies unverzüglich der auftraggebenden Stelle zu melden. Triebfahrzeugführer müssen in solchen Fällen sofort anhalten.

❒

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zu BRW.1101

1 Regelungen, Anweisungen und Unterlagen

Ergänzung:

(1) Der Mitarbeiter muss bei Arbeitsaufnahme die dienstlichen Weisungen und Bekanntgaben einsehen. **Grundsatz**

* 6 Arbeitsmittel

* (1) Der Mitarbeiter ist verpflichtet, die ihm zur Verfügung ge-
* stellten Arbeitsmittel nur bestimmungsgemäß einzusetzen
* und pfleglich zu behandeln. **Umgang**

❑

zur Modulübersicht

zu BRW.1101

2 Vorgesetzter und auftraggebende Stelle

Ergänzung:

(3) Im Zusatz DBCDE.1101Z01 sind alle Stellen aufgeführt, an die gemäß verschiedener Einzelregelungen der Regelbücher DBCDE Sachverhalte zu melden sind.

DBCDE.1101Z01

4 Fortbildung

Ergänzung:

(2) Streckentriebfahrzeugführer sollen das WBT grundsätzlich am Tablet-PC während geeigneter Bereitschaftszeiten bearbeiten. In den Einsatzstellen stehen hierfür geeignete Räume zur Verfügung. Der Triebfahrzeugführer muss sich beim vorgesehenen Melden mit dem zuständigen Disponenten darüber abstimmen, ob die planmäßige Bereitschaftszeit für das WBT genutzt werden kann.

Durchführung von WBT

Hinweis:

Geeignete Zeiten für das WBT sind grundsätzlich geplante Bereitschaftszeiten während der Schicht im Wendebahnhof. Außerdem können Leerlaufzeiten genutzt werden, die durch Ausfall von Arbeit entstehen sowie Zeiten am Ende von Bereitschaftsschichten, wenn keine weiteren Aufträge zu erwarten sind. Soll das WBT zu Beginn einer Bereitschaftsschicht durchgeführt werden, muss es ggf. abgebrochen werden, wenn dem Triebfahrzeugführer eine Fahrleistung zugeteilt wird.

Die für das WBT vorgesehenen Räume sowie deren Nutzungszeiten werden örtlich bekanntgegeben.

Die Durchführung des WBT ist darüber hinaus auch während Gastfahrten oder in dienstfreien Zeiten an frei wählbaren Lernorten außerhalb der dienstlichen Räume zulässig.

❑

zur Modulübersicht

1 Stellen, an die Meldungen vom Mitarbeiter abzugeben sind

Allgemein

(1) In mehreren Modulen des Regelbuches werden Stellen genannt, welche fachliche Weisungen an Mitarbeiter erteilen oder an die bestimmte Sachverhalte zu melden sind. Diese werden als

- „auftraggebende Stelle“,
- „zuständige Stelle“,
- „zuständiger Disponent“ oder
- „Vorgesetzter“

bezeichnet. Bezüglich der einzelnen Regelungen können unterschiedliche Stellen zuständig sein. Innerhalb der EVU, die dieses Regelbuch anwenden (DB Cargo AG, MEG, RBH) bestehen ebenfalls Unterschiede bezüglich dieser Stellen.

Stellen

(2) Die nachfolgende Tabelle enthält eine Übersicht der Stellen für diejenigen Regelungen, welche eine Meldung eines Mitarbeiters an eine solche Stelle erfordern.

	Regelung, Stichwort	DB Cargo AG	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	RBH Logistics GmbH
	zu 1: Allgemeine Regelungen			
*	DBCDE.1101 4 (2) WBT; Meldung	Bereichssteuerer	MEG-Leitstelle	-
* * *	BRW.1101 5 (4), BRW.1111 4 (4) Dienstfähigkeit	Strecken-Tf: Bereichssteuerer andere Mitarbeiter: Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	06-14Uhr: im zuständigen Betriebsbüro 14-06Uhr: bei der RBH-Leistelle
* * * *	DBCDE.1111Z01 2 (4) MEG.1111Z01 1 (4) Absage von Arbeitszeit	Bereichssteuerer	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle
* *	RBH.1111Z01 2 (4) Vorzeitiges Arbeitsende	-	-	RBH-Leitstelle
* * *	RBH.1111Z01 2 (5) Besetzen der Fahrzeuge	-	-	RBH-Leitstelle

Regelung, Stichwort	DB Cargo AG	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	RBH Logistics GmbH	
RBH.1111Z01 4 (3) Teilarbeiten bei Schichtbeginn Erster Anstrich	-	-	RBH-Leitstelle	* * * *
RBH.1111Z01 4 (3) Teilarbeiten bei Schichtbeginn Zweiter Anstrich	-	-	RBH-Leitstelle	* * * *
RBH.1111Z01 4 (3) Teilarbeiten bei Schichtbeginn Fünfter Anstrich	-	-	RBH-Leitstelle	* * * *
RBH.1111Z01 4 (3) Teilarbeiten bei Schichtbeginn Sechster Anstrich	-	-	06-14Uhr: im zuständigen Betriebsbüro 14-06Uhr: bei der RBH-Leistelle	* * * *
DBCDE.1111Z01 4 (4) MEG.1111Z01 3 (4) erster Anstrich Meldung zum Dienst	Bereichssteuerer	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle	* * * *
DBCDE.1111Z01 4 (4) vierter Anstrich MEG.1111Z01 3 (4) Fünfter Anstrich erforderliche ZB nicht vorhanden	Bereichssteuerer	MEG-Leitstelle	RBH-Leitstelle	*
DBCDE.1111Z01 4 (4) siebter Anstrich MEG.1111Z01 3 (4) Sechster Anstrich Angaben zur Soll-Schicht fehlen	Bereichssteuerer	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	06-14 Uhr: im zuständigen Betriebsbüro 14-06 Uhr: bei der RBH-Leistelle	* * * *
RBH.1111Z01 4 (4) Anstrich a)	-	-	RBH-Leitstelle	* *
RBH.1111Z01 4 (4) Anstrich b)	-	-	RBH-Leitstelle	* *
DBCDE.1111Z01 4 (5) Zusätzliche Meldung RBH	-	-	RBH-Leitstelle	* * *

Regelung, Stichwort	DB Cargo AG	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	RBH Logistics GmbH	
DBCDE.1111Z01 4 (6) MEG.1111Z01 3 (5) Teilarbeiten M2	Bereichssteuerer	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle	* * * *
RBH.1111Z01 4 (7) Schichtende Vierter Anstrich	-	-	RBH-Leitstelle	* * *
RBH.1111Z01 4 (7) Schichtende Fünfter Anstrich	-	-	RBH-Leitstelle	* * *
DBCDE.1111Z01 4 (10) dritter Anstrich erforderliche ZB nicht vorhanden	Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle	RBH-Leitstelle	*
DBCDE.1111Z01 5 (1) Melden von Abweichungen vom geplanten Schichtverlauf	Strecken-Tf: Bereichssteuerer Lokrangierführer: Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle	* * * * * *
MEG.1111Z01 1 (1) Zuteilung Arbeitsleistung	-	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	-	* * * *
MEG.1111Z01 1 (3) Bereitschaft	-	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	-	* * * *
MEG.1111Z01 1 (5) Besetzung der Fahrzeuge	-	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	-	* * * *
MEG.1111Z01 1 (7)/(8) Stellung des Tfz im Zug	-	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	-	* * * *
MEG.1111Z01 2 (4) Sonderleistungen	-	MEG-Leitstelle	-	* * * *

	Regelung, Stichwort	DB Cargo AG	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	RBH Logistics GmbH
* * * *	MEG.1111Z01 3 (6) vierter Anstrich Änderungen, Besonderheiten	-	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	-
* * * * *	MEG.1111Z01 3 (6) fünfter Anstrich Abmelden	-	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	-
	BRW.1120 1 (13) fehlende persönliche Unterlagen oder Ausrüstungsgegenstände	zuständige Führungskraft oder gemäß örtlicher Regelung	zuständige Führungskraft	zuständige Führungskraft
* * *	BRW.1120 3 (1) fehlende Unterlagen oder Ausrüstungsgegenstände auf Tfz	gemäß DBCDE.6102Z01	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	Tfz der DB Cargo: gemäß DBCDE.6102Z01 Tfz der RBH: dLox-Meldung RBH-Leitstelle
* * * * *	BRW.1210 1 (7) Melden von Vorkommnissen	Führungskraft	MEG-Leitstelle, zuständige Führungskraft oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle und zuständige Führungskraft
* * *	BRW.1210 4 (2) Kontrollen durch Aufsichtsbehörden, Meldung	Produktionskoordinator regional (Pk)	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	Produktionskoordinator (Pk)
*	DBCDE.1212Z01 3 (4) RBH.1212Z01 3 (4) Papierdokumente, abweichende Angaben	Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle	RBH-Leitstelle
*	DBCDE.1212Z01 3 (5) RBH.1212Z01 3 (5) Störungen	Strecken-Tf Bereichssteuerer Lokrangierführer: Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle	RBH-Leitstelle

Regelung, Stichwort	DB Cargo AG	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	RBH Logistics GmbH	
DBCDE.1212Z01 4 (2) MEG.1212Z01 3 (2) RBH.1212Z01 4 (2) Ausfall Tablet bei Schichtbeginn	Strecken-Tf Bereichssteuerer Lokrangierführer und örtl Mitarbeiter: Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle	* * *
DBCDE.1212Z01 4 (3) MEG.1212Z01 3 (4) RBH.1212Z01 4 (3) Ausfall Tablet während der Schicht	Strecken-Tf Bereichssteuerer Lokrangierführer und örtl Mitarbeiter: Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle	* * *
DBCDE.1212Z01 5 (2) Einsatzplan MEG.1212Z01 3 (6) Schichtbeschreibung	Bereichssteuerer	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle	* * * *
MEG.1212Z01 3 (6) DBCDE.1212Z01 5 (3) Weisungen	Strecken-Tf Bereichssteuerer Lokrangierführer und örtl Mitarbeiter: Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle	* * *
DBCDE.1212Z01 5 (4) MEG.1212Z01 3 (6) La-Dokumente	Strecken-Tf Bereichssteuerer Lokrangierführer: Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle	* * *
MEG.1212Z01 3 (6) weitere betriebliche Unterlagen	-	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	-	* * * *
MEG.1212Z01 3 (7) digitales Übergabebuch	-	MEG-Leitstelle	-	* *

	Regelung, Stichwort	DB Cargo AG	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	RBH Logistics GmbH
*	BRW.1220 8 (2) Mängel an Fahrzeugen	bei Triebfahrzeugen: Technische Hotline bei Wagen: gemäß Ril 936, Ril 958	bei Triebfahrzeugen: MEG-Leitstelle, Technische Hotline bei Wagen: gemäß Ril 936, Ril 958, AVV und Einzelfallregelung	Tfz der DB Cargo: Technische Hotline Tfz der RBH: dLox-Meldung RBH-Leitstelle bei Wagen: gemäß VDV 758 bzw. AVV
*	BRW.1240 3 (2) Identität prüfen	Strecken-Tf Bereichssteuerer Lokrangierführer: Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle	RBH-Leitstelle
*	BRW.1240 3 (4) zeitweilige Abstellung	Strecken-Tf: in der Zugbildungs-anlage: Disponent ZBA/Nah, unterwegs: Bereichssteuerer Lokrangierführer: Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle	RBH-Leitstelle
*	BRW.1240 3 (5) Eingriffe Unbefugter	Strecken-Tf Bereichssteuerer Lokrangierführer: Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle	Produktions-koordinator (Pk)
	DB.1240 8 (2) Gefahrgut Klasse 7, Transportmappe	nachweisführende Stelle gemäß örtlichen Zusätzen, anderenfalls Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle	-
	DB.1901 Fahrberechtigung	Führungskraft	Eisenbahn-betriebsleiter	Führungskraft

Regelung, Stichwort	DB Cargo AG	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	RBH Logistics GmbH	
zu 4: Regelungen zum Vorbereiten von Zügen und Rangieren				
DB.4311 1 (2) Wagenliste berichtigen	Strecken-Tf: Bereichssteuerer Lokrangierführer: Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle	* * *
DB.4312 4 (2) Bremszettel berichtigen	Strecken-Tf: Bereichssteuerer Lokrangierführer: Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle	* * *
DBCDE.4321 2 (6) Fahrzeuge mit niedrigerer Geschwindigkeit	Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle	* * *
DBCDE.4321 5 (4) Meldezettel Zugvorbereitung fehlerhaft oder fehlt	nachweisführende Stelle gemäß örtlichen Zusätzen	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle	* * *
DB.4701 3 (9) abweichendes Triebfahrzeug	Strecken-Tf: Bereichssteuerer Lokrangierführer: Dispo ZBA/Nah	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle	* * *
Ril 408.4811 Rangieren im Ortsstellbereich	gemäß örtlichen Zusätzen	gemäß örtlichen Zusätzen	gemäß örtlichen Zusätzen	
DBCDE.4813 6 (4) Abdrücken vorbereitet, Melden	Disponent ZBA/Nah	gemäß örtlichen Zusätzen	-	
DB.4821 3 Luftbremskopf Kontrolle	gemäß örtlicher Regelung	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	-	* * *
DBCDE.4831 3 (8) ausreichende Sicherung nicht möglich	Bereichssteuerer; Pk	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	Produktions-koordinator (Pk)	* * * *

Regelung, Stichwort	DB Cargo AG	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	RBH Logistics GmbH
DB.4911 1 (2) Defekte Hemmschuhe melden	örtliche HS: gemäß örtlicher Regelung HS auf Tfz: gemäß DBCDE.6102Z01	örtliche HS: gemäß örtlichen Zusätzen HS auf Tfz: gemäß DBCDE.6102Z01	örtliche HS: gemäß örtlicher Regelungen
zu 5: Regelungen zum Durchführen des Betriebes			
DB.5301Z01 1 (6) fehlende Streckenkenntnis	vor der Schicht: Personaleinsatz-disponent (PED), während der Schicht, Strecken-Tf: Bereichssteuerer Lokrangierführer: Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	06-14 Uhr: im zuständigen Be-triebsbüro 14-06 Uhr: bei der RBH-Leistelle
DBCDE.5301Z01 3 (2) Bereitschaften	Strecken-Tf: Bereichssteuerer Lokrangierführer: Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle
MEG.5301Z03 2 (4) Zeitfristen	-	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	-
BRW.5351 1 (3) abweichender Abstellort	Strecken-Tf Bereichssteuerer Lokrangierführer: Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle
BRW.5351 2 (6) ausreichende Sicherung nicht möglich	Bereichssteuerer, Pk	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	Produktions-koordinator (Pk)
DBCDE.5351 4 (1) Abstellen mit Tfz	Strecken-Tf: Bereichssteuerer Lokrangierführer: Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle

Regelung, Stichwort	DB Cargo AG	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	RBH Logistics GmbH	
DB.2541 7 Veränderte Wetter-situation melden	Pk	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle	* * *
DB.2553 3 (1) Fahrzeuge mit KV-Profil aussetzen	Strecken-Tf Bereichssteuerer Lokrangierführer: Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle	* * *
DB.2553 3 (2) Automatische Kupplungen	Strecken-Tf Bereichssteuerer oder PK-situationsabhängig Lokrangierführer: Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle	* * *
DBCDE.2571Z01 1 (2) Vordruck Meldezettel Zugtrennung	Führungskraft (per Fax an 06131 15 60435 senden)	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	Produktions-koordinator (Pk)	* * *
DBCDE.2681 6 (2) Vordruck Meldezettel Bremsstörung	Führungskraft (per Fax an 06131 15 60435 senden)	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	Produktions-koordinator (Pk)	* * *
MEG.2681Z01 1 (4)/(5) Zwangsbremsung melden	-	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	-	* * *
MEG.2691 4 (2)/(3) Fahrplan aus IRE	-	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	-	* * *
DBCDE.5901 1 (4) Abweichungen Dienstschicht	Bereichssteuerer	MEG-Leitstelle	RBH-Leitstelle	*
DBCDE.5901 4 (2) e) Fehlender SRK-Helfer	Bereichssteuerer	MEG-Leitstelle	RBH-Leitstelle	*
DBCDE.5901 4 (4) Übergabe des Vor-drucks nicht möglich	Bereichssteuerer	MEG-Leitstelle	RBH-Leitstelle	*

	Regelung, Stichwort	DB Cargo AG	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	RBH Logistics GmbH
	zu 6: Regelungen zum Bedienen von Fahrzeugen			
*	BRW.6101 2 (3) Triebfahrzeug übergeben	Strecken-Tf: Bereichssteuerer Lokrangierführer: Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle
*	DB.6101 2 (4) Tfz nicht nutzbar	Strecken-Tf: Bereichssteuerer Lokrangierführer: Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	dLox-Meldung RBH-Leitstelle
*	DB.6101 2 (6) Automatische Kupplungen	Strecken-Tf Bereichssteuerer oder PK situationsabhängig Lokrangierführer: Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle
*	BRW.6101 5 (1) Schleppen und Abschleppen	Strecken-Tf: Bereichssteuerer Lokrangierführer: Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	Tfz der DB Cargo : Technische Hotline Tfz der RBH: RBH-Leitstelle
*	DB.6101 5 (3) Schleppen/ abschleppen nicht selbst vorbereitet	Strecken-Tf: Bereichssteuerer Lokrangierführer: Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle
*	BRW.6101 7 (1) Tfz nicht betriebsfähig	Technische Hotline	MEG-Leitstelle, Technische Hotline	Tfz der DB Cargo: Technische Hotline Tfz der RBH: dLox-Meldung RBH-Leitstelle
*	DB.6101 7 (4) Ferngesteuertes Vorwärmgerät	Strecken-Tf: Bereichssteuerer Lokrangierführer: Dispo ZBA/Nah	-	-
* *	DBCDE.6101A01 1 (1) Bedarfsarbeiten	Technische Hotline	MEG-Leitstelle, Technische Hotline oder gemäß örtlichen Zusätzen	dLox-Meldung

Regelung, Stichwort	DB Cargo AG	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	RBH Logistics GmbH
BRW.6102 1 (2) Mängel am Tfz	Technische Hotline	MEG-Leitstelle, Technische Hotline oder gemäß örtlichen Zusätzen	DB Cargo Tfz: Technische Hotline RBH-Tfz: dLox-Meldung RBH-Leitstelle
BRW.6102 6 (2) Sifa nicht funktionsfähig	Technische Hotline zusätzlich Bereichssteuerer	MEG-Leitstelle, Technische Hotline oder gemäß örtlichen Zusätzen	DB Cargo Tfz: Technische Hotline zusätzlich die RBH-Leitstelle RBH-Tfz: dLox-Meldung RBH-Leitstelle
DB.6102V01 Übergabebuch - Betriebstage	Technische Hotline	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	Tfz der DB Cargo: Technische Hotline, zusätzlich die RBH-Leitstelle Tfz der RBH: RBH-Leitstelle
DBCDE.6102Z01 fehlende Betriebsstoffe und Ausrüstungs-gegenstände	gemäß Ruf-nummern-verzeichnis in der Lokmappe	MEG-Leitstelle, Technische Hotline oder gemäß örtlichen Zusätzen	DB Cargo Tfz: gemäß Ruf-nummern-verzeichnis in der Lokmappe Tfz der RBH: dLox-Meldung RBH-Leitstelle
BRW.6103 1 (1) Unregelmäßigkeiten am Tfz	Technische Hotline	MEG-Leitstelle, Technische Hotline oder gemäß örtlichen Zusätzen	Tfz der DB Cargo: Technische Hotline Tfz der RBH: dLox-Meldung RBH-Leitstelle*
BRW.6103 2 (2) Melden	Technische Hotline	MEG-Leitstelle, Technische Hotline oder gemäß örtlichen Zusätzen	Tfz der DB Cargo: Technische Hotline Tfz der RBH: dLox-Meldung RBH-Leitstelle
BRW.6103 3 (4) Feste Bremse	Technische Hotline	MEG-Leitstelle, Technische Hotline oder gemäß örtlichen Zusätzen	Tfz der DB Cargo: Technische Hotline Tfz der RBH: RBH-Leitstelle

	Regelung, Stichwort	DB Cargo AG	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	RBH Logistics GmbH
*	BRW.6103 3 (5) Radreifen verdreht	Technische Hotline	MEG-Leitstelle, Technische Hotline oder gemäß örtlichen Zusätzen	Tfz der DB Cargo: Technische Hotline 4 Tfz der RBH: RBH-Leitstelle
*	DBCDE.6103 3 (5) Radreifen verdreht	Technische Hotline	MEG-Leitstelle, Technische Hotline oder gemäß örtlichen Zusätzen	Tfz der DB Cargo: Technische Hotline und RBH-Leitstelle Tfz der RBH: dLox-Meldung RBH-Leitstelle
*	DBCDE.6103 3 (9) Sifa-Störungen im Rangierbetrieb	Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle, Technische Hotline oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle
*	DBCDE.6103 3 (12) Ausfall Sandstreueinrichtung	Technische Hotline	MEG-Leitstelle, Technische Hotline oder gemäß örtlichen Zusätzen	Tfz der DB Cargo: Technische Hotline Tfz der RBH: RBH-Leitstelle
*	DBCDE.6103 4 (1) Störungen melden	Technische Hotline	MEG-Leitstelle, Technische Hotline oder gemäß örtlichen Zusätzen	Tfz der DB Cargo: Technische Hotline Tfz der RBH: dLox-Meldung für alle Tfz zusätzlich: RBH-Leitstelle
*	DB.6105 1 (13) Gastfahrt	Strecken-Tf: Bereichssteuerer	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	Produktions-koordinator (Pk)
	BRW.6112 1 (1) Fahrmotoren abschalten	gemäß DBCDE.6103 4	gemäß DBCDE.6103 4	Tfz der DB Cargo: Technische Hotline Tfz der RBH: dLox-Meldung RBH-Leitstelle
*	DB.6112 1 (6) Ausfall Fahrmotor Grenzlast	Strecken-Tf: Bereichssteuerer Lokrangierführer: Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle

Regelung, Stichwort	DB Cargo AG	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	RBH Logistics GmbH	
BRW.6112 3 (4) Hilfstriebfahrzeug anfordern	Bereichssteuerer	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle	* * * *
BRW.6112A01 und BRW.6112A02 Stromabnehmer-Senkeinrichtung; Tfz abgestellt und geerdet	Technische Hotline	MEG-Leitstelle, Technische Hotline oder gemäß örtlichen Zusätzen	Tfz der DB Cargo: Technische Hotline Tfz der RBH: RBH-Leitstelle	* * *
BRW.6150 2 (10) Störung der FFST	Technische Hotline	MEG-Leitstelle, Technische Hotline oder gemäß örtlichen Zusätzen	Tfz der DB Cargo: Technische Hotline Tfz der RBH: dLox-Meldung RBH-Leitstelle	* * *
BRW.6150 4 (1) Melden bei bekannt gegebener Stelle	gemäß örtlicher Arbeitsanweisung	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle	
zu 8: Regelungen zum Notfall- und Störungsmanagement				
BRW.8130 3 (5) und DBCDE.8130 3 Unzureichende SRK-Besetzung	Bereichssteuerer	MEG-Leitstelle	RBH-Leitstelle	*
423.8210 1 (3) zulässige Arbeitszeit ausgeschöpft	Strecken-Tf: Bereichssteuerer Lokrangierführer: Disponent ZBA/Nah	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle	*
BRW.8581 2 (5) Gefährliche Ereignisse melden	Pk	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	RBH-Leitstelle	* * * *
BRW.8581 3 (1) betriebsgefährdende Zustände an elektrischen Tfz	Technische Hotline	MEG-Leitstelle, Technische Hotline oder gemäß örtlichen Zusätzen	Tfz der DB Cargo: gemäß DBCDE.6103 4 Tfz der RBH: dLox-Meldung RBH-Leitstelle	* * *
BRW.8581 5 (3) Unregelmäßigkeiten bei Gefahrguttransporten	Pk	gemäß DB.4311Z01	Produktionskoordinator (Pk)	

Regelung, Stichwort	DB Cargo AG	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	RBH Logistics GmbH
BRW.8581 5 (6) Beschädigungen an Wagen mit radioaktiven Stoffen	Pk	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	-
DBCDE.8901 1 (4) Ausreichende Sicherung nicht möglich	Pk	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	Produktions-koordinator (Pk)
DBCDE.8901 1 (7) Informationen erhalten	Pk oder Bereichssteuerer	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	Produktions-koordinator (Pk) oder Zugdisponent
DBCDE.8901 1 (8) Standort des Zuges mitteilen	Pk	MEG-Leitstelle oder gemäß örtlichen Zusätzen	Produktions-koordinator (Pk)

Rufnummern, DB Cargo

(3) Die Rufnummern des örtlich jeweils zuständigen Bereichssteuerers, Disponenten ZBA/Nah und Produktionskoordinators regional (Pk) werden in den ergänzenden Angaben zum Streckenbuch (Ril 492.80xx) bzw. in den örtlichen Zusätzen für Mitarbeiter auf Betriebsstellen bekanntgegeben.

Rufnummern, MEG

(4) Die relevanten Rufnummern sind in der elektronischen Anwendung im Rufnummernverzeichnis bekanntgegeben. MEG.1212Z01 4

Rufnummern, RBH

(5) Der Produktionskoordinator der RBH ist unter der Rufnummer +49 2043 6919 1093 erreichbar.

Die Rufnummer des für die jeweilige Zugfahrt zuständigen Disponenten wird dem Triebfahrzeugführer in RailCube mitgeteilt.

Weitere relevante Rufnummern werden im „Rufnummernverzeichnis“ der RBH bekanntgegeben.

❑

1 Tätigkeiten selbstständig verrichten

(1) Mitarbeiter dürfen Tätigkeiten im Bahnbetrieb selbstständig nur verrichten, wenn sie für diese Tätigkeit die Berechtigung haben und mit ihrer Ausführung beauftragt sind. **Grundsatz**

(2) Auszubildende Mitarbeiter dürfen Tätigkeiten im Bahnbetrieb nur unter Aufsicht und Verantwortung des mit der Ausführung beauftragten Mitarbeiters ausführen. **Auszubildend** Ergänzung

(3) Neue Tätigkeiten dürfen ohne Arbeitsschutzunterweisung nicht aufgenommen werden. **Arbeitsschutzunterweisung**

* (4) Die für die einzelne Funktion oder für bestimmte Tätigkeitsbereiche geltenden unternehmensbezogenen Sicherheitsmaßnahmen sowie ortsbezogenen Sicherheitsmaßnahmen des EVU, über die Mitarbeiter vor Aufnahme ihrer Tätigkeit besonders unterwiesen oder anderweitig informiert wurden, sind bei der Dienstausübung zu beachten. Dazu zählen z. B. Verwenden von Persönlicher Schutzausrüstung, Meldung bei Dienstbeginn, Verbot von Mobiltelefonen in explosionsgefährdeten Bereichen, Verbot des Betretens von Bereichen mit automatischem Rangierbetrieb, Schließen von Fenstern und Türen an Engstellen. **Unternehmens- und ortsbezogene Sicherheitsmaßnahmen**

2 Tätigkeiten übertragen oder von anderen ständig verrichten

* (1) Das EVU kann zulassen, dass Tätigkeiten anderen Mitarbeitern übertragen werden oder von diesen ständig verrichtet werden dürfen. **Zulässigkeit**

3 Tätigkeiten abgrenzen

* (1) Wenn mehrere Mitarbeiter Tätigkeiten im Bahnbetrieb gemeinsam ausführen, regelt das EVU, wie ihre Verantwortung abgegrenzt ist. **Tätigkeiten gemeinsam ausführen**

4 Allgemeine Regeln zum Dienst

Ergänzung

* (1) Es sind die Vorgaben des EVU zur Dienstaufnahme und zur Dienstbeendigung zu beachten. **Dienstaufnahme, Dienstbeendigung**

* (2) Bei Übergabe hat der abzulösende Mitarbeiter alle relevanten Unterlagen und Informationen an den ablösenden Mitarbeiter weiterzugeben. **Übergabe**

* (3) Bei persönlicher Übergabe geht mit dem Ende des Übergabegespräches die Verantwortung auf den ablösenden Mitarbeiter über. **Persönliche Übergabe**

(4) Der Dienst darf nicht übergeben werden, wenn der übernehmende Mitarbeiter offenkundig nicht dienstfähig ist. Die auftraggebende Stelle ist darüber zu verständigen. **Ablöser nicht dienstfähig** Ergänzung

❐

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

zu BRW.1111

3 Tätigkeiten abgrenzen

Ergänzung:

(1) Der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges, bei geschobenen Zügen der Triebfahrzeugführer des ersten arbeitenden Triebfahrzeugs, nimmt grundsätzlich die Aufgabe des Zugführers wahr, es sei denn, einem anderen Mitarbeiter wurde die Aufgabe des Zugführers übertragen.

Zugführer

Das Zugpersonal untersteht dem Zugführer.

Zugpersonal

4 Allgemeine Regeln zum Dienst

Ergänzung:

(5) Bei unterbrochener Arbeitszeit ist der Beginn der Unterbrechung beteiligten Stellen mitzuteilen, wenn dies in den Regeln des EVU bestimmt ist.

Unterbrochene Arbeitszeit

Die zu übergebenden Unterlagen müssen an der in den Regeln des EVU bestimmten Stelle hinterlegt werden.

5 Ausfüllen von betrieblich relevanten Dokumenten

Ergänzung:

(1) * Betrieblich relevante Dokumente wie z. B. schriftliche Befehle oder Übergabebücher dürfen nur mit nicht löschbarem bzw. nicht radierbarem Schreibmittel z. B. Kugelschreiber ausgefüllt bzw. geführt werden.

Verwendung Schreibmittel

(2) Eintragungen sind unverzüglich bei Eingang der Meldung vollständig, lesbar und eindeutig vorzunehmen. Der Empfänger einer Meldung darf mit den Eintragungen nicht vor dem Eingang der Meldung beginnen.

Eintragungen vornehmen

Ist die Ausführung einer Tätigkeit einzutragen, darf das Eintragen erst nach dem Ausführen der Tätigkeit erfolgen. Irrtümlich vorgenommene Eintragungen müssen so durchgestrichen werden, dass sie lesbar bleiben.

❑

zur Modulübersicht

zu BRW.1111

1 Tätigkeiten selbstständig verrichten

Ersetzung:

(2) Als Mitarbeiter in Ausbildung werden sowohl Mitarbeiter in der beruflichen Erstausbildung als auch alle anderen Mitarbeiter bezeichnet, die sich in der Erstausbildung oder einer Funktionsausbildung befinden.

Mitarbeiter in Ausbildung

Mitarbeiter in Ausbildung dürfen Tätigkeiten im Bahnbetrieb nur unter Aufsicht und Verantwortung des mit der Ausführung beauftragten Mitarbeiters ausführen.

Werden im Gleisbereich Mitarbeiter in Ausbildung angetroffen, die Tätigkeiten erkennbar ohne unmittelbare Aufsicht ausführen, so sind diese gezielt anzusprechen und die Ausführung der Tätigkeiten sofort zu untersagen. Der Mitarbeiter in Ausbildung ist aufzufordern, sich außerhalb des Gleisbereiches zu begeben und sich bei seinem aufsichtsführenden Mitarbeiter bzw. Fachvermittler zu melden.

❑

zur Modulübersicht

1 Geltungsbereich

DBCDE.0101Z01

DBCDE.0101Z02

DBCDE.1212Z01

Die Regeln dieses Zusatzes gelten nur für Streckentriebfahrzeugführer und Lokrangierführer der DB Cargo AG.

Für Triebfahrzeugführer anderer EVU, welche im Rahmen von Kooperationen auf Zügen von DB Cargo eingesetzt werden, können andere Regelungen getroffen sein.

2 Zuteilung der Arbeitsleistung

(1) **Grundsatz**

Die Arbeitsleistung wird dem Triebfahrzeugführer durch den Dienstplan oder Einsatzplan, gegebenenfalls in Verbindung mit einem Rangierarbeitsplan, zugeteilt.

(2) **Streckentriebfahrzeugführer**

Für Streckentriebfahrzeugführer wird die Anwendung „Einsatzplan“ auf dem Tablet-PC für die Zuteilung der Arbeitsleistung genutzt. Der Einsatzplan ist bei Dienstantritt zu aktualisieren.

(3) **Bereitschaft**

Im Rahmen von Bereitschaftszeiten des Triebfahrzeugführers erfolgt die Zuteilung der Arbeitsleistung durch den zuständigen Disponenten. Hierbei kann der Triebfahrzeugführer neben Zugleistungen auch für örtliche Tätigkeiten wie z. B. das Ergänzen von Betriebsstoffen, Kontrollgänge sowie zur Unterstützung bei der Zugbildung herangezogen werden.

(4) **Absage von Arbeitszeit**

Wird der Triebfahrzeugführer im Wendebahnhof angewiesen, anstelle der geplanten Zugleistung mit einer anderen Zugleistung oder per Gastfahrt zu seiner Einsatzstelle zurückzufahren und kommt dort vor dem geplanten Schichtende an, muss er sich beim zuständigen Disponenten melden. Dieser weist ihm eine andere Arbeit zu (z. B. Bereitschaft) oder sagt die Arbeitszeit ab.

Auch beim Ausfall von örtlichen Leistungen kann Arbeitszeit abgesagt werden.

Wird anstelle einer geplanten Gastfahrt eine Zugleistung erbracht und verkürzt sich die Schicht dadurch, wird keine Arbeitszeit abgesagt.

Wenn beim Ausfall von Leistungen der Triebfahrzeugführer seine Arbeitskraft für die verbleibende Dauer der Schicht weiter anbietet, muss er sich bis zum geplanten Schichtende als Bereitschaft zur Verfügung halten.

(5) **Schichtende bei Dispositionsentscheidungen**

Bekommt der Triebfahrzeugführer durch eine Dispositionsentscheidung eine andere als die ursprünglich geplante Leistung zugewiesen und verkürzt sich dadurch die Schicht,

wird keine Arbeitszeit abgesagt. Der Triebfahrzeugführer ist jedoch verpflichtet, bis zum geplanten Schichtende in der Einsatzstelle anwesend zu sein. Er kann aber auf eigenen Wunsch die Schicht nach der Ankunft in seiner Einsatzstelle beenden.

Zu dieser Regelung können örtlich abweichende Festlegungen getroffen sein. *

3 Sicherheitsverantwortliches EVU

Grundsatz

(1) Das für die Zugfahrt verantwortliche Eisenbahnverkehrsunternehmen (sicherheitsverantwortliches EVU) wird dem Triebfahrzeugführer im Dienstauftrag bekanntgegeben.

Wechselt die Sicherheitsverantwortung unterwegs, werden im Kopf des Dienstauftrages alle für die Schicht erforderlichen Zusatzbescheinigungen genannt.

Nationaler Verkehr

(2) Innerhalb Deutschlands wird auf die Angabe des sicherheitsverantwortlichen EVU im Dienstauftrag verzichtet, wenn es sich um die DB Cargo AG handelt.

Internationaler Verkehr

(3) Ist bei grenzüberschreitenden Fahrabschnitten ein fremdes EVU beteiligt und für den deutschen Fahrabschnitt ist die DB Cargo AG verantwortlich, wird im Dienstauftrag nur das EVU für den ausländischen Abschnitt angegeben.

Sind bei grenzüberschreitendem Verkehr mehrere fremde EVU verantwortlich, wird der Fahrabschnitt am Grenzpunkt gebrochen und das jeweilige sicherheitsverantwortliche EVU am betreffenden Fahrabschnitt angegeben.

Besonderheiten Schweiz

(4) Ist beim grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und der Schweiz ein fremdes EVU beteiligt, findet der Wechsel der Sicherheitsverantwortung nicht an der Grenze statt, sondern auf demjenigen Bahnhof in der Schweiz, auf dem der Fahrabschnitt beginnt oder endet.

Das im Dienstauftrag angegebene EVU – wenn nichts angegeben ist die DB Cargo AG – ist für den gesamten grenzüberschreitenden Fahrabschnitt zuständig.

Sonderleistungen

(5) Bei Sonderleistungen gibt der Disponent dem Triebfahrzeugführer die beteiligten EVU bekannt.

4 Teilarbeiten persönlicher Art

(1) Teilarbeiten persönlicher Art sind Tätigkeiten, die im Rahmen der Schichtaufnahme oder des Schichtabschlusses sowie beim Übergang auf die Folgeleistung auszuführen sind.

Definition

Streckentriebfahrzeugführer

(2) Teilarbeiten persönlicher Art werden für Streckentriebfahrzeugführer im Einsatzplan vorgegeben.

Grundsatz

(3) Die Teilarbeiten persönlicher Art (M1) sind bei jedem Schichtbeginn vorgegeben, außer nach „auswärtigen Zeiten ohne Arbeitsverpflichtung" (ZoA) oder „auswärtigen Ruhezeiten".

Teilarbeiten (M1)

(4) Der Schichtbeginn (M1) findet unter Verwendung des Tablet-PC nach folgenden Arbeitsschritten statt:

Schichtbeginn (M1) Arbeitsschritte

- Zu Schichtbeginn hat sich der Triebfahrzeugführer telefonisch beim zuständigen Disponenten dienstbereit zu melden.
- Die Anwendung Einsatzplan auf dem Tablet-PC ist zu starten.
- Der Einsatzplan ist zu aktualisieren und die aktuelle Dienstschicht zu öffnen.
- Der Triebfahrzeugführer muss prüfen, ob er die für die Schicht notwendigen Zusatzbescheinigungen besitzt. Ist dies nicht der Fall, muss er sich beim zuständigen Disponenten melden.
- Die Meldung zum Dienst ist über den Button „Dienstantritt“ durchzuführen.
- Dienstliche Weisungen und Bekanntgaben sind einzusehen.
- Angaben über Triebfahrzeug-Nummer, Abstell- bzw. Ablöseplatz, evtl. Gastfahrt usw. sind der Infozeile in der Soll-Schicht zu entnehmen. Fehlen diese Angaben, sind sie beim zuständigen Disponenten zu erfragen.
- Fplo sind entgegenzunehmen, wenn dem Triebfahrzeugführer die Nummer einer Fplo bekanntgegeben worden ist.
- Bei Bedarf sind Fplo der letzten Schicht zurückzugeben.
- Die elektronisch zur Verfügung gestellte La sind auf Gültigkeit zu prüfen und ggf. zu aktualisieren.

- Die Gültigkeit persönlich zugeteilter Druckstücke der La ist zu prüfen und „La-Berichtigungen“ für die zu befahrenden Strecken sind im Druckstück einzubessern.

Zusätzliche Arbeitsschritte bei RBH-Schichten

(5) Bei Schichten, in denen Zugleistungen unter der Sicherheitsverantwortung der RBH enthalten sind, müssen bei Schichtbeginn (M1) zusätzlich folgende Arbeitsschritte ausgeführt werden: *

- Nach der Meldung zum Dienst in RiM muss die RailCube-App auf dem Tablet geöffnet und die RBH-Schicht gestartet werden. *
- Nach dem Melden beim zuständigen Disponent der DB Cargo muss sich der Triebfahrzeugführer zusätzlich telefonisch beim zuständigen Disponenten der RBH melden. *

Teilarbeiten innerhalb der Schicht (M2)

(6) Der Triebfahrzeugführer muss sich beim jeweils zuständigen Disponenten melden, *

a) wenn im Einsatzplan das planmäßige Melden (M2) vorgegeben ist,

b) wenn während der Zugleistung Abstimmungsbedarf besteht, z. B. auf Grund von Verspätung oder zur Abstimmung der Folgeleistung bei einer Bereitschaftsschicht,

c) bei ungeplanten Leistungen bei Ankunft am Ende des vom Triebfahrzeugführer zu fahrenden Fahrabschnittes bzw. am Wendebahnhof.

Teilarbeiten vor / nach auswärtigen Ruhe oder ZOA (MA)

(7) Die Teilarbeiten persönlicher Art vor / nach auswärtigen Ruhen (MA) sind immer vor bzw. nach „auswärtigen Zeiten ohne Arbeitsverpflichtung" (ZoA) oder „auswärtigen Ruhezeiten" vorgegeben. *

Schichtende (M3)

(8) Die Teilarbeiten persönlicher Art (M3) – Melden am Schichtende – werden bei allen Schichten vorgegeben, außer bei Schichten mit auswärtiger Ruhe. *

Das Melden am Schichtende (M3) mit einer Minute Dauer umfasst folgende Teilarbeiten

- Entgegennahme von eingegangenen Nachrichten auf dem Mobiltelefon (Mailbox oder SMS),
- bei entsprechender Aufforderung Anruf beim Disponenten und
- Versenden der Ist-Schicht.

M3 mit einem Zeitwert von vier Minuten wird nur dann geplant, wenn zusätzlich ein entsprechender Zeitbedarf

erforderlich ist, z. B. für die Rückgabe von Ausrüstungsgegenständen.

* (9) Teilarbeiten persönlicher Art, die nur auf Anordnung innerhalb der Schicht (M2) bzw. vor oder nach auswärtigen Ruhen oder ZoA (MA) durchgeführt werden, können sein

Teilarbeitenverzeichnis M2, MA

- bei der Einsatzstelle melden,
- bei Bedarf Fplo entgegennehmen oder zurückgeben,
- Triebfahrzeug-Schlüssel entgegennehmen oder zurückgeben (gemäß örtlicher Regelung),
- sich über die Triebfahrzeug-Nr., den Abstellplatz des Triebfahrzeugs, den Ablöseort und die nächste Leistung oder Schicht informieren.

Lokrangierführer

* (10) Lokrangierführer führen den Schichtbeginn nach folgenden Arbeitsschritten durch:

Arbeitsschritte bei Schichtbeginn

- Zu Schichtbeginn hat sich der Lokrangierführer bei der örtlich festgelegten Stelle zu melden.
- Er erkundigt sich nach Abweichungen vom Dienstplan oder vom Rangierarbeitsplan.
- Der Lokrangierführer muss prüfen, ob er die für die Schicht notwendigen Zusatzbescheinigungen besitzt. Ist dies nicht der Fall, muss er sich beim zuständigen Disponenten melden.
- Die Aushänge zum Dienstplan sind einzusehen.
- Fplo sind entgegenzunehmen, wenn die Nummer einer Fplo bekanntgegeben worden ist.
- Bei Bedarf sind Fplo der letzten Schicht zurückzugeben.
- Der Lokrangierführer muss sich über die Nummer des Triebfahrzeugs und dessen Abstellplatz oder den Ablöseort informieren.
- Bei Bedarf ist der Triebfahrzeug-Schlüssel gemäß örtlicher Regelung entgegenzunehmen.
- Dienstliche Weisungen und Bekanntgaben sind einzusehen und ggf. zu quittieren.
- Die elektronisch zur Verfügung gestellte La ist auf Gültigkeit zu prüfen und ggf. zu aktualisieren.
- Die Gültigkeit persönlich zugeteilter Druckstücke der La ist zu prüfen und „La-Berichtigungen“ für die zu befahrenden Strecken sind im Druckstück einzubessern.

Schichtende

(11) Lokrangierführer müssen sich zum Schichtende bei der örtlich festgelegten Stelle melden und ggf. Triebfahrzeug-Schlüssel zurückgeben. *

5 Abweichungen vom geplanten Schichtverlauf *

Melden

(1) Wenn Abweichungen vom geplanten Betriebsablauf (z. B. aufgrund von Verspätungen, Störungen oder sonstigen Unregelmäßigkeiten) von mehr als 30 Minuten zu erwarten sind, die Auswirkungen auf den weiteren Schichtverlauf und die Lage von geplanten Ruhepausen haben, muss der Triebfahrzeugführer eine Abweichungsmeldung an den zuständigen Disponenten abgeben. *

Festlegungen zu Änderungen bezüglich der Ruhepause (wo und wie, Verschieben oder Aufteilen der Ruhepause) oder Änderungen der Folgeleistung trifft der Disponent in Absprache mit dem Triebfahrzeugführer. *

Änderung von Pausen

(2) In Not- und außergewöhnlichen Fällen sind Abweichungen von den Pausenvorschriften des Arbeitszeitgesetzes zulässig, die Entscheidung darüber trifft der zuständige Disponent. *

Pausen dürfen vom Triebfahrzeugführer nicht eigenmächtig abgebrochen werden, um die Rückleistung vor Plan anzutreten. Soll eine Rückleistung vor Plan abgefahren werden, muss in Absprache bzw. auf Anweisung des Disponenten eine geplante Pause vor der Rückleistung vorverlegt und vollständig genommen werden. Ist eine Vorverlegung der Pause nicht möglich, darf nicht vor Plan abgefahren werden. *

6 Arbeitsleistung erfassen - Streckentriebfahrzeugführer *

Anwendung Einsatzplan

(1) Streckentriebfahrzeugführer müssen die von ihnen tatsächlich erbrachten Leistungen bzw. Abweichungen vom Einsatzplan erfassen. Dazu zählen auch während der Schicht durchgeführte Bedarfsarbeiten.

Auf dem Tablet-PC steht dafür die Anwendung „Einsatzplan“ zur Verfügung. Bei der Eingabe der Ist-Schicht sind die Hinweise in der Anwendung zu beachten.

Für die Erfassung von Arbeitszeitabweichungen bei dienstlichen Veranstaltungen, wie z. B. RF, Praxistraining oder Simulator wird an Stelle der Anwendung „Einsatzplan“ der

Vordruck „Nachweis der Schichtabweichungen“ (DBCDE.1111V01) genutzt.

Ist-Schicht versenden

(2) Die Ist-Schicht ist unverzüglich, spätestens aber 72 Stunden nach Schichtende zu versenden (bei Schichten mit auswärtiger Ruhe oder ZoA am Ende der Folgeschicht). Dies gilt auch dann, wenn sich keine Änderungen zum Einsatzplan ergeben haben. Der Versand der Ist-Schicht und damit die Bestätigung, dass die getätigten Angaben vollständig und richtig sind, ist zwingend erforderlich.

Vordruck „Nachweis der Schicht-abweichungen“

(3) Kann die Anwendung „Einsatzplan“ nicht genutzt werden, ist bei allen Abweichungen vom Einsatzplan der Vordruck "Nachweis der Schichtabweichungen" (DBCDE.1111V01) zu verwenden. Insbesondere müssen angegeben werden:

- Welche zusätzlichen oder geänderten Leistungen erbracht wurden,
- welche der vorgegebenen Leistungen ausgefallen sind,
- ändert sich nur die Zugnummer, muss diese unbedingt in der Spalte „Leistung“ vermerkt werden,
- bei Ausfall der Tätigkeiten vor und nach der Leistung sind diese in die entsprechende Spalte einzutragen, gefolgt von einem Bindestrich und einer Null.

Beim Ausfüllen des Vordrucks ist zu beachten:

- Ein Verschmutzen und Verknicken ist zu vermeiden,
- es ist möglichst die gesamte Fläche der Kästchen innerhalb der Begrenzung zu nutzen,
- es ist leserlich in Großbuchstaben zu schreiben,
- Fehler sind deutlich lesbar zu korrigieren,
- die Felder sind grundsätzlich linksbündig auszufüllen,
- nicht benötigte Felder bleiben frei,
- reichen die drei Zeilen eines Blocks nicht aus, ist der Block mit den nächsten drei Zeilen zu benutzen, ohne in der ersten Spalte eine Zeilen-Nr. einzutragen,
- reicht ein Vordruck nicht aus, sind die Angaben in einem weiteren Vordruck fortzusetzen, dabei sind unbedingt die Angaben im Kopf des Vordruckes wieder komplett auszufüllen.

Weitere Hinweise zum Ausfüllen des Vordrucks sind dem Anhang DBCDE.1111Z01A01 zu entnehmen.

Vordruck abgeben

(4) Der Nachweis der Schichtabweichungen ist

- unverzüglich, spätestens aber am nächsten Kalendertag,
- an den drei letzten Kalendertagen des Monats unmittelbar am Ende der Schicht

abzugeben.

Bedarfsarbeiten am Ende der Schicht

(5) Bedarfsarbeiten am Ende der Schicht werden über die Kodierung M3 erfasst. Hierfür kann der tatsächliche Zeitaufwand angesetzt werden.

Abweichung von Pausenvorschriften

(6) Bei Abweichungen von den Pausenvorschriften des Arbeitszeitgesetzes gemäß Abschnitt 5 (2) muss der Triebfahrzeugführer in seiner Ist-Schicht den Kommentar „Anwendung § 14 ArbZG“ mit Angabe des Grundes (z. B. „wegen Personen im Gleis“) vermerken. *

Zeitaufwand für Erfassung

(7) Der Zeitaufwand, der ausschließlich für das Erfassen einer Arbeitszeitänderung (z. B. späteres Ende einer Tätigkeit und damit späteres Schichtende) in der Anwendung „Einsatzplan“ oder im Nachweis der Schichtabweichungen erforderlich ist, ist mit dem Melden am Schichtende (M3) abgegolten. *

❑

DBCDE.0101Z01

1 Zuteilung der Arbeitsleistung

Grundsatz

(1) Die Arbeitsleistung wird dem Triebfahrzeugführer durch den Dienstplan zugeteilt. Die einzelnen Tätigkeiten innerhalb einer Schicht werden dem Tf in der Schichtbeschreibung oder durch Weisung der auftraggebenden Stelle zugewiesen.

MEG.1212Z01 4

Triebfahrzeugführer

(2) Für Triebfahrzeugführer wird die elektronische Anwendung gemäß Modul MEG.1212Z01 Abschnitt 4 auf dem Tablet-PC für die Zuteilung der Arbeitsleistung genutzt.

Bereitschaft

(3) Im Rahmen von Bereitschaftszeiten des Triebfahrzeugführers erfolgt die Zuteilung der Arbeitsleistung durch den zuständigen Disponenten. Hierbei kann der Triebfahrzeugführer neben Zugleistungen auch für örtliche Tätigkeiten wie z. B. das Ergänzen von Betriebsstoffen, Kontrollgänge sowie zur Unterstützung bei der Zugbildung herangezogen werden.

Vorzeitiges Arbeitsende

(4) Hat der Triebfahrzeugführer die zugeteilte Arbeitsleistung erbracht und ist das zeitliche Ende der Dienstschicht noch nicht erreicht, muss er sich beim zuständigen Disponenten melden. Dieser weist ihm eine andere Arbeit zu (z. B. Bereitschaft) oder sagt weitere Arbeit ab.

Besetzung der Fahrzeuge

(5) Der Triebfahrzeugführer besetzt das Triebfahrzeug, dass ihm durch die Schichtbeschreibung oder durch Weisung der auftraggebenden Stelle zugewiesen wurde.
Wurde dem Triebfahrzeugführer im Ausnahmefall kein Triebfahrzeug zugewiesen oder kann das zugewiesene Triebfahrzeug aus berechtigtem Grund nicht besetzt werden, ist die Weisung der auftraggebenden Stelle einzuholen.

Triebfahrzeug im Zugverband

(7) Die Stellung der Fahrzeuge im Zugverband und die Streckenabschnitte, auf denen diese Zug- oder Druckkräfte ausüben sollen, werden dem Triebfahrzeugführer durch die Schichtbeschreibung oder durch Weisung der auftraggebenden Stelle bekannt gegeben.

(8) Kann im Ausnahmefall die vorgegebene Stellung der Fahrzeuge im Zugverband nicht hergestellt werden oder es besteht zusätzlicher Traktionsbedarf, ist die Weisung der auftraggebenden Stelle einzuholen.

2 Sicherheitsverantwortliches EVU

MEG.1212Z01 4

Zugfahrten

(1) Das für die Zugfahrt verantwortliche Eisenbahnverkehrsunternehmen (sicherheitsverantwortliches EVU) wird dem Triebfahrzeugführer in der Schichtbeschreibung bekanntgegeben.

Die Sicherheitsverantwortung für Zugfahrten trägt das EVU, dass beim Infrastrukturunternehmen die Trasse bestellt. Die Angaben zum EVU sind Bestandteil der Kopfangaben des Fahrplans.

Die Zuordnung der Sicherheitsverantwortung zu einer konkreten Zugfahrt wird in der Schichtbeschreibung in der elektronischen Anwendung gemäß folgender Systematik vorgenommen:

- Zugfahrten in der Sicherheitsverantwortung der MEG erhalten keine besondere Kennzeichnung.
- Zugfahrten, die nicht in der Sicherheitsverantwortung der MEG erfolgen, enthalten im Bemerkungsfeld für diese Zugfahrt einen Eintrag zum verantwortlichen EVU.

Es werden zur Kennzeichnung des verantwortlichen EVU folgende Abkürzungen verwendet:

- DBCDE für DB Cargo AG

Rangierfahrten

(2) Alle Rangierfahrten werden grundsätzlich in der Sicherheitsverantwortung der MEG durchgeführt. Dies gilt auch für die Fahrten unmittelbar zwischen zwei Zugfahrten, die in der Sicherheitsverantwortung eines anderen EVU durchgeführt werden.

(3) Kann im Ausnahmefall eine Rangierfahrt nicht in der Sicherheitsverantwortung der MEG durchgeführt werden, so wird der Leistungsblock in der elektronischen Anwendung gemäß Absatz (1) gekennzeichnet.

(4) Bei Sonderleistungen gibt der Disponent der auftraggebenden Stelle dem Triebfahrzeugführer die verantwortlichen EVU bekannt.

Sonderleistungen

(5) Der Triebfahrzeugführer muss im Besitz einer gültigen Zusatzbescheinigung des bzw. der sicherheitsverantwortlichen EVU sein.

Zusatzbescheinigung zum TFS

3 Teilarbeiten persönlicher Art

MEG.1212Z01 4

(1) Teilarbeiten persönlicher Art sind Tätigkeiten, die im Rahmen der Schichtaufnahme oder des Schichtabschlusses sowie beim Übergang auf die Folgeleistung auszuführen sind.

Definition

(2) Teilarbeiten persönlicher Art werden in der Schichtbeschreibung vorgegeben.

Grundsatz

(3) Die Teilarbeiten persönlicher Art sind bei jedem Schichtbeginn vorgegeben.

Teilarbeiten

(4) Der Schichtbeginn findet unter Verwendung des Tablet-PC nach folgenden Arbeitsschritten statt:

Schichtbeginn Arbeitsschritte

- telefonische Meldung zum Dienst beim zuständigen Disponenten,
- Meldung zum Dienst über den Button „Dienstbeginn“ in der elektronischen Anwendung,
- Dienstplan in der elektronischen Anwendung öffnen und aktualisieren,
- Schichtbeschreibung in der elektronischen Anwendung einsehen,
- anhand der Schichtbeschreibung prüfen, ob alle für die Schicht notwendigen Zusatzbescheinigungen vorliegen. Ist dies nicht der Fall, holt der Triebfahrzeugführer die Weisung der auftraggebenden Stelle ein.
- Angaben über Triebfahrzeug-Nummer(n), Abstell- bzw. Ablöseplatz, zu erbringende Arbeitsleistungen, evtl. zu beachtende Fplo'en, Gastfahrt oder andere Besonderheiten usw. sind der Schichtbeschreibung zu entnehmen. Fehlen diese Angaben, sind sie beim zuständigen Disponenten zu erfragen.
- Dienstliche Weisungen und Bekanntgaben einsehen,
- Fplo entgegennehmen, wenn die Nummer einer Fplo bekanntgegeben wurde,
- elektronisch zur Verfügung gestellte La auf Gültigkeit prüfen und ggf. aktualisieren

Teilarbeiten innerhalb der Schicht

(5) Der Triebfahrzeugführer muss sich beim jeweils zuständigen Disponenten melden,

a) wenn in der Schichtbeschreibung das planmäßige Melden vorgegeben ist oder

b) wenn während der Arbeitsleistung Abstimmungsbedarf besteht, z. B. auf Grund von Verspätung oder zur Abstimmung der Folgeleistung.

Schichtende

(6) Die Teilarbeiten persönlicher Art am Schichtende werden bei allen Schichten vorgegeben.

Diese Teilarbeiten umfassen:

- Entgegennahme von eingegangenen Nachrichten auf dem Mobiltelefon (Mailbox oder SMS),
- dienstliches Mailpostfach einsehen (wenn nicht bereits während der Schicht geschehen),
- dienstliche elektronische Anwendungen aktualisieren,
- Erfragen von Änderungen und Besonderheiten zum Schichtende beim zuständigen Disponenten,
- telefonisches Abmelden beim zuständigen Disponenten,
- Meldung zum Schichtende über den Button „Dienstende“ in der elektronischen Anwendung.

❑

DBCDE.0101Z02

1 Geltungsbereich

Die Regeln dieses Zusatzes gelten nur für Triebfahrzeugführer der RBH Logistics GmbH.

Für Triebfahrzeugführer anderer EVU, welche im Rahmen von Kooperationen auf Zügen der RBH eingesetzt werden, können andere Regelungen getroffen sein.

2 Zuteilung der Arbeitsleistung

Grundsatz

(1) Die Arbeitsleistung wird dem Triebfahrzeugführer durch den Dienstplan über die Anwendung RailCube zugeteilt. Die einzelnen Tätigkeiten innerhalb einer Schicht werden dem Tf in der Schichtbeschreibung oder durch Weisung der auftraggebenden Stelle zugewiesen.

RailCube

(2) Für Triebfahrzeugführer wird die Anwendung RailCube gemäß Modul RBH.1212Z01 Abschnitt 4 auf einem elektronischen Endgerät bereitgestellt und für die Zuteilung der Arbeitsleistung genutzt.

Bereitschaft

(3) Im Rahmen von Bereitschaftszeiten des Triebfahrzeugführers erfolgt die Zuteilung der Arbeitsleistung durch den zuständigen Disponenten. Hierbei kann der Triebfahrzeugführer neben Zugleistungen auch für örtliche Tätigkeiten wie z. B. das Ergänzen von Betriebsstoffen, Kontrollgänge sowie zur Unterstützung bei der Zugbildung herangezogen werden.

Vorzeitiges Arbeitsende

(4) Hat der Triebfahrzeugführer die zugeteilte Arbeitsleistung erbracht und ist das zeitliche Ende der Dienstschicht noch nicht erreicht, muss er sich beim zuständigen Disponenten melden. Dieser weist ihm eine andere Arbeit zu (z. B. Bereitschaft) oder sagt weitere Arbeit ab.

Besetzung der Fahrzeuge

(5) Der Triebfahrzeugführer besetzt das Triebfahrzeug, dass ihm durch die Weisung der auftraggebenden Stelle zugewiesen wurde.

Kann im Ausnahmefall das zugewiesene Triebfahrzeug aus berechtigtem Grund nicht besetzt werden, ist die Weisung der auftraggebenden Stelle einzuholen.

3 Sicherheitsverantwortliches EVU

Zugfahrten

(1) Das für die Zugfahrt verantwortliche Eisenbahnverkehrsunternehmen (sicherheitsverantwortliches EVU) wird dem Triebfahrzeugführer in der Schichtbeschreibung bekanntgegeben.

Die Sicherheitsverantwortung für Zugfahrten trägt das EVU, dass beim Infrastrukturunternehmen die Trasse bestellt hat. Die Angaben zum EVU sind Bestandteil der Kopfangaben des Fahrplans.

Die Zuordnung der Sicherheitsverantwortung zu einer konkreten Zugfahrt wird in der Schichtbeschreibung in RailCube gemäß folgender Systematik vorgenommen:

- Zugfahrten in der Sicherheitsverantwortung der RBH erhalten keine besondere Kennzeichnung.
- Zugfahrten, die nicht in der Sicherheitsverantwortung der RBH erfolgen, werden in der Schichtbeschreibung unter Angabe des verantwortlichen EVU genannt.

Es werden zur Kennzeichnung des verantwortlichen EVU folgende Abkürzungen verwendet:

- DBCDE für DB Cargo Deutschland
- DBCNL für DB Cargo Nederland
- DBCBE für DB Cargo Belgium

Internationaler Verkehr

(2) Ist bei grenzüberschreitenden Fahrabschnitten ein fremdes EVU beteiligt und für den deutschen Fahrabschnitt ist die RBH verantwortlich, wird im Dienstauftrag nur das EVU für den ausländischen Abschnitt angegeben.

Sonderleistungen

(3) Bei Sonderleistungen gibt die auftraggebende Stelle dem Triebfahrzeugführer die verantwortlichen EVU bekannt.

4 Teilarbeiten persönlicher Art

Definition

(1) Teilarbeiten persönlicher Art sind Tätigkeiten, die im Rahmen der Schichtaufnahme oder des Schichtabschlusses sowie beim Übergang auf die Folgeleistung auszuführen sind.

Grundsatz

(2) Teilarbeiten persönlicher Art werden in der Schichtbeschreibung vorgegeben.

Teilarbeiten bei Schichtbeginn

(3) Die Teilarbeiten persönlicher Art sind bei jedem Schichtbeginn vorgegeben.

Diese umfassen unter Verwendung von RailCube und DiLoc|Sync die folgenden Arbeitsschritte:

- telefonische Meldung zum Dienst beim zuständigen Disponenten,
- Information zum zu übernehmenden Triebfahrzeug beim zuständigen Disponenten einholen,
- Schichtbeschreibung in der elektronischen Anwendung einsehen,
- Schicht in RailCube über den grünen Play-Button starten,
- anhand der Schichtbeschreibung prüfen, ob alle für die Schicht notwendigen Zusatzbescheinigungen vorliegen. Ist dies nicht der Fall, holt der Triebfahrzeugführer die Weisung der auftraggebenden Stelle ein.
- Abstell- bzw. Ablöseorte, zu erbringende Arbeitsleistungen, evtl. zu beachtende Fahrplanunterlagen, Gastfahrten oder andere Besonderheiten sind der Schichtbeschreibung und den dort enthaltenen Aktivitäten zu entnehmen. Fehlen diese Angaben, sind sie beim zuständigen Disponenten zu erfragen.
- Dienstliche Weisungen und Bekanntgaben in DiLoc|Sync einsehen und Weisungen mit Lesebestätigung bestätigen,
- Fplo-Unterlagen einsehen, wenn die Nummer einer Fplo bekanntgegeben wurde,
- elektronisch zur Verfügung gestellte La in DiLoc|Sync aktualisieren und auf Gültigkeit prüfen.

Melden beim Disponenten

(4) Der Triebfahrzeugführer muss sich beim jeweils zuständigen Disponenten melden,

a) wenn in der Schichtbeschreibung das planmäßige Melden vorgegeben ist oder

b) wenn während der Arbeitsleistung Abstimmungsbedarf besteht, z. B. auf Grund von Verspätung oder zur Abstimmung der Folgeleistung.

Teilarbeiten innerhalb der Schicht

(5) In RailCube werden die Schichtinhalte über Aktivitäten vorgegeben. Die Aktivitäten sind jeweils mit den tatsächlichen Zeiten zu starten und zu beenden. Zugfahrten werden über eine Schnittstelle mit der DB InfraGO automatisch erfasst.

Aktivität Fahrtvorbereitung

(6) Im Rahmen der Aktivität „Fahrtvorbereitung“ muss der Triebfahrzeugführer an dem ihm zugewiesenen Triebfahrzeug mindestens einen Vorbereitungsdienst der Stufe V1 durchführen. Im Rahmen des Vorbereitungsdienstes ist,

ergänzend zu den Eingaben im digitalen Übergabebuch, der Kilometerstand des Triebfahrzeugs als Dailycheck (DC) in RailCube einzugeben. Hierzu ist unter der folgenden Aktivität „Zugfahrt“ und dem Menü „Neuer Tageswert (DC)“ der entsprechende Wert einzutragen. Alternativ kann der Kilometerstand des Triebfahrzeuges über den Reiter „Fahrzeuge“ eingeben werden. Bei Lokomotiven mit V-Traktion ist neben dem Kilometerstand auch der Füllstand der Treibstofftanks in Litern sowie die Motorbetriebsstunden anzugeben. Anschließend wird der Vorbereitungsdienst der Stufe V1 gemäß dem betrieblichen Regelwerk fortgesetzt.

Schichtende

(7) Die Teilarbeiten persönlicher Art am Schichtende werden bei allen Schichten vorgegeben.

Diese Teilarbeiten umfassen:

- Entgegennahme von eingegangenen Nachrichten auf dem Mobiltelefon (Mailbox oder SMS),
- dienstliches Mailpostfach einsehen,
- dienstliche elektronische Anwendungen aktualisieren,
- Erfragen von Änderungen und Besonderheiten zum Schichtende beim zuständigen Disponenten,
- telefonisches Abmelden beim zuständigen Disponenten,
- Beenden der Schicht in RailCube über den roten Stopp-Button,
- Validieren der Schichtinhalte.

❑

DBCDE.0101Z01

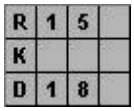
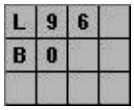
DBCDE.0101Z02

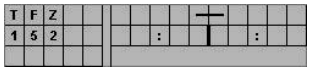
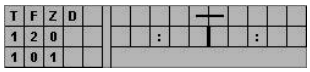
Ausfüllhinweise zum „Nachweis der Schichtabweichungen“

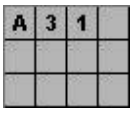
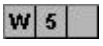
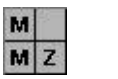
Feld	Beschreibung des Feldes	Kürzel / Erläuterung	Beispiel
UB	Unternehmensbereich	**G** – Güterverkehr **P** – Personenverkehr	UB | P
EST	**Kurzbezeichnung der Einsatzstelle** (Abkürzung nach Ril 100)	Eintragung ohne Leerstelle zwischen Buchstaben und Zahl	Est. | F | F | 1 | |
Datum	Datum des Schichtbeginns	Bei einstelligen Tagen und Monaten an erster Stelle „Null“ voranstellen	Datum | 2 | 2 | . | 0 | 6 | . | 0 | 2
Schicht	Nummer der Schicht	Rechtsbündig eintragen. Nicht benötigte Kästchen mit „Nullen“ ausfüllen.	Schicht | 0 | 0 | 1 | 3
Ausfall Zeile	Ausfall von Leistungen	Eintragung der ausgefallenen Leistungen oder Schichtteilen Bei Ausfall von mehreren aufeinanderfolgenden Zeilen (z. B. Zeile 1 bis 3) verwenden Sie den Bindestrich als Bis-Zeichen (01-03)	**Ausfall Zeile** 0 | 1 | – | 0 | 3 | 0 | 5 | 0 | 8 | Ausfall zu Zeile 1 bis 3, sowie Zeile 5 und 8
Mitteilung an Est. E-Nr.	Bemerkungen / Mitteilungen Empfängernummer	Bemerkung zur Schicht bzw. Mitteilungen an Ihre Einsatzstelle Eintragungen Ihrer Empfänger-Nr. (für evtl. erforderliche Rückfragen Ihrer Einsatzstelle)	

DBCDE.11111Z01

Feld	Beschreibung des Feldes	Kürzel / Erläuterung	Beispiel
zu Zeile	Verweis auf die Zeilennummer der betreffenden Leistung. (siehe tabellarischer Schichtausdruck)	Das Feld muss immer ausgefüllt sein. Ausnahmen: - Zusätzliche neue Leistungen innerhalb der Schicht. - Der Platz der vorherigen Zeile hat für die Abweichungsdaten nicht ausgereicht, weitere Angaben zur vorangehenden Abweichung erfolgen in dieser Zeile. Bei einstelligen Zeilen-Nr. "Null" voranstellen.	0 8
M	Melden im V-Dienst	**M** Melden zu Dienstbeginn bzw. vor einer Leistung **MA** Melden nach auswärtiger Ruhe	M Fußweg von 5 Min.
Fußweg	Fußweg im V-Dienst	**W<min>** benötigte Zeit in Minuten	W 5
technische Vorbereitung	technische Vorbereitungsarbeiten Jede Teilarbeit wird in eine Zeile geschrieben. Sind drei Zeilen nicht ausreichend, benutzen Sie bitte die Zeilen des folgenden Blockes.	**V1** Techn. Vorbereitungsdienst, Stufe V1 **V2** Techn. Vorbereitungsdienst, Stufe V2 **V3<min>** Ablösen am Tfz, übernehmendes Personal (Differenz zwischen Ankunftszeitpunkt und Abfahrt) **VP** Entsichern des Tfz (Vorbereitungsdienst nach Pause) **F** Funkfernsteuerung einschalten **FT** Technische Tfz-Fahrt **FS** Sicherheitstest Funkfernsteuerung **GV** Wagenlok vorbereiten **GA** Wagenlok abstellen **I** PZB beschriften **VZ** Zeitzuschläge/ -abzüge im Vorbereitungsdienst **HE** Heizkessel einschalten (V-Dienst) **HA** Heizkessel ausschalten (V-Dienst) **VW** Tfz vorwärmen **TD** Tanken Dieselkraftstoff/Heizöl	V 1 F T Technische Vorbereitung des Tfz, Fahrt vom Abstellplatz zum Übergabepunkt V 3 1 2 Ablösen 12 Min. vor Folgetätigkeit
betriebliche Fahrzeit	betriebliche Fahrt im V-Dienst	**FB<min>** betriebliche Tfz-Fahrt	F B 1 5 Betriebliche Fahrt von 15 Min.

Feld	Beschreibung des Feldes	Kürzel / Erläuterung		Beispiel
betriebliche Vorbereitung betrieblicher Abschluss	betriebliche Vorbereitungs- bzw. Abschlussarbeiten	**BO**	Bremsprobe ohne örtliches Personal	 Rangierdienst mit Zuglok 15 min. (z. B. Kurswagen zusetzen), Kuppeln ohne Bedienen von Wg.-Handbremsen, Standzeit 18 Min.  Luft füllen bei 96 Achsen, Bremsprobe ohne örtl. Personal
		BO-ICE	Bremsprobe am ICE	
		D<min>	Standzeit allgemein	
		K<Bremsen>	Kuppeln/Anzahl Handbremsen	
		KN	Kuppeln mit Neubespannung	
		L<Achsen>	Luft füllen	
		R<min>	Rangieren mit Zuglok	
		U<min>	Umfahrzeit	
		VH<min>	Vorheizen/Klimatisieren	
		WW<Wagen>	Teilarbeiten am Wendezug beim Wenden	
		SO<min>	sonstiger Ortsdienst für DB Regio/Zugbegleitdienst	
		ST	Geforderte (bestellte) Standzeit	
		WZ	Standzeit Warten auf Zug	
		WV<Wagen>	Teilarbeiten am Wendezug im V-Dienst	
		WA<Wagen>	Teilarbeiten am Wendezug im A-Dienst	
		WICE	Teilarbeiten am ICE beim Wenden	
		W2	Teilarbeiten am ICE beim Wenden mit 2 Tf	
		W4	ET420 beim Wenden (Kurzzug, Langzug, Vollzug)	
		ZS<Wagen>	Kuppeln Zugsammelschiene/ Anzahl Wagen	
		Service - Dienste		
		FE	Fahrkarten empfangen (V-Arbeit)	
		FV	Fahrkarten verschließen (A-Arbeit)	
		IR<Zahl>	Reinigungsstufe IR (1..3)	

Feld	Beschreibung des Feldes	Kürzel / Erläuterung	Beispiel
Leistung oder Zug einschl. ABBF, ANBF, ABZT und ANZT	Leistung oder Zug mit Orts- und Zeitangaben Der Block "Leistung oder Zug" muss immer komplett, inkl. ABBF, ANBF, ABZT, ANZT soweit möglich, ausgefüllt werden. Bei TV genügen ABBF und ABZT, bei TN ANBF und ANZT.	**1. Zeile** **<leer>** „normale" Zug- oder Rangierfahrt **LZ** Tfz- Leerfahrt **AZ** Arbeitszug **NA** Nutz- bzw. Leervorspann / Schlusslok ohne Leistung **NC** Schiebelok **GF** Gastfahrt **STR** Streckenkenntnisfahrt **TB** Tfz-Begleiter (Lotse) **TN** Teilarbeit nach Leistung **TV** Teilarbeiten vor Leistung **ZF** Einsatz im Zugbegleitdienst DB Regio **TFZ** Tfz-Wechsel, in 2. Zeile die neue Tfz-BR eintragen, bei ausländischen BR vor der Tfz-BR ein X eintragen. **TFZD** Tfz Doppeltraktion, in 2.u.3. Zeile die neue Tfz-BR eintragen, bei ausländischen Tfz-BR vor der Tfz-BR ein X eintragen. **2. und 3. Zeile** **<Baureihe>** Baureihe, bei ausländischen Tfz-BR vor der Tfz-BR ein X eintragen. **<Zugnr>** Zugnummer **BERZL** Bereitschaft für Zugleitung **BEROT** Sonstige Bereitschaft ohne Tfz **ÖFD14** Andere Leistung mit Tfz **ÖDOT** Andere Leistung ohne Tfz **VHZ** Vorheizen/Klimatisieren **LRF** Einsatz in der Zugbildung **RGDC** Rangierdienst für DB Schenker **RGDR** Rangierdienst für DB Regio **RGDF** Rangierdienst für DB Fernverkehr **RGDN** Rangierdienst für die DB InfraGO AG **RGDD** Rangierdienst für Dritte **RGDW** Rangierdienst für Werke	 Tfz- Wechsel Baureihe 152 IC 622 von Mainz nach Köln Abfahrt: 08:22 Uhr Ankunft 10:05 Uhr Vorbereitung des Zuges 3404 in Frankfurt für einen anderen Tf. Ablösung um 07:37 Uhr  Übernahme der Tfz BR120 und BR101 in Doppeltraktion

Feld	Beschreibung des Feldes	Kürzel / Erläuterung	Beispiel
betrieblicher. Abschluss	betriebliche Abschluss-arbeiten	siehe ➔betriebliche Vorbereitung	
betriebliche Fahrzeit	betriebliche Fahrt im A-Dienst	**FB<min>** betriebliche Tfz-Fahrt	Betriebliche Fahrt von 15min.
betrieblicher Abschluss	technische Abschlussarbeiten Jede Teilarbeit wird in eine Zeile geschrieben. Sind die drei Zeilen nicht ausreichend, benutzen Sie bitte die Zeilen des folgenden Blockes.	**A1** Technischer Abschluss dienst, Stufe A1 **A2** Technischer Abschluss dienst, Stufe A2 **A3** Ablösen am Tfz, Übergebendes Personal **AP** Sichern des Tfz (Abschlussdienst vor Pause) **AZ** Zeitzuschläge/-abzüge im Abschlussdienst **HE** Heizkessel einschalten (A-Dienst) **HA** Heizkessel ausschalten (A-Dienst) **WH** Warmhalten Kessel-speisewasser **SL** Stangenlagernachschau **WZ** Waschzeit **GV** Wagenlok vorbereiten (A-Dienst) **GA** Wagenlok abstellen (A-Dienst) **FT** Technische Tfz-Fahrt **TD** Tanken Dieselkraftstoff/ Heizöl **WH** Tfz warmhalten	 Verkürztes Ablösen an Tfz bei Halt von 1 Min.
Fußweg	Fußweg im A-Dienst	**W<min>** Benötigte Zeit in Minuten	 Fußweg von 5 Min.
M	Melden im A-Dienst	**M** Melden zu Dienstende bzw. nach einer Leistung **MA** Melden vor auswärtigen Ruhen **MZ** Melden Zuschlag bei Sonderdienst	 Melden am Dienstende mit Zuschlag im Sonderdienst

❑

zur Modulübersicht

1 Geltungsbereich

DBCDE.0101Z01

DBCDE.0101Z02

Die Regeln dieses Zusatzes gelten für Mitarbeiter auf Betriebsstellen der DB Cargo AG.

Für Mitarbeiter anderer EVU, welche im Rahmen von Kooperationen als Mitarbeiter auf Betriebsstellen Tätigkeiten für die DB Cargo verrichten, können andere Regelungen getroffen sein.

2 Zuteilung der Arbeitsleistung

Grundsatz

(1) Mitarbeiter auf Betriebsstellen werden zur Verrichtung von Tätigkeiten beauftragt. Die Beauftragung erfolgt in schriftlicher Form, z. B. als Rangierarbeitsplan oder Auftragszettel. Eine außerplanmäßige Beauftragung durch den zuständigen Disponenten kann auch mündlich erfolgen.

❑

zur Modulübersicht

Nachweis der Schichtabweichungen

UB | Einsatzstelle | Datum | Schicht

Ausfall Zeile | Name | E-Nr.

	zu Zeile	M	Fußweg	technische Vorbereitung	betriebliche Fahrzeit	betriebliche Vorbereitung	Leistung oder Zug	ABBF - ANBF / ABZT - ANZT	betrieblicher Abschluss	betriebliche Fahrzeit	technischer Abschluss	Fußweg	M
A								: - :					
B								: - :					
C								: - :					
D								: - :					
E								: - :					
F								: - :					

Mitteilung an Est. _____

Meine Angaben sind vollständig und richtig: _____ Unterschrift Tf

sachlich richtig: _____ Unterschrift Disponent

Angaben in TEF übernommen: _____ Unterschrift Ist-Leistungs-Bearbeiter

Unterschrift Ist-Leistungs-Bearbeiter

DBCDE.1111Z01 6 (3)

DB.0199 DBCDE.0101Z01 DBCDE.0101Z02

DBCDE.1111V01 Nachweis der Schichtabweichungen A04 12.21

zur Modulübersicht

zur Modulübersicht

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.

zur Modulübersicht

1 Mitzuführende Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände

Persönliche Zuteilung

(1) Die mit P) gekennzeichneten Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände sind persönlich zugeteilt.

Führerraumw

Ergänzung

(2) Beim Wechsel des Führerraums müssen die mit W) gekennzeichneten Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände vom Triebfahrzeugführer mitgenommen werden.

Alle Mitarbeiter im Bahnbetrieb

(3) Während der Arbeit sind von allen Mitarbeitern im Bahnbetrieb mitzuführen:

Ergänzung

- amtlicher Lichtbildausweis
- Dienstausweis oder andere Form der Legitimation der Unternehmenszugehörigkeit P)
- Vierkantschlüssel W) P)

DB..1120 1

- richtig zeigende Uhr W)
- Persönliche Schutzausrüstung (PSA) W) P)

DBCDE..1120 1 (9)

- Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände gemäß den Anforderungen der Streckenbücher bzw. der Sammlung betrieblicher Vorschriften der jeweiligen EIU
- bei Bedarf: Schlüssel, die zur Ausübung der Tätigkeit erforderlich sind

Fahrplanunterlagen

(4) Dem Triebfahrzeugführer eines Fahrzeugs an der Spitze des Zuges, der sich während der Fahrt im Führerraum befindet, und den Triebfahrzeugführern weiterer Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer müssen die für den Zug geltenden Fahrplanangaben und La-Angaben für die zu befahrende Strecke in der Regel in der Führerraumanzeige angezeigt werden oder in anderer Form einsehbar zur Verfügung stehen.

Ergänzung

Der Triebfahrzeugführer muss die Angaben für das Streckenbuch während seiner Tätigkeit einsehen können.

Befindet sich der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges nicht im Führerraum, muss er vor Beginn der Fahrt den für den Zug geltenden Fahrplan, die La und das Streckenbuch einsehen.

Dem Zugführer müssen die für seinen Zug geltenden Fahrplanangaben und örtlichen Zusätze zur Verfügung stehen.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Triebfahrzeugführer

(5) Triebfahrzeugführer haben während der Arbeit zusätzlich zu den in Absatz (3) genannten Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände die Folgenden mitzuführen: Ergänzung

- Triebfahrzeugführerschein mit zugehöriger Zusatzbescheinigung bzw. Eisenbahnfahrzeug-Führerschein mit zugehörigem Beiblatt P)
- dienstliches Mobiltelefon (öffentliches Netz) W)
- Handleuchte (weiß und rot leuchtend) P) W)
- Schlüssel DB 21 bzw. andere Schlüssel zur Bedienung von Bahnübergangsanlagen W)
- Schlüssel für Triebfahrzeuge/Steuerwagen W)
- bei Bedarf: Signalhorn
- Schriftliche Weisungen gemäß RID, wenn gefährliche Güter befördert werden W)

Zugführer

(6) Zugführer, die nicht zugleich Triebfahrzeugführer sind, haben während der Arbeit zusätzlich zu den in Absatz (3) genannten Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände die Folgenden mitzuführen:

- Kennzeichnung des Zugführers P) *
- dienstliches Mobiltelefon (öffentliches Netz)
- Handleuchte (weiß, grün und rot leuchtend) und/oder Handscheibe Zp 9 P)
- Signalpfeife P)
- bei Bedarf: Luftbremskopf, Signalhorn

Zugschaffner

(7) Zugschaffner haben während der Arbeit zusätzlich zu den in Absatz (3) genannten Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände die Folgenden mitzuführen, wenn es für die jeweilige Tätigkeit erforderlich ist:

- orange Zugbegleitermeldescheibe P)
- Handleuchte (weiß leuchtend) P)
- Signalpfeife P)

Rangierbegleiter

(8) Rangierbegleiter haben während der Arbeit zusätzlich zu den in Absatz (3) genannten Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände die Folgenden mitzuführen, wenn es für die jeweilige Tätigkeit erforderlich ist: Ergänzung

- Handleuchte (weiß und rot leuchtend) P)
- Signalpfeife P)
- Luftbremskopf, Signalhorn, Signalfahne

DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für

(9) Wagenuntersuchungsbeamte haben während der Arbeit zusätzlich zu den in Absatz (3) genannten Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände die Folgenden mitzuführen, wenn es für die jeweilige Tätigkeit erforderlich ist:

Wagenuntersuchungsbeamte

Ersetzung

* – Prüf- und Messmittel
* – langstieliger Hammer
– Handlampe
* – Fehlerkatalog
* – Verladerichtlinien, Verladevereinbarungen, Verladebeispiele
* – Vordrucke
*

(10) Der prüfende Bremsprobeberechtigte hat bei der Prüfung der Hauptluftleitung (HL) auf freien Durchgang und der Durchgangsprüfung der Hauptluftbehälterleitung (HBL) einen Schalldämpfer zu benutzen, sofern dies vom EVU vorgegeben ist.

Bremsprobeberechtigte

Ergänzung

(11) Örtliche Aufsichten haben während der Arbeit zusätzlich zu den in Absatz (3) genannten Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände die Folgenden mitzuführen:

Örtliche Aufsicht

– rote Aufsichtsmütze
– grün abblendbare Handleuchte

(12) Die Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände nach den vorgenannten Absätzen müssen vom Mitarbeiter im Bahnbetrieb gebrauchsfähig und vollständig gehalten sowie ständig aktualisiert werden.

Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände pflegen

(13) Stellt der Mitarbeiter im Bahnbetrieb fest, dass Unterlagen oder Ausrüstungsgegenstände beschädigt sind oder fehlen, hat er dies der auftraggebenden Stelle zu melden.

Fehlende Unterlagen oder Ausrüstungsgegenstände

*

Ergänzung

2 Persönliche Schutzausrüstung

(1) Mitarbeiter müssen die für Ihre Tätigkeit erforderliche und bei der Unterweisung durch das EVU bekannt gegebene Persönliche Schutzausrüstung (PSA) benutzen.

PSA benutzen

Die PSA wird vom EVU zur Verfügung gestellt. Die PSA ist bestimmungsgemäß zu benutzen (z. B. Warnkleidung enganliegend und geschlossen tragen, Schuhe vollständig schnüren, Gehörschutz richtig einsetzen). Es ist darauf zu achten, dass die zur Verfügung gestellte PSA in ordnungsgemäßem Zustand ist.

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

3 Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände auf Triebfahrzeugen und Steuerwagen

*

Fehlende Unterlagen oder Ausrüstungs-gegenstände

(1) Stellt der Triebfahrzeugführer fest, dass Unterlagen oder Ausrüstungsgegenstände auf dem Fahrzeug beschädigt sind oder fehlen, hat er dies der auftraggebenden Stelle zu melden.

❒

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zu BRW.1120

1 Mitzuführende Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände

Ergänzung:

(3) Während der Arbeit sind von allen Mitarbeitern im Bahnbetrieb mitzuführen:

Alle Mitarbeiter im Bahnbetrieb

- Einlagen für Schutzhelm / Anstoßkappe (falls erforderlich) P) W)
- Merkblatt Strahlenschutz im Rahmen der Beförderung radioaktiver Stoffe (194.2100V01), wenn radioaktive Stoffe befördert werden P) W)

DB..1120 1 (5)

- Vordruck Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (424.0003V01), wenn Gefahrgüter befördert werden P) W)

(4) Bei Zügen, bei denen die Angaben einer Fplo in den Fahrplan eingearbeitet sind, gelten die Angaben in der Führerraumanzeige des Fahrplans. Auf die gesonderte Einsehbarkeit der Fahrplananordnung darf verzichtet werden. Dies gilt auch dann, wenn anstelle der Führerraumanzeige ein Blattfahrplan verwendet wird.

Fahrplanunterlagen

* Existieren für einen Güterzug mehrere alternative Fahrpläne, gibt das EVU dem Triebfahrzeugführer bekannt, welcher Fahrplan am jeweiligen Verkehrstag gültig ist.

* *Hinweis:*

* *Dies kann z. B. bei Alternativfahrplänen mit unterschiedlichen Bremsstellungen durch die Bekanntgabe der anzuwendenden Bremsstellung im Bremszettel erfolgen.*

Auf die separate Ausgabe des Fahrplans für Zugführer und des Streckenbuchs an den Zugführer kann verzichtet werden, wenn die zu beachtenden Fahrplanangaben und das Streckenbuch vor und während der Fahrt eingesehen werden können.

(5) Triebfahrzeugführer haben während der Arbeit zusätzlich zu den in BRW/DB.1120 Abschnitt 1 (3) genannten Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände die Folgenden mitzuführen:

Triebfahrzeugführer

- Nachweis der Streckenkenntnis P)
- Elektronische Endgeräte P) W), wenn vom EVU für die Tätigkeit bereitgestellt

- „Hinweise zum Erkennen und Beheben von Wagenstörungen“ nur bei Zügen des Güterverkehrs (Handbuch 93696) P) W)
- weiß-rot-weiße Signalfahne (falls erforderlich) W)
- Meldezettel Abstellung, wenn vom EVU in Kraft gesetzt.

Beim Wechsel des Führerraums sind die Bestandteile der PSA nur soweit mitzuführen, wie sie zum Verlassen des Triebfahrzeugs zu tragen sind.

Rangierbegleiter

(8) Rangierbegleiter haben während der Arbeit zusätzlich zu den in BRW/DB.1120 Abschnitt 1 (3) genannten Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände die Folgenden mitzuführen, wenn es für die jeweilige Tätigkeit erforderlich ist:

- Meldezettel Abstellung, wenn vom EVU in Kraft gesetzt.

Zuteilung Regelwerke

(14) Den Mitarbeitern werden die Regelwerke gemäß gültigem Regelwerksverzeichnis persönlich überlassen.

Kennzeichnung des Zugführers

(15) Bei einem Reisezug, der mit mehr als einem Zugbegleiter besetzt ist, trägt der Zugführer an einem Unterarm den roten Zugführer-Ärmelstreifen, bei historischen Fahrten ist auch eine rote Schärpe zugelassen. Auf die Kennzeichnung wird verzichtet, wenn der Triebfahrzeugführer die Aufgabe des Zugführers wahrnimmt.

Zugvorbereiter

(16) Zugvorbereiter haben während der Arbeit zusätzlich zu den in BRW/DB.1120 Abschnitt 1 (3) genannten Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände die Folgenden mitzuführen, wenn es für die jeweilige Tätigkeit erforderlich ist:

- Handleuchte (weiß und rot leuchtend) P)
- elektronisches Endgerät P), wenn vom EVU für die Tätigkeit bereitgestellt
- zu beachtende Fahrplanangaben
- Vordrucke

Heizer

(17) Heizer haben während der Arbeit zusätzlich zu den in BRW/DB.1120 Abschnitt 1 (3) genannten Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände die Folgenden mitzuführen:

- Nachweis der Streckenkenntnis P).

3 Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände auf Triebfahrzeugen und Steuerwagen

Ergänzung:

(2) Triebfahrzeuge und Steuerwagen werden nach Anhang DB.1120A01 oder DBCDE.1120A01 mit Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände ausgestattet.

Über die Zuteilung weiterer Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände entscheidet die auftraggebende Stelle.

❑

Anhänge DB.1120A01 und DBCDE.1120A01

zur Modulübersicht

zu BRW 1120

1 Mitzuführende Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände

Ergänzung:

(1) Die mit V) gekennzeichneten Arbeitsmittel und Werkzeuge werden am Arbeitsplatz von Wagenuntersuchungsbeamten vorgehalten. Die Zuteilung von mit O) gekennzeichneten Arbeitsmitteln ist optional, die Entscheidung trifft die zuständige Führungskraft.

Persönliche Zuteilung

Ersetzung:

(9) Wagenuntersuchungsbeamte haben während der Arbeit zusätzlich zu den in BRW.1120 Abschnitt 1 Absatz (3) genannten Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände die Folgenden mitzuführen, wenn es für die jeweilige Tätigkeit erforderlich ist:

Wagenuntersuchungsbeamte

lfd. Nr.	Arbeitsmittel / Werkzeuge	WUB		
		Wgp	Wgm	Ersatzverfahren
1	Hammer 500 Gramm (Stiellänge320 – 400 mm) mit Hammerhalterung		P)	lfd. Nr. 2
2	Hammer 500 Gramm (Stiellänge 700 mm) ohne Hammerhalterung		P)	lfd. Nr. 1
3	Stablampe in Verbindung mit Stirnlampe (durchführen TWb)	P)	P)	lfd. Nr. 5
4	Stirnlampe	P)	P)	lfd. Nr. 3
5	Handlampe	V)	V)	lfd. Nr. 3
6	Werkzeugtasche	O)	O)	
7	Formularmappe	O)	P)	
8	Vordrucke	P)	P)	
9	Richtlinien (nicht persönlich zugeteilt)	V)	V)	
10	Bindemittel	V)	V)	
11	Verschlussstücke		V)	
12	Splinte verschiedener Stärken und Splintzieher		V)	
13	Dichtungsringe für Bremskupplung	V)	V)	
14	Gliedermaßstab mit Einhängehaken (2 m)	P)	P)	
15	Ölkreide	P)	P)	
16	Vierkantschlüssel		P)	

*

lfd. Nr.	Arbeitsmittel / Werkzeuge	WUB		
		Wgp	Wgm	Ersatz-ver-fahren
17	Wasserpumpenzange		P)	
18	Flachmeißel		V)	
19	Schraubendreher		V)	
20	Senklot		P)	
21	Durchschlag		P)	
22	Gabelschlüssel für Bremskupplung und Luftabsperrhahn		V)	
23	Vorschlaghammer		V)	
24	Brechstange	V)	V)	
25	Hebeeisen	V)	V)	
26	Kombi-Lehre / vereinfachte Messlehre für das qR-Maß		P)	
27	Messwerkzeug für den Abstand der inneren Radstirnflächen (Stichmaß)		V)	
28	Messwerkzeug für Spurkranzdicke, - höhe und -form (Sd, Sh, qR)		V)	
29	Messschieber (*)		V)	
30	Teleskopmessgerät		V)	

(*) soweit erforderlich

Ergänzung:

(10) Der Trommelfellschutzfilter dient zur Vermeidung von Hörschädigungen durch Lärmemissionen bei der Prüfung der Hauptluftleitung (HL) auf freien Durchgang.

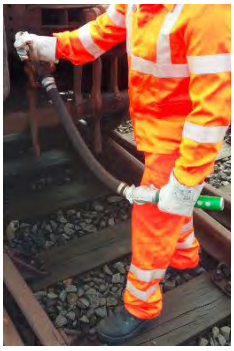
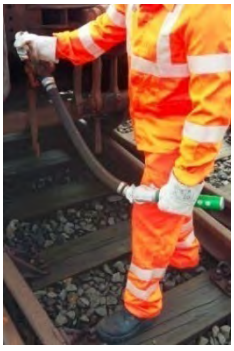
Bremsproben-berechtigte-Trommelfell-schutzfilter

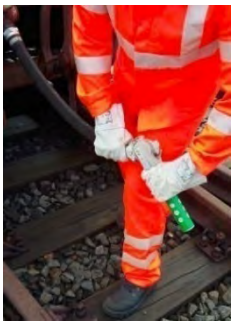
Der prüfende Bremsprobenberechtigte hat den Trommelfellschutzfilter bei mehr als 3 Prüfungen der HL auf freien Durchgang pro Schicht zu benutzen. Dabei sind die Trommelfellschutzfilter gemäß nachfolgender Darstellung anzuwenden.

Ablauf Durchgangsprüfung HL mit Trommelfellschutzfilter:

Bremskupplung aus der Halterung nehmen		
HL ausblasen (HL 1 – 2 Sekunden öffnen)		

Trommelfellschutzfilter an der Bremskupplung anbringen	

Durchgangsprüfung HL im Rahmen der Bremsprobe durchführen		
geschlossen	geöffnet	geschlossen
		

Trommelfellschutzfilter abkuppeln und die Bremskupplung in die dafür vorgesehene Halterung einhängen		
		

2 Persönliche Schutzausrüstung (PSA)

Ergänzung:

(1) Die Mitarbeiter haben grundsätzlich mindestens die aufgeführte PSA aus diesem Modul zu tragen. Je nach örtlichen Besonderheiten, Tätigkeiten und entsprechend der Gefährdungsbeurteilung (GBU) kann weitere und/ oder andere PSA erforderlich sein. Die nachfolgende Auflistung gilt als Betriebsanweisung. Die grundsätzlichen Themen der Pflege, des Zustandes und des bestimmungsgemäßen Tragens sind in der Bedienungsanleitung der jeweiligen PSA und in den Vorgaben der Unfallversicherungsträger enthalten.

DB Cargo AG
PSA benutzen

(2) PSA für Rangierbegleiter (Rb), Rangierarbeiter (Ra), Lokrangierführer (Lrf) und Mitarbeiter Technische Wagenbehandlung (TWb):

PSA
Rb, Ra, Lrf, TWb

- Industrieschutzhelm DIN EN 397 - orange,
- Industrieschutzhelm DIN EN 397 - weiß, für Mitarbeiter in Ausbildung;
- Wetterschutzhose und Wetterschutzjacke (z. B. GORE-TEX, HiLite) - im Sommer T-Shirt oder Weste - orange-rot, mit Reflexstreifen in Hosenträgerform nach DIN EN ISO 20471,
- 5-Finger-Handschuhe (Kategorie II, z. B. CHAMP 2),
- Sicherheitsschuhe Kategorie S2 als Schutzstiefel halbhoch/niedrig DIN EN ISO 20345,

  Sicherheitsschuhe Kategorie S3 bei besonderer Gefährdung (z. B. Schrottverladung),
- Warnschutzüberzug für Rucksack.

Beispielhafte Übersicht PSA im Gleisbereich Rb, Ra, Lrf und TWb.

(3) PSA für Triebfahrzeugführer (Tf): **PSA Tf**

- Industrie- Anstoßkappe DIN EN 812, bei Gefährdungen durch herabfallende Gegenstände Industrieschutzhelm DIN EN 397 - orange
- beim Sichern oder Kuppeln des Zuges: 5-Finger-Handschuhe (Kategorie II, z. B. CHAMP 2),
- Warnweste orange-rot, mit Reflexstreifen in Hosenträgerform nach DIN EN ISO 20471,
- Berufsschuhe DIN EN ISO 20347 (knöchelhohe Schuhe),
- Warnschutzüberzug für Rucksack.

Beispielhafte Übersicht PSA Triebfahrzeugführer (außer Lrf)

PSA Unternehmer/ Führungskräfte

(4) PSA für Unternehmer/ Führungskräfte in der Produktion (Bahnbetrieb):

- Industrieschutzhelm DIN EN 397 – orange im Gleisbereich,
- Industrie- Anstoßkappe DIN EN 812 bei Tätigkeiten im Werkebereich,
- Warnweste orange-rot, mit Reflexstreifen in Hosenträgerform nach DIN EN ISO 20471,
- Berufsschuhe DIN EN ISO 20347,
- Warnschutzüberzug für Rucksack.

Beispielhafte Übersicht PSA für Unternehmer/ Führungskräfte) mit Aufenthalt im Gleis- bzw. Werkebereich

PSA Besucher

(5) Übersicht der PSA für Besucher:

- Industrieschutzhelm DIN EN 397 -orange im Gleisbereich,
- Industrie- Anstoßkappe DIN EN 812 im Werkebereich,
- Warnweste orange-rot, mit Reflexstreifen in Hosenträgerform nach DIN EN ISO 20471,
- festes Schuhwerk,
- Warnschutzüberzug für Rucksack.

Beispielhafte Übersicht PSA für Besucher mit Aufenthalt im Gleis- bzw. Werkebereich

❑

zur Modulübersicht

Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände X* nur soweit zur Fahrzeugausrüstung gehörend X** nur bei Fahrten auf Strecken mit Betrieb nach FV-NE/ZLB/SZB	Elektrische Lokomotiven	Diesel-Strecken-lokomotiven	Rangierlokomotiven	
Befehlsheft FV-DB:				*
Befehlsheft (Ril 40857)	X	X	X	*
Befehl (Ril 408.2411V01)	X	X	X	
Befehlsheft FV-NE/ZLB/SZB:				*
Befehl (Ril 438/FV-NE Anlage 10)	X**	X**	X**	
ZLB-Befehl (Ril 436.0001V04)	X**	X**	X**	
SZB-Befehl (Ril 437.0001V02)		X**	X**	
Fernsprechbuch für den Zugleitbetrieb (Ril 436.0001V02)	X**	X**	X**	
Fernsprechbuch für den Signalisierten Zugleitbetrieb (Ril 437.0001V01)		X**	X**	
Fernsprechbuch für SZB-E Teil Tf (Ril 437.0011V02)		X**	X**	
„Unfallmeldetafel I“ gemäß BUVO-NE	X**	X**	X**	
Fahrtbericht (FV-NE)	X**	X**	X**	
Übergabebuch:				
Vordruck Übergabebuch (DB.6102V01)	X	X	X	
Vordruck Übergabebuch Einlegeblatt (DB.6102V02)	X	X	X	
PZB-/LZB-Einstelltabelle des Tfz	X	X	X	
Lokmappe:				
Wagenliste (BRW.4311V01, BRW.4311V11 oder BRW.4311V31)	X	X	X	*
Bremszettel (BRW.4312V01 oder BRW.4312V31)	X	X	X	*
Schadzettel Muster R1 „Bremse unbrauchbar“ (Ril 936.0301V16)	X	X	X	
Störmeldezettel für Tf (Ril 936.0301V13)	X	X	X	
Vordruck Meldezettel Bremsstörung (DBCDE.2681V01)	X	X	X	
Vordruck Meldezettel Zugtrennung (DBCDE.2571V01)	X	X	X	

Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände X* nur soweit zur Fahrzeugausrüstung gehörend X** nur bei Fahrten auf Strecken mit Betrieb nach FV-NE/ZLB/SZB	Elektrische Lokomotiven	Diesel-Strecken-lokomotiven	Rangierlokomotiven	
Vordruck Meldezettel Zugvorbereitung (BRW.4321V01)	X	X	X	*
Rufnummernzuordnung der Tfz zum zuständigen Disponenten	X	X	X	
Sonstige Unterlagen / Gegenstände:				
Gültige Fahrplanunterlagen	X	X	X	
Angaben für das Streckenbuch	X	X	X	
Merkblätter über Güterwagen, Güterwagenbauteile und Ladeeinheiten des kombinierten Verkehrs (Ril 93612)			X	
Verbandkasten C nach DIN 13 157	X	X	X	
Schutzhelm	X	X	X	
Schlüssel DB 21	X	X	X	
Baureihen- bzw. bauartspezifische Fahrzeugschlüssel	X*	X*	X*	
Selbstretter	X*	X*	X*	
Signalfahne rot-weiß			X	
Kreide (Schulkreide –weiß- abwaschbar nach Ril 93696)	X	X	X	
Bindedraht 10 m 1,2 mm Stärke	X	X	X	
Kombizange	X	X	X	
2x Zugschlussscheibe Zg2	X	X	X	
Doppelmaulschlüssel 55/60 mm	X	X	X	
2x Ersatzdichtung für Bremskupplung	X	X	X	
Schraubendreher mit Kunststoffgriff und isolierter Klinge	X	X	X	
Schlosserhammer	X	X	X	

❑

1 Allgemeines

(1) Jeder Mitarbeiter im Bahnbetrieb soll sich bewusst sein, dass für das Ansehen des Unternehmens sein Auftreten und sein Verhalten mitbestimmend sind. **Auftreten und Verhalten**

(2) Jeder Mitarbeiter hat die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit zu beachten, die Interessen des Unternehmens zu wahren und es vor Nachteilen zu schützen. **Interessen des Unternehmens**

(3) Alle Mitarbeiter im Bahnbetrieb haben die Anweisungen des EVU bezüglich der Sicherheit, des Arbeits-, Umwelt- und Brandschutzes sowie des Gesundheitsschutzes zu befolgen. Durch sicherheitsgerechtes Verhalten sind Schäden und Verletzungen zu vermeiden oder zu minimieren. **Anweisungen des EVU**

(4) Jeder Mitarbeiter soll Verstößen gegen die Sicherheit und Ordnung entgegentreten, ohne sich dabei selbst in Gefahr zu begeben. **Sicherheit und Ordnung**

(5) Insbesondere bei regelmäßig wiederkehrenden Tätigkeiten müssen * Mitarbeiter sich die Anweisungen des EVU regelmäßig in Erinnerung rufen, damit der Gefahr, die durch Routine entstehen kann, entgegengewirkt wird. **Wiederkehrende Tätigkeiten**

(6) Bei allen Fragen zur Sicherheit und Gesundheit ist der Vorgesetzte der erste Ansprechpartner. **Erster Ansprechpartner**

(7) Jeder Mitarbeiter ist verpflichtet, besondere Vorkommnisse oder Unregelmäßigkeiten bezüglich der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes seinem Vorgesetzten unverzüglich zu melden. **Melden von Vorkommnissen**

(8) Entdeckte Gefahren oder Unfallquellen sind sofort zu beseitigen. Wenn der Mitarbeiter dazu nicht berechtigt oder in der Lage ist, hat er dies entsprechend der vorgeschriebenen Meldewege zu melden. **Gefahren und Unfallquellen**

(9) * * * Elektronische Endgeräte und elektrische Geräte dürfen nur betrieben werden, wenn dies für das Verrichten der übertragenen Tätigkeiten erforderlich und zugelassen ist. **Elektronische Endgeräte und elektrische Geräte**

(10) * * * Im Arbeitsbereich ist jede Art von offenem Feuer (z. B. gasbetriebene Geräte, Fackeln) nur gestattet, wenn dies für das Verrichten der übertragenen Tätigkeiten erforderlich und zugelassen ist. **Offenes Feuer**

2 Verhalten gegenüber Kunden und Betriebsfremden

(1) Zur Förderung und Erhaltung des Verkehrs ist die tatkräftige und überlegte Mitarbeit eines jeden Mitarbeiters erforderlich. **Grundsätze**

Der Mitarbeiter hat höflich und zuvorkommend zu sein, dem Kunden des Unternehmens die Benutzung der Verkehrseinrichtungen zu erleichtern und angenehm zu machen und auf dessen Wünsche verständnisvoll einzugehen.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Auskünfte

(2) Auskünfte sind klar und verständlich zu erteilen, unsachliche Bemerkungen sind zu unterlassen.

Wer eine gewünschte Auskunft auch nach etwaiger Rückfrage nicht selbst geben kann, hat die zuständige Stelle zu nennen.

Dienstliche Angelegenheiten

(3) Über dienstliche Angelegenheiten ist gegenüber Betriebsfremden Verschwiegenheit zu bewahren.

Meinungs-verschiedenheiten

(4) Bei Meinungsverschiedenheiten soll sich der Mitarbeiter, auch wenn der Kunde offensichtlich im Unrecht ist, ruhig und höflich aber bestimmt verhalten, jede Schroffheit oder unsachliche Schärfe ist zu vermeiden.

3 Züge beobachten

Allgemeines

(1) Mitarbeiter sollen vorbeifahrende Züge beobachten, sofern dies nicht aus örtlichen Gründen unmöglich ist oder der Mitarbeiter dadurch bei anderen betrieblichen Tätigkeiten abgelenkt wird.

Gegenstand des Beobachtens

(2) Es soll auf Folgendes geachtet werden:

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

4 Kontrollen durch Aufsichtsbehörden

Personenkreis

(1) Mitarbeiter von Aufsichts- und Polizeibehörden sind im Rahmen ihrer Zuständigkeit berechtigt, Kontrollen durchzuführen. Kontrollberechtigte Personen weisen sich durch Dienstausweis aus.

Ergänzung *

Meldung

(2) Mitarbeiter, die bei einer Kontrolle zugegen waren, sind verpflichtet, der auftraggebenden Stelle die durchgeführte Kontrolle sowie die festgestellten Mängel und/oder angeordneten Maßnahmen unverzüglich mitzuteilen. Werden Dokumente von der Aufsichtsbehörde an den Mitarbeiter übergeben, sind diese unverzüglich – spätestens zum Dienstende – an die auftraggebende Stelle weiterzuleiten.

Untersagung der Weiterfahrt

(3) Untersagt die Aufsichtsbehörde aufgrund festgestellter Mängel die Weiterfahrt eines Zuges, so darf die Fahrt erst nach Behebung der Mängel und nach Freigabe durch die auftraggebende Stelle fortgesetzt werden.

❒

tzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur g

zu BRW.1210

4 Kontrollen durch Aufsichtsbehörden

Ergänzung:

(1) Muster der Dienstausweise von Aufsichts- und Polizeibehörden sind im Anhang DB.1210A01 abgebildet.

Personenkreis

zur Modulübersicht

1 Eisenbahn-Bundesamt

Muster Dienstausweis - Eisenbahn-Bundesamt

Vorderseite

Muster Dienstausweis - Eisenbahn-Bundesamt

Rückseite

DB.6105A01 DB.1210 1 (4) DB.6105 1 (4)

2 Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung

Vorderseite

Muster Dienstausweis - Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung

Rückseite

Muster Dienstausweis - Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung

3 Landeseisenbahnaufsicht

Muster Dienstausweis - Landeseisenbahnaufsicht

Beispiel Niedersachsen

Berechtigungs-Ausweis Nr. 01/16
zum Benutzen und Betreten der Betriebsanlagen und Fahrzeuge im Auftrage des Landes Niedersachsen

- nur gültig in Verbindung mit dem Personalausweis/Reisepass -

für: **Dipl.-Ing. Max Mustermann** (*01.01.1970)
LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH
- **Aufsichtsbehörde nichtbundeseigene Eisenbahnen** -
- **Technische Aufsichtsbehörde Straßenbahnen** -
- **Aufsichtsbehörde Seilbahnen** -

Geltungsbereich: Land Niedersachsen

Gültigkeitsdauer: **31.12.2021** - unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs -

Hannover, den 01. Juni 2016

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr - Ref. 44 -
im Auftrage

(Unterschrift, Dienstsiegel)

4 Bundespolizei

Vorderseite

Muster Dienstausweis - Bundespolizei

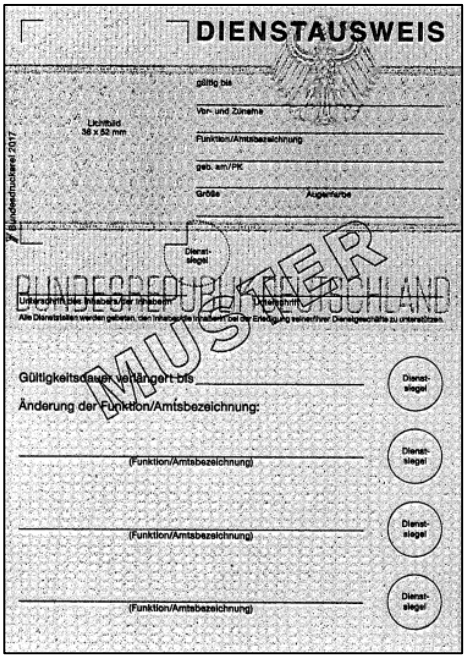
Rückseite

Muster Dienstausweis - Bundespolizei

5 Zoll

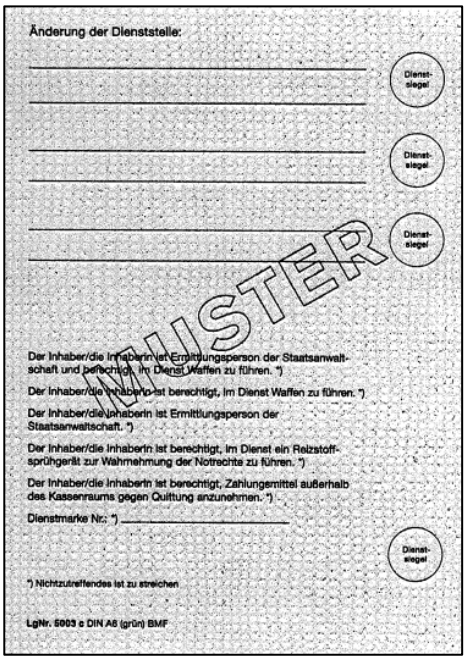
Muster Dienstausweis - Zoll

Vorderseite



Muster Dienstausweis - Zoll

Rückseite



6 Landespolizei

Vorderseite

Muster Dienstausweis - Landespolizei

Rückseite

Muster Dienstausweis - Landespolizei

7 Unfallversicherungsträger

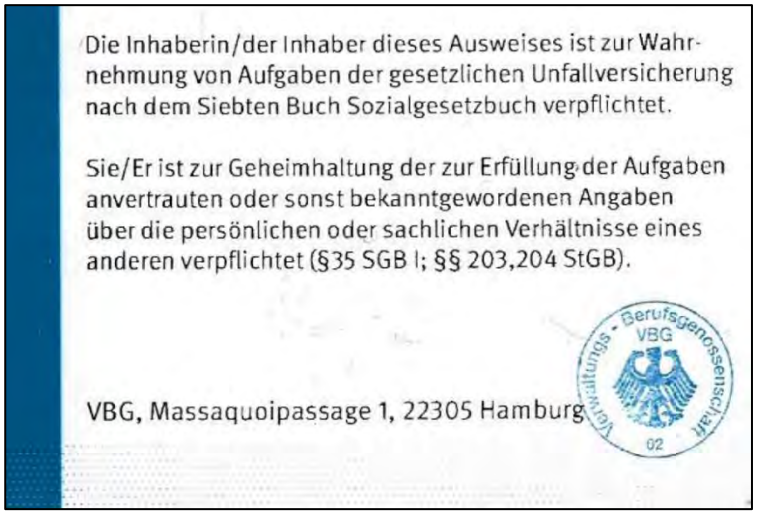
Verwaltungs-Berufsgenossenschaft

Muster Dienstausweis - VBG

Vorderseite

Muster Dienstausweis - VBG

Rückseite



Unfallversicherung Bund und Bahn

Vorderseite

Muster Dienstausweis - UVB

Rückseite

Muster Dienstausweis - UVB

❑

Weitere Berechtigungsdokumente in DB.6105A01

1 Zweck, Schutzziel und Zielgruppe

408.2411A022

Zweck, Schutzziel:

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

Sprachgebrauch

Für den Sprachgebrauch gilt:

- deutsche Sprache verwenden
- 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	
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	- Sender muss korrekte Wiederholung bestätigen - Falsche Wiederholung unterbrechen und den falsch wiedergegebenen Teil wiederholen - Nach Korrektur falscher Wiederholung beginnt der Empfänger die Wiederholung von Anfang an	- Einleitung Wiederholung: „Ich wiederhole“ - Bestätigung korrekte Wiederholung: „Richtig“ - Unterbrechung falsche Wiederholung „Falsch, ich wiederhole“

2.2 Identifikation von 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 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 für die Bezeichnung der Buchstaben des Alphabets beim Buchstabieren 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.

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 Grundsätze

(1) Eine eindeutige Verständigung ist sicherzustellen.

Eindeutigkeit

* * (2) Bei der Verständigung, z. B. beim Einsatz von Funk, sind die festgelegten Wortlaute zu verwenden.

Feste Wortlaute verwenden

* * (3) Bei Aufträgen oder Meldungen ohne festen Wortlaut muss der Empfänger die wesentlichen Angaben wiederholen.

Auftrag oder Meldung wiederholen

* * (4) Es ist stets Funkdisziplin zu wahren. Über Funkverbindungen dürfen nur Dienstgespräche geführt werden. Die Gespräche sind kurz und bündig zu fassen.

Funkdisziplin

(5) Andere Funkteilnehmer sind exakt anzusprechen, um Verwechslungen zu vermeiden.

Funkteilnehmer ansprechen

(6) Aufträge über einseitig gerichtete Verbindungen (z. B. Lautsprecher) müssen zweimal gegeben werden (Wiederholung vom Auftraggeber).

Einseitig gerichtete Verbindungen

(7) Wenn eine Meldung oder ein Auftrag nicht eindeutig verstanden wurde, ist nachzufragen.

Im Zweifelsfall hat sich der Mitarbeiter so zu verhalten, dass die Sicherheit gewährleistet ist.

Meldung oder Auftrag nicht eindeutig verstanden

(8) Weitere Regelungen zur Kommunikation können durch die EIU vorgegeben werden.

Vorgaben durch das EIU

❑

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

1 Zugfunk

(1) Die Kommunikation mit Fahrdienstleiter, Weichenwärter und betriebsleitender Stelle des EIU erfolgt über die vom EIU festgelegten Kommunikationswege.

Kommunikation mit Betriebsstellen des EIU

(2) Bei geschobenen Fahrten erfolgt die Kommunikation zwischen den Beteiligten mündlich, fernmündlich oder über Rangiersignale.

Verständigung bei geschobenen Fahrten

2 Öffentlicher Mobilfunk (GSM)

(1) Auf Strecken, auf denen öffentlicher Mobilfunk (GSM) als Zugfunk genutzt wird, gelten die dafür vom EIU aufgestellten Regelungen.

Vorrang Regelungen des EIU

(2) Gespräche über Zug- und Rangierfunk haben stets Vorrang vor Gesprächen mit Mobiltelefon. Mobiltelefone für den öffentlichen Mobilfunk (GSM) dürfen im Eisenbahnbetrieb nur für dienstlich erforderliche Gespräche benutzt werden (z. B. zur Kommunikation mit der auftraggebenden Stelle des EVU).

Gespräche über Mobilfunk

*

(3) Für die Verständigung beim Rangieren zwischen Triebfahrzeugführer und Rangierbegleiter darf das Mobiltelefon anstelle von hörbaren und sichtbaren Rangiersignalen (Ra 1 – Ra 5) verwendet werden.

Verständigung beim Rangieren mit Mobiltelefon

(4) Die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes hat in jedem Falle Vorrang vor der telefonischen Erreichbarkeit. Das heißt:

Vorrang der Sicherheit

- Bei eingehenden Gesprächen hat der jeweilige Mitarbeiter eigenverantwortlich zu entscheiden, inwieweit zu diesem Zeitpunkt eine Gesprächsführung möglich ist.
- Wenn die betriebliche Situation die Annahme oder Fortführung eines Gesprächs nicht mehr zulässt, ist das Gespräch zu beenden, wenn erforderlich nach Vereinbarung eines Rückrufs.
- Außerhalb von Fahrzeugen ist beim Benutzen von Mobiltelefonen auf Bahnanlagen ein sicherer Standort mit ausreichend Abstand zu Gleisen und anderen Gefahrenquellen einzunehmen. Vorbeifahrende Züge sind weiter zu beobachten.

RBH.1212Z01 1 (1)

MEG.1212Z01 1 (1)

DBCDE.1212Z01 1 (1)

3 Elektronische Endgeräte

* (1) Elektronische Endgeräte dürfen nur für die Zwecke benutzt werden,
* die vom EVU zugelassen sind.

Nutzung

(2) Wenn die für eine Zugfahrt erforderlichen Unterlagen (z. B. Fahrplan, La) elektronisch bereitgestellt werden, sind die Dateien vor der Abfahrt bzw. beim Halten zu öffnen.

Öffnen der Dateien für die Zugfahrt

Ergänzung

❒

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

zu BRW.1212

4 Nutzung elektronischer Endgeräte

Ergänzung:

(1) **Grundsatz**

Werden vom EVU elektronische Endgeräte bereitgestellt, sind diese zu nutzen. Dies gilt auch für das bereitgestellte Zubehör.

Hinweis:

* *Für die Nutzung dieser Geräte gelten die Richtlinie 114.0200 „Grundsätze der Informationssicherheit“, die Konzernbetriebsvereinbarung IT sowie die ergänzenden Vorgaben des jeweiligen EVU. Insbesondere dürfen keine pornografischen, extremistischen, diskriminierenden, beleidigenden oder allgemein illegale Inhalte abgelegt, betrachtet oder abgespielt werden.*

(2) **Betriebsbereitschaft**

Elektronische Endgeräte für dienstliche Zwecke müssen betriebsbereit und empfangsbereit eingeschaltet sein.

(3) **Nutzung während der Tätigkeit**

Elektronische Endgeräte dürfen während der nicht tätigkeitsfreien Zeit ausschließlich zu dienstlichen Zwecken genutzt werden. Das Verwenden von Kopf- und Ohrhörern ist untersagt.

Während

- des Führens von Triebfahrzeugen oder Steuerwagen (außer im Stillstand) oder
- des Aufenthalts im Gefahrenbereich der Gleise

dürfen elektronische Endgeräte nur genutzt werden, wenn dies entweder im Regelwerk zugelassen oder zum Aufruf von Hilfe erforderlich ist.

Das Verbot umfasst neben dem Telefonieren auch jede weitere Nutzung, z. B. Mailbox, Nachrichten, Internet und E-Mail.

(4) **Fortbildung**

Vom EVU bereitgestellte elektronische Endgeräte sind zu Fort- und Weiterbildungsveranstaltungen mitzubringen.

(5) **tätigkeitsfreie Zeit**

Beim Betrieb von elektronischen Endgeräten während der tätigkeitsfreien Zeit dürfen Reisende, Anwohner und Mitarbeiter nicht belästigt werden.

❑

zur Modulübersicht

DBCDE.0101Z01

zu BRW.1212

DBCDE.0101Z02

5 Rangierfunk

Ergänzung:

(1) Störungen des Rangierfunks sind zusätzlich zur Meldung an die Störungsmeldestelle mit dem Formular „Störmeldung OPS/TiGR“ in der Anwendung „Formulare C“ auf dem Tablet-PC zu melden.

Störung des Rangierfunks

❑

DBCDE.1212Z01 1 (1)

MEG.1212Z01 1 (1)

RBH.1212Z01 1 (1)

zur Modulübersicht

DBCDE.0101Z02 DBCDE.0101Z01

1 Allgemein

(1) Dieses Modul enthält die betrieblichen Regeln zur Nutzung von Tablet-PCs. **Geltungsbereich und Inhalt**

Ergänzend gelten

- die allgemeinen Regeln zur Nutzung elektronischer Endgeräte in BRW.1212, DB.1212 und DBCDE.1212,
- die Regeln zum Dienstantritt und zur Erfassung der Arbeitsleistung in DBCDE.1111Z01;
- die Regeln zur Nutzung der Anwendung dLox in DBCDE.6101A01, DBCDE.6102Z01 und DBCDE.6103 und
- die Regeln zur Nutzung der Formulare „Zugtrennung“ und „Bremsstörung“ in DBCDE.2571Z01 und DBCDE.2681.

Wenn Triebfahrzeugführer im Rahmen von Kooperationsverkehren Tablet-PCs ohne die Anwendung RiM nutzen, sind die Regeln dieses Moduls sinngemäß anzuwenden und die Vorgaben des jeweiligen Kooperationspartners zu beachten.

Hinweis:

Einzelheiten zur Bedienung des Tablets und der einzelnen Anwendungen sind nicht Gegenstand dieses Moduls, diese sind in der Schulungsunterlage Mobile Kommunikation sowie in der Richtlinie 608.2500 enthalten.

(2) Auf dem Tablet-PC werden den Mitarbeitern: **Nutzungszweck**

- der Einsatzplan (nur für Streckentriebfahrzeugführer),
- Regelwerke,
- Weisungen und Informationen,
- für Zugfahrten relevante Unterlagen,
- die Anwendungen des mobilen Produktionssystems (MPS) sowie
- weitere Dokumente, Formulare und Anwendungen

zur Verfügung gestellt.

(3) Die Systemnachrichten im RiM Basismodul sind zu beachten. **Systemnachrichten**

2 Vorgaben für die Nutzung

Grund-einstellungen

(1) Für eine fehlerfreie Verwendung der digitalen Anwendungen der DB Cargo AG müssen die Grundeinstellungen der Schriftgröße und des Schriftstils im Systemstandard belassen werden. Es müssen die vom Netzwerk bereitgestellten Datums- und Uhrzeit-Angaben verwendet werden.

Weisungen

(2) Die Mitarbeiter müssen den Erhalt von Weisungen auf dem Tablet aktiv bestätigen.

Hinweis:

Mit dem Absenden der Empfangsbestätigung einer Weisung versichert der Mitarbeiter, dass er die Weisung erhalten, gelesen und verstanden hat.

Nutzung während der Zugfahrt

(3) Während der Zugfahrt dürfen nur die in der Anwendung „Zugmappe“ enthaltenen Unterlagen im Fahrtmodus genutzt werden.

Das Tablet ist so auf dem Führerpult abzulegen, dass eine ausreichende Lesbarkeit gewährleistet ist.

Nicht benötigte Dokumente sind vor Fahrtbeginn aus der Zugmappe zu löschen.

Wird der Tablet-PC zur Anzeige der La während der Fahrt genutzt, bestehen für die Nutzung weiterer Unterlagen die nachfolgenden Einschränkungen.

Für Tablet-PCs mit einer Bildschirmdiagonale von

weniger als 10 Zoll (entspricht 25,4 cm)	**gleich oder größer als 10 Zoll (entspricht 25,4 cm)**
ist die Nutzung des Fahrplans nur im Störungsfall bei Ausfall des EBuLa-Bordgerätes zugelassen.	bestehen keine Einschränkungen für die Nutzung.

Für die Anzeige mehrerer Dokumente während der Fahrt

ist die wechselweise Anzeige in der Vollbildansicht zu verwenden.	steht wahlweise - die Anzeige nebeneinander in der Doppelanzeige und - die wechselweise Anzeige in der Vollbildansicht zur Verfügung.

Bei Nutzung der wechselweisen Anzeige von Fahrplan und La in der Vollbildansicht ist während der Fahrt der Fahrplan anzuzeigen. Nach Einsicht der La ist wieder in die Vollbildansicht des Fahrplans zurück zu wechseln.

Hinweis:

Die Anzeige des Fahrplans oder der La auf dem Tablet gilt als Führerraumanzeige. Bei einem Ausfall des Tablets müssen die Regeln zum Ausfall der Führerraumanzeige des Fahrplans und der La gemäß Ril 408.2691 Abschnitt 4 beachtet werden.

Nutzung im Gleisbereich

(4) Beim Aufenthalt im Gleisbereich darf das Tablet nur für die folgenden Zwecke genutzt werden:

- Wagenannahme beim Kunden und Erfassung von Sendungsdaten,
- Erstellung und Kontrolle elektronischer Wagenlisten,
- Erfassung von Schäden an Wagen,
- Nutzung von Unterlagen zur Störungsbeseitigung,
- Steuerung von fernbedienbaren Bremsprobeanlagen,
- Abruf von Informationen bei gefährlichen Ereignissen,
- Durchführung der direkten Überwachung.

3 Papierloser Transport

Grundsatz

(1) Betriebliche Dokumente für die Zugfahrt (z. B. Wagenliste, Bremszettel und Meldezettel Zugvorbereitung) werden grundsätzlich in der Anwendung PLT bereitgestellt.

Dokumente herunterladen

(2) Der Triebfahrzeugführer muss die Dokumente vor Beginn der Zugfahrt herunterladen. Nach dem Kuppeln des Triebfahrzeugs mit dem Wagenzug müssen die Dokumente aktualisiert werden, wenn sie bereits zu einem früheren Zeitpunkt (z. B. bei Dienstbeginn) heruntergeladen wurden.

Bezüglich des Zeitpunktes für das Herunterladen der Dokumente können örtlich abweichende Regelungen getroffen sein.

Personalwechsel

(3) Der ablösende Triebfahrzeugführer muss bei einem Personalwechsel die Dokumente rechtzeitig herunterladen und im Übergabegespräch die Aktualität der Dokumente prüfen. Der übergebende Triebfahrzeugführer muss den übernehmenden Triebfahrzeugführer auf von ihm vorgenommene Änderungen hinweisen.

Zusätzliche Papierdokumente

(4) Erhält der Triebfahrzeugführer zusätzlich zur digitalen Version betriebliche Dokumente in Papierform muss er die Übereinstimmung der Dokumente überprüfen. Bei abweichenden Angaben muss er mit der zuständigen Stelle klären, welche Version die richtigen Angaben enthält.

Nachträgliche Änderungen, z. B. nach dem Ausschalten einer Bremse, müssen sowohl in den Papierdokumenten als auch in der digitalen Version eingetragen werden.

Störungen

(5) Ist ein Herunterladen der Dokumente für die Zugfahrt nicht möglich, muss die zuständige Stelle verständigt und mit dieser die Art und Weise der Übergabe der Dokumente geklärt werden.

4 Ausfall des Tablets oder keine Anmeldung an RiM möglich

Hotline

(1) Bei einem Ausfall des Tablets oder wenn die Anmeldung an RiM nicht möglich ist, ist in jedem Fall die Hotline von DB Systel zu informieren.

Ausfall Tablet bei Schichtbeginn

(2) Ist das Tablet zum Dienstbeginn nicht betriebsbereit oder keine Anmeldung an RiM möglich, ist der zuständige Disponent zu unterrichten. Triebfahrzeugführer können die Schicht ohne funktionsfähiges Tablet nicht antreten. Örtliche Personale und SRK-Helfer müssen mit ihrer auftraggebenden Stelle abstimmen, ob die Schicht auch ohne funktionsfähiges Tablet angetreten werden kann.

Ausfall Tablet während der Schicht

(3) Fällt das Tablet während der Schicht, jedoch nicht während einer Zugfahrt aus, ist mit der auftraggebenden Stelle zu klären, ob

- für eine anschließende Zugfahrt die gültigen La-Angaben sowie erforderlichenfalls der Fahrplan, die örtlichen Zusätze, der Bremszettel, die Wagenliste sowie die Beförderungs- und Begleitpapiere, *
- dem SRK-Helfer die erforderlichen Unterlagen DBCDE.8130A02 und DBCDE.8130A03 *

zur Verfügung gestellt werden können,

- bei örtlichen Personalen die Weiterarbeit auch ohne funktionsfähiges Tablet möglich ist.

Ist dies nicht der Fall, kann die Schicht nicht fortgesetzt werden.

Ausfall Tablet während der Zugfahrt

(4) Fällt das Tablet während der Zugfahrt aus und wurden vorher La- oder Fahrplanangaben auf dem Tablet angezeigt, sind die Regeln in Ril 408.2691 Abschnitt 4 zu beachten.

Eine Weiterfahrt ist nach den dort genannten Bedingungen nur möglich, wenn

- dem Triebfahrzeugführer die gültigen La-Angaben und

- dem SRK-Helfer die erforderlichen Unterlagen DBCDE.8130A02 und DBCDE.8130A03

zur Verfügung gestellt werden können.

Weiterhin müssen erforderlichenfalls der Fahrplan, die Wagenliste, der Bremszettel sowie die Beförderungs- und Begleitpapiere in anderer Form zur Verfügung gestellt werden.

Ist dies nicht möglich, muss die Weiterfahrt von einem anderen Mitarbeiter mit funktionsfähigem Tablet übernommen werden.

5 Verhalten bei sonstigen Störungen

Verbindungsfehler

(1) Treten beim Aktualisieren des Einsatzplanes oder beim Laden von Weisungen, La- oder sonstigen Dokumenten Verbindungsfehler auf, ist das Aktualisieren bzw. Laden mit der Schaltfläche „Aktualisieren“ zu wiederholen. Ist keine Abhilfe möglich, muss die Hotline von DB Systel unterrichtet werden.

Einsatzplan

(2) Kann beim Dienstantritt der Einsatzplan nicht aufgerufen werden, muss der zuständige Disponent verständigt werden. Dieser muss den aktuellen Dienstauftrag übermitteln.

Kann beim Dienstantritt der Einsatzplan nicht aktualisiert werden, ist der zuständige Disponent zu verständigen und mit diesem die Aktualität des Einsatzplanes zu überprüfen. Der Disponent teilt dem Triebfahrzeugführer eventuelle Änderungen mit.

Die Dienstantrittsmeldung über den Button „Dienstantritt“ ist in beiden Fällen nicht möglich. Die Anwendungen Weisungen und Zugmappe müssen manuell aufgerufen und aktualisiert werden.

Werden während der Schicht keine Daten zum Einsatzplan angezeigt, muss ebenfalls der zuständige Disponent verständigt werden, er übermittelt dem Triebfahrzeugführer den weiteren Schichtverlauf.

Weisungen

(3) Können beim Dienstantritt die Weisungen und Informationen nicht aktualisiert werden, ist der zuständige Disponent zu verständigen und mit diesem die Aktualität zu überprüfen. Existieren neue Weisungen, die dem Mitarbeiter noch nicht bekannt sind, müssen diese in anderer Form bereitgestellt und vom Mitarbeiter eingesehen werden. Ist dies nicht möglich, darf die Schicht nicht angetreten werden.

Benötigt der Triebfahrzeugführer eine Weisung oder Information mit früherem Ausgabedatum, kann er diese beim Disponenten anfordern.

La-Dokumente

(4) Können beim Dienstantritt die La-Dokumente nicht aktualisiert werden, ist deren Gültigkeit zu prüfen:

a) Steht für die kommende Zugfahrt keine Gültige La zur Verfügung, sind gedruckte La-Dokumente vom zuständigen Disponenten anzufordern.

b) Sind die La-Dokumente für die kommende Zugfahrt gültig, jedoch nicht für die weiteren Zugfahrten in der Schicht, ist mit dem zuständigen Disponenten ein Übergabepunkt für die Aushändigung gedruckter La-Dokumente zu vereinbaren.

c) Sind die La-Dokumente noch für die komplette Schicht gültig, können diese verwendet werden.

Digitales Übergabebuch

(5) Sollte das digitale Übergabebuch in dLox nicht erreichbar sein, *

- ist zu prüfen, ob eine Störungsmeldung zum digitalen Übergabebuch in RiM vorliegt und *
- die Störung an die Hotline von DB Systel zu melden. *

Falls der Triebfahrzeugführer keine Informationen über die zuletzt am Triebfahrzeug durchgeführten Prüftätigkeiten hat, muss er alle erforderlichen Prüftätigkeiten (z. B. V1, Zugbeeinflussungsanlagen), einschließlich der Abschlussarbeiten A1, durchführen. *

Wird der Triebfahrzeugführer über eine flächendeckende Störung der Anwendung „dLox“ unterrichtet, ist der Vordruck DB.6102V02 als Rückfallebene für das Übergabebuch zu nutzen. *

- Bei Übernahme des Triebfahrzeugs ist dieser Vordruck einzusehen. *
- Die erforderlichen Einträge sind in diesem Übergabebuch vorzunehmen. *
- Werden im Rahmen der Prüftätigkeiten Besonderheiten festgestellt, die eine regelmäßige Überprüfung erfordern (z. B. Rotstrichmarkierungen an den Radsätzen), sind diese einzutragen. *

Sobald eine Information über das Ende der Störung vorliegt, ist wieder das digitale Übergabebuch zu nutzen. *

Weitere Abhilfemaßnahmen

(6) Weitere Abhilfemaßnahmen bei Störungen einzelner Anwendungen oder Funktionen sind in der Schulungsunterlage Mobile Kommunikation und in der Richtlinie 608.2500 beschrieben.

6 Ausfall von RiM

Grundsatz

(1) Auch bei einem vollständigen Ausfall der Anwendung RiM besteht das Ziel, den Betrieb aufrecht zu erhalten. Daher gelten in einem solchen Fall einige Regelungen zusätzlich zu den in den Abschnitten 3 bis 5 beschriebenen Störungen des Tablets oder einzelner Anwendungen.

Bekanntgabe

(2) Über einen Ausfall von RiM wird der Mitarbeiter vom zuständigen Disponenten informiert.

Bereitstellung von Unterlagen

(3) Müssen Unterlagen vom Disponenten zur Verfügung gestellt werden, erfolgt dies nach Möglichkeit bei Dienstbeginn in Papierform. Ist dies nicht möglich, dürfen Regelwerke, Weisungen/Informationen und die La auch in elektronischer Form (z. B. per E-Mail) zur Verfügung gestellt werden.

Steht der Fahrplan nicht in der Führerraumanzeige zur Verfügung, erhält der Triebfahrzeugführer Fahrplanunterlagen in Papierform.

Dauert die Störung länger als 48 Stunden an, werden auch die Soll-Schichtpläne in Papierform oder digital bekannt gegeben.

Regelwerke

(4) Wird ein Regelwerk benötigt, kann dieses über die Konzernregelwerksdatenbank (DB Planet -> KRWD) heruntergeladen werden.

Nutzung der La

(5) Elektronisch zur Verfügung gestellte La-Dokumente dürfen bei einem Ausfall von RiM auch während der Fahrt in einem PDF-Reader angezeigt werden, wenn der Fahrplan in EBuLa und alle anderen während der Zugfahrt benötigten Dokumente in Papierform zur Verfügung stehen. Dazu ist in den Anzeigeeinstellungen des Tablets der Bildschirm-Timeout auf den größtmöglichen Wert einzustellen und der Bildschirm während der Fahrt in regelmäßigen Abständen zu berühren.

MPS

(6) Ist die Nutzung von MPS nicht möglich, sind die Eingaben in PVG auszuführen.

❑

zur Modulübersicht

DBCDE.0101Z01

1 Nutzung elektronischer Endgeräte

Geltungsbereich und Inhalt

(1) Dieses Modul enthält die betrieblichen Regeln zur Nutzung von elektronischen Endgeräten.

Dieser Zusatz gilt in Ergänzung zu

- den allgemeinen Regeln zur Nutzung elektronischer Endgeräte in BRW.1212, DB.1212 und DBCDE.1212,
- den Regeln zur Nutzung der elektronischen Anwendungen in DBCDE.6101A01, DBCDE.6102Z01, MEG.6102Z02 und DBCDE.6103 und
- den Regeln zur Nutzung der Formulare „Zugtrennung“ und „Bremsstörung“ in DBCDE.2571Z01 und DBCDE.2681.

Wenn Triebfahrzeugführer im Rahmen von Kooperationsverkehren elektronische Anwendungen nutzen, sind die Regeln dieses Moduls sinngemäß anzuwenden und die Vorgaben des jeweiligen Kooperationspartners zu beachten.

Hinweis:

* *Einzelheiten zur Bedienung des Tablet-PC´s und der einzelnen Anwendungen sind nicht Gegenstand dieses Moduls.*

Nutzungszweck

(2) Auf dem Tablet-PC werden den Mitarbeitern:

- der Dienstplan,
- die Schichtbeschreibung,
- Regelwerke,
- Weisungen und Informationen,
- für Zugfahrten relevante Unterlagen und
- weitere Dokumente, Formulare und Anwendungen

zur Verfügung gestellt.

Nutzung im Gleisbereich

* (3) Beim Aufenthalt im Gleisbereich darf der Tablet-PC nur für die folgenden Zwecke genutzt werden:

- Wagenannahme beim Kunden und Erfassung von Sendungsdaten,
- Erstellung und Kontrolle elektronischer Wagenlisten,
- Erfassung von Schäden an Wagen,

- Nutzung von Unterlagen zur Störungsbeseitigung,
- Steuerung von fernbedienbaren Bremsprobeanlagen,
- Abruf von Informationen bei gefährlichen Ereignissen,
- Durchführung der direkten Überwachung.

Datenerfassung

(4) Aufgaben, die keinen eisenbahnbetrieblichen oder technischen Charakter besitzen, wie z.B. die Dateneingabe in Erfassungssystemen, dürfen erst dann ausgeführt werden, wenn diese nicht zu einer Ablenkung von betrieblichen und technischen Aufgaben führt.

Betriebsbereitschaft

(5) Es ist sicherzustellen, dass Endgeräte und ggf. vorhandene Powerpacks bei Schichtbeginn und während der Arbeitszeit über einen ausreichenden Ladezustand verfügen. In den Führerräumen sind ggf. vorhandene Steckdosen zur Aufrechterhaltung bzw. Ergänzung des Ladezustands der Endgeräte und Powerpacks zu nutzen.

Synchronisation

(6) Zu Dienstbeginn und zu Dienstende sind die zu nutzenden elektronischen Anwendungen zu öffnen und einzusehen. Synchronisiert sich eine Anwendung nach dem Öffnen nicht automatisch, ist die Synchronisation manuell anzustoßen.

Abruf Mailverkehr

(7) Mindestens einmal in jeder Dienstschicht ist das dienstlich zugeteilte Mailpostfach einzusehen.

Private elektronische Endgeräte

(8) Mitgeführte private elektronische Endgeräte dürfen nur in tätigkeitsfreien Zeiten und in Notfällen benutzen werden.

Während der Fahrt auf Triebfahrzeugen oder beim Aufenthalt im Gefahrenbereich der Gleise müssen diese Geräte ausgeschaltet sein.

Übersicht der elektronischen Anwendungen

(9) Eine Übersicht der zu nutzenden elektronischen Anwendungen ist im Abschnitt 4 dieses Zusatzes, sortiert nach den Anwendungsfällen in diesem Regelbuch, enthalten. Zusätzlich ist die mögliche Rückfallebene bei Ausfall oder Nichtnutzbarkeit der elektronischen Anwendung aufgeführt.

2 Verwendung der Dokumente auf dem Tablet-PC

MEG.1212Z01 4

betriebliche Unterlagen

(1) Für die betriebliche Verwendung von Unterlagen in elektronischer Form dürfen nur die zur Verfügung gestellten elektronischen Endgeräte mit den dafür vorgesehenen Anwendungen genutzt werden.

Wenn gedruckte Unterlagen zur Verfügung gestellt werden,
* die nicht auf dem Tablet-PC in elektronischer Form zur Verfügung stehen, sind diese zu verwenden.

* Triebfahrzeugführer erhalten grundsätzlich Tablet-PC´s mit einer Bildschirmdiagonale von mindestens 10 Zoll (25,4 cm). **Größe Tablet-PC für Tf**

* (2) Alle relevanten Weisungen und Informationen der EVU und EIU werden elektronisch zur Verfügung gestellt. **Verteilung von Weisungen und Informationen**

(3) Weisungen werden i. d. R. sieben Tage vor deren Gültig-
* keitsdatum über den Tablet-PC bekannt gegeben.

Zum Lesen/Kenntnisnahme der Weisung sind vorzugweise geeignete Zeiten innerhalb einer Schicht, wie z. B. Standzeiten, zu nutzen.

(4) Nach längeren Abwesenheitszeiten ohne Synchronisation der Anwendungen gemäß Abschnitt 1 Absatz (6) ist eigenverantwortlich sicherzustellen, dass bei Schichtbeginn die zwischenzeitlich eingestellten Weisungen synchronisiert und eingesehen werden können.

(5) Regelwerke werden rollenbezogen über die elektronische **Regelwerke**
* Anwendung auf den Tablet-PC geladen und stehen so auch ohne Datenverbindung (offline) zur Verfügung

* (6) Auf dem Tablet-PC werden weitere betriebliche Dokumente und Informationen zur Verfügung gestellt, wie z. B. **Sonstige betriebliche Dokumente**

- „Angaben für das Streckenbuch“[*1)]
- Richtlinien und Weisungen der Kooperationspartner
- Unfallverhütungsvorschriften
- Regelwerkslisten (Übersichten)
- Telefon- und Kommunikationsverzeichnisse

* (7) Auf dem Tablet-PC werden folgende, für die Zugfahrt erforderlichen betrieblichen Unterlagen, bereitgestellt: **Betriebliche Unterlagen für die Zugfahrt**

- tagesaktuelle La und ggf. Sonder-La
- bei Bedarf
  - Fahrplananordnungen (Fplo),
  - Buchfahrplan für Züge ohne EbuLa
  - Ersatzfahrplan/Umleitungsfahrplan[*1)]
  - Blattfahrplan aus der Internetrückfallebene

Die Unterlagen werden auf dem Tablet-PC in entsprechenden Ordnern abgelegt. *

*[*1)] Auf den Triebfahrzeugen ggf. zusätzlich als Druckstück vorhanden.*

Nutzung der Unterlagen während der Zugfahrt

(8) Während der Zugfahrt müssen die gültigen betrieblichen Unterlagen auf dem Tablet-PC angezeigt werden können. Die La und die Sonder-La müssen nur angezeigt werden, soweit Einträge zu beachten sind. *

Der Tablet-PC ist so auf dem Führerpult abzulegen, dass eine ausreichende Lesbarkeit gewährleistet ist. *

Wird der Tablet-PC zur Anzeige der La während der Fahrt genutzt, bestehen für die Nutzung weiterer Unterlagen die nachfolgenden Einschränkungen.

Für die Anzeige mehrerer Dokumente während der Fahrt ist

- die Anzeige der Dokumente nebeneinander in der Doppelanzeige oder
- die wechselweise Anzeige in der Vollbildansicht

zu nutzen.

Bei Nutzung der wechselweisen Anzeige von Fahrplan und La in der Vollbildansicht ist während der Fahrt der Fahrplan anzuzeigen. Nach Einsicht der La ist wieder in die Vollbildansicht des Fahrplans zurück zu wechseln.

Gültigkeit des Blattfahrplans

(9) Die Anzeige des Blattfahrplans oder der La auf dem Tablet-PC gilt als „Führerraumanzeige der Fahrplanangaben“. *

3 Unregelmäßigkeiten

Grundsatz

(1) Bei Störungen und Ausfällen des Tablet-PC´s ist die auftraggebende Stelle zu informieren. *

Die erforderlichen betrieblichen Unterlagen werden in gedruckter Form von der auftraggebenden Stelle bereitgestellt.

Ausfall Tablet-PC bei Schichtbeginn

(2) Ist der Tablet-PC zum Dienstbeginn nicht betriebsbereit oder keine Anmeldung an der elektronischen Anwendung möglich, ist die auftraggebende Stelle zu unterrichten. Triebfahrzeugführer können die Schicht ohne funktionsfähigen Tablet-PC nicht antreten. Örtliche Personale und SRK-Helfer müssen mit ihrer auftraggebenden Stelle abstimmen, ob die Schicht auch ohne funktionsfähigen Tablet-PC angetreten werden kann. * * * * *

(3) Vorzugweise sind relevante Unterlagen auf dem Triebfahrzeug auszudrucken. Ist dies nicht möglich, teilt die auftraggebende Stelle mit, auf welcher Betriebsstelle für die Beendigung der Zugfahrt vorübergehend ein Ersatz-Tablet-PC oder die erforderlichen betrieblichen Unterlagen in gedruckter Form bereitgestellt werden können.

Ausfall Tablet-PC während der Schicht

(4) Wird eine Störung am Tablet-PC während der Schicht, jedoch nicht während einer Zugfahrt, festgestellt (z. B. keine Internetverbindung mehr herstellbar), ist

- die Störung gemäß Absatz (1) zu melden und
- zu prüfen, ob alle für nachfolgende Zugfahrten erforderlichen betrieblichen Unterlagen und Weisungen auf dem Tablet-PC offline gespeichert und einsehbar sind bzw.
- bei örtlichen Personalen zu prüfen, ob die Weiterarbeit auch ohne funktionsfähigen Tablet-PC möglich ist.

Sind die erforderlichen betrieblichen Unterlagen gemäß zweitem Anstrich auf dem Tablet-PC einsehbar, kann die Zugfahrt angetreten bzw. fortgeführt werden.

Ergibt die Prüfung, dass nicht alle erforderlichen betrieblichen Unterlagen auf dem Tablet-PC einsehbar sind, müssen von der auftraggebenden Stelle die erforderlichen Unterlagen gemäß Absätzen (1) und (3) angefordert und übermittelt werden.

Ausfall Tablet-PC während der Zugfahrt

(5) Fällt der Tablet-PC während der Zugfahrt aus und wurden vorher La- oder Fahrplanangaben auf dem Tablet-PC angezeigt, sind die Regeln in Ril 408.2691 Abschnitt 4 zu beachten.

Eine Weiterfahrt ist nach den dort genannten Bedingungen nur möglich, wenn

- dem Triebfahrzeugführer die gültigen La-Angaben und
- dem SRK-Helfer die erforderlichen Unterlagen DBCDE.8130A02 und DBCDE.8130A03

zur Verfügung gestellt werden können.

Weiterhin müssen erforderlichenfalls der Fahrplan, die Wagenliste, der Bremszettel sowie die Beförderungs- und Begleitpapiere in anderer Form zur Verfügung gestellt werden.

Ist dies nicht möglich, muss die Weiterfahrt von einem anderen Mitarbeiter mit funktionsfähigem Tablet-PC übernommen werden.

Verbindungsfehler

(6) Treten beim Aktualisieren/synchronisieren der elektronischen Anwendungen Verbindungsfehler auf oder können einzelne Dokumente nicht angezeigt werden, ist das Aktualisieren bzw. Laden von Dokumenten mit der Schaltfläche „Aktualisieren“ bzw. „Synchronisieren“ zu wiederholen. Ist keine Abhilfe möglich, ist die auftraggebende Stelle zu unterrichten.

Es ist gemeinsam mit der auftraggebenden Stelle zu prüfen, ob

- die Schichtbeschreibung,
- Weisungen und Informationen,
- die La-Angaben und
- weitere benötigte betriebliche Unterlagen

aktuell, gültig und vollständig vorhanden sind.

Die auftraggebende Stelle teilt dem Mitarbeiter eventuelle Änderungen und Ergänzungen mit. *

Digitales Übergabebuch

(7) Kann durch den Tf das digitale Übergabebuch nicht eingesehen werden, *

- ist die auftraggebende Stelle zu informieren und *
- gemeinsam mit der auftraggebenden Stelle *
  1. das Vorliegen von Einschränkungen und Besonderheiten, *
  2. das Vorliegen von Störungen und *
  3. Art und Zeitpunkt von Prüftätigkeiten *

  zu ermitteln. *

Auf Anordnung der auftraggebenden Stelle ist die Rückfallebene gemäß der Tabelle im Abschnitt 4 Absatz (2) zu nutzen. *

- Bei Übernahme des Tfz ist das Übergabebuch in der Rückfallebene einzusehen. *
- Die erforderlichen Einträge sind im Übergabebuch in der Rückfallebene vorzunehmen. *
- Im Rahmen der Prüftätigkeiten festgestellte Besonderheiten, die eine regelmäßige Kontrolle erfordern, sind ebenfalls einzutragen. *

Das digitale Übergabebuch ist wieder zu verwenden, wenn es die auftraggebende Stelle anordnet. *

4 Zuordnung elektronischer Anwendungen

Inhalt

(1) In diesem Abschnitt werden in tabellarischer Form die durch die Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb zu nutzenden elektronischen Anwendungen aufgeführt.

MEG.1111Z01 1 (2)

In Spalte 1 wird das Modul genannt, in welchem eine elektronische Anwendung genannt wird. Spalte 2 gibt kurz den Sachverhalt zum Modul der Spalte 1 wieder. Spalte 3 * nennt die im Regelfall zu nutzende elektronische Anwendung und in Spalte 4 werden mögliche Rückfallebenen bei Ausfall oder Nichtnutzbarkeit der elektronischen Anwendung aufgeführt.

(2) **Tabelle**

1	2	3	4
Modul	**Sachverhalt**	**zu nutzende Anwendung**	**Rückfallebene**
* DBCDE.1101Z01 Abschnitt 1 (4)	Rufnummern-verzeichnis	DiLoc	telefonisch bei AgS
* MEG.1111Z01 Abschnitt 1	Dienstplan für Tf	RailOpt-Web	Weisung AgS
*	Dienstplan für örtl. Personal	gfos	Weisung Personal-disponent der AgS
*	Schichtbeschrei-bung	RailOpt-Web	
MEG.1111Z01 Abschnitt 2	sicherheitsverant-wortliches EVU	RailOpt-Web	Weisung AgS
MEG.1111Z01 Abschnitt 3	Teilarbeiten per-sönlicher Art	RailOpt-Web	Weisung AgS
MEG.1111Z01 Abschnitt 3	Meldung Dienstbe-ginn Meldung Diens-tende	Virtic	telefonisch bei AgS
MEG.1111Z01 Abschnitt 3	Weisungen und Bekanntgaben	DiLoc	per Mail oder Druck-exemplar
MEG.1111Z01 Abschnitt 3	Fplo	RailOpt-Web	per Mail oder Druck-exemplar
MEG.1111Z01 Abschnitt 3	La	DiLoc	per Mail oder Druck-exemplar
MEG.1111Z01 Abschnitt 3	E-Mail	Outlook, BlueMail	

1	2	3	4
MEG.1212Z01 Abschnitt 2	Bereitstellung von Regelwerken, Weisungen und Informationen	DiLoc	per Mail oder Druckexemplar
MEG.1212Z01 Abschnitt 2	betriebliche Unterlagen und Dokumente	DiLoc	per Mail oder Druckexemplar
MEG.1212Z01 Abschnitt 2	Telefon- und Kommunikationsverzeichnisse	DiLoc	per Mail oder Druckexemplar
MEG.1212Z01 Abschnitt 2	EBuLa-Fahrplan aus Internet-Rückfallebene	Website der DB Netz AG	per Mail oder Druckexemplar
DB.1240 Abschnitt 8	Zugfahrt mit Gefahrgut	PLT	per Mail oder Druckexemplar
BRW.4311 DB.4311	Wagenliste führen	PLT	per Mail oder Druckexemplar
BRW.4312 DB.4312	Bremszettel führen	PLT	per Mail oder Druckexemplar
DBCDE.4321 Abschnitt 2	Beförderungs- und Begleitpapiere	PLT	per Mail oder Druckexemplar
DBCDE.4321 Abschnitt 4	Zugvorbereitung melden	PLT	per Mail oder Druckexemplar
DB.4701 Abschnitt 3	Besonderheiten beim Einstellen von Fahrzeugen	dLox, RailOpt-Web	formlos schriftlich
DB.5301Z01 Abschnitt 4 (1)	Streckenkenntniskarte	DiLoc,	Vordruck MEG.5301V03 als Excel-Tabelle oder Vordruck MEG.5301V03 in Papierform
DB.5301Z02 Abschnitt 1 (4)	Nachweiskarte Qualifikation und Fortbildung	DiLoc,	Vordruck MEG.5301V04 als Excel-Tabelle oder Vordruck MEG.5301V04 in Papierform
MEG.5301Z03 Abschnitt 2	Nachweiskarte Qualifikation und Fortbildung	DiLoc	Vordruck MEG.5301V04 als Excel-Tabelle oder Vordruck MEG.5301V04 in Papierform
DBCDE.2571Z01 Abschnitt 1 (1)	Zugtrennung melden	DiLoc	Vordruck DBCDE.2571V01

1	2	3	4
DBCDE.2681 Abschnitt 6 (1)	Bremsstörung melden	DiLoc	Vordruck DBCDE.2681V01
MEG.2681Z01 Abschnitt 1 (4)	Zwangsbremsung melden	DiLoc	formlos per Mail
MEG.2691 Abschnitt 4 (2)	EBuLa-Fahrplan aus Internet-Rückfallebene	Website der DB Netz AG	per Mail oder Druckexemplar
DBCDE.5911	Zugfahrt beenden	Virtic	telefonisch an AgS
DBCDE.6101A01	Bedarfsarbeiten am Fahrzeug	dLox	Vordruck MEG.6103V01 oder formlos per Mail oder telefonisch an / von AgS
DB.6102 Abschnitt 12	Übergabebuch für Triebfahrzeuge	dLox	Vordrucke DB.6102V01 und DB.6102V02
DBCDE.6102Z01 Abschnitt 1	fehlende Betriebsstoffe und Ausrüstungsgegenstände ergänzen	dLox	Vordruck MEG.6103V01 oder formlos per Mail oder telefonisch an / von AgS
DBCDE.6103 Abschnitt 2	Dokumentation von Störungen und Mängel am Triebfahrzeug	dLox	Vordruck DB.6102V02 und Vordruck MEG.6103V01
DBCDE.6103 Abschnitt 3	Maßnahmen bei ausgewählten Störungen	dLox	telefonisch an AgS Vordruck DB.6102V01, Vordruck DB.6102V02 u. Vordruck MEG.6103V01
DBCDE.6103 Abschnitt 4	Fahrzeugstörungen melden	dLox	telefonisch an AgS Vordruck DB.6102V02 u. Vordruck MEG.6103V01

❑

zur Modulübersicht

1 Allgemein

(1) Dieses Modul enthält die betrieblichen Regeln zur Nutzung von elektronischen Endgeräten. **Geltungsbereich und Inhalt**

Ergänzend gelten

- die allgemeinen Regeln zur Nutzung elektronischer Endgeräte in BRW.1212, DB.1212 und DBCDE.1212,
- die Regeln zur Nutzung der Anwendung dLox in DBCDE.6101A01, DBCDE.6102Z01 und DBCDE.6103 und
- die Regeln zur Nutzung der Formulare „Zugtrennung“ und „Bremsstörung“ in DBCDE.2571Z01 und DBCDE.2681.

Wenn Triebfahrzeugführer im Rahmen von Kooperationsverkehren – beispielsweise bei Einsatz eines Triebfahrzeugführers der DB Cargo AG unter der Sicherheitsverantwortung der RBH Logistics GmbH – elektronische Endgeräte ohne die nachstehenden Anwendungen nutzen, sind die Regeln dieses Moduls sinngemäß anzuwenden und die Vorgaben des jeweiligen Kooperationspartners zu beachten.

(2) Auf den elektronischen Endgeräten werden den Mitarbeitern unter anderem folgende Anwendungen für folgende Zwecke zur Verfügung gestellt: **Nutzungszweck**

- DiLoc|Sync
  - Bereitstellung von Regelwerken, Weisungen und Informationen
  - Bereitstellung von für Zugfahrten relevanten Unterlagen (z.B. La, Fplo)
- RailCube
  - Bereitstellung von Beförderungs- und Begleitpapieren für nicht PVG-geführte Züge
  - Bereitstellung von Wagenliste, Bremszettel und Meldezettel Zugvorbereitung für nicht PVG-geführte Züge
  - Meldung von Zwangsbremsungen durch Zugsicherungssysteme[1]
  - Eingabe von Kilometerständen der Triebfahrzeuge im Rahmen des Vorbereitungsdienstes V1

[1] nicht für Tf der DB Cargo

  - Bereitstellung von weiteren für die Zugfahrt relevanten Informationen und Unterlagen (z.B. Fplo) sowie der Kontaktdaten der am Transport beteiligten Personen
  - Bereitstellung der Schichtinhalte
  - Starten und Beenden der Schicht
  - Dokumentation der Tätigkeiten während der Schicht sowie der Pausen
  - Erfassung von abrechnungsrelevanten Reisezeiten außerhalb der Schicht[2]
  - Einsichtnahme in eigene Daten zu Qualifikationen[1]
  - Einsichtnahme in eigene Daten zur Streckenkunde[2]
- PLT (Webanwendung)
  - Bereitstellung von Beförderungs- und Begleitpapieren für PVG-geführte Züge
  - Bereitstellung von Wagenliste, Bremszettel und Meldezettel Zugvorbereitung für PVG-geführte Züge
- dLox
  - Meldung von Störungen an Triebfahrzeugen
  - Führen des digitalen Übergabebuches
- DB Lernwelt (Webanwendung)
  - Absolvieren von webbasierten Trainings und Lerninhalten
- Intranet der RBH Logistics GmbH (Webanwendung)
  - Abruf unternehmensinterner Kommunikation
  - Abruf von Stellen- und Funktionsbeschreibungen
  - Abruf aushangpflichtiger Gesetze
- Microsoft Office Apps (z.B. Outlook & Teams)
  - Zugriff auf dienstliche E-Mails und Kalender
  - Teilnahme an Telefon- oder Videokonferenzen
- Acrobat Reader
  - Anzeige und Bearbeitung von PDF-Dokumenten

[1] nicht für Tf der DB Cargo
[2] nur für eigene Mitarbeiter der RBH

2 Vorgaben für die Nutzung

Grundsatz zu Schichtbeginn

(1) Zu Beginn der Arbeitszeit müssen die elektronischen Endgeräte sowie die dazugehörige Powerbank vollständig geladen und betriebsbereit sein.

Spätestens nach dem Starten der Schicht in RailCube ist DiLoc|Sync aufzurufen und zu synchronisieren, damit alle relevanten Unterlagen in aktueller Fassung zur Verfügung stehen.

Bei Dokumenten, die in DiLoc|Sync im Bereich „Bestätigungen“ angezeigt werden, müssen die Mitarbeiter sich unverzüglich mit dem Inhalt vertraut machen und die Kenntnisnahme bestätigen.

Tablet-Nutzung während der Fahrt

(2) Während einer Zug- oder Rangierfahrt darf das Tablet nur für folgende Zwecke genutzt werden:

- Einsichtnahme von Fahrplanunterlagen,
- Einsichtnahme der La,
- Einsichtnahme der Wagenliste,
- Einsichtnahme des Bremszettels.

Das Tablet ist so auf dem Führerpult abzulegen, dass eine ausreichende Lesbarkeit gewährleistet ist.

Wird der Tablet-PC zur Anzeige der La während der Fahrt genutzt, bestehen für die Nutzung weiterer Unterlagen die nachfolgenden Einschränkungen.

Für Tablet-PCs mit einer Bildschirmdiagonale von

weniger als 10 Zoll (entspricht 25,4 cm)	**gleich oder größer als 10 Zoll (entspricht 25,4 cm)**
ist die Nutzung des Fahrplans nur im Störungsfall bei Ausfall des EBuLa-Bordgerätes zugelassen.	bestehen keine Einschränkungen für die Nutzung.

Für die Anzeige mehrerer Dokumente während der Fahrt

ist die wechselweise Anzeige in der Vollbildansicht zu verwenden.	steht wahlweise - die Anzeige nebeneinander in der Doppelanzeige und - die wechselweise Anzeige in der Vollbildansicht zur Verfügung.

Bei Nutzung der wechselweisen Anzeige von Fahrplan und La in der Vollbildansicht ist während der Fahrt der Fahrplan

anzuzeigen. Nach Einsicht der La ist wieder in die Vollbildansicht des Fahrplans zurückzuwechseln.

Hinweis:

Die Anzeige des Fahrplans oder der La auf dem Tablet gilt als Führerraumanzeige. Bei einem Ausfall des Tablets müssen die Regeln zum Ausfall der Führerraumanzeige des Fahrplans und der La gemäß Ril 408.2691 Abschnitt 4 beachtet werden.

Tablet-Nutzung im Gleisbereich

(3) Beim Aufenthalt im Gleisbereich darf das Tablet nur für die folgenden Zwecke genutzt werden:

- Wagenannahme beim Kunden und Erfassung von Sendungsdaten,
- Erstellung und Kontrolle elektronischer Wagenlisten,
- Erfassung von Schäden an Triebfahrzeugen und Wagen,
- Nutzung von Unterlagen zur Störungsbeseitigung,
- Steuerung von fernbedienbaren Bremsprobeanlagen,
- Abruf von Informationen bei gefährlichen Ereignissen,
- Durchführung der direkten Überwachung.

3 Papierloser Transport

Grundsatz

(1) Betriebliche Dokumente für die Zugfahrt (z. B. Wagenliste, Bremszettel und Meldezettel Zugvorbereitung) werden in der Anwendung PLT (bei PVG-geführten Zügen) oder in der Anwendung RailCube (bei nicht PVG-geführten Zügen) erstellt und bereitgestellt.

Dokumente herunterladen

(2) Der Triebfahrzeugführer muss die Dokumente vor Beginn der Zugfahrt herunterladen. Nach dem Kuppeln des Triebfahrzeugs mit dem Wagenzug müssen die Dokumente aktualisiert werden, wenn sie bereits zu einem früheren Zeitpunkt (z. B. bei Dienstbeginn) heruntergeladen wurden.

Bezüglich des Zeitpunktes für das Herunterladen der Dokumente können örtlich abweichende Regelungen getroffen sein.

Personalwechsel

(3) Der ablösende Triebfahrzeugführer muss bei einem Personalwechsel die Dokumente rechtzeitig herunterladen und im Übergabegespräch die Aktualität der Dokumente prüfen. Der übergebende Triebfahrzeugführer muss den übernehmenden Triebfahrzeugführer auf von ihm vorgenommene Änderungen hinweisen.

(4) Erhält der Triebfahrzeugführer zusätzlich zur digitalen Version betriebliche Dokumente in Papierform muss er die Übereinstimmung der Dokumente überprüfen. Bei abweichenden Angaben muss er mit der zuständigen Stelle klären, welche Version die richtigen Angaben enthält.

Zusätzliche Papierdokumente

Nachträgliche Änderungen, z. B. nach dem Ausschalten einer Bremse, müssen sowohl in den Papierdokumenten als auch in der digitalen Version eingetragen werden.

(5) Ist ein Herunterladen der Dokumente für die Zugfahrt nicht möglich, muss die zuständige Stelle verständigt und mit dieser die Art und Weise der Übergabe der Dokumente geklärt werden.

Störungen

4 Ausfall des Tablets oder keine Anmeldung oder Synchronisation in RailCube, DiLoc|Sync oder PLT möglich

RBH.1111Z01 2 (2)

(1) Bei einem Ausfall des Tablets oder wenn die Anmeldung oder die Synchronisation in RailCube, DiLoc|Sync oder PLT nicht möglich ist, ist in jedem Fall der IT-Support der RBH Logistics GmbH zu informieren.

IT-Support

(2) Ist das Tablet zum Dienstbeginn nicht betriebsbereit oder keine Anmeldung oder Synchronisation in RailCube, DiLoc|Sync oder PLT möglich, ist der zuständige Disponent zu unterrichten. Triebfahrzeugführer im Streckendienst können die Schicht ohne funktionsfähiges Tablet nicht antreten. Triebfahrzeugführer im örtlichen Einsatz und andere Personale müssen mit der auftraggebenden Stelle abstimmen, ob die Schicht auch ohne funktionsfähiges Tablet angetreten werden kann.

Ausfall Tablet bei Schichtbeginn

(3) Fällt das Tablet während der Schicht, jedoch nicht während einer Zugfahrt aus, ist mit der auftraggebenden Stelle zu klären, ob

- Triebfahrzeugführern für eine anschließende Zugfahrt die gültigen La-Angaben sowie erforderlichenfalls der Fahrplan, die örtlichen Zusätze, der Bremszettel, die Wagenliste sowie die Beförderungs- und Begleitpapiere,

zur Verfügung gestellt werden können,

- bei anderen Personalen die Weiterarbeit auch ohne funktionsfähiges Tablet möglich ist.

Ist dies nicht der Fall, kann die Schicht nicht fortgesetzt werden.

Ausfall Tablet während der Schicht

Ausfall Tablet während der Zugfahrt

(4) Fällt das Tablet während der Zugfahrt aus und wurden vorher La- oder Fahrplanangaben auf dem Tablet angezeigt, sind die Regeln in Ril 408.2691 Abschnitt 4 zu beachten.

Eine Weiterfahrt ist nach den dort genannten Bedingungen nur möglich, wenn dem Triebfahrzeugführer die gültigen La-Angaben zur Verfügung gestellt werden können.

Weiterhin müssen erforderlichenfalls der Fahrplan, die Wagenliste, der Bremszettel sowie die Beförderungs- und Begleitpapiere in anderer Form zur Verfügung gestellt werden.

Ist dies nicht möglich, muss die Weiterfahrt von einem anderen Triebfahrzeugführer mit funktionsfähigem Tablet übernommen werden.

5 Meldungen über RailCube

Grundsatz

(1) Über die Anwendung RailCube können Meldungen zu besonderen Vorkommnissen abgesetzt werden.

Meldung von Zwangsbremsungen

(2) Alle Arten von Zwangsbremsungen durch ein Zugbeeinflussungssystem (z.B. PZB, LZB und ETCS) müssen über die Anwendung RailCube gemeldet werden.

Die Meldung darf nur im Stillstand und nur wenn es die betrieblichen Umstände zulassen abgesetzt werden. Die Meldung muss spätestens vor Beendigung der jeweiligen Schicht abgesetzt werden.

Die Meldung muss folgende Angaben enthalten:

- Art der Zwangsbremsung
- Grund der Zwangsbremsung
- Ort und Zeitpunkt der Zwangsbremsung
- Zugnummer
- Eingegebene Tf-Kennung

Ist für die Weiterfahrt nach einer Zwangsbremsung ein Befehl erforderlich, muss der entsprechende Befehl der Meldung in digitaler Form beigefügt werden.

Triebfahrzeugführer der DB Cargo AG, die unter der Sicherheitsverantwortung der RBH Logistics GmbH fahren, müssen Zwangsbremsungen nicht über die Anwendung RailCube melden. Es gelten die Vorgaben der DB Cargo AG.

❑

1 Allgemeines

BRW.1224 2 (3)

(1) Mitarbeiter sind verpflichtet, die Maßnahmen zur Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren sowie für eine wirksame Erste Hilfe zu unterstützen.

Mitwirkungs- und Unterstützungspflichten

(2) Einrichtungen und Arbeitsmittel dürfen nur zu dem Zweck benutzt werden, zu dem diese bestimmt sind. Vor der Benutzung ist zu prüfen, ob die Einrichtungen und Arbeitsmittel sicherheitsrelevante Mängel aufweisen.

Zweckentsprechende Verwendung

(3) Schmuckstücke und ähnliche Gegenstände dürfen bei Tätigkeiten nur getragen werden, wenn diese nicht zu einer Gefährdung führen können, z. B. durch Hängenbleiben.

Tragen von Schmuck

2 Sicheres Verhalten im Gleisbereich

(1) Der Gleisbereich ist nur zu betreten, wenn es zur Erfüllung der Aufgaben notwendig ist.

Betreten des Gleisbereiches

(2) Im Gleisbereich, auch auf Verkehrswegen, ist zur eigenen Sicherheit stets Warnkleidung – mindestens eine Warnweste – zu tragen. Diese Warnkleidung darf nicht durch auf dem Rücken getragene Rucksäcke oder andere Gegenstände ohne Warnfunktion verdeckt werden. Der auf dem Rücken getragene Rucksack in Warnfarbe oder mit Warnüberzug alleine ersetzt nicht das Tragen der Warnweste.

Warnkleidung

(3) Die für bestimmte Ausrüstungsgegenstände vorgesehenen Tragegeschirre (z. B. für Sender des Funkfernsteuerungssystems, Funkgeräte, Handleuchten) sind zu verwenden. Sie sind dem Körper des Trägers anzupassen.

Tragegeschirre

(4) Ausrüstungsgegenstände sind so mitzuführen, dass

- diese leicht erreichbar sind,
- die Mitarbeiter bei Ihren Bewegungen nicht beeinträchtigt werden,
- die Mitarbeiter nicht an Teilen der Fahrzeuge und der Infrastruktur hängen bleiben

und

- diese nicht herabfallen können.

Mitführen von Ausrüstungsgegenständen

(5) Im Gleisbereich dürfen keine Gespräche geführt werden, die die Aufmerksamkeit vom Betriebsgeschehen ablenken.

Ablenkung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

3 Verkehrswege

Verkehrswege nutzen

(1) Verkehrswege für Personen dienen dazu, Arbeitsplätze in Gebäuden oder in Betriebsanlagen sicher zu erreichen. Soweit möglich, sind öffentliche Wege zu nutzen. Gleise sind grundsätzlich nur an solchen Stellen zu überqueren, die dafür vorgesehen sind (z. B. an Übergängen).

Innerhalb von Gleisanlagen dürfen grundsätzlich nur die Verkehrswege benutzt werden, die vom EVU festgelegt und bekannt gegeben sind. Sind diese im Einzelfall nicht bekannt oder offensichtlich nicht sicher benutzbar (z. B. bei mangelhafter Vegetationspflege, unzureichender Beleuchtung), sind die folgenden allgemeinen Verhaltensregeln zu beachten:

a) Benutzen von öffentlichen Wegen oder Bahnsteigen, auch wenn die Wegstrecke deutlich länger ist.

b) Benutzen von Handleuchten bei unzureichender Beleuchtung.

c) Einholen von Informationen bei ortskundigen Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb über Verkehrswege/Rangiererwege (z. B. Fahrdienstleiter, ortskundige Triebfahrzeugführer).

Verkehrsweg nicht benutzbar

(2) Sind Verkehrswege nicht benutzbar, dürfen Gleise nur benutzt oder überquert werden, wenn der Mitarbeiter zuvor deren Sperrung veranlasst hat (Gleissperrung zur Sicherung von Personen (Uv-Sperrung)).

Beleuchtung

(3) Soweit erforderlich, ist bei Dunkelheit die Beleuchtung einzuschalten oder eine Handleuchte zu nutzen.

Hindernisse

(4) Bei Benutzung der Wege ist auf Stolperstellen und Hindernisse (z. B. Schottersteine auf dem Rangiererweg, Ladegutreste, abgelegte Arbeitsmittel, seitliche Stromschienen) zu achten. Bei schlechter Witterung (z. B. bei Schnee, Eisglätte, Regen, Nebel) ist erhöhte Vorsicht und Aufmerksamkeit geboten.

Verkehrswege sind von Hindernissen frei zu halten.

Nutzung von Zweirädern

(5) Mit Zweirädern darf in Gleisanlagen nur dann gefahren werden, wenn dies erlaubt ist.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

4 Überqueren von Gleisen

Gleise überqueren

(1) Gleise dürfen außerhalb von Überwegen nur überquert werden, wenn es zur Erfüllung der Aufgaben notwendig ist.

Hindernisse beachten

(2) Gleise sind immer rechtwinklig zu überqueren. Auf Hindernisse (z. B. abgelegte Arbeitsmittel, Teile von Ladungen, seitliche Stromschienen) ist zu achten.

Weichen- und Kreuzungsbereiche

(3) Das Überqueren von Gleisen im Bereich von Weichen und Kreuzungen ist zu vermeiden.

Gefahren meiden

(4) Beim Überqueren von Gleisen darf nicht auf oder zwischen Teile, die ein sicheres Gehen oder Stehen verhindern (z. B. Schienenköpfe, Radlenker) getreten werden. Dies gilt besonders für Teile, die sich bewegen können (z. B. Weichenzungen, Drahtzugleitungen, Gleisbremsen).

Sichtverhältnisse beachten

(5) Vor und beim Überqueren der Gleise ist nach beiden Seiten zu sehen. Ein Gleis ist nur dort zu überqueren, wo ausreichende Sicht vorhanden ist und sich keine Fahrzeuge nähern. Es ist zu prüfen, ob bei der aktuellen Wettersituation sich nähernde Fahrzeuge rechtzeitig erkannt werden können (z. B. Nebel, Schneefall). Müssen mehrere Gleise überquert werden, ist an jedem Gleis erneut auf sich nähernde Fahrzeuge zu achten.

Bewegende Fahrzeuge

(6) Gleise dürfen nicht kurz vor oder dicht hinter sich bewegenden Fahrzeugen überquert werden, weil dann weitere Fahrzeuge in anderen Gleisen nicht erkannt werden können. Es ist stets auf ausreichende Sicht zu warten.

Nähe von Fahrzeugen

(7) Beim Überqueren von Gleisen in der Nähe stillstehender Fahrzeuge, ist mindestens 2 m Abstand einzuhalten. Der Abstand ist zu vergrößern, wenn Lasten getragen werden. Bei Triebfahrzeugen ist der Abstand so zu wählen, dass man vom Triebfahrzeugführer gesehen werden kann. Es ist möglichst Blickkontakt aufzunehmen.

Nah beieinanderstehende Fahrzeuge

(8) Zwischen nahe beieinanderstehenden Fahrzeugen darf niemals hindurch gegangen werden, wenn deren Abstand geringer als 5 m ist.

Endbühnen nutzen

(9) Bei mit Fahrzeuggruppen besetzten Gleisen können zum Überqueren auch Endbühnen von stillstehenden Güterwagen benutzt werden.

Reisezugwagen nutzen

(10) Wird zum Überqueren eines Gleises ein stillstehender Reisezugwagen benutzt, so sind die geöffneten Türen des Reisezugwagens danach wieder zu schließen. Es ist auf herannahende Fahrzeuge im daneben liegenden Gleis zu achten.

Verbote

(11) Es ist nicht gestattet, unter Fahrzeugen hindurch zu kriechen und über Kupplungen oder Puffer zu klettern.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

5 Vorbeifahrt von Zug- und Rangierfahrten

Gefahr durch sich bewegende Fahrzeuge

(1) Die größte Gefährdung im Gleisbereich geht von sich bewegenden Fahrzeugen aus. Es besteht die Gefahr, erfasst und überfahren zu werden. Außerdem ist die Druck- und Sogwirkung schnellfahrender Züge besonders gefährlich.

Warnsignale

(2) Es ist auf optische und akustische Warnsignale zu achten, die auf eine Fahrzeugbewegung hinweisen.

Abstand zu Gleisen halten

(3) Wenn an Gleisen entlang gegangen oder an Gleisen gestanden werden muss, ist ein möglichst weiter Abstand von den Gleisen einzuhalten.

Verhalten bei einer Vorbeifahrt

(4) Bei einer Vorbeifahrt ist bewusst ein sicherer Stand einzunehmen (in der Regel im Sicherheitsraum). Der Sicherheitsraum befindet sich in der Regel auf der gleisfreien Seite. Soweit der Sicherheitsraum nicht eindeutig erkennbar ist, wird dieser besonders gekennzeichnet (z. B. Begrenzungsstangen in S-Bahn-Tunneln, unterschiedliches Oberflächenmaterial). Vorbeifahrende Fahrzeuge sind zu beobachten. Dabei ist auf lose Fahrzeugteile oder -planen, verschobene Ladungen, offene Türen und Schnee- oder Eisabwurf zu achten. Zu dem Mitarbeiter an der Spitze der Zug- oder Rangierfahrt ist möglichst Blickkontakt aufzunehmen.

Engstellen

(5) An Einbauten neben Gleisen (z. B. Laderampen, Auftauanlagen, Masten), die mit einer Sicherheitsmarkierung durch gelb-schwarze Streifen gekennzeichnet sind, ist der seitliche Sicherheitsabstand zu sich bewegenden Fahrzeugen von mindestens 0,5 m nicht vorhanden. An diesen Stellen darf sich während der Vorbeifahrt von Fahrzeugen niemand aufhalten. Es besteht Lebensgefahr durch Quetschen.

Zusammenlaufende Gleise

(6) Stehen Fahrzeuge an Weichen und Kreuzungen bis zum Grenzzeichen, kann sich eine Engstelle zwischen dem stillstehenden und dem vorbeifahrenden Fahrzeug ergeben. Während der Vorbeifahrt darf sich niemand auf dem Rangiererweg im Bereich der Engstelle aufhalten.

Tunnel

(7) In Tunneln entwickeln Züge eine starke Druck- und Sogwirkung. Bei Annäherung einer Fahrt ist umgehend der Sicherheitsraum aufzusuchen und sich an ggf. vorhandenen Halterungen (z. B. Handläufe) festzuhalten.

Sicherheitsraum nicht erreichbar

(8) Wenn man trotz aller Umsicht und Vorsicht von einer Fahrt überrascht wird und keinen Sicherheitsraum mehr aufsuchen kann, dann sollte man sich neben dem Gleis zu Boden werfen, und zwar mit dem Kopf in Richtung der sich nähernden Fahrt.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

6 Sicheres Verhalten an und auf Fahrzeugen

Tätigkeiten ausüben

(1) Planmäßige Tätigkeiten an Fahrzeugen (z. B. Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten) dürfen nur an den dafür vorgesehenen Arbeitsplätzen und unter Verwendung der dafür vorgesehenen Arbeitsmittel durchgeführt werden. Auf Hindernisse und Stolperstellen im Arbeitsbereich ist zu achten.

Gleise sperren (Uv-Sperrung)

(2) Bevor Tätigkeiten außen an Fahrzeugen durchgeführt werden, müssen diese gegen unbeabsichtigte Bewegung gesichert sein. Tätigkeiten am Fahrwerk oder unter Fahrzeugen dürfen erst begonnen werden, wenn sichergestellt ist, dass in dem Gleis keine Fahrzeugbewegungen stattfinden. Soweit dies zur eigenen Sicherheit erforderlich oder es vorgegeben ist, muss vor Beginn der Tätigkeiten auch sichergestellt werden, dass in daneben liegenden Gleisen keine Fahrzeugbewegungen stattfinden. Fahrzeugbewegungen sind z. B. dann ausgeschlossen, wenn eine Sperrung zur Sicherung von Personen (Sperrung aus Gründen der Unfallverhütung, Uv-Sperrung) erfolgt. Ist der Anlass für die Sperrung zur Sicherung von Personen weggefallen, ist dem Mitarbeiter, der die Gleise gesperrt hat, dies mitzuteilen.

Verschobene Ladungen

(3) Bei verschobenen Ladungen dürfen Borde, Rungen oder Sicherungsmittel erst dann gelöst oder entfernt werden, wenn das Ladegut gegen Umkippen oder Abrutschen gesichert ist. Türen, die durch verschobene Ladung belastet sein können, dürfen nicht geöffnet werden.

Hochgelegene Teile – Absturzgefahr –

(4) Hochgelegene Teile außen am Fahrzeug (z. B. Tritte, Leitern, Laufstege) dürfen nur betreten werden, wenn diese dafür vorgesehen sind und nachdem man die Standflächen und Haltemöglichkeiten auf sichtbare Mängel geprüft hat.

Unter Spannung stehende Teile

(5) Klappen und Türen in und an Fahrzeugen, die mit dem Warnzeichen „Warnung vor elektrischer Spannung“ gekennzeichnet sind, dürfen nur durch Mitarbeiter geöffnet werden, wenn sie dafür ausgebildet oder besonders unterwiesen sind. Betriebsanweisungen sind zu beachten. Es ist zu beachten, dass auch nach dem Ausschalten des Hauptschalters elektrische Teile unter Spannung stehen können (z. B. gespeist durch Energiespeicher, Kondensatoren) und durch integrierte Entladestromkreise oder andere betriebliche Maßnahmen (z. B. vorgegeben durch ein Schlüsselkonzept) spannungsfrei gemacht werden müssen.

Bahntechnisch unterwiesene Personen

(6) Auf Bahnanlagen mit Oberleitungen dürfen nur bahntechnisch unterwiesene Mitarbeiter tätig werden (siehe Abschnitt 11).

Hochgelegene Teile betreten – Gefahr durch Oberleitung

(7) Hochgelegene Teile außen am Fahrzeug dürfen unter Oberleitungen nicht betreten werden, wenn dort ein Warnzeichen auf die elektrische Gefährdung durch die Oberleitung hinweist. Ist ein Betreten unumgänglich (z. B. bei Havarien, verschobenen Ladungen) muss zuvor die Oberleitung von einem hierzu Berechtigten ausgeschaltet und bahngeerdet werden.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Tätigkeiten auf hochgelegenen Standflächen

(8) Tätigkeiten dürfen auf hochgelegenen Standflächen außen am Fahrzeug nur ausgeführt werden, wenn das vom EVU ausdrücklich erlaubt wurde (z. B. Stirnfensterreinigung, Prüf-, Kontroll- und Instandsetzungsarbeiten). Die für die jeweilige Tätigkeit erstellte Betriebsanweisung ist zu beachten. Sind ausnahmsweise andere Tätigkeiten erforderlich oder müssen andere Arbeitsmittel benutzt werden (z. B. im Störungsfall), muss zuvor die Oberleitung von einem hierzu Berechtigten ausgeschaltet und bahngeerdet werden.

Ergänzung

Triebfahrzeuge in Betrieb nehmen

(9) Bei der Inbetriebnahme eines Triebfahrzeuges ist darauf zu achten, dass keine Personen auf, unter oder am Triebfahrzeug arbeiten. Solange Personen auf, unter oder am Triebfahrzeug arbeiten, dürfen Einrichtungen (z. B. Bremsen, Maschinenanlagen) nicht betätigt werden.

7 Aufsteigen auf und Absteigen von Fahrzeugen – Regelungen für alle Mitarbeiter

Grundsatz

(1) Das Auf- und Absteigen auf bzw. von Fahrzeugen ist grundsätzlich nur im Stillstand erlaubt.

Warnkleidung

(2) Vor dem Absteigen in den Gleisbereich ist die Warnkleidung anzulegen, wenn sie nicht bereits getragen wird.

Dreipunkt-Methode

(3) Beim Auf- und Absteigen – mit Ausnahme bei Rangierertritten – ist die bewährte „Dreipunkt-Methode“ anzuwenden: Gesicht zum Fahrzeug, Halt durch zwei Hände und einen Fuß oder zwei Füße und eine Hand. Vom untersten Tritt soll nicht abgesprungen werden, sondern man lässt sich langsam, mit den Händen festhaltend, auf den Boden hinabgleiten.

Nachbargleise, Hindernisse

(4) Beim Absteigen ist zu beachten, dass auf einem daneben liegenden Gleis Fahrten stattfinden können. Ebenso ist auch auf Maste, Weichen, Drahtzugleitungen oder andere Hindernisse sowie bei Gleichstrom-S-Bahnen auf unter Spannung stehende Teile (z. B. seitliche Stromschienen, Stromabnehmer) zu achten.

Auf freier Strecke

(5) Beim Halten auf der freien Strecke ist grundsätzlich auf der gleisfreien Seite abzusteigen. An Bauwerken (z. B. Brücken, Tunneln) und an Strecken ohne Randweg ist besondere Vorsicht geboten. Ist ausnahmsweise das Absteigen zwischen zwei Gleisen auf der freien Strecke erforderlich, ist sicher zu stellen, dass in daneben liegenden Gleisen keine Fahrzeugbewegungen stattfinden, z. B. durch eine Sperrung zur Sicherung von Personen (Sperrung aus Gründen der Unfallverhütung, Uv-Sperrung). Ist der Anlass für die Sperrung zur Sicherung von Personen weggefallen, ist dem Mitarbeiter, der die Gleise gesperrt hat, dies mitzuteilen.

Handgriffe nutzen

(6) Besondere Vorsicht ist beim Schließen der Türen von Fahrzeugen geboten. Beim Auf- bzw. Absteigen sind die neben den Türen angebrachten Handgriffe zu benutzen.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

8 Aufsteigen auf und Absteigen von Fahrzeugen – Besondere Regelungen für Lokrangierführer und Rangierbegleiter

Auf- und Absteigen bei Schrittgeschwindigkeit

(1) Abweichend von dem Grundsatz (Auf- und Absteigen nur im Stillstand) dürfen Lokrangierführer und Rangierbegleiter auf/von Rangierertritten und Endbühnen von Wagen sowie Mitfahrerständen von Triebfahrzeugen auch während der Fahrt auf- und absteigen, wenn die Fahrzeuge sich nicht schneller als mit Schrittgeschwindigkeit (≤ 5 km/h) bewegen. Dabei darf nur in Fahrtrichtung vorwärts abgestiegen werden. Beim Absteigen dürfen Handgriffe erst losgelassen werden, wenn ein Fuß den Boden berührt.

Mängel an Fahrzeugen

(2) Vor dem Aufsteigen ist darauf zu achten, dass Tritte und Handgriffe am Fahrzeug keine sichtbaren Mängel haben. Festgestellte Mängel sind zu kennzeichnen (z. B. durch Anbringen des Gefahrstellenhinweises) und der auftraggebenden Stelle zu melden.

Bewegliche Handgriffe

(3) Können umklappbare und herausziehbare Handgriffe nicht vorher festgelegt werden, muss im Stillstand aufgestiegen werden.

Aufsteigen

(4) Beim Aufsteigen muss mit der Hand ein fester Halt hergestellt werden, ehe mit den Füßen der Tritt bestiegen wird.

Wagen mit Langhubstoßdämpfern

(5) Bei Wagen mit Langhubstoßdämpfern (z. B. Container- und Huckepackwagen) darf wegen der Bewegung zwischen Pufferbohle und Untergestell nur bei Stillstand des Fahrzeuges aufgestiegen werden.

Aufstiegshilfen benutzen

(6) Zum Erreichen und Verlassen der Ladeflächen sind – soweit vorhanden – die Aufstiegshilfen (z. B. Tritte, Steigleitern, Handgriffe) zu benutzen.

9 Elektrische Anlagen und Betriebsmittel – Allgemeine Gefährdungen

Elektrische Anlagen

(1) Elektrische Anlagen, die nicht zur allgemeinen Benutzung bestimmt sind, dürfen nur von dazu Berechtigten bedient werden. Auch im Störungsfall, insbesondere bei Gefahren für Leben und Gesundheit von Personen, dürfen elektrische Anlagen nur dann ausgeschaltet werden, wenn man dazu berechtigt ist und dieses gefahrlos möglich ist. In allen anderen Fällen muss die Ausschaltung der elektrischen Anlagen vom Anlagenbetreiber angefordert und bestätigt werden (z. B. bei Hochspannungsanlagen).

Grundsatz

(2) Elektrische Anlagen und Betriebsmittel sind immer als unter Spannung stehend zu betrachten, solange nicht festgestellt ist, dass diese ausgeschaltet und geerdet oder, bei Betriebsmitteln, sichtbar vom Versorgungsnetz getrennt sind.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Schadhafte Betriebsmittel

(3) Elektrische Betriebsmittel, die schadhaft sind oder bei denen die Prüffrist abgelaufen ist, dürfen nicht benutzt werden. Solche Mängel sind dem Vorgesetzten zu melden und eine weitere Nutzung ist zu verhindern. Elektrische Anlagen und Betriebsmittel dürfen grundsätzlich nur durch Elektrofachkräfte instandgesetzt oder geändert werden.

Mitarbeiter, die elektrotechnische Laien sind, dürfen entsprechend den Vorgaben des EVU (z. B. in Form von Betriebsanweisungen) folgende Tätigkeiten ausführen: *

- Leuchtmittel auswechseln, wenn vollständiger Schutz gegen direktes Berühren besteht,
- Schraub- und Feinsicherungen wechseln

und

- Leitungs- und Motorschutzschalter ein und ausschalten.

Mitarbeiter, die elektrotechnisch unterwiesene Personen sind (z. B. Triebfahrzeugführer, Lokrangierführer), dürfen zusätzlich entsprechend den Vorgaben des EVU (z. B. in Form von Betriebsanweisungen) folgende Tätigkeiten ausführen:

- Niederspannungs-Hochleistungssicherungen wechseln

und

- geübte und unterwiesene Tätigkeiten bei der Fehlersuche nach der Entstörungsrichtlinie des jeweiligen Fahrzeugtyps unter Beachtung der vorgesehenen Sicherheitsmaßnahmen einschließlich der zu benutzenden PSA.

Hat ein Mitarbeiter Zweifel, ob er Tätigkeiten ausführen darf, hat er bei seinem Vorgesetzten nachzufragen.

Unter Spannung stehende Teile

(4) Gegenstände, die im Störungsfall an unter Spannung stehenden Teilen anliegen, dürfen nicht berührt werden.

Verunglückte

(5) Berührt ein Verunglückter bei einem Unfall unter Spannung stehende Teile, darf diese Person nicht berührt werden. Es ist zu veranlassen, dass die elektrische Anlage unverzüglich ausgeschaltet und geerdet wird oder das Betriebsmittel vom Stromnetz getrennt wird.

Durchgangsarzt

(6) Nach einem Elektrounfall ist immer der Durchgangsarzt aufzusuchen.

10 Hochspannungs- und Fahrleitungsanlagen – Allgemeine Regelungen

Allgemein

(1) Freileitungen, Speiseleitungen, Oberleitungen und seitliche Stromschienen stehen unter hoher Spannung. Die hohe Spannung hat zur Folge, dass nicht nur unmittelbare Berührungen unter Spannung stehender Teile, sondern auch mittelbare Berührungen – beispielsweise über Arbeitsmittel oder Wasserstrahl – tödlich wirken können. Bereits die Annäherung an unter hoher Spannung stehender Teile kann tödlich wirken.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

(2) Wird eine herabhängende Freileitung, Oberleitung oder Speiseleitung erkannt, die den Boden oder einen Gegenstand berührt, so darf das Erdreich in einer Entfernung von 20 m zu dieser Stelle solange nicht betreten werden, bis die herabhängende Leitung ausgeschaltet und geerdet ist. Die Entfernung zu dieser Stelle, wo die herabhängende Leitung den Boden oder einen Gegenstand berührt, darf auf 10 m reduziert werden, wenn sicher zu erkennen ist, dass es sich um eine Ober- oder Speiseleitung handelt.

Herabhängende Leitungen

(3) Befindet man sich bereits im Bereich des Spannungstrichters, muss dieser wegen der gefährlichen Schrittspannung besonders vorsichtig mit kleinen Schritten verlassen werden. Personen, die sich diesem Bereich nähern, sind zu warnen.

Spannungstrichter verlassen

11 Besondere Regelungen bei Oberleitungen

BRW.1220 6 (6)

(1) Oberleitungsanlagen werden in der Regel mit einer Wechselspannung von 15 kV betrieben. Bei einzelnen Bahnen kommen auch Spannungen von 750 Volt DC (Gleichspannung) oder bis zu 25 kV AC (Wechselspannung) vor. Tätigkeiten in Bahnanlagen mit Oberleitungen kommen nicht nur im Bahnbetrieb selbst vor, sondern auch beispielsweise bei Verladearbeiten, bei der Instandhaltung und Reinigung von Fahrzeugen.

Oberleitungsanlagen

(2) Grundsätzlich darf man in Bahnanlagen mit Oberleitungen nur tätig werden, wenn man über die Gefährdungen aus dem elektrischen Bahnbetrieb, die notwendigen Verhaltensregeln und die möglichen Gefahren bei unsachgemäßem Verhalten unterwiesen ist (als sogenannte „bahntechnisch unterwiesene Person“). Als bahntechnisch unterwiesene Person darf der geringere Schutzabstand (z. B. von 1,5 m bei 15 kV oder 25 kV) angewendet werden. Ein Mitarbeiter, der nicht bahntechnisch unterwiesene Person ist, muss als elektrotechnischer Laie einen größeren Schutzabstand (z. B. 3,0 m statt 1,5 m bei 15 kV oder 25 kV) zu unter Spannung stehenden Teilen der Oberleitung einhalten.

Unterweisung

Schutzabstände für nicht bahntechnisch unterwiesene Personen	
Netz-Nennspannung Un (Effektivwert)	Äußere Grenze der Annährungszone Dv, Schutzabstand (Abstand in Luft von ungeschützten unter Spannung stehenden Teilen)
bis 1 kV	1,0 m
über 1 kV bis 110 kV	3,0 m

Schutzabstände für bahntechnisch unterwiesene Personen	
Nennspannung	Schutzabstand zu unter Spannung stehenden Teilen
bis AC 1000 V / DC 1500 V	1,0 m
über AC 1 kV / DC 1,5 kV bis 30 kV	1,5 m
über 30 kV bis 110 kV	2,0 m

(3) Zweige, Äste, Bäume oder andere Gegenstände, die auf Oberleitungen oder Speiseleitungen gefallen sind, dürfen nicht berührt werden. Erst nach Ausschaltung und Bahnerdung dürfen diese Gegenstände entfernt werden.

Gegenstände auf Oberleitungen

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Wagenkasten von Oberleitung berührt

(4) Berührt die Oberleitung den Wagenkasten eines Fahrzeuges dürfen Personen

- das Fahrzeug nicht verlassen,
- sich dem Fahrzeug von außen nicht nähern,

solange die Oberleitung nicht ausgeschaltet und bahngeerdet ist. Muss das Fahrzeug vor Ausschalten der Oberleitung evakuiert werden (z. B. im Brandfall), ist abzuspringen. Es ist darauf zu achten, dass nicht gleichzeitig das Fahrzeug und der Erdboden berührt werden.

Rückstromführungen, Bahnerdungen

(5) Es ist zu beachten, dass von losen oder defekten Rückstromführungen und Bahnerdungen, z. B. Rückleiterseile (an Trennstellen der Schienen), Masterden (zwischen Oberleitungsmast und Schiene), Betriebserden (z. B. zwischen Weichenheizungsanlage und Schiene), ein hohes Gefährdungspotential ausgeht. Es muss stets angenommen werden, dass alle Teile unter Spannung stehen, wenn die feste Verbindung unterbrochen ist. Lose oder defekte Rückleiterseile und Erdungsleiter dürfen weder direkt noch mit Gegenständen berührt werden.

12 Besondere Regelungen bei seitlichen Stromschienen

Arten von Stromschienen

(1) Es ist darauf zu achten, dass es unterschiedliche Arten von seitlichen Stromschienen gibt. Manche werden von unten durch die Stromabnehmer der Fahrzeuge bestrichen, manche von der Seite. Die seitlichen Stromschienen, seitlichen Stromabnehmer der Fahrzeuge sowie Brückenleitschienen[1)] sind grundsätzlich als unter Spannung stehend zu betrachten.

Bei Gleisen mit seitlichen Stromschienen besteht insbesondere die Gefahr, unter Spannung stehende seitliche Stromschienen oder die unter Spannung stehenden seitlichen Stromabnehmer der Fahrzeuge zu berühren.

Schutzabstände

(2) Zu seitlichen Stromschienen mit einer Spannung von bis zu 1000 Volt Wechselspannung oder 1500 Volt Gleichspannung ist ein Schutzabstand von mindestens 1,0 m einzuhalten. Dieser Schutzabstand gilt auch zu den seitlichen Stromabnehmern der Fahrzeuge, wenn diese nicht durch einen isolierenden Werkstoff abgedeckt sind.

Arbeiten im Gleis

(3) Bei Arbeiten im Gleis darf der Bereich zwischen seitlicher Stromschiene und der daneben liegenden Fahrschiene nicht betreten werden.

Überqueren von Stromschienen

(4) Seitliche Stromschienen dürfen nur an den dafür vorgesehenen Stellen überstiegen werden. Vorhandene Abdeckungen dürfen nicht betreten werden.

Schutzabstand einhalten

(5) Es ist darauf zu achten, dass der erforderliche Schutzabstand von 1,0 m auch mit den verwendeten Arbeitsmitteln eingehalten wird.

❒

[1)] Bei Brücken oder anderen Stahlbauwerken kann eine Brückenleitschiene angebracht sein, die den beweglichen Stromabnehmerschleifschuh in Richtung Gleismitte schiebt. Die Brückenleitschiene kann ständig oder durch das Bestreichen des Schleifschuhs unter Spannung stehen.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zu BRW.1220

6 Sicheres Verhalten an und auf Fahrzeugen

Ergänzung:

Tätigkeiten auf hochgelegenen Standflächen

(8) Die Mindestfahrdrahthöhe beträgt auf dem Netz der DB AG 4,95 m über Schienenoberkante. Auf Grund von Brücken, Kreuzungsbauwerken und Tunneln etc. kann die Mindestfahrdrahthöhe unterschritten werden. Die Örtlichkeiten, an denen die Mindestfahrdrahthöhe unterschritten wird, sind in den örtlichen Zusätzen benannt.

Zusätzlich zu den allgemeinen Arbeitsschutzregeln zum sicheren Verhalten an und auf Fahrzeugen gelten im Bereich bis 100 m vor und hinter den betroffenen Örtlichkeiten folgende Vorgaben:

- Es dürfen keine außerhalb des Triebfahrzeugs liegenden Trittflächen betreten werden, die sich oberhalb der Pufferebene befinden, es sei denn, es ist zum Betreten oder Verlassen des Führerraums auf direktem Weg unumgänglich.
- Tätigkeiten außerhalb des Triebfahrzeugs oberhalb der Pufferebene (z. B. Störungssuche, Kleinreparaturen, Ladungssicherung) sind verboten.
- Falls sich Mitarbeiter zur Fahrwegbeobachtung oder zur Weitergabe von Rangiersignalen auf einer Übergangsbühne, einer Ladefläche oder einem Bremserstand aufhalten, ist die Rangierfahrt vor der betreffenden Örtlichkeit anzuhalten. Vor der Weiterfahrt müssen sich die Mitarbeiter auf den Rangierertritt begeben.
- Übergangsbühnen, Ladeflächen und Bremserstände dürfen auch bei abgestellten Wagen nicht betreten werden, z. B. wenn Tätigkeiten der technischen Wagenbehandlung ausgeführt werden müssen.

❑

zur Modulübersicht

1 Auf dem Weg zum und vom Dienst

Sicheres Verhalten im Straßenverkehr

(1) Dienstbeginn oder Dienstende liegen oftmals in den Tagesrandlagen. Der Weg zur und von der Tätigkeit kann deshalb häufig nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Mit einer defensiven Fahrweise und verkehrssicherem Verhalten kann viel zur eigenen Sicherheit im Individualverkehr beigetragen werden.

Verkehrssichere Straßenfahrzeuge

(2) Es sind verkehrssichere Straßenfahrzeuge mit witterungsgerechter Ausrüstung (insbesondere in der Wintersaison) zu nutzen.

Weg zum Dienst

(3) Für den Weg zum Dienst sind ausreichende Zeitreserven einzuplanen.

Besonderheiten bei Zweirädern

(4) Beim Fahren mit Motorrädern soll eine vollständige Schutzausrüstung getragen werden. Beim Fahren mit Fahrrädern soll der Kopf mit einem Fahrradhelm geschützt werden.

Zur besseren und frühzeitigeren Erkennbarkeit soll bei Benutzung eines Zweirades Kleidung mit retro-reflektierenden Anteilen benutzt werden, z. B. eine Warnweste. Eine Alternative dazu sind auch retro-reflektierende Bänder an den Armen und/oder Beinen.

Fahrsicherheitstraining

(5) Sicheres Verhalten in Gefahrensituationen kann im Rahmen von Fahrsicherheitstrainings geübt werden.

❑

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

1 Vorbeugender Brandschutz

Erforderliche Informationen

(1) Damit im Brandfall schnell und richtig gehandelt werden kann, müssen Mitarbeiter Kenntnis über folgende Informationen haben:

- Stellen, an denen Feuerlöscheinrichtungen vorhanden sind,
- Handhabung von Feuerlöscheinrichtungen,
- Kommunikationsmöglichkeiten zum Herbeirufen der notwendigen Hilfe (z. B. Funk- oder Fernsprechverbindungen zur Unfallmeldestelle des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, ortsfeste Meldeeinrichtungen, Mobiltelefonverbindung zur Leitstelle),
- Rettungswege,
- im stationären Bereich: Orte der Aushänge mit Angabe wichtiger Daten und Telefonnummern für den Notfall (z. B. Feuerwehr-Notruf-Zentrale: 112),
- Besonderheiten zum Brandschutz in Fahrzeugen.

❑

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

1 Erste Hilfe

Erforderliche Informationen

(1) Damit im Notfall die Erste Hilfe unverzüglich geleistet werden kann, müssen Mitarbeiter Kenntnis über folgende Informationen haben:

- Namen der Ersthelfer sowie deren Erreichbarkeit,
- Kommunikationsmöglichkeiten zum Herbeirufen der notwendigen Hilfe (z. B. Funk- oder Fernsprechverbindungen zur Unfallmeldestelle des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, ortsfeste Meldeeinrichtungen, Mobiltelefonverbindung zur Leitstelle),
- Aufbewahrungsorte für Erste-Hilfe-Material (z. B. Verbandkästen),
- Rettungswege,
- im stationären Bereich: Orte der Aushänge (Plakat „Erste Hilfe“) mit Angabe wichtiger Daten und Telefonnummern für den Notfall (z. B. Name, Adresse, Telefonnummer des Durchgangsarztes oder der zuständigen Betriebsstelle).

Dokumentation

(2) Im eigenen Interesse sind alle Verletzungen, auch wenn dem Mitarbeiter diese bedeutungslos erscheinen, dem Vorgesetzten zu melden. Jede Erste-Hilfe-Leistung ist zu dokumentieren (z. B. im Meldeblock, als interner Unfallvermerk).

❑

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

1 Regelungen für alle Mitarbeiter

(1) In oder auf Fahrzeugen darf nur mitgefahren werden, wenn es die Tätigkeit erfordert oder dazu ein Auftrag besteht (z. B. als Rangierbegleiter, zur Unterwegsreinigung, zum Auslegen von Fahrplänen). **Grundsatz**

Bei Zug- und Rangierfahrten darf grundsätzlich nur mitgefahren werden, wenn man sich innerhalb von Fahrzeugen aufhalten kann.

(2) Wird im Führerraum mitgefahren, ist der zugewiesene Platz einzunehmen. Der Triebfahrzeugführer darf nicht behindert oder abgelenkt werden. **Mitfahrt im Führerraum**

(3) Außentüren dürfen nicht geöffnet werden, bevor die Fahrzeuge zum Halten gekommen sind. **Außentüren öffnen**

(4) Bei Rangierfahrten haben sich Mitarbeiter vor Fahrtbeginn zur Mitfahrt **Mitfahrt bei Rangierfahrten**

- auf Fahrzeugen einen festen Stand und einen sicheren Halt zu verschaffen,
- in Fahrzeugen – sofern vorhanden – einen Sitzplatz aufzusuchen oder sich einen festen Stand und einen sicheren Halt zu verschaffen.

2 Besondere Regelungen für Mitfahrten auf Fahrzeugen

(1) Abweichend vom Grundsatz (Mitfahrt nur innerhalb von Fahrzeugen) dürfen **Mitfahrt auf Rangierertritten, Endbühnen und Mitfahrerständen**

- Lokrangierführer,
- Rangierbegleiter

und

- Mitarbeiter an der Spitze geschobener Züge

außen auf Mitfahrerständen auf Triebfahrzeugen, Rangierertritten und Endbühnen mitfahren.

(2) Einen sicheren Stand verschafft sich der Mitarbeiter, in dem er sich mit beiden Füßen auf die Standfläche stellt und sich mit mindestens einer Hand festhält. Beim Stehen auf einem Rangierertritt hakt sich der Mitarbeiter – soweit möglich – mit dem Arm am Handgriff ein. Hierdurch soll das Herunterstürzen bei einem unerwarteten starken Ruck verhindert werden. **Sicherer Stand**

(3) Auf Ladeflächen darf nur mitgefahren werden, wenn die Ladefläche über geeignete Aufstiege erreichbar ist, ein sicherer Aufenthalt und fester Halt gewährleistet ist, die vorhandene Ladung nicht verrutschen kann und der Schutzabstand zur Oberleitung eingehalten wird (siehe BRW.1220). **Mitfahrt auf Ladeflächen**

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Nutzungsverbot für Trittstufen der Einstiege

(4) Trittstufen der Einstiege bei offenen Türen dürfen zur Mitfahrt nicht benutzt werden. Diese Türen sind vor Beginn der Fahrt zu schließen.

Ablaufende oder abgestoßene Wagen

(5) Ablaufende oder abgestoßene Wagen dürfen nur zur Handbremsbedienung auf einer Endbühne begleitet werden.

Nichtfestlegbare Rangiererhandgriffe

(6) Wagen, die nichtfestlegbare Rangiererhandgriffe haben, dürfen zur Mitfahrt nicht benutzt werden.

Arbeitsmittel mitführen

(7) Bei der Mitfahrt auf Rangierertritten dürfen keine Arbeitsmittel mitgeführt werden, die einen sicheren Stand bzw. einen festen Halt beeinträchtigen (z. B. Entkupplungsstangen, Hemmschuhe).

Seitliche Tritte

(8) Seitlich angeordnete Tritte und Aufstiege an Fahrzeugen sowie außenliegende Tritte und Handgriffe für die Frontscheibenreinigung an Endführerstandlokomotiven dürfen zur Mitfahrt nicht benutzt werden.

Wagen mit Langhubstoßdämpfern

(9) Bei Wagen mit Langhubstoßdämpfern (z. B. Container- und Huckepackwagen) treten bei stärkerem Abbremsen sowie bei Zerrungen Bewegungen zwischen Pufferbohle und Untergestell auf. Dabei entsteht zwischen Pufferbohle und Untergestell ein Spalt. Um nicht in den entstehenden Spalt zu geraten, muss beim Mitfahren unbedingt auf einen sicheren Stand geachtet werden. Bei fehlenden Rangierertritten und Handgriffen darf auf dem Wagen nicht mitgefahren werden.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

1 Grundsatz

(1) Der Lokrangierführer bzw. der Rangierbegleiter muss vor dem Aufsteigen auf Rangierertritte, Endbühnen, Mitfahrerstände und Ladeflächen den Standort prüfen, ob dieser zur Mitfahrt geeignet ist.

Standort der Mitfahrt prüfen

2 Geeignete Standorte auf Fahrzeugen

(1) Lokrangierführer und Rangierbegleiter dürfen auf Fahrzeugen nur Standorte zur Mitfahrt benutzen, die sicher erreicht werden können, die einen sicheren Stand und einen festen Halt bieten. Lokrangierführer dürfen bei der Handhabung des Funkfernsteuersystems durch Aufbauten und Ladung nicht behindert werden.

Grundsatz

Mitfahrerstand/ Rangierertritt:

Mitfahrerstand auf dem Triebfahrzeug	
	Dieser Standort bietet einen sicheren Stand und gute Festhaltemöglichkeiten. Es ist darauf zu achten, dass man sich vollständig auf dem Mitfahrerstand innerhalb der Fahrzeugbegrenzung befindet.

Rangierertritt am Güterwagen	
	Dieser Rangierertritt bietet einen sicheren Stand. Man verschafft sich einen festen Halt, indem man den Arm um den Haltegriff legt. Diese Tritt/Griff-Kombination ist ohne eine Körperzwangshaltung.

Übergangs- und Endbühnen:

Übergangsbühne auf dem Triebfahrzeug	
	Man muss vollständig auf das Triebfahrzeug aufsteigen und sich mittig auf die Übergangsbühne stellen. Dabei ist sich am Geländer festzuhalten.

Übergangsbühne an einem Wagen	
	Man muss vollständig auf den Wagen aufsteigen und sich mittig auf die Übergangsbühne stellen. Dabei ist sich am Geländer festzuhalten.

Bremserstände:

Bremserstand an einem Wagen	
	Man muss vollständig auf den Wagen aufsteigen und sich mittig auf dem Bremserstand aufstellen. Dabei ist sich am Geländer festzuhalten.

Mitfahrt auf unbeladenen oder beladenen Ladeflächen von Güterwagen

(2) Die Mitfahrt auf unbeladenen oder beladenen Güterwagen ist nur erlaubt, wenn der Schutzabstand zur Oberleitung (mindestens 1,50 Meter) eingehalten wird und bei beladenen Wagen, deren Ladung auch bei ruckartigen Bewegungen, z. B. beim Bremsen, nicht verrutschen kann.

Bedingung für die Mitfahrt

Standort auf einem unbeladenen Güterwagen	
	Der Standort auf einer Ladefläche muss einen sicheren Stand und geeignete Festhaltemöglichkeiten bieten. Man muss sich einen festen Halt verschaffen, indem der Arm z. B. um eine Fahrzeughalterung legt wird. Dabei ist darauf zu achten, dass alle Körperteile (auch Arme) innerhalb der Fahrzeugbegrenzung sind.

3 Nicht geeignete Standorte auf Fahrzeugen

Nicht geeignete Standorte

(1) Können die Vorgaben aus dem Abschnitt 2 nicht erfüllt werden, gelten die Standorte als nicht geeignet.

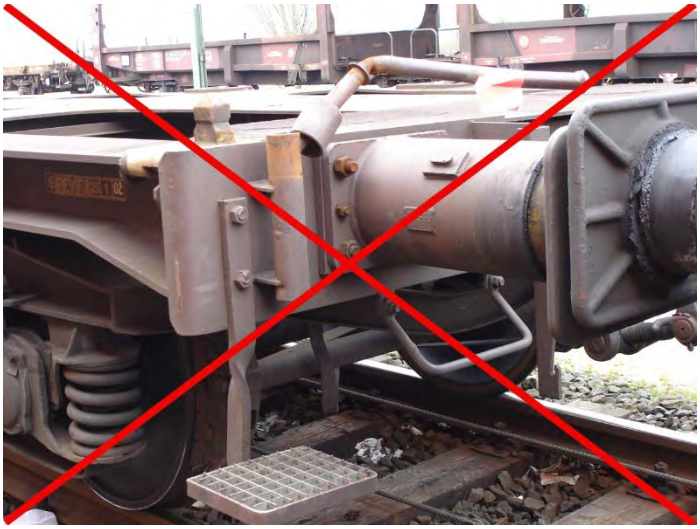
Im Nachfolgenden sind hierzu Beispiele aufgeführt.

Einstiegshilfen:

Einstiegshilfe eines Triebfahrzeugs/ Güterwagen	
 	Einstiegshilfen sind keine Rangierertritte bzw. Mitfahrerstand und dürfen zur Mitfahrt nicht benutzt werden. Sie sind verboten, weil man sich außerhalb der Fahrzeugbegrenzung befindet.

Nicht einwandfreie Rangierertritte oder Halte-/Handgriffe:

Verformter bzw. beschädigter Rangierertritt	
	Rangierertritte mit sichtbaren Beschädigungen und Verformungen dürfen nicht benutzt werden.

Verformter bzw. beschädigter Handgriff	
	Sind Halte- oder Handgriffe nicht in einwandfreiem Zustand oder fehlen diese, dürfen die zugehörigen Rangierertritte nicht benutzt werden.

Nicht festlegbare absenkbare Rangiererhandgriffe:

Nicht festlegbarer absenkbarer Handgriff	
	Der Handgriff ist in Grundstellung abgesenkt. Er muss hochgezogen und festgehalten werden. In dieser Stellung ist er jedoch nicht festlegbar und darf deshalb nicht benutzt werden.

Rangieren mit abgesenktem Handgriff	
	Wird der Handgriff nicht hochgezogen, entsteht eine Körperzwangshaltung. Diese Tritt-/Griff-Kombination darf zur Mitfahrt nicht benutzt werden.

Tritte an den Güterwagen der Bauarten Hbis-ww 299, Tbis 869B und 875:

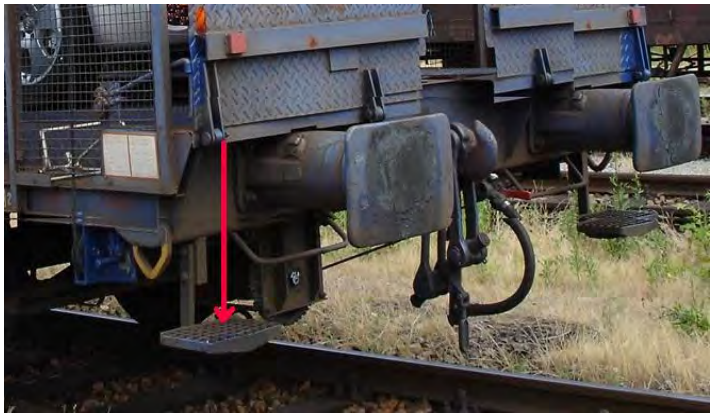
(2) Die Tritte (Ecktritt oder Bügeltritt) an den Güterwagen der Bauart Hbis-ww 299, Tbis 869B und 875 dürfen zur Mitfahrt nicht benutzt werden.

Bauarten Hbis-ww 299, Tbis 869B und 875

Tritt (Ecktritt) an einem Hbis 299	
	Anbau des Ecktrittes unterhalb der Ecksäule. Überdeckung des Ecktrittes durch die Ecksäule. Bei Benutzung des Ecktrittes steht der Mitarbeiter außerhalb der Fahrzeugbegrenzung. Diese Tritte dürfen zur Mitfahrt nicht benutzt werden.

Tritt (Bügeltritt) an einem Hbis 299	
	Der Bügeltritt wird weitgehend vom Schiebewanduntergurt überdeckt und ist zum Ein-/Aussteigen. Bei Benutzung des Bügeltrittes steht der Mitarbeiter außerhalb der Fahrzeugbegrenzung. Diese Tritte dürfen zur Mitfahrt nicht benutzt werden.

Rangierertritte, die durch den Wagenaufbau teilweise überdeckt sind:

Rangierertritt durch Wagenaufbau teilweise überdeckt	
	Der Rangierertritt wird durch den Wagen-aufbau teilweise überdeckt.
	Aufgrund der Anordnung des Trittes ist ein aufrechtes Stehen auf dem Rangierertritt nicht möglich. Dadurch entsteht eine Körperzwangshaltung. Diese Rangierertritte dürfen zur Mitfahrt nicht benutzt werden.

Breitspurgüterwagen:

Tritt durch Wagenaufbau teilweise überdeckt	
       	Seitlich angeordnete Trittbügel sowie die dazugehörigen Halte-/Handgriffe von Breitspur-güterwagen dürfen zur Mitfahrt nicht benutzt werden.

Wagendächer, Kupplungen, bewegliche Pufferträger und Puffer:

Wagendächer, Kupplungen und Puffer

(3) Wagendächer, Kupplungen, Puffer und bewegliche Pufferträger sind keine Mitfahrplätze.

Mitfahrt auf einem Puffer	
	Die Mitfahrt auf Puffern ist verboten.

Beweglicher Pufferträger	
	Auf beweglichen Pufferträgern ist kein sicherer Stand und keine geeignete Festhaltemöglichkeit vorhanden. Es besteht Quetschgefahr. Auf beweglichen Pufferträgern darf nicht mitgefahren werden.

4 Besonderheit bei Wagen mit Langhubstoßdämpfern

(1) Bei Wagen mit Langhubstoßdämpfern ist die Pufferbohle schwarz-gelb schraffiert. Bei diesen Wagen ist besondere Vorsicht geboten.

Wagen mit Langhubstoß-dämpfern

Mitfahrt auf einem Wagen mit Langhubstoßdämpfer (falsches Stehen auf dem Rangierertritt)	
	Bei Wagen mit Langhubstoß-dämpfern treten beim stärkeren Abbremsen sowie bei Zerrungen Bewegungen zwischen Puffer-bohle und Untergestell auf. Man darf sich nicht in den Spalt zwischen Puffer-bohle und Untergestell stellen. Es besteht Quetschgefahr.

Mitfahrt auf einem Wagen mit Langhubstoßdämpfer (richtiges Stehen auf dem Rangierertritt)	
	So ist es richtig: Es ist genügend Abstand zur Puffer-bohle zu halten.

Vollständigkeit

(2) Die Anzahl der in den Abschnitten 2 bis 4 dargestellten Beispiele erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Die beschriebenen Vor- und Nachteile der einzelnen Standorte sind auch auf andere, gleichartig gebaute Fahrzeuge übertragbar.

❑

1 Grundsätze

Sicherheitspflicht

(1) Gefährliche Güter (Gefahrgut) müssen mit höchster Sicherheit für alle Beteiligten, die Allgemeinheit und die Umwelt, befördert werden.

Alle an der Gefahrgutbeförderung Beteiligten haben Vorkehrungen zu treffen, um Schadensfälle zu verhindern und bei Eintritt eines Schadens dessen Umfang so gering wie möglich zu halten.

Unterweisung

(2) Mitarbeiter dürfen Aufgaben bei der Beförderung gefährlicher Güter nur übernehmen, wenn sie hierzu unterwiesen sind.

Wenn Mitarbeiter nicht unterwiesen sind, dürfen sie Aufgaben nur unter Aufsicht und Verantwortung des mit der Ausführung beauftragten Mitarbeiters (z. B. Triebfahrzeugführer) ausführen.

Klassen und Gefahreneigenschaften

(3) Gefährliche Güter werden entsprechend ihrer Eigenschaften in die Klassen 1 bis 9 eingeteilt. Die Gefahreneigenschaften sind in den Schriftlichen Weisungen gemäß RID erläutert.

Ungereinigte leere Wagen und Ladeeinheiten

(4) Leere Wagen und Ladeeinheiten, die nach der Entladung gefährlicher Güter ungereinigt sind, müssen ebenso verschlossen, dicht und gekennzeichnet wie im beladenen Zustand sein.

2 Übernahme und Ablieferung von gefährlichen Gütern

Beförderung

(1) Die Beförderung umfasst neben dem Vorgang der Ortsveränderung auch die Übernahme und die Ablieferung sowie ggf. zeitweilige Aufenthalte. Des Weiteren gehören auch das Rangieren oder ein Umschlag von Ladeeinheiten dazu.

Übernahme

(2) Wagen und Ladeeinheiten mit gefährlichen Gütern dürfen zur Beförderung nur übernommen werden, wenn der RID-konforme Zustand (Beförderungspapier mit den vorgeschriebenen gefahrgutrechtlichen Angaben, Gefahrgutumschließung ohne offensichtliche Mängel und vorschriftsgemäße Kennzeichnung) geprüft wurde.

Schriftliche Weisungen gemäß RID

(3) Vor Beginn der Beförderung hat der Triebfahrzeugführer die Schriftlichen Weisungen gemäß RID einzusehen und sich über die jeweiligen Gefahreneigenschaften und zu ergreifende Maßnahmen der betreffenden Großzettel (Placards) und Kennzeichen zu informieren. Die Einsichtnahme kann bereits zum Dienstbeginn erfolgen.

Ablieferung, Übergabe an anderen Beförderer

(4) Die Sicherheitspflicht des Beförderers (EVU) endet erst mit der Ablieferung beim Empfänger oder einer Übergabe an einen übernehmenden Beförderer. Die auftraggebende Stelle gibt die Form der Ablieferung vor, z. B. die Bereitstellung im Übergabegleis.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

3 Sicherung der Beförderung

Diebstahl und Missbrauch verhindern

(1) Als Sicherung der Beförderung von gefährlichen Gütern gelten Maßnahmen und Vorkehrungen, um den Diebstahl und Missbrauch zu verhindern. Bei zeitweiligen Aufenthalten ist auf Eingriffe Unbefugter und andere Unregelmäßigkeiten zu achten.

Identität prüfen

(2) Gefährliche Güter dürfen nur an weitere Beförderer übergeben werden, die entsprechend Beauftragung benannt sind. Im Zweifelsfall ist die auftraggebende Stelle zu verständigen.

Gefahrgut mit hohem Gefahrenpotential

(3) Die Beförderung gefährlicher Güter mit hohem Gefahrenpotential erfolgt nach einem Sicherungsplan des EVU. Gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotential sind solche, bei denen die Möglichkeit eines Missbrauchs zu terroristischen Zwecken und damit die Gefahr schwerwiegender Folgen besteht. Die auftraggebende Stelle gibt bei Bedarf die erforderlichen Maßnahmen eines Sicherungsplanes bekannt, wenn diese Handlungen des Personals betreffen (z. B. Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten oder einer zeitweiligen Abstellung der Gutart).

Zeitweilige Abstellung

(4) Eine zeitweilige Abstellung von Wagen mit gefährlichen Gütern ist nur nach Festlegung der auftraggebenden Stelle zugelassen. Bei einer außerplanmäßigen Transportunterbrechung mit Gefahrgut (z. B. durch Störungen) ist grundsätzlich die auftraggebende Stelle zu verständigen, um erforderliche Maßnahmen wie z. B. eine regelmäßige Besichtigung einzuleiten.

Eingriffe Unbefugter

(5) Wenn Eingriffe Unbefugter festgestellt werden oder Anzeichen dies vermuten lassen, ist die auftraggebende Stelle zu verständigen.

Freiwerden gefährlicher Güter

(6) Beim Erkennen eines Ladegutaustrittes gelten die Maßnahmen bei Freiwerden von gefährlichen Gütern.

❑

Ergänzung

ıtzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur c

zu BRW.1240

4 Grundsätze

Ergänzung:

(1) Gefahrgüter werden entsprechend ihrer Eigenschaften in folgende Klassen eingeteilt:

Gefahrgut-klassen

Klasse 1	Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff
Klasse 2	Gase
Klasse 3	Entzündbare flüssige Stoffe
Klasse 4.1	Entzündbare feste Stoffe, selbstzersetzliche Stoffe, polymerisierende Stoffe und desensibilisierte explosive feste Stoffe
Klasse 4.2	Selbstentzündliche Stoffe
Klasse 4.3	Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln
Klasse 5.1	Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe
Klasse 5.2	Organische Peroxide
Klasse 6.1	Giftige Stoffe
Klasse 6.2	Ansteckungsgefährliche Stoffe
Klasse 7	Radioaktive Stoffe
Klasse 8	Ätzende Stoffe
Klasse 9	Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände

5 Übernahme und Ablieferung von gefährlichen Gütern

Ergänzung:

Schriftliche Weisungen gemäß RID

(1) Der Triebfahrzeugführer muss feststellen, ob die vorgeschriebene Ausrüstung für den persönlichen Schutz im Führerraum vorhanden ist.

6 Transportmittel für Gefahrgüter

Ergänzung:

Grundsatz

(1) Transportmittel mit Gefahrgütern sind an der Kennzeichnung mit Großzetteln (Placards), orangefarbenen Tafeln oder zusätzlichen Kennzeichen zu erkennen. Des Weiteren können Rangierzettel angebracht sein.

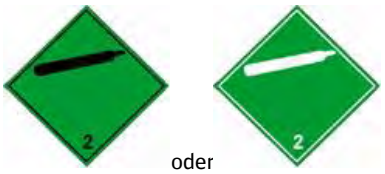
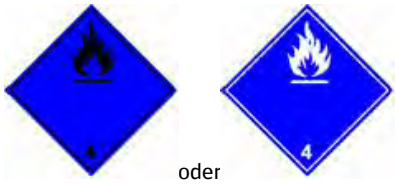
Hinweis:

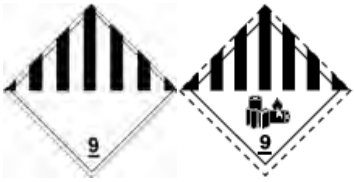
Sendungen, deren Beförderung eine See- oder Luftbeförderung einschließt, können nach den Vorschriften dieser Verkehrsträger gekennzeichnet sein.

Gefahrzettel/ Großzettel

(2) Gefahrzettel/ Großzettel (Placards) müssen den nachfolgend abgebildeten Mustern entsprechen: *

Gefahrzettelmuster Nr.	Unterklasse und Bezeichnung	Abbildung Gefahrzettel/Großzettel (Placards)
1	1.1/1.2/1.3 Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosionsgefahr	 Angabe der ** Unterklasse und * Verträglichkeitsgruppe - keine Angabe, wenn die explosive Eigenschaft die Nebengefahr darstellt
1.4 1.5 1.6	1.4/1.5/1.6 Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosionsgefahr	 Angabe der * Verträglichkeitsgruppe
2.1	Entzündbare Gase	 oder

Gefahrzettelmuster Nr.	Unterklasse und Bezeichnung	Abbildung Gefahrzettel/Großzettel (Placards)
2.2	Nicht entzündbare, nicht giftige Gase	 oder
2.3	Giftige Gase	
3	Entzündbare flüssige Stoffe	oder
4.1	Entzündbare feste Stoffe, selbstzersetzliche Stoffe, polymerisierende Stoffe und desensibilisierte explosive feste Stoffe	
4.2	Selbstentzündliche Stoffe	
4.3	Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln	 oder
5.1	Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe	
5.2	Organische Peroxide	oder

Gefahrzettelmuster Nr.	Unterklasse und Bezeichnung	Abbildung Gefahrzettel/Großzettel (Placards)
6.1	Giftige Stoffe	
6.2	Ansteckungsgefährliche Stoffe	
7A 7B 7C	Kategorie I - WEISS Kategorie II / III - GELB Radioaktive Stoffe	 Angabe der Kategorie als römische Ziffer in rot 7A - I 7B - II 7C – III
7D	Radioaktive Stoffe	 Abweichend können an Wagen oder Lade-einheiten anstelle von Großzettel (Placard) 7D auch Gefahrzettel 7A, 7B oder 7C angebracht sein
7E	Spaltbare Stoffe	
8	Ätzende Stoffe	
9 9A	Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände	 9 9A

* Form und Maße:

* - auf Spitze gestelltes Quadrat (Raute) mit Rahmen

* - an Wagen und Ladeeinheiten mit Kantenlängen von mindestens 250 x 250 mm

* - an Wagen Verkleinerung auf mindestens 150 x 150 mm möglich, sofern die verfügbare Fläche für die Anbringung wegen der Größe und der Bauweise des Wagens nicht ausreicht

* - Ziffer in unterer Ecke mit einer Zeichenhöhe von mindestens 25 mm

Orangefarbene Tafel

(3) Beförderungseinheiten für gefährliche Güter sind in der Regel mit orangefarbenen Tafeln mit den Abmessungen von mindestens 400 mm Breite x 300 mm Höhe und schwarzem Rand von 15 mm gekennzeichnet. Die Tafeln enthalten folgende Angaben:

1. Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr in der oberen Hälfte, bestehend aus 2 oder 3 Ziffern, ggf. mit vorangestelltem Buchstaben „X“, die auf die Gefahr des Stoffes oder Gegenstandes hinweist (z. B. 33 - leicht entzündbarer flüssiger Stoff).

   Ein vorangestelltes X bedeutet, dass der Stoff in gefährlicher Weise mit Wasser reagiert.

2. UN-Nummer (4 Ziffern z. B. 1088) in der unteren Hälfte.

* Die Ziffern müssen 100 mm hoch sein und eine Strichbreite von 15 mm haben (zugelassene Abweichung: + / -_10 %).

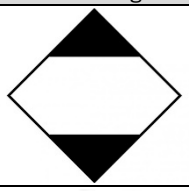
Abbildung Orangefarbene Tafel

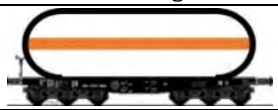
Die orangefarbene Tafel ist an beiden Längsseiten angebracht, z. B.

- an Kesselwagen/Tankcontainern,
- an Batteriewagen/Wagen mit abnehmbaren Tanks/ MEGC,
- an Wagen/Containern für Güter in loser Schüttung,
- an auf Güterwagen verladenen Straßenfahrzeugen (Anbringung hier auch am Heck und der Stirnseite zulässig).

Die orangefarbene Tafel darf auch an Wagen/ Intermodalen Ladeeinheiten angebracht sein, die eine geschlossene Ladung mit Versandstücken mit ein und demselben Gefahrgut enthalten.

Kennzeichen (4) Für bestimmte Stoffe ist eine zusätzliche Kennzeichnung vorgeschrieben.

Bedeutung	Abbildung	Form und Maße
Kennzeichnung von Versandstücken sowie Wagen und Ladeeinheiten mit Versandstücken, die begrenzte Mengen enthalten		auf Spitze gestelltes Quadrat (Raute) an Wagen und Ladeeinheiten mit Kantenlängen von mindestens 250 x 250 mm
Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe bzw. Meeresschadstoffe		auf Spitze gestelltes Quadrat (Raute) mit Rahmen an Wagen und Ladeeinheiten mit Kantenlängen von mindestens 250 x 250 mm bei Tankcontainern und ortsbeweglichen Tanks ≤ 3000 l Verkleinerung auf mindestens 100 x 100 mm / an Wagen Verkleinerung auf mindestens 150 x 150 mm möglich, sofern die verfügbare Fläche für die Anbringung wegen der Größe und der Bauweise des Wagens nicht ausreicht
Kennzeichen für erwärmte Stoffe		gleichschenkliges Dreieck mit mindestens 250 mm Kantenlängen bei Tankcontainern und ortsbeweglichen Tanks ≤ 3000 l Verkleinerung auf mindestens 100 mm Kantenlängen möglich, sofern die verfügbare Fläche für die Anbringung nicht ausreicht
Warnkennzeichen für Begasung	 Angabe * Begasungsmittel und Zeitpunkte	Rechteck mit Rahmen von mindestens 400 mm Breite x 300 mm Höhe Schrifthöhe mindestens 25 mm

Bedeutung	Abbildung	Form und Maße
Erstickungswarn-kennzeichen	Angabe * Benennung des Kühl-/ Konditionierungsmittel	Rechteck mit Rahmen von mindestens 150 mm Breite x 250 mm Höhe Schrifthöhe mindestens 25 mm
Orangefarbener Streifen (Kesselwagen für verflüssigte, tiefgekühlt verflüssigte oder gelöste Gase)		Tank in Höhe der Tankachse umschließend, etwa 30 cm Breite und nicht rückstrahlend

Rangierzettel

(5) Rangierzettel weisen auf Besonderheiten bei der betrieblichen Behandlung hin. Die Abmessungen betragen mindestens 105 mm Breite x 74 mm Höhe.

Nr. 13: Vorsichtig rangieren

Nr. 15: Abstoß und Ablaufverbot
Muss von einem Triebfahrzeug beigestellt werden. Darf nicht auflaufen und muss gegen das Auflaufen anderer Wagen geschützt werden

Kennzeichnung Seeverkehr

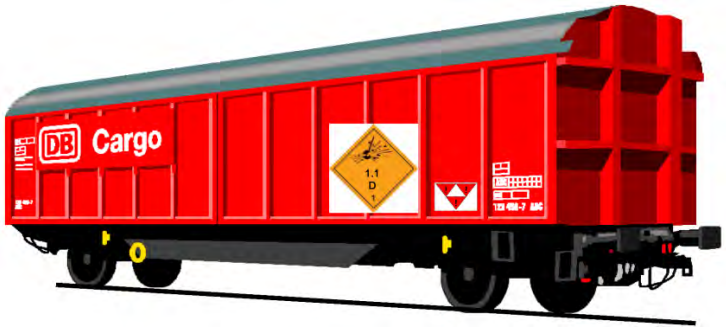
(6) Bei der Beförderung in einer Transportkette ist die Kennzeichnung gemäß Seeverkehr (IMDG-Code) abweichend zulässig.

Möglichkeiten der Kennzeichnung

7 Beispiele für Kennzeichnungen an Wagen und Intermodalen Ladeeinheiten

Ergänzung:

Gedeckter Wagen Ladegut: Versandstücke

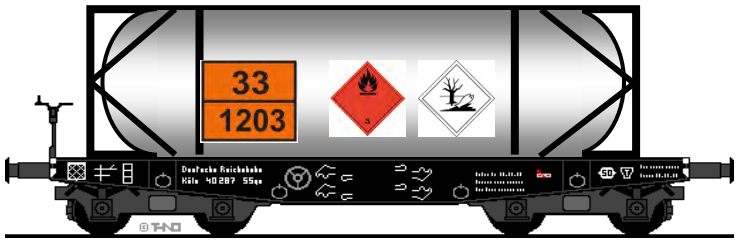


Großzettel und Kennzeichen sind an beiden Längsseiten angebracht.

Kesselwagen

Großzettel, Kennzeichen, orangefarbene Tafel und ggf. Rangierzettel sind an beiden Längsseiten angebracht.

Tankcontainer



Großzettel und Kennzeichen sind an beiden Längsseiten und an beiden Stirnseiten angebracht. Die orangefarbene Tafel ist nur an beiden Längsseiten angebracht.

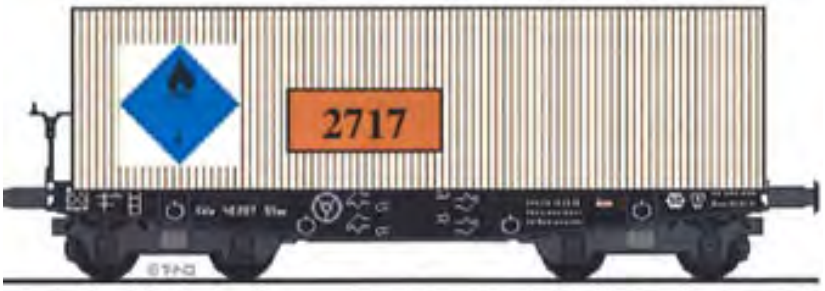
Container
Ladegut: Versandstücke

Großzettel und Kennzeichen sind an beiden Längsseiten und an beiden Stirnseiten angebracht.

Tankcontainer in einer Transportkette
(Zu-/Ablauf nach/von Seehäfen)

* Großzettel mit UN-Nummer (schwarze Ziffern auf weißem
* Grund auf unterer Hälfte im Großzettel) und Kennzeichen sind an beiden Längsseiten und an beiden Stirnseiten angebracht.

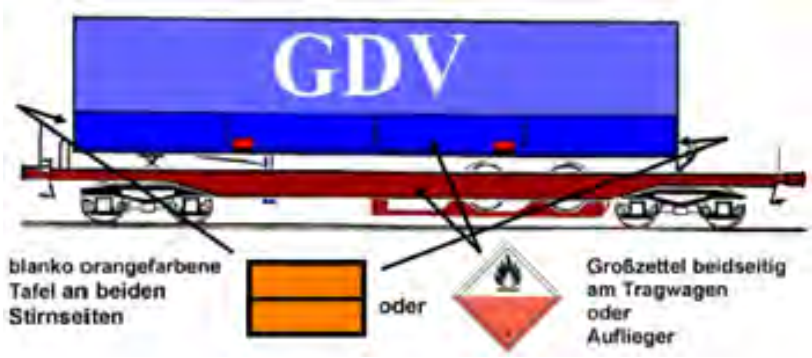
Container in einer Transportkette, Ladegut: Versandstücke (Zu-/Ablauf nach/von Seehäfen)



Großzettel, Kennzeichen und die halbe orangefarbene Tafel (UN-Nummer) sind an beiden Längsseiten und an beiden Stirnseiten angebracht. *

*

Straßenfahrzeug (Sattelanhänger) im Huckepackverkehr
Ladegut: Versandstücke *

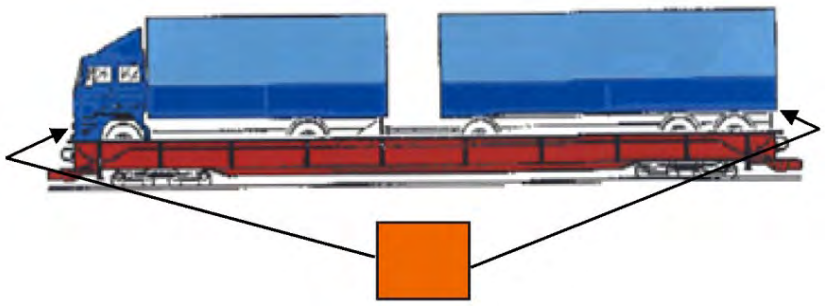


Kennzeichnung der Ladeeinheit gem. ADR

Straßen-Tanklastzug (mit mehreren Kammern) (Huckepackverkehr)

Kennzeichnung des Straßenfahrzeugs gem. ADR

Straßenfahrzeug auf Tragwagen (Huckepackverkehr)



Kennzeichnung des Straßenfahrzeugs gem. ADR

Hinweis:
Die Kennzeichnung des Tragwagens nach RID ist nicht erforderlich, wenn die Kennzeichnung nach Verladung vollflächig sichtbar ist.

8 Zugfahrt mit Gefahrgut

MEG.1212Z01 4

Ergänzung:

Vorbedingungen Zugfahrt

(1) Der Triebfahrzeugführer muss anhand der Wagenliste prüfen, ob:

- sich Wagen mit Gefahrgut im Zug befinden und
- für jeden Wagen mit Gefahrgut ein Beförderungspapier vorliegt.

Die Vollständigkeit ist mit dem Vermerk „Beförderungspapiere für Gefahrgutsendungen vorhanden“ auf dem Bremszettel zu bestätigen.

Gefahrgut Klasse 7

(2) Befinden sich Wagen mit Gefahrgut der Klasse 7 im Zug, ist bei der auftraggebenden Stelle des EVU zu erfragen, ob ggf. zusätzlich für die Sendung eine Transportmappe mitgeführt werden muss.

Elektronisches Endgerät

(3) Wird die Wagenliste in einem elektronischen Endgerät erstellt und geführt, dürfen die Beförderungspapiere zwischen Gleisanschluss und nächstem Knotenbahnhof in elektronischer Form mitgeführt werden. Für jeden Wagen mit Gefahrgut müssen die entsprechenden Gefahrgutangaben im elektronischen Endgerät hinterlegt sein.

9 Rangierfahrt mit Gefahrgut

Ergänzung:

Vor-bedingungen Rangierfahrt

(1) Bevor Wagen in einem Gleisanschluss zur Beförderung übernommen werden, ist anhand der gefahrgutrechtlichen Kennzeichnung am Wagen zu prüfen, ob es sich um eine Gefahrgutbeförderung handelt.

Ist dies der Fall, so müssen die Beförderungspapiere bzw. die elektronischen Sendungsdaten zum Gefahrgut beim EVU vorhanden sein.

❑

1 Fahrberechtigung allgemein

Grundsatz

(1) Der Triebfahrzeugführer darf Triebfahrzeuge und Steuerwagen nur führen, wenn das einsetzende EVU ihm hierfür die Fahrberechtigung erteilt hat.

* *Hinweis:*

* *„Einsetzendes EVU“ ist immer das EVU, welches die*
* *Fahrplantrasse bestellt hat. Dieses hat die Sicherheitsver-*
* *antwortung für die Durchführung der Zugfahrt.*

Die Fahrberechtigung besteht aus:

Fahrberechtigung nach TfV	Fahrberechtigung nach VDV-Schrift 753
Triebfahrzeugführerschein (TFS)	Eisenbahnfahrzeug-Führerschein (EFF)
Zusatzbescheinigung (ZB)	Beiblatt

* Findet auf dem Laufweg des Zuges ein Wechsel der Si-
* cherheitsverantwortung statt, muss der Triebfahrzeugfüh-
* rer über eine Fahrberechtigung aller beteiligter EVU verfü-
* gen.

* *Hinweis:*

* *Wird das sicherheitsverantwortliche EVU innerhalb*
* *Deutschlands gewechselt, ändert sich stets die Zugnum-*
* *mer.*

* *Bei grenzüberschreitenden Fahrabschnitten bleibt die*
* *Zugnummer unverändert, die Zuständigkeit der EVU*
* *wechselt in der Regel an der Staatsgrenze.*

Fahrberechtigung - vorzeigen

(2) Die Fahrberechtigung ist berechtigten Personen auf Verlangen vorzuzeigen. Berechtigte Personen sind z. B.:

- Mitarbeiter des Eisenbahn-Bundesamtes,
- Mitarbeiter der Landeseisenbahnaufsicht,
- Mitarbeiter des EVU mit Aufsichts- oder Überwachungsfunktion,
- Mitarbeiter des EIU mit Aufsichts- oder Überwachungsfunktion.

2 Fahrberechtigung nach TfV

Anzeige von Änderungen

(1) Ändern sich die auf der Fahrberechtigung eingetragenen Angaben, so hat der Triebfahrzeugführer dem einsetzenden EVU, welches ihm eine Fahrberechtigung erteilt hat, dies anzuzeigen.

DB.1901 2 (2)

DB.1901 2 (4)

Neu ausgestellte und aktualisierte Führerscheine sind dem einsetzenden EVU im Original kurzfristig vorzulegen.

Änderungen, die ausschließlich einer Aktualisierung der Zusatzbescheinigung bedürfen, sind vom Triebfahrzeugführer durch Vorlage geeigneter Dokumente dem einsetzenden EVU nachzuweisen. Das einsetzende EVU zieht nach Prüfung der Angaben die bisherige Zusatzbescheinigung ein und stellt eine neue Zusatzbescheinigung mit aktualisierten Angaben aus.

Triebfahrzeugführerschein

Änderung persönlicher Angaben

(2) Ändern sich die auf der Fahrberechtigung eingetragenen persönlichen Angaben des Triebfahrzeugführers, muss der Triebfahrzeugführer einen aktualisierten Triebfahrzeugführerschein bei der auf dem Triebfahrzeugführerschein unter Nummer 4c genannten Behörde beantragen. Nach Erhalt des aktualisierten Triebfahrzeugführerscheins

- sendet der Triebfahrzeugführer den bisherigen Führerschein an die unter Nummer 4c genannte Behörde zurück,
- informiert er gemäß Absatz (1) die auftraggebende Stelle des EVU, die ihm eine Fahrberechtigung erteilt hat.

Medizinische Einschränkungen

(3) Muss der Triebfahrzeugführer nach einer Tauglichkeitsuntersuchung zukünftig bei der Arbeitsausführung

- eine Seh- oder Hörhilfe tragen oder
- braucht diese nicht mehr tragen,

hat er die Aktualisierung des Triebfahrzeugführerscheins bei der unter Nummer 4c genannten Behörde zu beantragen.

Verlust, Diebstahl, Zerstörung

(4) Bei Verlust, Diebstahl oder Zerstörung von Dokumenten der Fahrberechtigung informiert der Triebfahrzeugführer die auftraggebende Stelle des EVU, die ihm eine Fahrberechtigung erteilt hat.

Bei Verlust, Diebstahl oder Zerstörung des Triebfahrzeugführerscheins informiert der Triebfahrzeugführer unverzüglich die ausstellende Behörde und beantragt bei dieser die

Ausstellung eines Ersatzführerscheins. Wird der bisherige Triebfahrzeugführerschein wiedergefunden, ist dieser der ausstellenden Behörde unverzüglich auszuhändigen.

Der Ersatzführerschein ist gemäß Absatz (1) der auftraggebenden Stelle des EVU, die ihm eine Fahrberechtigung erteilt hat, vorzulegen.

Für verlorene, gestohlene oder zerstörte Zusatzbescheinigungen stellt die auftraggebende Stelle des EVU neue Dokumente aus. Wird die bisherige Zusatzbescheinigung wiedergefunden, ist diese der auftraggebenden Stelle des EVU unverzüglich auszuhändigen.

Erneuerung

(5) Der Triebfahrzeugführerschein ist bis zum unter Nummer 4b eingetragenen Datum gültig. Wenn alle Voraussetzungen für eine Erneuerung des Triebfahrzeugführerscheins erfüllt sind, beantragt der Triebfahrzeugführer ca. acht Wochen vor dem Ablauf der Gültigkeit bei der ausstellenden Behörde die Erneuerung.

Hinweis:
Das EVU kann bei Bevollmächtigung durch den Triebfahrzeugführer die Beantragung bei der ausstellenden Behörde übernehmen.

Zusatzbescheinigung

Beendigung der Tätigkeit

(6) Der Triebfahrzeugführer hat nach Beendigung der Tätigkeit für ein EVU unverzüglich die Zusatzbescheinigung an die auftraggebene Stelle des EVU zurückzugegeben, für das die Tätigkeit endet.

Nachweis einer ZB

Das EVU stellt dem Triebfahrzeugführer eine Bescheinigung aller Qualifikationen gemäß TfV aus.

ZB mehrerer EVU

(7) Wurden zu einem Triebfahrzeugführerschein von mehreren EVU Zusatzbescheinigungen ausgestellt, so sind durch den Triebfahrzeugführer alle Anzeige- und Vorlagepflichten gemäß den Absätzen (1) bis (6) bei jedem EVU, welches ihm eine Zusatzbescheinigung ausgestellt hat, wahrzunehmen.

Entzug / Aussetzung

(8) Durch die auftraggebende Stelle des EVU wird die ausgestellte Zusatzbescheinigung ausgesetzt oder eingezogen, bei:

- Entfall der Erteilungsvoraussetzungen
- Zweifel an der fachlichen Befähigung des Triebfahrzeugführers

- Zweifel an der gesundheitlichen Eignung
- Vorliegen einer Arbeitsunfähigkeit größer 3 Monate
- Versäumen der regelmäßigen Überprüfungen
- Ende des Beschäftigungsverhältnisses.

Beschwerdeverfahren

(9) Der Triebfahrzeugführer hat das Recht, sich schriftlich über die Entscheidung für das Ausstellen, Ändern, Aussetzen oder Entziehen der Zusatzbescheinigung beim EVU zu beschweren, dass die Zusatzbescheinigung ausgestellt hat. Nach Abschluss der Überprüfung der Beschwerde können sowohl der Triebfahrzeugführer als auch das EVU bei der ausstellenden Behörde eine Schlichtungsempfehlung beantragen.

3 Fahrberechtigung nach VDV-Schrift 753

Änderung persönlicher Angaben

(1) Ändern sich die auf der Fahrberechtigung eingetragenen persönlichen Angaben des Triebfahrzeugführers, informiert der Triebfahrzeugführer die auftraggebende Stelle des EVU, die ihm eine Fahrberechtigung erteilt hat.

Der Triebfahrzeugführer erhält von der auftraggebenden Stelle einen aktualisierten Eisenbahnfahrzeug-Führerschein einschließlich zugehörigem Beiblatt und gibt den bisherigen Eisenbahnfahrzeug-Führerschein mit Beiblatt zurück.

Verlust, Diebstahl, Zerstörung

(2) Bei Verlust, Diebstahl oder Zerstörung von Dokumenten der Fahrberechtigung informiert der Triebfahrzeugführer die auftraggebende Stelle des EVU, die ihm eine Fahrberechtigung erteilt hat.

Die auftraggebende Stelle gibt einen vorläufigen Führerschein und ein neues Beiblatt aus.

Beendigung der Tätigkeit

(3) Der Triebfahrzeugführer hat nach Beendigung der Tätigkeit für ein EVU unverzüglich das ausgegebene Beiblatt an die auftraggebende Stelle des EVU zurückzugegeben, für das die Tätigkeit endet.

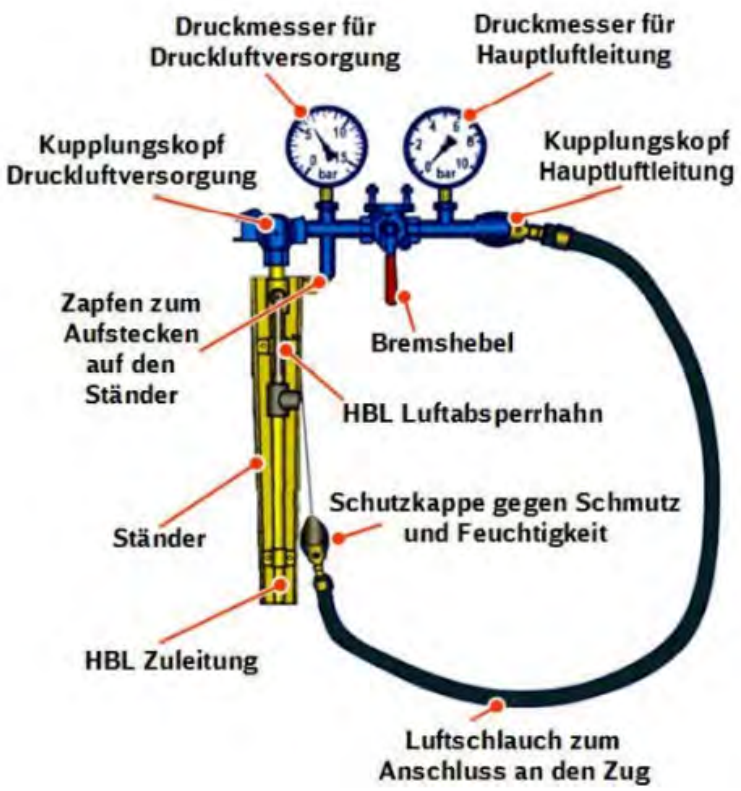
❑

1 Bremsprobegerät Pdr 1

Allgemeines

(1) Pdr 1-Geräte werden als stationäre Bremsprobenanlagen verwendet.

Bild 1: Pdr 1-Gerät

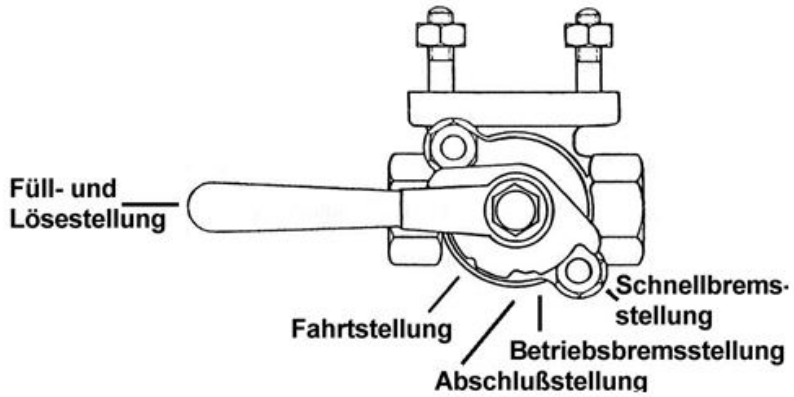


Stellungen Bremshebel

(2) Mit dem Bremshebel am Pdr 1-Gerät sind fünf Stellungen möglich:

- Füll- und Lösestellung
- Fahrtstellung
- Abschlussstellung
- Betriebsbremsstellung
- Schnellbremsstellung

Bild 2: Bremshebelstellungen



Prüfen

(3) Am Bremsprobegerät Pdr 1 sind vor jeder Verwendung folgende Prüfungen erforderlich:

- Untersuchungsfrist eingehalten,

Bild 3: Nächster Prüftermin

- Schmutzsiebe vorhanden,
- Dichtringe vorhanden und Zustand gebrauchsfähig,
- Zustand des Pdr 1 gebrauchsfähig,
- keine äußeren Beschädigungen vorhanden,
- Druckluftversorgung an der Entnahmestelle ca. 6 – 8 bar,
- Bremsschlauch mit einer Blindkupplung verschlossen.

Bild 4: Blindkupplung

(4) Folgende Vorbereitungstätigkeiten sind durchzuführen: **Vorbereiten**

- Bremshebel in Fahrtstellung legen,
- Schnelldruckregler nach dem Manometer der Hauptluftleitung auf 5,0 bar einstellen,
- Einstellskala prüfen ggf. auf 5,0 bar nachstellen und festschrauben,
- Bremshebel in Schnellbremsstellung legen,
- Blindkupplung abnehmen
- Kupplungskopf festhalten und den Bremsschlauch ausblasen,
- Bremsschlauch des Bremsprobegerätes mit dem Bremsschlauch der Hauptluftleitung am Wagenzug verbinden,
- Luftabsperrhahn der Hauptluftleitung am Wagen öffnen,
- Auffüllen der Hauptluftleitung auf den Regeldruck 5,0 bar.

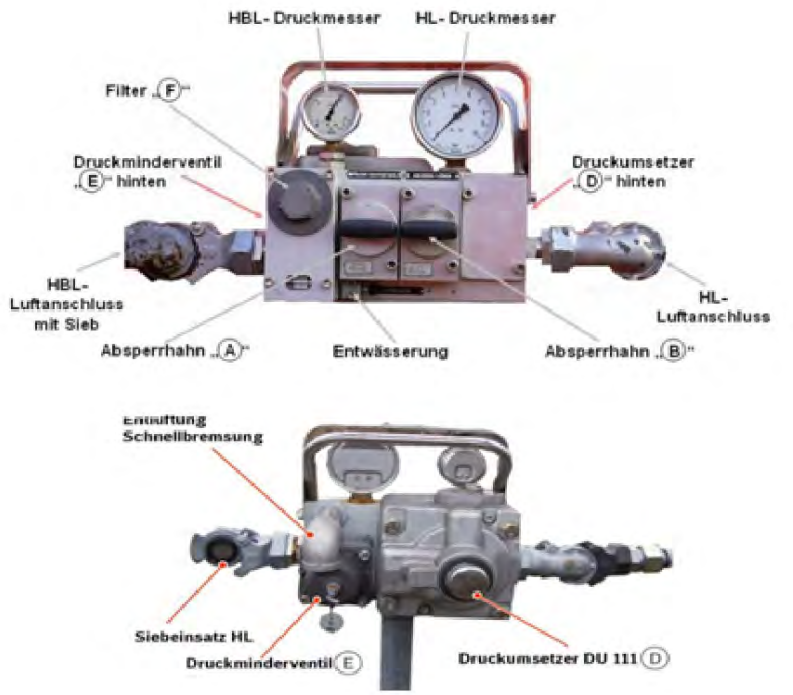
(5) Nach Abschluss der Bremsprobe ist der Luftschlauch grundsätzlich vom Wagenzug zu entfernen und mit einer Blindkupplung zu verschließen. Abweichende Regelungen können in örtlichen Zusätzen gegeben sein. **Abschluss**

2 Bremsprobegerät Pdr 1-N

Allgemeines

(1) Die Pdr 1-N-Geräte werden zur Ausführung von Bremsproben an Güterzügen ohne Triebfahrzeug verwendet.

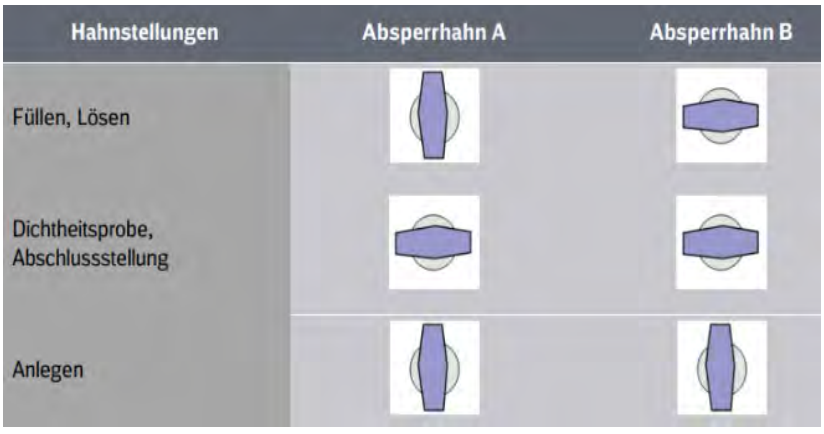
Bild 5: Pdr 1-N Gerät



Stellungen Knebelgriffe

(2) Mit den beiden Knebelgriffen am Pdr 1-N-Gerät sind mit drei Stellungen alle Zustände für eine Bremsprobe möglich.

Bild 6: Hahnstellungen



(3) Am Bremsprobegerät Pdr 1-N sind vor jeder Verwendung folgende Prüfungen erforderlich: **Prüfen**

- Untersuchungsfrist eingehalten,
- Schmutzsiebe vorhanden,
- Dichtringe vorhanden und Zustand gebrauchsfähig,
- Zustand des Pdr 1-N gebrauchsfähig,
- keine äußeren Beschädigungen vorhanden,
- Druckluftversorgung an der Entnahmestelle ca. 6 – 8 bar,
- Bremsschlauch mit einer Blindkupplung verschlossen.

(4) Folgende Vorbereitungstätigkeiten sind durchzuführen: **Vorbereiten**

- Blindkupplung abnehmen
- Kupplungskopf festhalten und den Bremsschlauch ausblasen,
- Bremsschlauch des Bremsprobegerätes mit dem Bremsschlauch der Hauptluftleitung am Wagenzug verbinden,
- Luftabsperrhahn der Hauptluftleitung am Wagen öffnen,
- Auffüllen der Hauptluftleitung auf den Regeldruck 5,0 bar.

(5) Nach Abschluss der Bremsprobe ist der Luftschlauch grundsätzlich vom Wagenzug zu entfernen und mit einer Blindkupplung zu verschließen. Abweichende Regelungen können in örtlichen Zusätzen gegeben sein. **Abschluss**

(6) Die Entwässerung des Pdr 1-N-Geräts ist mindestens halbjährlich durchzuführen. Dazu ist die Entwässerungsschraube am Pdr 1-N-Gerät mit einem 9 mm Ringschlüssel zu lösen. **Entwässern**

3 Erläuterung Bremshebelstellungen und Bedienung bei Bremsproben am Bremsprobegerät

Pdr 1

(1) Mit dem Bremshebel am Pdr 1-Gerät sind fünf Stellungen möglich. Diese beinhalten:

Füll- und Lösestellung	Die Druckluft strömt aus der ortsfesten Druckluftanlage direkt in die Hauptluftleitung.
Fahrtstellung	Die Druckluft strömt aus der ortsfesten Druckluftanlage über das Druckerhaltungsventil (auch Schnelldruckregler genannt) in die Hauptluftleitung. Das Druckerhaltungsventil ist vor der Bremsprobe auf den Regeldruck einzustellen, örtliche Vorgaben sind zu beachten.
Abschlussstellung	Die Verbindung zwischen der ortsfesten Druckluftanlage und der Hauptluftleitung ist unterbrochen. Es wird keine Druckluft in die Hauptluftleitung nachgespeist.
Betriebsbremsstellung	Die Druckluft aus der Hauptluftleitung entweicht über einen kleinen Querschnitt am Bremsventil ins Freie. Ist der Druck in der Hauptluftleitung auf den einzustellenden Wert gefallen, ist der Bremshebel in die Abschlussstellung zu legen (zum Druckerhalt ist der Schnelldruckregler auf ca. 4,2 bar einzustellen und der Bremshebel wieder in Fahrtstellung zu verlegen).
Schnellbremsstellung	Die Druckluft aus der Hauptluftleitung entweicht über einen großen Querschnitt am Bremsventil ins Freie.

(2) Folgende Vorgehensweise ist bei der Bedienung am Pdr 1-Gerät bei der Durchführung von Bremsproben an Güterzügen zu beachten:

Bedienung Pdr 1

Fahrstellung (Bremse füllen)	Bremse wird mit Luft gefüllt.
Füllzustand feststellen	Der Füllzustand ist erreicht, wenn in der Fahrtstellung der Druck in der Hauptluftleitung der Einstellung am Druckerhaltungsventil entspricht. Dies ist in der Abschlussstellung zu prüfen. Der Druck in der Hauptluftleitung darf innerhalb kurzer Zeit nicht abfallen.
Dichtheit der Hauptluftleitung prüfen	In der Abschlussstellung darf der Druck in der Hauptluftleitung, bei Güterzügen, höchstens 0,5 bar in einer Minute betragen.
Bremse anlegen	Der Druck in der Hauptluftleitung ist in Betriebsstellung, um etwa 0,8 bar zu senken.
Druckerhaltung einstellen	In der Abschlussstellung das Druckerhaltungsventil auf den abgesenkten Hauptluftleitungsdruck 4,2 bar einstellen.
Bremshebel in Fahrtstellung	Bremshebel in Fahrstellung legen.
Bremse lösen	Das Druckerhaltungsventil auf 5,0 bar einstellen.

(3) Mit den beiden Knebelgriffen am Pdr 1-N-Gerät sind vier Funktionen möglich. Diese beinhalten:

Pdr 1-N

Bremse füllen	Die Druckluft strömt aus der ortsfesten Druckluftanlage über den Druckumsetzer in die Hauptluftleitung. Der Druck wird durch ein fest eingestelltes Druckminderventil begrenzt. Für Güterzüge, HL = 5 bar
Dichtheitsprüfung	Verbindung zwischen der ortsfesten Druckluftanlage und der Hauptluftleitung ist unterbrochen.
Bremsen anlegen	Der Hauptluftleitungsdruck wird durch den Druckumsetzer um 0,8 bar gesenkt. Die zulässige Toleranz ist zu beachten (+0,2/-0 bar). Die Druckerhaltung ist durch den Druckumsetzer gewährleistet.
Bremsen lösen	Die Druckluft strömt aus der ortsfesten Druckluftanlage über den Druckumsetzer in die Hauptluftleitung. Der Druck steigt wieder, über das fest eingestellte Druckminderventil, auf 5,0 bar.

Bedienung Pdr 1-N

(4) Bedienhandlungen am Pdr 1-N-Gerät bei Bremsproben.

Prüfen der Knebelgriffe in Grundstellung	Zuerst ist zu prüfen, ob beide Knebelgriffe in waagerechter Stellung stehen.
Bremse füllen	Die Bremsen sind aufzufüllen. Dazu ist der linke Knebelgriff senkrecht zu stellen. Die Hauptluftleitung wird mit 5,0 bar gefüllt.
Füllzustand feststellen	Ist der Regelbetriebsdruck von 5,0 bar erreicht, ist der Füllzustand zu prüfen. Dazu ist der linke Knebelgriff waagerecht zu stellen (Abschlussstellung). Der Druck in der HL darf innerhalb von 10 Sekunden nicht abfallen.
Dichtheit der Hauptluftleitung prüfen	In der Abschlussstellung darf der Druckabfall in der HL bei Güterzügen höchstens 0,5 bar in einer Minute betragen. Dazu sind beide Knebelgriffe waagerecht zu stellen.
Bremse anlegen	Der Druck in der Hauptluftleitung wird in der Stellung „Anlegen“ um etwa 0,8 bar gesenkt. (fest eingestellte Druckabsenkung). Die zulässige Toleranz ist zu beachten. Dazu sind beide Knebelgriffe senkrecht zu stellen.
Bremse lösen	Der Druck in der HL wird in der Stellung „Lösen“ auf 5,0 bar erhöht. Dazu ist der linke Knebelgriff senkrecht und der rechte waagerecht zu stellen.

❑

423.8210 2 (5) MEG.1212Z01 4 BRW.4311A01 2 (1) BRW.4311A01 9 (2) BRW.4312A01 1 (4)

1 Grundsätze

(1) Der Zugführer muss in der Regel für seinen Zug eine Wagenliste führen (z. B. Vordruck BRW.4311V01, BRW.4311V21, BRW.4311V31 oder Datenverarbeitungssystem), soweit diese nicht von einem anderen Mitarbeiter geführt wird.

Zuständigkeit

Ersetzung

(2) Wird eine Wagenliste geführt, so muss sie während der gesamten Fahrt des Zuges die aktuelle Zusammensetzung des Zuges darstellen.

Aktualität

Ergänzung

(3) Im grenzüberschreitenden Verkehr dürfen bis zum Grenzbahnhof die Wagenlisten ausländischer Bahnen verwendet werden.

Ausländische Wagenlisten

(4) Der übergebende Zugführer muss abzusetzende Wagen, der übernehmende Zugführer neu einzustellende Wagen eintragen.

Wagen absetzen und einstellen

Ergänzung

2 Besonderheiten

(1) Solange ein Wagenzug für mehrere Züge unverändert bleibt, braucht täglich nur eine Wagenliste geführt zu werden.

Wagenzug unverändert

(2) Wenn im Fahrplan angegeben ist „Mindestens 90 % der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein", ggf. mit dem Zusatz „Bei einem Gewicht des Wagenzuges von mehr als 800 t müssen Bremshundertstel ausgerechnet werden“, ist eine Wagenliste nur zu führen, wenn

Vereinfachte Bremsberechnung

- das geschätzte Gewicht des Wagenzuges größer als 800 t ist oder
- nach Abschluss der Zugbildung weniger als 90 % der Achsen des Wagenzuges gebremst sind.

(3) Bei Zügen mit Gefahrgut ist die Wagenliste vor der Abfahrt an die auftraggebende Stelle zu übermitteln, sofern die Wagenliste nicht von der auftraggebenden Stelle bereitgestellt wurde.

Wagenliste mit Gefahrgut melden

Ersetzung

3 Verzicht

(1) Eine Wagenliste braucht nicht geführt zu werden,

Bedingungen

Ersetzung

- für Züge, wenn die Angaben im Display im Führerraum enthalten sind,
- wenn ein Dauerbremszettel nach Modul BRW.4312 ausgelegt ist

oder

- für Züge, die ausschließlich aus arbeitenden Triebfahrzeugen oder aus arbeitenden Triebfahrzeugen und nur einem Fahrzeug im Wagenzug gebildet sind. Die Angaben für das Fahrzeug im Wagenzug sind unmittelbar in den Bremszettel einzutragen.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

MEG.1212Z01

zu BRW.4311

1 Grundsätze

Ersetzung:

* (1) Der Zugführer muss in der Regel für seinen Zug eine Wagenliste nach

Zuständigkeit – anzuwendende Wagenlisten

- Vordruck BRW.4311V01 bzw. BRW.4311V11,
- Vordruck BRW.4311V21 oder
- Vordruck BRW.4311V31

führen, soweit diese nicht mittels eines Datenverarbeitungssystems erstellt wird. Die Wagenliste kann auch von einem anderen Mitarbeiter geführt werden.

Ergänzung:

(2) Wird die Wagenliste mit einem Datenverarbeitungssystem erstellt, ist die auftraggebende Stelle zu informieren, wenn Angaben in der Wagenliste geändert werden müssen. Nach der Änderung ist die aktualisierte Wagenliste herunterzuladen. Ist dies nicht möglich, muss der Zugführer die Wagenliste selbst ändern und den Namen des Mitarbeiters, der die Meldung entgegengenommen hat, auf der geänderten Wagenliste notieren.

Aktualität

DBCDE.4321 2 (1)

Dies ist nicht erforderlich, wenn der Zugführer die Änderungen selbst im Datenverarbeitungssystem eingibt.

* (5) In den örtlichen Zusätzen ist angegeben, wenn Durchschriften, Kopien oder Auszüge der Wagenliste anzufertigen und wo Wagenlisten oder Auszüge abzugeben sind.

Verbleib der Wagenliste

2 Besonderheiten

Ersetzung:

(3) Wenn die Zug- und Gefahrgutdaten beim Transport von Gefahrgut nicht in einem Datenverarbeitungssystem (z. B. PVG) hinterlegt sind, ist immer eine Wagenliste zu führen. Beim Transport von Gefahrgut auf einem Triebfahrzeug sind dessen Fahrzeugnummer und die UN-Nummer und die Nummer des Gefahrzettelmusters mit in die Wagenliste aufzunehmen.

Gefahrgut

In einem Zusatz zu diesem Modul kann für das EVU die Stelle genannt werden, an die im Rahmen der Zugvorbereitung folgende Information zu melden sind:

- die Zugnummer,
- die Reihenfolge der Fahrzeuge im Zug mit der Fahrzeugnummer sowie bei Wagen der Wagengattung,
- die UN-Nummern und Nummer der Gefahrzettelmuster der beförderten gefährlichen Güter in oder auf den einzelnen Wagen.

3 Verzicht

Ersetzung:

Bedingungen

(1) Eine Wagenliste braucht nicht geführt zu werden,

- wenn ein Dauerbremszettel nach Modul BRW.4312 ausgelegt ist,
- für Züge, die ausschließlich aus arbeitenden Triebfahrzeugen gebildet sind,
- für Züge, die ausschließlich aus arbeitenden Triebfahrzeugen und nur einem Wagen im Wagenzug gebildet sind. Die Angaben einschließlich der Nummer dieses Fahrzeuges sind unmittelbar in den Bremszettel einzutragen.

Eine Wagenliste in Papierform braucht nicht geführt zu werden,

- wenn diese durch ein Datenverarbeitungssystem erstellt wird und vom Triebfahrzeugführer während seiner Tätigkeit eingesehen werden kann,
- wenn die Angaben im Display im Führerraum enthalten sind.

❑

1 Allgemeines

(1) **Vordrucke**

Diese Anleitung gilt für das Führen der Wagenliste nach den Vordrucken BRW.4311V01, BRW.4311V11 und BRW.4311V21.

Für das Führen der Wagenliste für internationale Reisezüge nach Vordruck BRW.4311V21 ist zusätzlich Anhang BRW.4311A21 zu beachten.

(2) **Reihung**

Die zum Wagenzug gehörenden Fahrzeuge sind im Allgemeinen von der Zugspitze aus beginnend, in die Wagenliste einzutragen.

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

(3) **Arbeitende Triebfahrzeuge**

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

(4) **Nicht arbeitende Triebfahrzeuge**

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

(5) **Gewichte**

Gewichte sind in vollen Tonnen einzutragen.

Bruchteile einer Tonne unter 500 kg brauchen nicht eingetragen zu werden, solche von 500 kg und darüber sind aufzurunden.

Bei beladenen Wagen ist jedoch mindestens 1 t als Gewicht der Ladung einzutragen.

(6) **Fahrzeuge zusetzen**

Auf Unterwegsbahnhöfen, wo Fahrzeuge zugesetzt werden, ist die Urschrift der Wagenliste zu ergänzen.

Dabei ist in die erste freie Leerzeile einzutragen „zugesetzt in ...“.

Sind zugesetzte Fahrzeuge nicht so eingereiht, wie sie in der Wagenliste aufgeführt sind, ist ihr Standort im Zug in der Wagenliste zu bezeichnen (z. B. zugesetzt in ... hinter Fahrzeug ...); dies gilt auch, wenn die zugesetzten Fahrzeuge in ein besonderes Blatt eingetragen wurden, das der Urschrift der Wagenliste beizugeben ist.

(7) **Namen eintragen**

Der Mitarbeiter muss seinen Namen unter die von ihm eingetragenen Fahrzeuge in Spalte „Bemerkungen“ eintragen, soweit er nicht Zugführer des Zuges ist.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

2 Kopf der Wagenliste

Spalte a

(1) Im Kopf in Spalte a ist die Zugnummer oder – wenn ein Wagenzug für mehrere Züge unverändert bleibt und nach Modul BRW.4311 täglich nur eine Wagenliste geführt wird – die Zugnummern der Züge hintereinander (durch Komma getrennt) einzutragen.

Spalten b und c

(2) Der Zugführer trägt in Spalte b seinen Namen und in Spalte c die Nummer des ersten Zuges ein, den er begleitet.

Wird ein Zug auf einer Betriebsstelle übernommen, ohne dass sich die Zugnummer ändert, ist hinter die Zugnummer der Name der Betriebsstelle einzutragen.

3 Spalte 3a

Reisezugwagen

(1) In Spalte 3a sind die Achsen der Reisezugwagen einzutragen, die für Reisende freigegeben sind.

Leere Güterwagen

(2) Bei leeren Güterwagen mit Beförderungspapieren ist zusätzlich zum Eintrag in Spalte 3b in die Spalte 3a ein „B“ einzutragen.

4 Spalte 4

Länge über Puffer

(1) In Spalte 4 ist die Länge über Puffer auf eine Dezimale aufzurunden, z. B. bei (– 10,540 –) = 10,6.

Länge schätzen

(2) Ist keine Länge über Puffer angeschrieben, ist sie zu schätzen.

Länge nach ortsfesten Marken

(3) Wenn die Länge des Wagenzuges nach ortsfesten Marken festgestellt wird, ist unter dem Summenstrich nur das Ergebnis einzutragen.

nicht arbeitende Triebfahrzeuge

(4) Ist an einem nicht arbeitendem Triebfahrzeug kein Wert für die Länge über Puffer angeschrieben, gilt:

- 20 m für Lokomotiven mit bis zu vier Achsen,
- 25 m für Lokomotiven mit mehr als vier Achsen,
- für alle anderen Triebfahrzeuge (Triebwagen, Triebzüge, Triebköpfe, Kleinlokomotiven und Nebenfahrzeuge mit Kraftantrieb) ist die tatsächliche Länge über Puffer zu ermitteln und einzutragen.

Für Triebfahrzeuge mit der Angabe Länge über Kupplung (LüK) gelten diese Regeln sinngemäß.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

5 Spalte 5a

Leere und mit Personen besetzte Wagen

(1) In Spalte 5a ist bei leeren Fahrzeugen und bei mit Reisenden besetzten Reisezugwagen nichts einzutragen.

Gewicht der Ladung nicht angeschrieben

(2) Ist das Gewicht der Ladung nicht aus der Bezettelung oder einer Anschrift zu ersehen, ist einzutragen

- bei beladenen Gepäckwagen 5 t,
- bei Autoreisezügen je Personenkraftwagen 2 t,
- bei Viehwagen und bei mit Gepäck beladenen Militärgutwagen 7 t,
- bei anderen Wagenladungen das in den Beförderungspapieren angegebene Gewicht, wenn Papiere fehlen, die Lastgrenze des Fahrzeugs.

Gewicht der Ladungen offensichtlich höher oder niedriger

(3) Sind die Gewichte der Ladungen offensichtlich höher oder niedriger als die vorstehend angegebenen Durchschnittsgewichte, sind diese bei den Begleitern oder Transportführern zu erfragen, sonst zu schätzen.

6 Spalte 5b

Gesamtgewicht

In Spalte 5b ist nach den Anschriften oder der Bezettelung einzutragen:

- bei Reisezugwagen oder Triebwagen, die mit Reisenden besetzt werden dürfen, das angeschriebene Gesamtgewicht. Ist kein Gesamtgewicht angeschrieben, sind dem Eigengewicht 5 t als Reisegewicht zuzuschlagen. Für Speise- und Barwagen ist kein Reisegewicht anzurechnen;
- bei Reisezugwagen oder Triebwagen ohne automatische Lastabbremsung, die leer befördert werden, das Eigengewicht;
- bei Reisezugwagen oder Triebwagen mit automatischer Lastabbremsung, die als Leerwagen befördert werden, das Gesamtgewicht;
- bei Güterwagen als Gesamtgewicht das Eigengewicht zuzüglich des Gewichts der Ladung;
- bei Tragwagen mit leeren Mittelcontainern sind dem angeschriebenen Eigengewicht für jeden Mittelcontainer 1 t zuzuschlagen;
- bei Triebfahrzeugen das Gewicht des Triebfahrzeugs.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

7 Spalte 6

Grundsatz

(1) In die Spalte 6 sind die Bremsgewichte aller wirkenden Bremsen einzutragen.

Einlösige Bremsen

(2) Die Bremsgewichte der Fahrzeuge mit einlösigen Bremsen sind zu unterstreichen.

Bremsstellungen Reisezüge

(3) Bei Reisezügen müssen in die Spalten 6a bis 6d die Bremsgewichte eingetragen werden, die am Fahrzeug für die Bremsstellungen R + Mg, R und P angeschrieben sind.

Bremsstellungen Güterzüge

(4) Bei Güterzügen muss in die Spalten 6b bis 6e das Bremsgewicht eingetragen werden, das am Fahrzeug für die eingestellte Bremsstellung angeschrieben ist.

Aufzurechnende Spalten

(5) Die Spalte derjenigen Bremsstellung ist aufzurechnen, in die die Bremsstellungswechsel der Fahrzeuge eingestellt sind.

Wenn bei der Bremsstellung R das rot angeschriebene Bremsgewicht angerechnet werden darf, ist die Spalte 6b aufzurechnen

Ist in der aufzurechnenden Spalte für ein Fahrzeug kein Bremsgewicht eingetragen, ist zuvor in diese Spalte das Bremsgewicht, das der Bremsstellung des Fahrzeugs entspricht, einzutragen und einzukreisen.

Ist in der aufzurechnenden Spalte für ein Fahrzeug ein Bremsgewicht eingetragen, das nicht angerechnet werden darf, ist dieses durchzustreichen und das nächstniedrigere Bremsgewicht bzw. das in Spalte 6d bei Fahrzeugen, deren Bremsstellungswechsel in Bremsstellung P eingestellt sind, einzukreisen; bei Reisezügen ist in diesem Fall die Überschrift in Spalte 6e durchzustreichen, alle anzurechnenden Bremsgewichte sind in Spalte 6e zu übertragen und Spalte 6e ist aufzurechnen.

Abzüge

(6) Abzüge, die sich beim Ermitteln des Bremsgewichtes ergeben, sind unter der Aufrechnung der Spalten nachzuweisen.

Ausgeschaltete Bremsen

(7) Werden Bremsen ausgeschaltet, sind die Zahlen durchzustreichen.

Fahrzeuge mit mehreren Bremsapparaten

(8) Besitzt ein Fahrzeug mehr als einen Bremsapparat, ist beim Ausfall eines Bremsapparates das Bremsgewicht durchzustreichen und das anteilig anrechenbare Bremsgewicht einzutragen.

Ersetzung

Abweichend gilt für Güterwagen mit mehr als einer Bremsausrüstung: Beim Ausfall einer Bremsausrüstung ist das Bremsgewicht durchzustreichen und das Bremsgewicht gemäß VDV-Schrift 757 Teil B Modul 915.0101Z01 Abschnitt 3 Absatz (9) einzutragen.

Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der

8 Spalte 7

Sitzplätze und Ordnungsnummer

(1) Bei Reisezügen ist in Spalte 7 die Zahl der Sitzplätze der Wagen, die Reisenden befördern (ausgenommen Schlaf- und Speisewagen) und bei Zügen, deren Wagen Ordnungsnummern tragen, ist die Ordnungsnummer einzutragen.

Richt-/Kennzahl

(2) Bei Güterzügen ist in Spalte 7 die Richtzahl oder die Kennzahl nach der Bezettelung oder den Beförderungspapieren einzutragen, und zwar

- in die Unterspalten „Sitzplätze“ die drei Stellen der Richtzahl oder die vier Stellen der Kennzahl jeweils rechtsbündig und paarweise,
- in die Unterspalte „Ordnungs-Nr.“ die ggf. der Kennzahl nachgestellte Zahl.

9 Spalten 8 und 9

Abgangs- und Zielbahnhof

(1) Bei Reisezügen ist in die Spalte 8 der Abgangsbahnhof und in die Spalte 9 der Zielbahnhof der Wagen nach den Angaben des Reihungsplans oder der Bezettelung einzutragen.

Wagenliste für mehrere Reisezüge

(2) Wenn die Wagenliste nach Modul BRW.4311 für mehrere Reisezüge geführt wird, sind in Spalte 8 der Abgangsbahnhof des ersten und in Spalte 9 der Zielbahnhof des letzten Zuges einzutragen.

Versand- und Bestimmungsbahnhof

(3) Bei Güterzügen ist in die Spalte 8 der Versandbahnhof und in die Spalte 9 der Bestimmungsbahnhof der Wagen nach den Angaben der Bezettelung oder den Beförderungspapieren einzutragen.

10 Spalte 10

Bemerkungen

(1) In Spalte 10 sind einzutragen:

1. bei Schwerwagen „Schwer“;
2. bei Wagen mit Lü-Sendungen „Lü“;
3. bei anderen außergewöhnlichen Sendungen, die nur unter besonderen Bedingungen befördert werden, „Ausend“, bei außergewöhnlichen Fahrzeugen „Aufz“;
4. bei Wagen oder Ladeeinheiten mit gefährlichen Gütern
   - die vierstellige UN-Nummer, der die Buchstaben „UN“ vorangestellt werden,
   - die Buchstaben „LQ“, wenn nur in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter über acht Tonnen je Wagen oder Ladeeinheit befördert werden,
   - die Nummern der Gefahrzettelmuster (Großzettel), der die Buchstaben „Gef“ vorangestellt werden; die Nummer der Hauptgefahr ist an erster Stelle zu schreiben, z. B.: „UN 2023, Gef 6.1, 3“;
5. bei Kesselwagen mit Anschrift „Chlor“, leer oder beladen, „Chlor“;
6. bei leeren Schadwagen mit Schadzetteln „Schad“;

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

7. bei Wagen, die mit Notbremsüberbrückung/ep-Bremse ausgerüstet sind und in Reisezüge eingestellt sind „NBÜ/ep“;

   bei Wagen, die mit ep-Bremse ausgerüstet sind und in Güterzügen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 120 km/h eingestellt sind, „ep“;

8. bei Fahrzeugen die zulässige Geschwindigkeit, wenn sie niedriger ist als die größte zulässige Geschwindigkeit aller im Kopf der Wagenliste in Spalte a eingetragener Züge;

9. bei Reisezugwagen die Kennbuchstaben – soweit am Fahrzeug angeschrieben und für das Führen des Bremszettels erforderlich; *

10. bei Güterwagen

    - eine bühnenbedienbare Feststellbremse mit „H“,
    - eine bodenbedienbare Feststellbremse mit „(H)“;

11. bei Wagen mit Scheibenbremse (D);

12. bei Wagen mit Verbundstoffbremsklotzsohlen

    (K), (L) oder (LL);

13. das Absetzen von Fahrzeugen auf Unterwegsbahnhöfen durch den Vermerk „ab in ...“, ggf. unter Angabe des Grundes, z. B. „Heißl ab in ...“;

14. bei Wagen mit Matrossow-Bremsen „M“;

15. bei Wagen mit windgefährdeten Ladungen „Wind“; windgefährdete Ladungen sind Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs (KV) – Container und Wechselbehälter –, die auf Flachwagen ohne Aufsetzzapfen verladen sind.

Ergänzung

11 Aufzurechnende Spalten

Spalten

(1) Aufzurechnen sind außer der Spalte 6 nach Abschnitt 7 Absätze (5) und (6), die Spalten 3 bis 5 und die Zahl der Sitzplätze in Spalte 7.

Fahrzeuge austauschen

(2) Beim Austausch von Fahrzeugen ist eine neue Summe unter Berücksichtigung der ab- und zugesetzten Fahrzeuge zu bilden.

Abgesetzte Fahrzeuge

(3) Abgesetzte Fahrzeuge brauchen hierbei nur in einer Summe nachgewiesen zu werden.

Gewicht und Bremsgewicht des Wagenzuges

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

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur unter den Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zu BRW.4311A01

10 Spalte 10

Ergänzung:

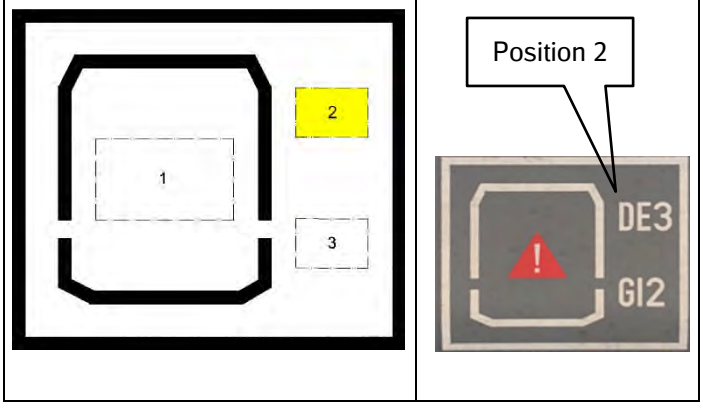
(1) In Spalte 10 sind einzutragen: **Bemerkungen**

…

9. bei Reisezugwagen – soweit am Fahrzeug angeschrieben –
   - die Kennbuchstaben „a“, „h“, „n“, „y“, oder „z“,
   - „TB 0“,
   - „o. Zub“,
   - bei Reisezugwagen ausländischer Bahnen, die Zeichen ee im RIC- oder im Konventionsraster tragen, „ ee “.

* 16. bei Doppelstockfahrzeugen des Personenverkehrs die Angaben aus der Position 2 des Piktogramms zur Fahrzeugbegrenzung (Anschriften am Langträger).

Bild: Piktogramm Fahrzeugbegrenzung



* Sofern kein Piktogramm zur Fahrzeugbegrenzung vorhanden ist, die Fahrzeugumgrenzung DE 2, wenn die Fahrzeuge mit dem Gattungsbuchstaben DA, DB oder DAB gekennzeichnet sind.

❑

zur Modulübersicht

zu BRW.4311A01

7 Spalte 6

Ersetzung:

(8) Besitzt ein Fahrzeug mehr als einen Bremsapparat, ist beim Ausfall eines Bremsapparates das Bremsgewicht durchzustreichen und das anrechenbare Bremsgewicht einzutragen.

Fahrzeuge mit mehreren Bremsapparaten

1. Abweichend gilt für Güterwagen, welche mit mehreren Bremsausrüstungen (≥ 2 Bremsausrüstungen) ausgestattet sind, bei schadhaften Teilbremssystemen folgendes:

Grundsatz

   - das oder die schadhaften Teilbremssysteme sind auszuschalten,
   - das oder die funktionsfähigen Teilbremssysteme bleiben weiterhin eingeschaltet,
   - das Bremsgewicht des Wagens darf abweichend zur Ril 915.0101Z01 Abschnitt 3 Absatz 9 nicht bei der Bremsberechnung angerechnet werden.

     Das anrechenbare Bremsgewicht an der ganzen Wageneinheit beträgt 0 t.

2. Entsprechend den gültigen Regelungen der Ril 936 bzw. der Ril 915 ist die schadhafte Bremse zu kennzeichnen und an die zuständige Stelle zu melden.

Kennzeichnung

3. Folgendes ist bei der Zugbildung mit Wagen ≥ 2 Bremsausrüstungen, bei denen min. ein Teilbremssystem ausgeschaltet ist, zu beachten:

Prüfung bei der Zugbildung

   - Handelt es sich um den letzten Wagen im Zug, ist zu prüfen, ob es sich hier um einen nationalen oder internationalen Zug/Zuglauf handelt.

Da diese Fahrzeuge im Betrieb eine nicht trennbare Einheit darstellen, ist bei nationalen Zügen (auch bei Unregelmäßigkeiten) wie folgt vorzugehen:

Züge mit Zielbahnhof im Inland

Wirkt nicht mind. ein Teilbremssystem an dem Fahrzeug am Zugschluss/Schlussläufer:

- Wagenreihung muss verändert werden,

- Bremszettel und Wagenliste sind zu korrigieren.

Mindestens ein Teilbremssystem des Fahrzeuges am Zugschluss/Schlussläufer wirkt:

- Fahrzeug darf am Zugschluss verbleiben,
- Bremszettel und Wagenliste sind zu korrigieren. Im Bremszettel ist zusätzlich die Bemerkung „Teilbremssystem am letzten Wagen wirksam“ handschriftlich einzutragen. Sollte der Bremszettel aus einem DV System erstellt worden sein und bei Besonderheiten die Bemerkung „letzter Wagen im Zug nicht gebremst“ erscheinen, ist dieses zu streichen und durch den handschriftlichen Vermerk „Teilbremssystem am letzten Wagen wirksam“ zu ersetzen.

Züge mit Zielbahnhof im Ausland

Aufgrund der verschiedenen Regeln ist bei internationalen Zügen wie folgt vorzugehen:

- Die Wagenreihung muss verändert werden.
- Mit der zuständigen Stelle des EVU ist abzuklären und gemeinsam mit diesem ein Bahnhof festzulegen, an welchem die Reihung des Zuges geändert werden kann.
- Bremszettel und Wagenliste sind entsprechend zu korrigieren.

❑

DBCDE.1101Z01

1 Meldestellen bei den EVU

EVU	Meldestelle
DB InfraGO AG	24h-Leitstelle GSM-R: 901 999 53030 Telefon: 030 297 53030 Fax: 069 265 49762 E-Mail: leitstelle-mapool@deutschebahn.com
DB Bahnbau Gruppe GmbH	Einsatzleitung BBG GSM-R: 901 92362 322 Telefon: 0800 5627665 Fax: 039292 68329 Mobil: 0171 3361 376 E-Mail: einsatzleiter@bahnbaugruppe.com
DB Fahrwegdienste GmbH	Zentrale Leitstelle GSM-R: 901 972 2722 Telefon: 0721 938 2722 Fax: 0721 938 2741 Mobil: 0160 9742 0847 E-Mail: zls-fwd@deutschebahn.com
DB Systemtechnik GmbH	Leitstelle Minden GSM-R: 901 937 2077 Telefon: 0571 393 2077 E-Mail: evu-dbsystemtechnik@deutschebahn.com
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	24 h – Leitstelle Telefon: 03461 49 5807 Fax: 03461 49 6391 E-Mail: leitstelle@meg-bahn.de Notfalltelefon: 0172 440 7772
RBH Logistics GmbH	24h - Leitstelle Telefon: 02043 6919 1395, 1396 oder 1209 Fax: 02043 6919 1640 E-Mail: teamzbue@rbh-logistics.de

*

❑

zur Modulübersicht

	Feld	Erläuterung
*	45.	Position des Fahrzeugs im Wagenzug, inkl. nicht arbeitende Triebfahrzeuge (arbeitende Triebfahrzeuge werden nicht dargestellt). Startend mit 1.
*	46.	Fahrzeugnummer gemäß UIC-Standard. Zifferngruppen sind wie folgt zu trennen: „xx xx xxxx xxx-x“.
*	47.	Die Anzahl der Radsätze des Fahrzeugs.
*	48.	Länge über Puffer des Fahrzeugs. Angegeben in m, zwei Nachkommastellen.
	49.	Gewicht der Ladung, die sich auf dem Wagen befindet, angegeben in kg.
*	50.	Gesamtgewicht des Fahrzeugs, angegeben in kg.
*	51.	Die Bremssohlenart der Bremsen des Fahrzeugs: K – K-Sohlen L – L-Sohlen LL – LL-Sohlen D – Scheibenbremsen F – Graugusssohlen
* * * *	52.	Bremsgewicht des Fahrzeugs vor vorgesehenen Abzügen, angegeben in t (abgerundet). Bei ausgeschalteten Bremsen ist ein Minuszeichen „–“ anzugeben. Für Fahrzeuge in Bremsstellung P ist die Spalte P und in Bremsstellung G die Spalte G auszufüllen. Für Fahrzeuge mit Matrossow-Bremsen ist die Spalte G auszufüllen und zusätzlich in Spalte 59 die Bemerkung „Matrossow“ einzutragen.
*	53.	Anrechenbare Festhaltekraft der Feststellbremse des Fahrzeugs, angegeben entweder in t oder in kN (alle abgerundet).
* * * * * *	54.	Die Nummern zur Kennzeichnung der Gefahr, UN-Nummern und Gefahrzettelmuster, die für die gefährlichen Güter im Beförderungspapier angegeben sind. Falls mehrere UN-Nummern oder Gefahrzettelmuster für denselben Wagen angegeben sind, können weitere Zeilen verwendet werden. Ein Minuszeichen „–“ ist anzugeben, falls keine gefährlichen Güter enthalten sind oder für das betreffende gefährliche Gut die Nummern zur Kennzeichnung der Gefahr nicht vorgeschrieben ist (keine Angabe im Beförderungspapier).
* *	55.	Ankreuzen, wenn das Fahrzeug als außergewöhnliche Sendung gekennzeichnet ist. Sollte die Sendung nur in einigen Ländern als außergewöhnliche Sendung gelten, ist dies in der Spalte 59 zu vermerken.
*	56.	Der Name des Zielbahnhofs des Fahrzeugs (keine Bahnhofscodes verwenden).
* * *	57.	Die maximal zulässige Geschwindigkeit des Fahrzeugs gemäß dem lauftechnischen Zustand (**, ***) oder Ladungszustand des Fahrzeugs, angegeben in km/h. Eventuelle länderspezifische Geschwindigkeitsbegrenzungen des Fahrzeugs sind zusätzlich in der Spalte 59 zu vermerken.
* *	58.	Die erforderliche Streckenklasse des Fahrzeugs. Bei Streckenklasse A – C ist nur der Buchstabe (z. B. „B“) einzutragen, ab Streckenklasse D ist auch die Nummer mit anzugeben (z. B. „D2“).
* * *	59.	Weitere Bemerkungen zum Fahrzeug in Freitext, z. B. Hinweise auf Güter mit spezifischen Gefahren (Abfall, CHLOR, Wind), länderspezifische Geschwindigkeitsbegrenzungen des Fahrzeugs, die Buchstaben „LQ“ (wenn nur in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter über 8 t je Wagen oder Ladeeinheit befördert werden).
*	60.	Erstellungsdatum der Wagenliste.
*	61.	Erstellungszeit der Wagenliste.
* *	62.	Name und Unterschrift des Erstellers der Wagenliste. Alternativ darf ein ID-Code oder Ähnliches angewendet werden, unter der Bedingung, dass die zuständige Person im EVU-IT-System identifizierbar ist.
	63.	Überprüfungsdatum der Wagenliste.
	64.	Überprüfungszeit der Wagenliste.
*	65.	Name und Unterschrift der Person, die die Wagenliste angepasst, korrigiert oder geprüft hat. Alternativ darf ein ID-Code oder Ähnliches angewendet werden, unter der Bedingung, dass die zuständige Person in EVU-IT-System identifizierbar ist.
	66.	Eine Begründung in Freitext, warum die Felder 63-65 verwendet wurden.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

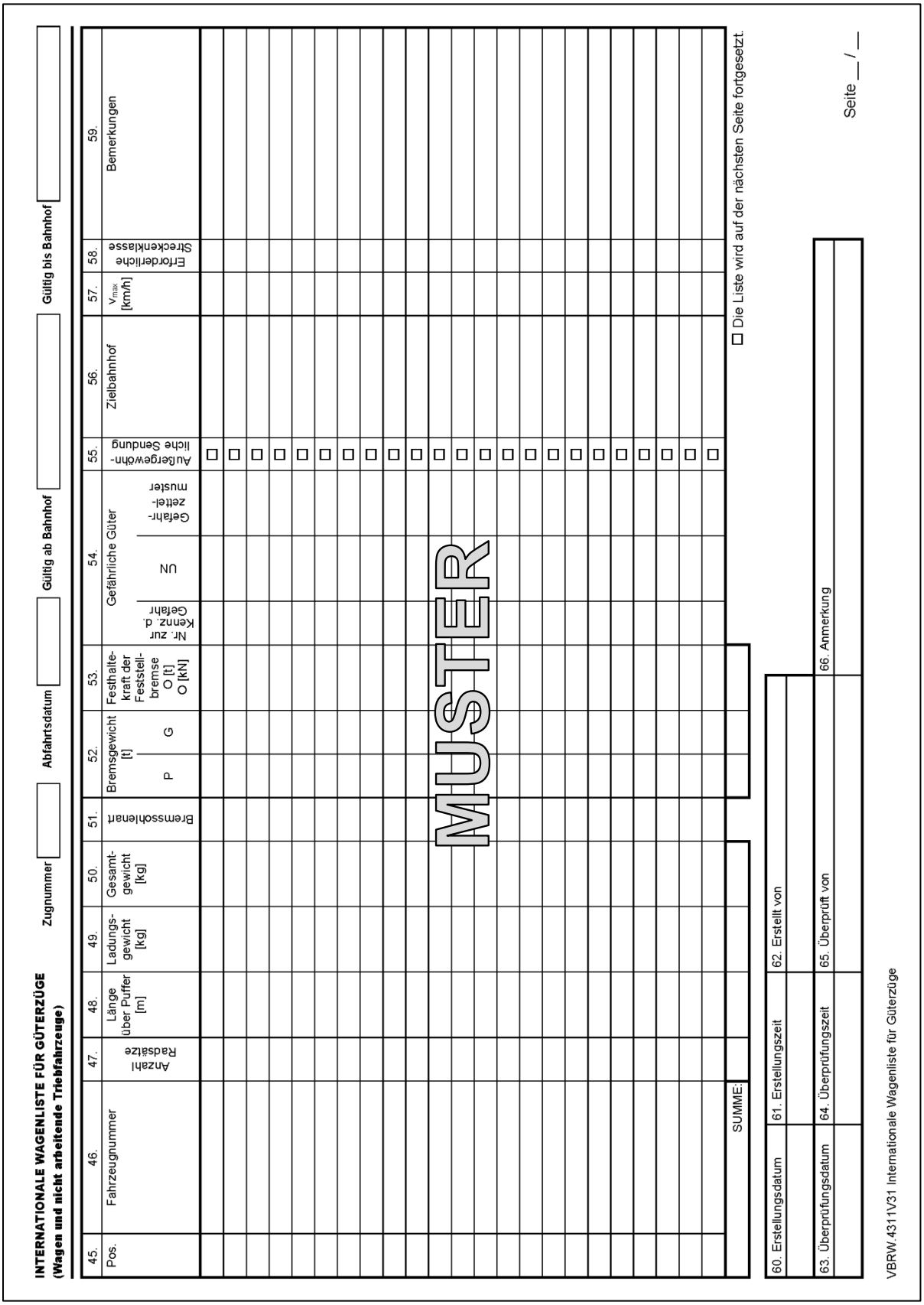
Wagenliste

Datum _____

a	b	c
Zugnummer(n)	Name	Zugführer ab Zugnummer/Betriebsstelle

1a	1b	1c	1d	1e	2	3a	3b	4	5a	5b	6a	6b	6c	6d	6e	7			8	9	10
Wagennummer					Gattungs-buchstaben	Achsen		Länge über Puffer	Gewicht der Ladung	Gesamt-gewicht	Bremsgewicht					Sitzplätze		Ordnungs-nummer	Versand-bahnhof	Bestimmungs-bahnhof	Bemerkungen
						beladen	leer				R + Mg	R rot	/ R weiß	P	G	1.	2.				
1+2	3+4	5–8	9–11	12				m 1/10	t	t						Richt-/Kennzahl					

zur Modulübersicht



Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

423.8210 2 (6) MEG.1212Z01 4 BRW.4311 3 (1) DB.4311 3 (1) BRW.4312A01 1 (2)

1 Grundsatz

(1) Der Zugführer muss in der Regel einen Bremszettel führen (z. B. Vordruck BRW.4312V01, BRW.4312V31), soweit er nicht vom Triebfahrzeugführer oder einem anderen Mitarbeiter geführt wird. *

Zuständigkeit

Ersetzung

(2) Es darf ein Dauerbremszettel verwendet werden, wenn dieser im Führerraum ausgelegt ist. Die Inhalte und die Anwendung des Dauerbremszettels sind fahrzeug- und zugbildungsabhängig. Im Dauerbremszettel können auch Störungsfälle enthalten sein.

Dauerbremszettel

2 Besonderheiten

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

Gesamtzug unverändert

(2) Wird der Bremszettel handschriftlich erstellt oder berichtigt, ist für Triebfahrzeuge die angeschriebene Länge über Puffer (LüP) zu verwenden.

Länge Triebfahrzeuge

Ist an einem Triebfahrzeug kein Wert für die Länge über Puffer angeschrieben, gilt:

- 20 m für Lokomotiven mit bis zu vier Achsen,
- 25 m für Lokomotiven mit mehr als vier Achsen,
- für alle anderen Triebfahrzeuge (Triebwagen, Triebzüge, Triebköpfe, Kleinlokomotiven und Nebenfahrzeuge mit Kraftantrieb) ist die tatsächliche Länge über Puffer zu ermitteln und einzutragen.

Für Triebfahrzeuge mit der Angabe Länge über Kupplung (LüK) gelten diese Regeln sinngemäß.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

3 Verzicht

Bedingungen

(1) Ein Bremszettel braucht nicht geführt zu werden für

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

oder *

- Züge, die ausschließlich aus arbeitenden Lokomotiven oder arbeitenden Nebenfahrzeugen gebildet sind. *

*

Ersetzung

4 Änderungen

Triebfahrzeugführer unterrichten

(1) Der Triebfahrzeugführer ist mündlich zu unterrichten, wenn sich Angaben im Bremszettel ändern.

Bremszettel berichtigen

(2) Der Triebfahrzeugführer muss den Bremszettel selbst berichtigen, sofern nicht bei umfangreichen Änderungen die Ausfertigung eines neuen Bremszettels erforderlich ist.

❒

Ergänzung

chte vorbehalten

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen

zu BRW.4312

* # 1 Grundsatz

Ersetzung:

* (1) Der Zugführer muss in der Regel für seinen Zug einen * Bremszettel nach

Zuständigkeit – anzuwendende Bremszettel

* - Vordruck BRW.4312V01 oder

* - Vordruck BRW.4312V31

* führen, soweit dieser nicht mittels eines Daten- * verarbeitungssystems erstellt wird. Der Bremszettel kann * auch von einem anderen Mitarbeiter geführt werden.

3 Verzicht

Ersetzung:

(1) Ein Bremszettel braucht nicht geführt zu werden für

Bedingungen

- Züge, auf deren Führerräumen für die im Zug eingestellten Fahrzeuge ein Dauerbremszettel ausgelegt ist;
- Züge, die ausschließlich aus arbeitenden Lokomotiven oder arbeitenden Nebenfahrzeugen gebildet sind.

Ein Bremszettel in Papierform braucht nicht geführt zu werden für

- Züge, deren Bremszettel durch ein Daten-verarbeitungssystem erstellt wird und vom Triebfahrzeugführer während seiner Tätigkeit eingesehen werden kann,
- Züge, wenn die Angaben im Display im Führerraum enthalten sind. In den Führerräumen dieser Züge ist ein Dauerbremszettel ausgelegt, der zu verwenden ist, wenn die Angaben im Display des Führerraums nicht zur Verfügung stehen.

4 Änderungen

Ergänzung:

Bremszettel berichtigen

(2) Wird der Bremszettel mit einem Datenverarbeitungssystem erstellt, ist die auftraggebende Stelle zu informieren, wenn Angaben im Bremszettel geändert werden müssen. Nach der Änderung ist der aktualisierte Bremszettel herunterzuladen. Ist dies nicht möglich, muss der Zugführer den Bremszettel selbst ändern und den Namen des Mitarbeiters, der die Meldung entgegengenommen hat, auf dem geänderten Bremszettel notieren.

DBCDE.4321 2 (1)

Dies ist nicht erforderlich, wenn der Zugführer die Änderungen selbst im Datenverarbeitungssystem eingibt.

❑

1 Allgemeines

Vordruck

(1) Diese Anleitung gilt für das Führen des Bremszettels mit Vordruck BRW.4312V01.

Spalte a

(2) Im Kopf ist in Spalte a die Zugnummer oder sind – wenn ein Wagenzug für mehrere Züge unverändert bleibt und nach Modul BRW.4312 täglich nur ein Bremszettel geführt wird – die Zugnummern der Züge hintereinander (durch Komma getrennt) einzutragen.

Spalte b

(3) Ist die Betriebsstelle, ab der der Bremszettel gilt, nicht Zuganfangsbahnhof, ist in Spalte b der Name der Betriebsstelle einzutragen.

Züge, bei denen mindestens 90 % der Achsen gebremst sein müssen

(4) Für Züge, in deren Fahrplan eingetragen ist „Mindestens 90 % der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein“, ggf. mit dem Zusatz „Bei einem Gewicht des Wagenzuges von mehr als 800 t müssen Bremshundertstel ausgerechnet werden“, und bei denen das Gewicht des Wagenzuges nicht größer als 800 t ist, sind zunächst nur die Zeilen 3, 7, 14 und 15 auszufüllen.

Ist die Zahl in Zeile 14 mindestens so groß wie die in Zeile 15 ermittelte Zahl, sind auch die Zeilen 16 und 31 auszufüllen.

Ist die Zahl in Zeile 14 kleiner als die in Zeile 15 ermittelte Zahl, ist nach Modul BRW.4311 eine Wagenliste zu führen und sind die Angaben im Bremszettel nach den Regeln in Absatz 5 einzutragen.

Züge, bei denen eine Bremsberechnung vorgesehen ist

(5) Für andere als im Absatz 4 genannte Züge sind die Angaben für die Spalten 4 (Wagenzug), 5 (arbeitende Triebfahrzeuge) und 6 (Gesamtzug) des Bremszettels nach den Regeln im Abschnitt 2 einzutragen.

Verzicht auf Wagenliste

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

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

2 Angaben im Bremszettel

Zeile	Bezeichnung	für Spalte	nach den folgenden Regeln eintragen
1	Gewicht [t]	4	aus Spalte 5b der Wagenliste entnehmen
		5	aus der Anschrift am Triebfahrzeug entnehmen
		6	Summe der Spalten 4 und 5
2	Bremsgewicht [t]	4	aus den Spalten 6a bis 6e der Wagenliste entnehmen
		5	Bremsgewicht beim Triebfahrzeugführer erfragen
		6	Summe der Spalten 4 und 5
3	Zahl der Achsen	4	aus den Spalten 3a und 3b der Wagenliste entnehmen
		5	am Triebfahrzeug feststellen
		6	Summe der Spalten 4 und 5
4	Mindestbremshundertstel	6	aus dem Fahrplan entnehmen
5	vorhandene Bremshundertstel	6	nach der Formel in Zeile 5 ermitteln, Bruchteile von Bremshundertsteln bleiben unberücksichtigt
6	fehlende Bremshundertstel	6	Unterschied aus Zahl in Zeile 4 minus Zahl in Zeile 5, Zeile 6 nur ausfüllen, wenn die Zahl in Zeile 4 größer ist als die Zahl in Zeile 5
7	Nummer des letzten Fahrzeugs	4 bis 6	aus der Wagenliste entnehmen, wird keine Wagenliste geführt oder befindet sich ein Triebfahrzeug am Schluss des Zuges, Nummer am Zug feststellen
8	Zahl der einlösigen Bremsen	4	aus Spalten 6a bis 6e der Wagenliste entnehmen (Anzahl unterstrichene Bremsgewichte)
9	Zahl der mehrlösigen Bremsen	4	aus Spalten 6a bis 6e der Wagenliste entnehmen (Anzahl nicht unterstrichene Bremsgewichte)
10	Zahl der Bremsen mit Ⓓ	4	Anzahl aus Spalte 10 der Wagenliste entnehmen
11	Zahl der Bremsen mit Ⓚ, Ⓛ und Ⓛⓛ	4	Anzahl aus Spalte 10 der Wagenliste entnehmen
12	Zahl der Matrossow-Bremsen	4	Anzahl aus Spalte 10 der Wagenliste entnehmen
13	Länge [m]	4	aus Spalte 4 der Wagenliste entnehmen (auf volle Meter aufgerundet)
		5	am Triebfahrzeug feststellen (auf volle Meter aufgerundet)
		6	Summe der Spalten 4 und 5
Die Zeilen 14 und 15 sind nur auszufüllen, wenn im Fahrplan der Vermerk „Mindestens 90 % der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein“, ggf. mit dem Zusatz „Bei einem Gewicht des Wagenzuges von mehr als 800 t müssen Bremshundertstel ausgerechnet werden“, eingetragen ist.			
14	Zahl der gebremsten Achsen	4	am Wagenzug feststellen
15	Zahl der erforderlichen gebremsten Achsen	4	nach der Formel in Zeile 15 ermitteln
16	Zulässige Geschwindigkeit ist niedriger als die des Zuges gemäß Fahrplanangaben	4	Wenn im Wagenzug Fahrzeuge eingestellt sind, deren zulässige Geschwindigkeit niedriger ist als die des Zuges, ist die niedrigste zulässige Geschwindigkeit einzutragen. Niedrigere zulässige Geschwindigkeiten sind in Spalte 10 der Wagenliste eingetragen. Wird keine Wagenliste geführt, ist am Wagenzug festzustellen, ob Fahrzeuge eingestellt sind, deren zulässige Geschwindigkeit niedriger ist als die des Zuges.
		5	Wenn die zulässige Geschwindigkeit der arbeitenden Triebfahrzeuge niedriger ist als die des Zuges, ist die niedrigste zulässige Geschwindigkeit einzutragen.
		6	Ergebnis der Spalten 4 und 5. Sind in den Spalten 4 und 5 Geschwindigkeiten eingetragen, ist die jeweils niedrigere Geschwindigkeit in die Spalte 6 einzutragen.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

	Zeile	Bezeichnung	für Spalte	nach den folgenden Regeln eintragen
*	Die Zeilen 21 bis 29 sind nur bei Reisezügen auszufüllen, bei Güterzügen sind diese Zeilen schräg durchzustreichen.			
	21	NBÜ/ep-Bremse an allen Fahrzeugen im Wagenzug vorhanden	4	mit „ja“ bestätigen, wenn in Spalte 10 der Wagenliste bei allen Fahrzeugen des Wagenzuges „NBÜ/ep“ eingetragen ist
	22	Notbremsüberbrückung wirksam	4	die Angabe ist nur zu beantworten, wenn die Notbremsüberbrückung im Fahrplan gefordert ist mit „ja“ darf sie nur bestätigt werden, wenn bei allen Fahrzeugen des Wagenzuges in Spalte 10 der Wagenliste „NBÜ/ep“ eingetragen ist und geprüft wurde, dass die Einrichtungen wirksam sind
	23	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit den Kennbuchstaben h, z oder ee	4	mit „ja“ bestätigen, wenn in Spalte 10 der Wagenliste der Kennbuchstabe h, z oder ee eingetragen ist
	24	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit den Kennbuchstaben n oder y	4	mit „ja“ bestätigen, wenn – in Spalte 10 der Wagenliste der Kennbuchstabe n oder y eingetragen ist oder wenn – im Wagenzug Fahrzeuge mit nach außen aufschlagenden Türen sind und im Führerraum eine Überwachungseinrichtung der Außentüren wirksam ist
	25	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit „TB 0“	4	mit „ja“ bestätigen, wenn in Spalte 10 der Wagenliste bei mindestens einem Fahrzeug „TB 0“ eingetragen ist
*	26	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit	3	Ausrüstungsmerkmale eintragen nach Vorgabe des EVU
			4	mit „ja“ bestätigen, wenn das in Zeile 26 Spalte 3 eingetragene Merkmal für mindestens ein Fahrzeug im Wagenzug zutrifft
	27	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit „o. Zub“	4	mit „ja“ bestätigen, wenn in Spalte 10 der Wagenliste bei allen Fahrzeugen „o. Zub“ eingetragen ist
	28	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit dem Kennbuchstaben a	4	mit „ja“ bestätigen, wenn in Spalte 10 der Wagenliste bei allen Fahrzeugen der Kennbuchstabe a eingetragen ist
*	29	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit	3	Ausrüstungsmerkmale eintragen nach Vorgabe des EVU
			4	mit „ja“ bestätigen, wenn das in Zeile 29 Spalte 3 eingetragene Merkmal für alle Fahrzeuge im Wagenzug zutrifft
*	Die Zeilen 31 und 32 sind, nur bei Güterzügen auszufüllen, bei Reisezügen sind diese Zeilen schräg durchzustreichen.			
	31	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern	4	mit „ja“ bestätigen, wenn in Spalte 10 der Wagenliste „UN“, „Gef“ oder „Chlor“, eingetragen ist wird keine Wagenliste geführt, ist am Wagenzug festzustellen, ob im Wagenzug Fahrzeuge mit Großzetteln sind; sind solche Fahrzeuge im Wagenzug, ist die Angabe mit „ja“ zu bestätigen
*	32		3	Ausrüstungsmerkmale oder Kriterium eintragen nach Vorgabe des EVU
			4	mit „ja“ bestätigen, wenn das in Zeile 32 Spalte 3 eingetragene Merkmal oder Kriterium zutrifft

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

Feld	Erläuterung
1.	Das EVU, das Bremszettel und Wagenliste ausstellt.
2.	Die Zugnummer, die bei Abfahrt von „Gültig ab Bahnhof“ (Feld 4a) gültig ist. Diese Information wird im Seitenkopf auf jeder Seite wiederholt.
3.	Das Abfahrtsdatum des Zuges, das bei Abfahrt von „Gültig ab Bahnhof“ (Feld 4a) gültig ist. Diese Information wird im Seitenkopf auf jeder Seite wiederholt.
* 4a.	Name des Bahnhofes, ab dem dieser Bremszettel und diese Wagenliste gültig sind (keine Bahnhofscodes verwenden).
* 4b.	Name des Bahnhofes, bis zu dem dieser Bremszettel und diese Wagenliste gültig sind (keine Bahnhofscodes verwenden).
5.	ISO-Codes (z. B. „DE“) der Länder, in denen dieser Bremszettel gültig ist. Die Felder 6 und 7 sind entsprechend dem Land auszufüllen.
* 6.	Je Land ist die zutreffende Zugkategorie einzutragen: Der Zugindex (z. B. „ME100“), die fahrplanmäßige Bremsstellung (z. B. „P“ oder „G“) oder in der Schweiz die Zugreihe und Bremsreihe (z. B. „A50“). Zusätzlich ist die ETCS-Zugkategorie einzutragen, wenn der Zug auch ETCS-geführt fahren soll.
* 7.	Die maximal zulässige Geschwindigkeit des Zuges unter Berücksichtigung von Zugkategorie und den Geschwindigkeitsbegrenzungen der einzelnen Fahrzeuge des Zuges. Angegeben je Land und separat für ETCS.
8.	Platz für Bemerkungen zu Vorfällen und Beobachtungen während der Fahrt.
* 9.	Direkte Erläuterungen oder Verweise auf beigefügte Dokumente, die die Besonderheiten des Zuges beschreiben. Wenn das Feld DE1 auf dem Bremszettel nicht vorhanden ist, ist die Gesamtanzahl der Radsätze des Zuges (Summe der Radsätze des Wagenzuges aus Spalte 47 der Wagenliste plus Summe der Radsätze der arbeitenden Triebfahrzeuge aus Spalte 31 des Bremszettels) wie folgt einzutragen: „Gesamt xx Radsätze“.
* 10.	Ankreuzen, falls in Spalte 54 der Wagenliste Angaben zu gefährlichen Gütern enthalten sind.
* 11.	Ankreuzen, falls außergewöhnliche Sendungen im Zug vorhanden sind.
12.	Ankreuzen, falls dem Bremszettel zusätzliche Dokumente beigefügt sind, die weitere für den Zug geltende Einschränkungen beschreiben.
* 13.	Ankreuzen, falls Abfall gemäß Verständigung der auftraggebenden Stelle im Zug befördert wird.
14.	Die höchste erforderliche Streckenklasse der im Zug vorhandenen Fahrzeuge gemäß Ladungszustand. Im Bereich von A – C ist nur der Buchstabe (z. B. „B“) erforderlich, ab D ist auch die Nummer (z. B. „D2“) einzugeben.
15.	Bremsstellung des Zuges: G, P, G+P, LL+P („Lange Lok“) oder R.
* 16a./16c.	Der Bahnhof, ab dem die Zugparameter gültig sind (keine Bahnhofscodes verwenden).
* 16b./16d.	Der Bahnhof, bis zu dem die Zugparameter gültig sind (keine Bahnhofscodes verwenden).
* 17a./17c.	Die Nummer des ersten Fahrzeugs nach dem(den) arbeitenden Triebfahrzeug(en) an der Spitze des Zuges.
* 18a./18c.	Die Nummer des letzten Fahrzeugs im Zug.

Ziffergruppen sind wie folgt zu trennen: „xx xx xxxx xxx-x“

Felder 16 – 18 zeigen, auf welchem Abschnitt die Parameter gültig sind. Mehrere Abschnitte sind dann anzuwenden, wenn Erstellung eines neuen Bremszettels nicht möglich ist.

19.	Die Anzahl der Fahrzeuge im Zug.	Daten sind einzugeben für: a/c) Arbeitende Triebfahrzeuge im Zug b/d) Wagen und nicht arbeitende Triebfahrzeuge im Zug a+b/c+d) Gesamtanzahl der Fahrzeuge im Zug
* 20.	Die summierte Länge über Puffer der Fahrzeuge im Zug, angegeben in m (aufgerundet).	
* 21.	Die summierte anrechenbare Festhaltekraft der Fahrzeuge mit Feststellbremse, angegeben entweder in t oder kN (abgerundet). Die angewendete Einheit ist auszuwählen. Die Festhaltekraft der Feststellbremse eines Triebfahrzeugs darf nur dann berücksichtigt werden, wenn es bei Unterwegshalten mit dem Zug verbunden bleibt.	
22.	Bremsgewicht der Fahrzeuge im Zug nach vorgesehenen Abzügen, angegeben in t (abgerundet). Falls auch elektrodynamische Bremsen (E-Bremsen) in der Bremskalkulation inkludiert sind, muss der Wert mit und ohne E-Bremse angegeben werden, getrennt durch einen Schrägstrich „/“. E-Bremsen dürfen nur inkludiert werden, falls die Fahrzeuge und die Infrastruktur die Verfügbarkeit der Bremse jederzeit während der Fahrt gewährleisten können.	
23.	Gesamtgewicht der Fahrzeuge im Zug, angegeben in t (aufgerundet).	

* 24.	Die vorhandenen Bremshundertstel im Zug.
* 25	Die für den Zug erforderlichen Bremshundertstel auf der vorgesehenen Strecke.
* 26.	Die fehlenden Bremshundertstel: Differenz aus Wert in Feld 25 minus Wert in Feld 24. Dieses Feld nur ausfüllen, wenn der Wert in Feld 25 größer ist als der Wert in Feld 24.
* 27.	Der Anteil des Bremsgewichts, der durch Graugusssohlen gebremst wird (nach Berechnung etwaiger Abzüge), angegeben in %.
* 28.	Die Reihung der arbeitenden Triebfahrzeuge im Zug ab Spitze des Zuges, startend mit 1.
* 29.	Fahrzeugnummer (EVN) des Triebfahrzeugs gemäß UIC-Standard. Zifferngruppen sind wie folgt zu trennen: „xx xx xxxx xxx-x“.
30.	Die Baureihe des Triebfahrzeugs.
* 31.	Die Anzahl der Radsätze des Triebfahrzeugs.
* 32.	Länge über Puffer des Triebfahrzeugs. Angegeben in m, zwei Nachkommastellen.
* 33.	Gesamtgewicht des Triebfahrzeugs, angegeben in kg.
* 34.	Die Bremssohlenart der Bremsen des Triebfahrzeugs: K - K-Sohlen L - L-Sohlen LL - LL-Sohlen D - Scheibenbremsen F - Graugusssohlen
* 35.	Die Bremsstellung des Triebfahrzeugs wie angeschrieben („G“, „P“, „P+E“).
* 36.	Das für die eingestellte Bremsstellung angeschriebene Bremsgewicht des Triebfahrzeugs, angegeben in t (abgerundet).
* 36a.	Die Festhaltekraft der Feststellbremse des Triebfahrzeugs, angegeben entweder in t oder kN (abgerundet). Die angewendete Einheit ist auszuwählen.
* 37.	Weitere Bemerkungen zum Triebfahrzeug in Freitext (z. B. Hinweis, dass sich eine Triebfahrzeug am Schluss des Zuges befindet).
* 38.	Erstellungsdatum des Bremszettels.
* 39.	Erstellungszeit des Bremszettels.
* 40.	Name und Unterschrift des Erstellers des Bremszettels. Alternativ darf ein ID-Code oder Ähnliches angewendet werden unter der Bedingung, dass die zuständige Person im EVU-IT-System identifizierbar ist.
41.	Überprüfungsdatum des Bremszettels.
42.	Überprüfungszeit des Bremszettels.
* 43.	Name und Unterschrift der Person, die den Bremszettel angepasst, korrigiert oder geprüft hat. Alternativ darf ein ID-Code oder Ähnliches angewendet werden unter der Bedingung, dass die zuständige Person im EVU-IT-System identifizierbar ist.
44.	Eine Begründung in Freitext, warum die Felder 41-43 verwendet wurden.

*	Die Felder DE1 bis DE3 sind bei Zügen in Deutschland anzuwenden.	
*	Die Felder DE2 und DE3 sind nur auszufüllen, wenn im Fahrplan der Vermerk „Mindestens 90 % der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein“, ggf. mit dem Zusatz „Bei einem Gewicht des Wagenzuges von mehr als 800 t müssen Bremshundertstel ausgerechnet werden“, eingetragen ist.	
* DE1.	Gesamtanzahl der Radsätze im Zug: Summe der Radsätze des Wagenzuges (Summe Spalte 47 der Wagenliste) plus Radsätze der arbeitenden Triebfahrzeuge (Summe Spalte 31 im Bremszettel).	
* DE2.	Anzahl der gebremsten Radsätze im Wagenzug gemäß Angaben in der Wagenliste.	
* DE3.	Anzahl der erforderlichen gebremsten Radsätze gemäß folgender Formel:	$\frac{\text{Wert im Feld DE1} \cdot 9}{10}$

❐

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

Bremszettel Datum .....

a Zugnummer(n)	b ab Betriebsstelle

1	2	3	4	5	6
	Zeile	**Bezeichnung**	**Wagenzug**	**arbeitende Trieb-fahrzeuge**	**Gesamtzug**
Angaben für Reise- und Güterzüge	1	Gewicht [t]			
	2	Bremsgewicht [t]			
	3	Zahl der Achsen			
	4	Mindestbremshundertstel			
	5	Vorhandene Bremshundertstel $\frac{\text{Zeile 2, Sp. 6} \times 100}{\text{Zeile 1, Sp. 6}}$			
	6	Fehlende Bremshundertstel			*)
	7	Nummer des letzten Fahrzeuges			
	8	Zahl der einlösigen Bremsen			
	9	Zahl der mehrlösigen Bremsen			
	10	Zahl der Bremsen mit (D)			
	11	Zahl der Bremsen mit (K), (L) und (LL)			
	12	Zahl der Matrossow-Bremsen			
	13	Länge [m]			
	14	Zahl der gebremsten Achsen			
	15	Zahl der erforderlich gebremsten Achsen $\frac{\text{Zeile 3, Sp. 4 x 9}}{10}$			
	16	Zulässige Geschwindigkeit ist niedriger als die des Zuges gemäß Fahrplanangaben	nein / ja ..... km/h *)	nein / ja ..... km/h *)	nein / ja ..... km/h *)
Angaben für Reisezüge	21	NBÜ/ep-Bremsen an allen Fahrzeugen im Wagenzug vorhanden	nein / ja	nicht Zutreffendes schräg durchstreichen	
	22	Notbremsüberbrückung wirksam	nein / ja		
	23	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit den Kennbuchstaben **h**, **z** oder **ee**	nein / ja		
	24	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit den Kennbuchstaben **n** oder **y**	nein / ja		
	25	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit „**TB 0**“	nein / ja		
	26	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit	nein / ja		
	27	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit „**o. Zub**“	nein / ja		
	28	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit dem Kennbuchstaben **a**	nein / ja		
	29	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit	nein / ja		
Angaben für Güterzüge	31	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern	nein / ja		
	32	.....	nein / ja		

Bremszettel ausgefertigt
(Name) .....

*) betriebsleitende Stelle des EIU verständigen

VBRW.4312V01 Bremszettel

DB.4312 1 (1) 423.8210 2 (6) DBCDE.1120A01 BRW.4312 1 (1) BRW.4312A01 1 (1)

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

INTERNATIONALER BREMSZETTEL FÜR GÜTERZÜGE Zugnummer Abfahrtsdatum

1. Aussteller-EVU	2. Zugnummer	3. Abfahrtsdatum	5. Ländercode	ETCS
			6. Zugkategorie:	
4a. Gültig ab Bahnhof	4b. Gültig bis Bahnhof		7. v_{max} [km/h]	

Zugparameter

8. Bemerkungen während der Fahrt	9. Besonderheiten des Zuges

☐ 10. Gefährliche Güter im Zug	16a. Gültig ab Bahnhof	16b. Gültig bis Bahnhof	16c. Gültig ab Bahnhof	16d. Gültig bis Bahnhof
☐ 11. Außergewöhnliche Sendung im Zug	17a. # des ersten Fahrzeugs	18a. # des letzten Fahrzeugs	17c. # des ersten Fahrzeugs	18c. # des letzten Fahrzeugs
☐ 12. Beigefügte Dokumente über Einschränkungen				
☐ 13. Abfalltransporte im Zug				

	a	b	a+b	c	d	c+d
	Arbeitende Triebfahrzeuge	Wagen und nicht arbeitende Triebfahrzeuge	Gesamt	Arbeitende Triebfahrzeuge	Wagen und nicht arbeitende Triebfahrzeuge	Gesamt
19. Anzahl der Fahrzeuge						
20. Länge [m]						
21. Anrechenbare Festhaltekraft der Feststellbremsen in O [t] O [kN]						
22. Bremsgewicht nach Abzügen [t]						
23. Gesamtgewicht [t]						

MUSTER

14. Erforderliche Streckenklasse	15. Bremsstellung O G O P O G+P O LL+P O R					
		24. Vorhandene Bremshundertstel		24. Vorhandene Bremshundertstel		
		25. Erforderliche Bremshundertstel		25. Erforderliche Bremshundertstel		
		26. Fehlende Bremshundertstel		26. Fehlende Bremshundertstel		
		27. Anteil des durch Graugusssohlen gebremsten Bremsgewichts		27. Anteil des durch Graugusssohlen gebremsten Bremsgewichts		

Arbeitende Triebfahrzeuge im Zug

28. Pos.	29. Fahrzeugnummer	30. Baureihe	31. Anzahl Radsätze	32. Länge über Puffer [m]	33. Gesamtgewicht [t]	34. Bremssohlenart	35. Bremsstellung	36. Bremsgewicht [t]	36a. Festhaltekraft der Feststellbremsen O [t] O [kN]	37. Bemerkungen
1										
2										
3										
4										
5										

38. Erstellungsdatum	39. Erstellungszeit	40. Erstellt von	
41. Überprüfungsdatum	42. Überprüfungszeit	43. Überprüft von	44. Anmerkung

Zusätzliche Angaben für Züge in Deutschland	DE1. Anzahl der Radsätze im Zug	DE2. Anzahl der gebremsten Radsätze	DE3. Anzahl der erforderlichen gebremsten Radsätze

Seite 1 / __

VBRW.4312V31 Internationaler Bremszettel für Güterzüge

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

1 Grundsätze

DBCDE.4321 2 (1)

(1) Für bestimmte Transporte kann das Mitführen von Beförderungs- und Begleitpapieren erforderlich sein. Das betrifft die Beförderung von:

betreffende Transporte

- Abfällen
- Gefahrgut
- Sendungen im internationalen Verkehr
- Zollsendungen
- außergewöhnliche Sendungen
- Militärgut

Ergänzung

2 Beförderung von Abfällen

(1) Es wird zwischen nationaler und internationaler Beförderung unterschieden. Maßgebend hierfür ist die gesamte Transportkette zwischen Abfallerzeuger bzw. Abfallsammler und Abfallentsorger.

Arten

(2) Bei nationaler Beförderung von Abfällen brauchen beim Transport keine Beförderungs- und Begleitpapiere mitgeführt werden.

national

(3) Bei internationaler Beförderung von Abfällen müssen Beförderungs- und Begleitpapiere in Papierform auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges mitgeführt werden. Diese bestehen aus

international

- der Versandinformation

oder

- dem Begleitformular und einer Kopie der Notifizierung (nach Abfallrecht).

3 Beförderung von gefährlichen Gütern

* (1) Bei der Beförderung von gefährlichen Gütern einschließlich ungereinigter leerer Wagen und Ladeeinheiten mit Gefahrgutkennzeichnung müssen grundsätzlich Beförderungs- und Begleitpapiere auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges vorhanden sein:

Beförderungs- und Begleitpapiere

- Beförderungspapier (formlos oder z. B. Frachtbrief CIM bzw. Wagenbrief CUV)

und

- ggf. weitere Begleitpapiere, die im Beförderungspapier vermerkt sind (z. B. Genehmigungen).

(2) Bei der Übernahme gefährlicher Güter zur Beförderung am Abgangsort ist zu prüfen, ob alle vorgeschriebenen Angaben zu den zu befördernden gefährlichen Gütern vom Absender zur Verfügung gestellt wurden. Sofern die Prüfung dieser Angaben nicht von der auftraggebenden Stelle vorgenommen wurde, muss dies bei der Übernahme erfolgen.

Prüfung der Angaben

Angaben

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

(3) Das Beförderungspapier muss für jedes gefährliche Gut folgende Angaben enthalten:

- den Namen und die Anschrift des Absenders und des Empfängers,
- ein Kreuz im Feld „RID“, sofern das verwendete Beförderungspapier ein solches Feld enthält,
- ggf. die Anzahl und die Beschreibung der Versandstücke,
- bei Ladeeinheiten deren Bezeichnung (Nummer), *
- die stoffbezogenen Angaben,
- die Gesamtmenge jedes Gutes, bei mehreren Versandstücken des gleichen Gutes (z. B. Wagengruppe) entsprechend der zugehörigen Lade-/Wagenliste

Ergänzung

und

- bei tiefgekühlt verflüssigten Gasen der Klasse 2 der Eintrag „Ende der Haltezeit: ..... (TT.MM.JJJJ)“.

Erläuterung der stoffbezogenen Angaben

(4) Die stoffbezogenen Angaben stehen in fester Reihenfolge und haben folgende Bedeutung:

Beispiel	68,	UN 3250	CHLORESSIGSÄURE, GESCHMOLZEN,		6.1 (8),	II,	UMWELT-GEFÄHRDEND
Erläuterung	a)	b)	c)	d)	e)	f)	g)
Kennzeich-nung	K)	K)		K) nach Wortlaut	K)		K) nach Wortlaut
Wagenliste	IW)	W)			W)		

a) ggf. die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr, wenn der Wagen oder die Ladeeinheit mit einer orangefarbenen Tafel versehen ist,

b) die UN-Nummer, der die Buchstaben „UN“ vorangestellt werden,

c) die offizielle Benennung für die Beförderung,

d) ggf. durch die technische Benennung ergänzt,

e) die Nummern der Gefahrzettelmuster[1)] mit Ausnahme des Rangierzettels nach Muster 13 (wenn mehrere Nummern der Gefahrzettelmuster angegeben sind, sind die Nummern nach der ersten Nummer in Klammern angegeben),

f) ggf. die dem Stoff zugeordnete Verpackungsgruppe als römische Ziffer optional mit „VG“ voran,

g) ggf. zusätzliche Vermerke entsprechend Sondervorschriften. *

[1)] *Hinweis: Für Stoffe und Gegenstände der Klasse 1 wird der Klassifizierungscode angegeben, für radioaktive Stoffe der Klasse 7 die Nummer der Klasse „7“, für Batterien der UN-Nummern 3090, 3091, 3480, 3481, 3551 und 3552 sowie für Fahrzeuge mit Batterieantrieb der UN-Nummern 3556, 3557 und 3558 die Nummer der Klasse „9“.* * * * *

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vor

Abgleich der Angaben

(5) Die mit K) gekennzeichneten Angaben müssen mit der Kennzeichnung an den Wagen bzw. Ladeeinheiten übereinstimmen, sofern für die Sendungsart die entsprechende Kennzeichnung erforderlich ist.

Die mit W) gekennzeichneten Angaben müssen mit der betrieblichen Wagenliste nach BRW.4311 übereinstimmen bzw. sind zu übernehmen. Wird die Internationale Wagenliste für Güterzüge verwendet, muss zusätzlich die mit IW) gekennzeichnete Angabe übereinstimmen bzw. übernommen werden.

Ungereinigte leere Wagen und Ladeeinheiten

(6) Bei ungereinigten leeren Wagen und Ladeeinheiten mit Gefahrgutkennzeichnung muss der Ausdruck „LEERER …, LETZTES LADEGUT: …“ der Beschreibung vorangestellt sein (z. B. LEERER KESSELWAGEN, LETZTES LADEGUT: 663, UN 1098 ALLYLALKOHOL, 6.1 (3), I).

Alternativ kann der Ausdruck „LEER, UNGEREINIGT" vor oder nach der Beschreibung verwendet sein (z. B. LEER, UNGEREINIGT, 663, UN 1098 ALLYLALKOHOL, 6.1 (3), VG I).

Begrenzte und freigestellte Mengen

(7) Wenn gefährliche Güter in begrenzten oder freigestellten Mengen befördert werden, ist kein Beförderungspapier erforderlich. Sofern die Sendung von einem Beförderungspapier begleitet wird, ist das Feld „RID“ nicht angekreuzt.

Sprache

(8) Das Beförderungspapier darf in einer oder mehreren Sprachen ausgefüllt sein, wobei eine dieser Sprachen Deutsch, Französisch oder Englisch sein muss. Aus den Eintragungen Gefahr-/UN-Nummer, Gefahrzettel, ggf. Verpackungsgruppe sind die Angaben über das Gefahrgut jedoch erkennbar.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

zu BRW.4313

1 Grundsätze

Ergänzung:

(2) Über die Beförderung von

Verständigung

- Abfällen
- Gefahrgut
- Sendungen im internationalen Verkehr
- Zollsendungen
- außergewöhnliche Sendungen
- Militärgut

wird das beteiligte Personal bei der Übergabe der Beförderungs- und Begleitpapiere grundsätzlich durch den Vordruck „Aufkleber für Übergabe der Beförderungspapiere“ (605.0401V01) unterrichtet.

Aufkleber für Übergabe der Beförderungspapiere

Beförderungspapiere für Zug Nr.: / **Transport documents for train no.:**
Documenti di trasporto per il treno N.: / **Documents de transport pour le train:**
Dokumenty przewozowe dla poc nr.: / **Průvodní listiny pro vlak č.:**
Transport dokumenter til tog nr.:
Transportdokument för tågnummer:

Produktionstag/ Date of transport/ Date de circulation/ data de circolazione/ Data kursowania/ Jede dne/ Dato for transport/ Datum för transporten: _____

☐ Erforderliche Beförderungs- und Begleitpapiere sind vollzählig (1)
The full number of necessary transport and accompanying documents is complete
La presence de lensemble des documents de transport de ce train a été vérifiée
Richiede il trasporto ei documenti di accompagnamento sono completi
Sprawdzono kompletność wymaganych dokumentów przewozowych i dokumentów towarzyszących
Provedenda kontrola plnopočetnosti přepravních a průvodních listin
Alle krævede transport- og følgedokumenter er til stede og kontrolleret
Alla erforderliga transport- och följedokument är närvarande och kontrollerad

Der Zug enthält / The train contains / Le train comporte / Il treno contiene / Pociąg zawiera / Ve vlaku zařazeny / Toget indeholder/ Tåget innehåller:

☐	Außergewöhnliche Sendung(en) - Beförderungsanordnung liegt bei(*) Un ou des transports exceptionnels - Le ou les dossiers BTE afferents sont joint (*) Przesyłkę nadzwyczajna (przesyłki nadzwyczajne) - Zezwolenie w załaczeniu (*) Exceptional consignement(s) -Conditions of travel are attached (*)	Trasporto(i) eccezionale(i) - autorizzazione TES è allegata (*) Mimořádná(é) zásilka(y) - souhlas k převzetí připojen (*) Udsædvanlig transport (er) - Befordringstilladelse vedlagt (*) Specialtransport (er) -Villkoren är bifogad (*)
☐	**Gefahrgut *)** Une ou des marchandises dangereuses (*) Towar(y) niebezpieczny(e) (*) Farlig gods (*)	Dangerous goods (*) Merce pericolosa (*) Nebezpečně věci (*) Farligt gods (*)
☐	Militärgut (*) Un ou des envois militaires (*) Wyposażenie wojskowe (*) Militærtransport(er) (*)	Military goods (*) Trasporto militare (*) Vojenská(é) zásilka(y) (*) Militär sändingar (*)
☐	Zollsendungen (*) Une ou des marchandises sous douane (*) Przesyłki podlegające obowiązkowi celnemu (*) Told transport (er) (*)	Custom consignement(s) (*) Spedizioni sogette a dogana (*) Zásilka(y) pod celní kontrolou(*) Toll transport(er) (*)
☐	Abfall (*) – waste(*) - déchets (*) - perdere (*)- Affald (*)	mamować (*) – odpad (*) Avfall (*)

*) Zutreffendes ankreuzen
*) Cocher la ou les cases correspondantes
*) Zaznaczyć, jeśli dotyczy
*) Please cross were applicable

*) Barrare la casella che interessa
*) Odpovídající prosím zaškrtěte
*) Sæt kryds I de relevant(e)
*) Kryssa i relevant(e)

Datum / Date / data / Dato Unterschrift/ Signature/ Firma/ Podpis/ Underskrift/ Namnteckning

(1) Entfällt bei DB Cargo Deutschland bei Sbh „33 in nationalem Zug“, Sbh 35 „o.BefP“ und/oder Sbh „30 ohne Befp“

V605.0401V01 Aufkleber für Übergabe der Beförderungspapiere – 8-sprachig- Gültig ab 01.06.2018
Fachautor: L.CBS 3(BI; Jürgen Scholz: Tel. +49 06131-15-62254

Übergabe

(3) Die Übergabe der Beförderungs- und Begleitpapiere ist in den örtlichen Zusätzen geregelt.

Begleitpapiere

(4) Den Beförderungspapieren können Begleitpapiere beigegeben sein (z. B. Genehmigungen, Transportmappe). Die Beigabe ist im Beförderungspapier vermerkt. *

3 Beförderung von gefährlichen Gütern

Ergänzung:

Prüfung der Angaben

(2) Auf die Überprüfung der Vollzähligkeit der übergebenen Beförderungspapiere und den Vermerk auf dem Bremszettel darf verzichtet werden, wenn den Papieren ein „Aufkleber für Übergabe der Beförderungspapiere“ (605.0401V01) beigegeben ist, auf dem die Vollständigkeit der Beförderungspapiere bereits von einem anderen Mitarbeiter bestätigt wurde.

*

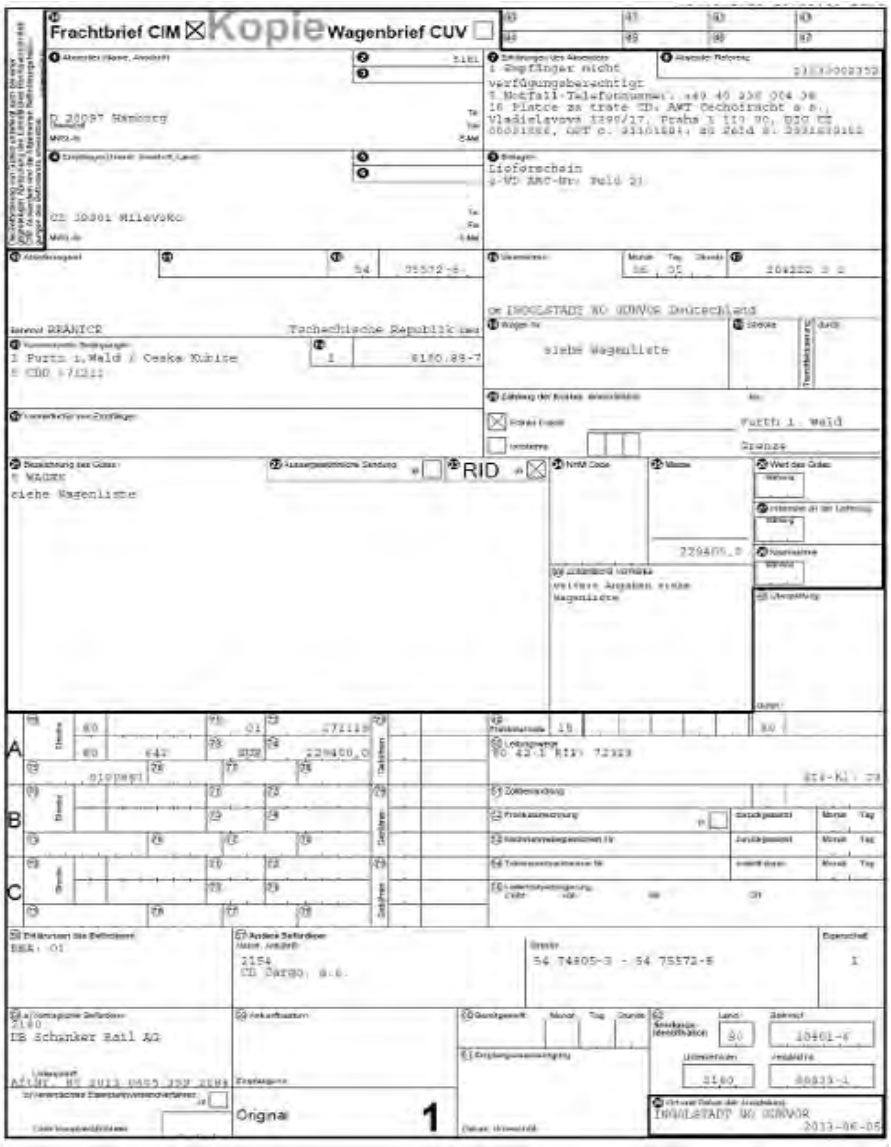
4 Beförderungs- und Begleitpapiere - Mustereinträge

Ergänzung:

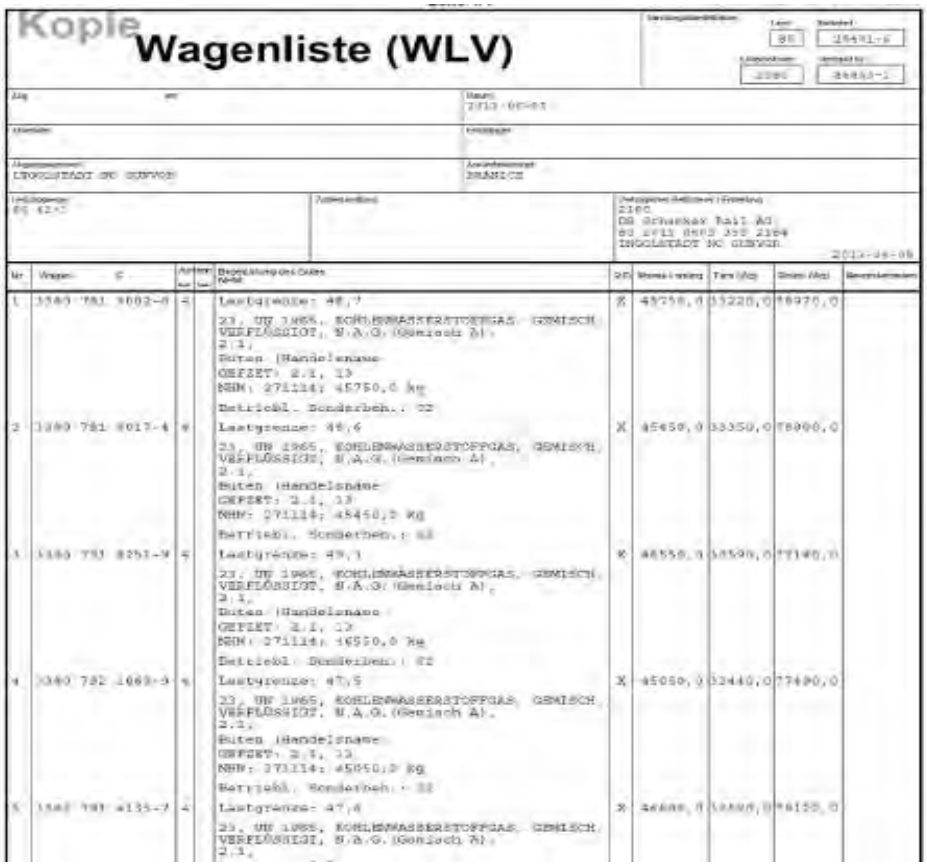
(1) Nachfolgend ist beispielhaft das Beförderungspapier Frachtbrief CIM Ganzzug / Wagengruppe mit Wagenliste Frachtbrief CIM mit Mustereinträgen dargestellt.

Beispiel Beförderungspapier

Beispiel: Frachtbrief CIM Ganzzug/ Wagengruppe mit Wagenliste



Beispiel: Auszug aus der Wagenliste zu CIM Frachtbrief



Kopie

Wagenliste (WLV)

Hinweis:

Es kommen verschiedene Arten von Beförderungspapieren zum Einsatz.

1 Außergewöhnliche Sendungen, außergewöhnliche Fahrzeuge

DBCDE.4321 2 (1)

Wenn im Zug außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge eingestellt sind, müssen sich deren Beförderungsanordnungen beim Zug befinden und die Nummern der Beförderungsanordnungen dem Fdl mitgeteilt worden sein. Dies ist nicht erforderlich bei:

- häufig vorkommenden außergewöhnlichen Sendungen, die als aS-Zug verkehren,
- mit Dauer-Beförderungsanordnung bekannt gegebenen Zügen, die aus Wagen mit automatischer Kupplung UIC 69 oder UIC 69e gebildet sind (AK-Zug oder AK-Schwerwagenzug),
- mit Dauer-Beförderungsanordnung des Kombinierten Verkehrs (KV) bekannt gegebenen Zügen.

2 An den Fdl melden

Ergänzung

Auf dem Zuganfangsbahnhof oder auf Unterwegsbahnhöfen, auf denen sich die Zusammensetzung oder die Fahrtrichtung des Zuges ändert, muss der Tf an den Fdl melden, dass der Zug vorbereitet ist, es sei denn, dass der Fdl bereits die Zustimmung zur Abfahrt gegeben hat. Der Tf darf einen anderen Mitarbeiter mit der Abgabe dieser Meldung beauftragen. Ein anderer Mitarbeiter darf diese Meldung auch ständig abgeben. Im Streckenbuch können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.

3 Manuelle ETCS-Levelwahl

Wenn das führende Fahrzeug mit ETCS ausgerüstet ist, gilt Folgendes: Der Tf muss in der Regel Level NTC PZB/LZB wählen; Abweichungen sind im Streckenbuch gegeben.

* 4 Zugnummer prüfen bei ETCS-Level 2

Wenn beim ETCS-Startlauf in ETCS-Level 2 die Textmeldung „Zug nicht im System geführt. Zugnummer prüfen.“ angezeigt wird, muss der Tf

1. die Zugnummer prüfen und soweit erforderlich berichtigen,
2. sonst die RBC-Kontaktdaten prüfen und soweit erforderlich berichtigen,
3. sonst dem Fdl den Inhalt der Textmeldung mitteilen, wenn die ETCS-Zentrale keine ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS oder * OS erteilt hat oder keine Textmeldung „Sie dürfen ohne Bedienen * Override EOA vorbeifahren an ETCS-Bk … [Signalbezeichnung]“ * gesendet hat.

Hinweis: Der Fdl überprüft bzw. korrigiert die Zugnummer. Wenn die ETCS-Zentrale weiterhin keine ETCS-Fahrterlaubnis erteilt oder keine Textmeldung sendet, erfolgt die Zustimmung zur Abfahrt mit Befehl.

❑

zur Modulübersicht

zu Ril 408.2321

2 An den Fahrdienstleiter melden

Ergänzung:

Die Zugvorbereitungsmeldung muss in der Regel **Zeitpunkt**

- bei Reisezügen spätestens 3 Minuten und
- bei Güterzügen spätestens 5 Minuten

vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit des Zuges abgegeben werden.

* Kann die Meldung zu diesem Zeitpunkt nicht abgegeben
* werden, muss die Zugvorbereitungsmeldung zum frühest-
* möglichen Zeitpunkt abgegeben werden.

❑

zur Modulübersicht

zu BRW.4321

Ersetzung:

1 Grundsatz

Anlass

(1) Ein Zug muss vorbereitet werden:

a) Auf dem Zuganfangsbahnhof.

b) Auf Unterwegsbahnhöfen, auf denen sich die Zusammensetzung des Zuges ändert.

DBCDE.4321 2 (1)

Hinweis:

Als Änderung der Zusammensetzung gilt bereits ein Wechsel des Triebfahrzeuges oder ein Wechsel der Position des Triebfahrzeuges im Zug.

c) Auf Unterwegsbahnhöfen, auf denen der Zug ohne Änderung der Zusammensetzung abgestellt war.

Zuständigkeit

(2) Der Zugführer muss den Zug vorbereiten. Tätigkeiten der Zugvorbereitung dürfen anderen Mitarbeitern übertragen werden, in diesem Fall ist die Ausführung dem Zugführer zu melden.

2 Tätigkeiten der Zugvorbereitung

MEG.1212Z01 4

Bedingungen

(1) Ein Zug ist vorbereitet, wenn die in der nachfolgenden Tabelle genannten Tätigkeiten ausgeführt wurden. Der erforderliche Umfang der Tätigkeiten wird für die betrieblichen Situationen a) bis c) gemäß Abschnitt 1 Absatz (1) erläutert.[1]

DBCDE.4321 5 (2)/(3)

Nr.	Tätigkeit	a) Auf dem Zug-anfangsbahnhof	b) Auf Unterwegsbahn-höfen, auf denen sich die Zusammensetzung des Zuges ändert	c) Auf Unterwegs-bahnhöfen, auf denen der Zug ohne Änderung der Zusammensetzung abgestellt war
1	**ordnungsgemäßen Kuppelzustand feststellen**	am ganzen Zug	an den betroffenen Kuppelstellen	am ganzen Zug (nur bei Abstellung über 24 h)
2	**Technische Wagenbehandlung (TWb) ausführen**	Stufe 3 oder 4 (außer bei Zugbildung aus vorgeprüften Wagengruppen)	Stufe 3 oder 4 (nur an neu hinzugekommenen Wagen, die nicht bereits geprüft waren)	Stufe 2 / PnA (nur bei Abstellung über 24 h)

[1] Die Ausführung der grau hinterlegten Tätigkeiten kann dem Zugführer mit Hilfe des Meldezettels Zugvorbereitung (BRW.4321V01) gemeldet werden

Nr.	Tätigkeit	a) Auf dem Zug-anfangsbahnhof	b) Auf Unterwegsbahn-höfen, auf denen sich die Zusammensetzung des Zuges ändert	c) Auf Unterwegs-bahnhöfen, auf denen der Zug ohne Änderung der Zusammensetzung abgestellt war
3	**Bremsprobe durchführen (die Regeln der Ril 915 sind zu beachten)**	volle Bremsprobe	volle Bremsprobe (falls erforderlich)	Führerraumbremsprobe (bei Abstellung bis 1 h)
		ggf. zusätzlich vereinfachte Bremsprobe	oder vereinfachte Bremsprobe bzw. Führerraumbremsprobe	Vereinfachte Bremsprobe (bei Abstellung über 1 h bis 24 h)
				volle Bremsprobe (bei Abstellung über 24 h)
4	- bleibt frei -			
5	**Bremszettel und Wagenliste erstellen**	neuer Bremszettel / Wagenliste	neuer Bremszettel / Wagenliste gemäß DB.4311 1 (2) und DB.4312 4 (2)	bei Wechsel der Zugnummer neuer Bremszettel / Wagenliste in PLT
6	- bleibt frei -			
7	**Zugsignale anbringen**	Zg 1	Zg1 falls sich das führende Fahrzeug ändert	Zg 1
		Zg 2	Zg 2 falls sich das letzte Fahrzeug im Zug ändert	Zg 2 bei Abstellung über 24 h prüfen
8	**Festlegemittel entfernen / Feststellbremsen lösen**	immer erforderlich	Erforderlich, falls nicht ausschließlich mit Druckluftbremse gesichert wurde	immer erforderlich
9	- bleibt frei -			
10	**prüfen, ob die nach BRW.4313 erforderlichen Beförderungs- und Begleitpapiere auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges vorhanden sind**	erforderlich, wenn sich im Zug Wagen mit gefährlichen Gütern befinden (siehe Bremszettel)	erforderlich, wenn neue Wagen mit gefährlichen Gütern hinzugekommen sind (siehe Bremszettelt)	erforderlich, wenn sich im Zug Wagen mit gefährlichen Gütern befinden (siehe Bremszettel)
11	**prüfen, ob die gemäß Ril 408.2321 Abschnitt 1 erforderlichen Beförderungs-anordnungen beim Zug sind und deren Nummern dem Fdl melden**	erforderlich, wenn sich im Zug außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge befinden (siehe Wagenliste / Vordruck 605.0401V01)	erforderlich, wenn außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge hinzugekommen sind (siehe Wagenliste / Vordruck 605.0401V01)	erforderlich bei Wechsel der Zugnummer, wenn sich im Zug außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge befinden (siehe Wagenliste / Vordruck 605.0401V01)
12	**prüfen, ob die nach BRW.4313 erforderlichen Beförderungs- und Begleitpapiere vorhanden sind**	erforderlich, wenn Wagen mit Abfall, Zoll- oder Militärsendungen im Zug sind (siehe Vordruck 605.0401V01)	erforderlich, wenn Wagen mit Abfall, Zoll- oder Militärsendungen hinzugekommen sind (siehe Vordruck 605.0401V01)	erforderlich, wenn Wagen mit Abfall, Zoll- oder Militärsendungen im Zug sind (siehe Vordruck 605.0401V01)
13 a)	**Prüfen, ob die Nummer des ersten Fahrzeugs im Wagenzug mit den Angaben in der Wagenliste übereinstimmt**	sofern eine Wagenliste geführt wird	sofern eine Wagenliste geführt wird und das erste Fahrzeug im Wagenzug sich ändert	erforderlich bei Abstellung über 24 h, sofern eine Wagenliste geführt wird

Nr.	Tätigkeit	a) Auf dem Zuganfangsbahnhof	b) Auf Unterwegsbahnhöfen, auf denen sich die Zusammensetzung des Zuges ändert	c) Auf Unterwegsbahnhöfen, auf denen der Zug ohne Änderung der Zusammensetzung abgestellt war
13 b)	**Prüfen, ob die Nummer des letzten Fahrzeuges im Zug mit den Angaben im Bremszettel übereinstimmt**	Immer erforderlich	Nicht erforderlich bei - Fahrtrichtungswechsel mit dem selben Tfz innerhalb einer Stunde - Tfz-Wechsel und unverändertem Wagenzug Durchführung der vereinfachten Bremsprobe durch den Tf allein	erforderlich bei Abstellung über 24 h
14	**anderen Triebfahrzeugführern im Zug die Last des Zuges mitteilen.**	Erforderlich, sofern weitere arbeitende Triebfahrzeuge im Zug sind	Erforderlich, sofern weitere arbeitende Triebfahrzeuge im Zug hinzukommen	Erforderlich, sofern weitere arbeitende Triebfahrzeuge im Zug sind

(2) Befindet sich der Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges, aber nicht im Führerraum, müssen die Unterlagen nach den Punkten 5, 10 und 12 im Führerraum des Triebfahrzeugs liegen.

Verbleib von Unterlagen

(3) Die Vollzähligkeit erforderlicher Beförderungs- und Begleitpapiere nach Nummer 10, 11 und 12 muss der Zugführer nicht selbst prüfen, wenn diese im Vordruck 605.0401V01 oder im Meldezettel Zugvorbereitung bereits von einem anderen Mitarbeiter bestätigt wurde.

Vollzähligkeit

(4) Kann der Zugführer erkennen oder wird ihm mitgeteilt, dass der Zug auf dem Zuganfangsbahnhof aus einer vorherigen Zugfahrt weiter verkehrt (Wechsel der Zugnummer), ist die Zugvorbereitung wie auf einem Unterwegsbahnhof durchzuführen.

Zuganfangsbahnhof, Ausnahme

(5) Der Triebfahrzeugführer muss im Rahmen der Zugvorbereitung an nicht arbeitenden Triebfahrzeugen, die er nicht selbst in den Zug eingestellt hat, die für die anschließende Zugfahrt erforderliche Bremsstellung einstellen.

Nicht arbeitende Triebfahrzeuge

Erforderlichenfalls muss er weiteren an der Zugvorbereitung beteiligten Mitarbeitern die eingestellte Bremsstellung mitteilen.

Bei einer Änderung der Bremsstellung muss der Triebfahrzeugführer den Eintrag gemäß DB.6101 Abschnitt 5 (2) im Übergabebuch aktualisieren.

Der prüfende Bremsprobeberechtigte kann den Triebfahrzeugführer beauftragen, die ordnungsgemäße Funktion der Bremsen an nicht arbeitenden Triebfahrzeugen festzustellen, wenn ihm dies nicht selbst möglich ist.

Hinweis:

Ist der Triebfahrzeugführer noch nicht vor Ort, ist in diesem Fall die Bremsprobe an den nicht arbeitenden Triebfahrzeugen als noch auszuführende Zusatzarbeit im Meldezettel Zugvorbereitung einzutragen.

Fahrzeuge mit niedrigerer Geschwindigkeit

(6) Stellt ein Mitarbeiter bei der Zugvorbereitung fest, dass Fahrzeuge mit niedrigerer Geschwindigkeit als der des Zuges in den Zug eingestellt sind, muss er die auftraggebende Stelle verständigen.

Dem Triebfahrzeugführer darf der Bremszettel erst übergeben oder in einem EDV-System bereitgestellt werden, wenn die auftraggebenden Stelle die Beteiligten über die Zustimmung der BZ informiert hat.

3 Sicherung gegen unbeabsichtigte Bewegung bei Zügen und Zugteilen aufheben

Meldezettel

(1) Ist am Zug bzw. Zugteil ein Meldezettel Abstellung (z. B. Vordruck BRW.5351V01) hinterlegt, stellt dieser die Grundlage für die anschließende Aufhebung der Sicherung dar.

Der Meldezettel Abstellung (BRW.5351V01) ist grundsätzlich am ersten Fahrzeug in Festlegerichtung auf der Festlegeseite im Zettelhalter, bzw. bei Reisezugwagen im Bordbuch hinterlegt. Der Meldezettel Abstellung kann sich ausnahmsweise auch am nächsten Fahrzeug mit Zettelhalter oder Bordbuch befinden, wenn eine Hinterlegung am ersten Fahrzeug nicht möglich war.

Ist das erste Fahrzeug ein Triebfahrzeug, befindet sich der „Meldezettel Abstellung“ bei den ggf. vorhandenen Beförderungspapieren auf dem Triebfahrzeug.

Sind in den örtlichen Zusätzen Festlegerichtung bzw. Festlegeseite nicht vorgegeben, ergeben sich diese aus dem Hinterlegungsort des Meldezettels. Bei Hinterlegung auf dem Triebfahrzeug ergibt sich die Festlegeseite aus dem Vermerk auf dem Meldezettel.

In der Sammlung betrieblicher Vorschriften zur FV-NE und in den Bedienungsanweisungen der Gleisanschlüsse

können zusätzliche oder abweichende Regelungen gegeben sein.

(2) **Sicherung aufheben, Meldezettel vorhanden**

Der Zug oder Zugteil ist auf der Festlegeseite in Festlegerichtung auf Festlegemittel und auf angezogene Feststellbremsen zu kontrollieren. Die Kontrolle umfasst das erste und letzte auf dem Meldezettel Abstellung als gesichert eingetragene Fahrzeug und alle dazwischen eingestellten Fahrzeuge. An diesen Fahrzeugen sind alle Radsätze auf aufgelegte Festlegemittel bzw. angezogene Feststellbremsen zu kontrollieren. Aufgelegte Festlegemittel sind zu entfernen, Feststellbremsen zu lösen und aufgeführte manuelle Lastwechsel in die erforderliche Stellung zu bringen.

Unabhängig der vorgenannten Regelung ist beim Aufheben der Sicherung gegen unbeabsichtigte Bewegung das erste Fahrzeug am ersten Radsatz bzw. Drehgestell in Festlegerichtung immer auf beiden Schienen auf Festlegemittel zu kontrollieren.

(3) **Sicherung aufheben, Meldezettel unplausibel**

Alle Fahrzeuge sind vollständig auf angelegte Feststellbremsen und beidseitig auf Festlegemittel zu kontrollieren, wenn

a) die Angaben auf dem Meldezettel Abstellung nicht eindeutig (z. B. nicht lesbar, unplausibel) sind oder fehlen,

b) der Endstrich auf dem Meldezettel Abstellung nach dem letzten gesicherten Fahrzeug fehlt,

c) die Erstellung des Meldezettels Abstellung mehr als 24 Stunden zurückliegt,

oder

d) beim Entfernen der Festlegemittel bzw. beim Lösen der Feststellbremsen eine Abweichung zwischen den Angaben des Meldezettels Abstellung und der Situation vor Ort, insbesondere den aufgeführten Fahrzeugen bzw. den Festlegemitteln oder Feststellbremsen an diesen Fahrzeugen festgestellt wird.

Hinweis:

Wenn durch Vorgaben wie z. B. Prüfung nach Abstellung (PnA) oder Behandlungsstufen der TWb eine Kontrolle auf beiden Seiten vorgegeben ist, sind diese unabhängig von den Angaben auf dem Meldezettel durchzuführen.

Sicherung aufheben, Meldezettel nicht vorhanden

(4) Alle Fahrzeuge sind vollständig auf angelegte Feststellbremsen und beidseitig auf Festlegemittel zu kontrollieren, wenn kein Meldezettel Abstellung vorhanden ist. Dies gilt nicht in den Fällen nach DBCDE.4831 4 (3) b), c), d) und e) bzw. DBCDE.5351 3 (3) b), c) und d).

Hinweis:

Dies gilt auch dann, wenn in den örtlichen Zusätzen ein Verzicht auf die Erstellung des Meldezettels zugelassen ist.

Verbleib

(5) Nicht mehr benötigte Meldezettel Abstellung sind vom Zug bzw. Zugteil zu entfernen, durchzukreuzen und von dem Mitarbeiter, der die Sicherung aufhebt, mindestens 24 Stunden aufzubewahren.

Entfernen von Sicherungsmitteln dokumentieren

(6) Über das Entfernen von Sicherungsmittel müssen die beteiligten Mitarbeiter persönliche Aufzeichnungen führen. Es sind jeweils zu notieren: *

- Datum und Uhrzeit, *
- Betriebsstelle und Gleis, *
- Anzahl der entfernten Sicherungsmittel. *

Der Triebfahrzeugführer darf auf das Führen dieser Aufzeichnungen verzichten, wenn ihm das Entfernen der Sicherungsmittel mit einem Meldezettel Zugvorbereitung gemäß Abschnitt 5 gemeldet wird. *

4 Melden

MEG.1212Z01 4

Beauftragung durch Zf

(1) Wird ein Mitarbeiter vom Zugführer beauftragt, Tätigkeiten der Zugvorbereitung auszuführen, meldet er die Erledigung dem Zugführer mündlich.

Meldezettel Zugvorbereitung

(2) Erfolgt die Beauftragung durch andere Mitarbeiter oder durch einen Arbeitsplan, wird der Zugführer immer mit dem Meldezettel Zugvorbereitung (BRW.4321V01) über die Erledigung der Tätigkeiten unterrichtet. *

DBCDE.4321 5 (4)

Der ausführende Mitarbeiter muss die Erledigung gemäß den Vorgaben in den örtlichen Zusätzen selbst in den Meldezettel Zugvorbereitung in der Anwendung PLT eintragen oder mündlich an die nachweisführende Stelle melden. Zusätzlich muss er die Meldung immer mündlich an den Zugführer abgeben, wenn dieser bereits vor Ort ist.

5 Meldezettel Zugvorbereitung führen

Anwendung

(1) Einträge auf dem Meldezettel Zugvorbereitung werden von allen beteiligten Mitarbeitern grundsätzlich in der Anwendung PLT vorgenommen.

(2) Auf den Meldezettel Zugvorbereitung darf verzichtet werden, wenn **Verzicht**

- die Meldung über die durchgeführten Tätigkeiten der Zugvorbereitung mündlich vor Ort erfolgt oder
- der Zugführer alle gemäß Abschnitt 2 erforderlichen Tätigkeiten der Zugvorbereitung selbst durchführt oder direkt beteiligt ist.

(3) Der Meldezettel wird dem Zugführer grundsätzlich in der Anwendung PLT zur Verfügung gestellt. Im Fall einer Störung der Anwendung PLT wird der Meldezettel dem * Zugführer als Papiervordruck (BRW.4321V01) ausgehändigt. **Übergabe des Meldezettels**

In örtlichen Zusätzen, in der Sammlung betrieblicher Vorschriften zu FV-NE und in den Bedienungsanweisungen der Gleisanschlüsse können zusätzliche oder abweichende Regelungen gegeben sein.

Wird dem Zugführer in der Anwendung PLT ein leerer Vordruck „Meldezettel Zugvorbereitung“ bereitgestellt und darf gemäß Absatz (2) auf den Meldezettel verzichtet werden, so sind keine Einträge in diesem Meldezettel erforderlich.

(4) Sind bei einem Meldezettel Zugvorbereitung Angaben unleserlich, unplausibel oder fehlt der Name des Durchführenden, ist die Weisung der auftraggebenden Stelle einzuholen. **Meldezettel fehlerhaft oder fehlt**

Dies gilt auch, wenn der Meldezettel Zugvorbereitung fehlt, obwohl er gemäß Abschnitt 4 (2) erforderlich ist.

(5) Nach Abgabe der Zugvorbereitungsmeldung an das EIU hat der Meldezettel Zugvorbereitung seine Aufgabe erfüllt. Meldezettel in Papierform sind wegzulegen. Meldezettel in der Anwendung PLT besitzen für die weitere Zugfahrt keine Bedeutung. **Verbleib**

* (6) Die Anleitung zum Führen des Vordrucks BRW.4321V01 ist in Anhang DB.4321A01 enthalten. **Anleitung zum Führen des Meldezettels**

❑

zur Modulübersicht

zu BRW.4321A01

DBCDE.4321 5 (6)

Ersetzung:

1 Allgemeines

(1) Diese Anleitung gilt für das Führen des Meldezettels Zugvorbereitung nach BRW.4321V01 in Papierform und in elektronischer Form (z. B. in der Anwendung „Papierloser Transport“ - PLT). Der Vordruck besteht aus

Vordruck

*

- Kopfzeile,
- Angaben zum Zug,
- durchgeführte Tätigkeiten der Zugvorbereitung

und

- noch auszuführenden Zusatzarbeiten für den Abschluss der Zugvorbereitung.

(2) Auf Grund unterschiedlicher Schreibweisen in den Datenverarbeitungssystemen kann es vorkommen, dass eine Betriebsstelle in PLT zweimal angezeigt wird. In diesem Fall ist der Meldezettel Zugvorbereitung der Betriebsstelle zu verwenden, die nur den Meldezettel Zugvorbereitung - ohne Bremszettel und Wagenliste - enthält.

Meldezettel auswählen in PLT

(3) Mitarbeiter tragen die ihnen bekannten Angaben im Kopf und in den Angaben zum Zug ein und bestätigen die durchgeführten Tätigkeiten auf dem Meldezettel Zugvorbereitung.

Angaben eintragen

Bei Verwendung der Anwendung PLT darf der Meldezettel Zugvorbereitung erst unmittelbar vor den erforderlichen Eingaben heruntergeladen werden.

Hinweis:

Eingaben auf einem vor längerer Zeit heruntergeladenen Meldezettel Zugvorbereitung führen dazu, dass Einträge anderer Mitarbeiter beim Hochladen überschrieben werden und nicht mehr sichtbar sind.

2 Kopfzeile des Vordrucks

Angaben

(1) Folgende Angaben der Kopfzeile

- Zugnummer,
- Datum des Verkehrstages,
- Betriebsstelle und
- Gleis

sind von dem Mitarbeiter auszufüllen, der als erster Einträge im Meldezettel vornimmt.

Alle weiteren Mitarbeiter, die Einträge im Meldezettel vornehmen, haben die Richtigkeit der Angaben in der Kopfzeile zu prüfen.

3 Angaben zum Zug

Beförderungs- und Begleitpapiere, Beförderungs-anordnung

(1) Es ist zu prüfen, ob die Beförderungspapiere bzw. die Beförderungs-/Begleitpapiere für den Zug vollzählig sind. Es ist anzukreuzen

- das Feld „in elektronischer Form“, wenn die Beförderungs-/Begleitpapiere komplett in einem elektronischen System (z. B. PLT) vorliegen,
- das Feld „in Papierform“, wenn die Beförderungs-/Begleitpapiere komplett in Papierform vorliegen (z. B. Züge ins Ausland),
- das Feld „in elektronischer und zusätzlich in Papierform“, wenn ein Teil der Beförderungs-/Begleitpapiere in einem elektronischen System (z. B. PLT), der andere Teil in Papierform vorliegt (z. B. Sendungen der Gefahrgutklasse 7),

oder

- das Feld „Zug verkehrt ohne Beförderungs-/Begleitpapiere“, wenn diese nicht erforderlich sind (z. B. Leerwagenzüge).

Weiterhin ist anzukreuzen, ob

- die Beförderungsanordnung(en) vollzählig sind,
- der Zug mit Dauerbeförderungsanordnung oder
- der Zug ohne Beförderungsanordnung(en) verkehrt.

Reihung

(2) Ergänzend ist die Nummer des ersten und letzten Fahrzeuges des Wagenzuges einzutragen.

(3) Der Ersteller des Meldezettels Zugvorbereitung bestätigt mit seinem Namen die Angaben zum Zug. **Bestätigung**

4 Durchgeführte Tätigkeiten der Zugvorbereitung

(1) Mitarbeiter, die Tätigkeiten durchgeführt haben, bestätigen dies im Vordruck mit Datum, Uhrzeit und Namen in Druckbuchstaben. **Bestätigung**

Der Zugführer bestätigt nach Erhalt des Meldezettel Zugvorbereitung die Erledigung der von ihm selbst ausgeführten Tätigkeiten. Dies gilt auch für Tätigkeiten, die ihm mündlich gemeldet wurden, sofern sie nicht bereits von einem anderen Mitarbeiter eingetragen wurden.

(2) Wird festgestellt, dass Tätigkeiten nicht erforderlich sind, sind diese zu streichen und mit Namen des Streichenden zu bestätigen. **Nicht erforderliche Tätigkeiten**

Hinweis:

Nicht erforderliche Tätigkeiten können zum Beispiel sein:

- *Die vereinfachte Bremsprobe kann entfallen, wenn die volle Bremsprobe bereits mit der Zuglok durchgeführt wurde.*
- *Mitteilung der Nummer der Beförderungs-anordnung(en) an den Fahrdienstleiter, wenn der Zug ohne Beförderungsanordnung(en) oder mit Dauer-Beförderungsanordnung verkehrt.*
- *Die Technische Wagenbehandlung (TWb Stufe 3 oder 4), wenn der Zug ausschließlich aus Wagengruppen gebildet wurde, für die die TWb aus einer vorherigen Zugfahrt noch gültig ist.*
- *Die volle Bremsprobe, wenn diese aus einer vorherigen Zugfahrt noch gültig ist.*
- *Das Anbringen des Schlusssignals, wenn die Position des letzten Fahrzeugs im Wagenzug unverändert bleibt.*

(3) Werden mehrere Tätigkeiten von demselben Mitarbeiter ausgeführt, ist die Zusammenfassung dieser Tätigkeiten mit einer geschweiften Klammer und die Bestätigung in einer Zeile zulässig. **Tätigkeiten zusammenfassen**

5 Abschluss der Zugvorbereitung

Aufträge für Zusatzarbeiten

(1) Ergeben sich aus durchgeführten Tätigkeiten weitere Aufträge für Zusatzarbeiten, wie z. B.

- das Nachkuppeln,
- das Aussetzen von Fahrzeugen oder
- die Bremsprobe an Fahrzeugen, die nach Abschluss der vollen Bremsprobe in den Wagenzug eingestellt wurden,

sind diese im Abschnitt „Noch auszuführende Zusatzarbeiten für den Abschluss der Zugvorbereitung“ aufzunehmen.

Erledigte Aufträge sind vom ausführenden Mitarbeiter mit seinem Namen im Vordruck zu bestätigen.

❑

1 Zugvorbereitung auf der Betriebsstelle dokumentieren

Grundsatz

(1) Werden Tätigkeiten der Zugvorbereitung ohne direkte Beteiligung des Zugführers ausgeführt, sind diese zu dokumentieren. Für den Nachweis können folgende Formen genutzt werden:

a) Meldezettel Zugvorbereitung in der Anwendung PLT (Papierloser Transport)

b) Örtlich vorgegebener Vordruck

c) Örtlich vorgegebener elektronischer Nachweis

Die Art der Nachweisführung ist für jede Betriebsstelle, auf der Züge planmäßig gebildet werden, in den örtlichen Zusätzen geregelt.

Dokumentieren/ Melden

(2) Die ausführenden Mitarbeiter müssen gemäß den Vorgaben in den örtlichen Zusätzen die Tätigkeiten der Zugvorbereitung

- selbst in der Anwendung PLT im Meldezettel Zugvorbereitung dokumentieren oder
- an die nachweisführende Stelle melden.

Hinweis:

In den örtlichen Zusätzen kann auch die Meldung an die nachweißführende Stelle zusätzlich zur Dokumentation in PLT vorgegeben sein.

Ist die Feststellung des ordnungsgemäßen Kuppelzustandes Bestandteil der Technischen Wagenbehandlung (TWb), muss der prüfende Mitarbeiter beide Tätigkeiten dokumentieren bzw. melden.

Persönliche Aufzeichnungen

* (3) Können Tätigkeiten nicht sofort nach Erledigung im Nachweis dokumentiert werden, müssen die Mitarbeiter über die ausgeführten Tätigkeiten persönliche Aufzeichnungen führen. Diese Aufzeichnungen sind zum nächstmöglichen Zeitpunkt in den Meldezettel Zugvorbereitung in der Anwendung PLT oder in den NZV zu übertragen.

Meldezettel Zugvorbereitung

(4) Wird ein Nachweis gemäß Abschnitt 1 Absatz (1) b) oder c) geführt, ist der elektronische Meldezettel Zugvorbereitung * BRW.4321V01 anhand dieses Nachweises auszufüllen.

Offene Tätigkeiten

(5) Wird der Meldezettel Zugvorbereitung auf Basis des Nachweis Zugvorbereitung (NZV) erstellt, sind die noch offenen Tätigkeiten im NZV mit dem Eintrag „Zf“ ohne Angabe von Datum und Uhrzeit auszutragen. Auf dem Meldezettel Zugvorbereitung in der Anwendung PLT sind diese Tätigkeiten nicht zu dokumentieren.

Diese offenen Einträge dokumentiert der Zugführer nach Erledigung im Meldezettel Zugvorbereitung in der Anwendung PLT selbst, eine Meldung an die nachweisführende Stelle erfolgt hierbei nicht mehr.

❑

Meldezettel Zugvorbereitung für Zug _____ (Zugnummer) **am** _____ (Datum des Verkehrstages)

_____ (Betriebsstelle) _____ (Gleis)

Angaben zum Zug [1)]

Beförderungspapiere bzw. Beförderungs- und Begleitpapiere liegen vollzählig vor:

- ☐ in elektronischer Form
- ☐ in Papierform
- ☐ in elektronischer und zusätzlich in Papierform
- ☐ Zug verkehrt ohne Beförderungs-/Begleitpapiere

- ☐ Beförderungsanordnung(en) vollzählig
- ☐ Zug verkehrt mit Dauer-Beförderungsanordnung (Mitgabe der Beförderungsanordnung ist nicht erforderlich bei aS-, KV- und AK-Zügen)
- ☐ Zug verkehrt ohne Beförderungsanordnung

Nummer des ersten Fahrzeuges des Wagenzuges: _____

Nummer des letzten Fahrzeuges des Wagenzuges: _____

Angaben zum Zug bestätigt _____ (Name (Druckschrift))

Durchgeführte Tätigkeiten der Zugvorbereitung

Tätigkeit	Auftrag [2)]	Datum [TT.MM.JJJJ]	Uhrzeit [hh:mm]	Name (Druckschrift)
1. ordnungsgemäßer Kuppelzustand geprüft	☐	__.__.____	__:__	
2. wagentechnische Behandlung Stu[illegible]urchgeführt	☐	__.__.____	__:__	
3. volle Bremsprobe durchgeführt	☐	__.__.____	__:__	
4. Schlusssignal angebracht	☐	__.__.____	__:__	
5. Nummer der Beförderungsanordnung(en) dem Fahrdienstleiter mitgeteilt	☐	__.__.____	__:__	
6. Triebfahrzeug(e) gekuppelt	☐	__.__.____	__:__	
7. Sicherung gegen unbeabsichtigtes Bewegen aufgehoben	☐	__.__.____	__:__	
8. vereinfachte Bremsprobe durchgeführt	☐	__.__.____	__:__	

MUSTER

Noch auszuführende Zusatzarbeiten für den Abschluss der Zugvorbereitung

Lfd. Nr.	Auftrag	Erledigt (Name)

[1)] Zutreffendes ankreuzen

[2)] Ankreuzen, sofern noch Zusatzarbeiten auszuführen sind, und diese im unteren Teil eintragen

VBRW.4321V01 Meldezettel Zugvorbereitung

DBCDE.4321 2 (1) DBCDE.1120A01

DBCDE.4321 4 (2) DBCDE.4321 5 (3) DBCDE.4321 5 (6) DB.4321A01 1(1) DBCDE.4321Z01 1 (4) ❐

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

1 Auszuschließende Fahrzeuge

Begrenzungslinie oder Lademaß überschritten

(1) Fahrzeuge, deren Begrenzung oder Ladung die für die zu befahrenden Strecken maßgebenden Begrenzungslinien oder Lademaße überschreiten oder die nur unter bestimmten Bedingungen befördert werden dürfen, dürfen in Züge in der Regel nicht eingestellt werden, wenn keine Genehmigung zum Einstellen vorliegt.

Es dürfen jedoch eingestellt werden:

- Fahrzeuge der Baureihen 401, 402 oder 801 bis 808 in Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-A“ ergänzt ist,
- Fahrzeuge, die bauartbedingt Restriktionen beim Befahren von Brücken unterliegen in Züge, deren größte zulässige Geschwindigkeit über 120 km/h beträgt und deren Zuggattungsbezeichnung durch „-B“ ergänzt ist,
- Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs (Lichtraumprofil DE 2) in Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-D“ ergänzt ist,
- Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs (Lichtraumprofil DE 3) in Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-E“ ergänzt ist,
- offene beladene Autotransportwagen, wenn diese in einen Reisezug eingestellt sind, dessen Zuggattungsbezeichnung durch „-K“ ergänzt ist,
- Fahrzeuge mit der Anschrift „LNT“ in Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-L“ ergänzt ist,
- Fahrzeuge mit wirkender Wirbelstrombremse in Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-W“ ergänzt ist.

Geschwindigkeit

(2) Fahrzeuge, deren zulässige Geschwindigkeit niedriger ist als die zulässige Geschwindigkeit des Zuges, dürfen nur mit Genehmigung der Betriebszentrale eingestellt werden. Der Tf muss der Betriebszentrale die Geschwindigkeit des Fahrzeugs mitteilen, dessen zulässige Geschwindigkeit niedriger ist als die zulässige Geschwindigkeit des Zuges, bei mehreren Fahrzeugen die niedrigste.

(3) In einer Beförderungsanordnung können Ausnahmen zugelassen sein.

2 Besonderheiten beim Einstellen von Fahrzeugen

Entgleiste oder ausgesetzte Fahrzeuge

Wagen, die entgleist oder wegen betriebsgefährdender Mängel ausgesetzt waren, dürfen nur mit Genehmigung einer Fachkraft in Züge eingestellt werden.

3 Überschreiten von Last oder Länge

Wenn eine im Fahrplan angegebene Last oder Länge überschritten werden soll, muss die Weisung der Betriebszentrale eingeholt werden.

zur Modulübersicht

1 Grundsätze

(1) Beim Bilden der Züge muss darauf geachtet werden, dass **Allgemein**

1. nur Fahrzeuge eingestellt werden, die zur Beförderung mit dem Zug zugelassen sind;
2. die Fahrzeuge vorschriftsmäßig gekuppelt werden;
3. lose Fahrzeugteile (z. B. Rungen) ordnungsgemäß festgelegt und bewegliche Fahrzeugeinrichtungen (z. B. Türen, Klappen, Dächer, Wände, verstellbare Pufferträger) richtig gestellt und verriegelt sind;
4. der Zustand der Fahrzeuge und Ladungen die Betriebssicherheit nicht gefährden kann. Bei Zweifeln entscheidet der Wagenuntersuchungsbeamte, wenn keiner anwesend ist, der Triebfahrzeugführer.

(2) Bei Reisezügen ist darauf zu achten, dass die Stirnwandtüren der Reisezugwagen an der Spitze und am Schluss des Wagenzuges verschlossen sind. **Reisezüge**

(3) Bei Güterzügen mit Begleitpersonal ist darauf zu achten, dass die Stirnwandtüren der Begleitwagen, ausgenommen der Stirnwandtüren zwischen zwei Begleitwagen, verschlossen sind. **Güterzüge mit Begleitpersonal**

2 Auszuschließende Fahrzeuge

(1) Es dürfen in Züge nicht eingestellt werden **Allgemein**

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

In einer Beförderungsanordnung können Ausnahmen zugelassen sein.

(2) Güterwagen dürfen in Züge mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 120 km/h nicht eingestellt werden. **Güterwagen, Züge über 120 km/h**

(3) In Reisezüge dürfen solche Güterwagen nicht eingestellt werden, **Reisezüge, Güterwagen** Ergänzung

1. deren Gesamtgewicht mehr als 40 t beträgt, wenn sie keine wirkende Druckluftbremse haben;
2. die über die für die Streckenklasse C4 angeschriebene Lastgrenze hinaus beladen sind. In einer Beförderungsanordnung können Ausnahmen zugelassen sein.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Reisezüge, Gefahrgut

(4) In Reisezüge dürfen grundsätzlich Wagen nicht eingestellt werden, wenn sie selbst oder die auf ihnen verladenen Container/Tankcontainer, Gas-Container mit mehreren Elementen (MEGC[1]) oder Straßenfahrzeuge mit Großzettel oder einer orangefarbenen Tafel gekennzeichnet sind.

Güterzüge, Bremsstellung R

(5) In Güterzüge, für die Bremsstellung R vorgeschrieben ist und deren Wagenzug länger als 500 m ist, dürfen Güterwagen ohne Drehgestelle nicht eingestellt werden.

Güterzüge, Reisende

(6) Mit Reisenden besetzte Fahrzeuge dürfen nicht in Güterzüge eingestellt werden.

Ergänzung

3 Besonderheiten beim Einstellen von Fahrzeugen *

Ungewöhnliche Ladung

(1) Unmittelbar vor oder hinter besetzten Reisezugwagen dürfen nicht eingestellt werden

- zwei oder mehr Wagen, über die dieselbe Ladung reicht, oder
- Wagen, deren Ladung höher ist als die Stirnwand und die sich in der Längsrichtung leicht verschieben kann.

Lange Ladung

(2) Einheiten mit einer Ladung von mehr als 60 m Länge müssen – einzeln oder zu mehreren – am Schluss von Zügen eingestellt werden.

Langschienentransporteinheiten

(3) Langschienentransporteinheiten, die auf einer Tafel als solche gekennzeichnet sind, dürfen an beliebiger Stelle im Zug eingestellt werden.

Ladung oder Steifkupplung

(4) Wagen, die nur durch die Ladung oder zusätzlich durch Steifkupplung verbunden sind, müssen am Schluss von Zügen eingestellt werden.

Gefahrgut Klasse 2

(5) Kesselwagen mit Gasen der Klasse 2 dürfen nicht überfüllt sein. Das im Beförderungspapier angegebene Gewicht darf die am Wagen angeschriebene Lastgrenze nicht überschreiten. Bei der Verwendung von Klapptafeln mit Lastgrenze müssen diese der im Beförderungspapier angegebenen Benennung des jeweils beförderten Gases entsprechen. * * * * * *

[1] Englisch: Multiple Element Gas Container

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Schutzabstand bei Gefahrgut

(6) Jeder

- Wagen,
- auf Wagen verladene Container/Tankcontainer

oder jedes

- auf Wagen verladene Straßenfahrzeug,

der/das Stoffe oder Gegenstände der Klasse 1 enthält und mit Großzetteln nach Muster 1, 1.5 oder 1.6 versehen ist, muss in demselben Zugverband von

- Wagen,
- auf Wagen verladenem Container/Tankcontainer,
- auf Wagen verladenem Straßenfahrzeug,
- auf Wagen verladenem Gas-Container mit mehreren Elementen (MEGC)

mit Großzetteln nach Muster 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 oder 5.2 durch einen Schutzabstand getrennt sein.

Dies ist auch einzuhalten, wenn für Straßenfahrzeuge im Beförderungspapier angegeben ist, dass sie Versandstücke mit Gefahrzetteln nach Muster 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 oder 5.2 enthalten.

Der Schutzabstand ist ausreichend, wenn der Zwischenraum zwischen dem Pufferteller eines Wagens oder der Wand eines Containers, Tankcontainers oder Straßenfahrzeugs und dem Pufferteller eines anderen Wagens oder der Wand eines anderen Containers, Tankcontainers, Gas-Containers mit mehreren Elementen (MEGC) oder Straßenfahrzeugs

- mindestens 18 Metern beträgt oder
- durch zwei zweiachsige oder einen mindestens vierachsigen Wagen ausgefüllt ist.

Ergänzung

4 Besonderheiten bei nachgeschobenen Zügen

Allgemein

(1) In Züge, die nachgeschoben werden, dürfen Fahrzeuge nicht eingestellt werden,

– deren Zug- und Stoßeinrichtung das Nachschieben nicht zulässt oder

– die nur durch die Ladung oder zusätzlich durch Steifkupplung verbunden sind.

Ladung über mehrere Wagen

(2) Wagen mit Ladungen, die über mehrere Wagen reicht, dürfen in Züge, die nachgeschoben werden, nur eingestellt werden, wenn die einzelne Ladung nicht länger als 60 m ist und die Wagen durch Schraubenkupplung verbunden sind.

Die Einschränkung gilt nicht für Langschienentransporteinheiten, die auf einer Tafel als solche gekennzeichnet sind.

Weitere Fahrzeuge

(3) Zwischen Schiebetriebfahrzeug und Wagenzug dürfen keine Fahrzeuge laufen.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

zu BRW.4701

2 Auszuschließende Fahrzeuge

Ergänzung:

(2) In Güterzüge, die mit Ausnahmegenehmigung mit mehr als 120 km/h verkehren, dürfen nur Güterwagen eingestellt werden, die für die zulässige Geschwindigkeit des Zuges zugelassen sind.

Güterwagen, Züge über 120 km/h

* (7) Güterwagen[1], die mit Grauguss-Bremsklotzsohlen ausgerüstet sind, dürfen grundsätzlich nicht in Züge eingestellt werden.

Ausnahmen sind auf besondere Weisung des EVU oder auf Anordnung der auftraggebenden Stelle zulässig. Die auftraggebende Stelle unterrichtet die Beteiligten über die Bedingungen, unter denen die Wagen befördert werden dürfen.

Güterwagen mit Grauguss-Bremsklotzsohlen

* (8) Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs mit Angabe einer Fahrzeugbegrenzung „GC“ (Piktogramm oder Dauerbremszettel) dürfen nicht in Züge eingestellt werden. In einer Beförderungsanordnung können Ausnahmen zugelassen sein.

Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs

* (9) Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs ohne Angabe einer Fahrzeugbegrenzung (Piktogramm oder Dauerbremszettel) oder ohne Anschrift der Gattungsbuchstaben DA, DB oder DAB dürfen nicht in Züge eingestellt werden. Die auftraggebende Stelle kann Ausnahmen zulassen.

Fehlende Angaben zur Fahrzeugbegrenzung

[1] Güterwagen im Sinne dieser Regelung sind Eisenbahnfahrzeuge, die in der zwölfstelligen europäischen Fahrzeugnummer als erste Ziffer eine 0, 1, 2, 3, 4 oder 8 führen.

3 Besonderheiten beim Einstellen von Fahrzeugen

MEG.1212Z01 4

Ergänzung:

Nicht arbeitende Triebfahrzeuge

(7) Nicht arbeitende Triebfahrzeuge sind betrieblich wie Wagen zu behandeln. *

Ein nicht arbeitendes Triebfahrzeug darf nur dann in den Wagenzug eingestellt werden, wenn den Beteiligten die folgenden Angaben bekannt sind:

- die zulässige Geschwindigkeit,
- der Beförderungsweg,
- die eingestellte Bremsstellung und
- bei der Zugbildung zu beachtende Regeln, z. B. Beförderung des Fahrzeugs am Schluss des Zuges.

Die Informationen können auf einer am Fahrzeug angebrachten Tafel, in einem EDV-System, im Übergabebuch oder in anderer geeigneter Weise bekanntgegeben werden.

Bauartkompatible Einheiten

(8) Wenn vom EVU Nebenfahrzeuge als Bauartkompatible Einheiten eingesetzt werden, sind diese im Modul DB.6140 beschrieben. *

Arbeitende Triebfahrzeuge

(9) Soll zur Beförderung des Zuges ein Triebfahrzeug verwendet werden, welches gegenüber den Angaben im Fahrplan abweichende Eigenschaften aufweist, muss der Triebfahrzeugführer in den folgenden Fällen die Weisung der auftraggebenden Stelle einholen: * * * * * *

- abweichende Traktionsart, *
- geringere zulässige Geschwindigkeit, *
- geringere Leistung oder *
- fehlende bzw. nicht wirksame LZB-/ETCS-Fahrzeugeinrichtung. * *

❑

1 Grundsätze

(1) Die zulässige Geschwindigkeit, die ein Güterwagen fahren darf, ist im Lastgrenzenraster oder Lastgrenzen-Zusatzraster angegeben. **Lastgrenzenraster**

(2) Im Lastgrenzen-Zusatzraster können Bedingungen angegeben sein. **Zusatzraster**

2 Zusätzliche Regeln

* (1) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt **Zul. Geschwindigkeit**

* a) 120 km/h für **120 km/h**

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

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

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

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

Ein Zug darf in der Regel höchstens 250 Achsen stark sein. In einer Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung dürfen bis zu 252 Achsen zugelassen sein.

Ein Zug darf höchstens 740 m lang sein.

zur Modulübersicht

* 1 Geschobene Züge mit Funkfernsteuerung

Triebfahrzeugführer nicht im Führerraum

* (1) Bei einem Zug, bei dem sich der Triebfahrzeugführer während der Fahrt auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges, aber nicht im Führerraum befindet, darf der geschobene Zugteil inklusive Triebfahrzeug nicht länger als 150 m lang sein.

2 Wagenzug

Güterzug in Bremsstellung R

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

Reisezug

* (2) Der Wagenzug eines Reisezuges darf höchstens 80 Achsen stark sein.

Leerreise- oder Autoreisezug

(3) Ein Wagenzug eines Leerreise- oder Autoreisezuges darf höchstens * 100 Achsen stark sein.

3 Wendezug

Geschobener Zugteil

(1) Bei einem Wendezug mit Steuerwagen an der Spitze darf der geschobene Teil des Wagenzuges höchstens 60 Achsen stark sein.

Geschobener und gezogener Zugteil

* (2) Einschließlich eines gezogenen Zugteils dürfen im Wagenzug höchstens 80 Achsen sein.

4 Reisezug

Planmäßige Halte

(1) Ein Reisezug darf in der Regel nicht länger sein als die Bahnsteige, an denen Halte zum Ein- oder Aussteigen geplant sind.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

1 Regel

(1) Alle Fahrzeuge im Zug sind an die Hauptluftleitung anzuschließen.

(2) Alle brauchbaren Druckluftbremsen müssen eingeschaltet sein.

(3) Das erste und letzte Fahrzeug eines Zuges muss in der Regel eine wirkende Bremse haben.

2 Abweichung

Bei Güterzügen und Triebfahrzeugfahrten darf ein Fahrzeug ohne wirkende Bremse am Schluss laufen, wenn das Fahrzeug wegen eines Mangels oder einer Bau-
* artabweichung nicht an anderer Stelle im Zug laufen kann und das vorletzte Fahr-
* zeug eine wirkende Bremse hat.

3 Mindestbremshundertstel

Die für einen Zug erforderlichen Bremshundertstel (Mindestbremshundertstel) sind im Fahrplan angegeben.

4 Bremshundertstel fehlen

(1) Sind die im Zug vorhandenen Bremshundertstel nicht mindestens so hoch wie die Mindestbremshundertstel, muss der Tf

a) die Betriebszentrale verständigen und ihr die fehlenden und die im Zug vorhandenen Bremshundertstel und die Bremsstellung des Zuges bekannt geben,

b) nach Möglichkeit anhand der Fahrplanangaben feststellen, für welche Streckenabschnitte Bremshundertstel fehlen. Er muss der Betriebszentrale die betroffenen Streckenabschnitte und den letzten Haltbahnhof vor dem jeweils betroffenen Streckenabschnitt mitteilen.

(2) Die Betriebszentrale gibt mit Fahrplan-Mitteilung Weisung für die Streckenabschnitte, auf denen Bremshundertstel fehlen.

❑

zur Modulübersicht

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.

zur Modulübersicht

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.

❑

zur Modulübersicht

1 Rangieren – Grundsätzliche Regelungen

(1) Mehrere Wagen dürfen gleichzeitig nur in Bewegung gesetzt werden, wenn diese miteinander gekuppelt sind. Das gilt nicht beim Abdrücken, Ablaufen, Abstoßen, Beidrücken und Aufdrücken.

Wagen in Bewegung setzen

(2) Bei Rangierfahrten müssen Triebfahrzeugführer, Lokrangierführer oder Rangierbegleiter den in Fahrtrichtung vor ihrer Rangierfahrt befindlichen Gleisbereich beobachten, um

Fahrweg beobachten

- die Fahrwegbeobachtung zu gewährleisten (Signale, Weichenlage, Hindernisfreiheit, …),
- Gefährdungen von Personen auszuschließen bzw. gefährdete Personen rechtzeitig zu warnen.

(3) Eine Gefährdung von Personen kann nicht ausgeschlossen werden, wenn im Gleisbereich

Gefährdung von Personen

- höhengleiche Kreuzungen mit Straßen, Wegen oder Plätzen vorhanden sind,
- Fahrzeuge stehen, an oder in denen Personen arbeiten oder sich aufhalten (z. B. in Bereichen für die Fahrzeuginstandhaltung oder in mit Personen besetzten Fahrzeugen (z. B. Schlafwagen, Unterkunftswagen)),
- weitere Personen sich dort bestimmungsgemäß aufhalten, die nicht an der Fahrzeugbewegung beteiligt sind (z. B. in Ladebereichen, in Reinigungsanlagen oder an Tankstellen).

* (4) An Bahnübergängen und -überwegen ist der Straßenverkehr aufmerksam zu beobachten und die Fahrweise so einzurichten, dass die Gefährdungen für das Rangierpersonal weitgehend vermieden werden. Wird erkannt, dass ein Verkehrsteilnehmer sich in gefährdender Weise den Fahrzeugen nähert, so ist dieser wieder-
* holt zu warnen, bei Gefahr ist eine Schnellbremsung einzuleiten.

Fahrweise an Bahnübergängen

(5) Für die Beobachtung des vor der Rangierfahrt befindlichen Gleisbereichs muss ein Standort ausgewählt werden, auf dem ein sicherer Stand und ein fester Halt besteht, sowie der Gleisbereich vollständig überblickt werden kann, z. B.:

Standort zur Fahrwegbeobachtung wählen

Ergänzung

- im Führerraum des Triebfahrzeuges,
- im Führerraum eines Triebwagens oder Steuerwagens bei geschobener Rangierfahrt, wenn die Verständigung mündlich erfolgt,
- auf Endbühnen, wenn die Verständigung mündlich oder mit Rangiersignalen erfolgt,
- bei geschobenen Reisezugwagen hinter der geschlossenen Übergangstür, wenn die Verständigung mündlich erfolgt.

(6) Auf eine Beobachtung des Gleisbereiches darf nur verzichtet
* werden, wenn dies örtlich zugelassen ist.

Verzicht auf Fahrwegbeobachtung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Außerkraftsetzung

Hemmschuhe ablegen

(7) Hemmschuhe sind an gut sichtbarer Stelle so abzulegen, dass sie keine Stolpergefahr bilden, zum Beispiel auf Hemmschuhablageböcken oder Hemmschuhsteinen zwischen den Gleisen, in Hemmschuhhalterungen auf Rangierlokomotiven, in Schwellenfächern mit der Spitze auf dem äußeren Schienenfuß. *

2 Besondere Regelungen für Lokrangierführer und Rangierbegleiter

Ersetzung

Standort zur Fahrwegbeobachtung wählen

(1) Lokrangierführer und Rangierbegleiter dürfen den Gleisbereich auch von folgenden Standorten aus beobachten: *

- von in Fahrtrichtung vorderen Mitfahrerständen der Triebfahrzeuge bei gezogener Rangierfahrt,
- von Rangierertritten oder von Endbühnen des voranfahrenden Fahrzeuges bei geschobener Rangierfahrt,
- von Ladeflächen der Güterwagen bei geschobener Rangierfahrt, wenn diese über geeignete Aufstiege erreichbar und geeignete Festhaltemöglichkeiten vorhanden sind sowie eine Gefährdung durch die Ladung ausgeschlossen ist,
- von Standorten außerhalb des Fahrbereichs, wenn der in Fahrtrichtung vor der Rangiereinheit befindliche Gleisbereich vollständig eingesehen werden kann und der zu beobachtende Gleisbereich nicht durch die eigene Rangierfahrt verdeckt wird,
- von Standorten an Monitoren, von denen aus der zu befahrende Gleisbereich mit einem Kamera-Monitorsystem ununterbrochen und vollständig eingesehen werden kann (z. B. in Leitständen),
- soweit nicht anders möglich, durch Vorausgehen seitlich des Fahrbereichs (in der Regel auf dem Rangiererweg).

Andere Standorte sind möglich, wenn der in Fahrtrichtung befindliche Gleisbereich während der gesamten Rangierfahrt jederzeit eingesehen und der beobachtende Mitarbeiter nicht durch die Rangierfahrt oder Ladegut gefährdet wird.

Rangieren an Engstellen

(2) Beim Rangieren an Stellen, an denen der seitliche Sicherheitsabstand von 0,5 m nicht eingehalten wird (z. B. Bahnsteige, Rampen, Bühnen, sonstige Einbauten), darf sich niemand bei der Vorbeifahrt auf den Rangierertritten der Seite der Engstelle aufhalten.

Zusammenlaufende Gleise

(3) Stehen Fahrzeuge an Weichen und Kreuzungen bis zum Grenzzeichen, kann sich eine Engstelle zwischen dem stillstehenden und dem vorbeifahrenden Fahrzeug ergeben. Auf dem Rangierertritt auf der Seite der Engstelle darf niemand mitfahren und während der Vorbeifahrt darf sich niemand auf dem Rangiererweg im Bereich der Engstelle aufhalten.

Fahrt mit offenen Führerraumtüren

(4) Abweichend zum Grundsatz, dass die Türen der Führerräume bei Fahrten geschlossen zu halten sind, darf mit geöffneten Türen gefahren werden, wenn die Türen auf seitliche Umläufe mit Absturzsicherung führen und die Türen in geöffneter Stellung arretiert sind.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zu BRW.4811

1 Rangieren – Grundsätzliche Regelungen

Ergänzung:

(5) Die Fahrwegbeobachtung ist grundsätzlich vom führenden Fahrzeug der Rangierfahrt aus durchzuführen.

Befindet sich der Triebfahrzeugführer nicht auf dem führenden Fahrzeug, so ist die Spitze der Rangierfahrt mit einem Rangierbegleiter zu besetzen.

Von dieser Regel ausgenommen ist das Abdrücken, Ablaufen und Abstoßen von Fahrzeugen.

Standort zur Fahrwegbeobachtung wählen

Außerkraftsetzung:

* (7) BRW.4811 Abschnitt 1 Absatz (7) wird außer Kraft gesetzt.

* Die Regeln zur Ablage von Hemmschuhen befinden sich in DB.4911 Abschnitt 1 Absatz (4).

Hemmschuhe ablegen

2 Besondere Regelungen für Lokrangierführer und Rangierbegleiter

Ersetzung:

(1) Lokrangierführer und Rangierbegleiter dürfen den Gleisbereich auch von folgenden Standorten aus beobakten:

- von in Fahrtrichtung vorderen Mitfahrerständen der Triebfahrzeuge bei gezogener Rangierfahrt,
- von in Fahrtrichtung vorderen Rangierertritten oder Endbühnen des führenden Fahrzeuges bei geschobener Rangierfahrt,
- von Ladeflächen der Güterwagen bei geschobener Rangierfahrt, wenn diese über geeignete Aufstiege erreichbar und geeignete Festhaltemöglichkeiten vorhanden sind sowie eine Gefährdung durch die Ladung ausgeschlossen ist,
- von Verkehrs- und Randwegen unmittelbar neben dem ersten Fahrzeug aus, wenn das erste Fahrzeug nicht über eine zur Mitfahrt geeignete Standfläche verfügt,

Standort zur Fahrwegbeobachtung wählen

- während der Sicherung von Bahnübergängen von einem geeigneten Standort auf dem kreuzenden Verkehrsweg aus,
- von Standorten an Monitoren, von denen aus der zu befahrende Gleisbereich mit einem Kamera-Monitorsystem ununterbrochen und vollständig eingesehen werden kann (z. B. in Leitständen).

❑

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.

❑

zur Modulübersicht

1 Verständigen

Ergänzung

(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 (Lichraumprofil DE 2) oder Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs (Lichtraumprofil DE 3)) der Fahrzeugbewegung verständigen. **Tf**

DB.2553 3 (1)

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. DBCDE.4813 2 (4)

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.

Ergänzung

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.

Ausnahme 239

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: 408.4841 6 (1)

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.

(3) Es gelten folgende Sonderfälle: **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.

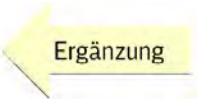
* e) Beim Rangieren mit Mehrkrafttriebfahrzeugen muss der Ww dem Wechsel der Traktionsart gesondert zustimmen. Der Ww darf dem Wechsel der Traktionsart zustimmen, wenn infrastrukturseitig keine Hindernisse (z.B. abgeschaltete oder gestörte Oberleitung, Bereiche ohne Oberleitung, die nicht durch Signal 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. **Mehrkraft-Tfz**

(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.

❑



zur Modulübersicht

zu Ril 408.4813

1 Verständigen

Ergänzung:

* (1) Es gilt folgendes: **Tf**

a) Verständigung durch Triebfahrzeugführer:

1. ...

- Wird außerplanmäßig mit einem elektrischen Triebfahrzeug z. B. beim Aussetzen eines Schadwagens auf einem Bahnhof rangiert, muss der Triebfahrzeugführer den Weichenwärter über die Besonderheit, dass mit einem Triebfahrzeug mit gehobenem Stromabnehmer rangiert wird, verständigen. **Elektrische Triebfahrzeuge**

d) Bevor Fahrzeuge bewegt werden, muss der Triebfahrzeugführer verständigen:

3. den mit der Fahrwegbeobachtung beauftragten Rangierbegleiter, über die Besonderheit, dass mit einem elektrischen Triebfahrzeug mit gehobenem Stromabnehmer rangiert wird.

2 Fahrbereitschaft feststellen

Ergänzung:

(4) Die Feststellungen nach Ril 408.4813 Abschnitt 2 Absatz (2) sind auch zu treffen, wenn Fahrzeuge nach Arbeiten im Baugleis oder im gesperrten Bahnhofsgleis bewegt werden sollen. **Baugleis, gesperrtes Gleis**

5 Sicherung gegen unbeabsichtigte Bewegung bei Fahrzeugen, Zügen oder Zugteilen aufheben

Ergänzung:

(1) Ist an Fahrzeugen, Zügen bzw. Zugteilen ein Meldezettel Abstellung (BRW.5351V01) hinterlegt, stellt dieser die Grundlage für die anschließende Aufhebung der Sicherung dar. **Meldezettel**

Der Meldezettel Abstellung ist grundsätzlich am ersten Fahrzeug in Festlegerichtung auf der Festlegeseite im Zettelhalter, bzw. bei Reisezugwagen im Bordbuch hinterlegt. Er kann sich ausnahmsweise auch am nächsten

Fahrzeug mit Zettelhalter oder Bordbuch befinden, wenn eine Hinterlegung am ersten Fahrzeug nicht möglich war.

Ist das erste Fahrzeug ein Triebfahrzeug, befindet sich der Meldezettel Abstellung bei den ggf. vorhandenen Beförderungspapieren auf dem Triebfahrzeug.

Sind in den örtlichen Zusätzen Festlegerichtung bzw. Festlegeseite nicht vorgegeben, ergeben sich diese aus dem Hinterlegungsort des Meldezettels. Bei Hinterlegung auf dem Triebfahrzeug ergibt sich die Festlegeseite aus dem Vermerk auf dem Meldezettel.

In der Sammlung betrieblicher Vorschriften zur FV-NE und in den Bedienungsanweisungen der Gleisanschlüsse können zusätzliche oder abweichende Regelungen gegeben sein.

Sicherung aufheben, Meldezettel vorhanden

(2) Die Fahrzeuge sind auf der Festlegeseite in Festlegerichtung auf Festlegemittel und auf angezogene Feststellbremsen zu kontrollieren. Die Kontrolle umfasst das erste und letzte auf dem Meldezettel Abstellung als gesichert eingetragene Fahrzeug und alle dazwischen eingestellten Fahrzeuge. An diesen Fahrzeugen sind alle Radsätze auf aufgelegte Festlegemittel zu kontrollieren. Aufgelegte Festlegemittel sind zu entfernen, Feststellbremsen zu lösen und aufgeführte manuelle Lastwechsel in die erforderliche Stellung zu bringen.

Unabhängig der vorgenannten Regelung ist beim Aufheben der Sicherung gegen unbeabsichtigte Bewegung das erste Fahrzeug am ersten Radsatz bzw. Drehgestell in Festlegerichtung immer auf beiden Schienen auf Festlegemittel zu kontrollieren.

Sicherung aufheben, Meldezettel unplausibel

(3) Alle Fahrzeuge sind vollständig auf angelegte Feststellbremsen und beidseitig auf Festlegemittel zu kontrollieren, wenn

a) die Angaben auf dem Meldezettel Abstellung nicht eindeutig (z. B. nicht lesbar, unplausibel) sind oder fehlen,

b) der Endstrich auf dem Meldezettel Abstellung nach dem letzten gesicherten Fahrzeug fehlt,

c) die Erstellung des Meldezettels Abstellung mehr als 24 Stunden zurückliegt,

oder

d) beim Entfernen der Festlegemittel bzw. beim Lösen der Feststellbremsen eine Abweichung zwischen den Angaben des Meldezettels Abstellung und der Situation vor Ort, insbesondere den aufgeführten

Fahrzeugen bzw. den Festlegemitteln oder Feststellbremsen an diesen Fahrzeugen festgestellt wird.

Hinweis:

Wenn durch Vorgaben wie z. B. Prüfung nach Abstellung (PnA) oder Behandlungsstufen der TWb eine Kontrolle auf beiden Seiten vorgegeben ist, sind diese unabhängig von den Angaben auf dem Meldezettel durchzuführen.

Sicherung aufheben, Meldezettel nicht vorhanden

(4) Alle Fahrzeuge sind vollständig auf angelegte Feststellbremsen und beidseitig auf Festlegemittel zu kontrollieren, wenn kein Meldezettel Abstellung vorhanden ist. Dies gilt nicht in den Fällen nach DBCDE.4831 4 (3) b), c), d) und e) bzw. DBCDE.5351 3 (3) b), c) und d).

Hinweis:

Dies gilt auch dann, wenn in den örtlichen Zusätzen ein Verzicht auf die Erstellung des Meldezettels zugelassen ist.

Verbleib

(5) Nicht mehr benötigte Meldezettel Abstellung sind zu entfernen, durchzukreuzen und vom durchführenden Mitarbeiter 24 Stunden aufzubewahren.

Entfernen von Sicherungsmitteln dokumentieren

* (6) Über das Entfernen von Sicherungsmittel müssen die beteiligten Mitarbeiter persönliche Aufzeichnungen führen. Es sind jeweils zu notieren:

* - Datum und Uhrzeit,

* - Betriebsstelle und Gleis,

* - Anzahl der entfernten Sicherungsmittel.

* Hat der Triebfahrzeugführer die Sicherungsmittel nicht selbst entfernt, muss er vor dem Bewegen der Fahrzeuge vom ausführenden Mitarbeiter eine Meldung über die entfernten Sicherungsmittel einholen und dies ebenfalls dokumentieren.

6 Abdrücken vorbereiten

Trennstellen

(1) Anhand des Rangierzettels müssen die Trennstellen an der Abdrückeinheit lang gekuppelt bzw. getrennt werden.

Bremsen

(2) Die Bremsen der Wagen sind durch Ziehen des Lösezuges vollständig zu lösen. Der ausführende Mitarbeiter muss sich vom gelösten Zustand der Bremsen überzeugen. Dürfen Wagen nur mit besetzter Handbremse ablaufen, sind diese vor Ablaufbeginn auf Wirksamkeit zu prüfen.

Zugschlusssignale

(3) Vor dem Abdrücken sind die Zugschlusssignale zu entfernen.

Melden

(4) Der ausführende Mitarbeiter muss den Abschluss der Arbeiten zur Vorbereitung des Abdrückens, eventuell festgestellte Abweichungen von den Angaben im Rangierzettel sowie Unregelmäßigkeiten an die zuständige Stelle melden.

Sicherung gegen unbeabsichtigte Bewegung aufheben

(5) Ist in den örtlichen Zusätzen kein Verzicht auf eine Sicherung der Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegung vorgegeben, darf die Sicherung erst aufgehoben werden, wenn das Rangiertriebfahrzeug an die abzudrückenden Fahrzeuge gefahren 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,

408.4811 3 (5)

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:

a) Mit Rangierfahrten, bei denen **Bedingungen**

- 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.

(2) Der Ww darf den freien Fahrweg ansagen, wenn **Bedingungen**

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.

(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. **örtliche Zusätze**

6 Gleiswaagen befahren

Ergänzung

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.

❑

Ergänzung

zu Ril 408.4814

5 Freien Fahrweg ansagen

Ergänzung:

(4) Die „Ansage des freien Fahrweges“ für Rangierfahrten, ist nur zulässig für: **Einschränkung**

- allein fahrende Triebfahrzeuge
- Rangierfahrten mit der Zuglok bei Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt oder umgekehrt

12 Anfahrprobe bei Rangierfahrten

Ergänzung:

* (1) Beim erstmaligen in Bewegung setzen einer Rangierfahrt muss der Triebfahrzeugführer eine Anfahrprobe durchführen. An der Rangierfahrt beteiligte Rangierbegleiter achten im Rahmen der Anfahrprobe ebenfalls auf Unregelmäßigkeiten. **Grundsatz und Beteiligte**

* Wenn der Anfahrt der Rangierfahrt nichts entgegensteht, kann mit der Anfahrprobe begonnen werden. Die Fahrwegbeobachtung und Signalbeobachtung bleiben von den folgenden Tätigkeiten unberührt.

* (2) Die Anfahrprobe wird wie folgt durchgeführt: **Ablauf der Anfahrprobe**

1. Wenn das Tfz vom Führerraum aus bedient wird, muss mindestens ein Fenster im Führerraum geöffnet sein,
2. Die Rangierfahrt ist mit der für die Anfahrt geringstmöglichen Zugkraft in Bewegung zu setzen,
3. Wenn die Rangierfahrt in Bewegung ist und etwa Schrittgeschwindigkeit erreicht hat, ist die Zugkraft abzuschalten.

* (3) Die Rangierfahrt ist bei erkannter Unregelmäßigkeit sofort anzuhalten und die Ursache zu ermitteln. Merkmale für Unregelmäßigkeiten können sein: **Maßnahme bei Unregelmäßigkeiten**

- eine deutliche Geschwindigkeitsreduzierung (Schwergang/Bremswirkung),
- ungewöhnliches Rucken/Zerren,
- Schleifgeräusche,
- kein Auflaufen der Wagen (nur bei gezogener Rangierfahrt).

Werden Unregelmäßigkeiten erkannt, so ist die Anfahrprobe beendet und darf nicht wiederholt werden, bevor die Rangierfahrt nicht vollständig auf vergessene Hemmschuhe, andere Festlegemittel oder nicht gelöste Bremsen überprüft worden ist.

Hinweis: Topographische Gegebenheiten (Steigung/ Gefälle) oder die Art der Reibung zwischen Rad und Schiene bzw. Schiene und Hemmschuh kann die Anfahrprobe dahingehend beeinflussen, dass keine der oben aufgeführten Besonderheiten bemerkt werden. Auch entstehen bei Verbundstoffbremssohlen keine mit dem bei Einsatz von Graugussbremssohlen vergleichbaren Schleifgeräusche (Quietschen).

Anfahrprobe ohne Unregelmäßigkeiten

(4) Werden keine Unregelmäßigkeiten wahrgenommen, darf die Rangierfahrt fortgesetzt 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.

Ergänzung

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) 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.

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.

❑

zu Ril 408.4815

2 Weiche oder Gleissperre umstellen

Ergänzung:

mechanisch ortsgestellte Weichen

Zur Vermeidung von Entgleisungen muss grundsätzlich vor spitz zu befahrenden mechanisch ortsgestellten Weichen angehalten werden. Dabei ist neben der richtigen Stellung auch die richtige Endlage festzustellen. Diese Feststellung muss durch Nachdrücken des Hebelgewichtes getroffen werden. Eine augenscheinliche Kontrolle ist hierfür nicht ausreichend.

Dabei ist zu beachten:

- Wenn eine Weiche stumpf befahren, diese weder geräumt noch freigefahren ist und dann ein Fahrtrichtungswechsel vorgenommen wird, muss die Feststellung der Endlage bereits vor dem stumpf Befahren für das spätere spitz Befahren getroffen werden.
- Ein erforderliches Anhalten ist im Rahmen der Verständigung beim Rangieren zu berücksichtigen.

Ausgenommen von dieser Regel sind

- Rückfallweichen,
- Weichen, die mit Riegelschloss oder Handverschluss verschlossen sind,
- Weichen in Sonderbauform ohne Hebelgewicht und
- Weichen, die gemäß örtlicher Regelung von einem Wärter, Posten oder einem anderen Mitarbeiter bedient werden.

* Auf das Anhalten kann ebenfalls verzichtet werden, wenn
* die Feststellung der richtigen Endlage von einem Rangierbegleiter getroffen wird oder bereits bei einer vorherigen Rangierbewegung selbst getroffen wurde und sicher ausgeschlossen werden kann, dass die Weiche zwischenzeitlich befahren oder gestellt worden ist.

❑

zur Modulübersicht

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 Besonderheiten beim Rangieren

Koordinierung

(1) Soll an Ladestellen oder in Reinigungs- und Wartungsgleisen rangiert werden, ist eine Koordinierung zwischen den dort tätigen Personen und dem Rangierpersonal erforderlich. Die örtlichen Regelungen sind zu beachten.

Bereitstellen und Abholen von Wagen

(2) Beim Bereitstellen und Abholen von Fahrzeugen an Laderampen und Arbeitsbühnen ist darauf zu achten, dass sich niemand zwischen diesen Einrichtungen und den bewegten Fahrzeugen aufhält.

Sichern gegen unbeabsichtigte Bewegung

(3) Werden Fahrzeuge zur Be- oder Entladung bereitgestellt, müssen diese mit geeigneten Einrichtungen (z. B. durch Bremsen, Hemmschuhe, Radvorleger) gegen unbeabsichtigte Bewegung gesichert werden. In den örtlichen Regelungen können abweichende Verfahren vorgegeben sein.

Hindernisse beachten

(4) Beim Befahren von Gleisanschlüssen und Ladestellen ist auf Hindernisse, z. B. auf nicht festgelegte Torflügel, nicht vollständig geöffnete Rolltore, Kranarbeiten mit schwebenden Lasten über den Gleisen sowie Straßenfahrzeuge, Lagergut, Überladebrücken oder andere Gegenstände, die im Gleisbereich stehen, liegen oder hineinragen, zu achten.

Personen warnen

(5) Führen Gleise direkt in Betriebsstätten oder in Lager, hat der Triebfahrzeugführer vor der Einfahrt, der Ausfahrt und weiteren Fahrzeugbewegungen Personen im Gleisbereich zu warnen und zum Verlassen des Gleisbereiches aufzufordern.

2 Ergänzende Regelungen beim Verschieben

Zulässigkeit

(1) Beim Verschieben sind nur die in den örtlichen Regelungen zugelassenen Verfahren und Rangiergeräte zu nutzen.

Fahrzeuge in Bewegung setzen

(2) Fahrzeuge dürfen nur in Bewegung gesetzt werden, wenn diese auch angehalten werden können (z. B. mit Handbremsen, Hemmschuhen). Werden mehrere Fahrzeuge gleichzeitig in Bewegung gesetzt, müssen diese miteinander gekuppelt sein.

Fahrweg beobachten

(3) Während der Bewegung muss der Fahrweg beobachtet werden. Ist die Sicht auf den zu befahrenden Gleisbereich eingeschränkt oder verdeckt, müssen weitere Mitarbeiter zum Beobachten des Fahrweges beauftragt werden. Ein ständiger Kontakt zwischen allen Beteiligten muss sichergestellt sein (z. B. Sicht- oder Funkverbindung).

Wagen von Hand bewegen

(4) Müssen Fahrzeuge ausnahmsweise von Hand bewegt werden, sind diese nur an den Längsseiten durch Vorwärtsgehen zu schieben. Es ist verboten, Fahrzeuge durch Gegenstemmen anzuhalten.

*

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

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.

DBCDE.6510 1 (1)

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.	erlaubt, wenn das Fahrzeug durch 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.

Ergänzung

❑

Ergänzung

zur Modulübersicht

zu Ril 408.4818

* **8 Vor dem Beidrücken anhalten**

Ergänzung:

Ausnahmen

* Für das Beidrücken mit nicht rechnergesteuerten Trieb-
* fahrzeugen gilt, dass immer etwa 5 m vor dem ersten bei-
* zudrückenden Fahrzeug anzuhalten ist, unabhängig von der Art der beizudrückenden Fahrzeuge.

* **9 Abstoßen und Ablaufen durchführen**

Ergänzung:

(1) **Rangierzettel/ Trennstellenliste**

Umfang und Besonderheiten der vom Ablauf betroffenen Wagen sind dem Rangierzettel zu entnehmen. Änderungen gegenüber dem Rangierzettel und der Trennstellenliste teilt der zuständige Mitarbeiter vor Ablaufbeginn allen Beteiligten mit. Werden Änderungen während des Ablaufs bekannt, muss der Abdrückvorgang unterbrochen werden, um den Beteiligten die Änderungen mitzuteilen. Berichtigungen und Ergänzungen sind im Rangierzettel handschriftlich zu korrigieren.

(2) **Verständigung**

Der Bergmeister informiert nach Zustimmung des Weichenwärters alle Beteiligten über den geplanten Start des Abdrückens und veranlasst den Beginn des Ablaufbetriebes.

Der Triebfahrzeugführer wird über auszuführende Fahrzeugbewegungen durch Rangierfunk oder Abdrücksignale verständigt.

(3) **Ablaufbeginn und -Durchführung**

Der Triebfahrzeugführer regelt die Rangiergeschwindigkeit nach den Vorgaben des Bergmeisters und schiebt dabei die Wageneinheit an die Bergkuppe. Der zuständige Rangierer hängt mit der Entkupplungsstange an den vorgesehenen Trennstellen die lang gemachte Schraubenkupplung aus. Haben die Wagen den Brechpunkt überschritten laufen diese eigenständig den voreingestellten Fahrweg, bis in die Richtungsgleise.

(4) **Spitzensicherung**

Die Richtungsgleise müssen gegen Durchlaufen von Wagen gesichert sein.

In den Richtungsgleisen müssen die zulaufenden Fahrzeuge und Fahrzeuggruppen kuppelreif aufgestellt werden. Hierzu muss der erste ins leere Richtungsgleis laufende Ablauf am Ende des Richtungsgleises aufgehalten und gegen Entlaufen gesichert werden. Art und Umfang der Spitzensicherung sind in den örtlichen Zusätzen vorgegeben.

Fahrzeuge aufhalten

(5) Ablaufende Einheiten werden in der Regel durch Gleisbremsen abgebremst. Die Verringerung der Geschwindigkeit und das Anhalten von Wagen können auch durch Hemmschuhe erreicht werden.

Beim Auslegen von Hemmschuhen zum Aufhalten von Fahrzeugen und Fahrzeuggruppen sind deren Geschwindigkeit und Masse sowie die Gleisneigung zu berücksichtigen.

Bei feuchter Witterung wird der Bremsweg länger. Daher sind die Hemmschuhe im größeren Abstand aufzulegen.

Beidrücken

(6) Stehen die abgelaufenen Wagen nicht kuppelreif in den Richtungsgleisen, erteilt der Bergmeister den Auftrag zum Beidrücken der Wagen. Mittels Abdrücklokomotiven werden die Wagen in das jeweilige Richtungsgleis kuppelreif beigedrückt.

Hinweis:

In einigen Zugbildungsanlagen sind für das Beidrücken automatische Weiterführungsanlage vorhanden.

❑

1 Arbeitsunterlagen, Dokumente

Rangierzettel

(1) Der Rangierzettel gibt den Mitarbeitern, die am Ablaufbetrieb beteiligt sind, Informationen über Umfang und Besonderheiten der jeweiligen Abläufe.

Er wird in einem Datenverarbeitungssystem erstellt.

Auf dem Rangierzettel werden folgende Kennzeichnungen verwendet:

a) Für betriebliche Behandlung

B	beladene Wagen
L	leere Wagen
H	Wagen, die mit Handbremse ausgerüstet sind
V	Vorsichtswagen - Bedienen der Handbremse bzw. Abbremsung durch zwei Hemmschuhe erforderlich
*	Wagen, bei denen die Handbremse beim Ablaufen/Abstoßen bedient werden muss
T	Trennverbot - für Wagen, die nicht getrenntwerden dürfen; die nicht zu trennenden Wagen sind - bis auf den letzten - mit dem Symbol T zu kennzeichnen
AV	Ablaufverbot
BV	Bergverbot
GGVSEB	Gefahrgut

b) für verkehrliche Sonderbehandlungen

TUE	transportüberwachte Wagen
5-stellige Nr.	Sonderplanwagen für den angegebenen Ausgangszug

Bild 1: Rangierzettel aus PVG

```
MANNHEIM RBF W/O      08.02.23  14:11:12          PVMOFR          Seite   1
Rangierzettel

E-Gl 605   Zug  51700                    Abdrückbeginn: ............
                                         Abdrückende  : ............

Erster Wagen:  3180 5358 201-7

        B                                      Hemmschuhlegerbezirke
Abl Nr r  x L  GG R-Gl VBH Hinweis     !    !    !    !    !    !    !    !    !
-------------------------------------+----+----+----+----+----+----+----+----+----+
  1  1 H  4 B  70  034
     2    4 B  72
     3 H  4 B  72
     4    4 B  64
-------------------------------------------------------------------------------------
  2  5    4 B  69  034
     6    4 B  78
     7    4 B  72
     8    4 B  71
-------------------------------------------------------------------------------------
  3  9 B  4 L  24  033
-------------------------------------------------------------------------------------
  4 10    4 B  78  034
    11    4 B  77
    12    4 B  78
-------------------------------------------------------------------------------------
  5 13    2 B  24  004
-------------------------------------------------------------------------------------
  6 14 B  4 B  78  034
    15    4 B  74
    16    4 B  75
-------------------------------------------------------------------------------------
  7 17 B  4 L  27  011
-------------------------------------------------------------------------------------
  8 18 H  4 B  88  004     ...GGVSE

Bemerkungen:

Ende der Liste
```

Zerlegeliste

(2) Die Zerlegeliste dient dem Ersteller des Rangierzettels als Grundlage zur Information über Anzahl und Umfang der Abläufe der Zerlegeeinheiten. Die Zerlegeliste wird in der Regel mit Hilfe eines Datenverarbeitungssystems erstellt.

Bild 2: Zerlegeliste aus PVG

```
MANNHEIM RBF W/O      08.02.23  14:14:54            PVMOFR            Seite   1
Zerlegeliste
Berg  A9            Ank     +/-   Stat    Wg    x     m     t  Tag Anf   End
Gleis  605                        AEIN    18   70   280  1192  08 13:16 13:19
Tag 08 Zug  51700 11:20   +   6   KF/
Abl Lfd Fahrzeugnr.  Ax L LüP  Gew BrA  R-Gl Vbh Hinweis    Tag AZug/SRel Achsl.
  1   1 318053582017  4 B 143   70   3   034                 08  51971/01 17,387
      2 318053693004  4 B 141   72   3                       08  51971/01 18,012
      3 318053597312  4 B 143   72   3                       08  51971/01 18,112
      4 318053690430  4 B 141   64   3                       08  51971/01 16,000

  2   5 318053600041  4 B 141   69   3   034                 08  51971/01 17,300
      6 318053764110  4 B 158   78   3                       08  51971/01 19,475
      7 318053691388  4 B 141   72   3                       08  51971/01 18,025
      8 318054008996  4 B 141   71   3                       08  51971/01 17,725

  3   9 318035530316  4 L 200   24   3   033                 09  51961/02 06,050

  4  10 318053590127  4 B 141   78   3   034                 08  51971/01 19,380
     11 318054032756  4 B 141   77   3                       08  51971/01 19,295
     12 318054031741  4 B 141   78   3                       08  51971/01 19,590

  5  13 218024587444  2 B 155   24   3 h 004                 09 R96115/01 11,787

  6  14 318053752578  4 B 158   78   3   034                 08  51971/01 19,440
     15 318053763591  4 B 158   74   3                       08  51971/01 18,612
     16 318053754152  4 B 158   75   3                       08  51971/01 18,695

  7  17 828047272400  4 L 213   27   3   011                 08  51871/01 06,825

  8  18 338079291518  4 B 184   88   3 h 004     ...GGVSE    09 R96102/01 22,050

Zusammenstellung Richtungsgleise

R-Gl     Wagen    Achsen     Meter    Tonnen
-----------------------------------------
 004         2         6        34       112
 011         1         4        22        28
 033         1         4        20        25
 034        14        56       204      1029
-----------------------------------------
Gesamt      18        70       280      1192

Ende der Liste
```

Trennstellenliste

(3) Die Trennstellenliste dient zur Information, an welchen Stellen die Zerlegeeinheit zu trennen ist. Zur Unterstützung und Kontrolle wird die Wagennummer des Wagens vor und nach einer Trennstelle angegeben.

Die Trennstellenliste wird mit Hilfe eines Datenverarbeitungssystems erstellt.

Sie enthält folgende Angaben:

- Betriebsstelle,
- Datum,
- Nutzer,
- Einfahrgleis,
- Verkehrstag,
- Zugnummer,
- Ankunftszeit,
- Summen der Wagen, Achsen, Meter und Tonnen sowie
- betriebliche Hinweise.

Bild 3: Trennstellenliste aus PVG

```
MANNHEIM RBF W/O      08.02.23  14:14:48           PVMOFR            Seite   1
Trennstellenliste
     A9
Gleis  605                          AEIN    18   70   280  1192  08 13:16 13:19
Tag 08 Zug  51700 11:20   +   6     KF/
Abl LNr Wagennummer  Vbh Hinweis      Abl LNr Wagennummer  Vbh Hinweis
  1   1 318053582017                    4  10 318053590127
      2 318053693004                       11 318054032756
      3 318053597312                       12 318054031741
      4 318053690430
                                        5  13 218024587444
  2   5 318053600041
      6 318053764110                    6  14 318053752578
      7 318053691388                       15 318053763591
      8 318054008996                       16 318053754152

  3   9 318035530316                    7  17 828047272400

                                        8  18 338079291518     ...GGVSE


Gesamt  Wagen   Achsen    Meter   Tonnen
-----------------------------------------
           18       70      280     1192

Zusammenstellung Eingangszuggruppen:

Tag  Zugnr/Grpnr Wagen
----------------------
 08  51700/01       18

Ende der Liste
```

Vordrucke in Papierform

(4) Bei einem Ausfall des Datenverarbeitungssystems oder wenn es in den örtlichen Zusätzen zugelassen ist, können Zerlegelisten, Trennstellenlisten und Rangierzettel handschriftlich erstellt werden.

Dazu sind die Vordrucke

- Rangierzettel DBCDE.4818V01,
- Trennstellenliste DBCDE.4818V02 und
- Zerlegeliste DBCDE.4818V03

zu nutzen.

Bei der Erstellung ist darauf zu achten, dass die Vordrucke alle erforderlichen Angaben, wie in den Absätzen (1) bis (3) für die EDV-Ausdrucke beschrieben, enthalten.

❑

DB Cargo AG

Rangierzettel

Tag		Am	Hemmschuhlegerbezirke							
Zug		Zug	1	2	3	4	5	6	7	8
Aus Gleis		Aus Gleis	Gleise							
Zahl d. Wagen	Gleis	Zahl der Wagen								
1		1								
2		2								
3		3								
4		4								
5		5								
6		6								
7		7								
8		8								
9		9								
10		10								
11		11								
12		12								
13		13								
14		14								
15		15								
16		16								
17		17								
18		18								
19		19								
20		20								
21		21								
22		22								
23		23								
24		24								
25		25								
26		26								
27		27								
28		28								
29		29								
30		30								

H = Wagen ist mit Handbremse ausgerüstet; B = beladen; L = leer; V = Vorsichtswagen; * = Handbremse ist zu bedienen; AV = Ablaufverbot; BV = Bergverbot; T = Trennverbot; GGVSEB = Gefahrgut; TUE = Transportüberwachter Wagen; 5stellige Nr. = Sonderplanwagen für den angegebenen Ausgangszug;
ICG = InterCargo

Fachautor: L.CVS 6; Lukas Joa; Tel.: (06131) 15 62364

Gültig ab: 10.12.2023

zur Modulübersicht

DB Cargo

Trennstellenliste

Betriebsstelle _____ Gleis: _____ Wagenzahl: _____

Tag: _____ Zug:: _____

1 Ablauf	2 lfd. Nr. d. Wagens	3 Wagennummer	4 Sonder-behandlung

H = Wagen ist mit Handbremse ausgerüstet; B = beladen; L = leer; V = Vorsichtswagen; * = Handbremse ist zu bedienen; AV = Ablaufverbot; BV = Bergverbot; T = Trennverbot; GGVSEB = Gefahrgut; Eil = Eilgut; TUE = Transportüberwachter Wagen; 5stellige Nr. = Sonderplanwagen für den angegebenen Ausgangszug; ICG = InterCargo

❑

Fachautor: L.CVS 6; Lukas Joa; Tel.: (06131) 15 62364

Gültig ab: 10.12.2023

zur Modulübersicht

DB Cargo

Zerlegeliste

Betriebs-stelle		Tag		Zug		Ank +/-		Gleis	

Berg		Wg		x		m		Tag		Anf		End	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Ab-lauf	lfd. Nr.	Wagennummer	Ax	L	LüP	Ge w	R Gl	Hinweis	Tag	AZug SRei	E Code	D	P

zur Modulübersicht

1 Besonderheiten

(1) In den örtlichen Regelungen ist festgelegt, ob das Abstoßen und Ablaufen zugelassen sind.

Zulässigkeit

(2) Nur vorher „lang gemachte“ Schraubenkupplungen dürfen während der Fahrzeugbewegung mit einer Entkuppelstange, von einem sicheren Standort auf dem Rangiererweg, entkuppelt werden. Es ist dabei auf bewegte Fahrzeuge im daneben liegenden Gleis zu achten. In Vorbereitung des Entkuppelns müssen alle Brems- und sonstigen Verbindungsleitungen getrennt und in die dafür vorgesehenen Halterungen eingehängt worden sein.

Entkuppeln in der Bewegung

(3) Ablaufende und abgestoßene Wagen dürfen nur durch ortsfeste Bremseinrichtungen (Gleisbremsen), Hemmschuhe oder Handbremsen (bei Mitfahrt auf der Endbühne) aufgehalten werden. Hemmschuhe sind rechtzeitig vor den herannahenden Wagen auszulegen.

Nach dem Auslegen des Hemmschuhes ist in Richtung auf die herannahenden Wagen zu blicken und ein ausreichender Abstand zum Gleis einzuhalten.

Wagen aufhalten

❑

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

1 Bremsen

(1) Wenn Druckluftbremsen benutzt werden, muss festgestellt werden, dass die Bremsen ordnungsgemäß wirken. **Wirksamkeit der Bremsen**

(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. **Bremsen im Baugleis**

(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. **Abstoßen**

(4) Es gilt Folgendes:

a) Beim Abdrücken ist in den vom Triebfahrzeug geschobenen Wagengruppen keine wirkende Bremse erforderlich. In örtlichen Zusätzen können andere Regeln gegeben sein. **Abdrücken, Ablaufen**

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

(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. **Vollzählig und in Ordnung**

(2) Hemmschuhe müssen in solchem Abstand ausgelegt werden, dass die bewegten Wagen mit Sicherheit vor den im Gleis stehenden Wagen zum Stillstand kommen. **Abstand**

(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. **Zwei Hemmschuhe**

(4) Die Wirkungsweise des Hemmschuhs muss überwacht werden. Springt er ab, muss möglichst ein zweiter ausgelegt werden. Der Hemmschuhlegervormann muss verständigt werden. **Wirkungsweise**

(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. **Entfernen**

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.

❑

Ergänzung

zu Ril 408.4821

3 Luftbremskopf

Ergänzung:

Der Luftbremskopf darf nicht verwendet werden, wenn dieser nicht funktionsfähig ist bzw. augenscheinliche Mängel aufweist. **Kontrolle**

Die auftraggebende Stelle ist zu verständigen.

❑

zur Modulübersicht

1 Abstellen

(1) **Vor freizuhaltenden Abschnitten**

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.

(2) **Im Baugleis**

Im Baugleis dürfen Sie Fahrzeuge nur abstellen, wenn es in der Betra zugelassen ist.

2 Festlegen

(1) **Umfang**

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.

(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) **Zuständigkeit**

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.

❑

Ergänzung

zur Modulübersicht

1 Sichern von Fahrzeugen gegen unbeabsichtigte Bewegung

Hemmschuhe

(1) Wenn Hemmschuhe verwendet werden, sind nur solche Hemmschuhe zu verwenden, die für die jeweilige Schienenform geeignet sind. Die örtlichen Regelungen sind zu beachten.

Zusammenlaufende Gleise

(2) Auf zusammenlaufenden Gleisen (z. B. in Weichen- und Kreuzungsbereichen) sind Fahrzeuge möglichst so abzustellen, dass zwischen diesen und den im daneben liegenden Gleis fahrenden Fahrzeugen noch ein seitlicher Sicherheitsabstand von mindestens 0,5 m verbleibt. Stehen Fahrzeuge bis zum Grenzzeichen, wird der seitliche Sicherheitsabstand zwischen den bewegten und den stillstehenden Fahrzeugen in der Regel nicht eingehalten.

Freizuhaltende Bereiche

(3) * Beim Abstellen von Fahrzeugen ist darauf zu achten, dass Verkehrswege für Personen zum Überqueren von Gleisen nicht verstellt werden. Die in den örtlichen Regelungen festgelegten Abstellverbote sind zu beachten.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

zu Ril 408.4831

3 Ergänzende Regeln zur Sicherung gegen unbeabsichtigte Bewegung von Fahrzeugen, Zügen oder Zugteilen

Ergänzung:

Grundsätze für das Sichern

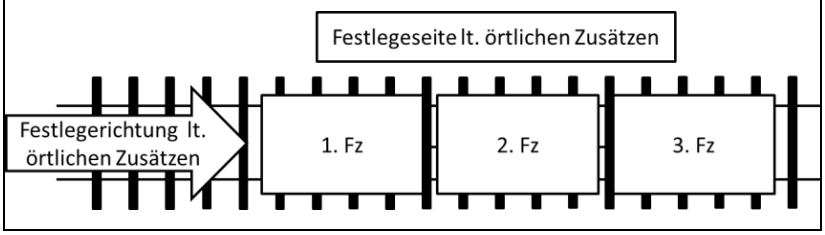
(1) Sofern abgestellte Fahrzeuge, Züge oder Zugteile in einem Bahnhof gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern sind, sind für die Verwendung von Feststellbremsen und Festlegemitteln die Regeln in den örtlichen Zusätzen zu beachten.

Festlege-richtung, Festlegeseite

(2) In den örtlichen Zusätzen wird grundsätzlich vorgegeben:

- die „Festlegerichtung“, aus der die Fahrzeuge, Züge und Zugteile sichern sind sowie
- die „Festlegeseite“, auf der die Festlegemittel aufzulegen sind:

Beispiel zu Festlegerichtung und Festlegeseite



Vorgehen beim Sichern

* (3) Feststellbremsen sind fortlaufend entlang der Festlegerichtung anzuziehen.

Werden Festlegemittel benötigt, sind diese auf der Festlegeseite fortlaufend entlang der Festlegerichtung an den Fahrzeugen anzubringen, die nicht mittels Feststellbremse gesichert wurden. Die Sicherung mit Festlegemitteln beginnt am ersten nicht mit Feststellbremse gesicherten Fahrzeug.

*

Ausnahme

(4) Sind in den örtlichen Zusätzen ausnahmsweise keine Angaben zur Festlegerichtung oder Festlegeseite vorgegeben, ist für das Sichern die Festlegerichtung bzw. die Festlegeseite durch den mit der Sicherung beauftragten Mitarbeiter zu bestimmen.

Wird der Zug bzw. werden die Fahrzeuge hierbei mit Triebfahrzeug abgestellt, ist mit der Sicherung immer vom Triebfahrzeug aus zu beginnen.

Bei der Verwendung von Festlegemitteln sind die folgenden Grundsätze anzuwenden:

- Es ist die Festlegeseite zu wählen, die dem Hemmschuhablageort entspricht.
- Ist kein Hemmschuhablageort vorhanden, ist die besser geeignete Seite zu wählen.

Auflegeort für Festlegemittel

(5) Hemmschuhe sind unmittelbar vor dem Rad aufzulegen. *

*

Zusetzen und Absetzen von Fahrzeugen

(6) Werden bei abgestellten Fahrzeugen, Zügen oder Zugteilen Fahrzeuge zu- oder abgesetzt, muss die Sicherung gemäß den Regeln in Absatz 3 erneut durchgeführt werden. Nicht mehr benötigte Feststellbremsen und Festlegemittel sind zu lösen bzw. zu entfernen. Die Dokumentation nach Abschnitt 4 ist neu zu erstellen, der alte Meldezettel ist zu entnehmen und durchzukreuzen.

Sicherung nur mit Druckluftbremse

(7) Das Sichern nur mit der Druckluftbremse ist nur zulässig, wenn es in den örtlichen Zusätzen zugelassen ist oder wenn der Triebfahrzeugführer selbst sicherstellt, dass die maximale Abstelldauer von 60 min nicht überschritten wird und eine eventuell anschließend erforderliche Sicherung selbst ausführt.

Ausreichende Sicherung nicht möglich

(8) Wenn keine ausreichende Sicherung möglich ist (z. B. weil nicht genügend Sicherungsmittel verfügbar sind), ist die Weisung der auftraggebenden Stelle einzuholen.

4 Dokumentation der Sicherung

Ergänzung:

Art der Dokumentation

(1) Die Sicherung von Fahrzeugen, Zügen oder Zugteilen ist grundsätzlich zu dokumentieren. Für die Dokumentation ist der Meldezettel Abstellung (BRW.5351V01) zu verwenden. Die Dokumentation über die gesicherten Fahrzeuge erfolgt fortlaufend entlang der Festlegerichtung, unabhängig davon, ob Feststellbremsen oder Festlegemittel verwendet werden.

Ist der Meldezettel nicht verfügbar, so sind die erforderlichen Angaben formlos auf einem Blatt Papier (z. B. auf dem Bremszettel) zu dokumentieren.

Hinterlegung

(2) Der ausgefüllte Meldezettel Abstellung ist grundsätzlich am ersten Fahrzeug in Festlegerichtung auf der Festlegeseite des Wagenzuges im Zettelhalter oder im Bordbuch zu hinterlegen. Ist das ausnahmsweise nicht möglich, so ist der Meldezettel Abstellung am nächsten Fahrzeug mit Zettelhalter oder Bordbuch zu hinterlegen.

Ist das erste Fahrzeug ein Triebfahrzeug, ist der Meldezettel Abstellung, unabhängig von der vorgegebenen Festlegerichtung, bei den ggf. vorhandenen Beförderungspapieren auf dem Triebfahrzeug zu hinterlegen. Ist hierbei in den örtlichen Zusätzen keine Festlegeseite vorgegeben, ist diese formlos auf dem „Meldezettel Abstellung“ zu vermerken. Der Vermerk lautet je nach Festlegeseite:

„Festlegeseite in Fahrrichtung rechts“ oder

„Festlegeseite in Fahrrichtung links“.

In örtlichen Zusätzen, in der Sammlung betrieblicher Vorschriften zur FV-NE und in den Bedienungsanweisungen der Gleisanschlüsse können zusätzliche oder abweichende Regelungen gegeben sein.

Verzicht auf die Dokumentation

* (3) Auf die Dokumentation wird verzichtet,

a) wenn ein einzeln abgestelltes Fahrzeug gesichert wurde,

b) bei persönlicher Übergabe der Fahrzeuge (Personal- oder Triebfahrzeugwechsel), DBCDE.4321 3 (4)

c) wenn Fahrzeuge, Züge oder Zugteile vorübergehend abgestellt werden (z. B. beim Zusammenstellen oder Auflösen von Fahrzeuggruppen) und das Sichern und die Aufhebung der Sicherung vom selben Mitarbeiter durchgeführt werden, DBCDE.4813 5 (4)

d) im Ablaufbetrieb,

Hinweis:

Der Ablaufbetrieb beginnt mit der Behandlung im Einfahrgleis und endet mit dem Kuppeln der Fahrzeuge im Richtungsgleis.

oder

e) wenn es in den örtlichen Zusätzen vorgegeben ist. *

Beim Abstellen in Zusatzanlagen Dritter (z. B. in Privatgleisanschlüssen) ist nur dann eine Dokumentation der Sicherung erforderlich, wenn die Bedienungsanweisungen dies fordern.

Nicht mehr benötigte Meldezettel

(4) Nicht mehr benötigte Meldezettel sind aus dem Zettelhalter zu entnehmen, durchzukreuzen und 24 Stunden durch den ausführenden Mitarbeiter aufzubewahren.

Führen des Meldezettels

(5) Die Anleitung zum Führen des Vordrucks BRW.5351V01 ist in Anhang DBCDE.4831A01 enthalten.

5 Meldung

Ergänzung:

Sicherung mit Druckluft

(1) Die Sicherung nur mit der Druckluftbremse ist an die in den örtlichen Zusätzen genannte Stelle zu melden, es sei denn, der Triebfahrzeugführer überwacht die maximale Abstelldauer von 60 Minuten selbst.

Zeitpunkt der Meldung

(2) Ist nach den Vorgaben der örtlichen Zusätze die Sicherung zu melden, hat dies unmittelbar zu erfolgen.

❑

1 Allgemeines

(1) Diese Anleitung gilt für das Führen des Meldezettels Abstellung nach BRW.5351V01. Der Vordruck besteht aus:

Vordruck

- Angaben im Kopf und
- Angaben zur Sicherung.

2 Kopfzeile des Vordrucks

(1) Im Kopf des Vordrucks sind einzutragen:

Grundsätzliche Angaben

- Betriebsstelle und Gleis, in dem Fahrzeuge, Zug oder Zugteile abgestellt sind,
- Datum und Uhrzeit, an dem Fahrzeuge, Zug oder Zugteile abgestellt wurden,
- Gesamtgewicht oder Anzahl der Achsen der Fahrzeuge, des Zuges oder Zugteils,
- letzte vier Ziffern der Fahrzeugnummer des ersten und letzten Fahrzeugs des Zuges oder Zugteils in Festlegerichtung.

(2) Weiterhin ist im Kopf der Name des Erstellers des Meldezettels einzutragen.

Angaben zum Ersteller

3 Angaben zur Sicherung

(1) Werden Fahrzeuge, der Zug oder Zugteil nur mit Druckluftbremse gesichert, ist dies im Vordruck anzukreuzen und in die erste Zeile der Tabelle ein horizontaler Strich einzutragen (Endstrich).

Sicherung nur mit Druckluft-bremse

(2) Werden Fahrzeuge, der Zug oder Zugteil nur mit dem Triebfahrzeug gesichert, ist dies im Vordruck anzukreuzen und in die erste Zeile der Tabelle ein horizontaler Strich einzutragen (Endstrich).

Sicherung nur mit Triebfahrzeug

(3) Werden Fahrzeuge, Züge oder Zugteile mit Festlegemittel oder Feststellbremsen gesichert, ist dies wie folgt im Meldezettel zu dokumentieren:

Sicherung mit Festlegemitteln oder Feststellbremsen

a) Einträge erfolgen fortlaufend, beginnend beim ersten gesicherten Fahrzeug und enden beim letzten gesicherten Fahrzeug.

b) Für die gesicherten Fahrzeuge sind die letzten vier Ziffern der Fahrzeugnummer einzutragen.

c) Wird der Lastwechsel beim Sichern nach „Beladen“ umgestellt, ist das Kästchen in der Spalte „Lastwechsel“ anzukreuzen.

d) Bei Wageneinheiten mit im Betrieb nicht trennbaren Fahrzeugen ist die Wagennummer so oft einzutragen, wie Fahrzeuge der Wageneinheit gesichert wurden. Hinter die Kontrollziffer sind dann jeweils ein Schrägstrich und die fortlaufende Nummer des Wagenteils von 1 beginnend zu ergänzen (z. B. 364-8/1, 364-8/2 usw.). *

e) In die Zeile nach dem letzten gesicherten Fahrzeug ist ein horizontaler Strich einzutragen, um den Abschluss der Einträge zu kennzeichnen (Endstrich).

Korrektur des Meldezettels

(4) Wird beim Ausfüllen einer Zeile ein Fehler festgestellt, so sind alle Felder dieser Zeile einzeln durchzukreuzen und die folgende Zeile ist mit den korrekten Angaben auszufüllen. Weitere Korrekturen und Änderungen des Meldezettels sind nicht zulässig. Sobald die Zeile darunter bereits gefüllt ist oder der horizontale Strich zum Abschluss des Meldezettels gezogen wurde, ist ein neuer Meldezettel zu erstellen.

❑

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.

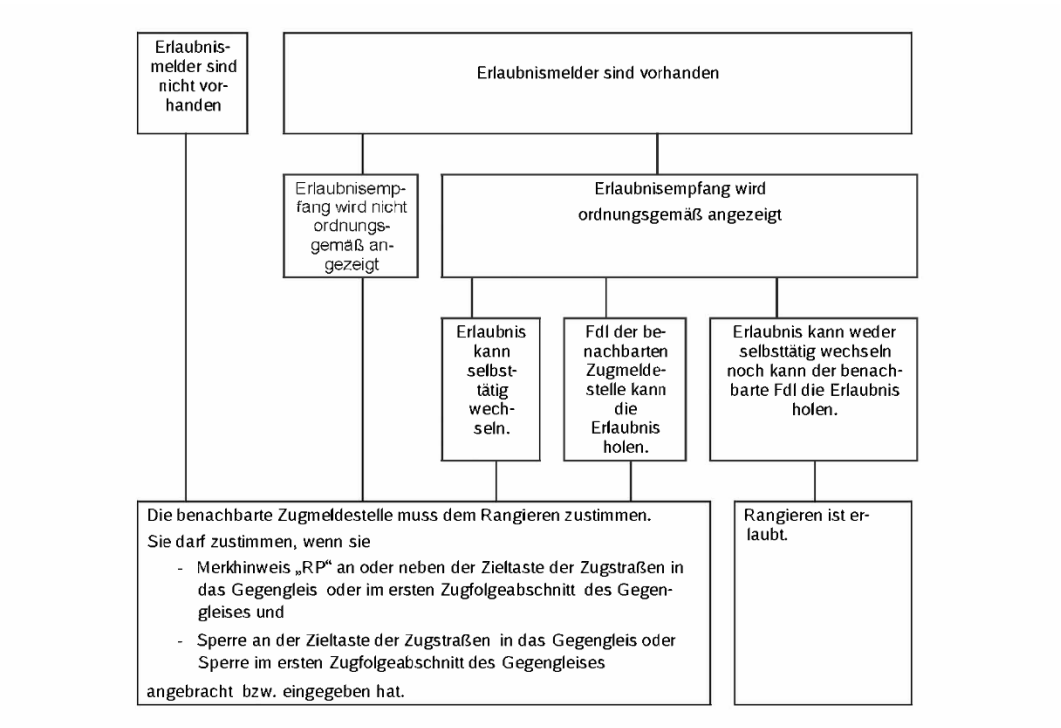
   Der Fdl muss eine Hilfssperre an der Zieltaste der Zugstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im ersten Zugfolgeabschnitt.

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.

örtliche Zusätze

(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.

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,
   - darf dort 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

408.4813 3 (1) c)

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.

  Selbststellbetrieb dürfen 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.

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.

❑

1 Handhabung französischer Zugschlusssignale

Allgemein

(1) Für Züge im grenzüberschreitenden Verkehr mit Frankreich ist die Nutzung von reflektierenden Schildern als Schlusssignal nach Ril 301.1101 nicht zulässig. Es müssen immer zwei rote Lichter am letzten Fahrzeug verwendet werden.

Auf Triebfahrzeugen mit Zulassung für das französische Netz werden jeweils zwei Zugschlusslaternen französischer Bauart aufbewahrt.

Züge nach Frankreich

(2) Der französische Zugschluss ist bereits auf dem Bahnhof anzubringen, auf dem der Zug mit dem Triebfahrzeug bespannt wird, das den Zug bis nach Frankreich befördert.

Bringt der Triebfahrzeugführer das Schlusssignal nicht selbst an, muss er nach dem Ankuppeln des Triebfahrzeugs dem hierzu beauftragten Mitarbeiter die auf dem Triebfahrzeug befindlichen Zugschlusslaternen zur Anbringung am letzten Fahrzeug übergeben.

Züge aus Frankreich

(3) Die Zugschlusslaternen müssen auf dem Bahnhof vom Zug abgenommen und wieder auf das Triebfahrzeug gebracht werden, auf dem das für Frankreich zugelassene Triebfahrzeug vom Zug abgekuppelt wird.

Verantwortlich für das Entfernen der Zugschlußlaternen ist derjenige Mitarbeiter, der mit dem Abkuppeln des Triebfahrzeuges beauftragt ist. Er muss diese dem Triebfahrzeugführer zur Ablage auf dem Triebfahrzeug übergeben.

Kuppelt der Triebfahrzeugführer selbst ab, muss er die Zugschlusslaternen abnehmen und wieder auf das Triebfahrzeug bringen.

Örtliche Regelungen

(4) Für Bahnhöfe, auf denen ein eigener Bestand an französischen Zugschlusslaternen vorgehalten wird, können örtlich abweichende Handlungsabläufe festgelegt sein.

Der Triebfahrzeugführer muss dabei sicherstellen, dass sich nach dem Abkuppeln wieder zwei Zugschlusslaternen auf dem Triebfahrzeug befinden.

❑

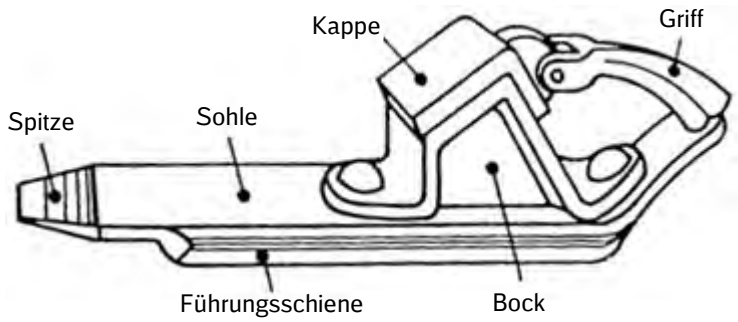
zur Modulübersicht

1 Grundsätze zu Hemmschuhen

(1) Ein Hemmschuh besteht aus den folgenden Bauteilen:

Bauteile Hemmschuh

Bild 1: Bauteile Hemmschuh



(2) Die Hemmschuhe sind vor jeder Verwendung auf einen ordnungsgemäßen Zustand zu prüfen. Beschädigte Hemmschuhe sind sofort zu ersetzen und dürfen nicht weiterverwendet werden.

ordnungsgemäßer Zustand

Bei Hemmschuhen mit mangelhafter bzw. stark verblasster Farbgebung (gute Sichtbarkeit im Gleis und Unterscheidung des Einsatzbereich nicht gegeben) ist der Austausch zu veranlassen.

In den örtlichen Zusätzen oder in den Regelungen des EVU kann bekannt gegebenen werden, wo beschädigte Hemmschuhe gesammelt werden.

Defekte und Mängel an Hemmschuhen sind an die auftraggebende Stelle zu melden.

(3) Hemmschuhe sind immer am Griff anzufassen. Bei der Handhabung von Hemmschuhen sind die Vorgaben des Arbeitsschutzes zu beachten.

Handhabung

* (4) Hemmschuhe sind an gut sichtbarer Stelle so abzulegen,
* dass sie keine Stolpergefahr bilden, zum Beispiel:

Hemmschuhe ablegen

DBCDE.4811 1 (7)

* - auf ortsfesten Ablagevorrichtungen wie Hemmschuhständern, Hemmschuhsteinen, verschließbaren Boxen oder Hemmschuhbänken,

* - in Hemmschuhhalterungen auf Fahrzeugen,

* - in Schwellenfächern mit der Spitze auf dem äußeren Schienenfuß.

Beim Ablegen auf Hemmschuhsteinen sind die Hemmschuhe parallel zum Gleis aufzulegen. Verschließbare Boxen sind zu verschließen.

Warm gewordene Hemmschuhe dürfen nicht in den Schnee gelegt werden.

Auf Fahrzeugen mitgeführte Hemmschuhe sind nach Gebrauch wieder am vorgesehenen Aufbewahrungsort abzulegen.

Signalfarben Hemmschuhe

(5) Hemmschuhe werden in vier Signalfarben signalrot, signalgelb, signalgrün oder signalblau vorgehalten. Griff und Bock sind bei allen Hemmschuhen mit Signalfarbe einheitlich in leuchtend gelber Farbe lackiert.

Durch die unterschiedlichen Farben der Hemmschuhe sind der Verwendungszweck, die zulässige Schienenform, die Bauart und die Pflege festgelegt.

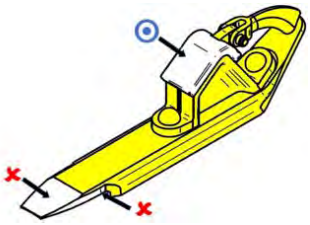
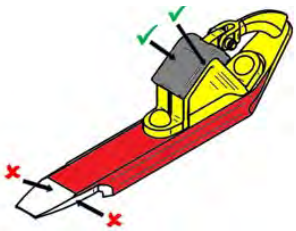
Schmierung der Hemmschuhe

(6) In Abhängigkeit vom Verwendungszweck der Hemmschuhe sind Bauteile des Hemmschuhs vor dem Einsatz zu schmieren. Im Abschnitt 2 sind die Stellen gekennzeichnet, die entweder geschmiert werden müssen oder keine Schmierung erhalten dürfen.

Die angemessene Schmierung der Hemmschuhe ist in regelmäßigen Abständen zu prüfen.

2 Einheitshemmschuh

(1) Verwendung zum Sichern von Fahrzeugen gegen unbeabsichtigte Bewegung und zur Spitzensicherung. **Sichern, Spitzensicherung**

Einsatzbereich:	**Einsatzbereich:**
Sichern von Fahrzeugen für alle Schienenformen	Sichern von Fahrzeugen für alle Schienenformen (Spitzensicherung in Richtungsgleisen)
Farbgebung: - Hemmschuhsohle, Griff und Bock in signalgelber Farbe oder - komplett mit zitronengelber Farbe	**Farbgebung:** - Hemmschuhsohle signalrot, Griff und Bock in signalgelber Farbe
Schmieren: - Kappe kann mäßig geschmiert werden - Sohle nicht schmieren 	**Schmieren:** - Kappe muss mäßig geschmiert werden - Sohle nicht schmieren - Feder im Verbindungsgestänge des Doppelhemmschuhs stark schmieren 

schmieren	bei Bedarf schmieren	nicht schmieren

Auffangen, Abbremsen

(2) Verwendung zum Auffangen und Abbremsen von Fahrzeugen.

Einsatzbereich:	**Einsatzbereich:**
Auffangen und Abbremsen von Fahrzeugen für alle Ausführungen der Schienenform S49 und S54	Auffangen und Abbremsen von Fahrzeugen für alle Ausführungen der Schienenform UIC60
Farbgebung: Hemmschuhsohle signalgrün, Griff und Bock in signalgelber Farbe	**Farbgebung:** Hemmschuhsohle signalblau Griff und Bock in signalgelber Farbe

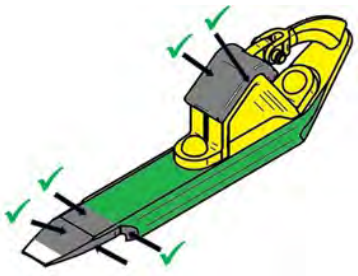
Schmieren:

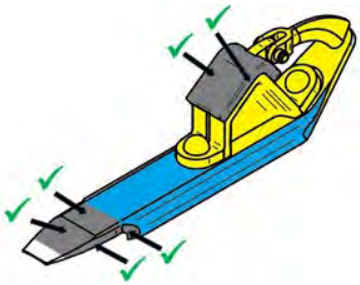
Zum Auffangen

- Sohlenoberseite, ca. 2 cm beginnend hinter der Spitze, bis zur seitlichen Führungsleiste und Kappe gleichmäßig stark schmieren
- Anfangsbereich der Führungsleisten von außen schmieren

Zum Abbremsen, z. B. an Auswurfeinrichtungen:

- zusätzlich die Sohlenunterseite und Führungsleisten innen immer schmieren





schmieren

Besonderheit:

Die an der Sohlenunterseite geschmierten Hemmschuhe sollen immer auf die gleiche Schiene gelegt werden.

* (3) In den örtlichen Zusätzen können zusätzliche Regeln zur Anwendung und zum Schmieren der Hemmschuhe enthalten sein. **Örtliche Zusätze**

3 Hemmschuhe in alter Farbgebung

(1) Hemmschuhe, die noch nicht die Farbgebung nach Abschnitt 2 haben, dürfen weiterverwendet werden. Die Unterscheidung der alten Hemmschuhe erfolgt nicht funktionsabhängig. Die Pflege der Hemmschuhe ist abhängig vom Einsatzbereich nach Abschnitt 2 vorzunehmen. **alte Farbgebung**

(2) Es gibt verschiedene Bauformen des bisherigen Einheits- bzw. alten Standardhemmschuhs. Diese sind für bestimmte Schienenformen zugelassen und unterscheiden sich durch den Farbanstrich. Diese können bis zum Erreichen der Verschleißgrenze weiterverwendet werden und sind anschließend durch neue Bauarten gemäß Abschnitt 1 zu ersetzen. **Einheitshemmschuh Bauform**

Einheitshemmschuh (im gesamten Bereich der DB AG zugelassen)		
für Schienen kopfbreiten	zu benutzender Hemmschuh	
	lichte Schienenbreite des Hemmschuhs	Farbanstrich des Hemmschuhs
von 53 bis zu 62 mm; z. B. für Schienenformen 5, 6, 7, IV, Va, V	66 mm	gelb mit rotem Zusatzanstrich im Griffbereich
von > 62 bis zu 71 mm; z. B. für Schienenformen 17, VI, S41, S45; S49, S54, R50	75 mm	gelb mit blauem Zusatzanstrich im Griffbereich
von > 71 bis zu 74 mm; z. B. für Schienenformen 5, 8, 9, 15, 16, S64, UIC 60, R65	78 mm	gelb

Standard-hemmschuh

(3) Dieser Hemmschuh unterscheidet sich in Form und Farbgebung vom Einheitshemmschuh. Diese können bis zum Erreichen der Verschleißgrenze weiterverwendet werden und sind anschließend durch neue Bauarten zu ersetzen.

Standardhemmschuh (im Geltungsbereich der DV 301 zugelassen)		
für Schienen kopfbreiten	zu benutzender Hemmschuh	
	lichte Schienenbreite des Hemmschuhs	Farbanstrich des Hemmschuhs
von 53 bis zu 62 mm; z. B. für Schienenformen 5, 6, 7, IV, Va, V	67 mm	Form I; rot
von > 62 bis zu 71 mm; z. B. für Schienenformen 17, VI, S41, S45; S49, S54, R50	76 mm	Form II; orange
von > 71 bis zu 74 mm; z. B. für Schienenformen 5, 8, 9, 15, 16, S64, UIC 60, R65	79 mm	Form III; grün

4 Spitzensicherungshemmschuh

Verwendung

(1) Der Spitzensicherungshemmschuh

- wird vor allem zur Spitzensicherung in Richtungsgleisen eingesetzt,
- kann in den Gleisen eingesetzt werden, in denen Fahrzeuge gegen das Entlaufen in den anschließenden Weichenbereich gesichert werden müssen,
- ist für alle Schienenformen (Rillenschienen und eingepflasterte Gleise) geeignet.

Beschreibung

(2) Der Spitzensicherungshemmschuh hat im Gegensatz zum Einheitshemmschuh nur eine Führungsleiste und am Griffende eine verbreiterte Sohle. Die verbreiterte Sohle verhindert beim unbeabsichtigten Mitschleifen durch eine Weiche ein Verklemmen im Herzstückbereich. Es gibt zwei Ausführungen des Spitzensicherungshemmschuhs,

- linke Ausführung (die verbreitete Sohle befindet sich von der Spitze aus gesehen links),
- rechte Ausführung (die verbreitete Sohle befindet sich von der Spitze aus gesehen rechts).

Beide Ausführungen sind mit einem gelben Grundanstrich gekennzeichnet (neue Ausführung mit roter Sohle).

Bild 2: Spitzensicherungshemmschuh

Handhabung

(3) Die Führungsleiste muss an der Innenseite der Schiene anliegen.

5 Doppelhemmschuh

Verwendung

(1) Der Doppelhemmschuh

- wird vor allem zur Spitzensicherung in Richtungsgleisen eingesetzt,
- kann in den Gleisen eingesetzt werden, in denen Fahrzeuge gegen das Entlaufen in den anschließenden Weichenbereich gesichert werden müssen,
- ist für alle Schienenformen (Rillenschienen und eingepflasterte Gleise) geeignet.

Beschreibung

(2) Der Doppelhemmschuh besteht aus zwei Hemmschuhen, die mit einem Rohr verbunden sind.

Die Hemmschuhe entsprechen der Bauform der Einheitshemmschuhe, jedoch ohne äußere Führungsleiste. Dadurch wird beim unbeabsichtigten Mitschleifen ein Verklemmen im Herzstückbereich von Weichen verhindert. Der Doppelhemmschuh hat einen gelben (neue Ausführung mit roter Sohle) Anstrich.

Bild 3: Doppelhemmschuh

Handhabung

(3) Der Doppelhemmschuh ist rechtwinklig zum Gleis aufzulegen.

6 Hemmschuh für Gefällebahnhöfe

Verwendung

(1) Der Hemmschuh wird zum Sichern von Fahrzeugen auf allen Schienenformen (ohne Ablaufbetrieb) für Gefällebahnhöfe und Flachbahnhöfe mit jeweils einer Gleisneigung ab 10,0 ‰ verwendet.

Beschreibung

(2) Der Hemmschuh besitzt eine um ca. 30 mm zurückgesetzte Führungsleiste, um im Gefälle das Entfernen des Hemmschuhs von der Schiene zu erleichtern. Die Sohle ist weiß, Griff und Bock sind in signalgelber Farbe.

Bild 4: Hemmschuh für Gefälle

Handhabung

(3) Die Handhabung und Schmierung erfolgen nach Abschnitt 2 Absatz (1).

7 Stangenhemmschuh

Verwendung

(1) Der Stangenhemmschuh wird verwendet zum:

- Abbremsen eines Radsatzes innerhalb eines Wagens oder einer Wagengruppe,
- Trennen zweier Wagen oder Wagengruppen, die sich eingeholt haben,
- Aufhalten durchrutschender bzw. durchlaufender Wagen oder Wagengruppen.

Beschreibung

(2) Der Stangenhemmschuh wird, wie der Einheitshemmschuh, für zwei unterschiedliche Schienenkopfbreiten angeboten. Er hat eine teilweise erhöhte Führungsleiste und einen am Bock angeschweißten Winkel.

Es gibt zwei Ausführungen des Stangenhemmschuhs

- linke Ausführung (Winkel befindet sich von der Spitze aus gesehen links),
- rechte Ausführung (Winkel befindet sich von der Spitze aus gesehen rechts).

Bild 5: Stangenhemmschuh

Handhabung

(3) Vor dem Auflegen des Stangenhemmschuhs hat sich der Mitarbeiter davon zu überzeugen, dass die Bauart des abzubremsenden Wagens ein ungehindertes Auflegen zwischen den Radsätzen zulässt. Zum Auflegen des Stangenhemmschuhs

- ist eine Auflegestange zu verwenden. Die Auflegestangen sind an einem Ende mit einem Griff und am anderen Ende mit einer Klaue versehen, mit der der Hemmschuh aufgenommen wird. Nach dem Aufnehmen muss der Hemmschuh so fest an der Stange hängen, dass er nicht von allein herunterfällt, sich jedoch beim Auflegen auf die Schiene ohne größere Mühe lösen lässt,
- ist die Stange mit der einen Hand am Griff und mit der anderen Hand oberhalb des oberen Knickes anzufassen. Beim Auflegen ist die Stange gut festzuhalten, damit sie beim Lösen des Hemmschuhs nicht unkontrolliert hin- und herschwingen kann.

8 Kipphemmschuh

Verwendung

(1) Der Kipphemmschuh ist nur bei Kipphemmschuhanlagen einsetzbar. Kipphemmschuhanlagen sind in der Regel vor Hemmschuhauswurfvorrichtungen oder an der Spitze von Richtungsgleisen eingebaut.

Beschreibung

(2) Der Kipphemmschuh wird wie der Einheitshemmschuh für drei unterschiedliche Schienenkopfbreiten angeboten. Er unterscheidet sich vom Einheitshemmschuh dadurch, dass am hinteren Ende einer Führungsleiste eine Tasche angeschweißt ist. Dadurch kann der Kipphemmschuh auf den Dorn einer ortsfesten Kippanlage aufgesteckt werden. Der Hemmschuh wird mit der Kippanlage orts- und fernbedient auf die Schiene aufgelegt oder abgekippt.

Es gibt zwei Ausführungen des Kipphemmschuhs

- linke Ausführung (Tasche befindet sich von der Spitze aus gesehen links),
- rechte Ausführung (Tasche befindet sich von der Spitze aus gesehen rechts).

Bild 6: Kipphemmschuh

Handhabung

(3) Beim Aufstecken des Hemmschuhs auf den Auflegedorn muss die Haltefeder richtig einrasten. In der Grundstellung befindet sich der Hemmschuh in abgekippter Lage. Ortsbediente Kipphemmschuhanlagen können mit einem Hemmschuhhaken bedient werden. Hierbei wird der auf den Dorn der Kippanlage gesteckte Hemmschuh mit dem Hemmschuhhaken auf den Schienenkopf gekippt. Das aufgelaufene Rad streift den durch die eingerastete Haltefeder festgehaltenen Hemmschuh vom Aufsteckdorn ab.

9 Aufdrückradvorleger

Verwendung

(1) Er wird in den Ausfahrgleisen eingesetzt und dient somit der Erleichterung des Kuppelvorgangs.

Beschreibung

(2) Der Aufdrückradvorleger gleicht in seiner Konstruktion in etwa dem Standardhemmschuh. Der Aufdrückradvorleger wird wie der Einheitshemmschuh zum Sichern in einer Größe angeboten. Sein wesentliches Merkmal ist das exzentrisch angebrachte Gegengewicht.

Es gibt zwei Ausführungen des Aufdrückradvorlegers

- linke Ausführung (Gegengewicht befindet sich von der Spitze aus gesehen links),
- rechte Ausführung (Gegengewicht befindet sich von der Spitze aus gesehen rechts).

Beide Ausführungen sind durch einen gelben Grundanstrich gekennzeichnet.

Bild 7: Aufdrückradvorleger

Handhabung

(3) Der Aufdrückradvorleger wird unter ein Rad des letzten Radsatzes geschoben und verhindert das Auseinanderlaufen langgekuppelter Wagenverbände. Beim Freifahren des Aufdrückradvorlegers fällt dieser infolge seines exzentrisch angebrachten Gegengewichts profilfrei von der Schiene. Links- und Rechtsausführung dienen dazu, dass das Gerät immer von der Schiene nach außen herunterfällt und schon von weitem gut sichtbar ist.

10 Doppelseitig wirkender Radvorleger

Verwendung

(1) Die Standardausführung des doppelseitig wirkenden Radvorlegers kann dort eingesetzt werden, wo stillstehende Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegungen gesichert werden müssen.

Der verschließbare doppelseitig wirkende Radvorleger soll eingesetzt werden, wenn Fahrzeuge in nicht überwachten Gleisen festgelegt werden müssen.

Beschreibung

(2) Beide Bauformen haben eine doppelseitig wirkende Auflaufzunge, können auf allen Schienenformen eingesetzt werden und sind durch einen gelben Grundanstrich gekennzeichnet.

Bild 8: Doppelseitig wirkender Radvorleger

Handhabung Standardausführung

(3) Der Radvorleger lässt sich mit einem durch einen Splint fest mit dem Gewindebolzen verbundenen Schlüssel am Schienenkopf festschrauben.

Handhabung Verschließbare Ausführung

(4) Die Konstruktion dieses Radvorlegers entspricht der des doppelseitig wirkenden Radvorlegers der Standardausführung. Beim verschließbaren doppelseitig wirkenden Radvorleger ist der Schlüssel nicht durch einen Splint fest mit dem Radvorleger verbunden, sondern abnehmbar. Nach dem Festschrauben des Radvorlegers am Schienenkopf wird der Schlüssel entfernt, um die Gefahr einer missbräuchlichen Nutzung auszuschließen.

Das unbefugte Entfernen des verschließbaren doppelseitig wirkenden Radvorlegers von der Schiene wird außerdem verhindert, in dem im angeschraubten Zustand die Klauen, die sich an den Klemmbacken der Böcke befinden, unter den Schienenkopf greifen.

11 Radvorleger für Rillenschienen und eingepflasterte Gleise

Einsatzbereich

(1) Dieser Radvorleger wird zum Festlegen von Fahrzeugen mit Raddurchmessern von 630 mm bis 760 mm bzw. 810 mm bis 1000 mm auf Rillenschienen und eingepflasterten Schienen eingesetzt.

Beschreibung

(2) Es gibt zwei Bauformen des Radvorlegers für Rillenschienen und eingepflasterte Gleise. Beide Bauformen bestehen aus je zwei vereinfachten Hemmschuhen, die sich auf derselben Schiene gegenüber liegen und mit einer Stange fest verbunden sind. Beide Bauformen sind durch einen gelben Grundanstrich gekennzeichnet. Die beiden mit einer Stange verbundenen vereinfachten Hemmschuhe haben keine Führungsleisten.

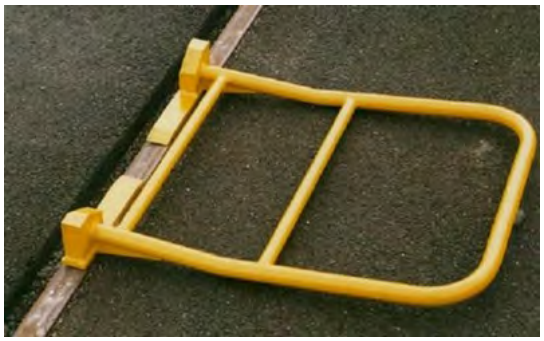
Raddurchmesser von 810 bis 1000 mm

Der Radvorleger für Raddurchmesser von 810 bis 1000 mm hat zwei kurze Griffe, die das Auflegen erleichtern.

Raddurchmesser von 630 bis 760 mm

Der Radvorleger für Raddurchmesser von 630 bis 760 mm hat einen langen Bügel mit Griff, der das Auflegen auch bei tief liegenden Wagenteilen erleichtert.

Bild 9: Radvorleger für Rillenschienen und eingepflasterte Gleise



Handhabung

(3) Beim Auflegen ist der Radvorleger gegen das Rad zu drücken. Eine der beiden Sohlenspitzen ist dabei gegen die Lauffläche des Rades zu schieben.

12 Wagenrücker

Verwendung

(1) Der Wagenrücker ist für kurze Wagenbewegungen geeignet, z. B. für die ladegerechte Bereitstellung der Güterwagen, wenn kein Triebfahrzeug vorhanden ist.

Beschreibung

(2) Der Wagenrücker besteht aus einem Kopfstück mit Druckstück und einem Handhebel. Das Druckstück hat eine geriffelte Oberfläche und verhindert, dass der Wagenrücker beim Niederdrücken auf den Schienenkopf abrutscht. Falls das Druckstück nach längerem Einsatz an Griffigkeit verloren hat, kann es nach Lösen der Sechskantschraube gedreht werden. Dieser Vorgang kann so lange wiederholt werden, bis das Druckstück rundherum abgenutzt ist. Danach muss das unbrauchbar gewordene Druckstück gegen ein neues ausgetauscht werden.

Bild 10: Wagenrücker

Handhabung

(3) Es ist beim Einsatz darauf zu achten, dass das Druckstück noch griffig ist, da es sonst zu Verletzungen kommen kann.

13 Entkuppelstange

Verwendung

(1) Entkuppelstangen dienen dem Entkuppeln von Wagen und Wagengruppen.

Beschreibung

(2) Es gibt Entkuppelstangen aus Holz und aus Leichtmetall.

Bild 11: Entkuppelstange

Handhabung

(3) Entkuppelstangen dürfen nicht mit Pufferfett in Berührung kommen, da sonst die Stange beim Herunterdrücken abrutschen kann.

14 Hemmschuhhaken

Verwendung

(1) Hemmschuhhaken dienen der Arbeitserleichterung sowie der Erhöhung der Arbeitssicherheit. Mit Hilfe des Hemmschuhhakens werden Hemmschuhe von der Schiene entfernt oder die Auflegestellen durch das Vor- oder Zurückziehen des Hemmschuhs auf der Schiene korrigiert.

Bild 12: Hemmschuhhaken

Handhabung

(2) Der Hemmschuhhaken wird insbesondere eingesetzt, um das Abnehmen der Hemmschuhe unter Wagen zu erleichtern.

❑

zur Modulübersicht

1 Grundstellung

Weichen und Gleissperren, für die eine Grundstellung bestimmt ist, müssen in Grundstellung stehen, wenn sie nicht in anderer Stellung gebraucht werden.

2 Umstellverbot

Unter Fahrzeugen dürfen Weichen oder Gleissperren nicht umgestellt werden.

zur Modulübersicht

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.

zur Modulübersicht

1 Ohne Streckenkenntnis des Tf fahren

(1) Wenn der Tf ausnahmsweise nicht streckenkundig ist, muss er fahren, wenn ihm ein streckenkundiger Mitarbeiter beigegeben wird.

(2) Darüber hinaus gilt:

a) Wenn ein streckenkundiger Mitarbeiter nicht zur Verfügung steht, darf der Tf auf Weisung seiner Auftrag gebenden Stelle fahren, ohne dass ein streckenkundiger Mitarbeiter beigegeben wird, soweit es im Streckenbuch nicht verboten ist. Er hat dann seine Fahrweise den Strecken- und Sichtverhältnissen anzupassen.

Ergänzung

b) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt auf Hauptbahnen 100 km/h, auf Nebenbahnen 40 km/h. Im Streckenbuch sind die Nebenbahnen und die zulässigen höheren Geschwindigkeiten bekanntgegeben.

2 Ortskenntnis des Tf

Wenn der Tf planmäßig rangieren soll, muss er die hierfür erforderliche Ortskenntnis besitzen. Muss außerplanmäßig rangiert werden, muss sich der Tf beim Ww oder der zuständigen Stelle erkundigen, wenn die Ortskenntnis nicht ausreichend ist.

zur Modulübersicht

zu Ril 408.2301

1 Ohne Streckenkenntnis des Tf fahren

Ergänzung:

(2) …

a) Die Weisung, ohne Streckenkenntnis zu fahren, darf die auftraggebende Stelle in folgenden Fällen erteilen:

- bei kurzfristig erforderlichen Abweichungen vom ursprünglich vorgesehenen Laufweg (z. B. nach Unfällen, Streckenunterbrechung nach Naturereignissen, äußeren Eingriffen),
- zur Zuführung von Notfalltechnik in dringenden Fällen,
- zur Zuführung von Ersatzfahrzeugen in dringenden Fällen und
- beim Einsatz von Ersatzpersonal wegen plötzlicher Dienstunfähigkeit eines Triebfahrzeugführers während der Fahrt.

❑

zur Modulübersicht

1 Triebfahrzeuge mit Triebfahrzeugführern besetzen

Arbeitende Triebfahrzeuge

(1) Arbeitende Triebfahrzeuge müssen während der Fahrt mit einem Triebfahrzeugführer besetzt sein.

Werden arbeitende Triebfahrzeuge gesteuert, dürfen sie unbesetzt sein.

Fahrzeug an der Spitze des Zuges

(2) Das Fahrzeug an der Spitze des Zuges muss während der Fahrt mit einem Triebfahrzeugführer besetzt sein.

Dies gilt nicht für geschobene Züge.

Triebfahrzeugführer nicht im Führerraum

(3) Wenn sich der Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges, aber nicht im Führerraum befindet, darf dieses Fahrzeug während der Fahrt unbesetzt sein, wenn er den Zug zur Sicherung von Bahnübergängen verlassen muss.

Triebfahrzeug mit zwei Führerräumen

(4) Bei Triebfahrzeugen mit zwei Führerräumen muss sich der Triebfahrzeugführer im vorderen Führerraum befinden.

Bei kurzen Rückwärtsbewegungen muss er den Führerraum nicht wechseln.

*

2 Triebfahrzeuge mit Triebfahrzeugbegleitern besetzen

Grundsatz

(1) Das Fahrzeug an der Spitze des Zuges ist während der Fahrt – außer bei geschobenen Zügen – mit einem Triebfahrzeugbegleiter zu besetzen, wenn es keine wirksame Sicherheitsfahrschaltung, Fahr- und Stillstandsüberwachungseinrichtung oder keine betriebsbereite Einrichtung zum selbsttätigen Anhalten des Fahrzeugs hat.

Befähigung

(2) Triebfahrzeugbegleiter nach Absatz (1) darf ein Mitarbeiter sein, der Tätigkeiten im Bahnbetrieb verrichten darf. Er muss nach Einweisung durch den Triebfahrzeugführer den Zug zum Halten bringen und Hilfe anfordern können.

3 Züge mit Zugbegleitern besetzen

Grundsatz

(1) Reisezüge sind in der Regel mit mindestens einem Zugbegleiter zu besetzen.

Leerreisezüge

(2) Leerreisezüge dürfen ohne Zugbegleiter fahren.

Andere Reisezüge ohne Zugbegleiter

(3) Andere Reisezüge dürfen ohne Zugbegleiter fahren, wenn es dem Triebfahrzeugführer bekannt gegeben ist.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

4 Ortskenntnis des Zugpersonals

Planmäßiges Rangieren

(1) Wenn das Zugpersonal planmäßig rangieren soll, muss es die dafür erforderliche Ortskenntnis besitzen.

Außerplanmäßiges Rangieren

(2) Wenn außerplanmäßig rangiert werden muss, muss sich das Zugpersonal beim Weichenwärter oder der zuständigen Stelle erkundigen, wenn die Ortskenntnis nicht ausreichend ist.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

DB.6105 1 (4) b) DBCDE.5301Z01 5 (1)

1 Streckenkenntnis

(1) Streckenkenntnis ist die durch eigenes Anschauen der Strecke und Einsichtnahme in die betrieblichen Unterlagen erworbene Kenntnis über solche Besonderheiten der Strecke, welche der Triebfahrzeugführer als Ergänzung zu Signalen und Fahrplanunterlagen benötigt, um die Strecke eigenverantwortlich, sicher und fahrplanmäßig befahren zu können.

Erläuterung

DBCDE.5301Z01 1 (1)

(2) Die Streckenkenntnis beinhaltet auch die Kenntnis der Fahrwege in den Bahnhöfen, die bei der Fahrt vom und zum Zug befahren werden. Im örtlichen Rangierdienst entspricht die Streckenkenntnis der Bahnhofskenntnis.

Bahnhöfe

(3) Bei Einmalfahrten und Sperrfahrten darf der Eisenbahnbetriebsleiter oder eine von ihm beauftragte Person zulassen, dass der Triebfahrzeugführer mit eingeschränkter Streckenkenntnis fahren darf.

Eingeschränkte Streckenkenntnis

(4) Für die zu befahrende Strecke muss der Triebfahrzeugführer

- des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges,
- des Triebfahrzeuges bei geschobenen Zugfahrten oder
- des Schiebetriebfahrzeugs, welches nicht mit dem Zug gekuppelt ist

grundsätzlich Streckenkenntnis besitzen.

Streckenkenntnis; Grundsatz

(5) Der Triebfahrzeugführer eines elektrischen Triebfahrzeuges muss beim Fahren mit gehobenem Stromabnehmer auch dann streckenkundig sein, wenn das Triebfahrzeug nicht an der Spitze des Zuges läuft.

Besonderheit beim Führen von elektrischen Triebfahrzeugen

(6) Wenn der Triebfahrzeugführer den Auftrag erhält, auf einer Strecke zu fahren, auf der er nicht streckenkundig ist, muss der Triebfahrzeugführer dies unaufgefordert der auftraggebenden Stelle melden.

Meldung bei fehlender Streckenkenntnis

2 Erwerb der Streckenkenntnis

(1) Art und Umfang des Erwerbs der Streckenkenntnis legt der Eisenbahnbetriebsleiter oder eine von ihm beauftragte Person fest.

Art und Umfang des Erwerbs

Auftrag zum Erwerb der Strecken-kenntnis

(2) Der Auftrag und die Art zum Erwerb der Streckenkenntnis sowie die Anzahl der festgelegten Erwerbsfahrten werden dem Triebfahrzeugführer mit dem Vordruck „Auftrag zum Erwerb/Wiedererwerb der Strecken-/Bahnhofskenntnis“ (492.2755V01) von der Einsatzstelle mitgeteilt. Der Auftrag berechtigt den Triebfahrzeugführer zur Mitfahrt im Führerraum.

Erwerbsfahrten mit ICE

(3) Streckenkenntnisfahrten mit ICE darf die Einsatzstelle nur dann vorsehen, wenn dies zum Erwerb der Streckenkenntnis notwendig ist und keine andere geeignete Mitfahrmöglichkeit besteht (z. B. auf Schnellfahrstrecken).

Fahrzeug selbst führen

(4) Der Triebfahrzeugführer darf zum Erwerb der Streckenkenntnis ein Fahrzeug selbst führen, wenn er eine Zusatzbescheinigung des sicherheitsverantwortlichen EVU und die für die Fahrzeugbaureihe/ -bauart erforderliche Fahrberechtigung besitzt. Der planmäßig für die Zugfahrt eingeteilte Triebfahrzeugführer übernimmt dabei die Aufgaben der streckenkundigen Person. Für die Bedienung des Triebfahrzeuges und die sichere Durchführung der Zugfahrt ist derjenige Triebfahrzeugführer verantwortlich, welcher das Triebfahrzeug führt.

3 Vorgehen beim Erwerb der Streckenkenntnis

Arten des Erwerbs

(1) Die Streckenkenntnis kann durch eigenes Anschauen auf folgende Arten erworben werden:

1. Mitfahrt im Führerraum.
2. Fahren in Begleitung einer streckenkundigen Person.
3. Fahrten im Rahmen der Ausbildung zum Triebfahrzeugführer.
4. Studium von Filmaufnahmen mit originalgetreuer Streckenabbildung.
5. Simulatorfahrten mit originalgetreuer Strecken-abbildung.
6. Begehen der Infrastruktur.

Unterlagen

(2) Folgende Unterlagen sind zum Erwerb der Streckenkenntnis erforderlich und vor dem Erwerb einzusehen bzw. während der Fahrt mitzuführen:

- Streckenbuch (ggf. Auszüge),
- Fahrplanunterlagen,
- gültige „La“ sowie ggf. „Sonder-La“.

(3) Bei der Inbetriebnahme neuer oder wesentlich geänderter Strecken kann angeordnet werden, dass die Streckenkenntnis allein durch Einsichtnahme in Merkblätter bzw. Sonderdrucke zur La erworben werden darf.

Neue oder wesentlich geänderte Strecken

(4) Der Triebfahrzeugführer trägt auf der Vorderseite des Vordruckes (492.2755V01) im Abschnitt „Nachweis der Mitfahrten im Führerraum“ alle Arten des Erwerbs gemäß Absatz (1) ein. Beim Erwerb der Streckenkenntnis nach Nummer 1, 2 und 3 muss der anleitende Triebfahrzeugführer mit seiner Unterschrift die durchgeführte Fahrt bestätigen. Beim Erwerb nach Nummer 4, 5 und 6 ist in der Spalte „Zug-Nr.“ die Art des Erwerbs, also „Video“, „Simulator“ bzw. „Begehung“ einzutragen. Die Durchführung ist vom Triebfahrzeugführer in der Spalte „Unterschrift des anleitenden Tf“ mit seiner eigenen Unterschrift zu bestätigen.

Nachweis/ Bestätigung

Der Triebfahrzeugführer erklärt sich für streckenkundig, indem er dies auf der Rückseite des Vordrucks bestätigt. Der Vordruck ist nach Abschluss des Erwerbs vollständig ausgefüllt in der Einsatzstelle abzugeben.

4 Streckenkenntnis erhalten und überwachen

DBCDE.5301Z01 1 (2)

(1) Die Streckenkenntnis wird vom Triebfahrzeugführer selbst überwacht. Dazu erhält er eine für das laufende Halbjahr gültige „Karte zur Selbstüberwachung der Strecken-/Bahnhofs- und Fahrzeugkenntnis“ (Streckenkenntniskarte) oder einen EDV-Ausdruck in doppelter Ausfertigung.

Streckenkenntniskarte

MEG.1212Z01 4

Der Ablauf der Streckenkenntnis ist in der Streckenkenntniskarte dargestellt.

(2) Für das Führen der Streckenkenntniskarte gelten folgende Ausfüllhinweise:

Ausfüllhinweise

- In der entsprechenden Monatsspalte ist der Tag der letzten Fahrt einzutragen. Gegebenenfalls sind zusätzliche Anweisungen zum Ausfüllen zu beachten.
- Wenn eine Strecke nicht befahren wurde, ist die entsprechende Monatsspalte auszukreuzen.
- Bei Verwendung einer EDV-gestützten Streckenkenntniskarte sind die Eintragungen zu prüfen.

Die Richtigkeit der Angaben ist durch Unterschrift auf einer Ausfertigung zu bestätigen, welche innerhalb von zehn Tagen an die Einsatzstelle zurückzugeben ist.

Dies gilt auch, wenn der Tf aufgrund erforderlicher Änderungen oder Ergänzungen eine neue „Karte zur Selbstüberwachung der Strecken-/Fahrzeugkenntnis“ erhält.

Ein Abkürzungsverzeichnis (z. B. Ril 100) und ggf. eine Streckenkarte der betroffenen Betriebsstellen erhält der Triebfahrzeugführer von seiner Einsatzstelle oder in elektronischer Form zur Verfügung gestellt.

Verlust der Strecken-kenntnis

(3) Mindestens einen Monat vor Verlust der Streckenkenntnis muss die Einsatzstelle informiert werden. Die Einsatzstelle kann dann, soweit erforderlich und wirtschaftlich vertretbar, durch Ändern des Einsatzplans für den Erhalt der Streckenkenntnis sorgen.

Die Streckenkenntnis ist verloren und muss wieder erworben werden, wenn:

- nach dem Ersterwerb der Streckenkenntnis eine Strecke innerhalb von sechs Monaten nach der letzten Erwerbsfahrt nicht selbstständig befahren wurde,
- eine Strecke, auf der wiederholt gefahren worden ist, länger als 12 Monate, bei einfachen Verhältnissen länger als 24 Monate, nicht selbstständig befahren wurde, die Mitfahrt im Führerraum ist dem selbstständigen Fahren gleichgestellt,
- wesentliche Änderungen an der Strecke vorgenommen wurden und der Triebfahrzeugführer sich mit diesen Änderungen nicht vertraut machen konnte.

Wiedererwerb der Streckenkenntnis

(4) Der Wiedererwerb der Streckenkenntnis richtet sich nach Abschnitt 3.

5 Eingeschränkte Streckenkenntnis

Eingeschränkte Strecken-kenntnis erwerben

(1) Eingeschränkte Streckenkenntnis erwirbt der Triebfahrzeugführer allein durch Einsichtnahme in die betrieblichen Unterlagen über solche Besonderheiten der Strecke, die er als Ergänzung zu Signalen und Fahrplanunterlagen benötigt, um die Strecke eigenverantwortlich sicher und fahrplanmäßig befahren zu können.

Berufserfahrung Triebfahrzeugführer

(2) Der Triebfahrzeugführer muss über eine mindestens zwölfmonatige Berufserfahrung als Triebfahrzeugführer verfügen. *

Besonderheiten

* (3) Zwischen dem Erwerb der eingeschränkten Streckenkenntnis und der jeweiligen Zugfahrt dürfen nicht mehr als 7 Tage liegen.

Bei der Festlegung der Mindestbremshundertstel im Fahrplan ist das Fahren mit eingeschränkter Streckenkenntnis berücksichtigt. Der Triebfahrzeugführer weist beim Anfordern einer Fahrplan-Mitteilung wegen fehlender Bremshundertstel darauf hin, dass er diesen Zug mit eingeschränkter Streckenkenntnis fährt.

Auftrag zum Erwerb

* (4) Den Auftrag zum Erwerb der Streckenkenntnis erhält der Triebfahrzeugführer von seiner Einsatzstelle mit dem Vordruck „Auftrag zum Erwerb der eingeschränkten Streckenkenntnis“ (492.2755V02). Zusätzlich werden ihm die erforderlichen Unterlagen ausgehändigt.

Bestätigung

* (5) Nach Abschluss des Erwerbs bestätigt der Triebfahrzeugführer auf dem Vordruck, dass er eingeschränkt streckenkundig ist und gibt diesen vollständig ausgefüllt in der Einsatzstelle ab.

6 Begleitung durch eine streckenkundige Person

Begleitung; strecken-kundige Person

(1) Ist der Triebfahrzeugführer ausnahmsweise nicht streckenkundig, kann er durch eine streckenkundige Person begleitet werden.

Legitimation

(2) Die streckenkundige Person muss sich dem Triebfahrzeugführer gegenüber als solche legitimieren. Die Legitimation erfolgt durch:

- Vorzeigen der Streckenkenntniskarte in Verbindung mit Lichtbildausweis

  oder

- Vergleich des von der auftraggebenden Stelle genannten Namens der streckenkundigen Person mit den Angaben in dessen Lichtbildausweis.

❑

zur Modulübersicht

1 Grundsatz

(1) **Allgemein**

Die Streckenvideos zum Erwerb der Streckenkenntnis werden gemäß dem Zusatz DB.5301Z01 angewendet.

(2) **Erhalt der Streckenkenntnis per Videoverfahren**

Der Verfall der Streckenkenntnis nach dem Zusatz DB.5301Z01 Abschnitt 4 kann durch das dokumentierte Ansehen eines Streckenvideos um drei Monate aufgeschoben werden. Die Verlängerung wird mittels des Vordrucks * 492.2755V01 beauftragt. Das Verfahren darf jeweils nur einmal angewandt werden. Die Streckenkenntnis erlischt, sofern der Triebfahrzeugführer nicht innerhalb der drei Monate die Strecke selbstständig befahren hat oder selbst mitgefahren ist.

Beim Ersterwerb muss der Triebfahrzeugführer auch weiterhin innerhalb von sechs Monaten die Strecke selbständig befahren. Eine Verlängerung der Streckenkenntnis durch das Ansehen eines Streckenvideos ist in diesem Fall nicht zulässig.

(3) **Vertraulichkeit**

Die Streckenvideos sind vertraulich zu behandeln und nur für dienstliche Zwecke zu verwenden. Eine Weitergabe an Dritte ist unzulässig. Das Speichern oder Kopieren für eigene Zwecke ist untersagt.

*

2 Bereitstellung

(1) **Endgerät**

Der Erwerb der Streckenkenntnis per Videoverfahren muss an einem Bildschirm mit einer Diagonale von mindestens 10 Zoll (entspricht 25,4 cm) durchgeführt werden. Hierfür soll nach Möglichkeit der persönliche Tablet-PC genutzt werden.

(2) **Online - Bereitstellung**

In einem WLAN-Netz mit ausreichender Stärke und Qualität kann online über den Browser auf die Webseite DB Lernwelt zugegriffen werden, von wo aus die Streckenvideos abrufbar sind. Das Laden der Streckenvideos über das Mobilfunknetz ist dabei nicht zulässig.

(3) **Alternative Bereitstellung**

* * * * Steht kein persönlicher Tablet-PC mit mindestens 10 Zoll Bildschirmdiagonale oder kein WLAN mit ausreichender Qualität zur Verfügung, stellt die Einsatzstelle nach örtlicher Regelung ein alternatives Abspielgerät zur Verfügung.

3 Einbettung in die Schicht

Tätigkeitsunterbrechungen

(1) Das Ansehen der Streckenvideos während Pausen und Tätigkeitsunterbrechungen ist nicht zulässig.

Bereitschaften

(2) Die Durchführung des Streckenkenntniserwerbs per Videoverfahren ist während Bereitschaftszeiten zulässig. Der Triebfahrzeugführer hat sich dabei im Vorfeld mit seinem zuständigen Disponenten abzustimmen.

Hinweis für Lrf: *

Es dürfen Zeiten genutzt werden, die nicht anderweitig verplant sind. Diese sind mit „öBer“ oder „Ressp“ gekennzeichnet. * * *

Kurzschichten

(3) Kurzschichten können gezielt zum Zweck des Streckenkenntniserwerbs per Videoverfahren verlängert werden.

Kombination mit Mitfahrten

(4) Der Erwerb der Streckenkenntnis per Videoverfahren kann mit dem Erwerb durch Mitfahrt innerhalb einer Schicht kombiniert werden.

Lernzeiten

(5) Die Lage der Lernzeit wird vom Triebfahrzeugführer eigenverantwortlich disponiert. Während Nachtschichten sind Lernzeiten grundsätzlich zu vermeiden.

4 Lernort

Allgemein

(1) Sofern nichts anderes vereinbart wird, sind die sogenannten WBT-Räume für das Durchführen des Streckenkenntniserwerbs per Videoverfahren zu nutzen.

Aufstellhilfe

(2) Aus ergonomischen Gründen ist die Aufstellhilfe während des Anschauens zu nutzen.

Kopfhörer

(3) Sofern sich mehrere Personen im WBT-Raum befinden, sind zur Wahrnehmung der akustischen Informationen und zur Vermeidung von Störungen Kopfhörer zu verwenden.

5 Dokumentation

Erwerb

(1) Der Erwerb der Streckenkenntnis per Videoverfahren wird gemäß dem Zusatz DB.5301Z01 dokumentiert.

Erhalt

(2) Der Erhalt der Streckenkenntnis per Videoverfahren gemäß Abschnitt 1 (2) wird im Vordruck 492.2755V01 dokumentiert.

In der Streckenkenntniskarte ist der Tag und Monat einzutragen, an dem das Streckenvideo angeschaut wurde, ergänzt um den Buchstaben „V“ (Video).

❑

1 Fahrzeugkenntnis

Allgemeines

(1) Ein Triebfahrzeugführer darf ein Triebfahrzeug nur führen, wenn der Eisenbahnbetriebsleiter oder eine von ihm beauftragte Person die Erlaubnis dazu erteilt hat.

Wiedererwerb

(2) Wenn der Triebfahrzeugführer erklärt (in der Regel 18 Monate nach dem letzten selbstständigen Einsatz), dass er eine Fahrzeugbaureihe/-bauart nicht mehr sicher bedienen kann, wird er vor einem Wiedereinsatz im Bedienen dieser Fahrzeugbaureihe/-bauart unterwiesen.

* Die auftraggebende Stelle legt Art und Umfang der Unterweisung unter Berücksichtigung des Zeitraumes seit dem letzten Einsatz und den inzwischen eingetretenen technischen Änderungen für die in Frage kommende Fahrzeugbaureihe/-bauart im Einzelfall fest.

Kesselwärter

(3) Wenn der Triebfahrzeugführer von Brennkraft-Triebfahrzeugen Kesselwärter ist, muss er die Prüfung zum Kesselwärter wiederholen, wenn er einen Kesseltyp seit einem Jahr nicht mehr bedient hat.

Fahrzeugkenntniskarte

(4) Die Fahrzeugbaureihen/-bauarten, die der Triebfahrzeugführer führen darf, nimmt die Einsatzstelle in die Fahrzeugkenntniskarte (EDV-Ausdruck) und in das Beiblatt zum Eisenbahnfahrzeug-Führerschein bzw. in die Zusatzbescheinigung zum Triebfahrzeug-Führerschein auf (Triebfahrzeugbaureihe, Steuerwagen-Bauart, Heizkessel von Brennkraft-Triebfahrzeugen usw.) und sorgt, soweit erforderlich, rechtzeitig für den Wiedereinsatz auf dem Fahrzeug.

MEG.1212Z01 4

MEG.5301Z03 1 (2)

❑

zur Modulübersicht

DBCDE.0101Z01

1 Fahrzeugkenntnis

(1) Auf der Zusatzbescheinigung werden die Triebfahrzeug-Baureihen in einem Cluster, getrennt nach Traktionsart V- und E-Traktion, dargestellt.

Zusatzbescheinigung / Beiblatt

(2) Triebfahrzeugführer führen abweichend von DB.5301Z02 Abschnitt 1 Absatz (4) zur Dokumentation der Fahrzeugkenntnis die Nachweiskarte für Qualifikation und Fortbildung (MEG.5301V04).

Nachweisführung

2 Kenntnisse zu Betriebsverfahren, Signal- und Zugbeeinflussungssystemen

MEG.1212Z01 4

(1) Ein Triebfahrzeugführer darf nur Infrastrukturanlagen befahren, für die er die erforderlichen Kenntnisse des anzuwendenden Betriebsverfahrens sowie der Signal- und Zugbeeinflussungssysteme nachgewiesen hat.

Allgemeines

(2) Zur Dokumentation der Betriebsverfahren, Signalsysteme und Zugbeeinflussungssysteme führt der Triebfahrzeugführer die Nachweiskarte für Qualifikation und Fortbildung (MEG.5301V04).

Das Führen der Nachweiskarte kann in Papierform oder in elektronischer Form erfolgen.

Nachweisführung

(3) Die Nachweiskarte ist während der Dienstausführung mitzuführen. Erfolgt die Führung der Nachweiskarte in elektronischer Form, ist diese jederzeit einsehbar vorzuhalten.

Mitführung

(4) Spätestens am dritten Werktag des Folgemonats müssen die Angaben des Vormonats eingetragen sein. Die vollständig ausgefüllten Nachweiskarten sind für das erste Halbjahr bis zum 15. Juli des laufenden Jahres und für das zweite Halbjahr bis zum 15. Januar des Folgejahres der auftraggebenden Stelle vorzulegen.

Zeitfristen

❑

zur Modulübersicht

Personalnummer:
(8-stellig, nur Ziffern)

eFAkte

Auftrag zum Erwerb/Wiedererwerb[1] der Strecken-/Bahnhofsk Nr. .....

zur Modulübersicht

Herr/Frau[1] ..... wird beauftragt

☐[2] Streckenkenntnis von ..... über ..... nach .....[3]
☐[2] Bahnhofskenntnis in .....[3]

zu erwerben/wiederzuerwerben[1].

1. Art und Umfang

	Art des Erwerbs[2]	**Anzahl**[6]
☐	Mitfahrt im Führerraum	
☐	Fahren in Begleitung einer streckenkundigen Person (z. B. innerhalb der Erst- oder Ergänzungsausbildung)	
☐	Studium von Filmaufnahmen mit originalgetreuer Streckenabbildung[4]	
☐	Einsichtnahme in Merkblatt/Sonder-La[5]	X
☐	Simulatorfahrten mit originalgetreuer Streckenabbildung	
☐	Begehen der Infrastruktur	X

2. Nachweis der Mitfahrten im Führerraum

lfd. Nr.	**Datum**	**Zug-Nr.**	**Streckenabschnitt/Bahnhof**	**Unterschrift des anleitenden Tf**
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				

Datum der Ausstellung: .....

Unterschrift des Ausstellenden:

.....

Stempel der ausstellenden Stelle

Muster

Fachautor: Fernv.: H. Didszun; Tel.: (955) 59529; Regio: M. Jelitto; Tel.: (955) 42211 Gültig ab 13.12.2020

3. Erklärung des Tf

Ich habe den unter Abschnitt 1 und 2 genannten Erwerb/Wiedererwerb[1)] zur Strecken-/Bahnhofskenntnis[1)] einschließlich der Einsichtnahme in die betrieblichen Unterlagen (z. B. Fahrplan, Streckenbuch, La) ausgeführt und erkläre mich hiermit für strecken-/bahnhofskundig[1)].

Datum: .....

Unterschrift des Tf: .....

4. Bearbeitungsvermerk der ausstellenden Stelle[2)]

☐ Erworbene Strecken-/Bahnhofskenntnis[1)] in die EDV-Systeme eingegeben

☐ An den Tf eine aktualisierte Karte zur Selbstüberwachung der Strecken-/Fahrzeugkenntnis ausgegeben

☐ Auftrag zum Erwerb/Wiedererwerb[1)] der Strecken-/Bahnhofskenntnis[1)] sowie bisherige Karte zur Selbstüberwachung der Strecken-/Fahrzeugkenntnis

☐ zur Archivierung in der eFAkte an das Digitalisierungszentrum übergeben

☐ archiviert in[7)] .....

Datum: .....

Unterschrift des Bearbeiters: .....

❑

Muster

1) Nicht Zutreffendes streichen
2) Zutreffendes ankreuzen
3) Abkürzungen nach Ril 100 verwenden
4) Bezeichnung der Filmaufnahme(n) (z. B. Titel oder Nummer) eintragen
5) Name des Merkblatts/Name der Sonder-La eintragen
6) Anzahl der Erwerbsfahrten pro Art des Erwerbs eintragen; Gesamtzahl der Erwerbsfahrten für Ersterwerb siehe Ril 492.2755 Abschn. 2 Abs. 2, Gesamtzahl der Erwerbsfahrten für Wiedererwerb siehe Ril 492.2755 Abschn. 2 Abs. 3
7) Gilt nur für EVU, die den Auftrag zum Erwerb/Wiedererwerb der Strecken-/Bahnhofskenntnis sowie die Karte zur Selbstüberwachung der Strecken-/Fahrzeugkenntnis nicht in der eFAkte archivieren

Personalnummer:
(8-stellig, nur Ziffern)

eFAkte

zur Modulübersicht

Auftrag zum Erwerb von eingeschränkter Streckenkenntnis

Herr[1)]:

Einsatzstelle:

wird hiermit beauftragt, ausschließlich durch Einsichtnahme in betriebliche Unterlagen, auf folgenden Streckenabschnitten eingeschränkte Streckenkenntnis zu erwerben:

lfd. Nr.	Mit eingeschränkter Streckenkenntnis zu befahrende Strecke[2)]:		
	von	**über**	**nach**
1			
2			

Die eingeschränkte Streckenkenntnis ist durch Einsichtnahme in folgende betriebliche Unterlagen zu erwerben[3)]:

☐ Fahrplanunterlagen

☐ Streckenbuch

☐ La/Sonder-La

☐ [4)]

Datum der Ausstellung: Klicken Sie hier, um ein Datum einzugeben.

Unterschrift des Ausstellenden: .....

MUSTER

Stempel der ausstellenden Stelle

1) Zutreffendes auswählen
2) Abkürzungen nach Ril 100 verwenden
3) Zutreffendes ankreuzen
4) Bei Bedarf weitere betriebliche Unterlagen ergänzen

Erklärung des Tf
Ich bestätige, dass ich mich durch Einsichtnahme in die zur Verfügung gestellten betrieblichen Unterlagen mit der zu befahrenden Strecke vertraut gemacht habe und erkläre mich für eingeschränkt streckenkundig.

Über die besonderen Regelungen des Einsatzes mit eingeschränkter Streckenkenntnis, insbesondere dass beim Anfordern einer Fahrplan-Mitteilung infolge fehlender Bremshundertstel die Betriebszentrale unverzüglich auf die Fahrt mit eingeschränkter Streckenkenntnis hinzuweisen ist, wurde ich unterrichtet.

Datum: .....

Unterschrift des Tf: .....

Hinweise für den Triebfahrzeugführer zum Erwerb von eingeschränkter Streckenkenntnis

MUSTER

Definition „Eingeschränkte Streckenkenntnis“
Eingeschränkte Streckenkenntnis ist die allein durch Einsichtnahme in die betrieblichen Unterlagen erworbene Kenntnis über solche Besonderheiten der Strecke, welche der Triebfahrzeugführer als Ergänzung zu Signalen und Fahrplanunterlagen benötigt, um die Strecke eigenverantwortlich sicher und fahrplanmäßig befahren zu können.

Zulässigkeit
Fahrten mit eingeschränkter Streckenkenntnis können für Einmalfahrten und Sperrfahrten vom Eisenbahnunternehmen zugelassen werden.

Auf Strecken mit Zugleitbetrieb, mit signalisiertem Zugleitbetrieb bzw. auf Strecken mit Bahnhöfen ohne Ausfahrsignale sowie auf Steilstrecken ist das Fahren mit eingeschränkter Streckenkenntnis nicht zulässig.

Einmalfahrten
Einmalfahrten sind Überführungs- und Probefahrten sowie kurzfristig erforderliche Fahrten, die nicht regelmäßig durchgeführt werden.

Gültigkeit von eingeschränkter Streckenkenntnis
Zwischen dem Erwerb der eingeschränkten Streckenkenntnis und der jeweiligen Zugfahrt dürfen nicht mehr als 7 Tage liegen.

❑

Mitteldeutsche Eisenbahn

Nachweiskarte für Streckenkenntnis TF 201_

Name: _____

Meine Angaben sind vollständig und richtig.

_____
Datum/Unterschrift

Geprüft und in der EDV erfasst:

_____
Datum/Unterschrift

DB.0199

1				2	3						4
	Strecke										
LA	von	über	bis	laut Vorkarte kundig bis:	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	strecken-kundig bis

Mitteldeutsche Eisenbahn

Nachweiskarte für Streckenkenntnis TF 201_

Name: _____

Meine Angaben sind vollständig und richtig.

_____
Datum/Unterschrift

Geprüft und in der EDV erfasst:

_____
Datum/Unterschrift

1				2	3						4
	Strecke										
LA	von	über	bis	laut Vorkarte kundig bis:	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	strecken-kundig bis

Mitteldeutsche Eisenbahn

Nachweiskarte für Streckenkenntnis TF 201_

Name: _____

Meine Angaben sind vollständig und richtig.

_____
Datum/Unterschrift

Geprüft und in der EDV erfasst:

_____
Datum/Unterschrift

1				2	3						4
	Strecke										
LA	von	über	bis	laut Vorkarte kundig bis:	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	strecken-kundig bis

Mitteldeutsche Eisenbahn

Nachweiskarte für Streckenkenntnis TF 201_

Name: _____

Meine Angaben sind vollständig und richtig.

_____
Datum/Unterschrift

Geprüft und in der EDV erfasst:

_____
Datum/Unterschrift

1				2	3						4
	Strecke										
LA	von	über	bis	laut Vorkarte kundig bis:	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	strecken-kundig bis

Mitteldeutsche Eisenbahn

Nachweiskarte für Qualifikation und Fortbildung TF 201_

Name, Vorname: _____

Meine Angaben sind vollständig und richtig.

Datum/Unterschrift

Geprüft und in der EDV erfasst:

Datum/Unterschrift

DB.0199

1			2	3						4
Ortskenntnis										
Knoten	**Bahnhof**	**erworben am**	laut Vorkarte letzte Fahrt	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	letzte Fahrt
Betriebsverfahren										
FV-DB										
FV-NE										
ZLB (Zugleitbetrieb)										
SZB (Signalisierter Zugleitbetrieb)										
Steilstreckenbetrieb										
Zugbeeinflussungssysteme										
PZB										
LZB										
LZB CIR-ELKE										
GNT (NeiTech-Züge)										
FFB (Funkfahrbetrieb)										
ETCS Stufe 1										
ETCS Stufe 2										
Signalsysteme										
H/V (Haupt- und Vorsignale)										
Hl (Lichthaupt- und Vorsignale ex DR)										
Ks (Kombinationssignale)										
Sv (Haupt- und Vorsignalkomb. S-Bahn Bln)										
Sk (Signalkombination Augsb.-Donauw.)										
Schulungen			laut Vorkarte letzte Schulung	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	letzte Schulung
Regelmäßiger Fortbildungsunterricht (RFU)										
Praxistraining										
Simulatortraining										
Begleitfahrt										
GGVSE										
Sonstige Qualifikationen										
Wagenprüfer TF										
Wagenprüfer G										

1		2	3						4
Baureihe	**erworben am**	laut Vorkarte letzte Fahrt:	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	Letzte Fahrt

Mitteldeutsche Eisenbahn

Nachweiskarte für Qualifikation und Fortbildung TF 201_

Meine Angaben sind vollständig und richtig.

Geprüft und in der EDV erfasst:

Name, Vorname: _____

Datum/Unterschrift

Datum/Unterschrift

1			2	3						4
Ortskenntnis										
Knoten	**Bahnhof**	**erworben am**	laut Vorkarte letzte Fahrt	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	letzte Fahrt
Betriebsverfahren										
FV-DB										
FV-NE										
ZLB (Zugleitbetrieb)										
SZB (Signalisierter Zugleitbetrieb)										
Steilstreckenbetrieb										
Zugbeeinflussungssysteme										
PZB										
LZB										
LZB CIR-ELKE										
GNT (NeiTech-Züge)										
FFB (Funkfahrbetrieb)										
ETCS Stufe 1										
ETCS Stufe 2										
Signalsysteme										
H/V (Haupt- und Vorsignale)										
Hl (Lichthaupt- und Vorsignale ex DR)										
Ks (Kombinationssignale)										
Sv (Haupt- und Vorsignalkomb. S-Bahn Bln)										
Sk (Signalkombination Augsb.-Donauw.)										
Schulungen			laut Vorkarte letzte Schulung	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	letzte Schulung
Regelmäßiger Fortbildungsunterricht (RFU)										
Praxistraining										
Simulatortraining										
Begleitfahrt										
GGVSE										
Sonstige Qualifikationen										
Wagenprüfer TF										
Wagenprüfer G										

1		2	3						4
Baureihe	**erworben am**	laut Vorkarte letzte Fahrt:	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Letzte Fahrt

1 Zugführer

(1) In der Regel nimmt der Zugführer die Zugaufsicht wahr. **Grundsatz**

* (2) Wo es in den örtlichen Regelungen zugelassen ist, darf der Zugführer die Zugaufsicht im Einzelfall der örtlichen Aufsicht mündlich übertragen. **Örtliche Aufsicht**

2 Örtliche Aufsicht

* (1) In den örtlichen Regelungen kann festgelegt sein, dass die Zugaufsicht von der örtlichen Aufsicht wahrgenommen wird. **Örtliche Regelungen**

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

(3) Die örtliche Aufsicht trägt eine rote Mütze. **Kennzeichnung**

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

1 Grundsatz

Ein Zug darf auf einem Bahnhof nur abfahren, wenn der Fdl zugestimmt hat.

2 Arten der Zustimmung

* (1) Signalgeführte Züge (außer Züge in ETCS-Level 2 in ETCS-Betriebsart SR):

408.2331 3 (7)

Fahrtstellung des Hauptsignals
Signal 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 an einem 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
LZB-Ersatzauftrag
LZB-Vorsichtauftrag
LZB-Gegengleisfahrauftrag
* Befehl 1 zur Vorbeifahrt an einer LZB-Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs
* Befehl 22 zur Ausfahrt aus einem Bahnhof

(3) ETCS-geführte Züge oder Züge in ETCS-Level 2 in ETCS-Betriebsart SR: *

ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS	*
ETCS-Fahrterlaubnis in der 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	*

3 Besonderheiten

Signal nicht sichtbar

(1) Wenn das Signal, mit dem der Fdl der Abfahrt zustimmt, nicht sichtbar ist, gilt Folgendes:

a) Der Tf darf die Zustimmung des Fdl zur Abfahrt auch anhand eines Fahrtanzeigers feststellen.

In diesem Fall gilt Ril 408.2341 Abschnitt 2 Absatz (6) b).

b) Bei unsichtigem Wetter oder wenn es wegen der örtlichen Verhältnisse im Streckenbuch vorgesehen ist, teilt der Fdl dem Tf mit, dass das Hauptsignal auf Fahrt gestellt ist, das Kennlicht eingeschaltet ist oder das Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 bedient wurde.

In diesem Fall gilt Ril 408.2341 Abschnitt 2 Absatz (6) b).

c) Wenn der Tf die Zustimmung des Fdl zur Abfahrt nicht erkennen kann und die Mitteilung nach Absatz b) nicht rechtzeitig vor der Abfahrtszeit des Zuges eingeht, muss der Tf dies dem Fdl melden.

Gruppensignal

(2) Bei Gruppensignalen gilt Folgendes:

a) Wenn an einem Gleis, das zu einem Gruppensignal gehört, kein Sperrsignal als Lichtsignal oder als hohes Formsignal vorhanden ist, muss der Fdl zusätzlich 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 übermittelt.

Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus

(3) Wenn das Fahrzeug an der Spitze des Zuges ausnahmsweise über das Signal hinaussteht, mit dem der Fdl der Abfahrt zustimmt und die Weiterfahrt an diesem Signal nicht bereits zugelassen war, gilt Folgendes:

Der Tf muss dem Fdl mitteilen, dass die Spitze des Zuges über das Signal hinaussteht.

a) Wenn das Signal auf Fahrt gestellt ist, verständigt der Fdl den Tf. Der Tf muss die Stellung des Signals feststellen. Bei Gruppensignalen muss er zusätzlich feststellen, dass das zugehörige Sperrsignal die Fahrt erlaubt. Bei Fahrt in das Gegengleis muss er zusätzlich das Signalbild Zs 6 feststellen. Wenn der Tf dies nicht selbst feststellen kann, darf er einen anderen Mitarbeiter nach Regeln seines Eisenbahnverkehrsunternehmens beauftragen. Wenn dies nicht möglich ist, muss er den Fdl verständigen.

b) Wenn das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden kann oder der Tf die Stellung des Signals nicht feststellen kann, stimmt der Fdl mit Befehl 1 oder 7 zu. Im Befehl wird die Bezeichnung des Hauptsignals bzw. der ETCS-Blockstelle eingetragen, über die das Fahrzeug an der Spitze des Zuges hinaussteht. *

Mehrere Züge stehen zur Abfahrt bereit

(4) Wenn in einem Gleis mehrere Züge zur Abfahrt bereitstehen, 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, verständigt er den Tf des zweiten Zuges und evtl. weiterer Züge, dass er die Zustimmung zusätzlich noch mündlich gibt.

c) Bei ETCS-Level 2 darf der Tf des zweiten Zuges und evtl. weiterer Züge den ETCS-Startlauf anstoßen, jedoch zunächst nur die Zugnummer eingeben.

Weitere Eingaben innerhalb des ETCS-Startlaufs (Tf-Nummer, Zugdaten usw.) sowie das Betätigen der Start-Taste darf der Tf des zweiten Zuges und evtl. weiterer Züge erst durchführen, wenn der Fdl ihm die zusätzliche mündliche Zustimmung nach b) gegeben hat. Wenn der zweite Zug und evtl. weitere Züge ETCS-geführt oder in ETCS-Betriebsart SR ist bzw. sind, muss der Tf dieses Zuges auf die Aufforderung des Fdl hin in ETCS-Betriebsart SB wechseln und dem Fdl den Wechsel bestätigen.

Hinweis: Wenn der Tf versehentlich die Tf-Nummer und ggf. die ETCS-Zugdaten vor der mündlichen Zustimmung zur Abfahrt eingegeben hat, muss er den ETCS-Startlauf abbrechen und erneut anstoßen.

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 nach Abschnitt 2 eine besondere Zustimmung zur Abfahrt erforderlich ist. Hierbei ist angegeben, wer die besondere Zustimmung erteilt und wie diese erteilt wird.

1 Signal nicht sichtbar

Fahrtanzeiger

* (1) Die Zugaufsicht darf die Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auch anhand eines Fahrtanzeigers feststellen.

2 Hauptsignal nicht vorhanden, Dunkelschaltung

Zustimmung der Zugaufsicht melden

(1) Wenn ein Hauptsignal nicht vorhanden ist oder ein Hauptsignal durch die LZB oder ETCS betrieblich abgeschaltet ist (Dunkelschaltung), muss der Triebfahrzeugführer die Zustimmung des Fahrdienstleiters der Zugaufsicht übermitteln.

Triebfahrzeugführer nimmt Zugaufsicht selbst wahr

(2) Dies ist nicht erforderlich, wenn der Triebfahrzeugführer selbst die Zugaufsicht wahrnimmt oder die Zugaufsicht die Zustimmung des Fahrdienstleiters anhand eines Fahrtanzeigers feststellen kann.

3 Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus

Zugaufsicht beauftragen

(1) Wenn der Triebfahrzeugführer die Stellung des Signals, mit dem der Fahrdienstleiter der Abfahrt zustimmt, nicht selbst feststellen kann, muss er die Zugaufsicht beauftragen.

Zustimmung durch Zugaufsicht feststellen

(2) Wenn die Zugaufsicht vom Triebfahrzeugführer beauftragt wird, die Fahrtstellung des Signals nach Absatz (1) festzustellen, muss sie die Stellung des Signals, mit dem der Fahrdienstleiter der Abfahrt zustimmt, feststellen.

* Bei Gruppensignalen muss die Zugaufsicht zusätzlich feststellen, dass das zugehörige Sperrsignal die Fahrt erlaubt.

* Bei Fahrt in das Gegengleis muss die Zugaufsicht zusätzlich das Signalbild Zs 6 feststellen.

Die Zugaufsicht muss dem Triebfahrzeugführer das Ergebnis melden.

Der Triebfahrzeugführer muss

– im anschließenden Weichenbereich und

– bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals – höchstens 2000 m –

mit höchstens 40 km/h fahren.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

1 Grundsatz

(1) Ein Zug darf nur abfahren, wenn er abfahrbereit ist. Der Zugführer muss feststellen, dass der Zug abfahrbereit ist.

Feststellen

2 Wann ist ein Zug abfahrbereit?

(1) Ein Zug ist abfahrbereit, wenn

Bedingungen

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

3 Melden, dass der Zug abfahrbereit ist

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

An örtliche Aufsicht melden

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

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

Reisezüge mit Triebfahrzeugführer als Zugführer

4 Zusätzliche Regelungen für Reisezüge

(1) Für das Schließen der Außentüren bei Reisezügen sind die Regelungen nach Anhang BRW.5332A01 zu beachten.

Außentüren schließen

(2) Für das Erteilen des Abfahrauftrages sind die Regelungen nach Anhang BRW.5332A02 zu beachten.

Abfahrauftrag erteilen

*

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

1 Bedingungen für die Abfahrt

Bedingungen

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

1. Die Bremse muss in Ordnung sein.
2. Soweit erforderlich: Die Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt liegt vor.
3. Soweit erforderlich: Die Fahrerlaubnis des Zugleiters liegt vor.
4. Die Abfahrbereitschaft muss hergestellt sein.
5. Sofern der Triebfahrzeugführer nicht selbst die Zugaufsicht wahrnimmt, muss der Zugführer des Zuges oder die örtliche Aufsicht den Abfahrauftrag erteilt haben oder das Lichtsignal Zp 9 muss leuchten.
6. Soweit vorhanden, muss die Überwachungseinrichtung im Führerraum anzeigen, dass die Außentüren geschlossen sind, auch dann, wenn bereits ein Abfahrauftrag erteilt wurde.

   Wenn die Überwachungseinrichtung anzeigt, dass die Außentüren nicht geschlossen sind, muss der Triebfahrzeugführer die Zugbegleiter oder – bei Zügen, die nicht begleitet werden – die Reisenden auffordern, die Türen zu schließen.

   Wenn weiterhin angezeigt wird, dass die Außentüren nicht geschlossen sind, darf der Triebfahrzeugführer nur abfahren, wenn erneut durch Hinsehen festgestellt worden ist, dass die Außentüren geschlossen sind.

2 Vorgänge am Zug beobachten

Grundsatz

(1) Bei der Abfahrt müssen Triebfahrzeugführer, Triebfahrzeugbegleiter, Zugführer, Zugschaffner oder die örtliche Aufsicht, die die Zugaufsicht wahrnimmt, die Vorgänge am Zug beobachten.

Zugbegleiter

(2) Wenn das Abfertigungsverfahren vom Zugbegleiter das Beobachten der Vorgänge am Zug erfordert, ist auf einen festen Stand und einen sicheren Halt zu achten. Die Vorgänge am Zug können in der Regel nur bis zum Anfahren des Zuges (Anrollen) beobachtet werden. Die Tür ist unmittelbar danach zu schließen.

Überwachungseinrichtung

(3) Ist im Führerraum eine Überwachungseinrichtung für Außentüren wirksam, muss der Triebfahrzeugführer die Vorgänge am Zug nur beobachten, wenn im Zug Reisezugwagen mit Kennbuchstaben „n“ oder „y“ eingestellt sind. Dies ist im Bremszettel vermerkt.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

3 Anfahrprobe bei Güterzügen durchführen

Grundsatz

(1) Bei der Erstanfahrt eines Güterzuges nach Zugbildung oder Abstellung wird eine Anfahrprobe durchgeführt. Auf die Anfahrprobe wird verzichtet bei

- nachgeschobenen Zügen,
- Probe- und Messfahrten,
- Rettungszügen,
- Museumszügen und bei
- anderen Zügen auf Anordnung der auftraggebenden Stelle.

Beginn der Anfahrprobe

(2) Wenn alle Voraussetzungen für die Abfahrt des Zuges erfüllt sind, darf mit der Anfahrprobe begonnen werden. Die Fahrwegbeobachtung und die Signalbeobachtung bleiben von den folgenden Tätigkeiten unberührt.

Ablauf der Anfahrprobe

(3) Die Anfahrprobe wird wie folgt durchgeführt:

- Wenn das Triebfahrzeug vom Führerraum aus bedient wird, ist mindestens ein Fenster im Führerraum zu öffnen.
- Der Zug ist mit der für die Anfahrt geringstmöglichen Zugkraft in Bewegung zu setzen.
- Wenn der Zug in Bewegung ist und etwa Schrittgeschwindigkeit erreicht hat, ist die Zugkraft abzuschalten.

Maßnahme bei Unregelmäßigkeiten

(4) Der Zug ist bei erkannter Unregelmäßigkeit sofort anzuhalten und die Ursache ist zu ermitteln. Merkmale für Unregelmäßigkeiten können sein:

- deutliche Geschwindigkeitsreduzierung (Schwergang oder Bremswirkung)
- ungewöhnliches Rucken oder Zerren
- Schleifgeräusche
- kein Auflaufen des Zuges

Überprüfung des Zuges, Wiederholung der Anfahrprobe

(5) Werden Unregelmäßigkeiten erkannt, so ist die Anfahrprobe sofort abzubrechen und darf erst wiederholt werden, nachdem der Zug vollständig auf vergessene Hemmschuhe, andere Festlegemittel oder nicht gelöste Bremsen überprüft worden ist. *

Anfahrprobe ohne Unregelmäßigkeiten

(6) Werden keine Unregelmäßigkeiten wahrgenommen, darf die Zugfahrt fortgesetzt werden.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

1 Strecke durch den Tf beobachten

408.2445 1 (4)

Streckenbeobachtung

(1) Der Tf des Fahrzeugs, das an der Spitze eines Zuges fährt, muss die zu befahrende Strecke, die Signale, die Bahnübergänge und die Oberleitung beobachten. Dabei muss er auf Unregelmäßigkeiten achten, die den Zug gefährden könnten.

408.2445 3 (1)

Führerraumanzeigen bei LZB und ETCS

(2) Der Tf eines anzeigegeführten Zuges muss außerdem die LZB- bzw. ETCS-Führerraumanzeigen beachten.

Führungsgrößen

(3) Wenn LZB oder ETCS Führungsgrößen anzeigen, gilt Folgendes:

a) Hauptsignale gelten nicht, ausgenommen wenn sie Halt gebieten. An dunkelgeschalteten Hauptsignalen und Sperrsignalen darf der Tf vorbeifahren.

b) Vorsignale und Zusatzsignale und Signale Lf 6 bis Lf 7 gelten nicht.

c) Signale, die eine vorübergehende Langsamfahrstelle signalisieren gelten nur, wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung in einem Befehl angeordnet ist.

d) Bei LZB gelten die Signale El 1v und die Signale El 1 bis El 5 nur, wenn die Fahrleitungs-Schutzstrecke oder der Schwungfahrabschnitt in einem Befehl oder in der La angeordnet ist.

e) Bei ETCS gelten die Signale El 1v und die Signale El 1 bis El 5 nur, wenn die Fahrleitungs-Schutzstrecke oder der Schwungfahrabschnitt in einem Befehl angeordnet ist.

f) Wenn ein Hauptsignal zusätzlich zum Signal Hp 0 Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 zeigt, gelten abweichend von a) die Führungsgrößen.

g) Abweichend von a) bis e) gelten die Signale am Fahrweg, wenn die LZB oder ETCS dem Tf eines anzeigegeführten Zuges den Übergang zum signalgeführten Zug ankündigt. Dunkelgeschaltete Signale gelten bis zum Ende der Anzeigeführung nicht.

h) Wenn ETCS bei ETCS-Level 2 Release Speed anzeigt, darf der Tf bei Anzeige V-soll 0 km/h bzw. Zielentfernung 0 m mit Release Speed bis zum
* zugehörigen Hauptsignal, Sperrsignal, Signal Ne 14, Blockkennzeichen oder Gleisabschluss weiterfahren.

i) Wenn ETCS bei ETCS-Level 1 Release Speed anzeigt und ein Hauptsignal, ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 am Fahrweg des Zuges die Fahrt zulässt, darf der Tf mit Release Speed weiterfahren.

ETCS-Betriebsart SR

(4) Bei ETCS-Level 2 darf der Tf in ETCS-Betriebsart SR an einem Signal Ne 14 nur vorbeifahren, wenn

* a) der Fdl Befehl 1 oder 7 mit Auftrag 7.20 zur Vorbeifahrt erteilt,

* b) ETCS die Textmeldung „Sie dürfen ohne Bedienen Override EOA vorbeifahren an ETCS-Bk … [Signalbezeichnung]“ anzeigt.

Tf nicht an der Spitze

(5) Der Tf eines Fahrzeugs, das nicht an der Spitze des Zuges fährt, muss auf die Signale des Tf an der Spitze des Zuges achten. Er darf mit gehobenem Stromabnehmer nur fahren, wenn der Tf an der Spitze des Zuges ihm El-Signale oder entsprechende Aufträge von LZB oder ETCS übermitteln kann oder wenn er El-Signale selbst wahrnehmen kann. Außerdem muss er auf Unregelmäßigkeiten achten, die den Zug gefährden könnten und sich an der Beobachtung der Strecke beteiligen, soweit sonstige Aufgaben sowie Bauart und Bedienungsweise des Fahrzeugs dies zulassen.

2 Zulässige Geschwindigkeit

Signalgeführter Zug

(1) Die zulässigen Geschwindigkeiten eines signalgeführten Zuges sind im Fahrplan des Zuges und in der La vorgeschrieben.

a) Wenn in der La eine niedrigere Geschwindigkeit als im Fahrplan des Zuges vorgeschrieben ist, ist die in der La vorgeschriebene Geschwindigkeit die zulässige Geschwindigkeit.

b) Wenn in der La eine höhere Geschwindigkeit als im Fahrplan des Zuges vorgeschrieben ist, ist die in der La vorgeschriebene Geschwindigkeit die zulässige Geschwindigkeit, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. In der La muss „Geschwindigkeitsheraufsetzung“ eingetragen sein.
2. Soweit die La Bremshundertstel angibt, müssen die im Zug vorhandenen Bremshundertstel mindestens so hoch sein wie die in der La angegebenen Bremshundertstel. Bei Zügen, in deren Fahrplan eingetragen ist „Mindestens 90 % der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein“, gelten die im Fahrplan angegebenen Mindestbremshundertstel als im Zug vorhanden, wenn mindestens 90 % der Achsen des Zuges gebremst sind.

Der Tf darf die im Fahrplan angegebene größte zulässige Geschwindigkeit des Zuges jedoch nicht überschreiten.

Anzeigegeführter Zug

(2) Bei anzeigegeführten Zügen gilt Folgendes:

a) Die LZB- bzw. ETCS-Führerraumanzeige zeigt die zulässige Geschwindigkeit als V-soll an.

b) Wenn ETCS bei ETCS-Level 2 die Textmeldung „Aufnahme in FS“, „Entering FS“, „Aufnahme in OS“ oder „Entering OS“ anzeigt, gilt Folgendes:

- Der Tf muss niedrigere Geschwindigkeiten nach Fahrplan und La weiter beachten (Absatz (1)).
- Der Tf muss Geschwindigkeitsbeschränkungen im anschließenden Weichenbereich nach Ril 301.0002 5 und nach Ril 408.2455 4 (1) weiter beachten. *

Dies gilt vom Ort des Levelwechsels an so lange, bis der Zug eine Strecke zurückgelegt hat, die seiner Zuglänge entspricht.

c) Wenn das ETCS-Fahrzeuggerät bei Wechsel von ETCS-Level 2 nach ETCS-Level NTC PZB/LZB die Textmeldung

-„Maximal … km/h über Zuglänge einhalten!“ anzeigt, muss der Tf die in der Textmeldung vorgegebene Geschwindigkeit über den Ort des Levelwechsels hinaus beachten, bis der Zug am Grenzsignal vorbeigefahren ist.

-„Maximal …km/h bis Ende Lfst einhalten!“ oder „Maximal … km/h weiterhin einhalten!“ anzeigt, muss der Tf die in der Textmeldung vorgegebene

Geschwindigkeit über den Ort des Levelwechsels hinaus beachten, bis der Zug am Signal Lf 3 vorbeigefahren ist.

Hinweis:

Das ETCS-Fahrzeuggerät kann die Textmeldungen ggf. auch in einer anderen Sprache oder Textfassung anzeigen. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt dem Tf abweichende Textmeldungen bekannt.

Erläuterungen

(3) Erläuterungen zu den Fahrplanangaben enthält Ril 408.2341A01.

Einschränkungen

(4) Die zulässigen Geschwindigkeiten können eingeschränkt sein durch

a) Signale,

b) die für besondere Betriebsverhältnisse und für Unregelmäßigkeiten gegebenen Regeln,

Ergänzung

c) Befehl oder Fahrplan-Mitteilung,

d) den Fahrplan bei einem anzeigegeführten Zug beim Übergang zu einem signalgeführten Zug,

e) Regeln für das Bedienen der Triebfahrzeuge,

f) Regeln im Abhilfetext zur Störungsbehebung im Display des Führerraums.

Mehrere Einschränkungen

(5) Wenn mehrere Einschränkungen gleichzeitig zutreffen, gilt: Die jeweils niedrigste Geschwindigkeit ist die zulässige Geschwindigkeit des Zuges.

Abfahrt auf einem Bahnhof

(6) Bei Abfahrt eines Zuges auf einem Bahnhof gilt:

a) Die mit Hauptsignal oder mit Signal Zs 3 angezeigte Geschwindigkeit gilt bereits bei der Abfahrt.

b) Wenn der Tf eines signalgeführten Zuges bei der Abfahrt das Signal nicht selbst sehen kann, muss er bis zum Erkennen der Stellung des Signals mit höchstens 40 km/h und so vorsichtig fahren, dass der Zug ggf. rechtzeitig zum Halten kommt.

408.2331 3 (1) a)

408.2331 3 (1) b)

c) Wenn der Tf die Zustimmung zur Abfahrt durch Kennlicht erhalten hat, muss
* er mit höchstens 40 km/h fahren, bis der Zug am nächsten Hauptsignal bzw.
* bei einer Ausfahrt an der letzten Weiche im Fahrweg oder einer anderen im
* Fahrplan durch „¥“ gekennzeichneten Stelle vorbeigefahren ist.

Abfahrt auf Haltepunkt oder Haltestelle

(7) Bei Abfahrt auf einem Haltepunkt oder einer Haltestelle zwischen Vor- und Hauptsignal muss der Tf bis zum Erkennen der Stellung des Hauptsignals so vorsichtig fahren, dass der Zug bei Haltstellung rechtzeitig zum Halten kommt.

3 Am gewöhnlichen Halteplatz halten

Ergänzung

Bei planmäßigem Halt soll der Tf den Zug am gewöhnlichen Halteplatz anhalten. Wenn der gewöhnliche Halteplatz an einem Halt gebietendem Signal liegt, soll er den Zug möglichst nahe an dieses Signal heranfahren. Im Streckenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

Ergänzung

4 Fahrt auf Signal Hp 2 ohne Vorankündigung

Auf eine Fahrt mit Signal Hp 2 muss sich der Tf auch ohne Vorankündigung einrichten, wenn

a) im Gleisabschnitt vor dem Hauptsignal eine Geschwindigkeit von höchstens 60 km/h zugelassen ist oder

b) für den Zug im Fahrplan, in der La oder mit Fahrplan-Mitteilung ein Halt oder ein Bedarfshalt vorgeschrieben ist, auch wenn der Ausfall eines Haltes mitgeteilt wurde.

5 Bahnübergänge sichern

Ergänzung

Wenn sich der Tf während der Fahrt auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges, aber nicht im Führerraum befindet, muss er

- vor einem Bahnübergang, bei dem der Anfang der Einschaltstrecke durch Signal Bü 2 oder Bü 3 gekennzeichnet ist, anhalten und den Bahnübergang nach Ril 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (6) sichern,
- am Signal Bü 4 oder am Signal Pf 2 und außerdem mehrmals vor dem Befahren des Bahnübergangs mit dem Signalhorn blasen.

6 Feststellen und Melden

GM, ZM, HM - Streckenbuch

(1) Im Streckenbuch kann vorgeschrieben sein, dass der Tf nach dem Anhalten des Zuges

a) und dem Lösen der Bremse Spitze oder Schluss des Zuges grenzzeichenfrei melden,

DB.2341 6 (5)

b) eine Zugvollständigkeitsmeldung für den eigenen Zug abgeben oder

c) das Halten melden

muss.

Wenn es im Streckenbuch zugelassen ist, darf der Tf für Zugfahrten, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-G“ ergänzt ist, die Zugvollständigkeitsmeldung während der Fahrt geben.

GM, ZM, HM - nach Auftrag

(2) Der Fdl darf den Tf beauftragen, für den eigenen Zug eine Grenzzeichenfreimeldung, Zugvollständigkeitsmeldung oder Haltmeldung zu geben, wenn der Zug hält.

Wortlaut ZM

(3) Der Tf muss für die Zugvollständigkeitsmeldung folgenden Wortlaut verwenden:

DB.2341 6 (5)

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

Freisein von Weichen

(4) Der Fdl darf den Tf beauftragen, das Freisein eines Weichenabschnittes festzustellen und ihm das Ergebnis zu melden. Der Fdl weist den Tf hierzu ein, indem er ihm die Lage des zu prüfenden Abschnittes und dessen Grenzen durch Nennung markanter Punkte beschreibt. Der Tf meldet das Ergebnis der Prüfung unter Nennung der vom Fdl genannten markanten Punkte. Wenn der Tf die zu prüfende Weiche nicht vollständig einsehen oder eine der Grenzen nicht eindeutig erkennen kann, muss er die Prüfung der Weiche auf Freisein ablehnen. Wenn der Tf die Prüfung ablehnt, ist dem Fdl der Grund anzugeben.

Ergänzung

7 Bedarfshalt vormelden

Ergänzung

Wenn auf einer Betriebsstelle bei einem Bedarfshalt Wagen abzusetzen sind, muss der Tf dies dem Fdl vormelden.

❑

Ergänzung

zu Ril 408.2341

2 Zulässige Geschwindigkeit

Ergänzung:

(4) Die zulässigen Geschwindigkeiten können eingeschränkt sein durch

Einschränkungen

…

g) eine abweichende Geschwindigkeit aus den Angaben im Bremszettel.

(8) Die zulässige Geschwindigkeit funkferngesteuerter Güterzüge beträgt 30 km/h.

Funkferngesteuerte Güterzüge

Kann die gefahrene Geschwindigkeit nicht an einer Geschwindigkeitsanzeige abgelesen werden, muss am funkferngesteuerten Triebfahrzeug die technische Überwachung der Höchstgeschwindigkeit auf höchstens 30 km/h eingestellt sein. Dies ist nicht erforderlich, wenn der Führerraum zum Sichern eines Bahnübergangs verlassen wird.

3 Am gewöhnlichen Halteplatz halten

Ergänzung:

Für Reisezüge, die in Bahnhöfen nach ihrer Ankunft am Bahnsteig vor der Weiterfahrt durch Fahrzeuge verstärkt werden sollen, kann der Halteplatz durch die auftraggebende Stelle oder in örtlichen Zusätzen bekannt gegeben werden.

Verstärkung von Reisezügen am Bahnsteig

5 Bahnübergänge sichern

Ergänzung:

Der Triebfahrzeugführer von funkferngesteuerten Güterzügen hat nach Anhang 408.2341A01 Bahnübergänge als Posten zu sichern, wenn im Fahrplan die Sicherungsart „Posten“ angeordnet ist.

Funkferngesteuerte Güterzüge

Während der Postensicherung darf das Fahrzeug an der Spitze des Zuges unbesetzt sein.

6 Feststellen und Melden *

Ergänzung:

Zugführer

(5) Die Feststellung der Grenzzeichenfreiheit oder der Zugvollständigkeit gem. Ril 408.2341 Abschnitt 6 Absätze (1) und (2) nach dem Anhalten des Zuges trifft der Zugführer und meldet dies im Anschluss dem Triebfahrzeugführer. * * *

7 Bedarfshalt vormelden

Ergänzung:

Wagen absetzen

Wenn auf einer Betriebsstelle bei einem Bedarfshalt Wagen abzusetzen sind, informiert der Zugführer den Triebfahrzeugführer, damit dieser die Meldung an den Fahrdienstleiter abgegeben kann.

8 Anordnung eines zusätzlichen Haltes

Auftrag

(1) Ein zusätzlicher Halt wird durch die auftraggebende Stelle fernmündlich angeordnet.

99 Ergänzende Regeln zur FV-NE *

zu FV-NE § 45 Fahrgeschwindigkeiten *

Ergänzung: *

Bekanntgabe

(2) Die zulässigen Geschwindigkeiten eines Zuges sind in seinem Fahrplan vorgeschrieben. Sie können eingeschränkt sein durch * * *

… *

f) abweichende Geschwindigkeit aus den Angaben im Bremszettel. * *

Zulässige Geschwindigkeit

(3) Die zulässige Geschwindigkeit aufgrund der Zugart und der Betriebs- und Bremsverhältnisse beträgt allgemein: * *

… *

e) 30 km/h für funkferngesteuerte Güterzüge. Kann die gefahrene Geschwindigkeit nicht an einer Geschwindigkeitsanzeige abgelesen werden, muss am funkferngesteuerten Triebfahrzeug die technische Überwachung der Höchstgeschwindigkeit auf höchstens 30 km/h eingestellt sein. Dies ist nicht erforderlich, wenn der Führerraum zum Sichern eines Bahnübergangs verlassen wird. * * * * * * * * *

❑

1 Allgemeines

In den Fahrplanangaben können die in den folgenden Abschnitten beschriebenen Inhalte enthalten sein. Die Regeln der nachfolgenden Abschnitte beschreiben bzw. erläutern die entsprechenden Fahrplanangaben des Buchfahrplans, z. B. als geschlossene Darstellung, Blattfahrplan, Geschwindigkeitsheft und Fahrzeitenheft sowie Ersatzfahrplan. 408.2341 2 (3)

Hinweis: DB.2341Z01 1 (1)

Wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Fahrplanangaben in einer selbst erstellten Unterlage veröffentlicht, sind die Fahrplanangaben durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen erläutert. DB.2341Z01 2 (1)

DB.2341Z01 6 (3)

2 Kopfangaben

Der Kopf des Fahrplans kann folgende Angaben enthalten:

a) Bezeichnung des Streckenabschnitts.

b) Zugnummer, bei Sperrfahrten mit dem Zusatz „Sperrfahrt“ oder „Sperrfahrt Kl“ vor der Zugnummer.

* c) Baureihennummern der arbeitenden Triebfahrzeuge, bei Mehrkraft-Tfz kann die Baureihennummer mit dem Zusatz (E) zur Fahrt mit gehobenem Stromabnehmer ergänzt sein, ohne den Zusatz (E) verkehrt der Zug fahrdrahtunabhängig.

d) Angaben zur Stufenschaltung bei Zügen, die mit Brennkrafttriebfahrzeugen befördert werden. Es bedeuten: SG = Schnellgang, LG = Langsamgang.

1. Der Tf muss Reisezüge im Schnellgang fahren. Wenn er einen Reisezug ausnahmsweise im Langsamgang fahren muss, ist angegeben z. B. „von ... bis ... LG“.

2. Wenn bei Güterzügen, die im Schnellgang gefahren werden, ein Klammervermerk für den Langsamgang angebracht ist, sind die im Fahrplan angegebenen zulässigen Geschwindigkeiten (Geschwindigkeitsspalte und Textspalte) und die Uhrzeiten (Ankunft- und Abfahrtspalten) auf den Schnellgang abgestimmt. Wenn der Fahrplan die Angabe „SG ... t GL (LG ... t GL)“ enthält, darf der Tf bei einer Überschreitung der für den Schnellgang angegebenen Grenzlast eine höhere Last im Langsamgang nur befördern, wenn die Betriebszentrale dies angeordnet hat.

e) Zuggattung.

f) Verkehrstage

g) Last (zulässiges Gewicht des Wagenzuges). Eine Grenzlast ist durch „GL“ hinter der Lastangabe gekennzeichnet.

h) Bei Triebwagen kann die Zusammensetzung der Einheit angegeben sein, z. B. „Tfz 628.2 + 928.2“.

i) Zulässige Länge des Zuges.

j) Mindestbremshundertstel.

k) Bremsstellung R/P oder G; bei R + WB ist „WB“ angegeben.

l) Größte zulässige Geschwindigkeit.

m) Notbremsüberbrückung bei Reisezügen.

n) Abschnittsweise Durchführung eines Zuges unter einer anderen Zugnummer (Doppelfahrplan).

o) Hinweis auf zweite Fahrplandarstellung des Zuges.

p) Maßgebende Geschwindigkeitshefte.

q) „Mindestens 90 % der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein“, ggf. mit dem Zusatz „Bei einem Gewicht des Wagenzuges von mehr als 800 t müssen Bremshundertstel ausgerechnet werden“.

r) Streckenabschnitte, auf denen der Zug mit der angegebenen Last nachgeschoben werden muss.

s) Hinweis auf Änderungen des Fahrplans bei baubedingten Regelungen

3 Angaben in den Kilometrierungsspalten (Buchfahrplan Spalte 1 bzw. 3b)

DB.2341Z1 5 (1)

(1) Die Kilometrierungsspalte (Buchfahrplan Spalte 1) kann folgende Angaben enthalten:

a) Stellen der Geschwindigkeitswechsel für die in der Geschwindigkeitsspalte angegebenen Geschwindigkeiten,

b) Standorte der in der Textspalte genannten Vorsignale, alleinstehenden Vorsignaltafeln, Hauptsignale mit Vorsignalfunktion, Signale Lf 6, oder Überwachungssignale mit einem um mehr als 5 % verkürzten Bremswegabstand.

Die Angaben zu a) oder b) sind durch weiße Schrift auf schwarzem Grund (invers) dargestellt, wenn die zugehörige Geschwindigkeitsangabe in der Geschwindigkeitsspalte oder Textspalte invers dargestellt ist.

(2) Kilometrierungsspalte 1 kann in die Spalten 1a und 1b unterteilt sein. Angaben in Spalte 1b sind kursiv gedruckt.

Die Angaben in Spalte 1a gelten, wenn die GNT des führenden Fahrzeugs nicht wirksam oder die Neigetechnik des Zuges gestört ist.

Die Angaben in Spalte 1b gelten, wenn die GNT des führenden Fahrzeugs und die Neigetechnik des Zuges wirksam ist.

(3) Die Kilometrierungsspalte (Buchfahrplan Spalte 3b) kann folgende Angaben enthalten:

a) Lage der Betriebsstellen.

b) Standorte der Signale nach Abschnitt 5 Absatz (2).

c) Lage eines Bahnübergangs, wenn der Tf den Zug vor dem Bahnübergang anhalten muss, weil das Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug den Bahnübergang planmäßig sichern müssen.

d) Lage der LZB-Bereichskennungswechsel.

e) Lage der Wechsel der Zugfunkbereiche.

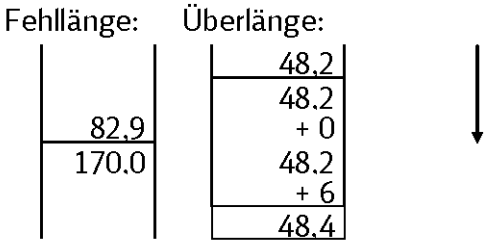
f) Begrenzung der Sägelinien.

g) Beginn und Ende der in Textspalte dargestellten Tunnel.

h) durch „¥“ gekennzeichnete Stellen.

i) Kilometrierungssprünge nach der Kilometrierung der Strecke. Kilometrierungssprünge werden, wo die fortlaufende Kilometrierung unterbrochen ist, mit Fehl- oder Überlängen wie nachstehend dargestellt. Die Fehllänge besteht nur rechnerisch, die Überlänge ist tatsächlich vorhanden. Im Beispiel beträgt der Abstand zwischen Kilometerzeichen 48,2 und 48,4 nicht 200 m, sondern 600 m (gerundet).

Beispiel



Eine Kilometerangabe in Klammern bezieht sich auf eine befahrene Strecke, deren Kilometrierungssprünge wegen der Kürze des befahrenen Abschnitts nicht dargestellt werden.

4 Angaben in der Geschwindigkeitsspalte (Buchfahrplan Spalte 2)

(1) Die Geschwindigkeitsspalte enthält die zulässigen Geschwindigkeiten für die in der Kilometrierungsspalte angegebenen Abschnitte. Die zulässigen Geschwindigkeiten gelten für signalgeführte Züge. Für anzeigegeführte Züge gelten sie nur in folgenden Fällen:

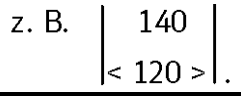
- wenn ein Befehl oder die La es anordnet,
- wenn ETCS bei ETCS-Level 2 die Textmeldung „Aufnahme in FS“, „Entering FS“, „Aufnahme in OS“ oder „Entering OS“ anzeigt.

(2) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale enthält die Geschwindigkeitsspalte die zulässige Geschwindigkeit für Züge in der ETCS-Betriebsart SR. Nach dem Wechsel zu ETCS-Level NTC PZB/LZB gilt als zulässige Geschwindigkeit bis zum Grenzsignal die zum Zeitpunkt des Levelwechsels in der Führerraumanzeige angezeigte V-soll.

(3) Wenn die zulässige Geschwindigkeit durch weiße Schrift auf schwarzem Grund (invers) dargestellt ist, wird sie nicht durch Signale angezeigt.

(4) Die angegebene zulässige Geschwindigkeit gilt für das Regelgleis und für das Gegengleis. Wenn im Gegengleis eine andere Geschwindigkeit gilt, ist sie in Winkel darunter angegeben.

Beispiel



Unterschiedliche Geschwindigkeitsangaben für das Regel- oder Gegengleis gelten auf Bahnhöfen bereits ab der Stelle, die in der Textspalte mit „¥“ oder „<¥>“ gekennzeichnet ist.

(5) Eine niedrigere unter einer waagerechten Linie angegebene zulässige Geschwindigkeit gilt, wenn der Zug

1. bei Bahnübergängen das Signal Lf 7, wo dieses nicht vorhanden ist, den Bahnübergang,
2. sonst die in der Kilometrierungsspalte angegebene Stelle

mit der Spitze erreicht hat.

(6) Eine höhere unter einer waagerechten Linie angegebene zulässige Geschwindigkeit gilt, wenn der Zug

1. bei einer durchgehenden Linie die in der Kilometrierungsspalte angegebene Stelle mit seiner gesamten Länge verlassen hat,
2. bei einer gestrichelten Linie
   - die Straßenmitte des in der Textspalte bezeichneten Bahnübergangs oder
   - ohne Angabe eines Bahnübergangs die in Kilometrierungsspalte angegebene Stelle

mit der Spitze erreicht hat.

(7) Die Geschwindigkeitsspalte kann in die Spalten 2a und 2b unterteilt sein. Geschwindigkeitsangaben in Spalte 2b sind kursiv gedruckt.

Geschwindigkeitsangaben der Spalte 2a gelten, wenn die GNT des führenden Fahrzeugs nicht wirksam oder die Neigetechnik des Zuges gestört ist.

Geschwindigkeitsangaben in Spalte 2b gelten, wenn die GNT des führenden Fahrzeugs und die Neigetechnik des Zuges wirksam ist. Die Signale Lf 6 und Lf 7 gelten nicht.

5 Angaben in den Textspalten (Buchfahrplan Spalte 3a und Spalte 3c)

(1) In der Textspalte (Buchfahrplan Spalte 3a) angegebene zulässige Geschwindigkeiten gelten für signalgeführte Züge. Für anzeigegeführte Züge gelten sie nur in folgenden Fällen:

- wenn ein Befehl oder die La es anordnet,
- wenn ETCS bei ETCS-Level 2 die Textmeldung „Aufnahme in FS“, „Entering FS“, „Aufnahme in OS“ oder „Entering OS“ anzeigt.

(2) Die Textspalte 3a kann folgende Angaben enthalten:

a) Betriebsstellen, Hauptsignale, Signale Ne 14, Sperrsignale am Gegengleis in Höhe eines Einfahrsignals, alleinstehende Vorsignaltafeln am Gegengleis sowie allein stehende Signale Ne 1. *

408.2341Z01 3 (3) b)

b) Signale am Gegengleis sind in Winkel gesetzt, z. B. „<Esig>“.

c) Eine Gruppe von Hauptsignalen mit der gleichen Verwendung (z. B. alle Ausfahrsignale) ist durch das am durchgehenden Hauptgleis stehende Hauptsignal stellvertretend dargestellt. Die Standorte der in anderen

Hauptgleisen stehenden Hauptsignale können vom Standort des im durchgehenden Hauptgleis stehenden Hauptsignals abweichen. Wenn sich im durchgehenden Hauptgleis kein Hauptsignal befindet, sind die Hauptsignale der anderen Gleise in Klammern dargestellt.

d) Besetzte Blockstellen, die über Zugfunk, Betriebsart E erreichbar sind, sind durch „[ZF]“ hinter der Betriebsstellenangabe dargestellt.

e) Hauptsignale, Vorsignale, Signale Lf 6 , Überwachungssignale oder allein stehende Vorsignaltafeln, die sich auf eingleisigen Strecken, auf zweigleisigen Strecken am Regelgleis nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis, sondern links vom Gleis befinden, sind durch das Zeichen „←“im Anschluss an die Signalbezeichnung dargestellt, z. B. „Esig ←“, „Evsig ←“.

f) Hauptsignale, Vorsignale, Signale Lf 6 , Überwachungssignale, allein stehende Vorsignaltafeln oder Sperrsignale in Höhe eines Einfahrsignals, die sich auf zweigleisigen Strecken am Gegengleis nicht unmittelbar links neben oder über dem Gleis, sondern rechts vom Gleis befinden, sind durch „→“ im Anschluss an die Signalbezeichnung dargestellt, z. B. „<Sbk 131a →>“, „<Ls →>“, „<Ne 2 →>“.

g) Hauptsignale im Bahnhof, die nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis angeordnet sind, sondern sich links vom Gleis befinden, sind wie folgt dargestellt:

- Wenn alle Hauptsignale einer Gruppe abweichend stehen, ist „←“ im Anschluss an die Signalbezeichnung angegeben, z. B. „Zsig←“.
- Wenn nicht alle Hauptsignale einer Gruppe abweichend stehen und am durchgehenden Hauptgleis ein Hauptsignal vorhanden ist, sind Pfeil und Gleisbezeichnung in Klammern hinter der Signalbezeichnung angegeben, z. B. „Zsig (← Gl 1)“.
- Wenn nicht alle Hauptsignale einer Gruppe abweichend stehen und am durchgehenden Hauptgleis kein Hauptsignal vorhanden ist, sind Signalbezeichnung, Pfeil und Gleisbezeichnung in Klammern gesetzt, z. B. „(Zsig← Gl. 3)“.
- Signale Lf 6 sind durch „Lf“ dargestellt, Überwachungssignale durch „Üs“.z. B. „<Lf ←>“, „Üs ←“.

Wenn bei einem Haupt- oder Sperrsignal keine Schachbretttafel aufgestellt ist, ist die Angabe „←“ bzw. „→“ durch „ohne Ne 4“ ergänzt und in Klammern gesetzt. Dies gilt nicht für selbsttätige Blocksignale.

h) Das Zeichen „ ⊢ “ bedeutet:

- Strecke endet am Haltepunkt oder
- Einfahrgleis ist
  - Stumpfgleis oder Gleis mit verkürztem Einfahrweg,
  - teilweise besetztes Gleis,
- Gleis, dessen Durchrutschweg nicht ausreichend ist.

i) Vorsignale, allein stehende Vorsignaltafeln, andere Signale mit Vorsignalfunktion, Signale Lf 6 oder Überwachungssignale, die in einem um mehr als 5 % verkürzten Bremswegabstand stehen, sind durch „▽“ dargestellt.

Wenn das Signal oder das „▽“ in Klammern gesetzt ist,

- steht das Signal nicht am durchgehenden Hauptgleis, z. B. „(Zvsig▽)“,
- ist das Signal am durchgehenden Hauptgleis nur bei bestimmten Betriebsverhältnissen in Betrieb oder
- besteht der um mehr als 5 % verkürzte Bremswegabstand nicht im durchgehenden Hauptgleis.

Bei Vorsignaltafeln ist „Ne 2“ vor „▽“ gesetzt, bei Signalen Lf 6 „Lf“, bei Überwachungssignalen „Üs“.

j) Eine Geschwindigkeitsbeschränkung in weißer Schrift auf schwarzem Grund (invers) hinter „Evsig▽“, „Zvsig▽“, „Avsig▽“ oder „Bkvsig▽“ muss der Tf mit dem Zug am Vorsignal erreicht haben, wenn es “Halt erwarten“ zeigt.

k) Wenn die zulässige Geschwindigkeit bei Fahrt auf Signal Hp 2 von 40 km/h abweicht und nicht durch Signal Zs 3 angezeigt wird, sind die Verwendungsart des Hauptsignals durch einen Buchstaben sowie die zulässige Geschwindigkeit angegeben. Es bedeuten: „E“ für Einfahrsignale, „Z“ für Zwischensignale, „A“ für Ausfahrsignale, “Bk“ für Blocksignale von Abzweigstellen, z. B. „E 50“.

l) Bahnhöfe ohne Ausfahrsignal sind durch den Zusatz „ohne Asig“ dargestellt.

m) Abzweig- oder Überleitstellen, deren Blocksignale nicht mit Signal Zs 6 ausgerüstet sind, sind mit der Angabe „ohne Zs 6“ dargestellt.

Bei Fahrt auf dem Regelgleis zeigt Signal Hp 1 und Zs 3, Signal Hp 2 oder Signal Ks 1 bzw. Ks 2 und Zs 3 die Fahrt ins Gegengleis an.

Bei Fahrt auf dem Gegengleis zeigt Signal Hp 1, Ks 1 oder Ks 2 die Weiterfahrt auf dem Gegengleis an.

n) Eine

- Fahrleitungsschutzstrecke ist durch „El 1“,
- ständige Schwungfahrstelle durch „El 4“

dargestellt. „El 1“ oder „El 4“ kann durch eine Geschwindigkeitsangabe ergänzt sein. In diesem Fall ist der gesamte Eintrag durch weiße Schrift auf schwarzem Grund (invers) dargestellt.

Eine Geschwindigkeitsangabe hinter „El 1“ oder „El 4“ muss der Tf eines elektrischen Triebfahrzeugs, bei dem mit dem Ausschalten die angerechnete dynamische Bremse unwirksam wird, beachten, wenn das Signal El 1 oder El 4 gezeigt wird. Der Tf muss die Angabe so lange beachten, bis er den Hauptschalter wieder eingeschaltet hat.

o) Sägelinien stellen die maßgebende Neigung für das Sichern eines Zuges oder Zugteils mit Feststellbremsen dar. Es bedeuten:

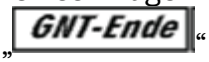
Anzahl Sägelinien	Maßgebende Neigung
keine	0 ‰ bis 10 ‰
eine	mehr als 10 ‰ bis 20 ‰
zwei	mehr als 20 ‰

p) LZB-Bereichskennungswechsel, an denen eine Aufnahme in die LZB möglich ist, sind durch „

“ dargestellt.

q) Der Anfang und das Ende eines Streckenabschnitts, der mit Streckeneinrichtungen der GNT für NeiTech-Züge ausgerüstet ist, ist durch „

“ oder „

“ bzw. „ 

“ oder „

“ gekennzeichnet.

r) Tunnel sind dargestellt durch den Namen des Tunnels und die Zeichen „
“ und „
“, die mit einem senkrechten Strich verbunden sein können.

s) Wenn das Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug den Bahnübergang sichern müssen, ist in der Ankunftsspalte BÜ km ...,...“ und der Auftrag „Halt“ in Verbindung mit „Schranke“, „ET“, „AutomET“, „HET“, „AutomHET“ oder „Posten“ angegeben. 408.2341A01 5 (3) a)

Der Tf muss den Zug vor dem Bahnübergang anhalten. Es bedeuten:

„Schranke“

Bedienen der Schranken; der Tf darf den Zug weiterfahren, wenn die Schranken geschlossen sind. Wenn die Schranken nicht geschlossen werden können, gelten die Regeln in Ril 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7).

„ET“

Bedienen der Einschalttaste; der Tf darf den Zug weiterfahren, wenn die Meldelampe blinkt. Wenn nach dem Bedienen der Einschalttaste die Meldelampe nicht blinkt, gelten die Regeln in Ril 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7).

„AutomET“

Der Tf muss mit dem Zug bis an das Schild „AutomatikET“ heranfahren. Der Tf darf mit dem Zug den Bahnübergang befahren, wenn nach dem Heranfahren ein weißes Licht leuchtet oder blinkt. Wenn kein weißes Licht leuchtet oder blinkt, gelten die Regeln in Ril 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7).

„HET“

Bedienen der Hilfseinschalttaste; Der Tf darf mit dem Zug den Bahnübergang befahren, wenn nach Bedienen der Hilfseinschalttaste eines der Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die Schrankenbäume gesenkt sind. Wenn die technische Sicherung nicht hergestellt ist, gelten die Regeln in Ril 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7).

„AutomHET“

Der Tf muss mit dem Zug bis an das Schild „AutomatikHET“ heranfahren. Der Tf darf mit dem Zug den Bahnübergang befahren, wenn nach dem Heranfahren eines der Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die Schrankenbäume gesenkt sind. Wenn die technische Sicherung nicht hergestellt ist, gelten die Regeln in Ril 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7).

„Posten“

* Der Tf darf mit dem Zug mit Schrittgeschwindigkeit weiterfahren, wenn ein Posten den Bahnübergang gesichert und der Tf Verkehrsteilnehmer und Posten durch Signal Zp 1 gewarnt hat. Wenn das erste Fahrzeug etwa die DB.2341 5

Ausnahme 239

Straßenmitte erreicht hat und der Posten wieder aufgenommen ist, muss der Tf mit dem Zug den Bahnübergang schnellstens räumen.

Der Posten, der den Bahnübergang sichert, hat folgende Aufgaben:

- Der Posten hat mindestens eine Warnweste zu tragen.
- Der Posten stellt sich 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 beschriebenen 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.

4408.2341A01 5 (3) a)

t) Wenn das Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug vor der Abfahrt Bahnübergangssicherungsanlagen bedienen müssen, ist hinter einer Betriebsstellenangabe „ET km ...,... für BÜ km ...,...“, z. B. „Adorf ET km 33,8 für BÜ km 34,205“ angegeben.

u) Beginn oder Wechsel eines Zugfunk-Bereiches ist dargestellt durch Angabe von Betriebsart und ggf. Kanalnummer, z. B. "- ZF GSM-R -" oder „-ZF A 63-“, ggf. ergänzt durch die Zusätze „Sprechwunschtaste“ oder „Hörer F-Taste“. Das Ende der Zugfunkversorgung ist dargestellt mit „- ZF-Ende “.

v) „Betriebsbremsung“ ist an der Stelle dargestellt, an der der Tf bei Güterzügen eine Betriebsbremsung durchführen muss. Bei ungenügender Bremswirkung muss er sofort anhalten und eine volle Bremsprobe durchführen.

w) Hauptsignale mit Richtungsanzeiger sind durch „Ri“ und einem Kennbuchstaben, z. B. „Zsig Ri F“ dargestellt. Die Angabe ist in Klammern, wenn nur ein Teil der Fahrwege am Richtungsanzeiger vorbeiführt, z. B. „Asig (Ri M)“.

x) Das Ende des anschließenden Weichenbereiches bei Ausfahrt aus einem Bahnhof oder Fahrt auf einer Abzweigstelle ist durch „¥“ dargestellt. Bei Fahrwegen, die auf das Gegengleis führen, ist das Zeichen in Winkel eingerahmt:“<¥>“.

y) Das Zeichen mit Angabe der von der Infrastruktur vorgegebenen

Oberstrombegrenzung, z. B. „ 600 A“

zusätzlichen Angaben, z. B. „ 900 A nur Gz“

z) Das Zeichen „“ stellt das Ende der Elektrifizierung dar.

aa) Das Zeichen ZS stellt den Beginn eines Streckenabschnittes dar, an dem der Tf die Zugsammelschiene ausschalten muss, wenn die zentrale Energieversorgung von Reisezugwagen durch eine Diesellokomotive mit einer anderen Frequenz als 22 Hz oder 60 Hz betrieben wird.

bb) Das Zeichen ZS stellt das Ende eines Streckenabschnittes nach Unterabsatz aa) dar. Der Tf darf die Zugsammelschiene wieder einschalten.

cc) Das Zeichen „“ hinter der Signalverwendungsart stellt ein

Signal Ne 14 dar, z. B. „Esig Großbrembach“.

Es wird nur auf Streckenabschnitten mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale verwendet.

dd) Der Beginn eines Streckenabschnitts, der mit ETCS ausgerüstet ist, ist durch „ETCS“ dargestellt. Das Ende eines Streckenabschnitts, der mit ETCS ausgerüstet ist, durch „ETCS“ dargestellt.

ee) Ein ETCS-Levelwechsel ist durch „ “ dargestellt.

* ff) Blockkennzeichen werden mit dem Eintrag: „Bkz (Nr.)“ dargestellt.

(3) Die Textspalte (Buchfahrplan Spalte 3c) kann folgende Angaben enthalten:

a) Der Laufweg des Zuges ist angegeben durch

1. Anfangsbahnhof (Grenzbahnhof),
2. Bahnhöfe und Haltepunkte mit Fahrplanhalt,
3. Bahnhöfe ohne Ausfahrsignal,
4. Bahnübergänge, die das Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug planmäßig sichern müssen, mit den Angaben nach Absatz (2) s) und (2) t),
5. weitere Bahnhöfe oder Abzweigstellen,
6. Hinweise, wenn im Geschwindigkeitsheft mehrere Fahrmöglichkeiten aufgeführt sind,

Ausnahme 239

7. Endbahnhof (Grenzbahnhof).

b) Verweise auf die Darstellung der Streckenabschnitte im Geschwindigkeitsheft mit

1. Nummer des Geschwindigkeitsheftes und Seitennummer, auf der die Darstellung für den jeweiligen Zug beginnt,
2. den auf dem Streckenabschnitt erforderlichen Mindestbremshundertsteln.

c) Das Zeichen „ ⊢ " bedeutet:

- Strecke endet am Haltepunkt oder
- Einfahrgleis ist
  - Stumpfgleis oder Gleis mit verkürztem Einfahrweg,
  - teilweise besetztes Gleis,
  - Gleis, dessen Durchrutschweg nicht ausreichend ist.

d) „VMZ...km/h“ steht an Stellen, an denen der Tf den Einstellwert VMZ ändern muss. Der Eintrag kann auf Bahnhöfen mit Triebfahrzeug- oder Führerraumwechsel wiederholt sein.

6 Angaben in den Geschwindigkeits-, Kilometrierungs- und Textspalten (Buchfahrplan Spalten 1 bis 3b)

Umleiten unter erleichterten Bedingungen

(1) Die Angaben in den Spalten 1 bis 3b für Strecken, auf denen Züge unter erleichterten Bedingungen umgeleitet werden dürfen (alternative Fahrwege), sind vom Umleitbahnhof ab - getrennt durch Querstriche - quer über den Spaltenbau eingeschoben. Unter dem Querstrich ist zunächst die Umleitungsstrecke bezeichnet. Zusätzlich kann angegeben sein, wie über die Umleitung unterrichtet wird.

Hinweise:

(2) Folgende Hinweise sind möglich:

a) Wenn der Fahrplan nicht auf derselben Seite fortgesetzt wird, weist ein Hinweis vor einem Einschub auf die Weiterführung des Fahrplans hin, z. B. „Fortsetzung Seite 112“.

b) Wenn ein Einschub für einen alternativen Fahrweg nicht auf derselben Seite beginnt, ist dort, wo sich der Fahrplan verzweigt, auf den Einschub hingewiesen, z. B. „über Gz-Strecke siehe Seite 116“.

7 Angaben in den Ankunfts- und Abfahrtsspalten (Buchfahrplan Spalten 4 und 5)

(1) Im Spaltenkopf des Fahrzeitenheftes ist die Nummer des Zuges angegeben, für den die Spaltenangaben gelten. Bei Taktfahrplänen ist statt der Zugnummer die Nummer des Taktes angegeben.

Unter der jeweiligen Zugnummer sind für die in der Textspalte genannten Betriebsstellen in Spalte 4 Ankunfts- und in Spalte 5 Abfahrts- oder Durchfahrtszeiten angegeben.

Stundenzahlen sind nur bei der ersten und letzten Betriebsstelle auf jeder Seite und bei Stundenwechsel angegeben. Bei Taktfahrplänen enthalten die Spalten 4 oder 5 keine Stundenzahlen. Statt der Stundenzahl ist jeweils ein Punkt vor

der Minutenzahl angegeben. Bei Nahverkehrszügen, die auf einer in der Textspalte aufgeführten Stelle nicht halten, ist in der Abfahrtsspalte ein senkrechter Strich aufgenommen.

(2) Eine Zeitangabe in der Abfahrtsspalte (Spalte 5) ist

a) Abfahrtszeit, und zwar auf dem Anfangsbahnhof oder nach einem Regelhalt, Bedarfshalt bzw. Betriebshalt,

b) Durchfahrtszeit, wenn in der Ankunftsspalte nichts eingetragen ist.

(3) Ein Eintrag in der Ankunftsspalte (Spalte 4) ordnet einen Fahrplanhalt an. Im Einzelnen gilt Folgendes:

a) Eine Zeitangabe kennzeichnet die planmäßige Ankunftszeit eines Regelhaltes.

b) „x“ kennzeichnet einen Bedarfshalt.

c) „Halt“ in Verbindung mit der Angabe „BÜ km ...,...“ mit „Schranke“, „ET“, „AutomET“, „HET“, „AutomHET“ oder „Posten“ in Spalte 3a oder 3c kennzeichnet einen Halt zum Sichern eines Bahnübergangs.

d) „+“ vor der Ankunftszeit kennzeichnet einen Betriebshalt.

e) Bei Bahnhöfen ohne Ausfahrsignal ist bei planmäßig durchfahrenden Zügen statt einer Ankunftszeit „H“ oder „U“ eingetragen.

1. „H“ bedeutet: Der Tf muss mit dem Zug am gewöhnlichen Halteplatz halten. Der Tf darf ohne Halt durchfahren, wenn er Signal Zp 9 als Durchfahrauftrag erhalten hat oder durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 beauftragt wurde, auf diesem Bahnhof ohne Durchfahrauftrag durchzufahren.

2. „U“ bedeutet: Der Tf darf mit dem Zug ohne Halt durchfahren.

f) Im Ersatzfahrplan sind in den Spalten 4a bis 4d die Fahrzeiten der Züge vom Streckenbeginn bis zur jeweiligen Betriebsstelle angegeben.

g) „N“ kennzeichnet einen nicht veröffentlichten Halt.

h) „A“ bedeutet Halt nur zum Aussteigen von Reisenden, Zug darf vor der planmäßigen Abfahrtszeit abfahren.

i) „Z“ bedeutet Halt nur zum Zusteigen von Reisenden.

8 Angaben in den Geschwindigkeits-, Kilometrierungs-, Text-, Ankunfts- und Abfahrtsspalten

(1) Hinweiszeichen „*)“, „*1)“ oder „*2)“ usw. weisen auf eine Fußnote hin,

Hinweis: Fußnoten sind nur in den Text-, Ankunfts- und Abfahrtsspalten möglich.

(2) Fußnoten am unteren Rand geben

a) Fortsetzungshinweise,

b) Anweisungen z. B. über Umleitungen unter erleichterten Bedingungen, für Überleitstellen, zum Sichern von Bahnübergängen durch Zugpersonal, zum Vereinigen von Zügen, zum Sperren der Wirbelstrombremse.

c) Wenn in den Fußnoten folgende Abkürzungen bzw. Anmerkungen verwendet werden, bedeuten diese:

Ausnahme 239

- R-Weg: Regelweg.
- A-Weg: Alternativer Fahrweg/Umleitung unter erleichterten Bedingungen.
- Änderung der Zugcharakteristik – z. B. Änderung der Zuglänge, Mindestbremshundertstel oder Traktionsart,
- Nutzlänge des Bahnsteiges nicht ausreichend – Bahnsteignutzlänge für Länge des Zuges nicht ausreichend
- Anfang einer baubedingten Regelung
- Ende einer baubedingten Regelung
- Bahnsteigabfahrt (verkehrliche Abfahrt) <hh:mm>: Zug darf nach Erreichen der verkehrlichen Abfahrtszeit vor der betrieblichen Abfahrtszeit abfahren. *
- Traktionsartwechsel Mehrkraft-Tfz: Änderung der Traktionsart bei Triebfahrzeugen mit mehr als einer Antriebsart. * *

9 Musterdarstellungen

Geschwindigkeitsheft (GeH)

Strecke Heidenau - Norburg

100 km/h **Mbr 72 R/P**

1	2	3a		3b
	100	- ZF A 63 -		105,5
		Heidenau		
		Asig		104,9
		¥		104,6
		⟨¥⟩		104,6
102,2		Sbk 4		102,2
	95			
		Edelsdorf Hp		99,9
95,7		Bksig	Bk 60	95,7
	100			
		Abzw Arensberg		
		¥		95,4
		⟨¥⟩		95,3
		Sbk 6		91,9
84,2		Esig	E 60	84,2
	80			
		Mittelstadt		83,2
		- ZF GSM-R -		0,0
		Asig	A60	0,3
		¥		0,6
		⟨¥⟩		0,7
		Bksig		3,4
		Bk Angersb Hp		
5,6		Evsig▽, 75 km/h		
		Esig		6,4
		Neuhof		6,8
		Asig		7,5
		¥		7,6
		⟨¥⟩		7,6
9,2				
	60			
9,3		Üs▽		
	70			
9,8		- ZF Ende -		9,8

Ausnahme 239

Fahrzeitenheft (FztH)

69361,69363 TEC
Ab Adorf
Tfz 155 800 t 620 m Mbr 70 R/P

Ab Langmoor
Tfz 120 500 t 620 m Mbr 102 R/P

120 km/h
GeH 4374 S. 123

3c	4/5		4/5	
Betriebsstelle, Hinweis auf GeH und Mbr	**69361**		**69363**	
	Ank.	**Abf.**	**Ank.**	**Abf.**
Adorf		**07.55**		**13.55**
Abzw Tessin		08.01		14.01
Schönhausen	+ 08.12	22		12
Langmoor	**28**	**56**	**14.18**	**46**
VMZ 120 km/h				
GeH 4983 S.126				
Mbr 103 Sp. 2b				
Hörsel	**09.00**	**9.37**	**50**	**15.35**
Carolafels		44		42
Neben		51		50
Mühlbach	**58**		**15.57**	

Ausnahme 239

Geschlossene Darstellung

Adorf - Hörsel

69361 **TEC**

11.12.16 - 9.12.17
Tfz 218 LG+218 LG **1500 t** **632 m** **Mbr 70 G**
ab Langmoor: Mo-Fr
Tfz 218 SG **500 t** **616 m** **Mbr 46 G**

100 km/h

1	2	3a	3b	4	5
	90	- ZF GSM-R -	0,0		
		Adorf			7.55
		❶ 600A			
		Asig	0,3		
		¥, ⟨¥⟩	0,9		
		Bksig	5,5		
		Bk Grün			7.58
		El 1, ⟨El 1⟩	7,5		
9,2		Bkvsig ▽			
	60 ⟨90⟩				
		Bksig Ri S	9,7		
10,2		Abzw Tessin	10,2		8.01
10,2	100		10,2		
		¥	10,7		
12,8					
	80				
13,0		Bkvsig ▽			
	100				
		Bksig	13,7		
		Bk Heide	13,8		05
		Esig	19,2		
		Schönhausen	20,0	+ 8.12	8.22
		Asig	20,3		
		¥, ⟨¥⟩	20,8		
		Esig	23,6		
		Langmoor[1])	24,4	28	8.56
24,6		Asig	24,6		
	80				
		¥, ⟨¥⟩	25,2		
			26,0		
28,1		Üs ▽			
		Esig	32,5		
		Hörsel	33,3	9.00	

[1]) Änderung der Zugcharakteristik

Ausnahme 239

Ersatzfahrplan

Fahrplan vom 13.12.15 - 11.12.16
Buchfahrplan gültig ab 13.12.15

Strecke 300101 Duisburg-Wedau - Troisdorf

Mbr für 110 km/h = 85 R/P
für 120 km/h = 103 R/P
für 140 km/h = 141 R/P
für 160 km/h = 185 R/P

1	2a	2b	2c	2d	3a	3b	4a	4b	4c	4d
	110	120	140	160	Betriebsstelle	Lage in km	110	120	140	160
	km/h						km/h			
ab km	km/h	km/h	km/h	km/h			Min	Min	Min	Min
	60	60	60	60	Pz-Strecke - ZF GSM-R - - Pz-Strecke - Bft Du-Wedau T 600A	0,6 0,6				
					Bft Du-Wedau Pbf	0,3	0	0	0	0
-0,0					Zvsig ▽, Zsig	-0,0				
					Zsig	-0,6				
					Bft Du-Wedau	-0,6	1	1	1	1
					Bissingheim Einmündung auf Regelweg					
	100	100	100	100	- ZF GSM-R - Bft Du-Wedau[1]) T 600A	5,3				
					Zsig	6,5				
					Bft Du-Wedau	6,6	1	1	1	1
					Bissingheim					

Ausnahme 239

Blattfahrplan

Blattfahrplan für 13.12.2016

Fahrplan vom 11.12.16 - 9.12.17
Buchfahrplan gültig ab 11.12.16

Adorf - Hörsel

69361 TEC

11.12.16 - 9.12.17
Tfz 218 LG+218 LG 1500 t 632 m Mbr 70 G

100 km/h

1	2	3a	3b	4	5
	90	- ZF GSM-R -	0,0		
		Adorf			7.55
		❶ 600A			
		Asig	0,3		
		¥, ⟨¥⟩	0,9		
4,6					
	75				
	⟨90⟩				
4,8		Bkvsig ▽			
	90				
		Bksig	5,5		
		Bk Grün			7.58
		El 1, ⟨El 1⟩	7,5		
9,2		Bkvsig ▽			
	60				
	⟨95⟩				
		Bksig Ri S,	9,7		
		Ri. Schönhausen			
10,2		Abzw Tessin	10,2		8.01
10,2	95		10,2		
		¥	10,7		
12,8					
	80				
13,0		Bkvsig ▽			
	95				
		Bksig	13,7		
		Bk Heide	13,8		05
18,4					
	80				
18,5		Evsig ▽			
	95				
		Esig	19,2		
		Schönhausen	20,0	+ 8.12	8.22

gedruckt: 13.9.18 Zugnummer: 69361 Seite 1

Mögliche Darstellung mehrerer Angaben innerhalb eines Hektometers

❑

1 Allgemeines

* (1) **Besonderheiten**

In diesem Zusatz werden die Besonderheiten der EBuLa-Führerraumanzeige des Fahrplans, inklusive der Abweichungen und Ergänzungen zu Anhang 408.2341A01, beschrieben.

Beispielhafte Abbildungen stellen die Tagdarstellung des EBuLa-Bordgerätes dar.

(2) **Darstellungen**

In der EBuLa-Führerraumanzeige des Fahrplans stehen folgende Darstellungen zur Verfügung:

- Fahrplanauswahl,
- Fahrplan- und Streckengrunddaten,
- Fahrplananzeige.

2 Fahrplan- und Streckengrunddaten

(1) **Kopfangaben**

In den Fahrplan- und Streckengrunddaten können die Kopfangaben nach Anhang 408.2341A01 enthalten sein.

Zusätzlich sind der Anfangs- und Zielbahnhof enthalten.

Im Regelfahrplan wird in den Fahrplan- und Streckengrunddaten auf eventuell vorhandene Ergänzungs- oder Umleitungsfahrpläne und ihre Geltungsdauer verwiesen.

In den Fahrplan- und Streckengrunddaten eines Ergänzungs- oder Umleitungsfahrplans wird auf den zugehörigen Regelfahrplan verwiesen.

3 Fahrplandarstellung

(1) **Kopfzeile**

In der Kopfzeile der Fahrplandarstellung sind die ausgewählte Zugnummer, die Gültigkeit der Fahrplandaten sowie Datum und Zeit der Systemuhr des Bordgerätes angegeben.

Der Triebfahrzeugführer darf Fahrplandaten mit abgelaufener Gültigkeit für eine Zugfahrt nicht verwenden.

(2) **Leserichtung**

Die Fahrplananzeige ist von unten nach oben zu lesen.

(3) **Grafikspalte**

Die Fahrplananzeige enthält neben der Geschwindigkeits-, Kilometrierungs-, Text-, Ankunfts- und Abfahrtspalte zusätzlich die Grafikspalte.

Alternativer Laufweg

(4) Wird ein Zug unter erleichterten Bedingungen umgeleitet, muss der Triebfahrzeugführer die Anzeige der Umleitstrecke (alternativer Laufweg) wählen.

Fußnoten in der Textspalte geben an, wie der Triebfahrzeugführer über eine Umleitung unter erleichterten Bedingungen unterrichtet wird.

4 Angaben in der Geschwindigkeitsspalte

Regelgleis/ Gegengleis

(1) Bei zweigleisigen Strecken gelten die angegebenen zulässigen Geschwindigkeiten, wenn in der Grafikspalte der fette Strich

- rechts ist, für einen Zug, der das Regelgleis befährt,
- links ist, für einen Zug, der das Gegengleis befährt.

GNT

(2) In Fahrplänen für NeiTech-Züge (GNT) kann der Triebfahrzeugführer zwischen zwei Geschwindigkeitsdarstellungen auswählen.

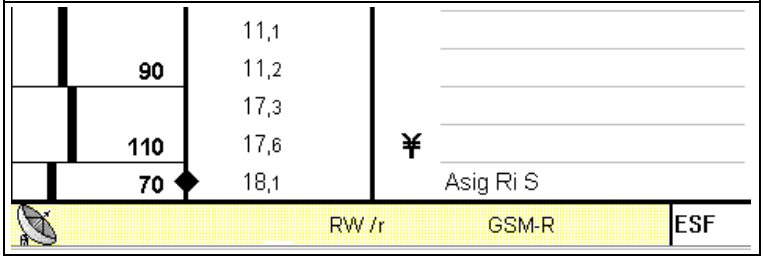
Wenn die Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech (GNT) des Triebfahrzeugs wirksam ist, muss er die Fahrplandarstellung für GNT eingeschaltet und wenn sie unwirksam ist, ausgeschaltet haben.

Wenn bei wirksamer Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech (GNT) des Triebfahrzeugs die Fahrplandarstellung für GNT eingeschaltet ist, gelten die Signale Lf 6 und Lf 7 nicht.

Orientierungsbalken

(3) Ein senkrechter Balken zur Orientierung über das Geschwindigkeitsniveau wird in der Geschwindigkeitspalte dargestellt.

Bild 1: Orientierungsbalken Geschwindigkeitsniveau



5 Kilometrierungsspalte

Kilometrierungsspalte in EBuLa

(1) Die Kilometrierungsspalten 1 (1a und 1b bei GNT) sowie 3b nach Anhang 408.2341A01 sind in EBuLa zu einer Kilometrierungsspalte zusammengefasst.

(2) Kilometrierungssprünge werden, wo die fortlaufende Kilometrierung unterbrochen ist, mit Fehl- oder Überlängen wie nachstehend dargestellt. Die Fehllänge besteht nur rechnerisch, die Überlänge ist tatsächlich vorhanden. Im Beispiel beträgt der Abstand zwischen Kilometerzeichen 58,0 und 57,8 nicht 200 m, sondern 1900 m (gerundet). **Kilometrierungssprünge**

Bild 2: Kilometrierungssprung wegen Überlänge

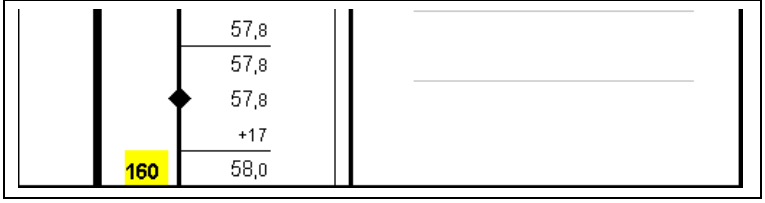


Bild 3: Kilometrierungssprung wegen Fehllänge

Eine Kilometerangabe in Klammern bezieht sich auf eine befahrene Strecke, deren Kilometrierungssprünge wegen der Kürze des befahrenen Abschnitts nicht dargestellt werden.

(3) In der Kilometrierungsspalte sind Beginn und Ende der in der Grafikspalte dargestellten Tunnel enthalten. **Tunnel**

6 Grafikspalte

(1) Der in der Grafikspalte fett dargestellte Strich muss rechts angeordnet sein, während ein Zug das Regelgleis sowie den davor liegenden Abschnitt zwischen der im Fahrplan durch das Zeichen „¥“ gekennzeichneten Stelle und der Bahnhofsgrenze befährt. **Regelgleis**

(2) Der in der Grafikspalte fett dargestellte Strich muss links angeordnet sein, während ein Zug das Gegengleis sowie den davor liegenden Abschnitt zwischen der im Fahrplan durch das Zeichen „¥“ gekennzeichneten Stelle und der Bahnhofsgrenze befährt. **Gegengeleis**

(3) Die Zeichen der Textspalte (Symbole) nach Anhang 408.2341A01 werden in der EBuLa-Grafikspalte rechts oder links der Gleisdarstellung abgebildet, die in der Textspalte durch zusätzliche Angaben ergänzt sein können. **Grundsatz Zeichen**

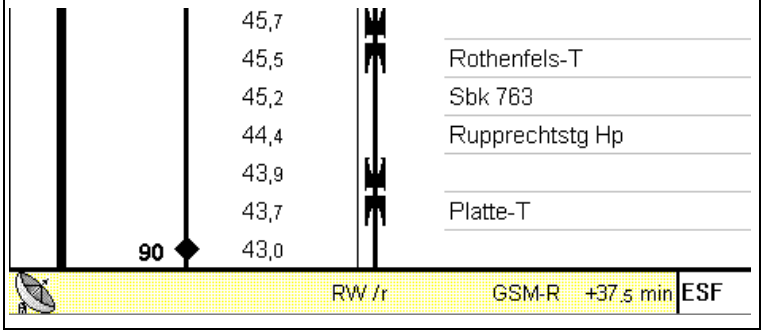
Tunnel

(4) In der Grafikspalte sind Tunnel auf der Gleisdarstellung abgebildet. Abweichend werden folgende Zeichen verwendet:

Tunnelanfang

Tunnelende

Bild 4: Tunneldarstellung



Zusätzliche Zeichen

(5) Zusätzlich werden in EBuLa folgende Zeichen verwendet:

LZB-Ende

Beginn oder Wechsel eines Zugfunkbereichs

Ende der Zugfunkversorgung

Ausschalten; der Triebfahrzeugführer muss Signal El 1 beachten

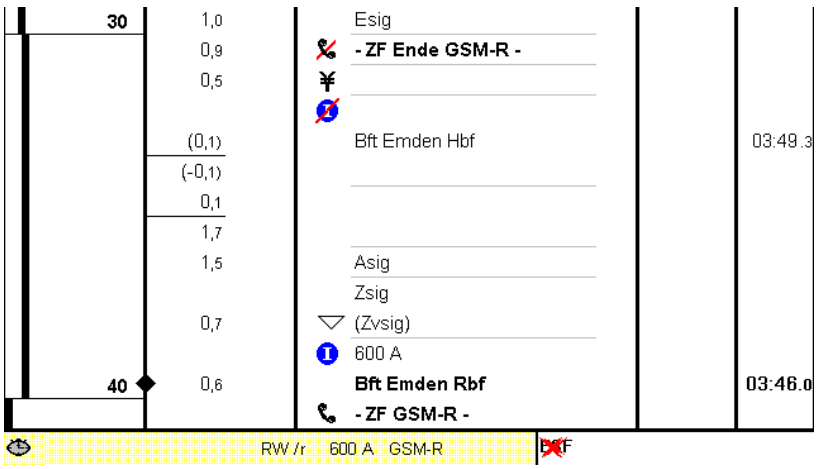
Bügel ab erwarten; der Triebfahrzeugführer muss Signal El 3 beachten

Bügel ab; der Triebfahrzeugführer muss Signal El 4 beachten

Bügel an; der Triebfahrzeugführer muss Signal El 5 beachten

Eintrag in der Textspalte gilt nur für Fahrzeuge mit angelegten Stromabnehmern

Bild 5: Beispiel für Zeichen in der Grafikspalte



7 Textspalte

(1) LZB-/ETCS-Blockstellen mit Blockkennzeichen werden in der Textspalte mit der Bezeichnung der Blockstelle bekannt gegeben.

LZB-, ETCS-Blockstelle

Bild 6: LZB-Blockstelle mit Bezeichnung

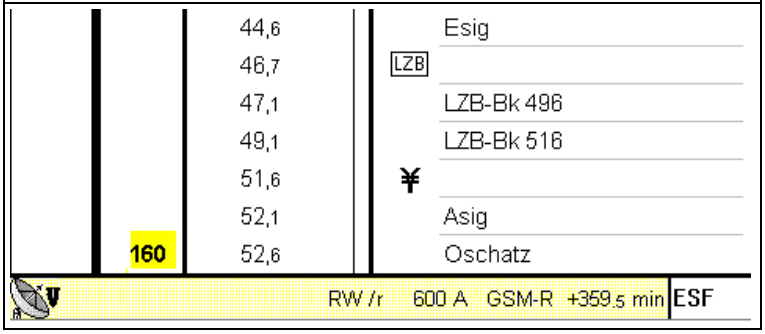
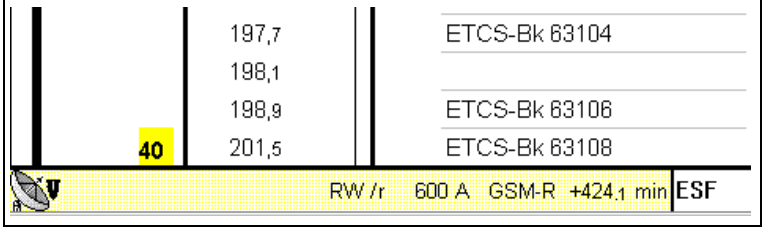


Bild 7: ETCS-Blockstelle mit Bezeichnung



8 Ankunft- und Abfahrtspalten

(1) In den Ankunfts- und Abfahrtspalten sind Ankunfts-, Abfahrts- und Durchfahrtszeiten auf 10 Sekunden genau angegeben.

Genauigkeit der Zeitangaben

9 Fahrplanauswahl

Fahrplanauswahl

(1) Die Fahrplanauswahl kann über das Auswahlmenü

- „Fahrplanauswahl-Gesamtbuchfahrpläne“ oder
- „Fahrplanauswahl-Einzelbuchfahrpläne“

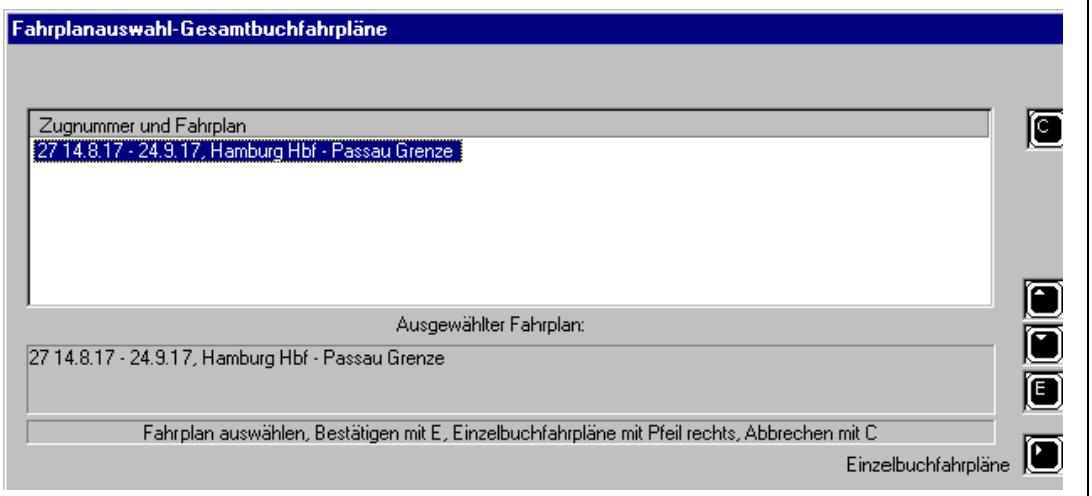
durchgeführt werden.

Existiert zu einem Zug mit Ergänzungs- oder Umleitungsfahrplänen ein Gesamtbuchfahrplan, dann soll dieser ausgewählt und angezeigt werden.

Gesamtbuchfahrpläne

(2) Über das Auswahlmenü „Fahrplanauswahl-Gesamtbuchfahrpläne“ werden – sofern vorhanden – die am jeweiligen Tag geltenden Gesamtbuchfahrpläne zur Auswahl angezeigt.

Bild 8: Fahrplanauswahl-Gesamtbuchfahrpläne

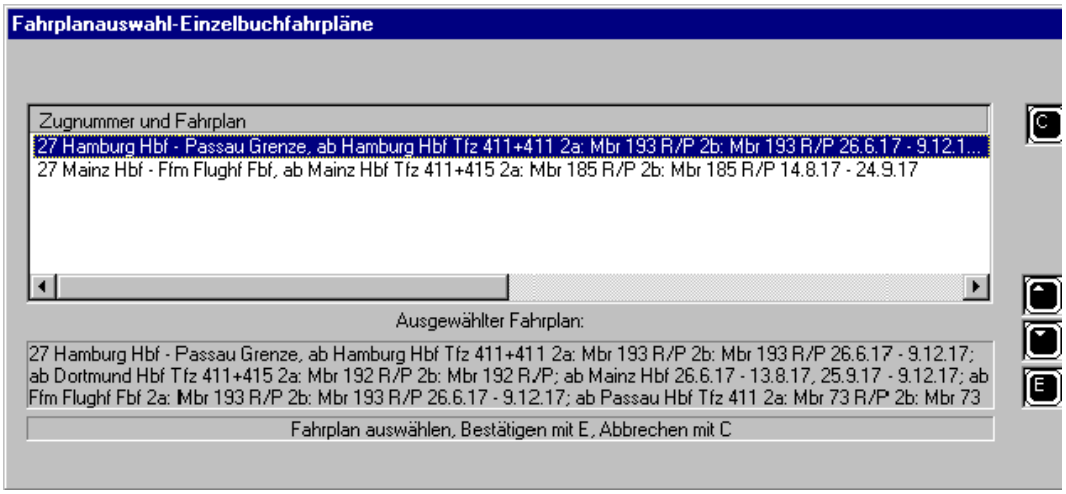


Im Auswahlmenü „Fahrplanauswahl-Gesamtbuch-fahrpläne“ werden in folgenden Fällen für einen Zug mehrere Gesamtbuchfahrpläne zur Auswahl angeboten:

- Es existiert für den Zug ein zusätzlicher Fahrplan für die Bespannung mit einer alternativen Baureihe.
- Am Vor- oder Folgetag gilt ein anderer Gesamtbuchfahrplan. Dadurch kann beim Vorbereiten eines Zuges bereits der Fahrplan aufgerufen werden, der erst am nächsten Tag gilt bzw. bei Zügen, die über den Tagessprung hinaus verkehren, der Fahrplan des Vortages ausgewählt werden (z. B. bei Lokwechsel nach 0:00 Uhr).

(3) Über das Auswahlmenü „Fahrplanauswahl-Einzelfahrpläne“ werden die dem Gesamtbuchfahrplan zugrunde liegenden Stamm- und ggf. Ergänzungs- bzw. Umleitungsfahrpläne zur Auswahl angezeigt. **Einzelbuch-fahrpläne**

Bild 9: Fahrplanauswahl-Einzelbuchfahrpläne



Im Auswahlmenü „Einzelbuchfahrpläne“ können zu einer Zugnummer mehrere Fahrpläne angezeigt werden, die sich in den folgenden Merkmalen unterscheiden können:

- Anfangs- und Zielbahnhof,
- Verkehrstageregelung,
- Mindestbremshundertstel,
- Bremsstellung,
- Baureihennummern der arbeitenden Triebfahrzeuge.

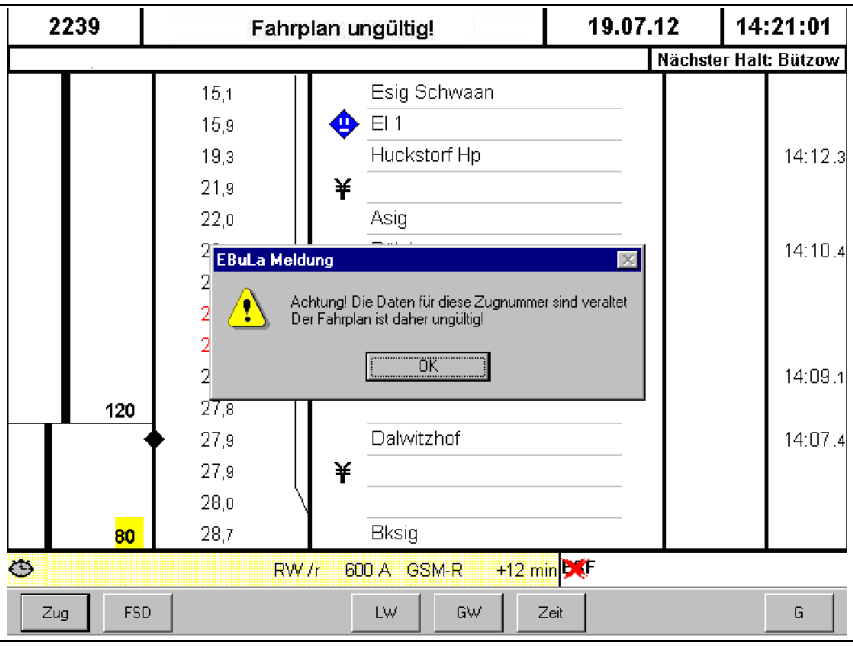
* Bei Zügen, bei denen der tagesaktuelle Gesamtbuchfahrplan zur Verfügung steht, kann im Menü „Fahrplanauswahl-Gesamtbuchfahrpläne“ durch das Betätigen der „Pfeiltaste rechts“ (Einzelbuchfahrpläne) zum Auswahlmenü „Fahrplanauswahl-Einzelbuchfahrpläne“ umgeschaltet werden. Dort werden die dem Gesamtbuchfahrplan zugrunde liegenden Stamm- und ggf. Ergänzungsfahrpläne angezeigt, welche bei Bedarf ausgewählt werden können.

10 Fahrplandaten veraltet

Meldung nach zweitem Tagessprung

(1) Ist seit dem Aufrufen des Fahrplans ein zweiter Tagessprung (00.00 Uhr) erfolgt, wird folgende EBuLa-Meldung angezeigt:

Bild 10:Fahrplan ungültig / Daten für Zugnummer veraltet



Rufen Sie den Fahrplan des Zuges erneut auf, um aktuelle Daten zu erhalten.

11 Baubetriebliche Regelungen

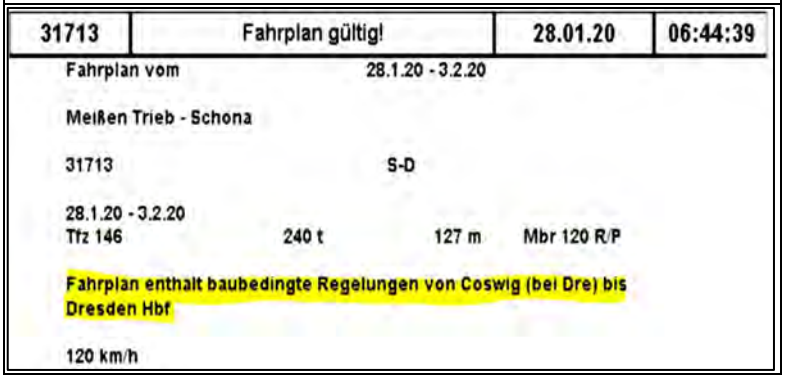
Bekanntgabe

(1) Beinhalten Streckenabschnitte baubetriebliche Regelungen, so werden diese innerhalb des Fahrplans bekanntgegeben.

FSD

(2) In den Angaben der Fahrplan- und Streckengrunddaten (FSD) oder im Kopf des Blattfahrplans wird bekanntgegeben, ob der Fahrplan baubetriebliche Regelungen beinhaltet.

Bild 11: Bekanntgabe baubetrieblicher Regelungen in den Fahrplan- und Streckengrunddaten



Ist in den FSD der Führerraumanzeige des Fahrplans oder im Kopf des Blattfahrplans der Hinweis auf baubetriebliche Regelungen enthalten, sind diese Änderungen gegenüber dem ursprünglichen „Regelfahrplan“ zu beachten.

Hinweis
Über die Vorschau (Blättermodus „manuell“) können diese Änderungen eingesehen werden.

Textspalte/ Spalte 3a

(3) In der Textspalte der Führerraumanzeige des Fahrplans und in der Spalte 3 des Blattfahrplans kennzeichnen Fußnoten die Betriebsstellen, an der die baubetriebliche Regelung anfängt und endet.

Bild 12:Fußnote „Anfang“ in Textspalte 3a

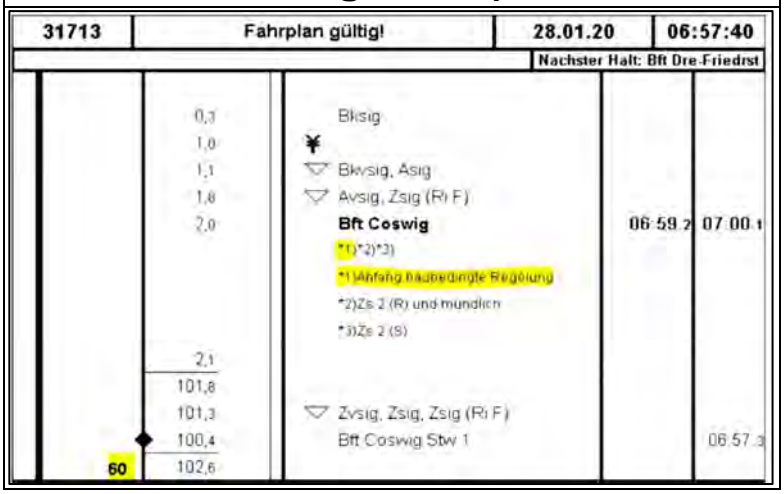


Bild 13:Fußnote „Ende“ in Textspalte 3a

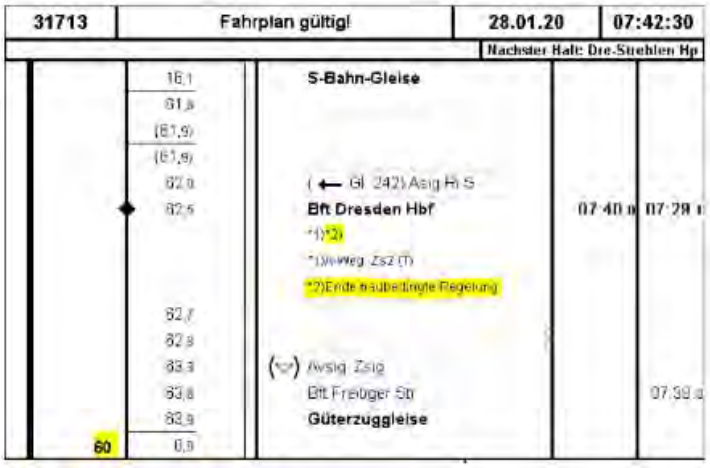


Bild 14:Fußnoten in Liste planmäßiger Halte

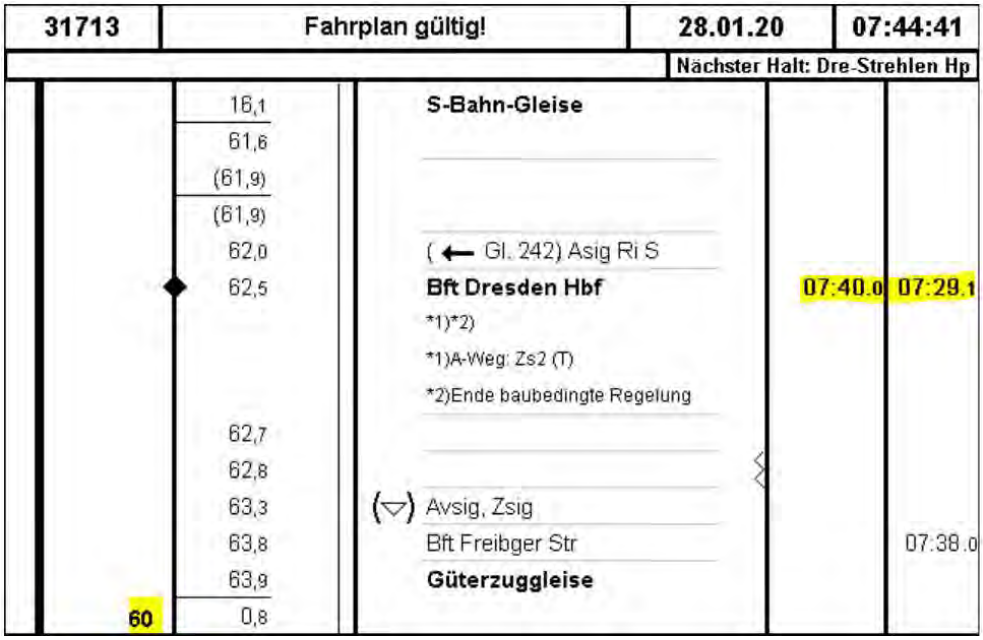
*

12 Negativer Zeitsprung

Anlass

(1) Im Gesamtbuchfahrplan eines Zuges, für den ein Umleitungsfahrplan besteht, kann auf der Betriebsstelle, auf der die Umleitung endet, ein negativer Zeitsprung zwischen der Ankunfts- und Abfahrtszeit bestehen.

Bild 15: Negativer Zeitsprung



Zeitsteuerung

(2) Bei Anwendung der Steuerungsart „Zeit“ muss manuell in die Zeitsteuerung eingegriffen werden, sobald sich der Ortsmarker auf der betreffenden Betriebsstelle befindet. Die Zeitsteuerung muss angehalten und nach Abfahrt oder Durchfahrt auf dieser Betriebsstelle wieder aktiviert werden. Anderenfalls schaltet die Fahrplananzeige nicht zeitgesteuert fort. Die in der unteren EBuLa-Statuszeile angezeigte Abweichung zur Fahrplansollzeit passt sich beim Erreichen der nächsten Betriebsstelle, für die eine Ankunft- oder Durchfahrtzeit angegeben ist, an die tatsächliche Abweichung an.

❑

zur Modulübersicht

1 Strecke durch den Triebfahrzeugbegleiter beobachten

Unterstützung des Triebfahrzeugführers

(1) Der Triebfahrzeugbegleiter muss den Triebfahrzeugführer bei der Beobachtung der zu befahrenden Strecke, der Signale, der Bahnübergänge und der Oberleitung unterstützen.

Auf Gefährdungen achten

(2) Er muss auf Unregelmäßigkeiten achten, die den Zug gefährden könnten.

*

2 Verbotswidriges Aus- oder Einsteigen

Zug befindet sich in Bewegung

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

❑

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

zu BRW.5341

3 Signalansage

Ergänzung:

Signalansage – Ausführung

(1) Befindet sich zusätzlich zum Triebfahrzeugführer weiteres Triebfahrzeugpersonal an der Spitze eines signalgeführten Zuges, hat das Triebfahrzeugpersonal die angezeigte Bedeutung von Fahrt einschränkenden Signalen anzusagen.

Die Fahrt einschränkende Signale sind solche, die ein Handeln des Triebfahrzeugführers erfordern, weil z. B. angehalten, die Geschwindigkeit vermindert oder der Stromabnehmer gesenkt werden muss.

Zunächst spricht derjenige die Signalbedeutung aus, der das Signalbild als erster zweifelsfrei erkannt hat. Der andere wiederholt bzw. korrigiert die Ansage, nachdem er sich zweifelsfrei von dem Signalbild überzeugt hat.

Hinweis:

Die gegenseitige Signalansage unterstützt den Triebfahrzeugführer bei der Signalbeobachtung, ohne seine Verantwortung für diese Aufgabe einzuschränken. Er hat die aus der Signalbeobachtung erforderlich werdenden Maßnahmen rechtzeitig und richtig zu treffen.

Aufgaben der Signalansage übernehmen

(2) Mitarbeiter mit Überwachungsaufgaben, Triebfahrzeugführer mit dem Auftrag zum Erwerb der Streckenkenntnis und streckenkundige Personen haben sich an der Signalansage nach Absatz (1) zu beteiligen.

Dies gilt auch für Mitarbeiter, die sich in Ausbildung befinden.

Mitarbeiter mit dem Auftrag zur Gastfahrt sind von der Signalansage ausgenommen.

❑

zur Modulübersicht

1 Abstellen

Abstellen melden

(1) Der Tf muss das Abstellen von Zügen oder Zugteilen dem Fdl melden.

Fahrzeuge zurücklassen

(2) Wenn es im Streckenbuch angeordnet ist, muss der Tf dem Fdl das Zurücklassen von Fahrzeugen und Änderungen der Zusammensetzung seines Zuges melden.

Zeitpunkt

(3) Wenn ein Tf Zugteile abstellt bzw. wenn er nach Absatz (2) Fahrzeuge seines Zuges zurücklässt oder sich die Zusammensetzung des Zuges ändert, muss er dies dem Fdl melden, bevor er ab- oder weiterfährt.

Vor freizuhaltenden Abschnitten

(4) Beim Abstellen von Fahrzeugen vor einem Grenzzeichen, einem Übergang oder einem sonst freizuhaltenden Abschnitt ist zu berücksichtigen, dass die Fahrzeuge sich noch bewegen können, wenn sich die Pufferfedern strecken oder andere Fahrzeuge anstoßen.

2 Festlegen

Abgestellte Züge oder Zugteile sind festzulegen.

3 Auf der freien Strecke trennen oder Fahrzeuge abstellen

Im Streckenbuch oder in einer Betra kann zugelassen sein, dass auf der freien Strecke Züge getrennt oder einzelne Fahrzeuge abgestellt werden dürfen.

❑

zur Modulübersicht

1 Verantwortlichkeiten

Triebfahrzeugführer

(1) Für das Abstellen und Sichern gegen unbeabsichtigte Bewegung von Zügen oder Zugteilen ist der Triebfahrzeugführer verantwortlich.

Andere Mitarbeiter

(2) Wenn andere Mitarbeiter beauftragt wurden, den Zug oder Zugteile zu sichern, müssen sie die Ausführung dem Triebfahrzeugführer bestätigen.

Abstellort

(3) Die auftraggebende Stelle gibt in der Regel bekannt, in welchen Betriebsstellen und Gleisen Züge oder Zugteile abgestellt werden sollen. Beim Abstellen an einem abweichenden Abstellort informiert der Triebfahrzeugführer die auftraggebende Stelle, dabei sind der Abstellort, Angaben zum Gefahrgut und der Verbleib der Beförderungspapiere anzugeben.

Dokumentation

(4) Bei Güterzügen ist das Sichern von Zügen oder Zugteilen gemäß * Abschnitt 3 zu dokumentieren.

2 Sichern von Zügen oder Zugteilen

Vorgehen

(1) Feststellbremsen und Festlegemittel sind gemäß der VDV-Schrift 757 Teil B bzw. Richtlinie 91501 anzuziehen bzw. anzubringen.

Ergänzung

Auflegeort für Festlegemittel

* (2) Hemmschuhe sind unmittelbar vor dem Rad aufzulegen.

Ersetzung

Bei Wageneinheiten, die aus mehreren im Betrieb nicht trennbaren Teilen bestehen, ist – außer bei Gelenkwagen – jeder Teil wie ein * einzelnes Fahrzeug zu behandeln.

Alle Festlegemittel müssen auf derselben Seite des Zuges oder Zugteils aufgelegt werden.

Hemmschuhform

(3) Es sind nur solche Hemmschuhe zu verwenden, die für die jeweilige Schienenform geeignet sind, ggf. sind örtliche Regelungen zu beachten.

Zusammenlaufende Gleise

(4) Auf zusammenlaufenden Gleisen (z. B. in Weichen- und Kreuzungsbereichen) sind Fahrzeuge möglichst so abzustellen, dass zwischen diesen und den im daneben liegenden Gleis fahrenden Fahrzeugen noch ein seitlicher Sicherheitsabstand von mindestens 0,5 m verbleibt. Stehen Fahrzeuge bis zum Grenzzeichen, wird der seitliche Sicherheitsabstand zwischen den bewegten und den stillstehenden Fahrzeugen in der Regel nicht eingehalten.

Zusetzen und Absetzen von Fahrzeugen

(5) Werden bei abgestellten Zügen oder Zugteilen Fahrzeuge zu- oder abgesetzt, muss die Sicherung erneut durchgeführt werden. Nicht mehr benötigte Feststellbremsen und Festlegemittel sind zu lösen bzw. zu entfernen. Die Dokumentation nach Abschnitt 3 ist neu zu erstellen.

Ausreichende Sicherung nicht möglich

(6) Wenn keine ausreichende Sicherung möglich ist (z. B. weil nicht genügend Feststellbremsen oder Festlegemittel verfügbar sind), ist die Weisung der auftraggebenden Stelle einzuholen.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Freizuhaltende Bereiche

(7) Beim Abstellen von Fahrzeugen ist darauf zu achten, dass Verkehrswege für Personen zum Überqueren von Gleisen nicht verstellt werden. Die in den örtlichen Regelungen festgelegten Abstellverbote sind zu beachten. *

Ergänzung

3 Dokumentation bei Güterzügen

Meldezettel Abstellung

(1) Bei Güterzügen ist mit dem Meldezettel Abstellung (z. B. Vordruck BRW.5351V01) zu dokumentieren, wie Züge oder Zugteile gesichert wurden.

Vordruck nicht verfügbar

(2) Ist der Vordruck des Meldezettels Abstellung nicht verfügbar, sind die erforderlichen Angaben formlos auf einem Blatt Papier (z. B. auf der Rückseite des Bremszettels) zu dokumentieren.

Verzicht

Ersetzung

(3) Auf die Dokumentation darf verzichtet werden, wenn

a) ein einzeln abgestelltes Fahrzeug gesichert wurde,

b) eine persönliche Übergabe des Zuges (Personal- oder Triebfahrzeugwechsel) erfolgt,

c) Züge oder Zugteile vorübergehend abgestellt werden (z. B. Richtungswechsel, Aussetzen von Fahrzeugen oder Zusetzen von Zugteilen) und das Sichern und die Aufhebung der Sicherung vom selben Mitarbeiter durchgeführt werden *

oder

d) es in den örtlichen Regelungen zugelassen ist. *

Hinterlegung

Ersetzung

(4) Der ausgefüllte Meldezettel Abstellung ist grundsätzlich am ersten Fahrzeug des Wagenzuges im Zettelhalter oder im Bordbuch zu hinterlegen. Ist das ausnahmsweise nicht möglich, so ist der Meldezettel Abstellung am nächsten Fahrzeug mit Zettelhalter oder Bordbuch zu hinterlegen.

Verbleibt das Triebfahrzeug am Zug, ist der Meldezettel Abstellung bei den ggf. vorhandenen Beförderungspapieren auf dem Triebfahrzeug zu hinterlegen. *

Zusetzen und Absetzen von Fahrzeugen

(5) Werden bei abgestellten Zügen oder Zugteilen Fahrzeuge zugesetzt oder abgesetzt, ist ein neuer Meldezettel Abstellung zu erstellen und der bisherige Meldezettel Abstellung ist zu entnehmen und durchzukreuzen.

Umfang oder Art der Sicherung ändern

(6) Wird an abgestellten Zügen oder Zugteilen der Umfang oder die Art Sicherung geändert (z. B. nach der Bremsprobe), hat der Mitarbeiter, der die Änderung vorgenommen hat, den Meldezettel Abstellung durch einen aktuellen zu ersetzen. * * * *

Nicht mehr benötigte Meldezettel

Ergänzung

(7) Nicht mehr benötigte Meldezettel Abstellung sind aus dem Zettelhalter bzw. Bordbuch zu entnehmen und durchzukreuzen. *

Anleitung zum Führen des Meldezettels

(8) Die Anleitung zum Führen des Vordrucks BRW.5351V01 ist in Anhang BRW.5351A01 enthalten.

Ergänzung

❒

...itzungsbedingungen – Alle Rechte vorb...
...V) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur ...
...k E...
Betriebs...

zu BRW.5351

2 Sichern von Zügen oder Zugteilen

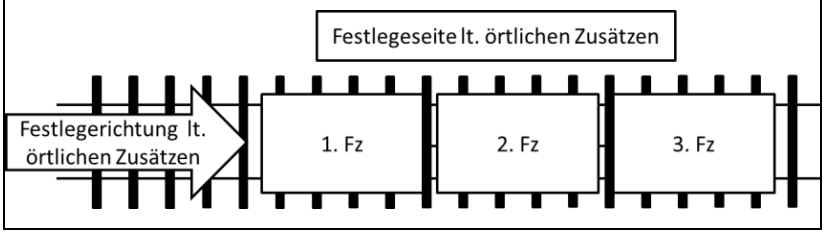
Ergänzung:

(1) Für die Verwendung von Feststellbremsen und Festlegemitteln gelten folgende Vorgaben: **Vorgehen**

* 1. In den örtlichen Zusätzen wird grundsätzlich vorgegeben: **Festlege-richtung, Festlegeseite**

- die „Festlegerichtung“, aus der die Züge und Zugteile zu sichern sind sowie
- die „Festlegeseite“, auf der die Festlegemittel aufzulegen sind:

Beispiel zu Festlegerichtung und Festlegeseite



* 2. Feststellbremsen sind fortlaufend entlang der Festlegerichtung anzuziehen. **Vorgehen beim Sichern**

Werden Festlegemittel benötigt, sind diese auf der Festlegeseite fortlaufend entlang der Festlegerichtung an den Fahrzeugen anzubringen, die nicht mittels Feststellbremse gesichert wurden. Die Sicherung mit Festlegemitteln beginnt am ersten nicht mit Feststellbremse gesicherten Fahrzeug.

* 3. Sind in den örtlichen Zusätzen ausnahmsweise keine Angaben zur Festlegerichtung oder Festlegeseite vorgegeben, ist für das Sichern die Festlegerichtung bzw. die Festlegeseite durch den mit der Sicherung beauftragten Mitarbeiter zu bestimmen. **Ausnahme**

Wird der Zug hierbei mit Triebfahrzeug abgestellt, ist mit der Sicherung immer vom Triebfahrzeug aus zu beginnen.

Bei der Verwendung von Festlegemitteln sind die folgenden Grundsätze anzuwenden:

- Es ist die Festlegeseite zu wählen, die dem Hemmschuhablageort entspricht.
- Ist kein Hemmschuhablageort vorhanden, ist die besser geeignete Seite zu wählen.

Ersetzung:

Auflegeort für Festlegemittel

(2) Hemmschuhe sind unmittelbar vor dem Rad aufzulegen.

Alle Festlegemittel müssen auf derselben Seite des Zuges oder Zugteils aufgelegt werden.

Ergänzung:

Sicherung mit Druckluft-bremse

(8) Das Sichern nur mit der Druckluftbremse ist nur zulässig, wenn es in den örtlichen Zusätzen zugelassen ist oder wenn der Triebfahrzeugführer selbst sicherstellt, dass die maximale Abstelldauer von 60 min nicht überschritten wird und eine eventuell anschließend erforderliche Sicherung selbst ausführt.

3 Dokumentation bei Güterzügen

Ersetzung:

Verzicht

(3) Auf die Dokumentation wird verzichtet, wenn

a) ein einzeln abgestelltes Fahrzeug gesichert wurde,

b) eine persönliche Übergabe des Zuges (Personal- oder Triebfahrzeugwechsel) erfolgt, DBCDE.4321 3 (4)

c) Züge oder Zugteile vorübergehend abgestellt werden (z. B. Richtungswechsel, Aussetzen von Fahrzeugen oder Zusetzen von Zugteilen) und das Sichern und die Aufhebung der Sicherung vom selben Mitarbeiter durchgeführt werden, DBCDE.4813 5 (4)

oder

d) es in den örtlichen Zusätzen vorgegeben ist.

Beim Abstellen in Zusatzanlagen Dritter (z. B. in Privat-gleisanschlüssen) ist nur dann eine Dokumentation der Sicherung erforderlich, wenn die Bedienungs-anweisungen dies fordern.

Ersetzung:

(4) Der ausgefüllte Meldezettel Abstellung ist grundsätzlich am ersten Fahrzeug in Festlegerichtung auf der Festlegeseite des Wagenzuges im Zettelhalter oder im Bordbuch zu hinterlegen. Ist das ausnahmsweise nicht möglich, so ist der Meldezettel Abstellung am nächsten Fahrzeug mit Zettelhalter oder Bordbuch zu hinterlegen.

Hinterlegung

Ist das erste Fahrzeug ein Triebfahrzeug, ist der Meldezettel Abstellung, unabhängig von der vorgegebenen Festlegerichtung, bei den ggf. vorhandenen Beförderungspapieren auf dem Triebfahrzeug zu hinterlegen. Ist hierbei in den örtlichen Zusätzen keine Festlegeseite vorgegeben, ist diese formlos auf dem „Meldezettel Abstellung“ zu vermerken. Der Vermerk lautet je nach Festlegeseite:

„Festlegeseite in Fahrrichtung rechts“ oder

„Festlegeseite in Fahrrichtung links“.

In örtlichen Zusätzen, in der Sammlung betrieblicher Vorschriften zur FV-NE und in den Bedienungsanweisungen der Gleisanschlüsse können zusätzliche oder abweichende Regelungen gegeben sein.

Ergänzung:

(7) Der Meldezettel ist 24 Stunden durch den ausführenden Mitarbeiter aufzubewahren.

Nicht mehr benötigte Meldezettel

4 Meldung

Ergänzung:

(1) Wird ein Zug mit Triebfahrzeug abgestellt, ist die Abstellung (z. B. Verbleib der Beförderungs- und Begleitpapiere usw.) zusätzlich an den zuständigen Disponenten zu melden.

Abstellen mit Tfz

(2) Die Sicherung nur mit der Druckluftbremse ist an die in den örtlichen Zusätzen genannte Stelle zu melden, es sei denn, der Triebfahrzeugführer überwacht die maximale Abstelldauer von 60 Minuten selbst.

Sicherung mit Druckluft-bremse

(3) Ist nach den Vorgaben der örtlichen Zusätze die Sicherung zu melden, hat dies unmittelbar zu erfolgen.

Zeitpunkt der Meldung

❑

zur Modulübersicht

1 Allgemeines

(1) Diese Anleitung gilt für das Führen des Meldezettels Abstellung nach BRW.5351V01. Der Vordruck besteht aus

Vordruck BRW.5351 3 (8)

- Angaben im Kopf und
- Angaben zur Sicherung.

2 Kopfzeile des Vordrucks

(1) Im Kopf des Vordrucks sind einzutragen:

Grundsätzliche Angaben

Ersetzung

- Betriebsstelle und Gleis, in dem der Zug oder Zugteil abgestellt ist
- Datum und Uhrzeit, an dem der Zug oder Zugteil abgestellt wurde
- Gesamtgewicht oder Anzahl der Achsen des Zuges oder Zugteils
- letzte vier Ziffern der Fahrzeugnummer des ersten und letzten Fahrzeugs des Zuges oder Zugteils

(2) Weiterhin ist im Kopf der Name des Erstellers des Meldezettels Abstellung einzutragen.

Angaben zum Ersteller

3 Angaben zur Sicherung

(1) Wird der Zug oder Zugteil nur mit Druckluftbremse gesichert, ist dies im Vordruck anzukreuzen und in die erste Zeile der Tabelle ein horizontaler Strich einzutragen (Endstrich).

Sicherung nur mit Druckluft

(2) Wird der Zug oder Zugteil nur mit dem Triebfahrzeug gesichert, ist dies im Vordruck anzukreuzen und in die erste Zeile der Tabelle ein horizontaler Strich einzutragen (Endstrich).

Sicherung nur mit Triebfahrzeug

(3) Wird der Zug oder Zugteil mit Festlegemitteln oder Feststellbremsen gesichert, ist dies wie folgt im Meldezettel Abstellung zu dokumentieren:

Sicherung mit Festlegemitteln oder Feststellbremsen

Ersetzung

a) Einträge erfolgen fortlaufend, beginnend beim ersten gesicherten Fahrzeug und enden beim letzten gesicherten Fahrzeug.

b) Für die gesicherten Fahrzeuge sind die letzten vier Ziffern der Fahrzeugnummer einzutragen und das entsprechende Festlegemittel (Hemmschuhe oder Radvorleger; Feststellbremsen) anzukreuzen.

c) Wird der Lastwechsel beim Sichern nach „Beladen“ umgestellt, ist das Kästchen in der Spalte „Lastwechsel“ anzukreuzen.

d) Bei Wageneinheiten mit im Betrieb nicht trennbaren Fahrzeugen ist die Wagennummer so oft einzutragen, wie Feststellbremsen und Festlegemittel an der Wageneinheit verwendet wurden. Hinter die Kontrollziffer sind dann jeweils ein Schrägstrich und die fortlaufende Festlegung von 1 beginnend zu ergänzen (z. B. 364-8/1, 364-8/2 usw.).

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

e) In die Zeile nach dem letzten gesicherten Fahrzeug ist ein horizontaler Strich einzutragen, um den Abschluss der Einträge zu kennzeichnen (Endstrich).

Korrektur des Meldezettels

(4) Wird beim Ausfüllen einer Zeile ein Fehler festgestellt, so sind alle Felder dieser Zeile einzeln durchzukreuzen und die folgende Zeile ist mit den korrekten Angaben auszufüllen. Weitere Korrekturen und Änderungen des Meldezettels Abstellung sind nicht zulässig. Sobald die Zeile darunter bereits gefüllt ist oder der horizontale Strich zum Abschluss des Meldezettels Abstellung gezogen wurde, ist ein neuer Meldezettel Abstellung zu erstellen.

❑

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zu BRW.5351A01

2 Kopfzeile des Vordrucks

Ersetzung:

Grundsätzliche Angaben

(1) Im Kopf des Vordrucks sind einzutragen:

- Betriebsstelle und Gleis, in dem der Zug oder Zugteile abgestellt ist,
- Datum und Uhrzeit, an dem der Zug oder Zugteile abgestellt wurde,
- Gesamtgewicht oder Anzahl der Achsen des Zuges oder Zugteils,
- letzte vier Ziffern der Fahrzeugnummer des ersten und letzten Fahrzeugs des Zuges oder Zugteils in Festlegerichtung.

3 Angaben zur Sicherung

Ersetzung:

Sicherung mit Festlegemitteln oder Feststellbremsen

(3) Wird der Zug oder Zugteil mit Festlegemitteln oder Feststellbremsen gesichert, ist dies wie folgt im Meldezettel Abstellung zu dokumentieren:

a) Einträge erfolgen fortlaufend, beginnend beim ersten gesicherten Fahrzeug und enden beim letzten gesicherten Fahrzeug.

b) Für die gesicherten Fahrzeuge sind die letzten vier Ziffern der Fahrzeugnummer einzutragen und das entsprechende Festlegemittel (Hemmschuhe oder Radvorleger; Feststellbremsen) anzukreuzen.

c) Wird der Lastwechsel beim Sichern nach „Beladen“ umgestellt, ist das Kästchen in der Spalte „Lastwechsel“ anzukreuzen.

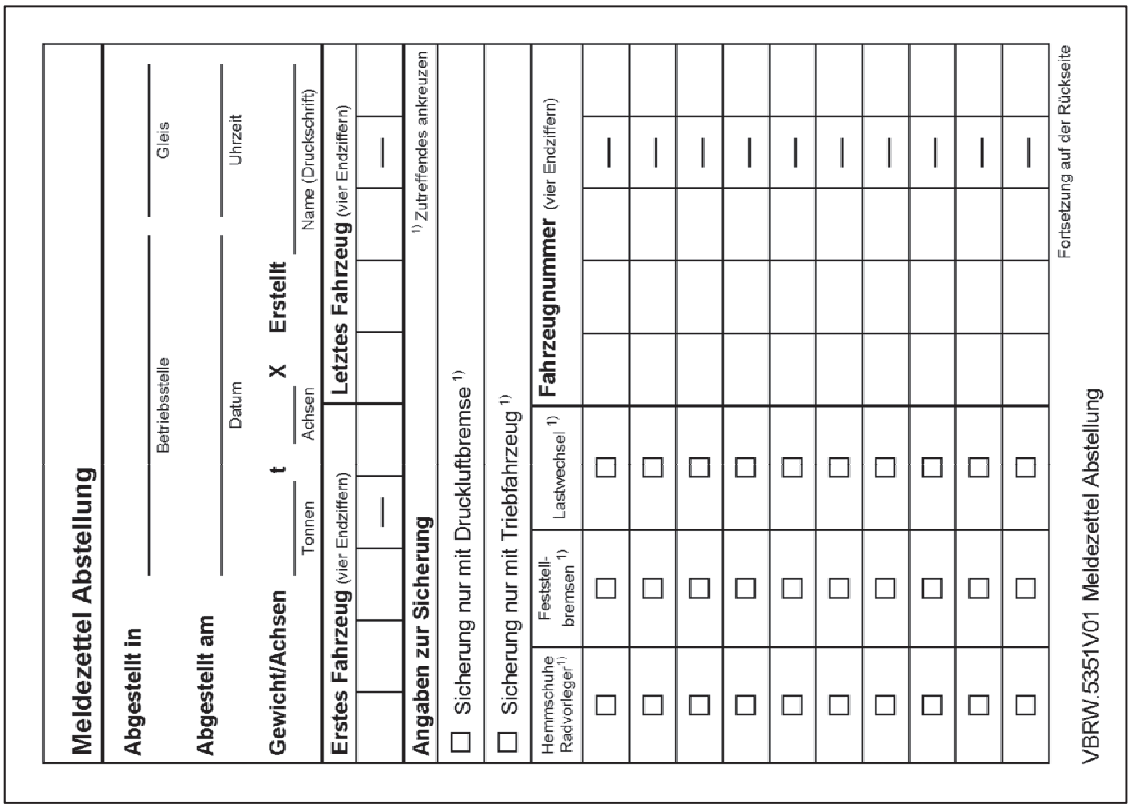
d) Bei Wageneinheiten mit im Betrieb nicht trennbaren Fahrzeugen ist die Wagennummer so oft einzutragen, wie Fahrzeuge der Wageneinheit gesichert wurden. Hinter die Kontrollziffer sind dann jeweils ein Schrägstrich und die fortlaufende Nummer des Wagenteils von 1 beginnend zu ergänzen (z. B. 364-8/1, 364-8/2 usw.).

e) In die Zeile nach dem letzten gesicherten Fahrzeug ist ein horizontaler Strich einzutragen, um den Abschluss der Einträge zu kennzeichnen (Endstrich).

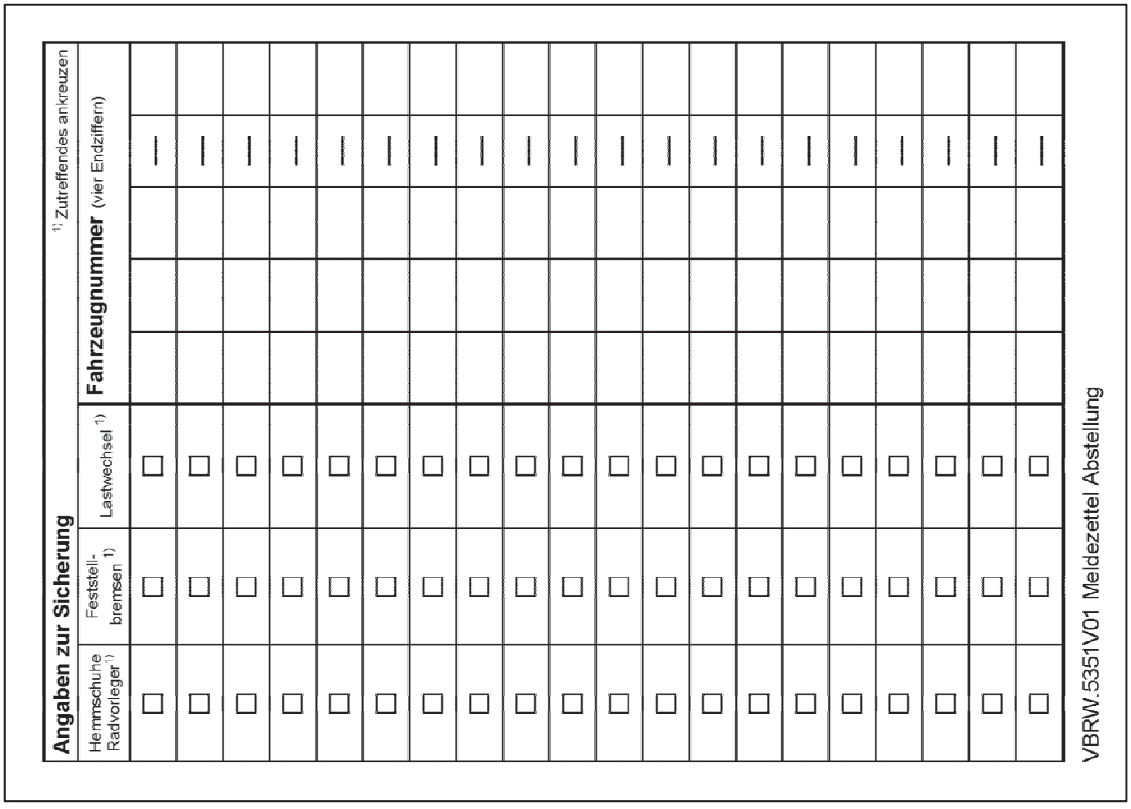
❑

zur Modulübersicht

Vorderseite



Rückseite



Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

DBCDE.4831 4 (1) DBCDE.4831 4 (5) BRW.5351 3 (1)

DBCDE.4831A01 1 (1) DBCDE.4321 3 (1) DBCDE.4813 5 (1)

BRW.5351 3 (8) BRW.5351A01 1 (1) ❑

zur Modulübersicht

1 Zweck, Schutzziele und Zielgruppe

Zweck, Schutzziele:

Die Regelungen gewährleisten eine sichere Durchführung des Bahnbetriebs beim Umgang mit Aufträgen, die der Fdl mit Befehl erteilt. Durch die Vorgaben wird die Handlungssicherheit aller Tf und Tb 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:

- Tf
- Tb

2 Regelung

2.1 Vorrang eines Befehls

Ein Befehl hat Vorrang vor entsprechenden Signalen oder Führerraumanzeigen. Wenn die zulässige Geschwindigkeit niedriger ist als die im Befehl vorgegebene Geschwindigkeitsbeschränkung, gilt die jeweils niedrigste zulässige Geschwindigkeit.

2.2 Übermitteln

- Wenn der Zug hält, darf der Fdl oder ein von ihm beauftragter Mitarbeiter dem Tf Befehle aushändigen oder diktieren.
- Auf Anfrage des Fdl muss der Tf mitteilen, ob der Zug signalgeführt, LZB-geführt oder ETCS-geführt ist. Bei ETCS muss er dem Fdl zusätzlich mitteilen, in welchem ETCS-Level und in welcher ETCS-Betriebsart sich der Zug befindet.

2.3 Diktieren

- Die Wortlaute und das Ablaufschema sind in Anhang 408.2411A02 dargestellt.
- Verschriebene Vordrucke sind durchzustreichen und zu entsorgen.

2.4 Verständigen

Der Tf des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges muss den Tb vom Inhalt eines Befehls unterrichten und für die Unterrichtung der anderen Tf sorgen, wenn der Inhalt des Befehls für das Verhalten der Tf Bedeutung hat.

2.5 Handhaben durch den Tf

- Nach Erhalt eines Befehls ist zu prüfen, ob sich der Befehl auf den richtigen Zug und Standort bezieht.
- Befehle sind bis zur Erledigung im Führerraum sichtbar auszulegen. Wenn der Tf sich nicht im Führerraum aufhält, muss er die Befehle bei sich führen.
- Wenn der Tf das Fahrzeug an der Spitze des Zuges wechselt oder ein Personalwechsel stattfindet, muss der Tf für die Übergabe weiterhin gültiger Befehle sorgen.
- Erledigte Befehle sind durchzukreuzen und wegzulegen.

2.6 Befehl widerrufen

Für das Widerrufen von Befehlen gilt:

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.

Die Vordrucke eines widerrufenen Befehls sind durchzukreuzen.

2.7 Vorbeifahrt am ETCS-Halt auf Strecken mit ETCS-Level 2

Ein Befehl 1 oder 7 mit Auftrag 7.20 zur Vorbeifahrt am ETCS-Halt wird ungültig, wenn dem Tf wieder Führungsgrößen angezeigt werden. Dies gilt auch, wenn die Vorbeifahrt an mehreren ETCS-Halten zugelassen wurde.

2.8 Vordruck 408.2411V01

- Befehle müssen grundsätzlich auf Vordruck 408.2411V01 ausgefertigt werden.
- Ist der Vordruck ausnahmsweise nicht vorhanden, muss der Wortlaut des Vordrucks angewendet werden.
- Der Fdl darf dem Tf Befehle 1 mit Befehlen 8 oder 95 mit Auftrag 95.95 ohne Vordruck aushändigen.
- Der Fdl darf dem Tf Aufträge des Befehls 8 im Befehl 95 mit Auftrag 95.95 erteilen.
- Der Fdl kennzeichnet jeden Befehlsvordruck mit einer eindeutigen Kennung. Wenn Befehle auf mehreren Vordrucken erteilt werden, kennzeichnet der Fdl nur den letzten Vordruck mit einer eindeutigen Kennung.

2.9 Besonderheiten Befehl 32

Wenn der Fdl den Tf mit Befehl 32 beauftragt, vor einem Hauptsignal anzuhalten, gilt Folgendes:

- Der Tf muss auch bei Fahrtstellung des Hauptsignals oder Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 anhalten.
- Der Tf darf nur mit Befehl 1 oder bei Signal Zs 12 mit mündlichem Auftrag weiterfahren.

2.10 Ausfüllanleitung 408.2411A01

Der Aufbau des Vordrucks 408.2411V01 und die Ausfüllanleitung sind in Anhang 408.2411A01 dargestellt.

3 Örtliche Regeln im Streckenbuch

Keine

4 Befehle

Die Ril 408.2411 behandelt die Befehle insgesamt, weshalb an dieser Stelle auf die Nennung einzelner Befehle verzichtet wird.

5 Geschwindigkeiten

Etwaige Geschwindigkeiten ergeben sich aus dem konkreten Befehl und den darin enthaltenen Aufträgen.

zur Modulübersicht

1 Verständigen

(1) Der Triebfahrzeugführer informiert

1. die Zugaufsicht, wenn der Empfang eines Befehls Bedingung für das Erteilen des Abfahrauftrags ist; **Zugaufsicht**

2. den Mitarbeiter an der Spitze eines geschobenen Zuges, wenn der Inhalt eines Befehls von ihm beachtet werden muss. **Geschobener Zug**

❑

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Ausfüllanleitung Befehle 1 - 9 und 21 - 95	**408.2411A01** **Seite 1**

Aufbau des Vordrucks und für alle Befehle gültige Regeln

408.2411 2.10

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.

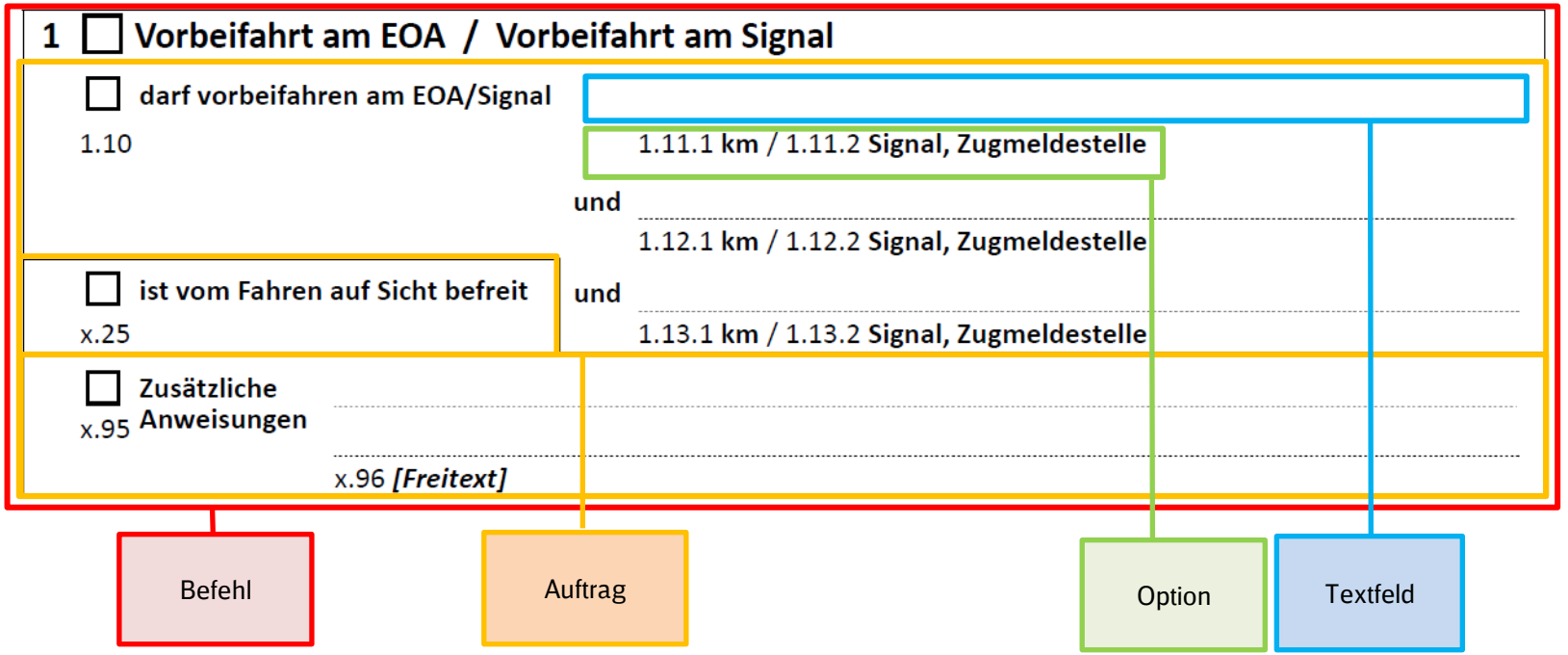
Wenn Befehle als Kopie oder Durchschrift ausgefertigt werden, muss der Inhalt auf allen Ausfertigungen zweifelsfrei nachvollziehbar sein. Der Tf erhält den Vordruck im Original und der Aushändigende behält die Kopie bzw. Durchschrift.

Namen von Betriebsstellen dürfen beim Ausfüllen wie folgt abgekürzt werden:

- Tf: Abkürzung gemäß Buchfahrplan oder Führerraumanzeige des Fahrplans
- Fdl: Abkürzung gemäß Streckenbuch

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.

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, 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

Kopfzeile

„Befehle 1-9“
oder
„Befehle 21-95“

Kennzeichnung der Vordruckseite.

„A Zugnummer“

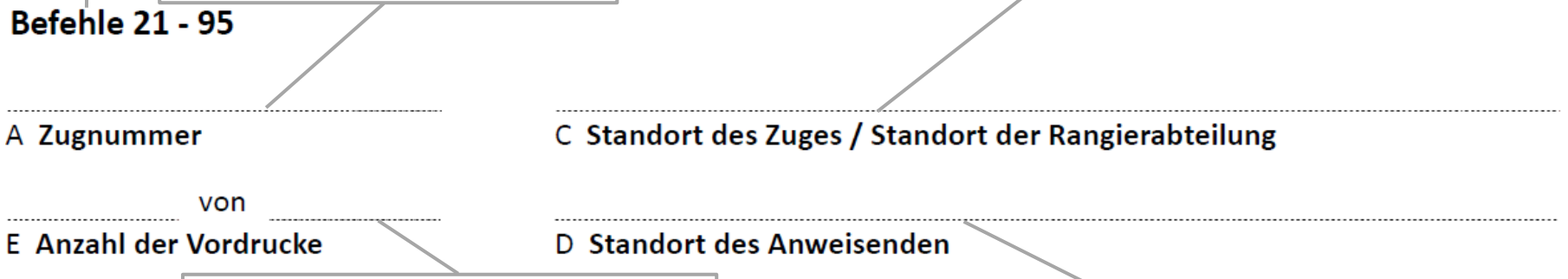
Eintrag der Zugnummer. Für Schiebetriebfahrzeuge mit der vorangestellten Abkürzung „Sch-Tfz“.

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.

Die Angabe setzt sich zusammen aus:
Signal, Weiche oder **km** und **Gleisbezeichnung** mit **Betriebsstelle** oder Angabe **Regelgleis** (Rgl) bzw. **Gegengleis** (Ggl.) **von Betriebsstelle nach Betriebsstelle** (Betriebsstelle – Betriebsstelle).



„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

A Zugnummer

Esig A in Rgl Erle - Kleinstadt

C Standort des Zuges

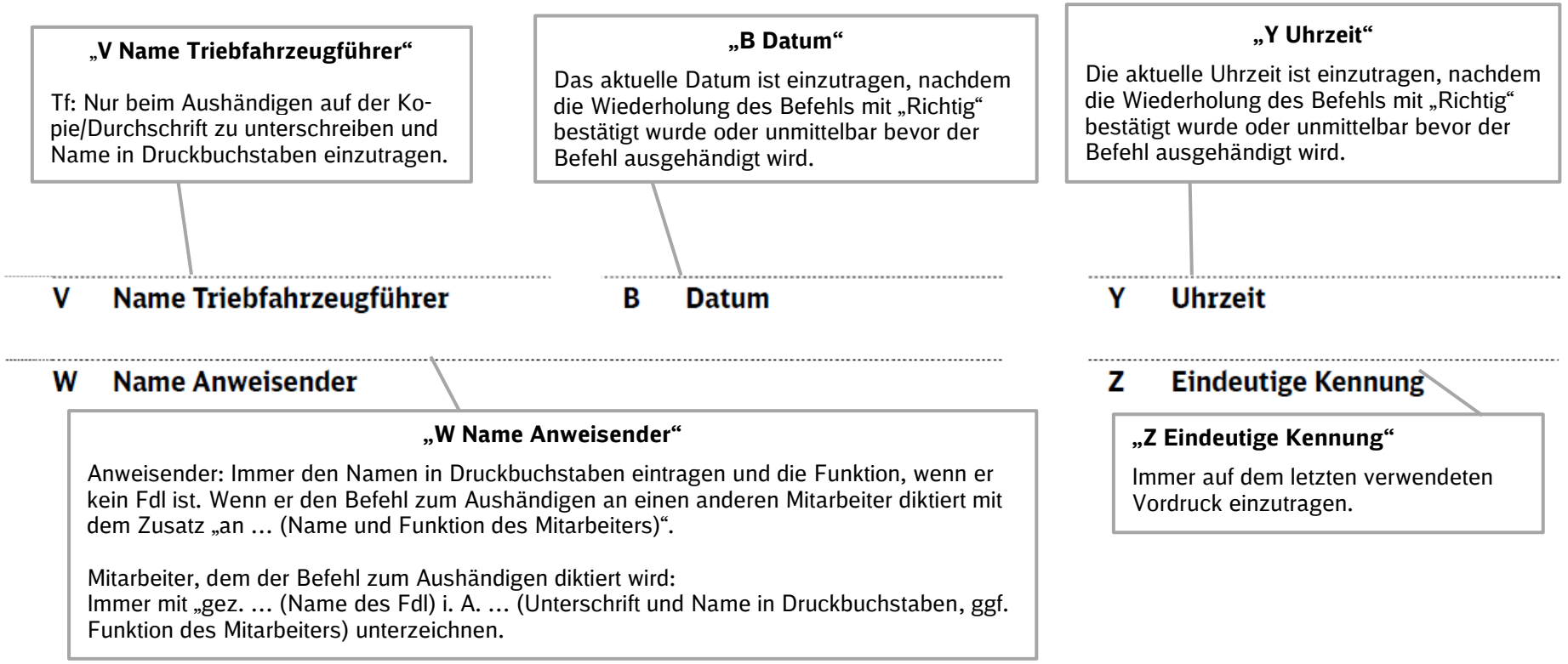
1 von 1

E Anzahl der Vordrucke

Kleinstadt

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.

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“

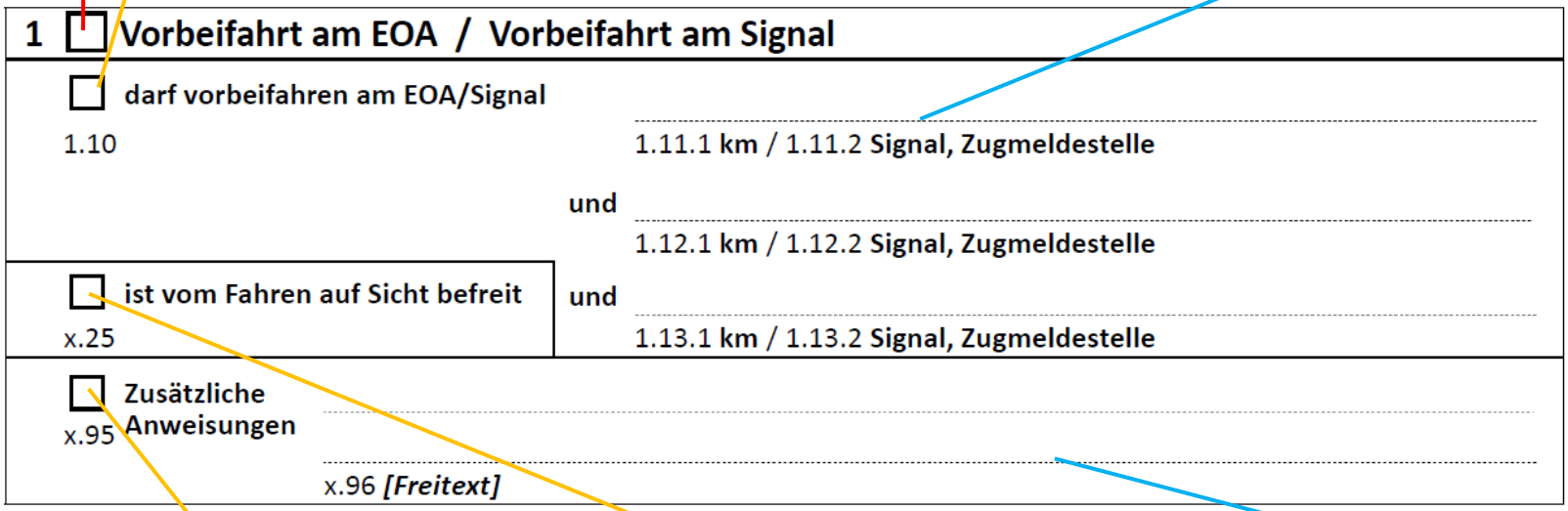
Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„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 auch Aufträge der Befehle 21-95 eingetragen werden.

Beispiel:

1 ☒ Vorbeifahrt am EOA / Vorbeifahrt am Signal

☒ darf vorbeifahren am EOA/Signal — Esig F, Bf Kleinstadt

1.10 ~~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 — und

x.25 1.13.1 km / 1.13.2 Signal, Zugmeldestelle

☐ Zusätzliche Anweisungen

x.95

x.96 ***[Freitext]***

Befehl 2

„2 Weiterfahren - Trip / nach Vorbeifahrt“

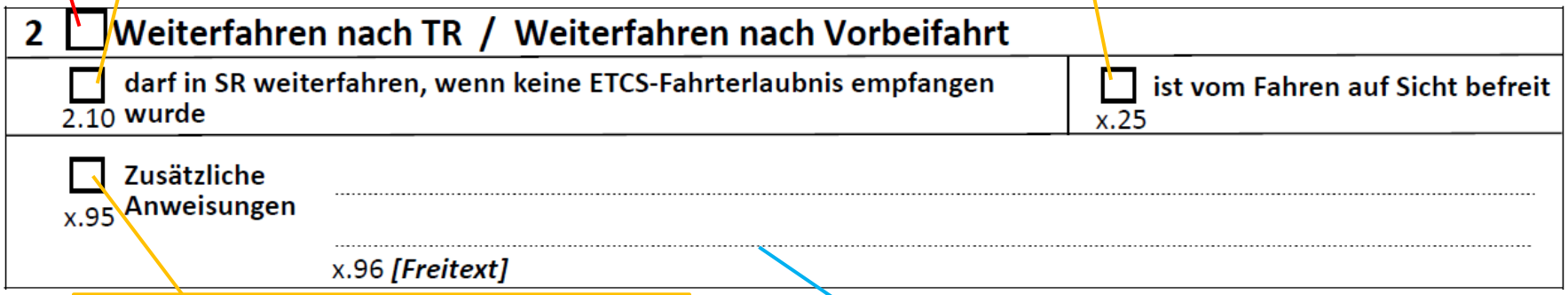
Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„2.10 darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrterlaubnis empfangen wurde“

Anweisung für einen ETCS-geführten Zug, nach einem Wechsel in TR in SR weiterzufahren, wenn keine ETCS-Fahrterlaubnis empfangen wurde.

„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. Zugmeldestelle)“.

Hier dürfen auch Aufträge 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 P3, Bf Rommersbach x.96 *[Freitext]*

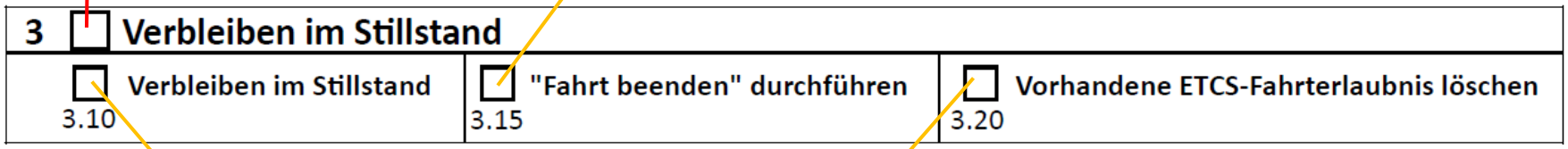
Befehl 3

„3 Verbleiben im Stillstand“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„3.15 „Fahrt beenden“ durchführen“

Bei ETCS-geführten Zügen, wenn nach einem Wechsel in ETCS-Betriebsart TR zurückgesetzt werden muss.



„3.10 Verbleiben im Stillstand“

Immer anzukreuzen.

„3.20 Vorhandene ETCS-Fahrterlaubnis löschen“

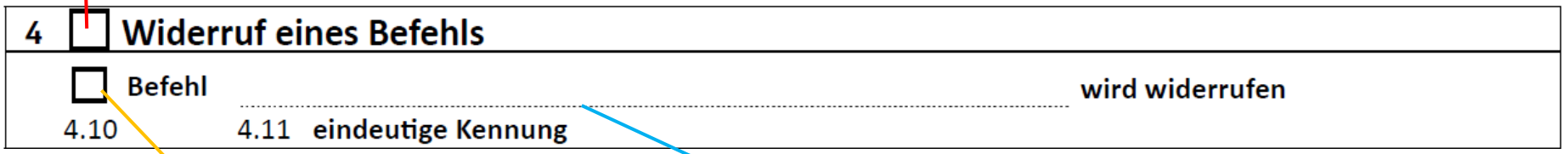
Anzukreuzen, wenn die Überwachung durch das ETCS-Fahrzeuggerät beendet werden soll.

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 auf Sicht zu fahren, 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“

Name und Art der Zugmeldestelle, in oder ab der die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt.

5 ☐ **Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung**			
☐ **Geschwindigkeitsbeschränkung** x.41	x.42.1 **km/h**	**zwischen/in** x.43 **Zugmeldestelle**	**und**
	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“

Name und Art 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 Aufträge 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 auf Sicht zu fahren, 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 zusammengafasst werden, wenn sich diese auf denselben Abschnitt beziehen.

„x.43 Zugmeldestelle“

Name und Art 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“

Name und Art 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.92 [Freitext]“

Nennen des Fdl, dem der Tf das Ergebnis melden 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 Aufträge der Befehle 21-95 eingetragen werden.

„x.91 [Freitext]“

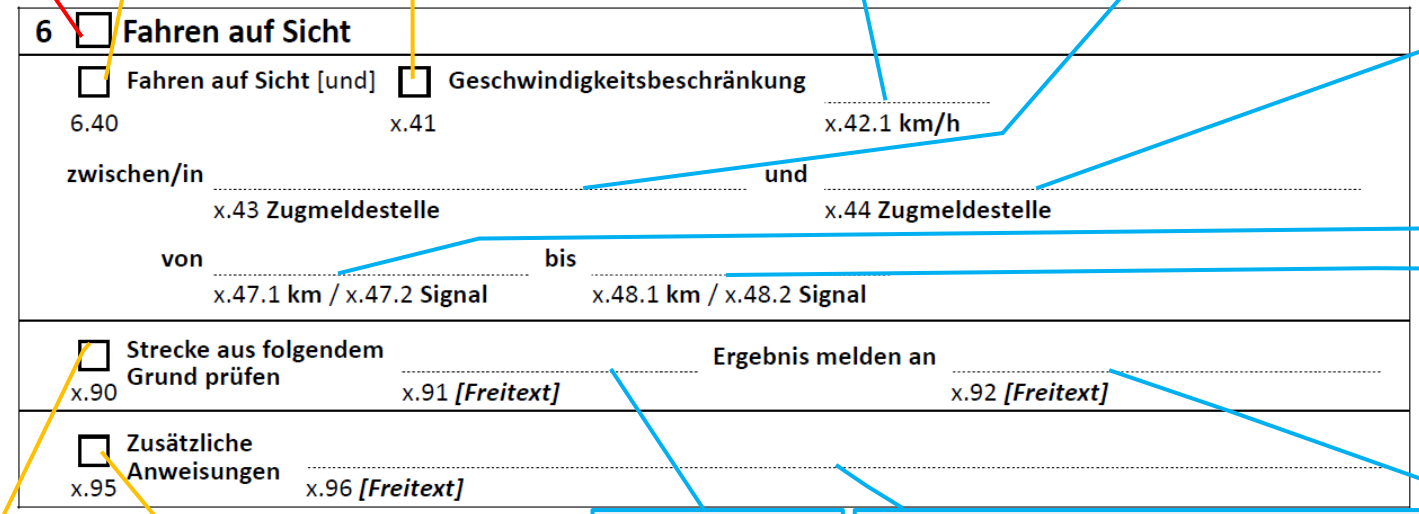
Eintragen „Grund Nr. [Nummer des Grundes]“, wenn das Ergebnis an den Fdl gemeldet werden muss.

„x.95 Zusätzliche Anweisungen“

Anzukreuzen, wenn Eintragungen in „x.96“ erforderlich sind.

„x.90 Strecke aus folgendem Grund prüfen“

Anzukreuzen, wenn der Tf Gleise erkunden soll und das Ergebnbis dem Fdl melden muss.



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 A bis Asig N3

~~x.47.1 km~~ / x.47.2 Signal ~~x.48.1 km~~ / x.48.2 Signal

☒ x.90 Strecke aus folgendem Grund prüfen Grund Nr. 31 x.91 *[Freitext]* Ergebnis melden an Fdl Bruchfelden x.92 *[Freitext]*

☐ x.95 Zusätzliche Anweisungen x.96 *[Freitext]*

Befehl 7

„7 Starten in SR nach Vorbereiten einer Fahrt“

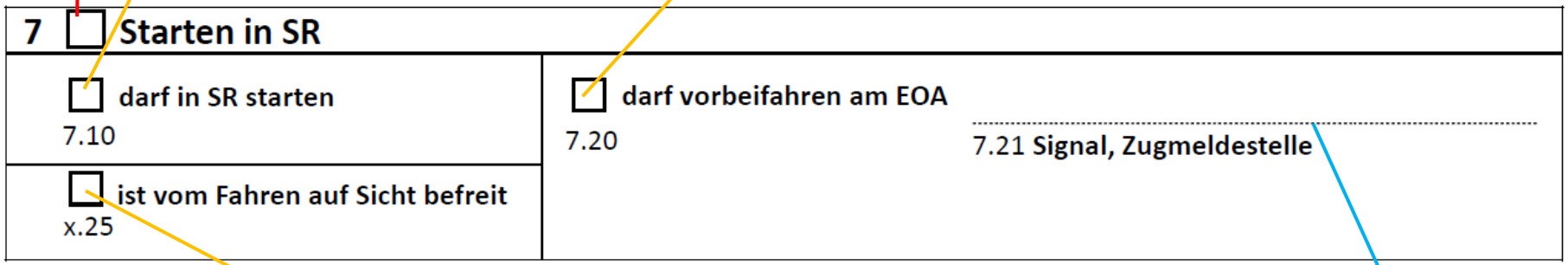
Nummer und Bezeichnung des Befehls. Dieser Befehl wird auf Anforderung des Tf erteilt. Immer anzukreuzen.

„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 3601, Bf Kleinstadt“).

Beispiel:

7 ☒ Starten in SR	
☒ darf in SR starten 7.10	☒ darf vorbeifahren am EOA 7.20 ETCS-Bk 12345 7.21 Signal, Zugmeldestelle
☒ ist vom Fahren auf Sicht befreit x.25	

Befehl 8

„8 BÜ sichern“

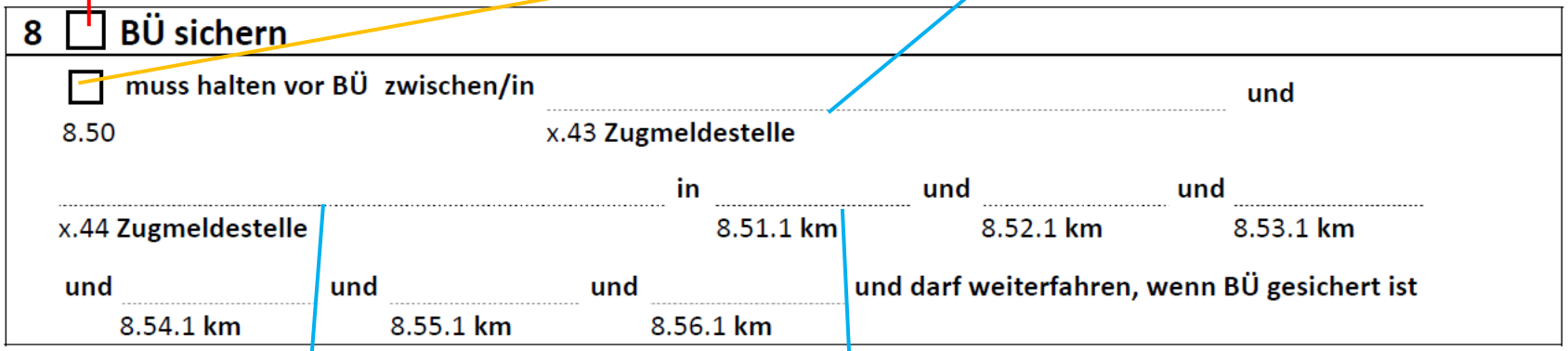
Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen. Der Fdl darf den Inhalt des Befehls 8 durch Befehl 95 - Auftrag 95.95 erteilen.

„8.50 muss halten vor BÜ zwischen / in“

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…und“

Name und Art der Zugmeldestelle vor dem ersten genannten BÜ oder in der der BÜ liegt.



„x.44 Zugmeldestelle“

Name und Art 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

in 27,600 und und

x.44 Zugmeldestelle 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 zwischen / in“

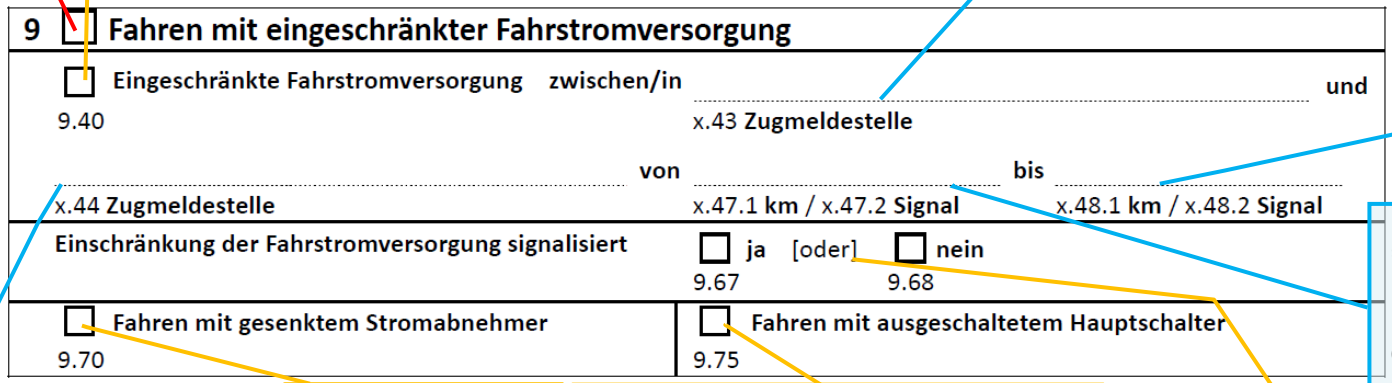
Immer anzukreuzen.
Die Präposition „zwischen“ oder „in“ ergibt sich aus den Eintragungen in den Textfeldern zu den Optionen x.43“ bzw. „x.43“ und „x.44“.

"x.43 Zugmeldestelle“

Name und Art 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“

Name und Art 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 Kästchen „9.67“ angekreuzt ansonsten Kästchen „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
9.70

☐ Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter
9.75

Befehl 21

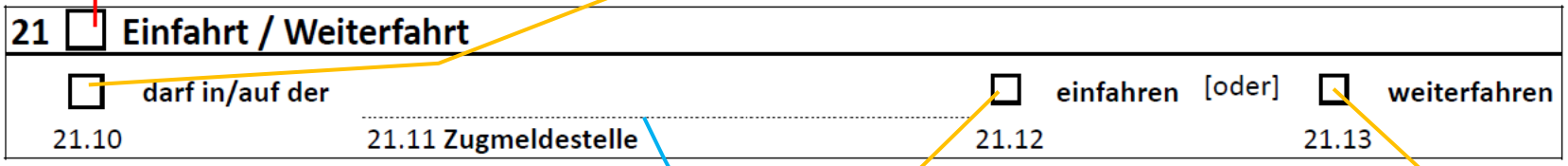
„21 Einfahrt / Weiterfahrt“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„21.10 darf in / darf 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“

Name und Art der Zugmeldestelle.

„21.12 einfahren“

Anzukreuzen, wenn eingefahren werden soll.

„21.13 weiterfahren“

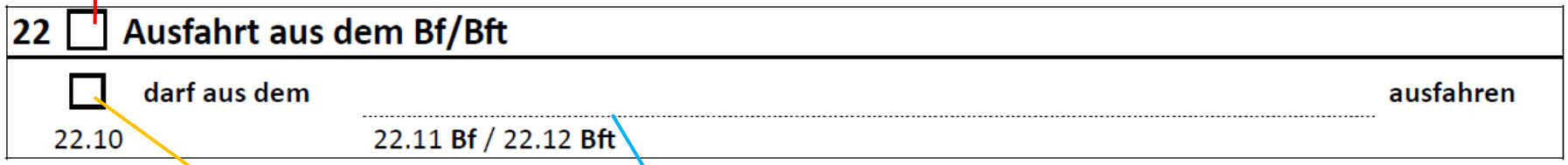
Anzukreuzen, wenn weitergefahren werden soll.

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 … ausfahren“
Immer anzukreuzen.

„22.11 Bf / 22.12 Bft“
Name des Bf oder Bft.

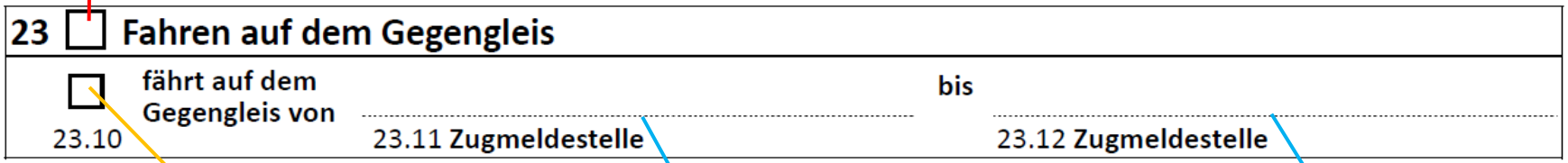
Beispiel:

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“

Name und Art der Zugmeldestelle, von der aus im Gegengleis gefahren werden soll.

„23.12 Zugmeldestelle“

Name und Art 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“

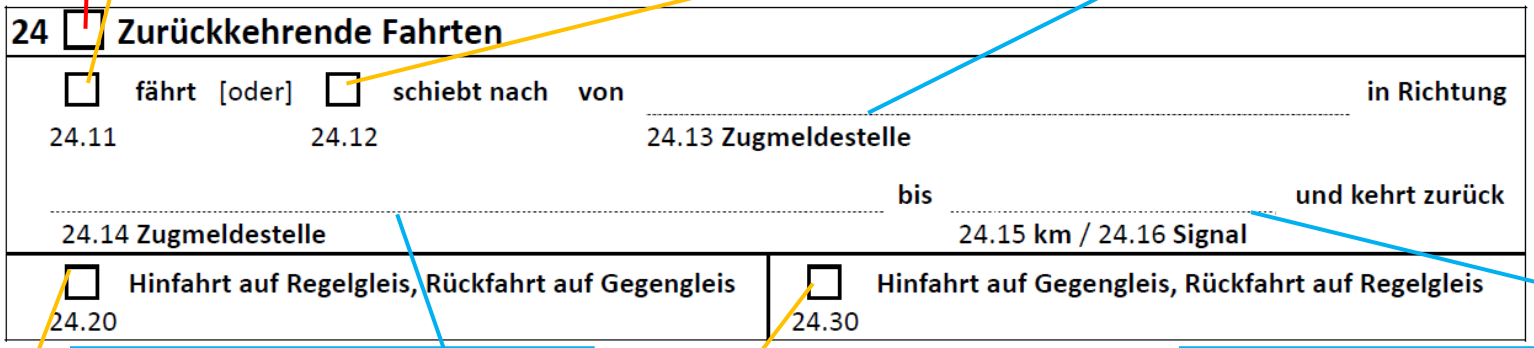
Anzukreuzen bei Sperrfahrten.

„24.12 schiebt nach“

Anzukreuzen bei nicht gekuppelten Schiebetriebfahrzeugen.

„24.13 Zugmeldestelle in Richtung“

Art und Name der Zugmeldestelle auf der die Fahrt beginnt.



„24.14 Zugmeldestelle bis“

Name und Art der in Fahrtrichtung nächstgelegenen Zugmeldestelle.

„24.15 km / 24.16 Signal und kehrt zurück“

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

☒ fährt [oder] ☐ schiebt nach von Bf Dortheim in Richtung

24.11 24.12 24.13 Zugmeldestelle

Bf Kleinstadt bis 42,000 und kehrt zurück

24.14 Zugmeldestelle 24.15 km / ~~24.16 Signal~~

☒ Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis	☐ Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis
24.20	24.30

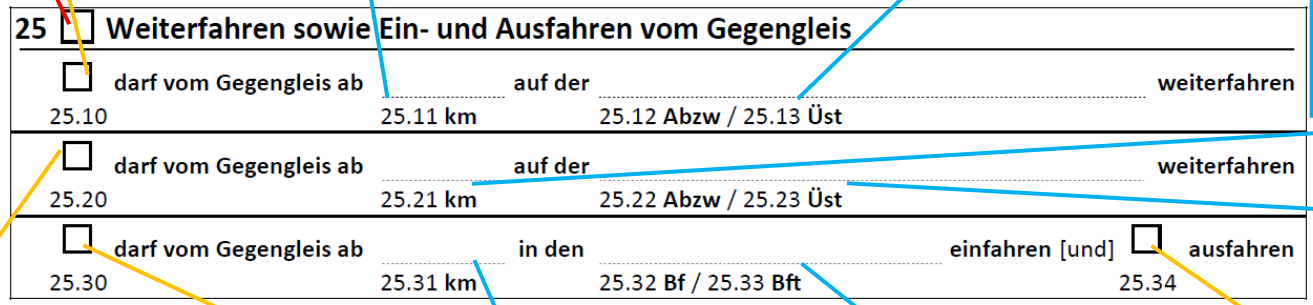
Befehl 25

„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.

„25.30 darf vom Gegengleis ab“
Anzukreuzen für die Einfahrt in und ggf. Ausfahrt aus einem Bf bzw. Bft.

„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.

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

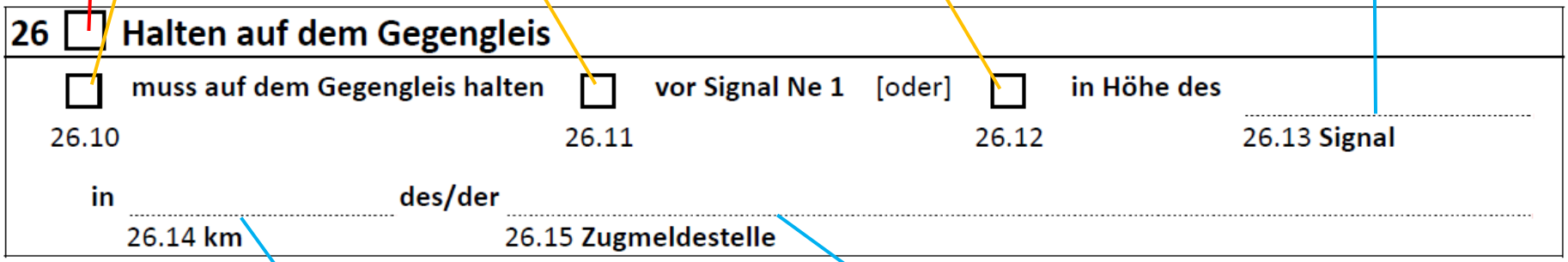
„26 Halten auf dem Gegengleis“
Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„26.10 muss auf dem Gegengleis halten“
Immer anzukreuzen.

„26.11 vor Ne 1“
Ankreuzen, wenn ein Signal Ne 1 vorhanden ist.

„26.12 in Höhe des“
Anzukreuzen, wenn kein Signal Ne1 vorhanden oder das Signal am Gegengleis erloschen ist.

„26.13 Signal“
Verwendung und Signalbezeichnung.



„26.14 km…“
Kilometerangabe zu 26.11 bzw. 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:

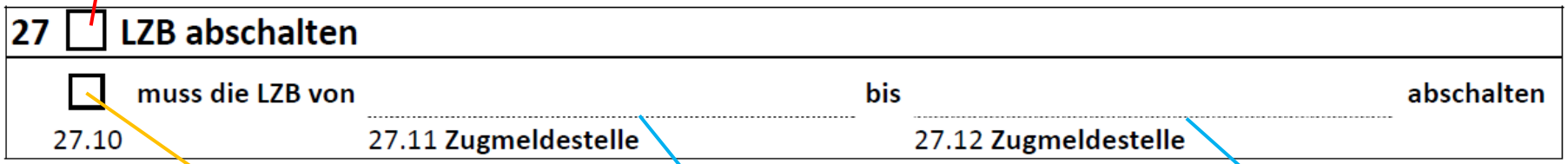
26 ☒ Halten auf dem Gegengleis

☒ 26.10 muss auf dem Gegengleis halten ☐ 26.11 vor Signal Ne 1 [oder] ☒ 26.12 in Höhe des Esig F 26.13 Signal

in 36,050 26.14 km des/der Bf Kleinstadt 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“

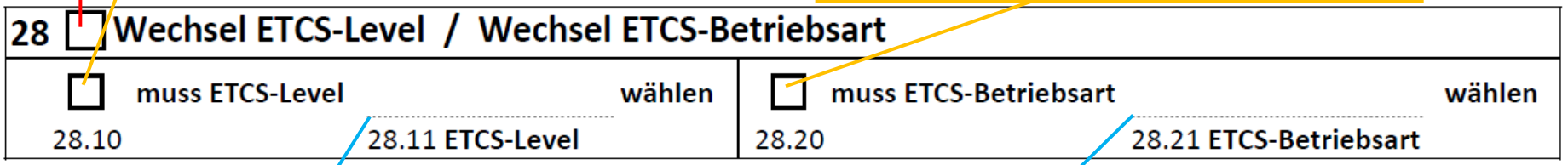
Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„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.



„28.11 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“

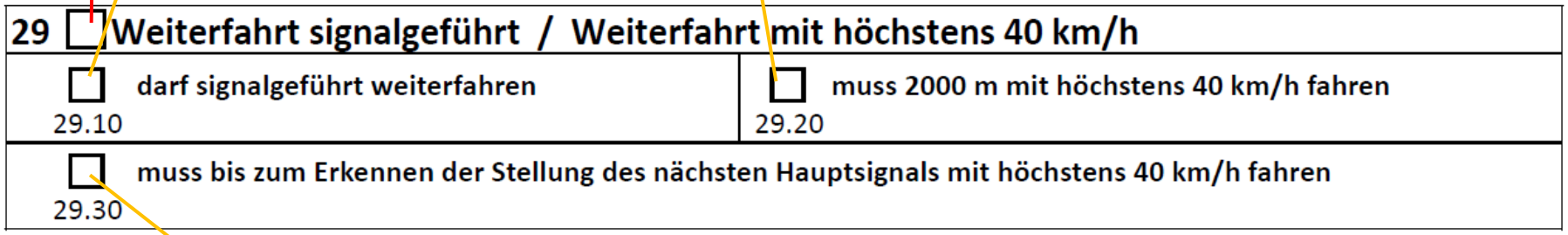
Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„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 2000m mit höchstens 40 km/h fahren muss.



„29.30 muss bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren“

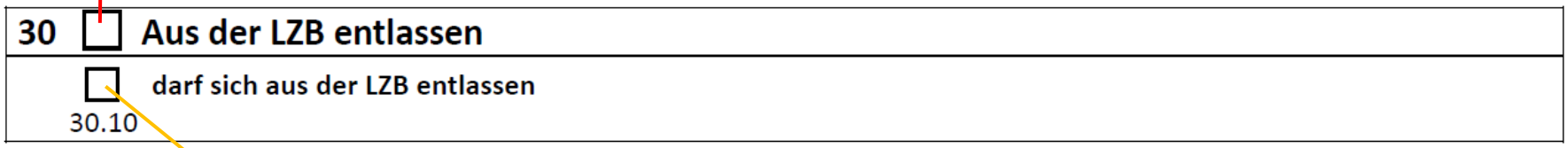
Anzukreuzen, wenn dem Tf bei einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag keine Vorsignalinformationen vorliegen.

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“

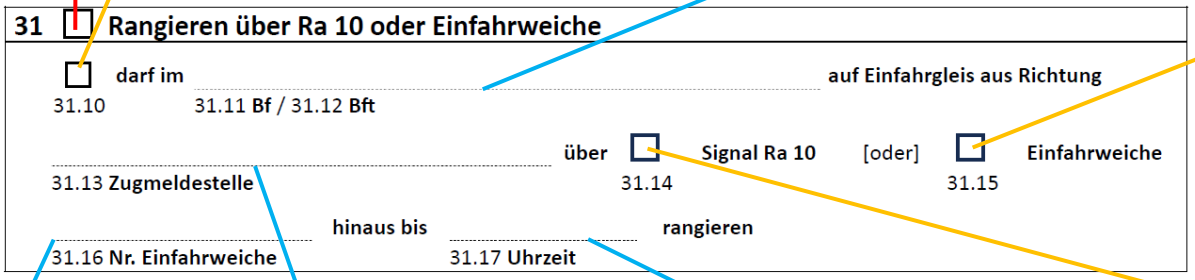
Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„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 die Rangierfahrt wieder in den Bf bzw. Bft zurückgekehrt sein muss.

„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**

☒ (31.10) darf im Kleinstadt (31.11 Bf / ~~31.12 Bft~~) auf Einfahrgleis aus Richtung

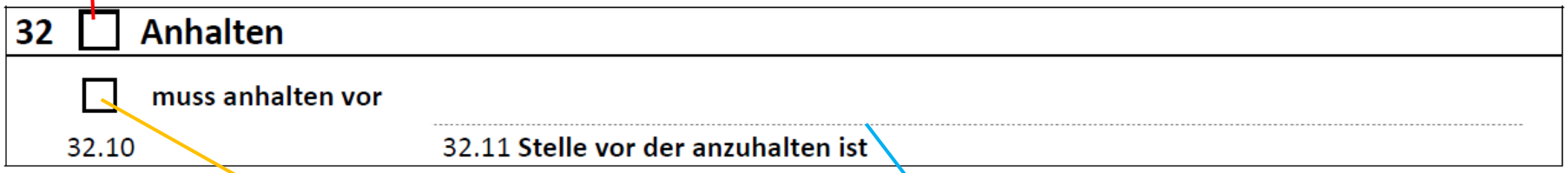
Bf Cellburg (31.13 Zugmeldestelle) über ☒ (31.14) Signal Ra 10 [oder] ☐ (31.15) Einfahrweiche

_____ (31.16 Nr. Einfahrweiche) hinaus bis 19:35 (31.17 Uhrzeit) rangieren

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

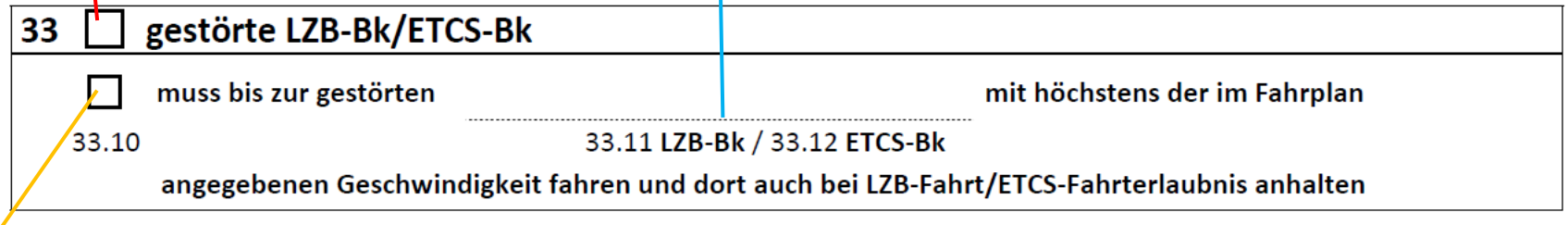
Befehl 33

„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**

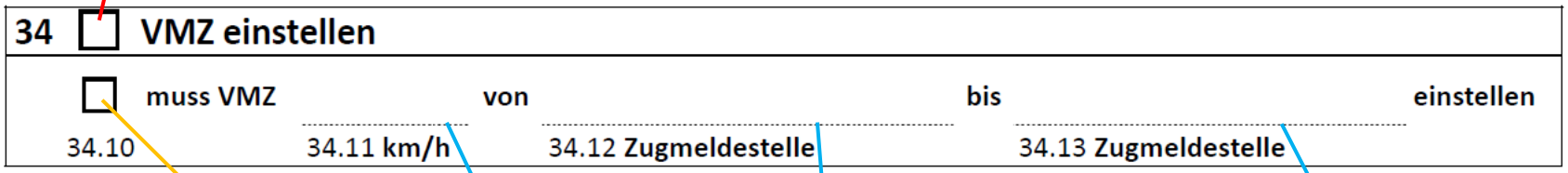
33.10 33.11 **LZB-Bk** / ~~**33.12 ETCS-Bk**~~

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**

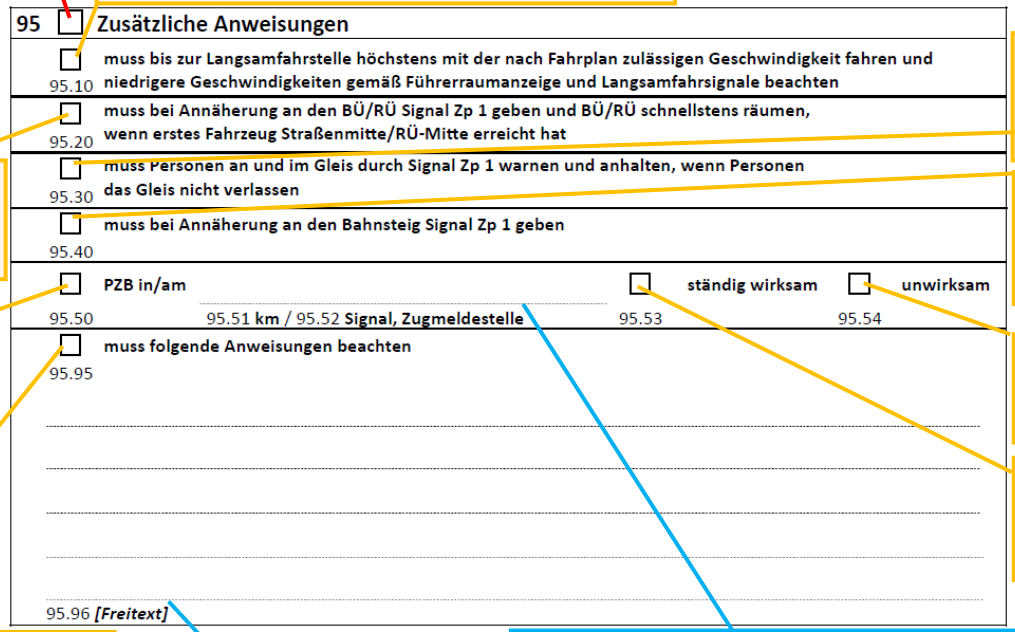
☒ **muss VMZ** 200 **von** Bf Adorf **bis** Bf Cestadt **einstellen**

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.



„95.30 muss Personen an und im Gleis durch Signal Zp1…“
Anzukreuzen.

„95.40 muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp1 …“
Anzukreuzen.

„95.20 muss bei Annäherung an den BÜ/RÜ 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“
Einzutragen ist bei Haupt- oder Sperrsignalen die Verwendung und Bezeichnung des Signals und in allen anderen Fällen die kilometrische Lage der PZB-Streckeneinrichtung. 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

☒ 95.50 PZB in/am Esig A, Bf Kleinstadt ☒ 95.53 ständig wirksam ☐ 95.54 unwirksam

~~95.51 km~~ / 95.52 Signal, Zugmeldestelle

☐ 95.95 muss folgende Anweisungen beachten

95.96 *[Freitext]*

zur Modulübersicht

1 Wortlaute

408.2411

Beim Diktat eines Befehls, müssen die Regeln zur Kommunikation nach Ril 408.0056 und folgende Wortlaute verwendet werden:

Situationsbeschreibung	Verwendete Wortlaute
Aufforderung, das Verfahren „Befehlsübermittlung“ vorzubereiten	„Verfahren Befehlsübermittlung vorbereiten“
Bestätigung, dass ein Befehl diktiert werden kann	„Bereit für Verfahren Befehlsübermittlung“
Befehlsübermittlung ist abgeschlossen	„Verfahren Befehlsübermittlung beendet“
Abbrechen eines Befehlsdiktats	„Verfahren Befehlsübermittlung abbrechen“
Es wird ein Fehler während des Diktats erkannt und deshalb dazu aufgefordert die Befehlsübermittlung neu zu beginnen	„Fehler, neues Verfahren Befehlsübermittlung vorbereiten“
Der Diktierende berichtigt einen Fehler beim Wiederholen	„Falsch, ich wiederhole …“
Das Befehlsdiktat oder eine nicht vollständig verstandene Meldung soll wiederholt werden	„Bitte wiederholen“

2 Ablaufschema

Fahrdienstleiter	Triebfahrzeugführer
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.	
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“. 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.
Gibt an welche Seite des Vordrucks auszufüllen ist „… [Befehle 1-9 oder Befehle 21-95]“ und diktiert Inhalt: - „[Schiebetriebfahrzeug] … [Zugnummer]“ - „Standort des Zuges … [Standort des Zuges]“ - „Standort des Anweisenden … [Standort des Anweisenden]“ - „ Vordruck … von … [Anzahl der Vordrucke]“ - „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
	Wiederholt das Diktat „Ich wiederhole: … [Inhalt des Diktats]“
Korrigiert ggf. nicht inhaltsgleiche Wiederholung mit „Falsch, Ich wiederhole: … [Korrigierter Inhalt]“	Fertigt Vordruck entsprechend des Diktats neu aus.
	Wiederholt das Diktat erneut und beginnt am Anfang des Vordrucks „Ich wiederhole: … [Inhalt des Diktats]“
Bestätigt richtige Wiederholung mit „richtig“. Nennt: - „… [Datum], … [Uhrzeit]. Verfahren Befehlsübermittlung beendet“	Füllt Felder B und Y aus.
Befehl ist übermittelt	Befehl ist gültig.

408.2411V01 Züge fahren; Vordruck Befehle

Fachautor: I.IBB 31; Ben Dederichs; Tel.: ( ) info408@deutschebahn.com

Gültig ab 14.12.2025

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 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 ..... wird widerrufen 4.10

4.11 eindeutige Kennung .....

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 9.40 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 .....

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
10	Gleis kann besetzt sein	FaS
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis	FaS
12	Fahrzeuge im Gleis	FaS
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs	FaS
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis	30
15	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis	20
16	Kein Durchrutschweg	30
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit	50
18	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren	40
19	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert	20
20	Spurrillen nicht von Eis und Schnee befreit	30
21	Reisendenübergang nicht gesichert	5
22	Bauarbeiten	)*
23	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis	FaS
24	Zustand nach Bauarbeiten	)*
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
29	Mängel am Oberbau	)*
30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis)	FaS
31	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden etc.)	FaS
32	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel	FaS
33	PZB-Streckeneinrichtung gestört (gilt nicht bei Anzeigeführung)	50
34	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen	50
35	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert	5
36	Heißläuferortungsanlage / Festbremsortungsanlage gestört	200
37	Warnung von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich	)*
38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert	FaS
39	Engstelle für Lü-Sendungen	10
40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen	)*
41	Spitzensignal unvollständig	40
42	Windwarnung	80
43	Schwungfahrabschnitt	140

FaS = Auftrag zum Fahren auf Sicht)* = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben

V408.0411V01/408.2411V01

zur Modulübersicht

Befehle 21 - 95

A Zugnummer

C Standort des Zuges / Standort der Rangierabteilung

E Anzahl der Vordrucke von

D Standort des Anweisenden

21 ☐ Einfahrt / Weiterfahrt

☐ darf in/auf der ☐ einfahren [oder] ☐ weiterfahren
21.10 21.11 Zugmeldestelle 21.12 21.13

22 ☐ Ausfahrt aus dem Bf/Bft

☐ darf aus dem ausfahren
22.10 22.11 Bf / 22.12 Bft

23 ☐ Fahren auf dem Gegengleis

☐ fährt auf dem Gegengleis von bis
23.10 23.11 Zugmeldestelle 23.12 Zugmeldestelle

24 ☐ Zurückkehrende Fahrten

☐ fährt [oder] ☐ schiebt nach von in Richtung
24.11 24.12 24.13 Zugmeldestelle

bis und kehrt zurück
24.14 Zugmeldestelle 24.15 km / 24.16 Signal

☐ Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis 24.20

☐ Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis 24.30

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 in den einfahren [und] ☐ ausfahren
25.30 25.31 km 25.32 Bf / 25.33 Bft 25.34

26 ☐ Halten auf dem Gegengleis

☐ muss auf dem Gegengleis halten ☐ vor Signal Ne 1 [oder] ☐ in Höhe des
26.10 26.11 26.12 26.13 Signal

in des/der
26.14 km 26.15 Zugmeldestelle

27 ☐ LZB abschalten

☐ muss die LZB von bis abschalten
27.10 27.11 Zugmeldestelle 27.12 Zugmeldestelle

28 ☐ Wechsel ETCS-Level / Wechsel ETCS-Betriebsart

☐ muss ETCS-Level wählen
28.10 28.11 ETCS-Level

☐ muss ETCS-Betriebsart wählen
28.20 28.21 ETCS-Betriebsart

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

30 ☐ Aus der LZB entlassen

☐ darf sich aus der LZB entlassen 30.10

31 ☐ Rangieren über Ra 10 oder Einfahrweiche

☐ darf im auf Einfahrgleis aus Richtung
31.10 31.11 Bf / 31.12 Bft

über ☐ Signal Ra 10 [oder] ☐ Einfahrweiche
31.13 Zugmeldestelle 31.14 31.15

hinaus bis rangieren
31.16 Nr. Einfahrweiche 31.17 Uhrzeit

32 ☐ Anhalten

☐ muss anhalten vor 32.10
32.11 Stelle vor der anzuhalten ist

33 ☐ gestörte LZB-Bk/ETCS-Bk

☐ muss bis zur gestörten 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

34 ☐ VMZ einstellen

☐ muss VMZ von bis einstellen
34.10 34.11 km/h 34.12 Zugmeldestelle 34.13 Zugmeldestelle

95 ☐ Zusätzliche Anweisungen

☐ muss bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeit fahren und niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale beachten 95.10

☐ muss bei Annäherung an den BÜ/RÜ Signal Zp 1 geben und BÜ/RÜ schnellstens räumen, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte/RÜ-Mitte erreicht hat 95.20

☐ muss Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1 warnen und anhalten, wenn Personen das Gleis nicht verlassen 95.30

☐ muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1 geben 95.40

☐ PZB in/am ☐ ständig wirksam ☐ unwirksam
95.50 95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle 95.53 95.54

☐ muss folgende Anweisungen beachten 95.95

95.96 *[Freitext]*

V Name Triebfahrzeugführer B Datum Y Uhrzeit

W Name Anweisender Z Eindeutige Kennung

zur Modulübersicht

❑

zur Modulübersicht

1 Elektronische Übermittlung

Die Fahrplan-Mitteilung wird entweder durch die Betriebszentrale digital an die zuständige Stelle des Eisenbahnverkehrsunternehmens übermittelt und dem Tf von dort aus bereitgestellt oder über die Führerraumanzeige des Fahrplans übermittelt.

2 Auf Richtigkeit prüfen

Nach Erhalt der Fahrplan-Mitteilung muss der Tf prüfen, ob sich diese auf seinen Zug und dessen vorgesehenen Laufweg bezieht.

3 Verständigung anderer Tf

Der Tf an der Spitze des Zuges muss den Tb vom Inhalt der Fahrplan-Mitteilung unterrichten. Darüber hinaus muss er sicherstellen, dass andere Tf über deren Inhalte unterrichtet werden, wenn der Inhalt für deren Verhalten von Bedeutung ist.

4 Fahrzeug- oder Tf-Wechsel

Der übernehmende Tf muss in geeigneter Weise über das Vorliegen einer Fahrplan-Mitteilung informiert sein.

5 Erledigte Fahrplan-Mitteilung

Der Tf muss eine erledigte Fahrplan-Mitteilung in geeigneter Weise von seiner digitalen Anzeige entfernen oder eine ausgedruckte Fahrplan-Mitteilung weglegen.

❑

zur Modulübersicht

1 Verständigung bei Fahrplan-Mitteilung

Zugführer

(1) Wird dem Triebfahrzeugführer eine Fahrplan-Mitteilung nach FV-DB
* übermittelt, muss er nach Möglichkeit für die Verständigung des Zugführers sorgen.

* Werden in einer Fahrplanmitteilung Umleitungen, zusätzliche oder
* entfallende Halte bekanntgegeben, muss der Triebfahrzeugführer den Zugführer immer verständigen.

Weiteres Zugbegleitpersonal

(2) Der Zugführer informiert weiteres Zugbegleitpersonal über die Inhalte der Fahrplan-Mitteilung, wenn der Inhalt der Fahrplan-Mitteilung von diesem beachtet werden muss.

Weiteres Triebfahrzeugpersonal

(3) Der Triebfahrzeugführer informiert weiteres Triebfahrzeugpersonal über die Inhalte der Fahrplan-Mitteilung.

Mitarbeiter an der Spitze eines geschobenen Zuges

(4) Der Triebfahrzeugführer informiert den Mitarbeiter an der Spitze eines geschobenen Zuges über die Inhalte der Fahrplan-Mitteilung, wenn der Inhalt der Fahrplan-Mitteilung von diesem beachtet werden muss.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

1 Züge des Gelegenheitsverkehrs

Bremsstellung

(1) Der Tf muss dem Fdl auf Anfrage mitteilen, in welcher Bremsstellung sein Zug zu fahren ist.

Fahrplanangaben

(2) Der Tf darf einen Zug fahren, wenn ihm die für den Zug geltenden Fahrplanangaben bekannt gegeben sind.

(3) Die Angaben dürfen nur schriftlich - auch durch Angabe von Fahrplanheft oder Vergleichsfahrplan - bekannt gegeben oder mit Fahrplan-Mitteilung
* übermittelt werden. Für Sperrfahrten dürfen die Angaben der Fahrplan-
* Mitteilung durch Eintrag in den Befehl 95 mit Auftrag 95.95 bekannt gegeben
* werden.

(4) 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

(5) Für Rettungszüge auf bestimmten Strecken gelten die in den Führerräumen der Triebfahrzeuge der Rettungszüge vorhandenen Einsatzaufträge.

Versuchsfahrten

(6) Für Versuchsfahrten gelten abweichende Regeln, die in einer Fahrplananordnung bekanntgegeben sind.

2 Umleiten

Allgemein

(1) Ein Zug darf nur umgeleitet werden, wenn dem Tf die für seinen Zug geltenden Fahrplanangaben für die Umleitungstrecke nach den Regeln in Abschnitt 1 Absatz (3) bekannt gegeben sind. Statt des Zuganfangsbahnhofs und des Zugendbahnhofs müssen dem Tf die Betriebsstellen bekannt gegeben sein, auf denen die Umleitung beginnt und endet.

Erleichterungen

(2) Züge können unter erleichterten Bedingungen umgeleitet werden. Der Tf erhält keine Fahrplan-Mitteilung. Die Angaben sind im Fahrplan enthalten. Im Streckenbuch ist angegeben, wie der Tf über die Umleitung unterrichtet wird. Wenn dem Tf die Umleitung nicht durch Signale angezeigt wird, verständigt ihn der Fdl mündlich.

❑

Ergänzung

zur Modulübersicht

zu Ril 408.2431

2 Umleiten

Ergänzung:

Alternativ-fahrpläne

(3) Existieren für einen Zug auf dem Regellaufweg mehrere alternative Fahrpläne für die Bremsstellungen P und G, kann bei Umleitungen für den neuen Laufweg lediglich ein Fahrplan für die Bremsstellung G vorhanden sein. Die Zugfahrt darf in diesem Fall gemäß den Regeln der Ril 915.0101Z01 Abschnitt 2 (3) dennoch in Bremsstellung P durchgeführt bzw. fortgesetzt werden.

Hinweis:

Die Eingabe der PZB-Bremsart ist bei der Zugdateneingabe entsprechend der im Zug tatsächlich eingestellten Bremsstellung vorzunehmen.

❑

zur Modulübersicht

1 Allgemeines

(1) Wenn von den für Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abgewichen werden soll, wird unterschieden nach

- außergewöhnlichen Sendungen,
- außergewöhnlichen Fahrzeugen,
- außergewöhnlichen Zügen,
- sonstigen Abweichungen.

Außergewöhnliche Sendungen

(2) Außergewöhnliche Sendungen sind

a) Schwerwagen,

b) Sendungen mit Lademaßüberschreitungen (Lü-Sendungen),

c) andere Sendungen, die nur unter besonderen Bedingungen befördert werden.

Außergewöhnliche Fahrzeuge

(3) Außergewöhnliche Fahrzeuge sind

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“ ergänzt ist,

d) Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs (Lichtraumprofil DE 3), die in Züge eingestellt sind, deren Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-E“ ergänzt ist,

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.

Außergewöhnliche Züge

(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.

Kennzeichnung

(5) Außergewöhnliche Sendungen sind im Zettelhalter durch einen hellblauen Zettel für außergewöhnliche Sendungen gekennzeichnet. Bei Gruppen aus Niederflurwagen der „Rollenden Landstraße“ mit demselben Versand- und Bestimmungsbahnhof sind nur der erste und letzte Wagen der Gruppe mit hellblauen Zetteln versehen. Wagen geschlossener Züge, die aus Wagen mit automatischer Kupplung UIC 69 oder UIC 69e gebildet sind (AK-Züge oder AK-Schwerwagenzüge) tragen keinen hellblauen Zettel.

Beförderungsanordnung, Fahrplananordnung

(6) Für Beförderungsanordnung und Fahrplananordnung gelten folgende Regeln:

a) Außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge dürfen nur in Züge eingestellt werden oder außergewöhnliche Züge nur verkehren, 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 die Beförderungsbedingungen bekannt gegeben.

c) Für häufig vorkommende außergewöhnliche Sendungen kann die Beförderung in bestimmten Zügen (aS-Züge) zugelassen sein. Es sind Beförderungsbedingungen und Nummer der Beförderungsanordnung angegeben. Die Beförderungsbedingungen gelten auch dann, wenn im aS-Zug keine außergewöhnlichen Sendungen befördert werden.

Wenn es in der Beförderungsanordnung zugelassen ist, dürfen auch Sendungen, die nicht häufig vorkommen, in aS-Züge eingestellt werden.

Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten

(7) Wenn Weisungen der Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung nicht eingehalten werden können, dürfen außergewöhnliche Züge nicht verkehren, außergewöhnliche Fahrzeuge oder außergewöhnliche Sendungen müssen in Absprache mit dem Fdl ausgesetzt werden. Dies gilt auch bei außergewöhnlichen Sendungen, wenn Veränderungen der Sendung festgestellt werden. 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

Zwischenwagen

(1) In der Beförderungsanordnung kann angegeben sein, wie viele Zwischenwagen zwischen einem Schwerwagen und weiteren Schwerwagen oder Wagen, die über die Lastgrenze C 2 hinaus beladen sind, eingestellt werden müssen.

Als Zwischenwagen dürfen - sofern die Beförderungsanordnung nichts anderes vorschreibt - alle leeren Wagen und die bis höchstens zur Lastgrenze C 2 beladenen Wagen verwendet werden.

Befehl 5

(2) Wenn in der Beförderungsanordnung angegeben ist, dass Schwerwagen mit einer niedrigeren als im Fahrplan des Zuges zulässigen Geschwindigkeit fahren müssen, erhält der Tf Befehl 5 mit Grund Nr. 40. *

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.

Vorbeileiten an Gegenständen

(2) Für das Vorbeileiten an Gegenständen gilt Folgendes:

a) Wenn eine Lü-Sendung an einer Engstelle vorbeigeleitet werden muss, erhält der Tf des Zuges nach der Beförderungsanordnung Befehl 5 mit Grund Nr. 39 und dem Auftrag, an der Engstelle mit höchstens 10 km/h zu fahren.

b) Wenn eine Fachkraft beim Vorbeileiten einer Lü-Sendung an einer Engstelle dem Tf Weisungen geben muss, erhält der Tf nach der Beförderungsanordnung Befehl 95 mit Auftrag 95.95.

c) In der Beförderungsanordnung kann angeordnet sein, dass die Fachkraft für einen Streckenabschnitt im Führerraum des Triebfahrzeugs mitfährt und dem Tf die Weisungen für das Vorbeileiten an allen Engstellen dieses Abschnitts gibt. In diesem Fall erhält der Tf Befehl 95 mit Auftrag 95.95: „Sie müssen zwischen … (Zugmeldestelle) und … (Zugmeldestelle) an Engstellen auf Weisung der Fachkraft fahren".

zur Modulübersicht

1 Allgemeines

(1) Für die Zugbildung gelten folgende Einschränkungen: **Zugbildung Einschränkungen**

a) Bevor ein Zug außerplanmäßig nachgeschoben wird, muss der Tf feststellen, dass sich folgende Fahrzeuge nicht im Zug befinden:

- Fahrzeuge, deren Zug- und Stoßeinrichtungen Nachschieben nicht zulassen,
- Fahrzeuge, die nur durch die Ladung oder zusätzlich durch Steifkupplung verbunden sind,
- Wagen, deren Ladungen über mehrere Wagen reichen, wenn die einzelne Ladung länger als 60 m ist; dies gilt nicht für Langschienentransporteinheiten, die auf einer Tafel als solche gekennzeichnet sind.

b) Zwischen Schiebetriebfahrzeug und Wagenzug dürfen keine Fahrzeuge laufen.

(2) Schiebetriebfahrzeuge müssen miteinander gekuppelt sein. Schiebetriebfahrzeuge, die bis zu einem Bahnhof oder darüber hinaus am Zug bleiben, müssen bis zum letzten Haltbahnhof mit dem Zug gekuppelt sein. Schiebetriebfahrzeuge, die in Gefällen am Zug bleiben, müssen stets mit dem Zug gekuppelt sein. **Kuppeln**

(3) Für die Zugbeeinflussung gelten folgende Regeln: **Zugbeeinflussung**

a) Der Tf eines Schiebetriebfahrzeuges muss beim Nachschieben Fahrzeugeinrichtungen der PZB und LZB gemäß den Regeln für das Bedienen für Zugbeeinflussungsanlagen ab- oder ausschalten. **PZB/LZB**

* Wenn der Tf zum Entlassen aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fdl auffordern, ihm Befehl 30 zu erteilen. Bei einem Schiebetriebfahrzeug, das von der freien Strecke zurückkehrt, muss er die LZB bis zur Rückkehr in einen Bahnhof abgeschaltet lassen.

b) Bei Strecken, die mit ETCS ausgerüstet sind, muss das Schiebetriebfahrzeug in ETCS-Betriebsart NL fahren. Das Nachschieben in ETCS-Betriebsart NL ist nur mit gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug zulässig. **ETCS**

(4) Wenn der Tf eines nachgeschobenen Zuges einen Befehl erhält, 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. Wenn dies nicht möglich ist, muss er dem Fdl mitteilen, dass er den Befehl auch dem Tf des Schiebetriebfahrzeugs übermitteln muss. **Befehl**

Ansetzen an den Zug

(5) Es gilt Folgendes:

a) Der Tf des Schiebetriebfahrzeugs muss das Schiebetriebfahrzeug vor der Abfahrt an den Zug setzen.

b) Wenn die Betriebszentrale das außerplanmäßige Nachschieben mit einem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeug angeordnet hat, teilt sie dies dem Fdl mit. Wenn der Tf des Schiebetriebfahrzeugs das Fahrzeug an den Zug gesetzt hat, muss er dies dem Fdl melden.

Geschwindigkeit, nachgeschobene Züge

(6) Die zulässige Geschwindigkeit für nachgeschobene Züge beträgt

a) 60 km/h, wenn das Schiebetriebfahrzeug nicht mit dem Zug gekuppelt ist,

b) 80 km/h, wenn das Schiebetriebfahrzeug mit dem Zug gekuppelt ist.

Geschwindigkeit, zurückkehrendes Schiebetriebfahrzeug

(7) Die zulässige Geschwindigkeit für Schiebetriebfahrzeuge, die von der freien Strecke aus zurückkehren, beträgt 50 km/h.

Druckkraft

(8) Bei Zügen, die ausschließlich aus Drehgestellwagen gebildet sind, ist keine Beschränkung der Druckkraft erforderlich.

In allen anderen Fällen gilt Folgendes:

Beim Nachschieben darf die Druckkraft höchstens 240 kN (24 t) betragen. In Bahnhöfen oder auf Abzweigstellen muss der Tf die Druckkraft auf 120 kN (12 t) beschränken. Größere Druckkräfte können für bestimmte Streckenabschnitte oder Züge im Streckenbuch zugelassen sein.

2 Nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug

Beenden des Nachschiebens

(1) Die Stelle, wo ein nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug den Zug verlassen soll, ist durch Signal Ts 1 gekennzeichnet oder im Befehl angegeben.

Unbeabsichtigtes Trennen vom Zug

(2) Wenn sich ein nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug ohne Absicht vom Zug getrennt hat, muss der Tf es sofort anhalten. Wenn er erkennt, dass während des Abbremsens ein Bahnübergang befahren wird, muss er mehrmals Signal Zp 1 geben.

Der Tf darf das nicht mit dem Zug gekuppelte Schiebetriebfahrzeug erst dann wieder an den Zug setzen, wenn dieser zum Halten gekommen ist. Vor der Fahrt zum Ansetzen an den Zug muss er die mündliche Zustimmung des Fdl einholen. Bei der Fahrt zum Ansetzen an den Zug muss er auf Sicht fahren.

Befehl

(3) Der Tf eines nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeugs, das von der freien Strecke aus zurückkehren soll, erhält für das Nachschieben und für die Rückfahrt Befehl, 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 zulässt – Befehl 25 oder Befehl 26. * * *

Wo regelmäßig mit Triebfahrzeugen nachgeschoben wird, die nicht mit dem Zug gekuppelt sind, darf auf den Befehl verzichtet werden (Streckenbuch).

1 Allgemeines

(1) Der Triebfahrzeugführer eines mit einem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeuges muss dafür sorgen, dass vor Beginn des Nachschiebens das Schlusssignal vom letzten Fahrzeug vor dem Schiebetriebfahrzeug entfernt und nach Beendigung des Nachschiebens wieder angebracht ist.

Schlusssignal

(2) Der Triebfahrzeugführer des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges und der Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs verständigen sich in der Regel über Funk.

Verständigung

Die beteiligten Triebfahrzeugführer haben sich vorab zur Geschwindigkeit und ggf. weiteren Besonderheiten abzustimmen.

Wenn beim Nachschieben elektrische Triebfahrzeuge beteiligt sind, dann verständigt sich der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges mit den anderen Triebfahrzeugführern beim Erkennen der Signale El 1v, El 1, El 3 und El 4.

Wenn Funk nicht zur Verfügung steht, dürfen sich die Triebfahrzeugführer durch Signal Zp 1 verständigen, wenn die Schiebetriebfahrzeuge mit dem Zug gekuppelt sind oder wenn dies
* in den örtlichen Regelungen zugelassen ist.

(3) Wenn der Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs das Schiebetriebfahrzeug vor der Abfahrt an den Zug gesetzt hat und zum Nachschieben bereit ist, muss er den Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges verständigen.

Zum Nachschieben bereit melden

Wenn Funk nicht zur Verfügung steht, muss er Signal Zp 1 geben.

(4) Der Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeuges darf mit dem Nachschieben erst beginnen, wenn der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges die Weisung zum Anfahren gegeben hat.

Nachschieben beginnen Ersetzung

Der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges darf die Leistung erst aufschalten, wenn die Druckkraft des Schiebetriebfahrzeugs wahrgenommen wird.

Wenn Funk nicht zur Verfügung steht, muss der Triebfahrzeugführer an der Spitze Signal Zp 1 geben.

Der Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs muss mit Signal Zp 1 antworten und mit dem Nachschieben beginnen.

* In den örtlichen Regelungen kann eine andere Art der Verständigung angeordnet sein.

(5) Bevor der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges eine Bremsung einleitet, muss er den Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs verständigen.

Verständigung vor Bremsungen

Wenn Funk nicht zur Verfügung steht, muss er Signal Zp 1 geben.

(6) Beim Nachschieben von Zügen muss die AFB auf allen arbeitenden Triebfahrzeugen, unabhängig von der Stellung im Zug, ausgeschaltet sein.

Automatische Fahr- und Bremssteuerung (AFB)

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

2 Nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug

Beenden des Nachschiebens

(1) Wenn der Triebfahrzeugführer eines nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeugs das Nachschieben beendet, muss er den Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges verständigen.

Wenn Funk nicht zur Verfügung steht, muss er Signal Zp 1 geben.

Er muss den weiterfahrenden Zug so lange beobachten, bis er sich überzeugt hat, dass keine Zugtrennung eingetreten ist.

Unbeabsichtigtes Trennen vom Zug

(2) Wenn sich ein nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug ohne Absicht vom Zug getrennt hat, muss der Triebfahrzeugführer nach dem Anhalten den Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges verständigen.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zu BRW.5441

1 Allgemeines

Ersetzung:

(4) Der Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeuges darf mit dem Nachschieben erst beginnen, wenn der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges die Weisung zum Anfahren gegeben hat.

Nachschieben beginnen

Der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges darf die Leistung erst aufschalten, wenn die Druckkraft des Schiebetriebfahrzeugs wahrgenommen wird. In den Regeln zum Bedienen der Triebfahrzeuge können Abweichungen hiervon vorgegeben sein.

Wenn Funk nicht zur Verfügung steht, muss der Triebfahrzeugführer an der Spitze Signal Zp 1 geben.

Der Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs muss mit Signal Zp 1 antworten und mit dem Nachschieben beginnen.

In den Regelungen des EVU kann eine andere Art der Verständigung angeordnet sein.

❑

zur Modulübersicht

1 Abweichende Geschwindigkeiten beim Nachschieben

Schiebetrieb-fahrzeug nicht gekuppelt-PZB/LZB

(1) Wird auf dem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetrieb-fahrzeug bei abgeschalteter PZB-Fahrzeugeinrichtung eine Geschwindigkeit von 50 km/h überwacht, beträgt während des Nachschiebens die zulässige Geschwindigkeit maximal 45 km/h.

Dies gilt nicht für Fahrzeuge, welche über ein besonderes Programm zum Nachschieben verfügen oder auf denen gemäß den Regeln zum Bedienen der Triebfahrzeuge die PZB beim ungekuppelten Nachschieben auszuschalten ist.

Verständigung

(2) Der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges muss vor der Abfahrt des Zuges den zuständigen Fahrdienstleiter über die verminderte Geschwindigkeit verständigen.

❑

zur Modulübersicht

1 Allgemeines

(1) Bei Bespannung eines Zuges mit mehreren Triebfahrzeugen (gleicher oder verschiedener Traktionsart) beteiligt sich das Triebfahrzeug am Zug entsprechend seiner Leistung mindestens in dem Umfang an der Zugleistung, dass dem an der Spitze des Zuges arbeitenden Triebfahrzeug das Einhalten der Fahrzeit möglich wird. Ist dabei ein elektrisches Triebfahrzeug beteiligt, übernimmt dieses stets den Hauptanteil der Leistung.

Leistung

(2) Die beteiligten Triebfahrzeugführer haben sich vorab zur Geschwindigkeit und ggf. weiteren Besonderheiten abzustimmen.

Verständigen

Der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges verständigt sich mit den anderen Triebfahrzeugführern

– vor der Anfahrt mit schweren Zügen, damit alle Triebfahrzeugführer gleichzeitig anfahren,

und

– beim Erkennen der Signale El 1v, El 1, El 3 und El 4.

Ist eine Sprechverbindung nicht möglich, so erfolgt die Verständigung durch Achtungssignal (Zp 1).

(3) Beim Anfahren mit mehreren Triebfahrzeugen ist die Leistung möglichst gleichzeitig aufzuschalten.

Anfahren

❑

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

1 Allgemeines

(1) Folgende Züge dürfen geschoben werden: **Zulässig**

a) Züge zur Ver- und Entsorgung von Arbeitsstellen und zur Durchführung von Arbeiten an der Infrastruktur,

b) Züge nach und von Anschlussstellen sowie benachbarten Bahnhöfen, die nur an eines der beiden Streckengleise angeschlossen sind, 408.2445 2 (2)

c) Züge bei besonderen örtlichen Verhältnissen, wenn es im Streckenbuch zugelassen ist oder

d) Züge in Störungsfällen.

Im Streckenbuch kann das Schieben von Zügen verboten sein.

(2) Schiebende Triebfahrzeuge müssen mit dem Zug gekuppelt sein. **Kuppeln**

(3) Das Fahrzeug an der Spitze des Zuges muss mit einem Mitarbeiter besetzt sein. **Besetzen des Fahrzeugs an der Spitze**

(4) Auf das Besetzen des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges darf verzichtet werden, wenn nur ein Fahrzeug geschoben wird und der Tf die Strecke nach Ril 408.2341 Abschnitt 1 Absatz (1) beobachten kann.

* (5) Wenn der Tf zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, * muss er den Fdl auffordern, ihm Befehl 30 zu erteilen. **Befehl 30**

(6) Für ETCS gilt Folgendes: **ETCS**

a) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale muss das schiebende Triebfahrzeug in der ETCS-Betriebsart SH fahren.

b) Auf Strecken mit

* - ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen oder

* - ETCS-Level 1 LS

* muss ein mit ETCS ausgerüstetes schiebendes Triebfahrzeug in der ETCS-Betriebsart SH fahren.

2 Ausrüstung

(1) Der Mitarbeiter an der Spitze des Zuges muss eine Signalpfeife und bei Dunkelheit eine weiß leuchtende Handleuchte mitführen. **Signalpfeife, Handleuchte**

(2) Der Mitarbeiter an der Spitze des Zuges muss mit einem Signalhorn ausgerüstet sein, und zwar **Signalhorn**

- auf Strecken mit Bahnübergängen ohne technische Sicherung, in den Fällen nach Abschnitt 1 Absatz (1) a) bis (1) c) oder
- wenn er den Auftrag hat, Beschäftigte zu warnen.

(3) Der Mitarbeiter an der Spitze des Zuges muss einen Luftbremskopf verwenden, wenn er den Auftrag hat, Beschäftigte zu warnen. Das Streckenbuch oder eine Betra können die Verwendung des Luftbremskopfes vorschreiben. **Luftbremskopf**

Funk

(4) Der Mitarbeiter an der Spitze des Zuges muss in Funkverbindung mit dem Tf stehen, wenn er den Auftrag hat, Beschäftigte zu warnen.

3 Aufgaben

408.2572 2 (1)

Mitarbeiter an der Spitze des Zuges

(1) Der Mitarbeiter an der Spitze des Zuges muss die Strecke nach den Regeln in Ril 408.2341 Abschnitt 1 Absatz (1) beobachten. *

(2) Erforderlichenfalls muss er

- Haltaufträge geben
- Signal Zp 1 geben (Richtlinie 301.0901 Abschnitt 1 und 2) und
- an Signalen Bü 4, Pf 2 (DV 301) oder Bü 5 mehrmals vor dem Befahren des Bahnübergangs mit dem Signalhorn blasen (Richtlinie 301.1501 Abschnitt 1 Absatz (3)).

(3) An Signalen Ne 14, die nicht am Standort eines Hauptsignales stehen, darf der geschobene Zug nur auf Befehl 1 vorbeifahren. *

(4) Wenn der Tf den Mitarbeiter an der Spitze des Zuges unterrichtet hat, dass er Beschäftigte warnen muss, muss er Personen am und im Gleis durch Signal Zp 1 warnen und anhalten, wenn Personen das Gleis nicht verlassen.

Triebfahrzeugführer

(5) Wenn der Tf den Auftrag hat, Beschäftigte zu warnen, muss er den Mitarbeiter an der Spitze des Zuges hierüber unterrichten.

(6) Er muss sich an der Streckenbeobachtung beteiligen und auf die Aufträge des Mitarbeiters an der Spitze des Zuges achten.

(7) Wenn der Tf nach Abschnitt 1 Absatz (4) auf die Besetzung des Fahrzeuges an der Spitze verzichtet und den Auftrag hat, Beschäftigte zu warnen, muss er unmittelbar vor Ingangsetzen der Fahrt feststellen, dass sich direkt vor dem ersten Fahrzeug keine Beschäftigten aufhalten.

(8) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt grundsätzlich 30 km/h. *

a) Über Bahnübergänge ohne technische Sicherung darf der Tf mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 20 km/h fahren. Der Fdl teilt dem Tf die Lage der Bahnübergänge ohne technische Sicherung im Auftrag 95.95 des Befehls 95 mit. * * * * *

b) Im Störungsfall muss der Tf so langsam fahren, dass er jederzeit anhalten kann. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 10 km/h. * *

❑

1 Einfahrt in ein Stumpfgleis, teilweise besetztes Gleis oder in ein Gleis ohne ausreichenden Durchrutschweg

Folgende betriebliche Anweisungen bzw. technische Einrichtungen teilen dem Tf mit, dass der Einfahrweg in ein Stumpfgleis, teilweise besetztes Gleis oder in ein Gleis ohne ausreichenden Durchrutschweg führt:

a) Am Fahrweg befindet sich ein Signal Zs 3 mit der Kennziffer 1, 2 oder 3.

b) Am Fahrweg befindet sich ein Signal Zs 13.

c) Im Fahrplan des Zuges ist das Zeichen „⊢“.

d) Im Fahrplan des Zuges weist eine Fußnote auf eine Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis ohne Zielsignal nach Abschnitt 2 hin.

* e) Der Fdl erteilt dem Tf Befehl 5 mit Grund Nr. 14, 15 oder 16.

* f) Der Fdl erteilt dem Tf Befehl 95 mit Auftrag 95.95:

*
*
*
*
*

- „Fährt in ein Stumpfgleis.“ oder
- „Fährt in ein besonders kurzes Stumpfgleis.“ oder
- „Fährt in ein Gleis mit verkürztem Einfahrweg.“

g) Der Fdl lässt die Zugfahrt mit Signal Zs 7 zu.

h) Der Zug erhält einen LZB-Vorsichtauftrag.

* i) Der Zug erhält eine ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart OS.

2 Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis ohne Zielsignal

Grundsatz

(1) Wenn Zugteile vereinigt werden sollen, sind Einfahrten in teilweise besetzte
* Gleise auch ohne Halt zeigendes Zielsignal zulässig, wenn die Einfahrt mit
* Fahrtstellung eines Hauptsignals und Signal Zs 3 mit Kennziffer 1 oder 2 zuge-
* lassen werden kann.

Planmäßige Einfahrt

(2) Für planmäßige Einfahrten gilt Folgendes:

- Der Tf des ersten einfahrenden Zugteils muss sicherstellen, dass nach dem Halt am gewöhnlichen Halteplatz in dem vorgesehenen Zielabschnitt das Signal Zg 2 an der Kuppelseite seines Zuges eingeschaltet bzw. angebracht ist.
- Der Tf des zweiten in das teilweise besetzte Gleis einfahrenden Zugteils muss auf den ersten haltenden Zugteil achten.

Der Fahrplan enthält Angaben für den ersten und zweiten Zugteil.

Außerplanmäßige Einfahrt

(3) Bei einer außerplanmäßigen Einfahrt erteilt der Fdl den beteiligten Tf die erforderlichen Weisungen.

❑

zur Modulübersicht

(1) Wenn der Fdl einen Fahrplanhalt ausfallen lassen muss, beauftragt er den Tf. Der Fdl muss den Tf nicht beauftragen, 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 Betriebshalt oder Bedarfshalt vorgeschrieben ist. **Tf**

❑

Ergänzung

zur Modulübersicht

zu Ril 408.2452

Ergänzung:

(3) Wenn ein Fahrplanhalt ausfallen muss, informiert der Triebfahrzeugführer den Zugführer.

Information des Zugführers

* * * * (4) Soll ein Regelhalt oder ein Bedarfshalt ausfallen, ohne dass hierfür eine Fahrplananordnung vorliegt, kann dies auch durch die auftraggebende Stelle fernmündlich angeordnet werden.

Auftraggebende Stelle

❑

zur Modulübersicht

1 Grundsatz

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

Nicht benötigter Fahrplanhalt

❑

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

1 Manueller Wechsel aus ETCS-Betriebsart FS oder OS in andere ETCS-Betriebsart

Auf den ohne Hauptsignale ausgerüsteten Abschnitten der Strecke Unterleiterbach – Leipzig/Halle gilt Folgendes:

Wenn der Tf aus der ETCS-Betriebsart FS oder OS in eine andere ETCS-Betriebsart wechseln muss und dafür keinen Befehl erhalten hat, muss er den Fdl verständigen. Der Tf darf die ETCS-Betriebsart erst wechseln, wenn der Fdl mündlich zugestimmt hat.

2 Bestätigung des manuellen Wechsels in ETCS-Betriebsart NL; ETCS-Betriebsart NL beenden

(1) Wenn der Tf einer Zuglokomotive bei Vorspann bzw. eines mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeuges in die ETCS-Betriebsart NL wechselt, muss er den Tf an der Spitze des Zuges darüber verständigen.

(2) Wenn der Tf einer Zuglokomotive bei Vorspann bzw. eines mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeuges die ETCS-Betriebsart NL beendet, muss er den Tf an der Spitze des Zuges darüber verständigen.

zur Modulübersicht

1 Art des Auftrags

Der Fdl kann den Tf

- zur Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal,
- zur Fahrt, wenn ein Fahrweg benutzt werden muss, für den ein Hauptsignal nicht vorhanden ist,
- zur Fahrt bei LZB-Halt oder ETCS-Halt,
- * zur Weiterfahrt nach einem LZB-Übertragungsausfall im Teilblockmodus,
- * zur Fahrt in ETCS-Level 2 in ETCS-Betriebsart SR nach Beenden des ETCS-Startlaufs oder
- zur Vorbeifahrt an einem Signal Ne 14 in der ETCS-Betriebsart SR

wie folgt beauftragen:

(1) Bei einem signalgeführten Zug (außer Züge in ETCS-Level 2 in ETCS-Betriebsart SR) durch

Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8
Signal Ts 3
Signal Sh 1 bei Einfahrt an einem Sperrsignal in Höhe des Einfahrsignals oder Weiterfahrt in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle beim Befahren des Gegengleises
Befehl 1
Befehl 2
* Befehl 21
* Befehl 22
* Befehl 25
Mündlichen Auftrag, wenn am Hauptsignal Signal Zs 12 vorhanden ist

(2) Bei einem LZB-geführten Zug durch

LZB-Ersatzauftrag
LZB-Vorsichtauftrag
LZB-Gegengleisfahrauftrag
Befehl 1
Befehl 2
* Befehl 21
* Befehl 22

(3) Bei einem ETCS-geführten Zug oder einem Zug in ETCS-Level 2 in der ETCS-Betriebsart SR durch

Eine ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS
Eine ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart OS
In ETCS-Betriebsart SR durch eine Textmeldung mit dem Wortlaut: „Sie dürfen ohne Bedienen Override EOA vorbeifahren an ETCS-Bk … [Signalbezeichnung]“ * *
Befehl 1
Befehl 2
Befehl 7 *
Befehl 21 *
Befehl 22 *

(4) Bei ETCS-Level 2 in der ETCS-Betriebsart SR gilt der Befehl 1 oder 7 mit Auftrag 7.20 zur Vorbeifahrt an einer ETCS-Blockstelle auch zur Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal mit der gleichen Signalbezeichnung. * *

Befehl 7 zum Starten in ETCS-Betriebsart SR

(5) Wenn nach Beenden des ETCS-Startlaufs in ETCS-Level 2 die ETCS-Betriebsart SR angekündigt wird oder das ETCS-Fahrzeuggerät in ETCS-Betriebsart SB verbleibt, muss der Tf beim Fdl einen Befehl 7 anfordern. * * *

Befehl 7 ist nicht erforderlich, wenn der Fdl der Abfahrt bereits durch eine Textmeldung zugestimmt hat. * *

ETCS-Halt an der Spitze des Zuges

(6) Befindet sich in ETCS-Level 2 der ETCS-Halt an der Spitze des Zuges, jedoch nicht unmittelbar an einer ETCS-Blockstelle, muss der Tf beim Fdl einen Befehl 1 zur Vorbeifahrt am ETCS-Halt anfordern. * * *

2 Vorbeifahrt an Sperrsignal

Zur Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignal erteilt der Fdl Befehl 1. 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. *

Ein LZB-Ersatzauftrag an einer virtuellen Blockstelle gilt auch als Auftrag zur Vorbeifahrt an dem Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignal, an dem die virtuelle Blockstelle eingerichtet ist.

Bei einer Fahrt in ETCS-Betriebsart FS oder OS darf der Tf an einem Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignal, an dem eine virtuelle Blockstelle eingerichtet ist, vorbeifahren, wenn er folgende Textmeldung erhält: „Vorbeifahrt an Sperrsig … [Bezeichnung des Signals] erlaubt."

3 Vorbeifahrt an Wärterhaltscheibe

Zur Vorbeifahrt an einer Wärterhaltscheibe erteilt der Fdl Befehl 1.

4 Zulässige Geschwindigkeit für signalgeführte Züge (außer für Züge in ETCS-Level 2 in ETCS-Betriebsart SR) * *

(1) Die zulässige Geschwindigkeit einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag beträgt 40 km/h. **Allgemein**

408.2341 2 (2)

Betriebsstelle	Die Geschwindigkeit gilt bis...
Bahnhof	der Zug am folgenden Hauptsignal bzw. bei einer Ausfahrt an der letzten Weiche im Fahrweg oder einer anderen im Fahrplan durch „¥" gekennzeichneten Stelle vorbeigefahren ist.
Abzweigstelle	der Zug an der letzten Weiche im Fahrweg (im Fahrplan durch „¥" gekennzeichnet) vorbeigefahren ist.
Einfahrt in eine Anschlussstelle mit Hauptsignal	zum folgenden Haltsignal.
Ausfahrt aus einer Anschlussstelle mit Hauptsignal	der Zug an der letzten Weiche im Fahrweg vorbeigefahren ist.
An Blocksignalen der freien Strecke (ausgenommen Abzweigstellen)	die Spitze des Zuges daran vorbeigefahren ist.

408.2455 6 (1) c)

Wenn der Fdl die Fahrt durch Signal Zs 7 zugelassen hat, gilt Folgendes: * *

Der Tf muss die zulässige Geschwindigkeit einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag weiter beachten, falls der Auftrag zum Fahren auf Sicht endet, bevor der Zug an der in der Tabelle genannten Stelle vorbeigefahren ist. * * *

(2) Bei LZB und ETCS gilt der durch Signal Zs 7 erteilte Auftrag, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren, weiter, wenn der signalgeführte Zug zum anzeigegeführten Zug wird. **Zs 7 und Aufnahme in LZB/ETCS**

Abfahrt

(3) Die zulässige Geschwindigkeit für Zugfahrten, die der Fdl mit Befehl, Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8 oder mündlichem Auftrag zugelassen hat, gilt auf Bahnhöfen bereits bei der Abfahrt des Zuges.

Fehlende Vorsignalinformation

(4) Wenn ein Zug an einem Halt zeigenden oder gestörten

- Lichthauptsignal mit dunklem Lichtvorsignal oder
- Hauptsignal, das die Stellung „Halt erwarten“ zeigen kann,

vorbeifährt, muss der Tf bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals - höchstens 2000 m - mit höchstens 40 km/h fahren.

5 Zulässige Geschwindigkeit für LZB-geführte Züge

Befehl, LZB-Ersatzauftrag, LZB-Gegengleisfahrauftrag

(1) Wenn der Fdl die Fahrt durch Befehl, LZB-Ersatzauftrag oder LZB-Gegengleisfahrauftrag zugelassen hat, beträgt die zulässige Geschwindigkeit 40 km/h.

Diese Geschwindigkeit gilt, bis die Führerraumanzeige als V-soll eine andere Geschwindigkeit anzeigt.

LZB-Vorsichtauftrag

(2) Wenn der Fdl die Fahrt durch einen LZB-Vorsichtauftrag zugelassen hat, muss der Tf bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht fahren. *

6 Zulässige Geschwindigkeit für ETCS-geführte Züge oder für Züge in ETCS-Level 2 in der ETCS-Betriebsart SR

(1) Wenn der Fdl die Fahrt durch Befehl zugelassen hat und den Tf mit Auftrag x.25 vom Fahren auf Sicht befreit hat, gilt für die zulässige Geschwindigkeit Folgendes: * * *

a) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 40 km/h.

Betriebsstelle	Die Geschwindigkeit gilt bis...
Bahnhof	der Zug am folgenden Hauptsignal bzw. bei einer Ausfahrt an der letzten Weiche im Fahrweg oder einer anderen im Fahrplan durch „¥“ gekennzeichneten Stelle vorbeigefahren ist.
Abzweigstelle	der Zug an der letzten Weiche im Fahrweg (im Fahrplan durch „¥“ gekennzeichnet) vorbeigefahren ist.
Einfahrt in eine Anschlussstelle mit Hauptsignal bzw. Signal Ne 14	zum folgenden Haltsignal.
Ausfahrt aus einer Anschlussstelle mit Hauptsignal bzw. Signal Ne 14	der Zug an der letzten Weiche im Fahrweg vorbeigefahren ist.
An Blocksignalen der freien Strecke (ausgenommen Abzweigstellen)	die Spitze des Zuges daran vorbeigefahren ist.

*

b) Danach muss der Tf die Geschwindigkeiten in Fahrplan und La beachten.

c) Die Geschwindigkeiten nach a) muss der Tf so lange beachten, bis die Führerraumanzeige wieder ETCS-Betriebsart FS anzeigt, bei einem Wechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB gilt Abschnitt 4 Absatz (1).

d) Bei einem anschließenden Wechsel in die ETCS-Betriebsart OS hat diese Betriebsart Vorrang vor Auftrag x.25.

(2) Wenn der Fdl die Fahrt durch

- einen Befehl zugelassen hat und den Tf nicht mit Auftrag x.25 vom Fahren auf Sicht befreit hat oder
- eine ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart OS zugelassen hat,

muss der Tf auf Sicht fahren. Dabei muss er ggf. niedrigere Geschwindigkeiten oder einen Halt in der Führerraumanzeige sowie niedrigere Geschwindigkeiten in Fahrplan und La beachten.

Der Auftrag, auf Sicht zu fahren, gilt

- bis ETCS eine ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS anzeigt,
- in allen anderen Fällen bis zum nächsten Hauptsignal bzw. bis zum nächsten Signal Ne 14. Dies gilt auch, wenn dort bzw. davor ein Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB oder ein Übergang in ETCS-Betriebsart SR stattfindet und der Fdl Auftrag x.25 erteilt.

Ein Befehl 6 bleibt in allen Fällen gültig.

❑

zur Modulübersicht

1 Halten

(1) Wenn ein Zug wegen eines Halt zeigenden Signals, eines LZB-Halts oder eines ETCS-Halts halten muss, muss er möglichst nahe an das Signal, den LZB-Halt oder den ETCS-Halt heranfahren. Bei einem ETCS-Halt soll der Zug unabhängig von der Führerraumanzeige vor dem zugehörigen Hauptsignal, * Sperrsignal, Signal Ne 14 oder Blockkennzeichen halten. Der Tf muss die Ursache des Halts beim Fdl erfragen, wenn sie ihm nicht bereits bekannt ist. Er muss den Fdl jedoch spätestens fünf Minuten nach dem Anhalten verständigen.

Haltstellung eines Signals, LZB-Halt oder ETCS-Halt

(2) Wenn ein Zug am Einfahrsignal eines Bahnhofs angehalten wird und im Fahrplan des Zuges in der Ankunftsspalte für diesen Bahnhof ein „H“ vorgeschrieben ist, muss der Tf sich sofort nach dem Anhalten beim Fdl melden.

„H“ im Fahrplan

2 Weiterfahrt nach Halt

(1) Ein Zug, der wegen eines Halt zeigenden Signals, eines LZB-Halts oder eines ETCS-Halts hält, darf weiterfahren, sobald das Signal oder die Führerraumanzeigen die Fahrt zulassen.

Haltsignal, LZB-Halt, ETCS-Halt

(2) Wenn ein Zug wegen eines Halt zeigenden Einfahr- oder Zwischensignals, an dem sich keine Vorsignalisierung befindet, gehalten hat, muss der Tf, nachdem der Fdl die Weiterfahrt zugelassen hat, bis zum Erkennen der Stellung des Ausfahrsignals so vorsichtig fahren, dass er bei Haltstellung eines Zwischen- oder Ausfahrsignals vor diesem zum Halten kommt.

Einfahr- oder Zwischensignal

(3) Wenn bei einem gestörten oder Halt zeigenden Lichtsignal mit weiß-gelb-weiß-gelb-weißem Mastschild keine Verständigung mit dem Fdl möglich ist und der Tf deshalb nach Ril 301.0002 Abschnitt 8 Absatz (1) b) bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht weiterfährt, gilt Folgendes:

Lichtsignal mit weiß-gelb-weiß-gelb-weißem Mastschild

a) Der Tf muss den Fdl so bald wie möglich, spätestens auf dem nächsten Bahnhof, über die Weiterfahrt verständigen.

408.2651 3 (2) b)

b) Bei LZB gilt der Auftrag, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren, weiter, wenn der signalgeführte Zug zum LZB-geführten Zug wird.

3 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, darf der Tf dies bei Halt zeigendem Signal, LZB-Halt oder ETCS-Halt nur nach mündlicher Zustimmung durch den Fdl. Der Tf eines LZB-geführten Zuges muss auf mündliche Aufforderung des Fdl die LZB mit dem Störschalter ab- und wieder einschalten.

(2) Wenn der Tf anschließend zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fdl auffordern, ihm Befehl 30 zu erteilen.

zur Modulübersicht

1 Allgemein

* (1) Wenn der Fdl die Zulassung einer Zugfahrt zurücknimmt, kann er dem Tf Befehl 3 erteilen.

* (2) Der Tf darf erst weiterfahren, wenn der Fdl den erteilten Befehl 3 widerrufen hat.

2 Auf Strecken mit LZB

* (1) Der Fdl muss beim Tf nachfragen, ob der Zug LZB-geführt ist. **Nachfrage Fdl**

(2) 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. **LZB ab- und wieder einschalten**

(3) Wenn der Tf anschließend zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fdl auffordern, ihm Befehl 30 zu erteilen. **Befehl 30**

* 3 Auf Strecken mit ETCS-Level 2

* (1) Der Fdl muss beim Tf nachfragen, ob der Zug ETCS-geführt ist oder ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 angekündigt ist. **Nachfrage Fdl**

(2) Wenn der Zug ETCS-geführt ist oder ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 angekündigt ist, kann der Fdl dem Tf zusätzlich einen Befehl 3 mit Auftrag 3.20 erteilen. Wenn der Tf anschließend Override EOA bedient hat, muss er dies dem Fdl bestätigen. **Override EOA**

zur Modulübersicht

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,

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, liegen gebliebener 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 oder

b) bei Zügen nach Abschnitt 1 Absatz (2) b) Nr. 1, Sperrfahrten, zurückkehrenden Schiebetriebfahrzeugen oder liegen gebliebenen Zügen, die ihre Fahrt fortsetzen.

❑

zur Modulübersicht

1 Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis

signalgeführte Züge

(1) Bei signalgeführten Zügen kann der Fdl dem Tf den Auftrag, auf dem Gegengleis zu fahren, erteilen durch

- Signal Zs 6,
- Signal Zs 8,
- * Befehl 23 oder
- * Befehl 24 bei Sperrfahrten und Schiebetriebfahrzeugen.

Beim Bedienen von Anschlussstellen darf dem Tf der Auftrag zum Fahren auf dem Gegengleis im Fahrplan des Zuges erteilt werden.

Auf Abzweigstellen, deren Blocksignale nicht mit Signal Zs 6 ausgerüstet sind, * wird bei Fahrtstellung des Hauptsignals auf einen gesonderten Auftrag zur * Fahrt oder Weiterfahrt auf dem Gegengleis verzichtet, wenn im Fahrplan die * Angabe „ohne Zs 6“ vorhanden ist.

anzeigeführte Züge

(2) Bei anzeigegeführten Zügen darf der Tf das Regelgleis oder das Gegengleis befahren, wenn ihm der Auftrag „LZB-Fahrt“ oder eine ETCS-Fahrterlaubnis in den ETCS-Betriebsarten FS oder OS erteilt wird. Der Auftrag, auf dem Gegengleis zu fahren, kann dem Tf außerdem durch LZB-Gegengleisfahrauftrag oder * Befehl 23 erteilt werden.

2 Nicht gültige Signale

Links neben dem Gegengleis können sich ortsfeste Signale befinden, die beim Fahren auf dem Gegengleis nicht gelten. Nicht gültige ortsfeste Signale sind im Streckenbuch genannt.

❑

zur Modulübersicht

1 LZB-Streckeneinrichtung

Bei unvorhergesehenen Arbeiten an der LZB-Streckeneinrichtung darf die Betriebszentrale anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren. Der Fdl beauftragt den Tf mit Befehl 27 die LZB abzuschalten und Befehl 29 mit Auftrag 29.10 zur signalgeführten Weiterfahrt des Zuges.

Der Tf muss dem Fdl bestätigen, dass er die LZB abgeschaltet hat.

Auf der Zugmeldestelle, bis zu der die LZB abzuschalten ist, muss der Tf zum Wiedereinschalten der LZB anhalten.

2 ETCS-Level 2-Streckeneinrichtung

Bei unvorhergesehenen Arbeiten an der ETCS-Level 2-Streckeneinrichtung darf die Betriebszentrale auf Strecken, die mit Hauptsignalen ausgerüstet sind, anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren.

(1) Wenn das führende Fahrzeug über ETCS-Level NTC PZB/LZB verfügt, gilt Folgendes:

- Wenn ein automatischer Levelwechsel nicht stattfindet, muss sich der Tf beim Fdl bei ETCS-Halt melden.
- Der Tf erhält Befehl 28 mit dem Auftrag, ETCS-Level NTC PZB/LZB zu wählen.
- Der Befehl wird ungültig, wenn bei der Weiterfahrt ein Levelwechsel nach ETCS-Level 1 oder 2 stattfindet.

(2) Wenn das führende Fahrzeug nicht über ETCS-Level NTC PZB/LZB verfügt, gilt Folgendes:

- Der Tf muss sich bei ETCS-Halt beim Fdl melden.
- Der Tf erhält Befehl 28 mit dem Auftrag, ETCS-Level 0 zu wählen.
- Wenn der Tf den Befehl erhalten hat, muss er ETCS-Level 0 wählen und in der ETCS-Betriebsart UN weiterfahren.
- Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.
- Der Befehl wird ungültig, wenn bei der Weiterfahrt ein Levelwechsel nach ETCS-Level 1 oder 2 stattfindet.

zur Modulübersicht

1 Als Sperrfahrten durchzuführende Zugfahrten

(1) Folgende Zugfahrten müssen als Sperrfahrt durchgeführt werden:

1. Zugfahrten, die Rückwärtsbewegungen durchführen müssen,
2. Kleinwagenfahrten (Sperrfahrt Kl),
3. Schneeräumfahrten.

(2) Der Tf muss dem Fdl des Zuganfangsbahnhofes mitteilen, dass er eine Sperrfahrt nach Absatz (1) durchführt.

2 Ausdehnung der Sperrfahrten

Grundsatz

(1) Sperrfahrten dürfen

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.

Für Sperrfahrten, die während unterbrochener Arbeitszeit verkehren, kann in einer Betra etwas anderes bestimmt sein.

Mehrere Sperrfahrten

(2) In ein gesperrtes Streckengleis dürfen mehrere Sperrfahrten eingelassen werden.

Abzweigstellen, Anschlussstellen

(3) Für Sperrfahrten, die auf Abzweigstellen verkehren oder Anschlussstellen bedienen, können im Streckenbuch oder in einer Betra ergänzende Regeln gegeben sein.

Baugleis

(4) Das Bewegen von Fahrzeugen im Baugleis ist Rangieren.

Fahrzeuge einsetzen

(5) Der Tf darf Fahrzeuge in ein Gleis einsetzen, wenn der Fdl, der das Gleis gesperrt hat, zugestimmt hat.

* 3 Befehl 30

Wenn der Tf zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss
* er den Fdl auffordern, ihm Befehl 30 zu erteilen.

4 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.

5 Abfahrt

Sperrfahrten dürfen auf der freien Strecke erst abfahren, wenn der Fdl dem Tf die Zustimmung zur Abfahrt mündlich gegeben hat.

Ergänzung

6 Gültigkeit der Signale

Bei mehreren Sperrfahrten

(1) Wenn mehrere Sperrfahrten vor einem Signal halten oder sich ihm nähern, gilt die Fahrtstellung des Hauptsignals oder das Signal Sh 1, Zs 1, Zs 7, Zs 8 oder Ts 3 nur für den Tf der jeweils ersten Sperrfahrt.

Signale Ne 14 für Kleinwagenfahrten

(2) Kleinwagenfahrten dürfen an Signalen Ne 14 auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale nur auf Befehl 1 vorbeifahren. *

7 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.

Schneeräumfahrt

(3) Abweichend von Absatz (1) ist die zulässige Geschwindigkeit einer Schneeräumfahrt die in der Bedienungsanweisung des Schneeräumfahrzeugs angegebene Geschwindigkeit.

Kleinwagenfahrt

(4) Die zulässige Geschwindigkeit einer Kleinwagenfahrt, die von einem Kleinwagen angetrieben wird, ist 25 km/h.

8 Verhalten an Bahnübergängen

(1) Vor Bahnübergängen mit offenen Schranken muss der Tf anhalten, bis die Schranken geschlossen sind. Wenn der Tf nach Abschnitt 9 bei der Rück- oder Weiterfahrt auf Sicht fahren muss, muss er auch bei geschlossenen Schranken zunächst anhalten. Wenn eine Verständigung mit dem Schrankenwärter nicht möglich ist, muss der Tf nach Ril 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7) verfahren.

(2) Für Sperrfahrten zum Bedienen von Anschlussstellen können Regeln im Streckenbuch gegeben sein.

(3) Wenn bei einer geschobenen Sperrfahrt Bahnübergänge ohne technische Sicherung befahren werden, teilt der Fdl dem Tf die Lage der Bahnübergänge durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 mit. * * *

9 Rück- oder Weiterfahrt

Ergänzung

Bei Halt auf freier Strecke muss der Tf den Fdl der Zugmeldestelle, der die Sperrfahrt abgelassen oder zugelassen hat, sobald wie möglich über die Rück- oder Weiterfahrt verständigen und die Zustimmung einholen. Bis dies geschehen ist, muss der Tf auf Sicht fahren.

10 Mehrere Sperrfahrten in einem Gleis auf Strecken mit ETCS-Level 2

Der Fdl fragt bei den Tf nach, ob der Zug mit ETCS ausgerüstet ist und sich in ETCS-Betriebsart SH befindet.

Wenn der Zug mit ETCS ausgerüstet ist und sich nicht in ETCS-Betriebsart SH befindet, muss der Tf nach mündlicher Aufforderung durch den Fdl in die ETCS-Betriebsart SH wechseln und den Wechsel bestätigen.

11 Sperrfahrt beenden

Ergänzung

DB.2481 11

DB.2481 11 2

(1) Wenn die Sperrfahrt auf einer Zugmeldestelle endet, muss der Tf dem Fdl die Ankunft aller Fahrzeuge melden.

(2) Wenn die Sperrfahrt auf der freien Strecke - außer auf einer Abzweigstelle - endet, muss der Tf

a) wenn die Sperrfahrt auf einer Zugmeldestelle abgefahren ist - dem Fahrdienstleiter dieser Zugmeldestelle oder

b) 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 Tf erst nach der Meldung bedienen.

zur Modulübersicht

zu Ril 408.2481

5 Abfahrt

Ergänzung:

Der Triebfahrzeugführer informiert den Zugführer über die Zustimmung zur Abfahrt.

Zugführer

9 Rück- oder Weiterfahrt

Ergänzung:

Die Meldung des Triebfahrzeugführers an den Fahrdienstleiter über die Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt darf erst erfolgen, wenn die Sperrfahrt vorbereitet ist.

Verständigung des Fdl

* **11 Sperrfahrt beenden**

Ergänzung:

* (3) Die Feststellungen nach Ril 408.2481 Abschnitt 11 trifft der Zugführer und informiert den Triebfahrzeugführer.

Feststellen

* (4) Der Triebfahrzeugführer darf nach der Meldung an den Fahrdienstleiter, gemäß Ril 408.2481 Abschnitt 11 Absatz (2), den Zugführer beauftragen, die Signaltechnischen Einrichtungen zum Einschließen einer Sperrfahrt in einer Ausweichanschlussstelle zu bedienen.

Signaltechnische Einrichtungen bedienen

❑

zur Modulübersicht

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 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, weist den Tf durch Befehl 5 mit Grund Nr. 17 an, die Strecke mit höchstens 50 km/h zu befahren. Im Befehl 95 mit Auftrag 95.95 erhält der Tf die Weisung, durch die Bahnhöfe auf Sicht zu fahren. Außerdem nennt der Fdl dem Tf im Befehl 95 mit Auftrag 95.95 das erste zu beachtende Einfahrsignal bzw. Blocksignal einer Abzweigstelle.

3 Bahnübergänge befahren

* (1) Für die Fahrt zum Einsatzort bezeichnet der Fdl dem Tf durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 die Bahnübergänge, deren technische Sicherung nicht wirkt oder nicht überwacht wird. Der Fdl weist den Tf an, die Bahnübergänge mit höchstens 10 km/h zu befahren und Verkehrsteilnehmer durch Signal Zp 1 zu warnen.

(2) Der Fdl erteilt dem Tf eines Hilfszuges, der zum Heimatbahnhof zurückkehrt, für das Befahren der in Absatz (1) genannten Bahnübergänge Befehl 8.

zur Modulübersicht

1 Streckenbuch

Strecken, auf denen die Regeln dieser Richtlinie angewendet werden müssen, sind im Streckenbuch aufgeführt.

2 Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke

Zustimmung zur Abfahrt

(1) Im Streckenbuch ist zugelassen wenn das Verfahren der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke angewendet werden darf. Der Tf muss in folgenden Fällen die Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke beim Fdl einholen:

1. Der Fdl hat das Einholen der Zustimmung angeordnet.
2. Nach einem Personalwechsel des Tf auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke.

Wortlaut

(2) Um die Zustimmung zur Abfahrt beim Fdl anzufordern, muss der Tf folgenden Wortlaut verwenden:

„Darf Zug … (Nummer) in … (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke) abfahren?“

Die Zustimmung des Fdl lautet:

„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.“

(3) Der Fdl erteilt die Zustimmung bis zu 10 Minuten vor der voraussichtlichen Abfahrt.

Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock

(4) Die Anordnung zum Einholen der Zustimmung und die entsprechenden Meldungen muss der Tf im Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock nach 408.2487V01 dokumentieren.

Im Streckenbuch sind Regeln zur Mitführung oder Aufbewahrung des Fernsprechbuchs gegeben.

(5) Wenn der Tf den Vordruck nach 408.2487V01 nicht führen kann, muss er dies dem Fdl melden.

3 Unregelmäßigkeiten, Störungen

Verspätungen

(1) Der Tf muss Zugverspätungen von 5 Minuten und mehr an den Fdl der angrenzenden Zugmeldestelle melden.

Völlig gestörte Verständigung

(2) Wenn Telekommunikationseinrichtungen völlig gestört sind und der Tf die Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke beim Fdl einholen muss, darf der Zug auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke nicht abfahren.

❑

Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock

Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke .....

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; Ben Dederichs; Tel.: ( ) info408@deutschebahn.com

1				2			3	4	5
Verfahren angeordnet				Zustimmung erteilt			Name des Fahrdienstleiters	Eingetragen durch	Weitere Meldungen und Vermerke
Datum	U	M	Zug Nr.	für Zug-Nr.	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.“

zur Modulübersicht

1 Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt

(1) Eine Rangierfahrt, die in eine Zugfahrt übergehen soll, muss am nächsten Hauptsignal - bei einem Gruppensignal am zugehörigen Sperrsignal - nicht anhalten, 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.

(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.

2 Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt

Übergang mit Halt

(1) In der Regel darf eine Zugfahrt in eine Rangierfahrt übergehen, wenn der Zug

a) am gewöhnlichen Halteplatz in Bahnhöfen,

b) vor einem Halt zeigenden Signal in Bahnhöfen,

c) vor einem Halt zeigenden Signal zum Zwecke der Einfahrt in ein Baugleis,

d) vor einem Signal Ne 1 oder in Höhe eines Einfahr- oder Blocksignals am Gegengleis zum Zwecke der Einfahrt in ein Baugleis oder

e) vor einer auf der freien Strecke liegenden Anschlussweiche zum Zwecke der Bedienung einer Anschlussstelle ohne Hauptsignale

zum Halten gekommen ist. 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.

Hinweis:

In den Fällen nach b) und c) kann der Fdl den Tf beauftragen, das Schlusssignal eingeschaltet bzw. angebracht zu lassen, damit er eine Räumungsprüfung durchführen kann.

Vorziehen nach Halt am Bahnsteig

(2) Ein Zug darf nach mündlicher Zustimmung des Fdl nach planmäßigem Halt am Bahnsteig eines Bahnhofs als Rangierfahrt bis zum Halt zeigenden Signal, LZB-Halt oder ETCS-Halt vorziehen.

Übergang ohne Halt

(3) Eine Zugfahrt darf in Bahnhöfen am gewöhnlichen Halteplatz ohne Halt in eine Rangierfahrt übergehen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Im Streckenbuch ist die Nummer des Zuges genannt.
2. Der Ww hat der Rangierfahrt durch Signal Sh 1 Lichtsignal (DS 301) oder Ra 12 (DV 301) am Halt zeigenden Hauptsignal zugestimmt.

Die Rangierfahrt beginnt mit der Vorbeifahrt der Spitze des Zuges am Signal.

❑

zur Modulübersicht

Wo höhengleiche Übergänge von Reisenden betreten werden können, sind im Streckenbuch Regeln gegeben, wenn das Zugpersonal Aufgaben zur Sicherung wahrnehmen muss.

zur Modulübersicht

1 Allgemeines

(1) Dem Tf werden mit Fahrplan oder mit Fahrplananordnung bekannt gegeben: **Bekanntgabe**

- Züge mit Mehrkraft-Tfz, bei denen Stromabnehmer durch einen Traktionsartwechsel während der Fahrt gehoben oder gesenkt werden

(2) Dem Tf 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 arbeitenden Triebfahrzeuges mit dem Zusatz *„(E)“* kennzeichnet die planmäßige Durchführung einer Zugfahrt mit einem Mehrkraft-Tfz mit gehobenem Stromabnehmer.
- Die Bezeichnung der Baureihe des arbeitenden Triebfahrzeuges ohne den Zusatz *„(E)“* kennzeichnet die planmäßige Durchführung einer Zugfahrt mit einem Mehrkraft-Tfz 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

Wechsel zum Betrieb mit gehobenen Stromabnehmern

(1) Der Tf darf die Traktionsart zum Betrieb mit gehobenem Stromabnehmer nach der in der Fahrplanunterlage angegebenen Zugmeldestelle mit dem Zusatz *„Traktionsartwechsel Mehrkraft-Tfz“* wechseln, wenn für den Fahrweg des Zuges eine Oberleitung vorhanden ist und der Zug die Zugmeldestelle vollständig verlassen hat.

Wechsel zum Betrieb mit gesenkten Stromabnehmern

(2) Der Tf muss die Traktionsart zum Betrieb mit gesenktem Stromabnehmer vor dem Erreichen der in der Fahrplanunterlage angegebenen Zugmeldestelle mit dem Zusatz *„Traktionsartwechsel Mehrkraft-Tfz“* wechseln.

Stromabnehmer müssen spätestens vor dem Einfahrsignal, Blocksignal, Sperrsignal oder Signal Ne 1 der Zugmeldestelle gesenkt worden sein.

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 sein.

5 Ausfall Bedarfshalt

Der Fdl darf auf eine Verständigung des Tfs über den Ausfall eines Bedarfshalts verzichten, wenn in der Fahrplananordnung für die Zugmeldestelle der Zusatz *„Traktionsartwechsel Mehrkraft-Tfz“* bekannt gegeben ist.

6 Musterdarstellung Fahrplananordnung

Fahrplananordnung für Reisezug mit Traktionsartwechsel und Akku laden

```
Fplo 1211-99799-N-00 gültig 11.12.22 - 09.12.23
Regelzug

Besteller: Ohne eindeutige Zuo zu einem Partner
Kunden-Nr: AAAAA

RE 99799 (19.1)
Lübeck Hbf - Lüneburg

Verkehrstage:    So 11.12.22 - Sa 09.12.23
Tfz: 80 8443 (E)
56 m, Mbr 59 R/P
ab Lübeck Hgbf Abzw
Tfz: 80 8443
56 m, Mbr 99 R/P

Streckenklasse gefordert: <B2>
120 km/h

Zug verkehrt gemäß EBuLa. Fahrplan auf EBuLa-Bordgerät beachten.

Lübeck Hbf                  10.00
Bft Lübeck Abzw    X 10.03     03  Traktionsartwechsel Mehrkraft-Tfz
Pogeez                         09
Ratzeburg                      12
Mölln (Lauenb)                 14
Güster                         17
Bft Büchen Pbf          20     32  Akku laden
Dalldorf                       35
Lauenburg (Elbe)               38
Adendorf                    10.43
Lüneburg             10.46

DB Netz AG, Region <?BD-RB-Name?>, <?BD-RB-OE?>, <?BD-Bearbeiter-Kürzel?>
(Rufnummer: intern: <?BD-Vorwahl-Arcor?> <?BD-Durchwahl?> extern:
<?BD-Vorwahl-Telekom?> <?BD-Durchwahl?>)
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 1201-99799-SO-00 gültig 01. - 12.12.20
Regelzug

Besteller: Ohne eindeutige Zuo zu einem Partner
Kunden-Nr: AAAAA

Bestellerangaben:
Regelzug mit Mehrkrafttriebfahrzeug

GA 997993 (60.1)
Chemnitz Hbf - Schmölln (Thür)

Verkehrstage:    Di 01. - Sa 12.12.20 Mo-Fr(S)
Tfz: 80 2159 (E)
Wagenzuglast:500 t Wagenzuglänge:300 m Gesamtzuglänge:323 m, Mbr 62 R/P
LZB
ab Gößnitz
Tfz: 80 2159 SG
Wagenzuglast:500 t Wagenzuglänge:300 m Gesamtzuglänge:323 m, Mbr 53 R/P
LZB

Streckenklasse gefordert: <CM4>
90 km/h

Zug verkehrt gemäß EBuLa, Fahrplan auf EBuLa-Bordgerät beachten.

Chemnitz Hbf                1.58
Üst Chemn-Kappel
Chemnitz-Siegmar            2.05
Wüstenbrand                   10
Hohenst-Ernstt                12
St Egidien                    17
Glauchau (Sachs)              22
Abzw Glauchau-                26
Schönbörnchen Hp
Meerane                       31
Gößnitz           X  2.38     38  Traktionsartwechsel Mehrkraft-Tfz
Abzw Saara                  2.54
Schmölln (Thür)      3.17

DB Netz AG, Regionalbereich 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 Richtlinie 408.0431 fernmündlich bekannt zu geben!!!
```

1 Zugmeldestelle

408.2501 4

(1) Wenn der Fdl einer benachbarten örtlich besetzten Zugmeldestelle oder eines benachbarten örtlich besetzten Bahnhofsteils nach unterbrochener Arbeitszeit
* die Arbeit wider Erwarten nicht aufgenommen hat, wird der Tf durch Befehl 95
* mit Auftrag 95.95

1. beauftragt, am Einfahrsignal oder Blocksignal der noch nicht besetzten Zugmeldestellen zu halten und Weisung des dortigen Fdl für die Weiterfahrt einzuholen,
2. beauftragt - 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. verständigt, dass Haupt- und Sperrsignale der nicht besetzten Zugmeldestellen nicht gelten,
4. verständigt, dass Signale der Blockstellen bis zur nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle, die dem Fdl zugeteilt sind, der die Arbeit nicht aufgenommen hat, nicht gelten,
5. beauftragt, 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.

(2) Soll ein Zug auf der Zugmeldestelle, deren Fdl die Arbeit nicht aufgenommen hat,

1. enden, erhält der Tf zusätzlich zu den Weisungen nach Absatz (1) durch
* Befehl 95 mit Auftrag 95.95 die Anweisung, nach Halten am gewöhnlichen Halteplatz die Weisung des Fdl einzuholen, und - wenn er den Fdl nicht erreicht - sich beim beauftragenden Fdl zu melden und ihm eine Zugvollständigkeitsmeldung für seinen Zug zu geben,
2. beginnen, erhält der Tf Weisungen nach Absatz (1) Nr. 3 bis Nr. 5 und
* durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 die Anweisung, auf der nicht besetzten Zugmeldestelle mit höchstens 5 km/h auszufahren.

* Bei Übermittlung des Befehls 95 mit Auftrag 95.95 wird dem Tf mündlich der
* Anlass mitgeteilt.

2 Blockstelle

408.2501 4

Hat nach unterbrochener Arbeitszeit der Fdl einer Blockstelle, die keine Zugmeldestelle ist, die Arbeit wider Erwarten nicht aufgenommen, wird dem Tf durch den
* Fdl der benachbarten Zugmeldestelle durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 mitgeteilt,
* dass das Blocksignal nicht gilt.

3 Bahnübergänge

408.2501 4

Für Bahnübergänge, bei denen die technische Sicherung nicht wirkt oder bei denen die Wirksamkeit der technischen Sicherung nicht auf den besetzten Betriebsstellen überwacht wird, erhält der Tf Befehl 8.

4 Befehle ohne Vordruck

Befehle nach Abschnitt 1, Abschnitt 2 oder Abschnitt 3 darf der Fdl auch ohne Vordruck geben.

5 Betriebsstelle wieder besetzt

Wenn sich ein Tf am Einfahrsignal bzw. Blocksignal einer Abzweigstelle meldet, kann 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.

❑

* 1 Triebfahrzeugführer arbeitsunfähig

Aufgaben des übrigen Zugpersonals

* (1) Wenn der Triebfahrzeugbegleiter, Zugführer oder Zugschaffner feststellt, dass der Triebfahrzeugführer während der Fahrt arbeitsunfähig geworden ist, muss er den Zug anhalten und Hilfe anfordern.

* 2 Zugführer arbeitsunfähig

Übernahme der Aufgaben durch den Triebfahrzeugführer

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

3 Besonderheiten bei Dampfzügen

Zusätzliche Regeln

* (1) Bei Dampfzügen sind zusätzlich die Regeln nach Anhang BRW.5505A01 zu beachten.

❑

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

* 1 Verständigung des Fdl nach Anhalten des Zuges

408.2651 3 (1)

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) PZB-Zwangsbremsung an einem Orientierungszeichen „PZB 2000 Hz“,

* h) Unzulässige Vorbeifahrt an einem LZB-Halt,

i) Unzulässige Vorbeifahrt an einem ETCS-Halt,

j) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR,

k) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR und Textmeldung „ETCS-Streckenausrüstung nicht kompatibel“,

l) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt,

m) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt.

* 2 Weiterfahrt nach Verständigung des Fdl

* (1) Für die Weiterfahrt erteilt der Fdl Befehl 2. Falls der Zug zurücksetzen muss,
* ist das Erteilen eines Befehls 2 nicht notwendig.

(2) Bei Fahrt in ETCS-Level 0 oder mit gestörter PZB-Fahrzeugeinrichtung gilt Folgendes: Wenn der Tf nach einem angekündigten Wechsel nach ETCS-Level 2 unzulässig an einem Halt zeigenden Signal vorbeigefahren ist und kein Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR stattgefunden hat, muss er nach Erhalt des Befehles 2 Override EOA bedienen. Dies gilt auch, wenn nach der unzulässigen Vorbeifahrt der Wechsel nach ETCS-Level 2 stattgefunden hat.

(3) Wenn auf dem ETCS-Fahrzeuggerät nach einer unzulässigen Vorbeifahrt an einem haltzeigenden Grenzsignal in Richtung auf eine Strecke mit ETCS-Level 2 nach der Bestätigung der ETCS-Betriebsart TR der ETCS-Level NTC
* PZB/LZB angezeigt wird, muss der Tf den Fdl verständigen. Der Fdl erteilt dem
* Tf für die Weiterfahrt Befehl 2 und Befehl 29 mit Auftrag 29.20.

(4) Wenn auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 auf dem ETCS-Fahrzeuggerät beim Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR die Textmeldung „ETCS-Streckenausrüstung nicht kompatibel“ angezeigt wird, gilt Folgendes: *

a) Der Tf muss nach den Regeln seines Eisenbahn-Verkehrsunternehmens ein Ersatztriebfahrzeug anfordern.

b) Wenn der Tf ohne Ersatztriebfahrzeug mit dem Zug weiterfahren muss, erhält er zusätzlich zum Befehl 2 vom Fdl einen Befehl 29 zur Weiterfahrt als signalgeführter Zug und Auftrag 29.20. * *

c) Vor der Weiterfahrt gilt Folgendes:

- Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale muss der Tf ETCS-Betriebsart IS wählen.
- Auf Strecken mit ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen muss der Tf möglichst ETCS-Level NTC PZB/LZB wählen, wenn dies nicht möglich ist, muss er ETCS-Level 0 wählen, und wenn dies ebenfalls nicht möglich ist, ETCS-Betriebsart IS.

d) Bei der Weiterfahrt gilt Folgendes:

- Auf der Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale darf der Zug mit der für signalgeführte Züge zulässigen Geschwindigkeit, höchstens mit 40 km/h fahren. Dabei muss der Tf so vorsichtig fahren, dass er vor Signalen Ne 14 anhalten kann. An Signalen Ne 14 darf der Tf nur auf Befehl 1 vorbeifahren. *
- Mit wirksamer PZB darf der Zug auf Strecken mit Hauptsignalen mit der für signalgeführte Züge zulässigen Geschwindigkeit fahren.
- Ohne wirksame PZB darf der Zug auf Strecken mit Hauptsignalen mit der für signalgeführte Züge zulässigen Geschwindigkeit, höchstens mit 50 km/h fahren.

❑

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 weist den Tf mit Befehl 6 Grund Nr. 31 an, auf den betroffenen Gleisen auf Sicht zu fahren, sowie zusätzlich durch Auftrag x.90, das Gleis zu erkunden und das Ergebnis der Erkundung an ihn zu melden. **Befehl 6**

2 Gleise bei unterbrochener Arbeitszeit

(1) Wenn die Arbeitszeit unterbrochen ist, dürfen Gleise durch Fahrten mit Triebfahrzeugen oder Wendezügen nur erkundet werden, wenn sie nicht mit Reisenden besetzt sind.

(2) Hinsichtlich der Signale und Befehle gilt: **Gültigkeit der Signale und 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 weist den Tf durch Befehl 5 Grund Nr. 17 an, bis zur nächsten mit einem Fdl besetzten Zugmeldestelle mit höchstens 50 km/h zu fahren sowie mit Befehl 6 Grund Nr. 31 auf den zu erkundenden Gleisen auf Sicht zu fahren, das Gleis zu erkunden und ihm das Ergebnis der Erkundung zu melden (Befehl 6 mit Auftrag x.90).

* c) Im Befehl 6 schreibt der Fdl zusätzlich vor, durch Bahnhöfe auf Sicht zu fahren und nennt außerdem das erste vom Tf zu beachtende Einfahrsignal bzw. Blocksignal einer Abzweigstelle. Bei der Übermittlung des Befehls 6 verständigt der Fdl den Tf mündlich über den Anlass (unterbrochene Arbeitszeit).

3 Befahren von vereisten Spurrillen oder Bahnübergängen

Der Fdl kann sich vom Tf des Zuges, der ein Gleis mit möglicherweise vereisten Spurrillen zuerst befährt, die Radsatzlast des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges melden lassen.

Ist die Radsatzlast für diesen Zug nicht größer als 16 t, weist der Fdl den Tf durch Befehl 5 mit Grund Nr. 20 an, den Streckenabschnitt mit Spurrillen und die Bahnübergänge mit höchstens 30 km/h zu befahren. *

4 Eiszapfenbildung

Wenn sich in Tunnel Eiszapfen bilden können, weist der Fdl den Tf des Zuges, der das Gleis zuerst befährt, durch Befehl 6 Grund Nr. 32 an, im Tunnel auf Sicht zu fahren. *

5 Melden

Der Tf muss dem Fdl gefahrdrohende Umstände melden.

6 Kritische Wettersituation (Sturmwarnung)

Der Fdl kann Tf als Vorsichtsmaßnahme beauftragen, die Geschwindigkeit seines Zuges auf 80 km/h zu begrenzen. Hierzu wird folgender Wortlaut verwendet: „Achtung, Sturmwarnung! Fahren Sie zwischen … (Betriebsstelle) und … (Betriebsstelle) mit höchstens 80 km/h.“

❑

Ergänzung

zu Ril 408.2541

Ergänzung:

7 Präventive Maßnahmen bei extremen Naturereignissen

Bei extremen Naturereignissen (Sturm, Niederschläge usw.) kann durch die auftraggebende Stelle eine niedrigere zulässige Geschwindigkeit angeordnet werden. Darüber hinaus kann durch die auftraggebende Stelle bestimmt werden, in welchem Bahnhof die Zugfahrt endet bzw. der Zug geräumt werden muss. Die Aufträge werden schriftlich oder mündlich erteilt. Über eine Veränderung der kritischen Wettersituation ist die auftraggebende Stelle durch den Triebfahrzeugführer umgehend zu informieren.

❑

zur Modulübersicht

1 Reisezüge

(1) Wenn in einem Reisezug nach außen aufschlagende Türen oder andere offene Außentüren von Personenwagen festgestellt oder gemeldet werden, muss sofort der Tf verständigt werden. **Verständigen**

(2) Kann der Tf nicht verständigt werden, wird der Zug sofort angehalten. **Zug anhalten**

(3) Der Tf muss bei offenen Außentüren im Reisezug den Zug in der Regel sofort durch eine Vollbremsung anhalten.

2 Güterzüge

Wenn in einem Güterzug nach außen aufschlagende Türen festgestellt oder gemeldet werden, ist der Zug sofort anzuhalten.

❑

zur Modulübersicht

1 Feststellen, Melden

Maßnahmen bei Gefahr

(1) 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)

DBCDE.6103 3 (5)

festgestellt oder gemeldet werden, sind Maßnahmen bei Gefahr zu treffen.

Anzeige durch Ortungsanlagen

(2) Für Ortungsanlagen gilt:

a) Bei Anzeige eines Heißläufers oder „Feste Bremse - heiß“ durch eine Heißläuferortungsanlage oder Festbremsortungsanlage hält der Fdl den Zug in der Regel an einem Hauptsignal an.

b) Bei Anzeige eines Warmläufers oder „Feste Bremse - warm“ durch eine Heißläuferortungsanlage oder Festbremsortungsanlage hält der Fdl den Zug in einem Bahnhof an.

c) Der Fdl teilt dem Tf vor dem Anhalten des Zuges die Art der Meldung, den betroffenen Radsatz und die betroffene Zugseite mit.

d) Der Tf soll bei einem Heißläufer oder bei der Meldung „Feste Bremse - heiß“ den Zug mit einer Vollbremsung anhalten.

2 Untersuchen

Allgemein

(1) Nach dem Anhalten gilt:

a) Der Fdl teilt dem Tf die Unregelmäßigkeit mit, sofern ihm diese nicht schon mitgeteilt worden ist.

b) Der Tf muss

1. den Zug nach der Unregelmäßigkeit absuchen,
2. bei Anzeige durch eine Ortungsanlage das geortete Fahrzeug untersuchen; wird an diesem Fahrzeug keine Unregelmäßigkeit festgestellt, muss er das davor und dahinter laufende Fahrzeug nach Wärmequellen absuchen,
3. dem Fdl die zu treffenden Maßnahmen mitteilen.

im Bahnhof

(2) Soll ein Zug mit einem durch Heißläuferortungsanlage angezeigten Heißläufer, der an einem Einfahrsignal angehalten wurde, im Bahnhof untersucht werden, darf der Tf den Zug nur mit Schrittgeschwindigkeit in den Bahnhof fahren.

3 Schäden an Fahrzeugen

Der Tf muss Fahrzeuge mit Mängeln, die den Bahnbetrieb gefährden können, aus dem Zug aussetzen.

Wenn das auszusetzende Fahrzeug die orangefarbene Tafel zur Kennzeichnung der Gefahr und UN-Nummern trägt, muss der Tf dem Fdl die Fahrzeugnummer sowie die am auszusetzenden Fahrzeug angebrachten und in den Beförderungspapieren enthaltenen UN-Nummern mitteilen.

❑

Ergänzung

zu Ril 408.2553

3 Schäden an Fahrzeugen

Ergänzung:

(1) Der Triebfahrzeugführer muss sich vor dem Aussetzen eines Fahrzeuges bei der auftraggebenden Stelle darüber informieren, ob die Fahrzeuge im Zug Besonderheiten aufweisen, welche nicht in der Wagenliste aufgeführt sind. Insbesondere muss er erfragen, welches KV-Profil für den Zug hinterlegt ist.

Besonderheiten im Zug - KV-Profil

Hinweis:

Sendungen des Kombinierten Verkehrs stellen häufig Lademaßüberschreitungen dar. Gemäß Ril 408.4813 Abschnitt 1 ist der Weichenwärter vor dem Rangieren über solche Besonderheiten zu verständigen.

(2) Sind die auszusetzenden Fahrzeuge mit Automatischen Kupplungen ausgerüstet, in deren Bedienung der Triebfahrzeugführer nicht eingewiesen ist, muss er die Weisung der auftraggebenden Stelle einholen.

Automatische Kupplungen

❑

zur Modulübersicht

1 Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern

Triebfahrzeug

(1) Wenn bei einem Triebfahrzeug ein beschädigter gehobener Stromabnehmer festgestellt oder ein unruhiger Stromabnehmerlauf (z.B. heftig schwankende Oberleitung) beobachtet wird, sind Maßnahmen bei Gefahr zu treffen. 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. Nach dem Halt muss der Tf veranlassen, dass der Stromabnehmer gesenkt wird. Wenn dies nicht möglich ist, muss der Speisewagen auf dem nächsten Bahnhof ausgesetzt werden.

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 in Tunneln, 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, muss der Tf den Zug räumen, sobald erkannt wird, dass der Brand nicht gelöscht werden kann. Dazu muss er - möglichst in Absprache mit dem Fdl - die Fluchtrichtung festlegen und für das Anschalten einer eventuell vorhandenen Tunnelbeleuchtung sorgen. Als Fluchtweg ist der Randweg neben dem haltenden Zug zu benutzen.

❑

zur Modulübersicht

* 1 Fahren auf Sicht

* (1) Beim Fahren auf Sicht muss der Tf vorsichtig fahren und seine Geschwindigkeit den Sichtverhältnissen anpassen. Er muss den Zug vor einem anderen Fahrzeug, Haltsignal oder Hindernis auf der Infrastruktur sicher anhalten können. Dies gilt nicht für ein unerwartetes Hindernis, welches in den Bremsweg des Zuges gelangt.

Definition

DB.2561 1 (2)

* (2) Der Tf darf höchstens 40 km/h fahren.

Geschwindigkeit

Ergänzung

(3) Wenn ein Tf bis zu einem Hauptsignal oder einem Signal Ne 14 auf Sicht fahren muss und wenn ab dort die Fahrt zugelassen ist, muss er noch 400 m über diese Signale hinaus auf Sicht fahren.

400 m Regel

(4) Wenn der Tf eines ETCS-geführten Zuges auf Sicht fahren muss, gelten Signale Hp 0. An einem Signal Hp 0, an dem das Signal Zs 7 gezeigt wird, darf der * Tf vorbeifahren, wenn ihm eine ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart * OS angezeigt wird.

Signal Hp 0

(5) Der Tf muss in der ETCS-Betriebsart SR auf Sicht fahren, wenn der Fdl den Tf * nicht mit Auftrag x.25 vom Fahren auf Sicht befreit hat.

ETCS-Betriebsart SR

Ergänzung

2 Geschwindigkeit ermäßigen

(1) Wenn der Tf eines signalgeführten Zuges bei unsichtigem Wetter den Standort von Signalen nicht mit Sicherheit bestimmen kann, muss er die Geschwindigkeit des Zuges entsprechend ermäßigen.

Unsichtiges Wetter

(2) Bei vermindertem Reibwert gilt:

Verminderter Reibwert

a) Wenn der Tf verminderten Reibwert zwischen Rad und Schiene feststellt, muss er die Geschwindigkeit des Zuges entsprechend ermäßigen und die Unregelmäßigkeit dem Fdl melden.

   Die Meldung soll folgende Angaben enthalten:

   - Gleis von ... nach ...,
   - Strecken-km,
   - Steigungs- oder Gefälleabschnitt,
   - Schwierigkeiten beim Anfahren oder Bremsen.

b) Wenn ein Tf von einem Fdl über Schwierigkeiten beim Anfahren oder Bremsen verständigt worden ist, muss er auf dem betroffenen Streckenabschnitt Betriebsbremsungen durchführen und dem Fdl mitteilen, ob sich der Bremsweg verlängert hat.

❑

Ergänzung

zur Modulübersicht

zu Ril 408.2561

* 1 Fahren auf Sicht

Ergänzung:

* (2) Ergänzend zu den Vorgaben in Ril 408.2561 gelten folgende Geschwindigkeiten beim Fahren auf Sicht:

Geschwindigkeit

- bei Tag und sichtigem Wetter
  höchstens 40 km/h,
- bei Dunkelheit und sichtigem Wetter
  * höchstens 15 km/h, Sperrfahrten mit Rettungszügen
  * der DB InfraGO AG mit eingeschalteten Zusatz-
  * scheinwerfern höchstens 40 km/h,
- bei unsichtigem Wetter
  Schrittgeschwindigkeit.

*

* (6) Muss der Triebfahrzeugführer bei extrem unsichtigem Wetter annehmen, auch bei Schrittgeschwindigkeit vor einem Hindernis oder Haltsignal nicht mehr zum Halten zu kommen, darf er ein Fahren auf Sicht nicht durchführen.

Extrem unsichtiges Wetter

zu FV-NE § 45 Absatz (5)

99 Fahrt auf Sicht

Ergänzung:

Ergänzende Regeln zur Geschwindigkeit

Ergänzend zu den Vorgaben in § 45 Absatz (5) gelten folgende Geschwindigkeiten beim Fahren auf Sicht:

- bei Tag und sichtigem Wetter höchstens 40 km/h,
- bei Dunkelheit und sichtigem Wetter höchstens 15 km/h,
- bei unsichtigem Wetter Schrittgeschwindigkeit.

Extrem unsichtiges Wetter

Muss der Triebfahrzeugführer bei extrem unsichtigem Wetter annehmen, auch bei Schrittgeschwindigkeit vor einem Hindernis oder Haltsignal nicht mehr zum Halten zu kommen, darf er ein Fahren auf Sicht nicht durchführen.

❑

1 Ursache ermitteln

Hält ein Zug unvorhergesehen, außer wegen Haltstellung eines Signals, LZB-Halts oder ETCS-Halts, muss der Tf die Ursache umgehend ermitteln.

2 Hilfe anfordern

(1) Das Anfordern von Hilfe über Zugfunk oder Streckenfernsprechverbindung ist durch Notruf einzuleiten.

(2) Sich in der Nähe befindliche Mitarbeiter sind aufzufordern zu helfen.

(3) Nachdem Hilfe angefordert worden ist, darf der Tf den Zug nur noch mit Zustimmung der benachbarten Zugmeldestellen bewegen.

3 Aufenthalt melden

Ist keine Hilfe erforderlich, dauert der Aufenthalt aber voraussichtlich länger als fünf Minuten, 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.

* Bleibt ein Zug mit einem Mehrkraft-Tfz liegen, teilt der Tf dem Fdl mit, wenn er in
* einer anderen Traktionsart weiterfahren kann.

4 Zugtrennung

Ergänzung

Nach einer Zugtrennung muss der Tf im abgetrennten Zugteil Feststellbremsen entsprechend der maßgebenden Neigung anziehen, und zwar unabhängig davon, wie lange der Zugteil stehen bleibt. Die maßgebende Neigung kann anhand der Sägelinien im Fahrplan bestimmt werden.

5 Mit dem ganzen Zug weiterfahren

408.2572 4

* (1) Wenn der Tf eines Mehrkraft-Tfz dem Fdl mitgeteilt hat, dass er in einer ande-
* ren Traktionsart weiterfahren kann, muss der Fdl zustimmen. Die Weiterfahrt
* darf nur bis in den nächsten geeigneten Bahnhof erfolgen.

* (2) Kann ein Zug nach Halt aus unvorhergesehenem Anlass weiterfahren, 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.

6 Mit einem Zugteil weiterfahren

(1) Kann mit einem Zugteil weitergefahren werden, muss der Tf vor der Weiterfahrt am stehen bleibenden Zugteil Feststellbremsen entsprechend der maßgebenden Neigung anziehen. Die maßgebende Neigung kann anhand der Sägelinien im Fahrplan bestimmt werden.

(2) Für die Weiterfahrt eines Zugteils gelten die Regeln im Abschnitt 5 sinngemäß. Am weiterfahrenden Zugteil darf kein Schlusssignal angebracht sein.

7 Mit mehreren Zugteilen getrennt weiterfahren

Können mehrere Teile des Zuges getrennt weiterfahren, gelten die Regeln in den Abschnitten 5 und 6 sinngemäß.

8 Zugteil bleibt auf der freien Strecke stehen

Ergänzung

(1) Soll ein Zug in mehreren Teilen von der freien Strecke geholt werden, muss der Tf bestätigen, dass eine Wagenliste beim Zug ist oder die Nummern aller Fahrzeuge des Zuges in der im Zug vorhandenen Reihenfolge in eine Liste eingetragen sind. Dies ist nicht erforderlich, wenn beim Fdl oder bei der Betriebszentrale eine Wagenliste vorhanden ist. DB.2571 8

(2) Nach Ankunft der Zugteile und Sperrfahrten müssen die Tf mit dem Fdl einen Listenabgleich durchführen, um festzustellen, dass keine Fahrzeuge auf der Strecke zurückgelassen wurden. 408.2572 3 (2)

(3) Nach dem vorgenannten Listenabgleich ist das Schlusssignal wieder anzubringen.

9 Zug bleibt bei ETCS-Level 2 im Bahnhof oder auf freier Strecke liegen

Wenn der Fdl den Tf eines Zuges dessen führendes Fahrzeug mit ETCS-ausgerüstet ist, mündlich auffordert, wegen Einfahrt eines Hilfsfahrzeuges in die ETCS-Betriebsart SB zu wechseln, gilt Folgendes:

a) Der Tf muss in die ETCS-Betriebsart SB wechseln. Der Fdl fordert den Tf auf die ETCS-Betriebsart SB solange beizubehalten, bis das Hilfsfahrzeug vor dem liegengebliebenen Zug zum Halten gekommen ist.

b) Der Tf muss dem Fdl den Wechsel bestätigen. Wenn sich der Zug bereits in der ETCS-Betriebsart SB befindet, muss der Tf dem Fdl dies bestätigen.

c) Wenn der Wechsel in die ETCS-Betriebsart SB nicht möglich ist, muss der Tf den Fdl verständigen. Er muss nach mündlicher Anordnung des Fdl in die ETCS-Betriebsart IS oder NP wechseln, wenn sich das Fahrzeug nicht bereits in ETCS-Betriebsart IS oder NP befindet. Der Tf muss dem Fdl die ETCS-Betriebsart IS oder NP bestätigen und so lange beibehalten, bis das Hilfsfahrzeug vor dem liegengebliebenen Zug zum Halten gekommen ist.

❑

zu Ril 408.2571

*

4 Zugtrennung

Ergänzung:

Bei Zugtrennungen können in einem Zusatz ergänzende Regelungen vorgegeben sein. **Ergänzende Regeln**

8 Zugteil bleibt auf der freien Strecke stehen

Ergänzung:

Die Maßnahmen nach Abschnitt 8 Absatz (1) bis (3) trifft der Zugführer und informiert den Triebfahrzeugführer. **Zugführer**

❑

zur Modulübersicht

1 Zugtrennung

(1) Die Meldung einer Zugtrennung ist grundsätzlich mittels elektronischen Endgeräts durchzuführen. Dazu ist in der „Anwendung-Formulare“ das Formular „Zugtrennung“ zu verwenden. Der Triebfahrzeugführer muss alle angezeigten Felder des Formulars, zur vollständigen Erfassung der Zugtrennung, ausfüllen. Ausnahmen hiervon sind die Felder „Name, Vorname“ bzw. „Diensthandynummer“. Diese Felder dienen eventueller Rückfragen und können dazu vom Triebfahrzeugführer ausgefüllt werden. Es handelt sich hierbei um eine freiwillige Angabe. Im Anschluss ist das Formular zu versenden.

Meldung Zugtrennung

MEG.1212Z01 4

Zur Dokumentation der Störung bzw. der Schäden hat der Triebfahrzeugführer zusätzlich die Möglichkeit, Fotos aufzunehmen und diese dem Formular beizufügen.

(2) Steht dem Triebfahrzeugführer die Anwendung „Formulare“ nicht zur Verfügung oder ist das Versenden des elektronischen Formulars aus der Anwendung nicht möglich, so hat die Meldung mittels des Vordrucks „Meldezettel Zugtrennung“ (DBCDE.2571V01) zu erfolgen.

Rückfallebene Vordruck Meldezettel Zugtrennung

Der Triebfahrzeugführer muss alle Felder des Vordrucks, zur vollständigen Erfassung der Zugtrennung, ausfüllen. Ausnahme hiervon sind die Felder unter „Freiwillige Angaben“. Diese Felder dienen eventuellen Rückfragen und können dazu vom Triebfahrzeugführer ausgefüllt werden. Es handelt es sich hierbei um eine freiwillige Angabe.

* * Der Vordruck „Meldezettel Zugtrennung“ ist bei nächster Gelegenheit an die zuständige Stelle zu senden.

Sind Bilder von der Störung bzw. den Schäden erstellt worden, können diese per E-Mail an die Abteilung „Arbeitsverfahren technische Wagenbehandlung“ gesendet werden.

Der Vordruck „Meldezettel Zugtrennung“ (DBCDE.2571V01) befindet sich auf DB-Cargo-Streckentriebfahrzeugen in der Lokmappe.

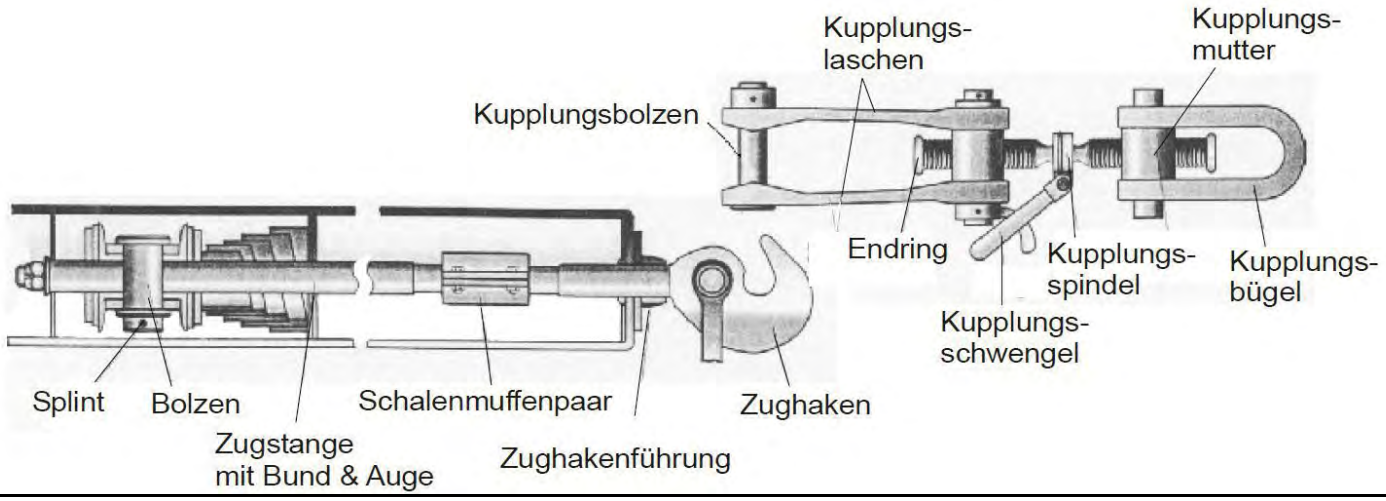
❑

zur Modulübersicht

Meldezettel Zugtrennung

Angaben zu der Zugtrennung **Vordruck: DBCDE.2571V01**

Angaben zum Fahrzeug	
Bauart(en) des/der Wagen(s)	**Stellung im Zug (lfd. Nr.)**
Zutreffendes beschädigtes Bauteil ankreuzen	



Angaben zum Zug			
Last	**Tfz (Baureihe)**	**Bremsstellung**	**Anzahl Tfz**
t		☐G ☐P	
Länge	**Nachgeschoben?**	**Kupplungszustand**	
m	☐ ja ☐nein		

Fahr-, Bremsverhalten		
Hat eines der aufgeführten Systeme in die Fahrt eingegriffen?	**Geschwindigkeit**	**Bremsverhalten vor Ereignis**
☐Sifa ☐PZB/LZB ☐AFB ☐Zwangsbremsung andere Ursache	km/h	

Neigungsverhältnis	Zugkraft vor Ereignis
☐ + → - (Fahrt im Gefälle) ☐ - → + (Fahrt in der Steigung)	

Sonstige Angaben
Haben Sie Erkenntnisse woher die Zugtrennung resultiert?

Meldebogen bei nächster Gelegenheit per Fax / Mail an: 06131 15-60435 / l-ree22@deutschebahn.com

(Freiwillige Angaben)

Zugnummer:	Datum:
Einsatzstelle:	Diensthandy-Nummer für ggf. Rückfragen:

Fachautor: L.CVS 6; Andreas Köster; Tel.: (06131) 15 62131

Gültig ab: 14.12.2025

zur Modulübersicht

1 Hilfe anfordern

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

Verständigung des Triebfahrzeugführers

* 2 Aufenthalt melden

* (1) Der Triebfahrzeugführer informiert die Zugbegleiter über die längere * Aufenthaltsdauer.

Zugbegleiter informieren

* 3 Halt im Tunnel

* (1) Hält der Zug unvorhergesehen im Tunnel, sind die Reisenden * unmittelbar zu informieren, um ein unkontrolliertes Verlassen des * Zuges zu vermeiden.

Reisende informieren

4 Mit einem Zugteil weiterfahren

(1) Wenn mit einem Zugteil weitergefahren werden kann, soll ein Zugbegleiter oder Triebfahrzeugbegleiter beim stehenbleibenden Zugteil bleiben.

Mitarbeiter beim stehenbleibenden Zugteil

(2) Wenn das nicht möglich ist, darf der Zug nicht weiterfahren, solange sich im stehenbleibenden Zugteil Reisende befinden oder wenn der Streckenabschnitt, auf dem der Zugteil stehen bleiben soll, im Fahrplan nach FV-DB durch zwei Sägelinien gekennzeichnet ist.

Streckenabschnitt mit zwei Sägelinien

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

1 Bedingungen

(1) Der Fdl darf das Zurücksetzen eines Zuges anordnen, wenn wichtige Gründe dafür vorliegen.

(2) Ein Zug oder Zugteil darf zurücksetzen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

a) Das Fahrzeug an der Spitze des zurücksetzenden Zuges oder Zugteils muss mit einem Mitarbeiter besetzt sein und die Verständigung zwischen diesem und dem Tf muss möglich sein. Der Tf muss dem Fdl melden, wenn der Zug zum Zurücksetzen bereit ist.

* b) Auf Strecken mit ETCS muss der Fdl nach einem Wechsel in die ETCS-
* Betriebsart TR Befehl 3 mit Auftrag 3.15 erteilt haben.

c) Beim Zurücksetzen in einem Bahnhof muss der Fdl zugestimmt haben. Wenn ein Zug auf der freien Strecke oder von der freien Strecke aus in einen Bahnhof zurücksetzt, muss der Fdl der rückgelegenen Zugmeldestelle zugestimmt haben. Der Fdl erteilt die Zustimmung zum Zurücksetzen durch
* Befehl 95 mit Auftrag 95.95 und gibt im Befehl die Stelle an, bis zu der der Zug zurücksetzen darf.

d) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale gilt Folgendes:

- Das Triebfahrzeug des zurücksetzenden Zuges muss sich in der ETCS-Betriebsart SH befinden, wenn es sich nicht an der Spitze des zurücksetzenden Zuges befindet oder wenn es nicht von der Spitze aus gesteuert wird.
- Wenn das Fahrzeug an der Spitze des zurücksetzenden Zuges mit ETCS ausgerüstet ist, muss der Tf auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale ETCS-Level 2 wählen. Wenn am ETCS-Fahrzeuggerät die RBC-Kurzwahl nicht zur Verfügung steht, muss er diejenigen RBC-Kontaktdaten wählen, die für den Bahnhof gelten, in dessen Richtung er zurücksetzt.
- An Signalen Ne 14, die nicht am Standort eines Hauptsignales stehen,
* darf der Tf eines signalgeführten Zuges auf Befehl 1 oder 7 mit Auftrag
* 7.20 vorbeifahren.

* e) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen und auf Strecken mit
* ETCS-Level 1 LS muss sich ein mit ETCS ausgerüstetes Triebfahrzeug in der ETCS-Betriebsart SH befinden, wenn es sich nicht an der Spitze des zurücksetzenden Zuges befindet oder wenn es nicht von der Spitze aus gesteuert wird.

f) Wenn der Tf zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss,
* muss er den Fdl auffordern, ihm Befehl 30 zu erteilen.

2 Geschwindigkeit

(1) Tf oder Mitarbeiter an der Spitze des Zuges oder Zugteils müssen die in Ril 408.2445 Abschnitt 3 gegebenen Regeln beachten.

(2) Der Tf muss beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass er den Zug jederzeit anhalten kann; eine Geschwindigkeit von 10 km/h darf er dabei nicht überschreiten. Befindet sich der Tf auf dem Fahrzeug an der Spitze des zurücksetzenden Zuges oder Zugteils, ist die zulässige Geschwindigkeit 20 km/h.

3 Zurücksetzen beendet

(1) Der Tf muss die Beendigung des Zurücksetzens und die Vollständigkeit des Zuges dem Fdl melden.

(2) Wenn ein Zugteil zurückgesetzt wurde, gelten die Regeln in Ril 408.2571 Abschnitt 8 Absatz (2) sinngemäß.

4 Weiterfahrt

Nach dem Zurücksetzen auf freier Strecke gelten für die Weiterfahrt die Regeln in Ril 408.2571 Abschnitt 5 sinngemäß. Der Tf muss bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals - höchstens 2000 m - mit höchstens 40 km/h fahren.

❑

DBCDE.2681V02

1 Grundsatz

Wenn eine Gefahr droht, muss jeder in eigener Verantwortung umsichtig und entschlossen alles tun, 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. Der Tf muss Signal Zp 5 geben, um andere in der Nähe befindliche Mitarbeiter aufmerksam zu machen und zur Hilfeleistung aufzufordern.

3 Nothaltauftrag

(1) Bei Gefahr ist sofort zusätzlich zu den Maßnahmen nach Abschnitt 2 Nothaltauftrag zu geben. Wird der Nothaltauftrag fernmündlich gegeben, 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, ist der Nothaltauftrag - sofern möglich - über eine andere Fernsprechverbindung zu geben. Wenn hierzu ein Strecken- oder Signalfernsprecher benutzt wird, ist bei zweigleisiger Strecke der in **Zugfunk nicht verfügbar**

Fahrtrichtung des Zuges gelegene zu verwenden.

Notruf

(4) Der Tf muss bei Eingang eines Notrufes die Geschwindigkeit des Zuges sofort auf höchstens 40 km/h verringern. Wenn dem Notruf kein Nothaltauftrag oder keine Durchsage folgt, muss der Tf so lange auf Sicht weiterfahren, bis sich aus der anschließenden Meldung ergibt, dass er nicht betroffen ist oder bis er die Ursache des Notrufs mit dem Fdl geklärt hat.

Nothaltauftrag unvollständig

(5) Der Tf muss einen Nothaltauftrag sofort ausführen, auch wenn er ihn unvollständig aufgenommen hat.

4 Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages

Ergänzende Meldungen

(1) Nach Abgabe des Nothaltauftrages gilt:

a) Der Tf muss den Nothaltauftrag, soweit erforderlich, nach der Durchsage begründen und anschließend die Notrufverbindung beenden. Erst danach dürfen ergänzende Meldungen entgegengenommen und Rückfragen gestellt werden.

b) Der Fdl bestätigt den Empfang des Nothaltauftrages dem Abgebenden.

Schutz gefährdeter Züge

(2) Der Tf muss die Gleise nach vorn beobachten. Bei Annäherung eines gefährdeten Zuges muss er Signal Sh 3 geben; erscheint dies nicht ausreichend, muss er Signal Sh 5 geben. Wenn der Tf das Fahrzeug verlässt, muss er bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter eine Handleuchte mitnehmen.

Beteiligte verständigen

(3) Wurde vom Tf ein Nothaltauftrag gegeben, verständigt der Fdl den Tf, sobald feststeht, dass keine Züge mehr zu erwarten sind.

Der Tf braucht Maßnahmen nach Absatz (2) nicht mehr durchzuführen, wenn der Fdl mitgeteilt hat, 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.

❑

* 1 Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages

(1) Nach Abgabe des Nothaltauftrages gilt:

Ergänzende Meldungen

Der Nothaltauftrag muss, soweit erforderlich, nach der Durchsage begründet und anschließend die Notrufverbindung beendet werden. Erst danach dürfen ergänzende Meldungen entgegengenommen und Rückfragen gestellt werden.

* (2) Zugpersonal, das nicht die Aufgabe als Triebfahrzeugführer wahrnimmt, muss die Gleise beobachten und gefährdete Züge mit Signal Sh 3 anhalten. Dabei muss es einem Zug möglichst entgegenlaufen und bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter eine Handleuchte mitnehmen.

Schutz gefährdeter Züge

* (3) Der Triebfahrzeugführer verständigt das Zugpersonal, wenn nach Mitteilung durch den Fahrdienstleiter Maßnahmen nach Absatz (2) nicht mehr durchzuführen sind.

Beteiligte verständigen

❑

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

1 Fehlleitung

(1) Allgemein

Wenn der Tf erkennt, dass sein Zug fehlgeleitet wird, gilt Folgendes:

1. Der Tf muss den Zug möglichst vor dem fahrwegbestimmenden Signal anhalten. Wenn dies nicht möglich ist, muss er den Zug sofort anhalten.
2. Der Tf muss den Fdl verständigen und den Standort seines Zuges angeben. Danach muss er sich gemäß der Weisung des Fdl verhalten.
3. Der Fdl kann dem Tf Befehl 3 erteilen.
4. Der Tf darf erst weiterfahren, wenn der Fdl den erteilten Befehl 3 widerrufen hat.

(2) Auf Strecken mit LZB

1. Der Fdl muss beim Tf nachfragen, ob der Zug LZB-geführt ist. **Nachfrage Fdl**
2. 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. **LZB-Störschalter**
3. Wenn der Tf anschließend zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fdl auffordern, ihm Befehl 30 zu erteilen. **Befehl 30**

(3) Auf Strecken mit ETCS-Level 2

1. Der Fdl muss beim Tf nachfragen, ob der Zug ETCS-geführt ist oder ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 angekündigt ist. **Nachfrage Fdl**
2. Wenn der Zug ETCS-geführt ist oder ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 angekündigt ist, kann der Fdl dem Tf zusätzlich einen Befehl 3 mit Auftrag 3.20 erteilen. Wenn der Tf anschließend Override EOA bedient hat, muss er dies dem Fdl bestätigen. **Override EOA**

2 Eisabwurf

Wenn bei kalter Witterung durch Flugschnee Eisstücke unter den Fahrzeugen entstehen können, muss der Tf auf den Strecken

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

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.

❑

1 PZB-Streckeneinrichtung gestört

DBCDE.2681V02

(1) Wenn der Tf eine Störung an einer PZB-Streckeneinrichtung feststellt oder vermutet, muss er dies dem Fdl melden. Er muss - soweit er dies feststellen kann - Folgendes angeben: DBCDE.2653 1 (2)

- das Signal, an dem sich die gestörte Einrichtung befindet oder die Lage der gestörten Einrichtung,
- den Bahnübergang, vor dem sich die gestörte Einrichtung befindet,
- ob die PZB-Streckeneinrichtung ständig wirksam oder unwirksam ist,
- ob ein 500 Hz-, 1000 Hz- oder 2000 Hz-Gleismagnet gestört ist.

Bei gestörten PZB-Streckeneinrichtungen an Langsamfahrstellen muss der Tf gemeinsam mit dem Fdl feststellen, ob sich zwischen dem Signal Lf 1 oder Lf 6 und dem Signal Lf 2 oder Lf 7 ein Hauptsignal befindet.

Anzeigegeführte Züge

(2) Eine durch Befehl 5 mit Grund Nr. 33 angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h muss nicht beachtet werden, wenn der Zug im betroffenen Abschnitt anzeigegeführt ist.

2 PZB-Fahrzeugeinrichtung gestört

Eine Störung an der PZB-Fahrzeugeinrichtung muss der Tf der Betriebszentrale melden. Ein signalgeführter Zug darf mit 50 km/h weiterfahren.

3 PZB-Zwangsbremsung

Grundsatz

(1) Wenn ein Zug infolge einer PZB-Zwangsbremsung zum Halten gekommen ist, muss der Tf sofort den Fdl verständigen. Der Tf muss gemeinsam mit dem Fdl feststellen, wo die PZB-Zwangsbremsung eingetreten ist.

a) Wenn die PZB-Zwangsbremsung an

- einem Hauptsignal,
- einem Sperrsignal,
- einem Signal Ne 1 oder
- einem Orientierungszeichen „PZB 2000 Hz“

eingetreten ist, gelten die Regeln in Ril 408.2531. Dies gilt auch, wenn es sich nicht eindeutig feststellen lässt.

PZB BÜ

b) Wenn die PZB-Zwangsbremsung an einem Orientierungszeichen „PZB BÜ“ eingetreten ist, erteilt der Fdl dem Tf Befehl 8 zur Sicherung des Bahnübergangs. Danach darf der Tf mit mündlicher Zustimmung des Fdl weiterfahren.

Andere Stellen

c) Wenn die PZB-Zwangsbremsung an einer anderen als der in den Unterabsätzen a) oder b) genannten Stelle eingetreten ist, darf der Tf mit mündlicher Zustimmung des Fdl weiterfahren. 408.2651 3 (2) a)

(2) Wenn der Tf nach dem Anhalten den Fdl nicht verständigen kann, gilt Folgendes: **Verständigung nicht möglich**

a) Wenn eine PZB-Zwangsbremsung den Zug auf der freien Strecke angehalten hat, darf der Tf in einem Fall nach Absatz (1) c) auf Sicht weiterfahren, bis er den Fdl verständigen kann, höchstens bis zum nächsten Hauptsignal.

b) Für die Weiterfahrt nach PZB-Zwangsbremsung an einem Lichtsignal mit weiß-gelb-weiß-gelb-weißem Mastschild gelten die Regeln in Ril 408.2456 Abschnitt 2 Absatz (3). * *

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

❑

1 LZB-Übertragungsausfall

DBCDE.2681V02

(1) Bei einem LZB-Übertragungsausfall im Ganzblockmodus darf der Zug signalgeführt weiterfahren. Hierzu muss der Tf 2000 m mit höchstens 160 km/h gefahren sein und alle Signale am Fahrweg beachtet haben; andernfalls muss er 2000 m mit höchstens 40 km/h zur Beobachtung der Signale weiterfahren. Er muss den Fdl verständigen. **Ganzblockmodus**

(2) Bei einem LZB-Übertragungsausfall im Teilblockmodus muss der Tf nach dem Anhalten des Zuges den Fdl verständigen. Er muss den Standort der Spitze des Zuges angeben. Hält der Zug vor einem Hauptsignal oder einem Blockkennzeichen, muss er dies als Standort angeben. Andernfalls gilt als Standort das erste Hektometerzeichen, das sich nach dem Anhalten vor der Spitze des Zuges befindet. Um den Standort der Spitze seines Zuges festzustellen, darf der Tf nach dem Anhalten bis vor das nächste Hauptsignal, Blockkennzeichen oder Hektometerzeichen - höchstens jedoch noch 200 m - mit 20 km/h vorziehen. Für die Weiterfahrt als signalgeführter Zug sind die Befehle 1, 6 mit Grund Nr. 10 und 29 mit Auftrag 29.10 erforderlich. **Teilblockmodus**

(3) Wenn der Zug vor einem Hauptsignal hält und das Hauptsignal in Fahrtstellung ist, bleibt die Fahrtstellung des Hauptsignals gültig. Wenn das Hauptsignal nicht in Fahrtstellung ist, wird ein Befehl 1, bei LZB-Halt weiterzufahren, ungültig. **Halt vor Hauptsignal**

(4) Der Befehl, signalgeführt weiterzufahren, wird ungültig, wenn der Zug bei der Weiterfahrt wieder in die LZB-Führung aufgenommen wird oder ein Levelwechsel nach ETCS-Level 1 oder 2 stattfindet. Der Tf muss den Fdl verständigen. **Zug wieder anzeigegeführt**

Der durch den Fdl angeordnete Auftrag auf Sicht zu fahren, bleibt weiterhin gültig.

❑

zur Modulübersicht

1 ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört oder ausgeschaltet

(1) Auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 gelten bei den nachfolgend aufgezählten * Anlässen die Regeln in den Absätzen (2) bis (9).

- Die Funktionsprüfung des ETCS-Fahrzeuggerätes ist fehlerhaft verlaufen.
- Das ETCS-Display ist gestört.
- Eine Störung der Balisenantenne ist nicht behebbar.
- Das ETCS-Fahrzeuggerät zeigt die ETCS-Betriebsart SF an.
- Der Tf muss das ETCS-Fahrzeuggerät zur Störungsbeseitigung vorübergehend ausschalten.

* (2) Wenn auch das NTC PZB/LZB gestört ist, gilt Ril 408.2651.

* Bei Ausfall der ETCS-Funkübertragung gilt Abschnitt 2.

* (3) Der Tf muss nach den Regeln seines Eisenbahn-Verkehrsunternehmens ein Hilfsfahrzeug anfordern, wenn die Störung auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale eingetreten ist.

* (4) Wenn der Tf mit dem Zug weiterfahren muss, gilt Folgendes:

Der Tf muss den Fdl verständigen und den Standort der Spitze des Zuges angeben. Wenn der Zug vor einem Hauptsignal, einem Signal Ne 14 oder einem Blockkennzeichen hält, muss er dieses als Standort angeben. Andernfalls gilt als Standort das erste Kilometer- oder Hektometerzeichen, das sich nach dem Anhalten vor der Spitze des Zuges befindet. Der Tf muss dem Fdl * mitteilen, dass er wegen eines Anlasses nach Absatz (1) einen Befehl 28 be- * nötigt, der ihm erlaubt in die ETCS-Betriebsart IS oder NP zu wechseln. Der * Tf erhält Befehl 3 und Befehl 28.

Wenn der Tf diese Befehle erhalten hat, muss er das ETCS-Fahrzeuggerät neu starten.

Das Ergebnis des Neustarts muss er dem Fdl mitteilen.

* Je nach Ergebnis weiter mit Absatz (5), (6), (7), (8), oder (9).

ETCS-Betriebsart FS oder OS

* (5) Wenn der Tf die Störung beheben konnte, das ETCS-Fahrzeuggerät in die * ETCS-Betriebsart FS oder OS wechselt und die ETCS-Zentrale

* - eine ETCS-Fahrterlaubnis erteilt, darf er weiterfahren, nachdem er Befehl 4 * erhalten hat oder

* - keine ETCS-Fahrterlaubnis erteilt, muss er Befehl 1 zur Vorbeifahrt am * ETCS-Halt beim Fdl anfordern.

ETCS-Betriebsart SR

* (6) Wenn der Tf die Störung beheben konnte und das ETCS-Fahrzeuggerät die * ETCS-Betriebsart SR ankündigt oder in der ETCS-Betriebsart SB verbleibt, * muss er zum Weiterfahren Befehl 7 beim Fdl anfordern.

Grenzsignal

* (7) Wenn der Tf die Störung beheben konnte und der Zug vor einem Grenzsignal am Ende einer ETCS-Strecke mit ETCS-Level 2 hält, muss der Tf sinngemäß nach Abschnitt 4 Absatz (1) oder Absatz (2) handeln und darf weiterfahren, * nachdem er Befehl 4 erhalten hat.

ETCS-Level NTC PZB/LZB

(8) Wenn der Tf die Störung beheben konnte und beim ETCS-Startlauf ETCS-Level NTC PZB/LZB wählen muss, gilt Folgendes: *

- Der Tf erhält Befehl 4, Befehl 29 mit den Aufträgen 29.10 und 29.20. *
- Wenn das führende Fahrzeug nicht über PZB/LZB verfügt, erhält der Tf Befehl 28 mit dem Auftrag ETCS-Level 0 zu wählen und Befehl 29 mit Auftrag 29.20. Wenn der Tf die Befehle 28 und 29 erhalten hat, muss er ETCS-Level 0 wählen und in der ETCS-Betriebsart UN weiterfahren. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h. * * *

ETCS-Betriebsart IS oder NP

(9) Wenn der Tf die Störung nicht beheben konnte und das ETCS-Fahrzeuggerät in ETCS-Betriebsart IS oder NP schalten musste, gilt Folgendes: *

- In der ETCS-Betriebsart IS muss der Tf, wenn möglich, die Rückfallebene PZB/LZB aktivieren. Er darf weiterfahren, nachdem er vom Fdl Befehl 4 und Befehl 29 mit den Aufträgen 29.10 und 29.20 für die Weiterfahrt als signalgeführter Zug erhalten hat. * * * *
- In der ETCS-Betriebsart NP darf der Tf nicht weiterfahren.

Bei der Weiterfahrt als signalgeführter Zug gilt:

- Mit wirksamer PZB darf der Zug auf Strecken mit Hauptsignalen mit der für signalgeführte Züge zulässigen Geschwindigkeit fahren.
- Ohne wirksame PZB darf der Zug auf Strecken mit Hauptsignalen mit der für signalgeführte Züge zulässigen Geschwindigkeit, höchstens mit 50 km/h fahren.
- Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale darf der Zug mit der für signalgeführte Züge zulässigen Geschwindigkeit, höchstens mit 40 km/h fahren. Dabei muss der Tf so vorsichtig fahren, dass er vor Signalen Ne 14 anhalten kann. An Signalen Ne 14 darf der Tf nur auf Befehl 1 vorbeifahren. *
- Die Betriebszentrale gibt dem Tf den Bahnhof bekannt, bis zu dem der Zug weiterfahren darf. *

2 Ausfall der ETCS-Funkübertragung

Wenn ein Zug infolge eines Ausfalls der ETCS-Funkübertragung zum Halten kommt gilt Folgendes:

(1) Wenn der Zug sich auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale befindet, muss der Tf beim Fdl einen Befehl 1 zur Vorbeifahrt bei ETCS-Halt anfordern. *

(2) Wenn sich der Zug auf einer Strecke mit ETCS und Hauptsignalen befindet, muss sich der Tf beim Fdl bei ETCS-Halt melden und mitteilen, ob das führende Fahrzeug über PZB/LZB verfügt.

- Wenn das führende Fahrzeug über PZB/LZB verfügt, erhält der Tf Befehl 28 mit dem Auftrag ETCS-Level NTC PZB/LZB zu wählen und Befehl 29 mit Auftrag 29.20 oder Befehl 1 zur Vorbeifahrt am ETCS-Halt. Wenn der Tf die Befehle 28 und 29 erhalten hat, muss er ETCS-Level „NTC PZB/LZB“ wählen. * * * *

- Wenn das führende Fahrzeug nicht über PZB/LZB verfügt, erhält der Tf Befehl 28 mit dem Auftrag ETCS-Level 0 zu wählen und Befehl 29 mit Auftrag 29.20 oder Befehl 1 zur Vorbeifahrt am ETCS-Halt. Wenn der Tf die Befehle 28 und 29 erhalten hat, muss er ETCS-Level 0 wählen und in der ETCS-Betriebsart UN weiterfahren. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.

  Der Zug darf in eine Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale nicht einfahren.

(3) Bei einem fahrzeugseitigen Ausfall entscheiden die Betriebszentrale und die Leitstelle des EVU über den weiteren Einsatz des Fahrzeuges.

3 Automatischer Levelwechsel vor Zufahrtsicherungssignal hat nicht stattgefunden

(1) Wenn ein führendes Fahrzeug mit ETCS ausgerüstet ist, aber vor einem Zufahrtsicherungssignal ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 2 nicht stattgefunden hat, gilt Folgendes:

1. Der Tf muss den Fdl verständigen. Der Fdl beauftragt den Tf mit Befehl 28 ETCS-Level 2 zu wählen.

2. Wenn der Tf Befehl 28 erhalten hat, muss er ETCS-Level 2 wählen.

   Wenn er ETCS-Level 2 nicht wählen konnte, gelten die Regeln in Abschnitt 1.

   Wenn der Tf ETCS-Level 2 wählen konnte, wechselt das ETCS-Fahrzeuggerät in die ETCS-Betriebsart TR. Der Tf muss zur Weiterfahrt einen Befehl 2 anfordern.

3. Wenn der Tf den Befehl 2 erhalten hat, muss er „Start“ betätigen. Wenn anschließend keine ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS oder OS erteilt wird, muss er den Fdl verständigen. Der Fdl erteilt ihm Befehl 1 zur Vorbeifahrt an der ETCS-Blockstelle.

   Wenn der Tf den Befehl 1 zur Vorbeifahrt an der ETCS-Blockstelle erhalten hat und ETCS die ETCS-Betriebsart SR ankündigt, darf er die ETCS-Betriebsart SR bestätigen. ETCS kann auch in der ETCS-Betriebsart SB verbleiben (ETCS-Betriebsart SR wurde nicht angekündigt). Der Tf darf in beiden Situationen Override EOA aktivieren und an der ETCS-Blockstelle vorbeifahren.

4 Automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB hat nicht stattgefunden

Grenzsignal

(1) Wenn am Ende einer ETCS-Strecke ein Levelwechsel nach NTC PZB/LZB vor dem Grenzsignal nicht stattgefunden hat, muss der Tf den Fdl verständigen. Der Fdl erteilt Befehl 28 mit dem Auftrag ETCS-Level NTC PZB/LZB zu wählen und Befehl 29 mit Auftrag 29.20. Der Tf muss vor dem ersten nicht mit Signal Ne 14 gekennzeichneten Hauptsignal anhalten, wenn das ETCS-Fahrzeuggerät trotz manueller Levelwahl weiterhin den ETCS-Level 2 anzeigt.

Manueller Levelwechsel hat nicht stattgefunden

(2) Wenn ein manueller Levelwechsel nach ETCS-Level 0 nicht stattgefunden hat und das ETCS-Fahrzeuggerät in einer Textmeldung anzeigt, dass die PZB fehlt und ein Befehl erforderlich ist, gilt Folgendes:

a) Der Tf muss anhalten und dem Fdl seinen Standort und die fehlende PZB melden.

b) Der Tf muss dem Fdl mitteilen, dass kein Levelwechsel nach ETCS-Level 0 stattgefunden hat.

c) Der Fdl teilt dem Tf mit, bis zu welchem Bahnhof er in ETCS-Level 0 weiterfahren darf. Zur Weiterfahrt in ETCS-Level 0 erteilt der Fdl dem Tf Befehl 28 mit dem Auftrag ETCS-Level 0 zu wählen und Befehl 29 mit Auftrag 29.20. *

d) Wenn der Tf den Befehl erhalten hat, muss er ETCS-Level 0 wählen und in der ETCS-Betriebsart UN weiterfahren.

e) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.

f) Der Befehl wird ungültig, wenn bei der Weiterfahrt ein Levelwechsel nach ETCS-Level 1 oder 2 stattfindet.

Manueller Levelwechsel hat stattgefunden

(3) Wenn ein manueller Levelwechsel nach ETCS-Level 0 stattgefunden hat und das ETCS-Fahrzeuggerät bei der Weiterfahrt in einer Textmeldung anzeigt, dass die PZB fehlt oder dass die PZB fehlt und für die Weiterfahrt ein Befehl erforderlich ist, darf der Tf weiterfahren.

5 Automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 0 hat stattgefunden

Keine Textmeldung

(1) Wenn ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 0 stattgefunden hat und keine Textmeldung angezeigt wird, muss der Tf die Betriebszentrale verständigen. Die Betriebszentrale teilt dem Tf mit, bis zu welchem Bahnhof er in ETCS-Level 0 weiterfahren darf.

Textmeldung wegen fehlender PZB

(2) Wenn ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 0 stattgefunden hat und in einer Textmeldung anzeigt wird, dass die PZB fehlt, muss der Tf die Betriebszentrale verständigen. Die Betriebszentrale teilt dem Tf mit, bis zu welchem Bahnhof er in ETCS-Level 0 weiterfahren darf.

Textmeldung wegen fehlender PZB und Befehl

(3) Wenn ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 0 stattgefunden hat und in einer Textmeldung anzeigt wird, dass die PZB fehlt und für die Weiterfahrt ein Befehl erforderlich ist, gilt Folgendes:

a) Der Tf muss anhalten und dem Fdl seinen Standort und die fehlende PZB melden.

b) Der Tf muss dem Fdl mitteilen, dass ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 0 stattgefunden hat.

c) Der Fdl teilt dem Tf mit, bis zu welchem Bahnhof er in ETCS-Level 0 weiterfahren darf. Zur Weiterfahrt in ETCS-Level 0 erteilt der Fdl dem Tf Befehl 29 mit den Aufträgen 29.10 und 29.20. *

d) Wenn der Tf den Befehl erhalten hat, darf er in der ETCS-Betriebsart UN weiterfahren.

e) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.

f) Der Befehl wird ungültig, wenn bei der Weiterfahrt ein Levelwechsel nach ETCS-Level 1 oder 2 stattfindet.

6 ETCS-Streckeneinrichtung gestört

Bei gestörter ETCS-Streckeneinrichtung darf die Betriebszentrale auf Strecken, die mit Hauptsignalen ausgerüstet sind, anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren.

(1) Wenn das führende Fahrzeug über ETCS-Level NTC PZB/LZB verfügt, gilt Folgendes:

- Wenn ein automatischer Levelwechsel nicht stattfindet, muss sich der Tf beim Fdl bei ETCS-Halt melden.
- * Der Tf erhält Befehl 28 mit dem Auftrag ETCS-Level NTC PZB/LZB zu
  * wählen. Wenn der Tf den Befehl erhalten hat, muss er ETCS-Level „NTC PZB/LZB“ wählen.
- Der Befehl wird ungültig, wenn bei der Weiterfahrt ein Levelwechsel nach ETCS-Level 1 oder 2 stattfindet.

(2) Wenn das führende Fahrzeug nicht über ETCS-Level NTC PZB/LZB verfügt, gilt Folgendes:

- Der Tf muss sich bei ETCS-Halt beim Fdl melden.
- * Der Tf erhält Befehl 28 mit dem Auftrag ETCS-Level 0 zu wählen.
- Wenn der Tf den Befehl erhalten hat, muss er ETCS-Level 0 wählen und in der ETCS-Betriebsart UN weiterfahren.
- Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.
- Der Befehl wird ungültig, wenn bei der Weiterfahrt ein Levelwechsel nach ETCS-Level 1 oder 2 stattfindet.

7 Lesefehler Balise

Wenn im ETCS-Level 0 oder ETCS-Level NTC PZB/LZB eine Zwangsbremsung in Verbindung mit der Textmeldung „Balisenlesefehler“ eingetreten ist, darf der Tf weiterfahren und muss nach Möglichkeit den Fdl verständigen.

8 Nicht angekündigter Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB

Wenn nach einem Wechsel nach ETCS-Level 2 ein nicht angekündigter Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB stattfindet, muss der Tf die Geschwindigkeit des Zuges auf 40 km/h verringern und 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

❑

zur Modulübersicht

1 Offene Schranken

Wenn der Tf unerwartet offene Schranken oder Halbschranken bemerkt, muss er Signal Zp 1 geben. Wenn er erkennt, dass am Bahnübergang ein Zusammenprall droht, muss er sofort eine Schnellbremsung durchführen. Er muss die Unregelmäßigkeit dem Fdl melden.

2 Bahnübergang sichern

Allgemeine Regeln

(1) Der Tf muss einen Bahnübergang in folgenden Fällen sichern:

a) Der Fdl hat die Sicherung durch Befehl 8 angeordnet.

* b) Die Richtlinien 301 schreiben die Sicherung vor.

Ergänzung

c) Das ETCS-Fahrzeuggerät zeigt das Symbol an.

d) Der Zug hat zwischen dem Signal Bü 2 oder Bü 3 und dem Bahnübergang gehalten oder ist langsamer als 20 km/h gefahren. 408.2671 2 (9)

Diese Sicherung ist in folgenden Fällen nicht erforderlich:

1. Ein Zug hat bei einer Anlage mit Signal Bü 2 ausschließlich an einem Bahnsteig planmäßig gehalten und zwischen dem Zug und dem Bahnübergang zeigt ein Überwachungssignal oder Überwachungssignalwiederholer Signal Bü 1.
2. Ein Zug hat bei einer Anlage mit Signal Bü 2 zwischen Signal Bü 2 und dem Bahnübergang ausschließlich wegen Haltstellung eines Hauptsignals
   - gehalten oder
   - ist langsamer als 20 km/h gefahren

   und bei der Weiterfahrt zeigt ein Überwachungssignalwiederholer in unmittelbarer Nähe des Hauptsignals Signal Bü 1.
3. Ein Zug hat bei einer Anlage mit Signal Bü 3 zwischen Signal Bü 3 und dem Bahnübergang ausschließlich an einem Bahnsteig planmäßig gehalten.
4. Ein Zug hat bei einer Anlage mit Signal Bü 3 zwischen Signal Bü 3 und dem Bahnübergang ausschließlich wegen Haltstellung eines Hauptsignals
   - gehalten oder
   - ist langsamer als 20 km/h gefahren

   und zur Weiterfahrt wird eine Fahrtstellung, Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 gezeigt.

Mehrere Bahnübergänge sichern

(2) Ist vor dem nach Absatz (1) zu sichernden Bahnübergang zusätzlich zur Bü-Kennzeichentafel eine Bü-Ankündetafel aufgestellt, muss der Tf

a) alle folgenden Bahnübergänge sichern, vor denen zusätzlich zur Bü-Kennzeichentafel eine Bü-Ankündetafel aufgestellt ist und

b) den nächsten Bahnübergang sichern, vor dem eine Bü-Kennzeichentafel aufgestellt ist.

Dies gilt auch, wenn vor diesen Bahnübergängen Überwachungssignale Signal Bü 1 zeigen.

Streckenbuch

(3) Im Streckenbuch können abweichende Regelungen enthalten sein.

Anhalten

(4) Der Tf muss vor dem Bahnübergang anhalten, auch wenn die Schrankenbäume gesenkt sind oder die Straßensignale rot blinken oder leuchten.

Eingeschlossene Verkehrsteilnehmer

(5) Wenn der Tf feststellt, dass Verkehrsteilnehmer zwischen den Schranken eingeschlossen sind, gilt Folgendes: *

a) Bei Bahnübergängen mit Ausfahrschrankenöffnungsschalter (AOS) muss er die Ausfahrschranken öffnen und, nachdem die Verkehrsteilnehmer den Bahnübergang verlassen haben, wieder schließen. Wenn er bei einem Bahnübergang mit Überwachungssignal anschließend ein Signal Bü 1 aufnehmen kann, muss er den Bahnübergang nicht nach den Absätzen (6) bis (8) sichern. * *

Bahnübergänge mit Ausfahrschrankenöffnungsschalter sind im Streckenbuch genannt.

b) Bei Bahnübergängen ohne Ausfahrschrankenöffnungsschalter muss der Tf den Fdl verständigen.

Technisch sichern

(6) Bei technischer Sicherung gilt Folgendes: 408.2671 2 (10)

a) Der Tf muss den Bahnübergang technisch sichern. Die technische Sicherung muss er wie folgt einschalten:

1. Bedienen der Hilfseinschalttaste (HET):
   - Das erste Fahrzeug muss vor dem Standort der HET halten.
   - Der Tf muss die am befahrenen Gleis - vom Zug aus gesehen - vor dem Bahnübergang befindliche HET bedienen.
2. Automatisches Einschalten durch Befahren einer Zugeinwirkungsstelle:

Zum automatischen Einschalten muss der Tf mit dem ersten Fahrzeug bis an das Schild „Automatik HET“ heranfahren.

b) Der Tf darf den Bahnübergang erst befahren, wenn nach dem Bedienen der HET bzw. nach dem Befahren der Zugeinwirkungsstelle festgestellt wurde, dass eines der Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die Schrankenbäume gesenkt sind.

c) Für Sperrfahrten, die aus einer Einschaltstrecke ohne Befahren des zugehörigen Bahnübergangs zum Ausgangsbahnhof zurückkehren, kann das Bedienen der Unwirksamkeitstaste (UT) an diesem Bahnübergang angeordnet sein.

Technisch sichern nicht möglich

(7) Wenn der Tf die technische Sicherung nach Absatz (6) nicht einschalten kann, muss er vor der Weiterfahrt die Verkehrsteilnehmer durch Signal Zp 1 warnen. Bei einem geschobenen Zug muss der Mitarbeiter auf dem Fahrzeug an der Spitze die Verkehrsteilnehmer durch Signal Zp 1 warnen. Danach darf der Tf mit Schrittgeschwindigkeit auf den Bahnübergang fahren. Wenn das erste Fahrzeug die Straßenmitte erreicht hat, muss er den Bahnübergang schnellstens räumen. DB.2341A01 * * DB.2481 8 (1)

Besonderheit bei geschlossenen Schranken

(8) Wenn bei einem Bahnübergang mit Schranken bei Annäherung die Schranken bereits geschlossen sind und der Tf nach dem Anhalten festgestellt hat, dass keine Hilfseinschalttaste vorhanden ist oder sich keine Bedienungsstelle am Bahnübergang befindet, darf er den Bahnübergang befahren. Er muss dabei die Schranken beobachten. Wenn sich die Schranken öffnen, bevor das
* erste Fahrzeug die Straßenmitte erreicht hat, muss der Tf die Verkehrsteil-
* nehmer durch Signal Zp 1 warnen.

Melden

(9) Wenn ein Überwachungssignal oder ein Überwachungssignalwiederholer Signal Bü 0 zeigt, muss der Tf dies dem Fdl melden, es sei denn, die Sicherung des Bahnübergangs ist gemäß Absatz (1) d) nicht erforderlich.

(10) Wenn ein Tf bei einem Bahnübergang mit Hilfseinschalttaste (HET) die HET nach den Regeln in Absatz (6) nicht bedienen konnte, muss er dies dem Fdl melden.

zur Modulübersicht

*

zu Ril 408.2671 Abschnitt 2 und
zu FV-NE § 48 Absatz (2)

Bahnübergang sichern

Ergänzung:

Bei geschobenen Fahrten übernimmt der Mitarbeiter an der Spitze der Fahrt die Aufgaben des Triebfahrzeugführers zum Sichern des Bahnübergangs.

Geschobene Fahrt

❑

zur Modulübersicht

1 Bremsen bei Gefahr

DBCDE.2681V02

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

2 Bremsen aus dem Zug

Bremsung unterstützen

(1) Wenn die Druckluftbremse aus dem Zug betätigt wird, muss der Tf die Bremsung sofort unterstützen.

Notbremse überbrücken

(2) Für das Überbrücken der Notbremse gilt Folgendes:

a) Wenn in einem Zug mit wirksamer Notbremsüberbrückung eine Notbremse betätigt wird, muss der Tf die Bremsung unterstützen, wenn er außerhalb eines Tunnels oder am nächsten planmäßigen Halt innerhalb eines Tunnels zum Halten kommt. Andernfalls muss er die Notbremsung überbrücken und höchstens mit der im Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit weiterfahren. Bei ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale darf der Tf bei überbrückter Notbremse mit höchstens 140 km/h weiterfahren. Danach muss er so anhalten, dass sein Zug außerhalb des Tunnels oder am nächsten planmäßigen Halt innerhalb des Tunnels zum Halten kommt.

   Wenn die Notbremse an einem Bahnsteig betätigt wird, an dem der Zug gehalten hat, muss der Tf die Bremsung sofort unterstützen und den Zug anhalten, auch wenn nur ein Teil des Zuges am Bahnsteig zum Halten kommt.

   In Abschnitten mit NBÜ-Kennzeichen muss der Tf zum Halten außerhalb eines Tunnels bis zum ersten Hektometerzeichen ohne NBÜ-Kennzeichen weiterfahren und dort eine Bremsung einleiten.

   Falls die Notbremse bei der Weiterfahrt noch einmal betätigt wird, muss er diese nochmals überbrücken.

b) Der Tf muss Reisende über eine Notbremsüberbrückung informieren. Dies ist nicht erforderlich, wenn die Reisenden beim Betätigen der Notbremse durch eine automatische Durchsage informiert werden.

   Anschließend muss er den Fdl verständigen.

c) Der Tf wird vom Zugbegleiter umgehend darüber verständigt, in welchen Wagen und aus welchem Grund die Notbremse betätigt wurde.

d) Bei Zügen ohne Zugbegleitpersonal muss der Tf die unter c) genannten Maßnahmen des Zugbegleitpersonals beim nächsten zulässigen Halten selbst durchführen.

e) Kommt der Zug trotz Notbremsüberbrückung im Tunnel außerhalb eines planmäßigen Haltes zum Halten, muss der Tf:

   1. die Reisenden über Lautsprecher verständigen, dass die Fahrt unmittelbar fortgesetzt wird,

2. Signal Zp 1 geben, wenn die Weiterfahrt möglich ist, und
3. anhalten, sobald der Zug den Tunnel verlassen oder den nächsten planmäßigen Halt im Tunnel erreicht hat.

Wenn vermutet werden muss, dass bei dem Halt im Tunnel Reisende den Zug verlassen haben, ist unverzüglich der Fdl zu verständigen.

3 Notbremsüberbrückung bei Bremsprobe nicht wirksam

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

Es ist die Betriebszentrale zu verständigen. Der Zug darf bis zum letzten planmäßigen Haltbahnhof vor dem Streckenabschnitt fahren, für den nach den Angaben im Fahrplan die Notbremsüberbrückung wirken muss. Dort darf der Zug auf mündliche Weisung des Zugbegleiters an den Tf weiterfahren oder es ist die Weisung der Betriebszentrale einzuholen.

4 Notbremsüberbrückung nicht vorhanden

Die Betriebszentrale darf anordnen, dass ein mit Reisenden besetzter Zug ohne Notbremsüberbrückung über eine Strecke mit Notbremsüberbrückungsabschnitten umgeleitet wird, wenn in diesem Zug die Bedingungen nach Abschnitt 3 erfüllt werden.

5 Ausfall von Bremseinrichtungen

(1) Wenn nach dem Ausfall von Bremseinrichtungen die Mindestbremshundertstel nicht mehr erreicht werden, muss der Tf die Weisung der Betriebszentrale einholen.

Wenn der Tf die Betriebszentrale nicht verständigen kann, darf der Zug bis zum nächsten Haltbahnhof fahren. Bei der Fahrt muss der Tf die zulässige Geschwindigkeit des Zuges nach den Vorgaben seines Eisenbahnverkehrsunternehmens ermäßigen.

(2) Wenn die Druckluftbremse eines Zuges nicht mehr ordnungsgemäß bedient werden kann, muss der Tf nach dem Halten eine Feststellbremse anziehen und prüfen, ob die Druckluftbremse wirkt.

(3) Wenn der Zug bei wirkender Druckluftbremse länger als 60 Minuten hält und die Nachspeisung der Hauptluftleitung nicht gewährleistet ist, muss der Tf entsprechend der maßgebenden Neigung Feststellbremsen anziehen.

❑

Ergänzung

zu Ril 408.2681

MEG.1212Z01 1 (1)

6 Bremsstörung

Ergänzung:

(1) Die Meldung einer Bremsstörung ist grundsätzlich mittels elektronischen Endgeräts durchzuführen. Dazu ist in der „Anwendung-Formulare“ das Formular „Bremsstörung“ zu verwenden. Der Triebfahrzeugführer muss alle angezeigten Felder des Formulars, zur vollständigen Erfassung der Bremsstörung, ausfüllen. Ausgenommen hiervon ist das Feld „Diensthandynummer“. Dieses Feld dient eventuellen Rückfragen und kann dazu vom Triebfahrzeugführer ausgefüllt werden. Es handelt sich hierbei um eine freiwillige Angabe. Im Anschluss ist das Formular zu versenden.

Meldung Bremsstörung

MEG.1212Z01 4

Zur Dokumentation der Störung bzw. Schäden hat der Triebfahrzeugführer zusätzlich die Möglichkeit, Fotos aufzunehmen und diese dem Formular beizufügen.

(2) Steht dem Triebfahrzeugführer die Anwendung „Formulare“ nicht zur Verfügung oder ist das Versenden des elektronischen Formulars aus der Anwendung nicht möglich, so hat die Meldung mittels des Vordrucks „Meldezettel Bremsstörung“ (DBCDE.2681V01) zu erfolgen.

Rückfallebene Vordruck Meldezettel Bremsstörung

Der Triebfahrzeugführer muss alle Felder des Vordrucks, zur vollständigen Erfassung der Bremsstörung, ausfüllen. Ausnahme hiervon sind die Felder unter „Freiwillige Angaben“. Diese Felder dienen eventuellen Rückfragen und können dazu vom Triebfahrzeugführer ausgefüllt werden. Es handelt es sich hierbei um eine freiwillige Angabe.

* * Der Vordruck „Meldezettel Bremsstörung“ ist bei nächster Gelegenheit an die zuständige Stelle zu senden.

Sind Bilder von der Störung bzw. den Schäden erstellt worden, können diese per E-Mail an die Abteilung „Arbeitsverfahren technische Wagenbehandlung“ gesendet werden.

Der Vordruck „Meldezettel Bremsstörung“ (DBCDE.2681V01) befindet sich auf DB-Cargo-Streckentriebfahrzeugen in der Lokmappe.

❑

zur Modulübersicht

1 Zwangsbremsungen

Zwangsbremsung unterstützen

(1) Jede eingetretene Zwangsbremsung ist durch Verlegen des Führerbremsventils in die Schnellbremsstellung zu unterstützen. Besteht die Gefahr, dass Radsätze gleiten, ist zusätzlich zu sanden.

Zwangsbremsung aufheben

(2) Eine durch ein Zugsicherungssystem ausgelöste Zwangsbremsung darf erst aufgelöst werden, wenn

- der Druck in der HL weniger als 3,0 bar beträgt und
- das Fahrzeug zum Stillstand gekommen ist.

Fahrtstellung Führerbremsventil

(3) Das Führerbremsventil darf erst wieder in die Fahrtstellung verlegt werden, wenn

- die Zwangsbremsung gemäß Absatz (2) aufgelöst wurde und
- das Fahrzeug mindestens 65 Sekunden stillgestanden hat.

MEG.1212Z01 4

Meldepflicht

(4) Alle Zwangsbremsungen, die für die Weiterfahrt die Mitwirkung des Fahrdienstleiters erfordern, müssen der auftraggebenden Stelle schriftlich, vorzugsweise in elektronischer Form, gemeldet werden.

Befehle

(5) Ist für die Weiterfahrt nach einer Zwangsbremsung nach Absatz (4) ein schriftlicher Befehl erforderlich, so ist dieser an die auftraggebende Stelle im Original oder als Kopie, vorzugsweise in elektronischer Form, zu übermitteln.

❑

zur Modulübersicht

Meldezettel Bremsstörung

DB.0199 zur Modulübersicht

Angaben zu der Bremsstörung **Vordruck: DBCDE.2681V01**

Allgemeine Angaben

Tfz	Wechsel	Wagennummer(n)	Bauart(en) des/der Wagen(s)
	☐Tfz-Wechsel < 1h ☐Richtungswechsel <1h		
Ladezustand des Wg.	**Lastwechsel vorhanden**	**Bremsbauart**	**Stellung im Zug (lfd. Nr.)**
☐leer ☐beladen ☐leer ☐beladen ☐leer ☐beladen	☐ja ☐nein ☐ja ☐nein ☐ja ☐nein		
Zuglänge	**Zuggewicht**	**Bremsstellung**	**Wie sind Sie auf die Störung aufmerksam geworden?**
☐< 200m ☐201-300m ☐301-400m ☐401-500m ☐501-600m ☐601-700m ☐701-800m ☐>800m	☐< 600t ☐601-800t ☐801-1000t ☐1001-1200t ☐1201-1400t ☐1401-1600t ☐1601-1800t ☐1801-2500t ☐>2501t	**Am Triebfahrzeug** ☐G ☐P **Im Wagenzug** ☐G ☐P **An den ersten 5 Fahrzeugen** ☐G ☐P	☐FB0A ☐HOA ☐Meldung durch Beobachtung (z.B: Fdl.) ☐Eigene Feststellung, keine Meldung

Festgestellte Störung und getroffene Maßnahmen

Welche Störung haben Sie festgestellt?	getroffene Maßnahmen	Wurde ein Wagenmeister bei der Störung beteiligt?
Bremse: ☐überladen ☐löst nicht ☐legt nicht an ☐Gestänge defekt ☐sonstiges:	☐entlüftet, ausgeschaltet ☐entlüftet, Bremsprobe ☐ausgesetzt ☐sonstiges:	☐ ja ☐nein

Angaben zum Fahrtverlauf bei der letzten Betriebsbremsung vor der Störung

Mit welchem Regeldruck haben Sie die Zugfahrt begonnen?	Wurden mehrere Betriebsbremsung in dichter Zeitfolge (<15min) ausgeführt?	Wurde die letzte volle Bremsprobe mit dem arbeitenden Tfz dieser Zugfahrt ausgeführt?
	☐ ja ☐nein	☐ ja ☐nein
Bar	**Wenn nein**, wie lange vor der Bremsstörung und bei welcher Gelegenheit war die letzte Druckabsenkung > 0,5 bar in der HL? min.	**Wurde die letzte volle Bremsprobe mit einer stationären Bremsprobeanlage ausgeführt?** ☐ ja ☐nein
Letzte Betriebsbremsung vor der Störung (Distanz)	**Regeldruck in der HL**	**Wurde die Bremsung durch die AFB ausgelöst?**
Km	ca. bar	☐ ja ☐nein
Beim Lösen wurden folgende Bedienhandlungen durchgeführt:	**Wurde stufenweise gelöst?**	**Wenn stufenweise gelöst wurde, bei welchem HL Druck wurde das FbrV in die Stellung „Lösen“ gelegt?**
☐ Angleicher auf bar ☐ Füllstoß ☐ Füllstoß und Angleicher	☐ ja ☐nein	ca. bar

Sonstige Angaben

Haben Sie Erkenntnisse woher die Störung resultiert?

Meldebogen bei nächster Gelegenheit per Fax / Mail an: 06131 15-60435 / l-ree22@deutschebahn.com

(Freiwillige Angaben) MEG.1212Z01 4

Zugnummer:	Datum:
Einsatzstelle:	Diensthandy-Nummer für ggf. Rückfragen:

zur Modulübersicht

DB Cargo AG

Merkblatt

Verhalten bei Zwangsbremsungen

Mögliche Ursachen von Zwangsbremsungen, deren Erkennungsmerkmale und die jeweils zu beachtenden Regeln:

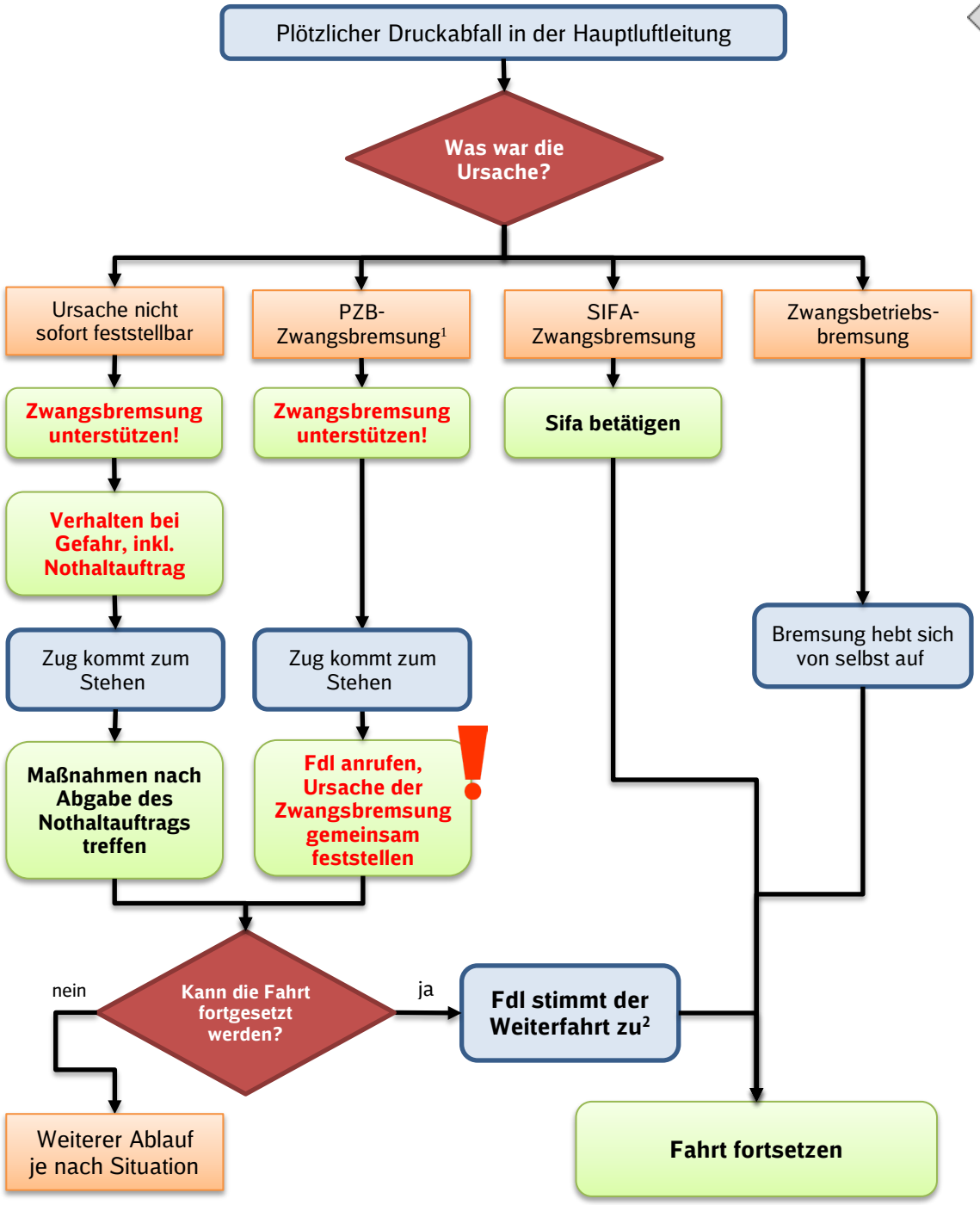
Ursache/Auslöser der Zwangsbremsung	Erkennungs-merkmale	zu beachtende Regeln
Trennung der Bremsleitung Ansprechen einer Überwachungseinrichtung im Zug (z.B. Entgleisungsdetektor)	- plötzlicher Druckabfall in der Hauptluftleitung - PZB-Leuchtmelder 1000 Hz blinkt	- Verhalten bei Gefahr (Ril 408.2581) - Bremsen bei Unregelmäßigkeiten handhaben (Ril 408.2681)
Ausfall der PZB-Fahrzeugeinrichtung	- plötzlicher Druckabfall in der Hauptluftleitung - alle PZB-Leuchtmelder sind dunkel	- Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – PZB (Ril 408.2651) - Zugbeeinflussungsanlagen bedienen (Ril 483)
Sicherheits-fahrschaltung (Sifa)	- plötzlicher Druckabfall in der Hauptluftleitung - Leuchtmelder Sifa leuchtet Akustisches Signal / Sprachausgabe	- ggf. fahrzeugspezifische Bedienhandlungen zum Aufheben der SIFA-Zwangsbremsung beachten (Ril 493)
Zugbeeinflussung (PZB/LZB)	- plötzlicher Druckabfall in der Hauptluftleitung - akustisches Signal / Sprachausgabe - PZB-/LZB-Leuchtmelder gem. Ril 483	- Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – PZB (Ril 408.2651) - Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – LZB (Ril 408.2652) - Zugbeeinflussungsanlagen bedienen (Ril 483)

zur Modulübersicht

Fachautor: L.CVS 5; Norbert Rudolph; Tel.: 0152 375 611 38
Gültig ab: 10.12.2023

Handlungsabläufe in Abhängigkeit von den Ursachen einer Zwangsbremsung:

zur Modulübersicht



[1] einschließlich Ausfall der PZB-Fahrzeugeinrichtung

[2] je nach Situation mit Befehl oder mündlich

Gespräch mit dem Fahrdienstleiter mit Überlegung und ohne Überstürzung führen!

Für die Fortsetzung der Fahrt besteht kein Zeitdruck!

Füll- und Lösezeiten der Bremsen verursachen bei Güterzügen meist ohnehin längere Standzeiten!

1 Pfeifeinrichtung

Wenn der Tf eine Störung der Pfeifeinrichtung feststellt, muss er die Geschwindigkeit des Zuges auf 80 km/h herabsetzen. Vor Bahnübergängen, vor denen zu pfeifen ist, muss er anhalten. Er darf die Bahnübergänge unter Beobachtung des Verkehrs mit Schrittgeschwindigkeit befahren. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat, muss er mit dem Zug den Bahnübergang schnellstens räumen. Die Störung muss er der Betriebszentrale melden.

2 Sicherheitsfahrschaltung

Wenn der Tf des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges eine Störung der Sicherheitsfahrschaltung, der Fahr- und Stillstandsüberwachungseinrichtung oder der Einrichtung zum selbsttätigen Anhalten des Fahrzeugs feststellt, muss er die Störung der Betriebszentrale melden. Der Zug darf mit höchstens 50 km/h weiterfahren, bis ein Tb gestellt wird.

3 Bedienung vom hinteren Führerraum aus

Wenn der Tf das Fahrzeug an der Spitze des Zuges ausnahmsweise nicht vom vorderen Führerraum aus bedienen kann, darf er den Zug mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h fahren, wenn er das Fahrzeug vom hinteren Führerraum aus bedienen kann und sich im vorderen Führerraum ein Mitarbeiter befindet, der den Zug anhalten kann. Der Tf muss die Störung der Betriebszentrale melden.

4 Führerraumanzeige des Fahrplans oder der La-Angaben

DBCDE.1212Z01 2 (3)

Wenn die Führerraumanzeige des Fahrplans oder der La-Angaben ausfällt, gilt Folgendes:

(1) Der Tf muss den Zug anhalten.

(2) Der Tf muss die Leitstelle seines Eisenbahnverkehrsunternehmens und die Betriebszentrale verständigen. Die Betriebszentrale kann die Weiterfahrt mit oder ohne Fahrplan-Mitteilung anordnen.

(3) Wenn der Tf auf Anordnung der Betriebszentrale mit Fahrplan-Mitteilung weiterfährt, müssen ihm gültige La-Angaben vorliegen.

(4) Wenn der Tf auf Anordnung der Betriebszentrale ohne Fahrplan-Mitteilung weiterfährt, muss er die Spalte „40 km/h“ des Ersatzfahrplans anwenden.

(5) Wenn der Tf weder die Leitstelle seines Eisenbahnverkehrsunternehmens noch die Betriebszentrale erreichen kann, darf er unter folgenden Voraussetzungen weiterfahren:

1. Dem Tf müssen die gültigen La-Angaben vorliegen.
2. Der Tf muss die Spalte 40 km/h des Ersatzfahrplans anwenden.

3. Der Tf darf nur bis zu einem Bahnhof weiterfahren, auf dem er die Betriebszentrale erreichen kann.

5 Schlusssignal nicht vollständig

Wenn der Tf, nachdem der Zug vorbereitet ist, feststellt, dass bei einem Reisezug als Schlusssignal nur ein Zeichen vorhanden ist, darf - wenn er das Schlusssignal nicht vervollständigen kann - der Zug mit einem Zeichen des Schlusssignals bis zum Endbahnhof fahren.

6 Nachtzeichen des Spitzensignals nicht in Ordnung

erloschen

(1) Wenn der Tf feststellt, dass das Nachtzeichen des Spitzensignals an seinem Zug erloschen ist, muss er den Zug anhalten und zwar

a) sofort, wenn Dunkelheit oder unsichtiges Wetter herrscht und es im Streckenbuch bestimmt ist,

b) auf dem nächsten Bahnhof in den übrigen Fällen.

Nachdem sein Zug hält, muss der Tf die Unregelmäßigkeit dem Fdl melden.

Er muss versuchen, das Nachtzeichen in Ordnung zu bringen. Dies gilt auch, wenn der Fdl den Zug angehalten hat.

Wenn der Tf das Nachtzeichen nicht in Ordnung bringen kann, muss er dem Fdl mitteilen, ob das Nachtzeichen erloschen oder unvollständig ist.

Bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter darf der Tf mit erloschenem Nachtzeichen nicht weiterfahren.

unvollständig

(2) Wenn der Tf feststellt, dass das Nachtzeichen des Spitzensignals an seinem Zug unvollständig ist, muss er den Zug anhalten und zwar

a) auf dem nächsten Bahnhof, wenn Dunkelheit oder unsichtiges Wetter herrscht und es im Streckenbuch bestimmt ist,

b) auf dem nächsten Haltbahnhof in allen übrigen Fällen.

Nachdem der Zug hält, muss der Tf die Unregelmäßigkeit dem Fdl melden.

Er muss versuchen, das Nachtzeichen in Ordnung zu bringen. Dies gilt auch, wenn der Fdl den Zug angehalten hat.

Wenn der Tf das Nachtzeichen nicht in Ordnung bringen kann, muss er dies dem Fdl mitteilen. Er darf bis zu dem Bahnhof weiterfahren, auf dem das Signal in Ordnung gebracht werden kann.

Befehle 5 und 95 auf Nebenbahnen

Der Fdl kann dem Tf für die Weiterfahrt bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter auf Nebenbahnen Befehl 5 mit Grund Nr. 41 erteilen und ihm durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 Anweisungen zum Befahren von Bahnübergängen ohne technische Sicherung geben. *

❑

zu Ril 408.2691

DBCDE.0101Z01

4 Führerraumzeige der Fahrplan- oder der La-Angaben

Ergänzung:

Internetrückfallebene EBuLa (IRE)

(1) Der Fahrplan aus der Internetrückfallebene EBuLa (IRE) kann

- elektronisch auf dem Tablet oder
- in gedruckter Form

bereitgestellt werden.

Ausfall vor Beginn der Zugfahrt

(2) Können die Fahrplanangaben im Führerraum nicht vor Beginn der Zugfahrt angezeigt werden, muss die auftraggebende Stelle verständigt werden. Es ist ein Fahrplanauszug aus der Internetrückfallebene EBuLa (IRE) bereitzustellen.

MEG.1212Z01 4

Ausfall während der Zugfahrt

(3) Fällt die Führerraumanzeige der Fahrplanangaben während der Zugfahrt aus, ist von der auftraggebenden Stelle ein Fahrplanauszug aus der Internetrückfallebene EBuLa (IRE) anzufordern.

5 Schlusssignal nicht vollständig

Ersetzung:

Melden durch Zugpersonal

(1) Wenn das Zugpersonal, nachdem der Zug vorbereitet ist, feststellt, dass das Schlusssignal nicht vollständig ist, sind Zugführer und Triebfahrzeugführer zu verständigen. Der Triebfahrzeugführer verständigt den Fahrdienstleiter.

Zugschluss vervollständigen

(2) Der Zugführer vergleicht die Nummer am letzten Fahrzeug des Zuges mit der im Bremszettel angegebenen Nummer des letzten Fahrzeugs im Zug. Bei Übereinstimmung vervollständigt der Zugführer das Zugschlusssignal vor der Weiterfahrt.

❑

zur Modulübersicht

1 Grundsatz

(1) Züge, in die mit Personen zur Begleitung von Transporten (Begleitpersonal) besetzte Wagen eingestellt sind oder die von Militärpersonal in Reisezugwagen begleitet werden, sind Güterzüge. **Begleitung**

(2) Bei der DB Cargo AG werden für begleitete Militärtransporte Militärbegleitwagen und Wachschutzwagen vorgehalten. Beide Bauarten werden im Folgenden als Militärbegleitwagen (MBW) bezeichnet. Die Regeln zum Bedienen/ zur Störungsbehebung des Militärbegleitwagens befinden sich im Anhang 936.1201A12. **Begleitwagen, Arten**

Im Militärverkehr können auch Reisezugwagen der Regelbauarten (z. B. bei Militärtransporten aus dem Ausland) zum Einsatz kommen.

Bei anderen begleiteten Transporten kommen ebenfalls Reisezugwagen der Regelbauarten sowie Nebenfahrzeuge und Bahndienstwagen der Reisezugwagenbauart als Begleitwagen zum Einsatz.

(3) Auf Streckenabschnitten, auf denen das Fahren mit Notbremsüberbrückung (NBÜ) vorgeschrieben ist, werden begleitete Güterzüge nach den Regeln zum Selbstrettungskonzept (SRK) in BRW.8130 und DBCDE.8130 mit einem SRK-Leiter und einem SRK-Helfer besetzt. **NBÜ-Streckenabschnitte**

(4) Der Triebfahrzeugführer muss bei allen Abweichungen von seiner vorgeplanten Dienstschicht (Dienst- bzw. Einsatzplan) – z. B. bei Umleitung des Zuges – seine auftraggebende Stelle darauf hinweisen, dass es sich um einen begleiteten Transport handelt. **Abweichungen Dienstschicht**

2 Beteiligte - Aufgaben und Zuständigkeiten

(1) Die betrieblichen Aufgaben des Zugführers einschließlich der Zugaufsicht liegen – wie auch bei den sonstigen Güterzügen – beim Triebfahrzeugführer. Auf NBÜ-Streckenabschnitten muss der Triebfahrzeugführer im Selbstrettungskonzept (SRK) nach BRW.8130 und DBCDE.8130 geschult sein. Er übernimmt während der Fahrt auf diesen Streckenabschnitten die Funktion des SRK-Leiters. Die Aufgaben des SRK-Leiters sind im Anhang DBCDE.8130A01 beschrieben. Bei allen eisenbahnbetrieblichen Belangen und im Falle der **Triebfahrzeugführer**

Selbstrettung bzw. Evakuierung des Zuges ist er gegenüber dem Militärpersonal bzw. Begleitpersonal weisungsbefugt.

SRK-Helfer

(2) Auf NBÜ-Streckenabschnitten muss bei begleiteten Transporten zusätzlich jeder mit Begleitpersonal besetzte Begleitwagen von einem SRK-Helfer begleitet werden. Der SRK-Helfer ist im Selbstrettungskonzept (SRK) nach BRW.8130 und DBCDE.8130 geschult. Die Aufgaben des SRK-Helfers sind im Anhang DBCDE.8130A02 beschrieben. Während des Transportes befindet sich in jedem Begleitwagen ein SRK-Helfer. Der SRK-Helfer ist im Falle der Selbstrettung bzw. Evakuierung des Zuges gegenüber dem Militärpersonal bzw. Begleitpersonal weisungsbefugt.

Transportverantwortlicher

(3) Bei begleiteten Transporten, außerhalb des Militärverkehrs, wird das Begleitpersonal durch einen Transportverantwortlichen beaufsichtigt.

Der Transportverantwortliche stellt das Bindeglied zwischen dem Begleitpersonal und dem Eisenbahnpersonal dar. Bei mehreren Begleitwagen muss sich der Transportverantwortliche im ersten Begleitwagen hinter dem Triebfahrzeug aufhalten. Dies gilt nicht, wenn er sich aus beförderungstechnischen Gründen (z. B. bei Spezialtransporten) an einer anderen Stelle im Zug aufhalten muss. Eine Sprechverbindung zwischen dem Transportverantwortlichen und dem Triebfahrzeugführer ist auch dann sicherzustellen.

Der Transportverantwortliche hat das Begleitpersonal über die Besonderheiten des Eisenbahntransportes zu unterweisen und ist für dieses während des Eisenbahntransportes verantwortlich.

Der Transportverantwortliche hat dem Triebfahrzeugführer und anderen beteiligten Mitarbeitern im Bahnbetrieb Zugang zu den Begleitwagen zu gewähren.

Transportoffizier

(4) Bei Militärtransporten wird das begleitende Militärpersonal durch einen Transportoffizier beaufsichtigt.

Der Transportoffizier stellt das Bindeglied zwischen dem Militärpersonal und dem Eisenbahnpersonal dar. Bei mehreren Militärbegleitwagen muss sich der Transportoffizier im ersten Militärbegleitwagen hinter dem Triebfahrzeug aufhalten.

Der Transportoffizier hat das begleitende Militärpersonal über die Besonderheiten des Eisenbahntransportes zu unterweisen und ist für dieses während des Eisenbahntransportes verantwortlich.

Der Transportoffizier hat dem Triebfahrzeugführer und anderen beteiligten Mitarbeitern im Bahnbetrieb Zugang zu den Militärbegleitwagen zu gewähren.

3 Einweisung des Transportverantwortlichen bzw. des Transportoffiziers

Grundsatz

(1) Der Transportverantwortliche bzw. bei Militärtransporten der Transportoffizier wird bei der Zugvorbereitung bzw. Übergabe der Begleitwagen von einem Prüfer Stufe 4 MV oder einem beauftragten Mitarbeiter eingewiesen.

DBCDE.5901 3 (5)

Merkblatt

(2) Dabei erhält er das Merkblatt für Transportverantwortliche/Transportoffiziere DBCDE.5901A02. Dieses wird ihm grundsätzlich als Papierausdruck bereitgestellt.

Rückfallebene

(3) Kann der Papierausdruck ausnahmsweise nicht bereitgestellt werden, so kann als Rückfallebene das Merkblatt auf dem elektronischen Endgerät des Triebfahrzeugführers in der Anwendung Dokumente C aufgerufen und dort vom Transportverantwortlichen/Transportoffizier gelesen werden.

DBCDE.5901 3 (5)

Hinweis:

Dem Transportverantwortlichen bzw. dem Transportoffizier fehlen vertiefte Kenntnisse des „Systems Eisenbahn“.

Grundsätzliche Einweisungsinhalte

(4) Die Einweisung muss folgende Punkte beinhalten:

- Die Bedienung des Begleitwagens, einschließlich der eventuell vorhandenen Brandmeldeanlage.
- Das Verhalten während des Eisenbahntransportes. Als Grundlage dient das Merkblatt für Transportverantwortliche/Transportoffiziere DBCDE.5901A02.
- Das obligatorische Ausfüllen des elektronischen Vordruckes des Unterschriftenblattes für begleitete Transporte einschließlich Militärverkehr DBCDE.5901V01 zusammen mit dem Triebfahrzeugführer mit Hilfe dessen elektronischen Endgerätes.

Bei Spezialtransporten kann die Einweisung des Transportverantwortlichen sowie die Übergabe des Merkblattes für Transportverantwortliche/Transportoffiziere abweichend geregelt sein.

Übernahme des Zuges - Besonderheit

(5) Wird der begleitete Transport von einem anderen EVU insbesondere am Grenzbahnhof übernommen, muss der Triebfahrzeugführer die Einweisung des Transportverantwortlichen bzw. des Transportoffiziers gemäß Absatz (1) übernehmen. Dazu verwendet er die im Absatz (3) beschriebene Rückfallebene.

NBÜ-Streckenabschnitte

(6) Vor dem Befahren von NBÜ-Streckenabschnitten, muss der Transportverantwortliche bzw. bei Militärtransporten der Transportoffizier vom SRK-Helfer besonders eingewiesen werden.

Einweisungsinhalte – NBÜ-Strecken

(7) Die Einweisung des Transportverantwortlichen bzw. bei Militärtransporten des Transportoffiziers vor dem Befahren von NBÜ-Streckenabschnitten muss die folgenden Punkte beinhalten:

- Weisungsbefugnis des SRK-Leiters im Falle der Selbstrettung bzw. Evakuierung des Zuges gegenüber dem Transportverantwortlichen bzw. dem Transportoffizier.
- Weisungsbefugnis des SRK-Helfers bei der Evakuierung des Zuges im Rahmen der Selbstrettung gegenüber dem Transportverantwortlichen bzw. dem Transportoffizier.
- Grundsatz der Selbstrettung nach BRW.8130 Abschnitt 1 (3).
- Evakuierung des Zuges im Rahmen der Selbstrettung nach BRW.8130 Abschnitt 1 (2) und DBCDE.8130 Abschnitt 1 (2).
- Räumung des Zuges nach BRW.8130 Abschnitt 1 (1).
- Das Verbot, die Notbremse auf den vom SRK-Helfer genannten Streckenabschnitten zu benutzen.
- Rauchverbot in allen Begleitwagen.

4 Zugfahrt

(1) Zwischen den Begleitwagen und dem Triebfahrzeug muss eine Sprechverbindung vorhanden sein. **Grundsatz**

(2) Bei der Vorbereitung des Zuges **Zug vorbereiten**

a) müssen die Begleitwagen als Gruppe hinter dem Triebfahrzeug eingestellt sein. Bei Fahrtrichtungswechsel des Zuges müssen die Begleitwagen wieder an die Spitze des Zuges gestellt werden. Dies gilt nicht, wenn aus beförderungstechnischen Gründen (z. B. bei Spezialtransporten) Begleitwagen an anderer Stelle im Zug eingestellt werden müssen,

b) muss der Triebfahrzeugführer - soweit möglich - die Hauptluftbehälterleitung zwischen Triebfahrzeug und den Begleitwagen kuppeln. Bei Reisezugwagen der Regelbauart sowie Nebenfahrzeuge/Bahndienstwagen der Reisezugwagenbauart ist dies zwingend erforderlich,

*
*
*
*

c) muss der Triebfahrzeugführer die Zugsammelschiene zwischen Triebfahrzeug und den Begleitwagen kuppeln, wenn sich Reisezugwagen der Regelbauart sowie Nebenfahrzeuge/Bahndienstwagen der Reisezugwagenbauart als Begleitwagen im Zugverband befinden und diese mit Personen besetzt sind,

d) muss der Triebfahrzeugführer soweit möglich die IS-Leitung zwischen Triebfahrzeug und den Begleitwagen kuppeln, damit eine Sprechverbindung hergestellt werden kann,

e) nimmt der Triebfahrzeugführer Einsicht in seine vorgeplante Dienstschicht (Dienst- bzw. Einsatzplan) und stellt fest, ob er für bestimmte Abschnitte der Zugfahrt einen oder mehrere SRK-Helfer benötigt. Vor der Abfahrt bzw. Weiterfahrt des Zuges in Abschnitte, in denen SRK-Helfer vorgeplant sind, muss er deren Anwesenheit überprüfen. Er muss sicherstellen, dass sich in jedem besetzten Begleitwagen ein SRK-Helfer befindet.

Ohne den für diese Abschnitte vorgeplanten SRK-Helfer darf der Zug auf der Betriebsstelle, ab der der SRK-Helfer erforderlich ist, nicht abgefahren bzw. weitergefahren werden. Der Sachverhalt ist der auftraggebenden Stelle zu melden. Diese entscheidet über das weitere Vorgehen.

Gleiches gilt sinngemäß, wenn ein SRK-Helfer während des Dienstes ausfällt und infolgedessen

nicht mehr ausreichend geschultes Personal vorhanden ist,

f) stellt sich der Triebfahrzeugführer und – soweit vorhandenen – der SRK-Helfer persönlich bei dem Transportverantwortlichen, bei Militärtransporten beim Transportoffizier, vor,

g) informiert der Triebfahrzeugführer den Transportverantwortlichen bzw. den Transportoffizier und – soweit vorhanden – den SRK-Helfer über die zu verwendende Sprechverbindung während der Zugfahrt.

Führen des Unterschriftenblattes

(3) Der Vordruck „Unterschriftenblatt für begleitete Transporte einschließlich Militärverkehr“ DBCDE.5901V01 wird grundsätzlich als elektronischer Vordruck in der Anwendung PLT (papierloser Transport) bereitgestellt und geführt. DBCDE.5901 11 a) DBCDE.5901 11 c)

Hinweis:

Die durchzuführenden Handlungen in PLT zum Führen des Vordrucks gestalten sich für den Triebfahrzeugführer analog wie bei den anderen betrieblichen Dokumenten (z. B. dem Meldezettel Zugvorbereitung oder des Bremszettels).

Der Transportverantwortliche, bei Militärtransporten der Transportoffizier teilt dem Triebfahrzeugführer und – soweit vorhanden – den SRK-Helfern die für die Zugfahrt erforderlichen Angaben für das Ausfüllen des Vordrucks vor der Abfahrt des Zuges mit. Die Angaben sind vom Triebfahrzeugführer in den Vordruck einzugeben. *

Zusätzlich trägt der Triebfahrzeugführer die Anzahl der eventuell mitfahrenden SRK-Helfer einschließlich deren Zustiegs- bzw. Ausstiegsbetriebsstellen in den Vordruck ein.

Im Anschluss bestätigt der Triebfahrzeugführer seine Eingaben mit Ort, Datum, Name sowie Unterschrift und speichert den Vordruck in der Anwendung PLT.

Die Anleitung zum Führen des Unterschriftenblattes ist im Anhang DBCDE.5901A01 enthalten.

Ausfall Anwendung PLT

(4) Bei Ausfall der Anwendung PLT muss der Triebfahrzeugführer das in der Anwendung Dokumente C bereitgestellte Unterschriftenblatt als Rückfallebene verwenden. Dazu ist das Unterschriftenblatt wie oben beschrieben auszufüllen und lokal zu speichern.

Bei einem Triebfahrzeugführerwechsel hat der übergebende Triebfahrzeugführer dem übernehmenden Triebfahrzeugführer das Dokument elektronisch z. B. per Mail oder Bluetooth-Verbindung zu übergeben.

Ist eine Übergabe des Vordrucks nicht möglich, ist die auftraggebende Stelle zu informieren und deren Weisung einzuholen. Eine Weiterfahrt des Zuges ohne das ausgefüllte Unterschriftenblatt ist nicht zulässig.

Nach der Rückmeldung der auftraggebenden Stelle an den Triebfahrzeugführer, dass die Anwendung PLT wieder zur Verfügung steht, muss der Triebfahrzeugführer die Angaben aus dem auf seinem elektronischen Endgerät lokal gespeicherten Unterschriftenblatt, in das in der Anwendung PLT gespeicherte Unterschriftenblatt übertragen.

Unterschriftenblatt – Bestätigung

(5) Durch das Unterschriftenblatt erhält der Triebfahrzeugführer vom Transportverantwortlichen bzw. vom Transportoffizier die Bestätigung über

a) die Kenntnisnahme des Merkblatts für Transportverantwortliche/Transportoffiziere DBCDE.5901A02,

b) die Anerkennung der Weisungsbefugnis des Triebfahrzeugführers und anderer Bahnmitarbeiter in allen eisenbahnspezifischen Belangen, im Falle der Selbstrettung bzw. der Evakuierung des Zuges,

c) die Gewährung des Zugangs des Triebfahrzeugführers und anderer Bahnmitarbeiter zu den Begleitwagen,

d) die Belehrung des mitfahrenden Personals sowie beim Militärtransport aller Wachhabenden und

e) die Anzahl der mitfahrenden Personen.

Tf ohne Anwendung PLT

(6) Triebfahrzeugführer von Kooperationspartner bzw. Personaldienstleister ohne das Vorhandensein der Anwendung PLT melden sich bei ihrer auftraggebenden Stelle und klären mit dieser das weitere Vorgehen.

Bei Übernahme eines Zuges durch einen Triebfahrzeugführer mit dem Vorhandensein der Anwendung PLT müssen die Angaben aus dem vorliegenden Papierausdruck des Unterschriftenblattes in die Anwendung PLT übertragen werden.

Sprechverbindung überprüfen

(7) Vor der Abfahrt muss der Triebfahrzeugführer gemeinsam mit dem SRK-Helfer oder wenn kein SRK-Helfer vorhanden ist mit dem Transportverantwortlichen bzw. dem Transportoffizier die Funktionsfähigkeit der Sprechverbindung

zwischen den Begleitwagen und dem Triebfahrzeug überprüfen. Dazu sind die Sprechstellen der Begleitwagen zu nutzen. Stellt der Triebfahrzeugführer fest, dass die Sprechverbindung über die IS – Leitung nicht möglich ist, muss eine Sprechverbindung mit Handsprechfunkgeräten hergestellt werden.

Hinweis:

In Militärbegleitwagen der DB Cargo AG befinden sich Handsprechfunkgeräte im Schrank neben der Sprechstelle im Wachraum.

Falls keine Handsprechfunkgeräte zur Verfügung stehen, muss die Sprechverbindung mit anderen Mitteln, (z. B. Mobilfunk, militärische Funkgeräte) hergestellt werden. Eine Abfahrt des Zuges ohne Sprechverbindung ist nicht zulässig.

Abfahrt des Zuges

(8) Vor der Abfahrt des Zuges

a) schaltet der Triebfahrzeugführer die gekuppelte Zugsammelschiene ein, wenn sich Reisezugwagen der Regelbauart bzw. Nebenfahrzeuge/Bahndienstwagen der Reisezugwagenbauart im Zugverband befinden, *

b) lässt sich der Triebfahrzeugführer vom Transportverantwortlichen bzw. Transportoffizier mündlich bestätigen, dass das mitfahrende Begleitpersonal eingestiegen ist. Der Triebfahrzeugführer muss feststellen, dass alle Außentüren ordnungsgemäß geschlossen sind,

c) gibt der Triebfahrzeugführer das Achtungssignal Zp 1, wenn er die Abfahrbereitschaft des Zuges festgestellt hat.

Zugfahrt durchführen

(9) Während der Zugfahrt

a) müssen die Begleitwagen als Gruppe hinter dem Triebfahrzeug eingestellt sein. Bei Fahrtrichtungswechsel des Zuges müssen die Begleitwagen wieder an die Spitze des Zuges gestellt werden. Dies gilt nicht, wenn aus beförderungstechnischen Gründen (z. B. bei Spezialtransporten) Begleitwagen an anderer Stelle im Zug eingestellt werden müssen.

b) erfolgt die Kommunikation zwischen den Begleitwagen und dem Triebfahrzeug grundsätzlich über die IS-Leitung oder die Handsprechfunkgeräte.

c) muss der Triebfahrzeugführer die Sprechverbindung zwischen den Begleitwagen und dem Triebfahrzeug etwa halbstündlich überprüfen,

d) stellt der Triebfahrzeugführer fest, dass die Sprechverbindung über die IS-Leitung nicht mehr möglich ist, muss er auf dem nächsten Bahnhof anhalten, den Fahrdienstleiter verständigen und mit dem Transportverantwortlichen bzw. dem Transportoffizier und – soweit vorhanden – den SRK-Helfern den Sachverhalt klären.

Dabei überprüfen die Beteiligten erneut die Sprechverbindung. Führt dies nicht zum Erfolg, ist eine Verbindung mit Handsprechfunkgeräten herzustellen.

Kommt auch mit den Handsprechfunkgeräten keine Sprechverbindung zu Stande oder stehen keine Handsprechfunkgeräte zur Verfügung, ist eine Sprechverbindung mit anderen Mitteln (z. B. Mobilfunk, militärische Funkgeräte) herzustellen. Eine Weiterfahrt des Zuges ohne Sprechverbindung ist nicht zulässig.

(10) Bei Halt des Zuges unterwegs gilt: **Halt des Zuges**

a) Der Transportverantwortliche bzw. der Transportoffizier ist angewiesen, dafür zu sorgen, dass das Begleitpersonal die Wagen bei Halten unterwegs nicht verlässt und die Außentüren geschlossen bleiben.

b) Im Ausnahmefall kann bei längeren Halten oder wenn es zur weiteren Transportdurchführung notwendig ist, das Öffnen der Außentüren und das Aussteigen erlaubt werden. Hierzu ist eine Abstimmung zwischen dem Transportverantwortlichen bzw. dem Transportoffizier, dem Triebfahrzeugführer und – soweit vorhanden – den SRK-Helfern erforderlich.

c) Der Triebfahrzeugführer informiert den Transportverantwortlichen bzw. den Transportoffizier und – soweit vorhanden – die SRK-Helfer bei Besonderheiten (z. B. längeren außerplanmäßigen Halten, Halten bei Triebfahrzeugführer - oder Triebfahrzeug - Wechsel).

(11) Beim Wechsel des Triebfahrzeugführers **Tf-Wechsel**

(bei persönlicher Übergabe zwischen den Triebfahrzeugführern im Rahmen V3/A3)

a) ruft der übernehmende Triebfahrzeugführer das Unterschriftenblatt in der Anwendung PLT auf und macht sich mit den dort enthaltenen Angaben wie z. B. Anzahl der mitfahrenden Begleitpersonen bzw. SRK-Helfer vertraut.

Bei der Übernahme von begleiteten Transporten aus dem Ausland oder von Kooperationspartnern muss

der Triebfahrzeugführers das Unterschriftenblatt nach Abschnitt 4 (3) führen.

(zusätzlich bei nichtpersönlicher Übergabe auszuführen)

b) meldet sich der übergebende Triebfahrzeugführer persönlich beim Transportverantwortlichen bzw. beim Transportoffizier und – soweit vorhanden – beim SRK-Helfer ab und bringt das ggf. auf dem Triebfahrzeug befindliche Handsprechfunkgerät zurück zum Begleitwagen,

c) stellt sich der übernehmende Triebfahrzeugführer persönlich beim Transportverantwortlichen bzw. beim Transportoffizier und – soweit vorhanden – beim SRK-Helfer vor und prüft die Funktionsfähigkeit der Sprechverbindung.

Bei der Übernahme von begleiteten Transporten aus dem Ausland oder von Kooperationspartnern muss der Triebfahrzeugführers das Unterschriftenblatt nach Abschnitt 4 (3) führen.

SRK-Helfer

(12) Beim Zustieg bzw. Ausstieg von einem bzw. mehreren SRK-Helfern muss der Triebfahrzeugführer das Unterschriftenblatt in der Anwendung PLT öffnen und entsprechend berichtigen. Seine Eingaben sind mit Ort, Datum, Name und Unterschrift zu bestätigen und zu speichern.

Tfz-Wechsel

(13) Beim Wechsel des Triebfahrzeuges muss

a) ein ggf. auf dem abgehenden Triebfahrzeug befindliches Handsprechfunkgerät in den Begleitwagen zurückgebracht werden,

b) die neue Sprechverbindung festgelegt und gemäß Absatz (7) geprüft werden,

c) die Zugsammelschiene ggf. erneut eingeschaltet werden. * *

Ende der Zugfahrt

(14) Auf dem Zugendbahnhof

a) meldet sich der Triebfahrzeugführer und – soweit vorhanden – der SRK-Helfer beim Transportverantwortlichen bzw. beim Transportoffizier ab. Der Triebfahrzeugführer bringt das ggf. auf dem Triebfahrzeug befindliche Handsprechfunkgerät zurück zum Begleitwagen.

5 Besonderheiten

(1) **Sprachprobleme-Kommunikationsleitfaden**

Für die Kommunikation während der Zugvorbereitung bzw. der Zugfahrt mit dem Transportverantwortlichen bzw. dem Transportoffizier, steht dem Triebfahrzeugführer bzw. dem SRK-Helfer ein Kommunikationsleitfaden in mehreren Sprachen zur Verfügung. Dieser enthält einen Standarttext und ist bei der jeweiligen Vorstellung zu nutzen.

Für den Ereignisfall bzw. Notfall stehen zusätzlich sogenannte „Notfallcards“ in mehreren Sprachen zur Verfügung.

Treten bei Militärtransporten (insbesondere bei der Prüfung der Sprechverbindung), trotz der Nutzung des Kommunikationsleitfadens, fremdsprachliche Kommunikationsprobleme auf, so ist der Disponent CT Team Militär 24/7 (+49 203 4544450) als Sprachmittler (englisch) zur Unterstützung anzusprechen.

(2) **Ereignisfall**

Im Ereignisfall muss der Triebfahrzeugführer dem Einsatzleiter der Rettungskräfte, dem Notfallmanager des EIU und dem DB Cargo Notdienst die Anzahl der Begleitpersonen inklusiv der eventuell mitfahrenden SRK-Helfer nennen. Er entnimmt dazu die Angaben aus dem Unterschriftenblatt für begleitete Transporte einschließlich Militärverkehr in der Anwendung PLT.

Der Transportverantwortliche bzw. Transportoffizier bei Militärtransporten unterstützt den SRK-Helfer bzw. den SRK-Leiter bei der Durchführung der Selbstrettung und bei der Evakuierung des Begleitpersonals.

(3) **Mitfahrberechtigung – Verzicht**

Muss eine Person bzw. ein Militärangehöriger im Führerraum des Triebfahrzeugs mitfahren z. B. weil für die Sprechverbindung zwischen Triebfahrzeugführer und Transportverantwortlichem bzw. Transportoffizier nur spezielle oder militärische Funkgeräte zur Verfügung stehen, ist hierfür keine gesonderte Mitfahrberechtigung erforderlich.

(4) **Spezialtransporte**

Bei Spezialtransporten wie z. B. Trafotransporten sind zusätzliche Besonderheiten vom Triebfahrzeugführer zu beachten.

Zum Schutz der Infrastrukturanlagen wird der Spezialtransport durch einen unterwiesenen Mitarbeiter der DB InfraGO AG begleitet. Dieser führt die Streckenbeobachtung durch. Zusätzlich wird der Spezialtransport durch einen sogenannten „Weisungsberechtigten des EVU“ auf dem Triebfahrzeug begleitet. Zwischen dem Mitarbeiter der DB InfraGO AG, dem „Weisungsberechtigten des EVU“

und dem Begleitpersonal muss eine Sprechverbindung bestehen.

Die Weisungsbefugnis für den Triebfahrzeugführer ist bei diesen Transporten folgendermaßen geregelt:

- Für die Vorbeifahrt an einer Engstelle sind die Streckenbeobachter/ortskundigen Mitarbeiter der DB InfraGO AG gegenüber dem Triebfahrzeugführer weisungsbefugt.

6 Besonderheiten beim Rangieren

Rangieren – Druckluftbremse

(1) Besetzte Begleitwagen sind beim Rangieren immer an die Hauptluftleitung anzuschließen und eine Bremsprobe ist an den Begleitwagen durchzuführen.

7 Medizinischer Notfall

Notfall

(1) Wird der Triebfahrzeugführer über einen medizinischen Notfall im Zug verständigt, muss er über Notruf den zuständigen Fahrdienstleiter rufen und mit ihm einen Halte-Ort vereinbaren, der von den Rettungskräften schnellstmöglich erreicht werden kann. Der Triebfahrzeugführer informiert den Transportverantwortlichen bzw. den Transportoffizier und ggf. den SRK-Helfer über den Halte-Ort und die voraussichtliche Fahrzeit.

❑

DBCDE.5901 4 (3) DBCDE.0101Z02

1 Allgemeines

Vordruck

(1) Diese Anleitung gilt für das Führen des elektronischen Vordruckes „Unterschriftenblatt für begleitete Transporte einschließlich Militärverkehr“ DBCDE.5901V01 in der Anwendung PLT (papierloser Transport). Der Vordruck ist, zur Erleichterung der Kommunikation mit dem Transportverantwortlichen bzw. dem Transportoffizier, mehrsprachig ausgeführt.

Ausfall der Anwendung PLT

(2) Bei Ausfall der Anwendung PLT ist der elektronische Vordruck, als Rückfallebene, in der Anwendung „Dokumente C“ im Ordner „Begleitete Transporte“ auf dem elektronischen Endgerät des Triebfahrzeugführers hinterlegt und kann vom diesem bei Bedarf bearbeitet und lokal gespeichert werden.

Abschnitte des Vordrucks

(3) Der Vordruck besteht aus den Abschnitten:

- Kopfzeile,
- Vorgaben für den Transportverantwortlichen bzw. den Transportoffizier bei Militärtransporten und
- Selbstrettung (SRK) - Begleitende SRK-Helfer.

Eintragungen/ Änderungen durchführen

(4) In der Anwendung PLT müssen die erforderlichen Angaben in die vorgegebenen Formularfelder des elektronischen Vordrucks eingetragen werden.

Nach dem vollständigen Ausfüllen, einschließlich der erforderlichen Unterschriften, des elektronischen Vordrucks ist dieser in der Anwendung PLT zu speichern. Der Abschnitt Selbstrettung – begleitende SRK-Helfer muss nur dann vom Triebfahrzeugführer ausgefüllt werden, wenn NBÜ-Streckenabschnitte befahren werden.

Der Vordruck kann in der Anwendung PLT unter der Zugnummer des Zuges jederzeit aufgerufen und bei Bedarf Änderungen darin vorgenommen werden.

2 Abschnitt Kopfzeile

Angaben Kopfzeile

(1) In den Abschnitt Kopfzeile des Vordrucks sind folgende Angaben in die vorgegebenen Formatfelder einzutragen:

- Datum und Zugnummer,
- Betriebsstelle (Zuganfangsbahnhof bzw. Übernahmebahnhof) des begleiteten Transportes,
- Name und Mobilfunkrufnummer des Transportverantwortlichen, bei Militärtransporten des Transportoffiziers,
- Sprachkompetenz des Transportverantwortlichen bzw. bei Militärtransporten des Transportoffiziers.

3 Vorgaben für den Transportverantwortlichen bzw. den Transportoffizier bei Militärtransporten

Vorgaben

(1) In diesem Abschnitt sind die Vorgaben für den Transportverantwortlichen bzw. den Transportoffizier aufgeführt, welche dieser zu beachten bzw. umzusetzen hat.

Anzahl Begleitpersonen

(2) Der Transportverantwortliche bzw. der Transportoffizier muss die Anzahl der begleitenden Personen dem Triebfahrzeugführer mitteilen. Dieser muss die genannte Anzahl zwingend in das vorgegebene Formatfeld in den Vordruck eintragen.

Bestätigung Transportverantwortlicher /Transportoffizier

(3) Die Kenntnisnahme des Vordrucks, die korrekte Anzahl der Begleitpersonen sowie die Umsetzung der genannten Vorgaben muss vom Transportverantwortlichen bzw. vom Transportoffizier mit Ort, Datum, Name und Unterschrift am Ende des Abschnitts bestätigt werden. Anschließend ist der Vordruck in der Anwendung PLT zu speichern.

Dazu sind die vorgegebenen Formatfelder zu nutzen. Der Vordruck kann mit dem Finger im entsprechenden Unterschriftenfeld vom Transportverantwortlichen bzw. vom Transportoffizier unterschrieben werden (siehe dazu die Anleitung im Abschnitt 5).

4 Selbstrettung (SRK) - begleitende SRK-Helfer

NBÜ-Strecken-abschnitte

(1) Auf NBÜ-Streckenabschnitten muss jeder Begleitwagen mit einem SRK-Helfer besetzt sein.

Anzahl der SRK-Helfer

(2) Im Ereignisfall muss jederzeit die Anzahl der den Zug begleitenden SRK-Helfer ermittelt werden können. Hierzu muss vom Triebfahrzeugführer die Anzahl der SRK-Helfer sowie deren Zustiegs- bzw. Ausstiegsbetriebsstellen im elektronischen Vordruck des Unterschriftenblattes zwingend eingetragen werden.

Zustiegs- bzw. Ausstiegs-betriebsstelle

(3) Beim Zustieg bzw. Ausstieg eines bzw. mehreren SRK-Helfern während der Zugfahrt muss der Triebfahrzeug-führer das Unterschriftenblatt in der Anwendung PLT öffnen und die Angaben entsprechend berichtigen. Die Angaben im Unterschriftenblatt bezüglich der Anzahl der SRK-Helfer müssen zu jeder Zeit aktuell sein. Dies liegt in der Verantwortlichkeit des Triebfahrzeugführers.

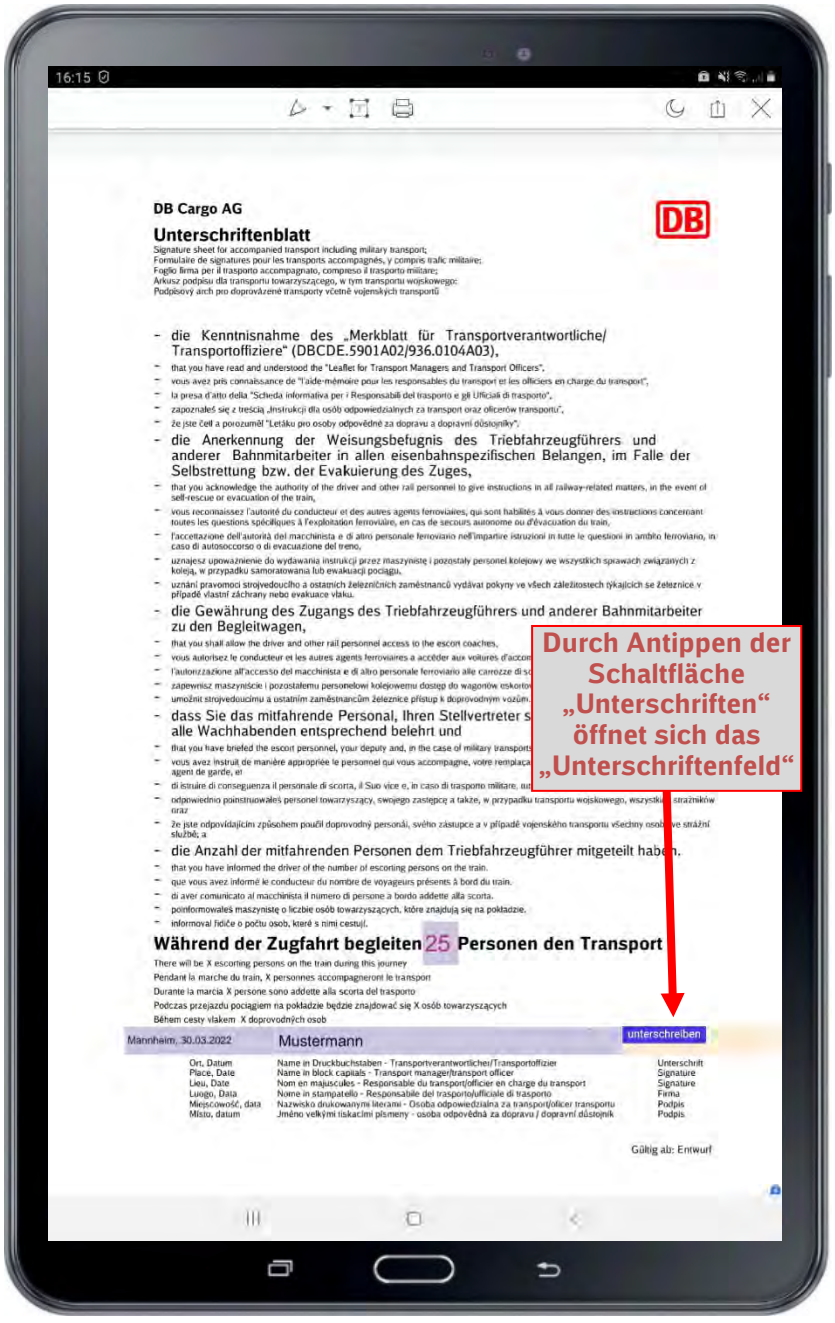
Bestätigung Triebfahrzeug-führer

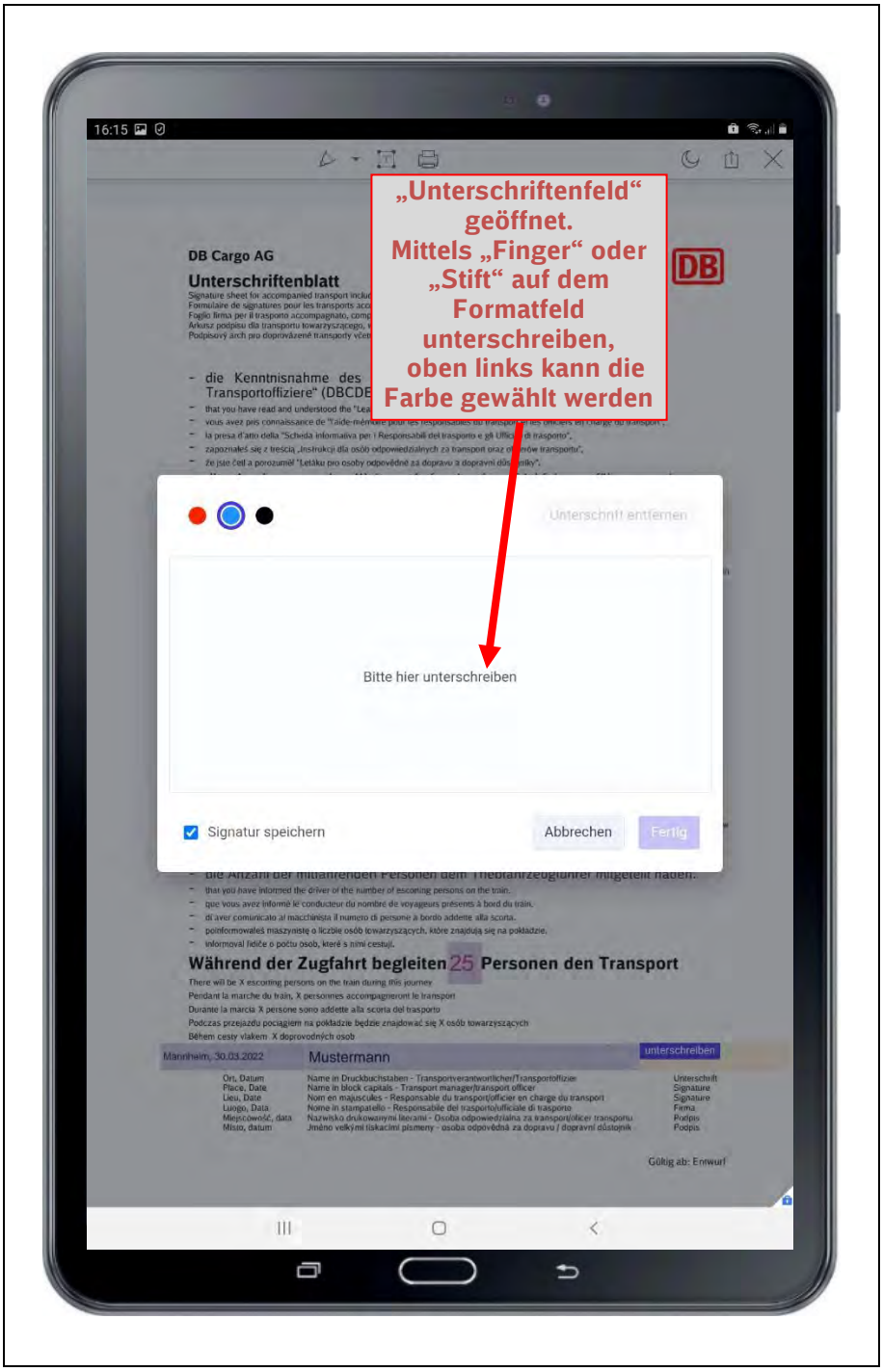
(4) Seine Eingaben/Korrekturen bestätigt der Triebfahrzeug-führer mit Ort, Datum, Namen in Druckbuchstaben und Unterschrift. Dazu sind die vorgegebenen Formatfelder zu nutzen. Anschließend muss er den Vordruck in der Anwendung PLT speichern.

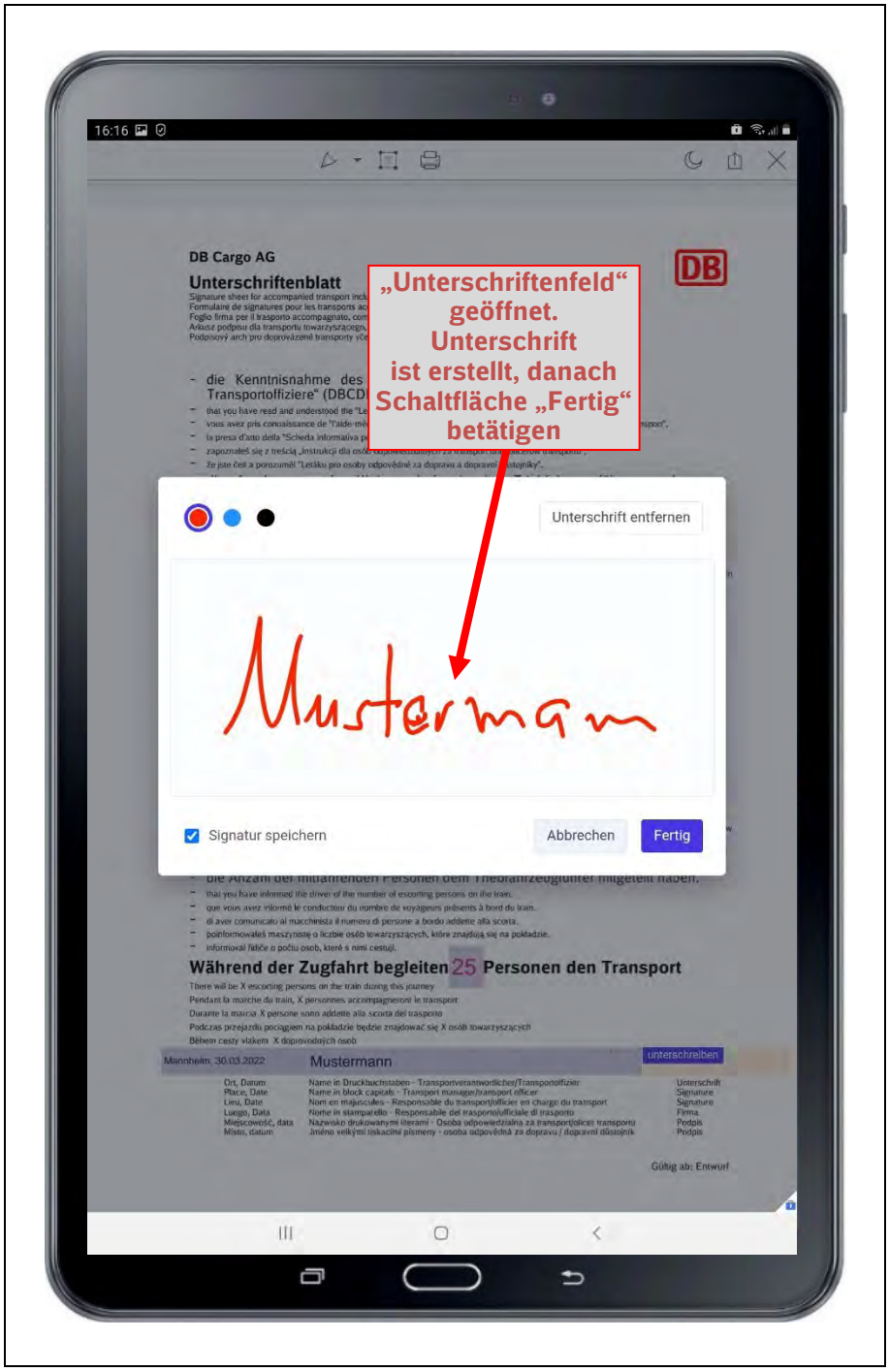
Der Vordruck kann mit dem Finger im entsprechenden Unterschriftenfeld vom Triebfahrzeugführer unterschrieben werden (siehe dazu die Anleitung im Abschnitt 5).

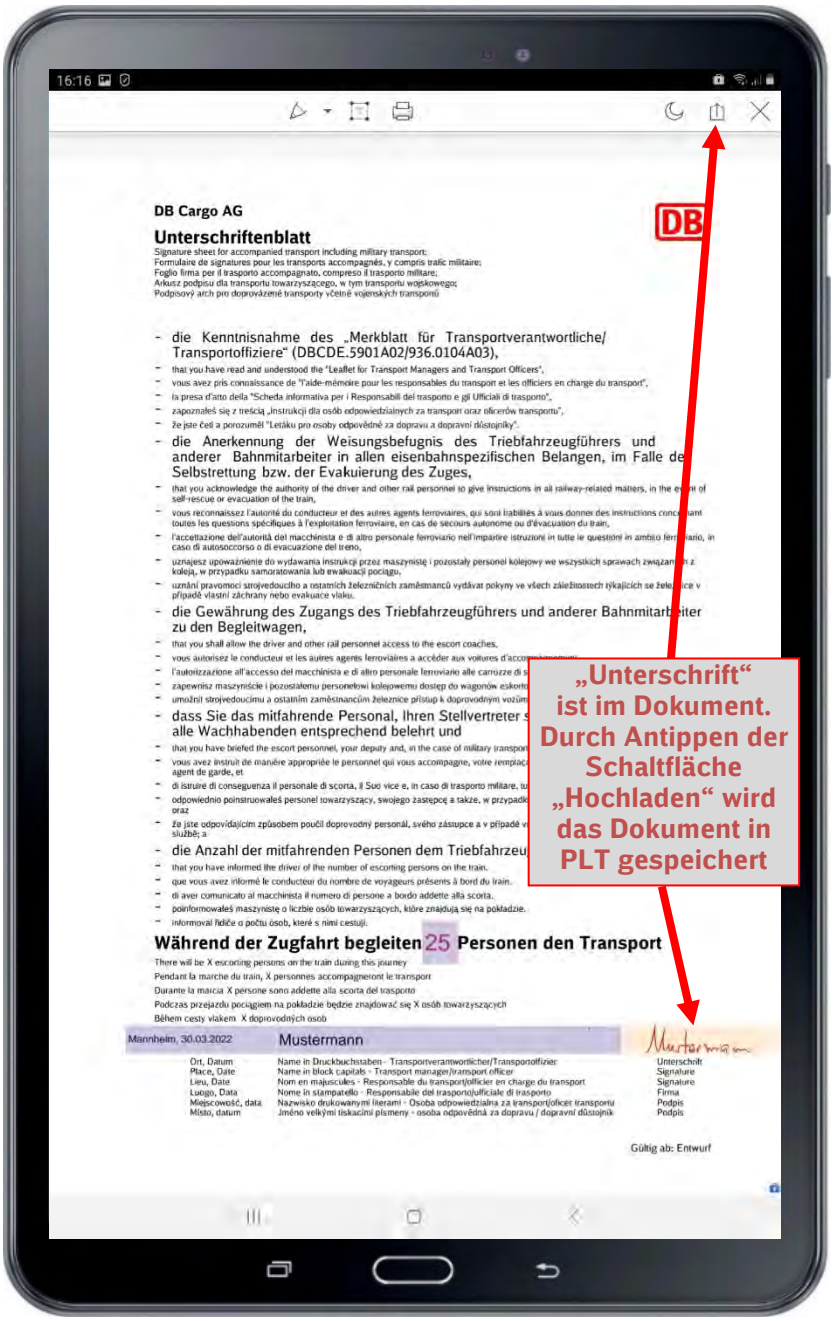
5 Anleitung zum Unterschreiben in der Anwendung PLT (Regelverfahren)

DBCDE.5901A01 3 (3)

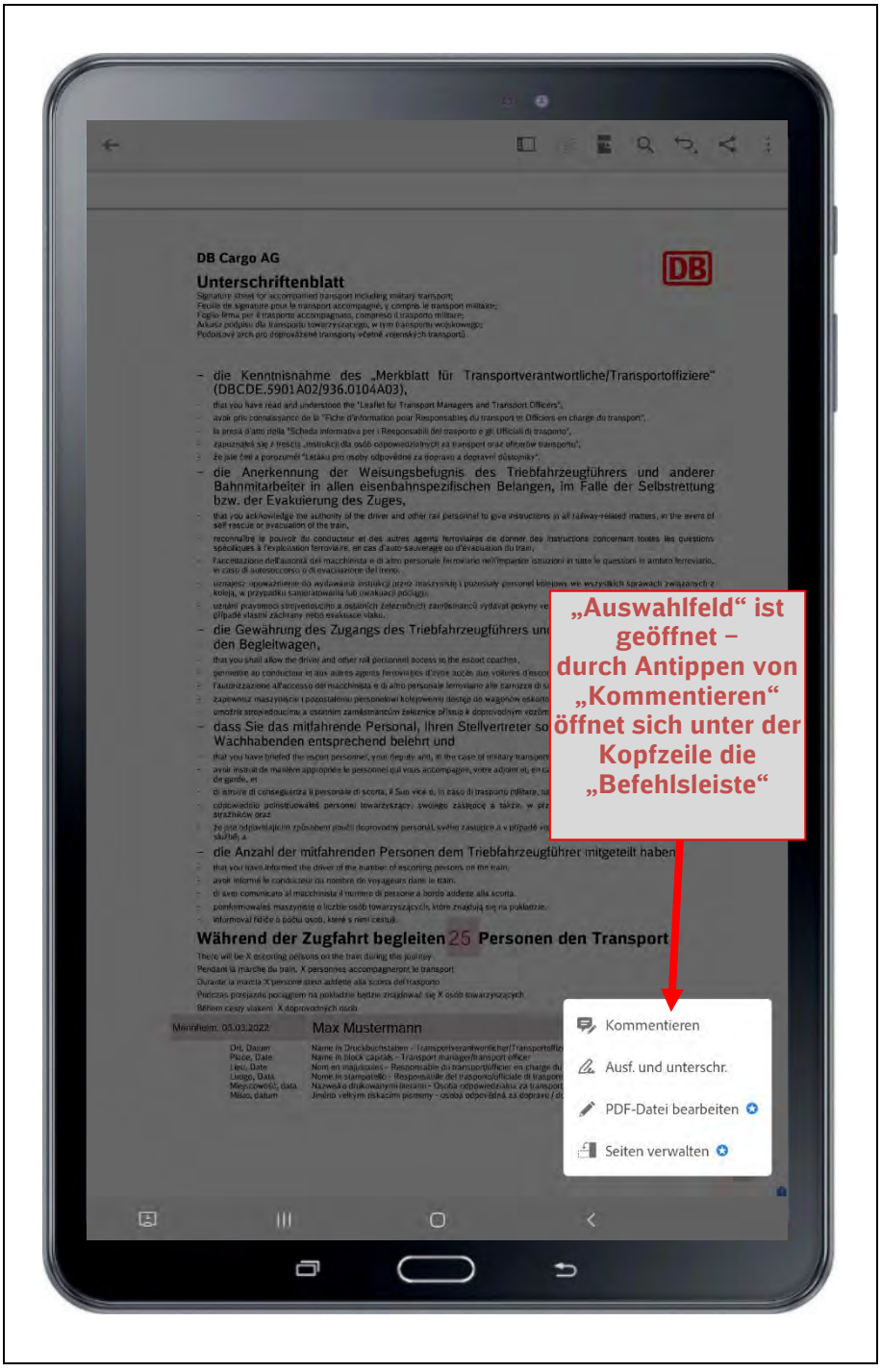


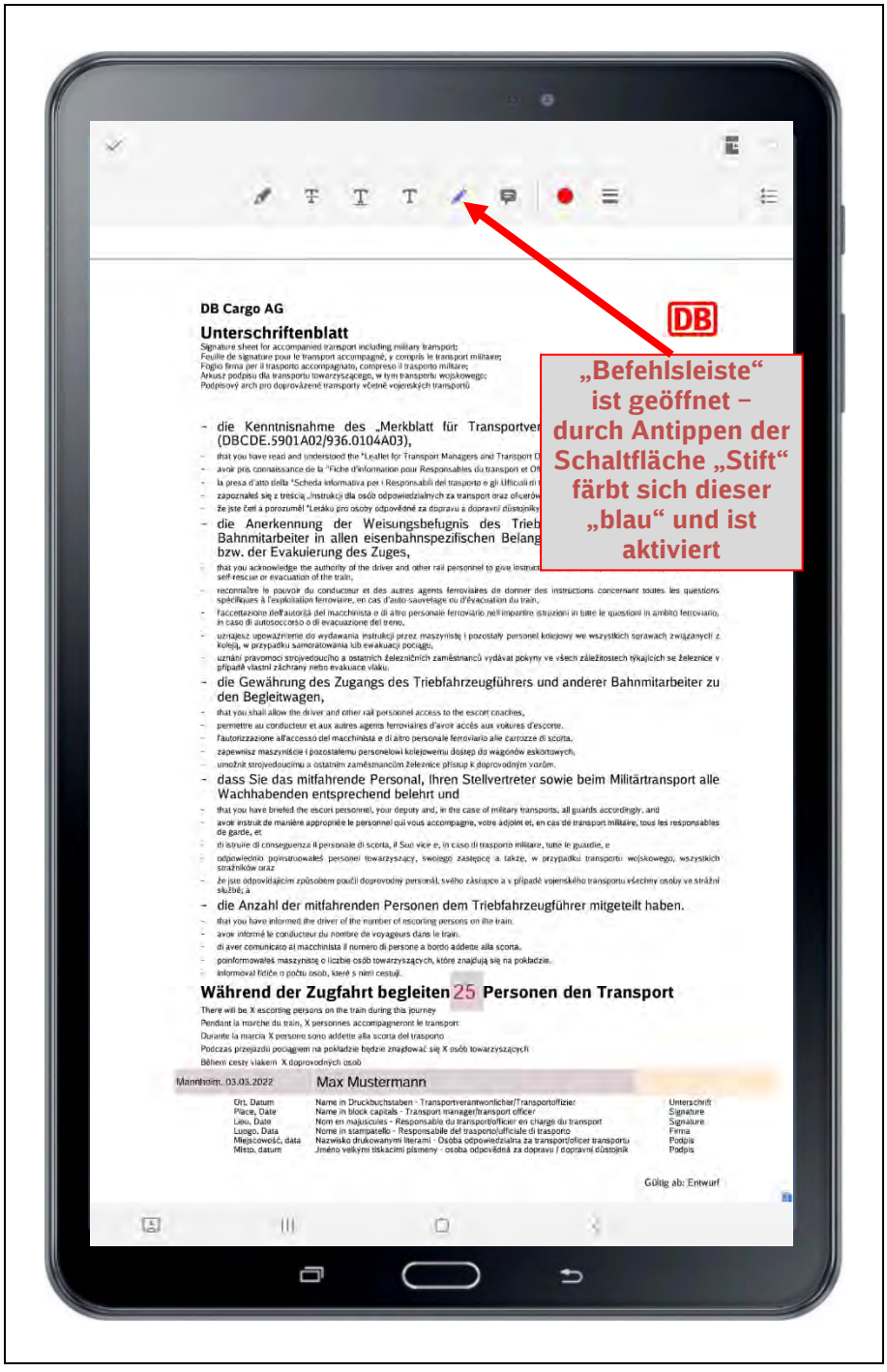

„Unterschriftenfeld“ geöffnet.
Mittels „Finger“ oder „Stift“ auf dem Formatfeld unterschreiben, oben links kann die Farbe gewählt werden
DB Cargo AG
Unterschriftenblatt
Bitte hier unterschreiben
Signatur speichern
Abbrechen
Fertig
Während der Zugfahrt begleiten 25 Personen den Transport
Mannheim, 30.03.2022
Mustermann

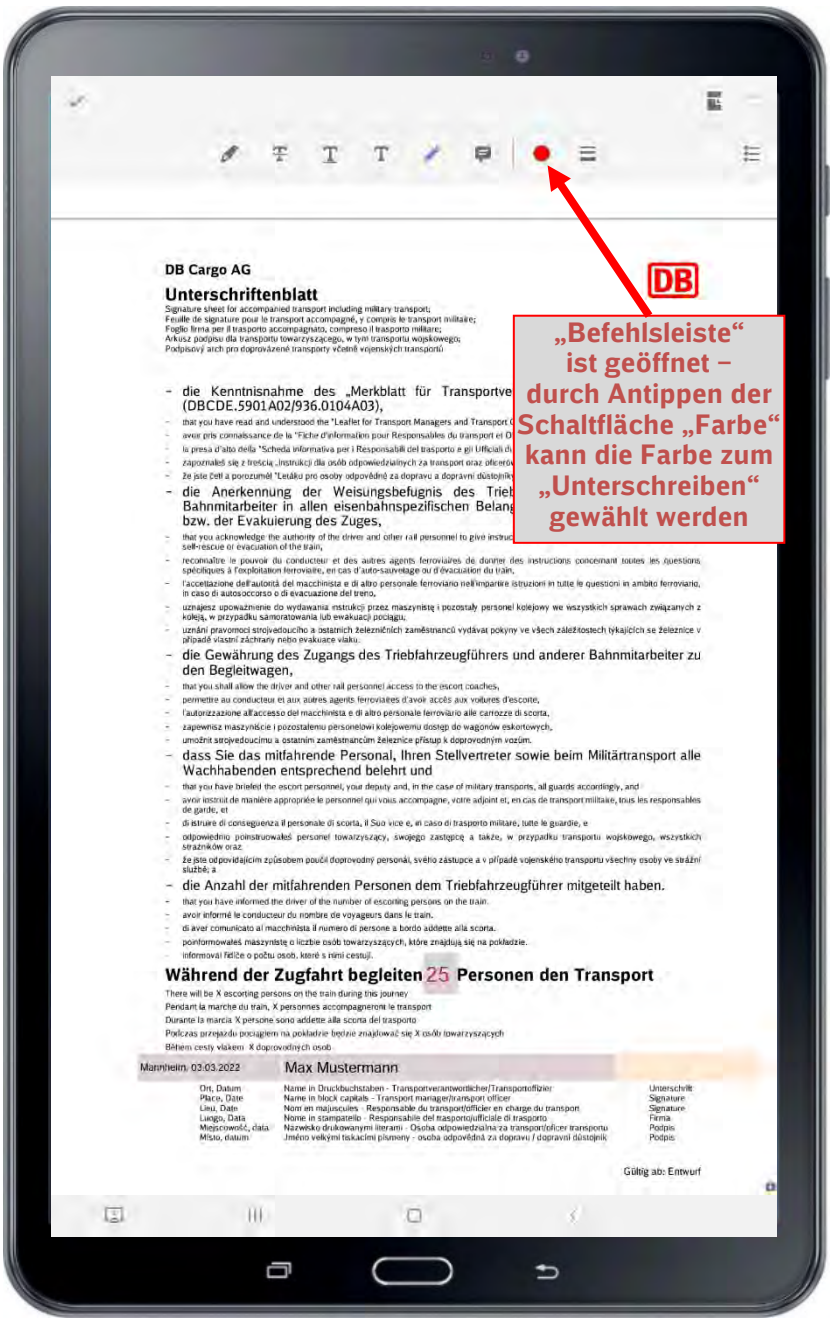

„Unterschriftenfeld“ geöffnet. Unterschrift ist erstellt, danach Schaltfläche „Fertig“ betätigen
DB Cargo AG
Unterschriftenblatt
Unterschrift entfernen
Signatur speichern
Abbrechen
Fertig
Während der Zugfahrt begleiten 25 Personen den Transport
Mannheim, 30.03.2022
Mustermann
unterschreiben
Gültig ab: Entwurf

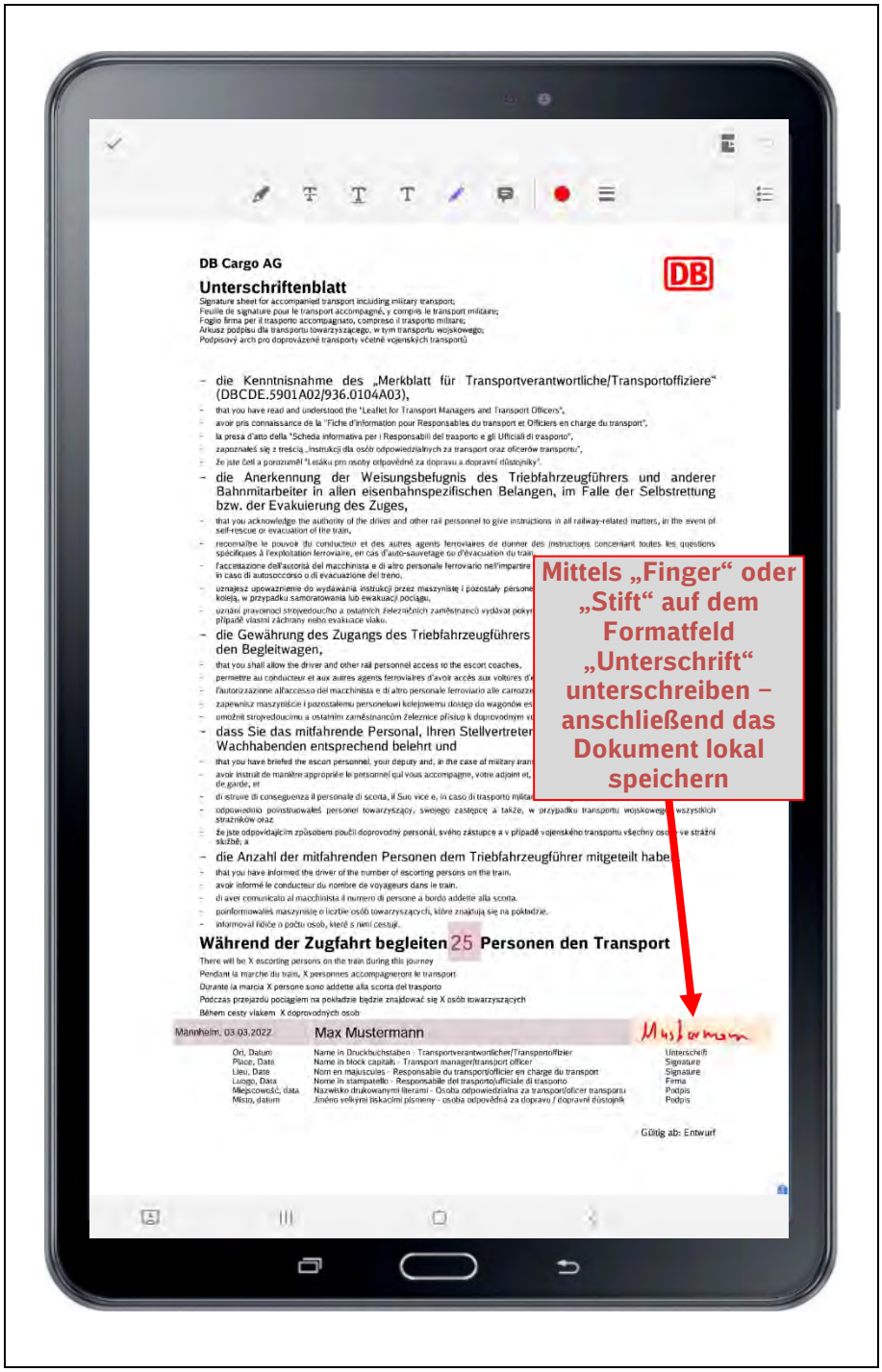

16:16
DB Cargo AG
Unterschriftenblatt
Signature sheet for accompanied transport including military transport;
Formulaire de signatures pour les transports accompagnés, y compris trafic militaire;
Foglio firma per il trasporto accompagnato, compreso il trasporto militare;
Arkusz podpisu dla transportu towarzyszącego, w tym transportu wojskowego;
Podpisový arch pro doprovázené transporty včetně vojenských transportů
- die Kenntnisnahme des „Merkblatt für Transportverantwortliche/ Transportoffiziere“ (DBCDE.5901A02/936.0104A03),
- that you have read and understood the "Leaflet for Transport Managers and Transport Officers",
- vous avez pris connaissance de "l'aide-mémoire pour les responsables du transport et les officiers en charge du transport",
- la presa d'atto della "Scheda informativa per i Responsabili del trasporto e gli Ufficiali di trasporto",
- zapoznałeś się z treścią „Instrukcji dla osób odpowiedzialnych za transport oraz oficerów transportu",
- že jste četl a porozuměl "Letáku pro osoby odpovědné za dopravu a dopravní důstojníky".
- die Anerkennung der Weisungsbefugnis des Triebfahrzeugführers und anderer Bahnmitarbeiter in allen eisenbahnspezifischen Belangen, im Falle der Selbstrettung bzw. der Evakuierung des Zuges,
- that you acknowledge the authority of the driver and other rail personnel to give instructions in all railway-related matters, in the event of self-rescue or evacuation of the train,
- vous reconnaissez l'autorité du conducteur et des autres agents ferroviaires, qui sont habilités à vous donner des instructions concernant toutes les questions spécifiques à l'exploitation ferroviaire, en cas de secours autonome ou d'évacuation du train,
- l'accettazione dell'autorità del macchinista e di altro personale ferroviario nell'impartire istruzioni in tutte le questioni in ambito ferroviario, in caso di autosoccorso o di evacuazione del treno,
- uznajesz upoważnienie do wydawania instrukcji przez maszynistę i pozostały personel kolejowy we wszystkich sprawach związanych z koleją, w przypadku samoratowania lub ewakuacji pociągu,
- uznání pravomocí strojvedoucího a ostatních železničních zaměstnanců vydávat pokyny ve všech záležitostech týkajících se železnice v případě vlastní záchrany nebo evakuace vlaku.
- die Gewährung des Zugangs des Triebfahrzeugführers und anderer Bahnmitarbeiter zu den Begleitwagen,
- that you shall allow the driver and other rail personnel access to the escort coaches,
- vous autorisez le conducteur et les autres agents ferroviaires à accéder aux voitures d'accompagnement,
- l'autorizzazione all'accesso del macchinista e di altro personale ferroviario alle carrozze di s
- zapewnisz maszyniście i pozostałemu personelowi kolejowemu dostęp do wagonów eskorto
- umožnil strojvedoucímu a ostatním zaměstnancům železnice přístup k doprovodným vozům
- dass Sie das mitfahrende Personal, Ihren Stellvertreter s alle Wachhabenden entsprechend belehrt und
- that you have briefed the escort personnel, your deputy and, in the case of military transport
- vous avez instruit de manière appropriée le personnel qui vous accompagne, votre remplaç agent de garde, et
- di istruire di conseguenza il personale di scorta, il Suo vice e, in caso di trasporto militare, tu
- odpowiednio poinstruowałeś personel towarzyszący, swojego zastępcę a także, w przypadk oraz
- že jste odpovídajícím způsobem poučil doprovodný personál, svého zástupce a v případě v službě; a
- die Anzahl der mitfahrenden Personen dem Triebfahrzeu
- that you have informed the driver of the number of escorting persons on the train,
- que vous avez informé le conducteur du nombre de voyageurs présents à bord du train,
- di aver comunicato al macchinista il numero di persone a bordo addette alla scorta,
- poinformowałeś maszynistę o liczbie osób towarzyszących, które znajdują się na pokładzie,
- informoval řidiče o počtu osob, které s nimi cestují.
Während der Zugfahrt begleiten 25 Personen den Transport
There will be X escorting persons on the train during this journey
Pendant la marche du train, X personnes accompagneront le transport
Durante la marcia X persone sono addette alla scorta del trasporto
Podczas przejazdu pociągiem na pokładzie będzie znajdować się X osób towarzyszących
Během cesty vlakem X doprovodných osob
Mannheim, 30.03.2022
Mustermann
Ort, Datum
Place, Date
Lieu, Date
Luogo, Data
Miejscowość, data
Místo, datum
Name in Druckbuchstaben - Transportverantwortlicher/Transportoffizier
Name in block capitals - Transport manager/transport officer
Nom en majuscules - Responsable du transport/officier en charge du transport
Nome in stampatello - Responsabile del trasporto/ufficiale di trasporto
Nazwisko drukowanymi literami - Osoba odpowiedzialna za transport/oficer transportu
Jméno velkými tiskacími písmeny - osoba odpovědná za dopravu / dopravní důstojník
Unterschrift
Signature
Signature
Firma
Podpis
Podpis
Gültig ab: Entwurf
„Unterschrift“ ist im Dokument. Durch Antippen der Schaltfläche „Hochladen“ wird das Dokument in PLT gespeichert

6 Anleitung zum Unterschreiben in der Anwendung Dokumente C (Rückfallebene)

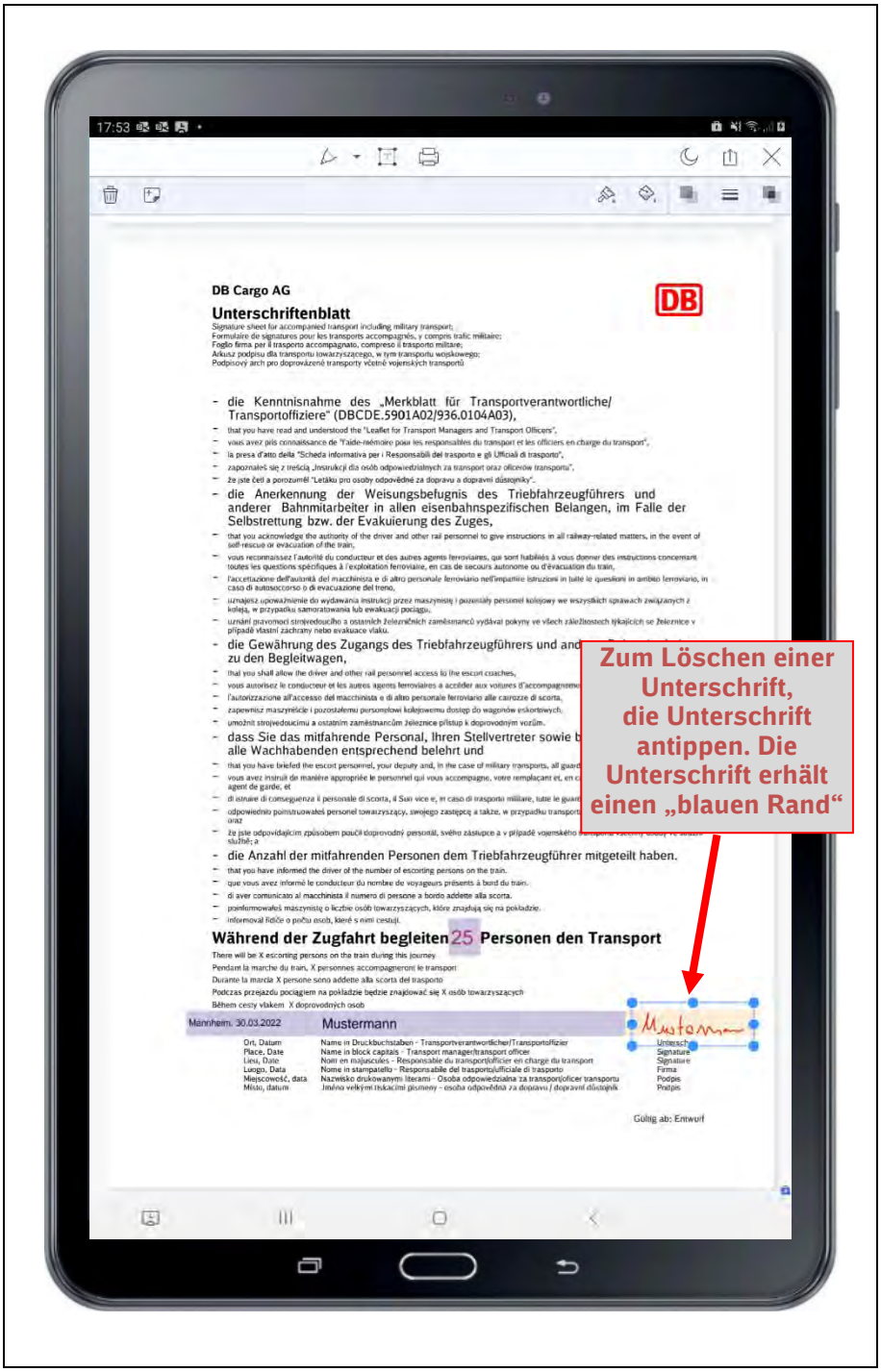

„Auswahlfeld“ ist geöffnet – durch Antippen von „Kommentieren“ öffnet sich unter der Kopfzeile die „Befehlsleiste“
DB Cargo AG
Unterschriftenblatt
Während der Zugfahrt begleiten 25 Personen den Transport
Mannheim, 05.03.2022
Max Mustermann
Kommentieren
Ausf. und unterschr.
PDF-Datei bearbeiten
Seiten verwalten

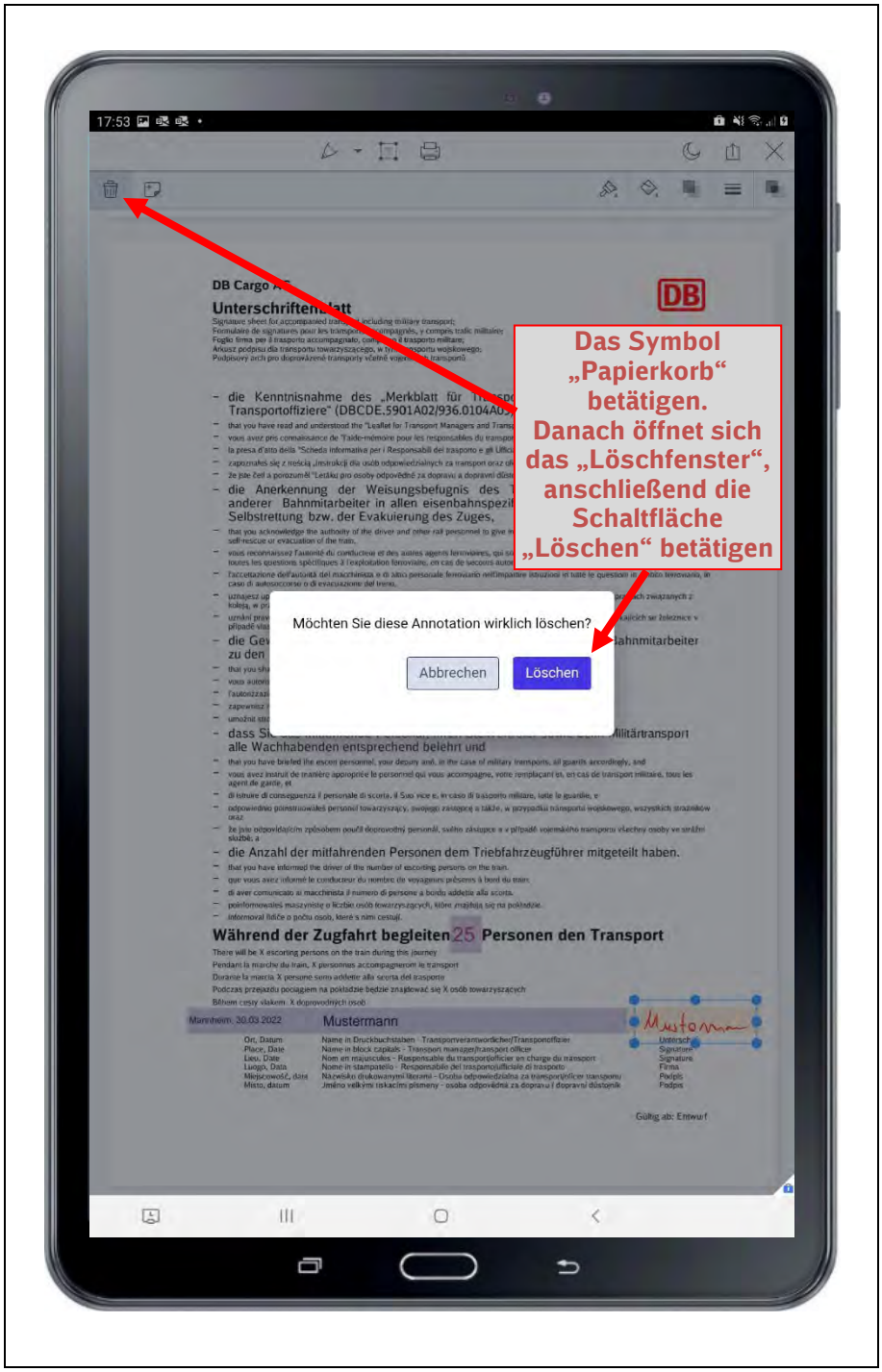

„Befehlsleiste“ ist geöffnet – durch Antippen der Schaltfläche „Stift“ färbt sich dieser „blau“ und ist aktiviert
DB Cargo AG
Unterschriftenblatt
Signature sheet for accompanied transport including military transport;
Feuille de signature pour le transport accompagné, y compris le transport militaire;
Foglio firma per il trasporto accompagnato, compreso il trasporto militare;
Arkusz podpisu dla transportu towarzyszącego, w tym transportu wojskowego;
Podpisový arch pro doprovázené transporty včetně vojenských transportů
- die Kenntnisnahme des „Merkblatt für Transportver (DBCDE.5901A02/936.0104A03),
- that you have read and understood the "Leaflet for Transport Managers and Transport D
- avoir pris connaissance de la "Fiche d'information pour Responsables du transport et Of
- la presa d'atto della "Scheda informativa per i Responsabili del trasporto e gli Ufficiali di
- zapoznałeś się z treścią „Instrukcji dla osób odpowiedzialnych za transport oraz oficerów
- že jste četl a porozuměl "Letáku pro osoby odpovědné za dopravu a dopravní důstojníky
- die Anerkennung der Weisungsbefugnis des Trieb Bahnmitarbeiter in allen eisenbahnspezifischen Belang bzw. der Evakuierung des Zuges,
- that you acknowledge the authority of the driver and other rail personnel to give instruct self-rescue or evacuation of the train,
- reconnaître le pouvoir du conducteur et des autres agents ferroviaires de donner des instructions concernant toutes les questions spécifiques à l'exploitation ferroviaire, en cas d'auto-sauvetage ou d'évacuation du train,
- l'accettazione dell'autorità del macchinista o di altro personale ferroviario nell'impartire istruzioni in tutte le questioni in ambito ferroviario, in caso di autosoccorso o di evacuazione del treno,
- uznajesz upoważnienie do wydawania instrukcji przez maszynistę i pozostały personel kolejowy we wszystkich sprawach związanych z koleją, w przypadku samoratowania lub ewakuacji pociągu,
- uznání pravomoci strojvedoucího a ostatních železničních zaměstnanců vydávat pokyny ve všech záležitostech týkajících se železnice v případě vlastní záchrany nebo evakuace vlaku.
- die Gewährung des Zugangs des Triebfahrzeugführers und anderer Bahnmitarbeiter zu den Begleitwagen,
- that you shall allow the driver and other rail personnel access to the escort coaches,
- permettre au conducteur et aux autres agents ferroviaires d'avoir accès aux voitures d'escorte,
- l'autorizzazione all'accesso del macchinista e di altro personale ferroviario alle carrozze di scorta,
- zapewnisz maszyniście i pozostałemu personelowi kolejowemu dostęp do wagonów eskortowych,
- umožnit strojvedoucímu a ostatním zaměstnancům železnice přístup k doprovodným vozům.
- dass Sie das mitfahrende Personal, Ihren Stellvertreter sowie beim Militärtransport alle Wachhabenden entsprechend belehrt und
- that you have briefed the escort personnel, your deputy and, in the case of military transports, all guards accordingly, and
- avoir instruit de manière appropriée le personnel qui vous accompagne, votre adjoint et, en cas de transport militaire, tous les responsables de garde, et
- di istruire di conseguenza il personale di scorta, il Suo vice e, in caso di trasporto militare, tutte le guardie, e
- odpowiednio poinstruowałeś personel towarzyszący, swojego zastępcę a także, w przypadku transportu wojskowego, wszystkich strażników oraz
- že jste odpovídajícím způsobem poučil doprovodný personál, svého zástupce a v případě vojenského transportu všechny osoby ve strážní službě, a
- die Anzahl der mitfahrenden Personen dem Triebfahrzeugführer mitgeteilt haben.
- that you have informed the driver of the number of escorting persons on the train.
- avoir informé le conducteur du nombre de voyageurs dans le train.
- di aver comunicato al macchinista il numero di persone a bordo addette alla scorta.
- poinformowałeś maszynistę o liczbie osób towarzyszących, które znajdują się na pokładzie.
- informoval řidiče o počtu osob, které s nimi cestují.
Während der Zugfahrt begleiten 25 Personen den Transport
There will be X escorting persons on the train during this journey
Pendant la marche du train, X personnes accompagneront le transport
Durante la marcia X persone sono addette alla scorta del trasporto
Podczas przejazdu pociągiem na pokładzie będzie znajdować się X osób towarzyszących
Během cesty vlakem X doprovodných osob
Mannheim, 03.03.2022
Max Mustermann
Ort, Datum
Place, Date
Lieu, Date
Luogo, Data
Miejscowość, data
Místo, datum
Name in Druckbuchstaben - Transportverantwortlicher/Transportoffizier
Name in block capitals - Transport manager/transport officer
Nom en majuscules - Responsable du transport/officier en charge du transport
Nome in stampatello - Responsabile del trasporto/ufficiale di trasporto
Nazwisko drukowanymi literami - Osoba odpowiedzialna za transport/oficer transportu
Jméno velkými tiskacími písmeny - osoba odpovědná za dopravu / dopravní důstojník
Unterschrift
Signature
Signature
Firma
Podpis
Podpis
Gültig ab: Entwurf

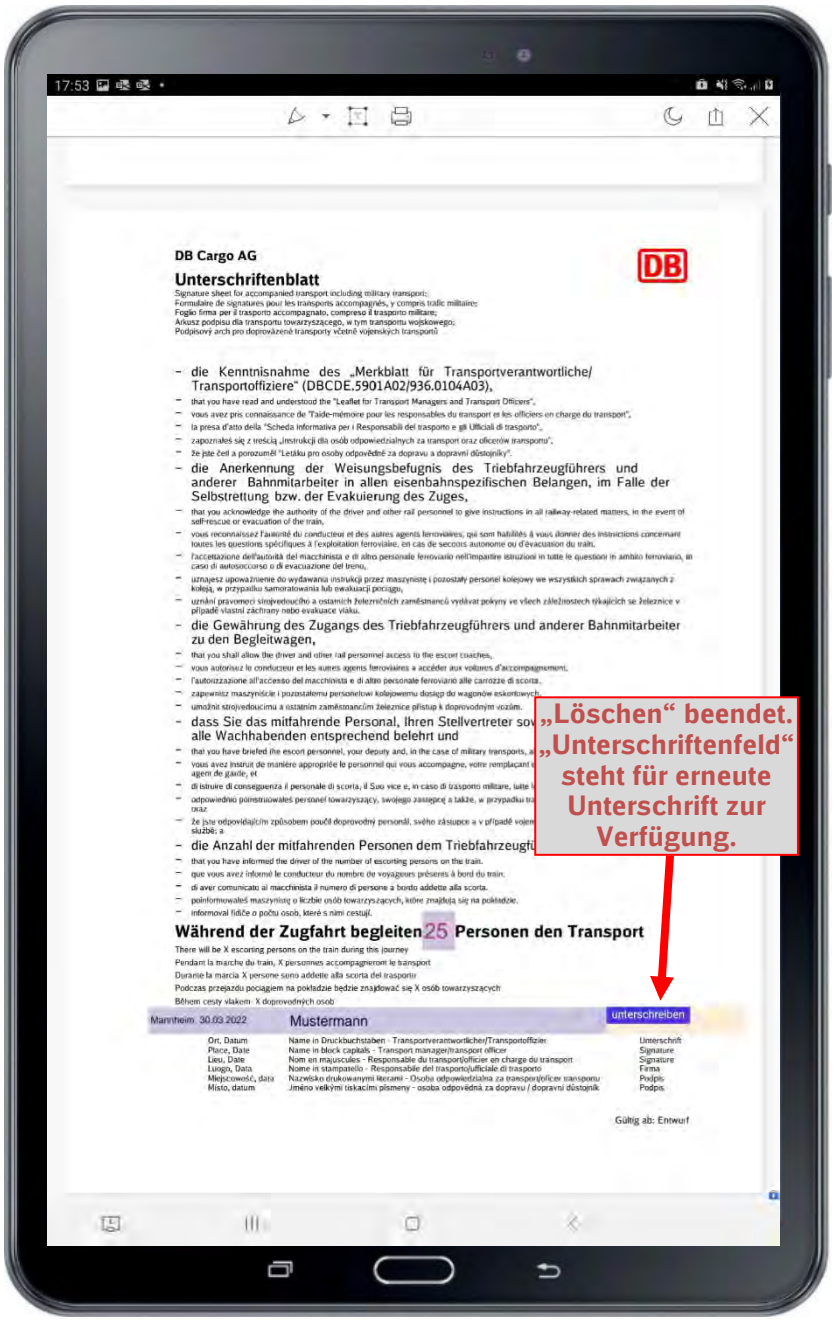

„Befehlsleiste“ ist geöffnet – durch Antippen der Schaltfläche „Farbe“ kann die Farbe zum „Unterschreiben“ gewählt werden
DB Cargo AG
Unterschriftenblatt
Signature sheet for accompanied transport including military transport;
Feuille de signature pour le transport accompagné, y compris le transport militaire;
Foglio firma per il trasporto accompagnato, compreso il trasporto militare;
Arkusz podpisu dla transportu towarzyszącego, w tym transportu wojskowego;
Podpisový arch pro doprovázené transporty včetně vojenských transportů
- die Kenntnisnahme des „Merkblatt für Transportve
(DBCDE.5901A02/936.0104A03),
- that you have read and understood the "Leaflet for Transport Managers and Transport
- avoir pris connaissance de la "Fiche d'information pour Responsables du transport et
- la presa d'atto della "Scheda informativa per i Responsabili del trasporto e gli Ufficiali
- zapoznałeś się z treścią „Instrukcji dla osób odpowiedzialnych za transport oraz oficer
- že jste četl a porozuměl "Letáku pro osoby odpovědné za dopravu a dopravní důstojník
- die Anerkennung der Weisungsbefugnis des Trieb
Bahnmitarbeiter in allen eisenbahnspezifischen Belan
bzw. der Evakuierung des Zuges,
- that you acknowledge the authority of the driver and other rail personnel to give instruc
self-rescue or evacuation of the train,
- reconnaître le pouvoir du conducteur et des autres agents ferroviaires de donner des instructions concernant toutes les questions spécifiques à l'exploitation ferroviaire, en cas d'auto-sauvetage ou d'évacuation du train,
- l'accettazione dell'autorità del macchinista e di altro personale ferroviario nell'impartire istruzioni in tutte le questioni in ambito ferroviario, in caso di autosoccorso o di evacuazione del treno,
- uznajesz upoważnienie do wydawania instrukcji przez maszynistę i pozostały personel kolejowy we wszystkich sprawach związanych z koleją, w przypadku samoratowania lub ewakuacji pociągu;
- uznání pravomoci strojvedoucího a ostatních železničních zaměstnanců vydávat pokyny ve všech záležitostech týkajících se železnice v případě vlastní záchrany nebo evakuace vlaku;
- die Gewährung des Zugangs des Triebfahrzeugführers und anderer Bahnmitarbeiter zu den Begleitwagen,
- that you shall allow the driver and other rail personnel access to the escort coaches,
- permettre au conducteur et aux autres agents ferroviaires d'avoir accès aux voitures d'escorte,
- l'autorizzazione all'accesso del macchinista e di altro personale ferroviario alle carrozze di scorta,
- zapewnisz maszyniście i pozostałemu personelowi kolejowemu dostęp do wagonów eskortowych,
- umožnit strojvedoucímu a ostatním zaměstnancům železnice přístup k doprovodným vozům.
- dass Sie das mitfahrende Personal, Ihren Stellvertreter sowie beim Militärtransport alle Wachhabenden entsprechend belehrt und
- that you have briefed the escort personnel, your deputy and, in the case of military transports, all guards accordingly, and
- avoir instruit de manière appropriée le personnel qui vous accompagne, votre adjoint et, en cas de transport militaire, tous les responsables de garde, et
- di istruire di conseguenza il personale di scorta, il Suo vice e, in caso di trasporto militare, tutte le guardie, e
- odpowiednio poinstruowałeś personel towarzyszący, swojego zastępcę a także, w przypadku transportu wojskowego, wszystkich strażników oraz
- že jste odpovídajícím způsobem poučil doprovodný personál, svého zástupce a v případě vojenského transportu všechny osoby ve službě; a
- die Anzahl der mitfahrenden Personen dem Triebfahrzeugführer mitgeteilt haben.
- that you have informed the driver of the number of escorting persons on the train.
- avoir informé le conducteur du nombre de voyageurs dans le train,
- di aver comunicato al macchinista il numero di persone a bordo addette alla scorta.
- poinformowałeś maszynistę o liczbie osób towarzyszących, które znajdują się na pokładzie.
- informoval řidiče o počtu osob, které s ním cestují.
Während der Zugfahrt begleiten 25 Personen den Transport
There will be X escorting persons on the train during this journey
Pendant la marche du train, X personnes accompagneront le transport
Durante la marcia X persone sono addette alla scorta del trasporto
Podczas przejazdu pociągiem na pokładzie będzie znajdować się X osób towarzyszących
Během cesty vlakem X doprovodných osob
Mannheim, 03.03.2022
Max Mustermann
Ort, Datum
Name in Druckbuchstaben - Transportverantwortlicher/Transportoffizier
Unterschrift
Place, Date
Name in block capitals - Transport manager/transport officer
Signature
Luogo, Data
Nom en majuscules - Responsable du transport/officier en charge du transport
Signature
Luogo, Data
Nome in stampatello - Responsabile del trasporto/ufficiale di trasporto
Firma
Miejscowość, data
Nazwisko drukowanymi literami - Osoba odpowiedzialna za transport/oficer transportu
Podpis
Místo, datum
Jméno velkými tiskacími písmeny - osoba odpovědná za dopravu / dopravní důstojník
Podpis
Gültig ab: Entwurf


DB Cargo AG
Unterschriftenblatt
Signature sheet for accompanied transport including military transport;
Feuille de signature pour le transport accompagné, y compris le transport militaire;
Foglio firma per il trasporto accompagnato, compreso il trasporto militare;
Arkusz podpisu dla transportu towarzyszącego, w tym transportu wojskowego;
Podpisový arch pro doprovázené transporty včetně vojenských transportů
- die Kenntnisnahme des „Merkblatt für Transportverantwortliche/Transportoffiziere“ (DBCDE.5901A02/936.0104A03),
- that you have read and understood the "Leaflet for Transport Managers and Transport Officers",
- avoir pris connaissance de la "Fiche d'information pour Responsables du transport et Officiers en charge du transport",
- la presa d'atto della "Scheda informativa per i Responsabili del trasporto e gli Ufficiali di trasporto",
- zapoznałeś się z treścią „Instrukcji dla osób odpowiedzialnych za transport oraz oficerów transportu",
- že jste četl a porozuměl "Letáku pro osoby odpovědné za dopravu a dopravní důstojníky".
- die Anerkennung der Weisungsbefugnis des Triebfahrzeugführers und anderer Bahnmitarbeiter in allen eisenbahnspezifischen Belangen, im Falle der Selbstrettung bzw. der Evakuierung des Zuges,
- that you acknowledge the authority of the driver and other rail personnel to give instructions in all railway-related matters, in the event of self-rescue or evacuation of the train,
- die Gewährung des Zugangs des Triebfahrzeugführers den Begleitwagen,
- that you shall allow the driver and other rail personnel access to the escort coaches,
- dass Sie das mitfahrende Personal, Ihren Stellvertreter Wachhabenden entsprechend belehrt und
- that you have briefed the escort personnel, your deputy and, in the case of military tran
- die Anzahl der mitfahrenden Personen dem Triebfahrzeugführer mitgeteilt habe
- that you have informed the driver of the number of escorting persons on the train.
- avoir informé le conducteur du nombre de voyageurs dans le train.
- di aver comunicato al macchinista il numero di persone a bordo addette alla scorta.
- poinformowałeś maszynistę o liczbie osób towarzyszących, które znajdują się na pokładzie.
- informoval jsi řidiče o počtu osob, které s nimi cestují.
Während der Zugfahrt begleiten 25 Personen den Transport
There will be X escorting persons on the train during this journey
Pendant la marche du train, X personnes accompagneront le transport
Durante la marcia X persone sono addette alla scorta del trasporto
Podczas przejazdu pociągiem na pokładzie będzie znajdować się X osób towarzyszących
Během cesty vlakem X doprovodných osob
Mittels „Finger“ oder „Stift“ auf dem Formatfeld „Unterschrift“ unterschreiben – anschließend das Dokument lokal speichern
Mannheim, 03.03.2022
Max Mustermann
Ort, Datum
Place, Date
Lieu, Date
Luogo, Data
Miejscowość, data
Místo, datum
Name in Druckbuchstaben - Transportverantwortlicher/Transportoffizier
Name in block capitals - Transport manager/transport officer
Nom en majuscules - Responsable du transport/officier en charge du transport
Nome in stampatello - Responsabile del trasporto/ufficiale di trasporto
Nazwisko drukowanymi literami - Osoba odpowiedzialna za transport/oficer transportu
Jméno velkými tiskacími písmeny - osoba odpovědná za dopravu / dopravní důstojník
Unterschrift
Signature
Signature
Firma
Podpis
Podpis
Gültig ab: Entwurf

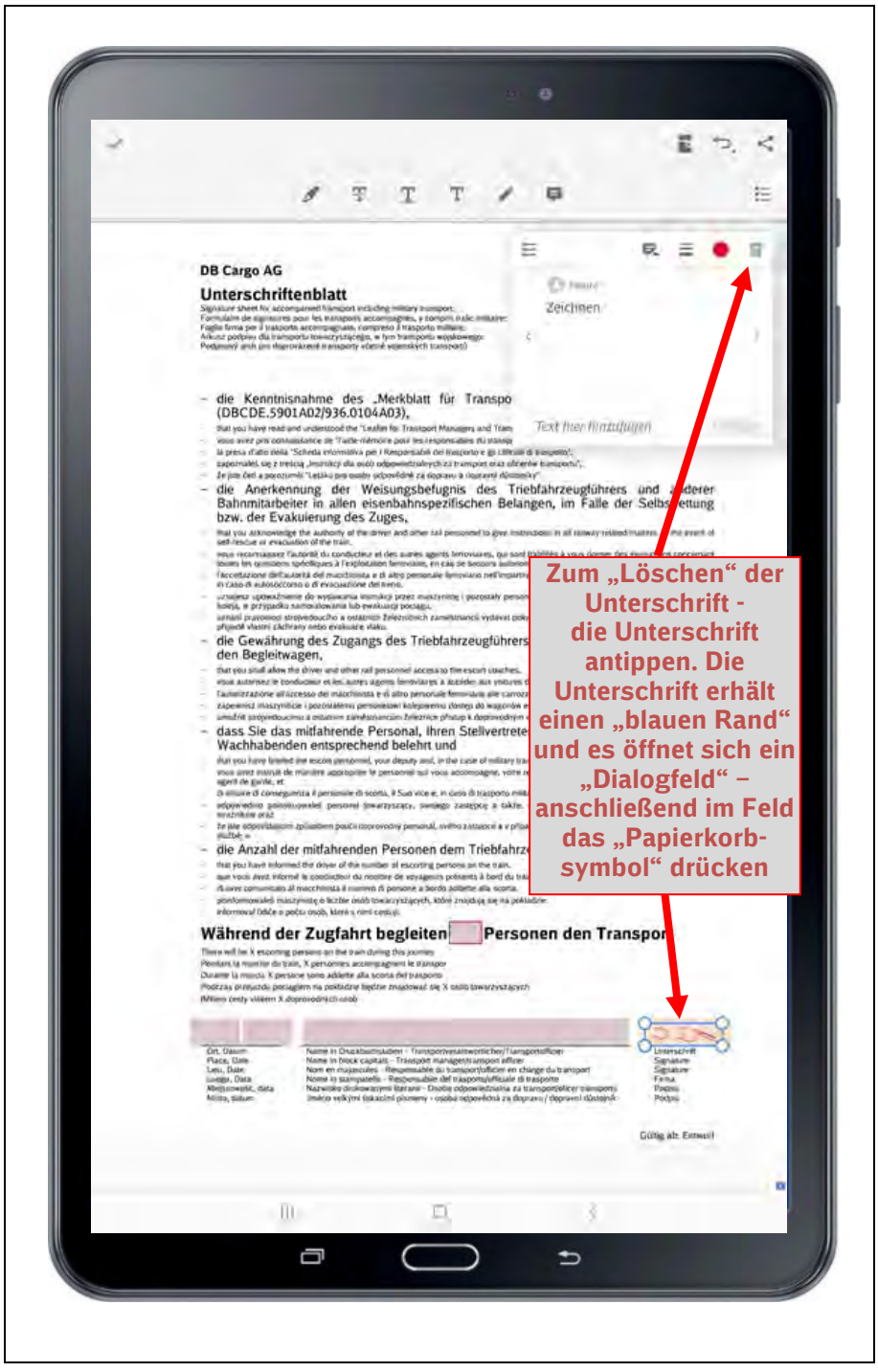
7 Anleitung zum Löschen einer Unterschrift in der Anwendung PLT (Regelverfahren)

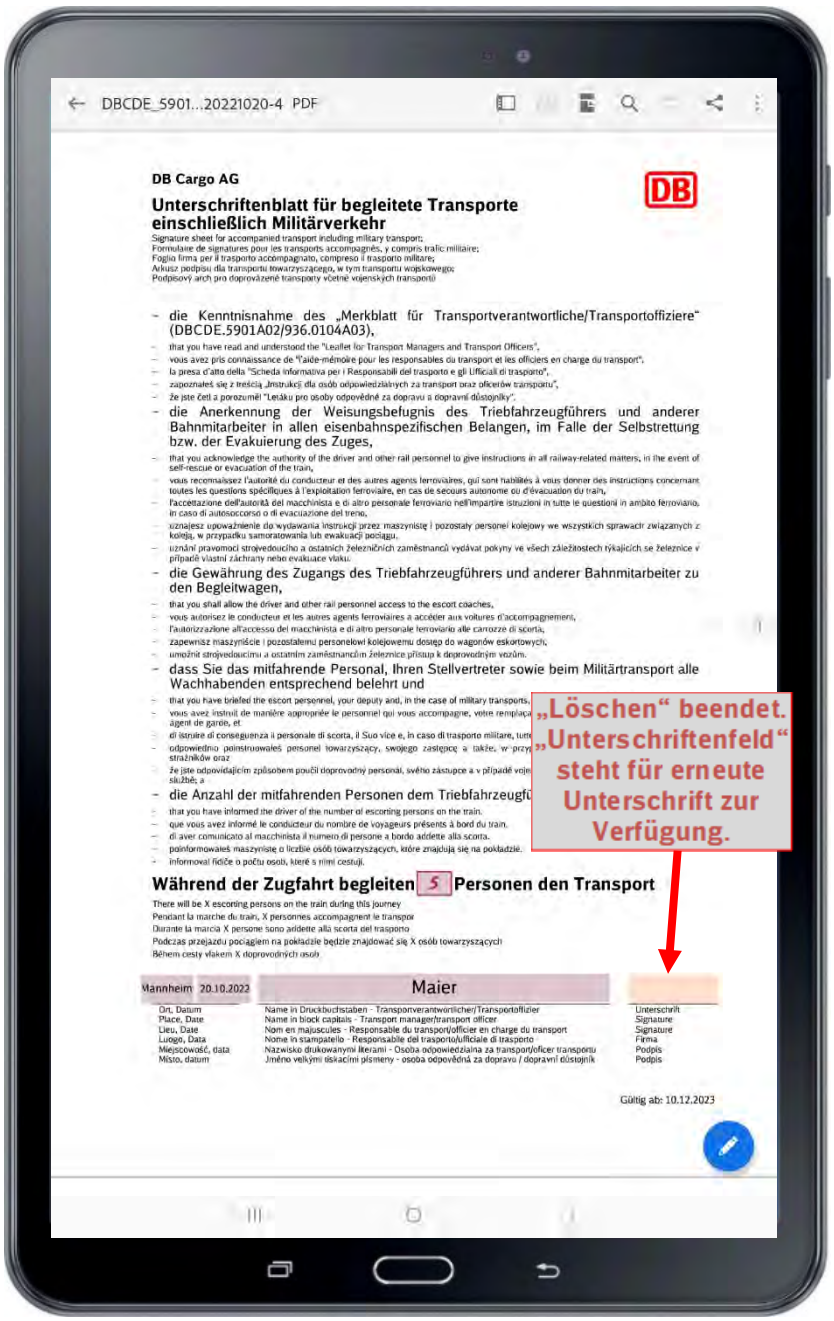



Das Symbol „Papierkorb“ betätigen. Danach öffnet sich das „Löschfenster“, anschließend die Schaltfläche „Löschen“ betätigen
Möchten Sie diese Annotation wirklich löschen?
Abbrechen
Löschen
Unterschriftenblatt
Während der Zugfahrt begleiten 25 Personen den Transport
Mannheim, 30.03.2022
Mustermann


17:53
DB Cargo AG
Unterschriftenblatt
Signature sheet for accompanied transport including military transport;
Formulaire de signatures pour les transports accompagnés, y compris trafic militaire;
Foglio firma per il trasporto accompagnato, compreso il trasporto militare;
Arkusz podpisu dla transportu towarzyszącego, w tym transportu wojskowego;
Podpisový arch pro doprovázené transporty včetně vojenských transportů
- die Kenntnisnahme des „Merkblatt für Transportverantwortliche/ Transportoffiziere" (DBCDE.5901A02/936.0104A03),
- that you have read and understood the "Leaflet for Transport Managers and Transport Officers",
- vous avez pris connaissance de "l'aide-mémoire pour les responsables du transport et les officiers en charge du transport",
- la presa d'atto della "Scheda informativa per i Responsabili del trasporto e gli Ufficiali di trasporto",
- zapoznałeś się z treścią „Instrukcji dla osób odpowiedzialnych za transport oraz oficerów transportu",
- že jste četl a porozuměl "Letáku pro osoby odpovědné za dopravu a dopravní důstojníky".
- die Anerkennung der Weisungsbefugnis des Triebfahrzeugführers und anderer Bahnmitarbeiter in allen eisenbahnspezifischen Belangen, im Falle der Selbstrettung bzw. der Evakuierung des Zuges,
- that you acknowledge the authority of the driver and other rail personnel to give instructions in all railway-related matters, in the event of self-rescue or evacuation of the train,
- vous reconnaissez l'autorité du conducteur et des autres agents ferroviaires, qui sont habilités à vous donner des instructions concernant toutes les questions spécifiques à l'exploitation ferroviaire, en cas de secours autonome ou d'évacuation du train,
- l'accettazione dell'autorità del macchinista e di altro personale ferroviario nell'impartire istruzioni in tutte le questioni in ambito ferroviario, in caso di autosoccorso o di evacuazione del treno,
- uznajesz upoważnienie do wydawania instrukcji przez maszynistę i pozostały personel kolejowy we wszystkich sprawach związanych z koleją, w przypadku samoratowania lub ewakuacji pociągu,
- uznání pravomocí strojvedoucího a ostatních železničních zaměstnanců vydávat pokyny ve všech záležitostech týkajících se železnice v případě vlastní záchrany nebo evakuace vlaku,
- die Gewährung des Zugangs des Triebfahrzeugführers und anderer Bahnmitarbeiter zu den Begleitwagen,
- that you shall allow the driver and other rail personnel access to the escort coaches,
- vous autorisez le conducteur et les autres agents ferroviaires à accéder aux voitures d'accompagnement,
- l'autorizzazione all'accesso del macchinista e di altro personale ferroviario alle carrozze di scorta,
- zapewnisz maszyniście i pozostałemu personelowi kolejowemu dostęp do wagonów eskortowych,
- umožníš strojvedoucímu a ostatním zaměstnancům železnice přístup k doprovodným vozům.
- dass Sie das mitfahrende Personal, Ihren Stellvertreter sow
- alle Wachhabenden entsprechend belehrt und
- that you have briefed the escort personnel, your deputy and, in the case of military transports, a
- vous avez instruit de manière appropriée le personnel qui vous accompagne, votre remplaçant
- agent de garde, et
- di istruire di conseguenza il personale di scorta, il Suo vice e, in caso di trasporto militare, latte
- odpowiednio poinstruowałeś personel towarzyszący, swojego zastępcę a także, w przypadku tr
- oraz
- že jste odpovídajícím způsobem poučil doprovodný personál, svého zástupce a v případě vojen
- službě; a
- die Anzahl der mitfahrenden Personen dem Triebfahrzeugfü
- that you have informed the driver of the number of escorting persons on the train,
- que vous avez informé le conducteur du nombre de voyageurs présents à bord du train,
- di aver comunicato al macchinista il numero di persone a bordo addette alla scorta,
- poinformowałeś maszynistę o liczbie osób towarzyszących, które znajdują się na pokładzie,
- informoval řidiče o počtu osob, které s nimi cestují.
Während der Zugfahrt begleiten 25 Personen den Transport
There will be X escorting persons on the train during this journey
Pendant la marche du train, X personnes accompagneront le transport
Durante la marcia X persone sono addette alla scorta del trasporto
Podczas przejazdu pociągiem na pokładzie będzie znajdować się X osób towarzyszących
Během cesty vlakem X doprovodných osob
Mannheim 30.03.2022
Mustermann
unterschreiben
Ort, Datum
Place, Date
Lieu, Date
Luogo, Data
Miejscowość, data
Místo, datum
Name in Druckbuchstaben - Transportverantwortlicher/Transportoffizier
Name in block capitals - Transport manager/transport officer
Nom en majuscules - Responsable du transport/officier en charge du transport
Nome in stampatello - Responsabile del trasporto/ufficiale di trasporto
Nazwisko drukowanymi literami - Osoba odpowiedzialna za transport/oficer transportu
Jméno velkými tiskacími písmeny - osoba odpovědná za dopravu / dopravní důstojník
Unterschrift
Signature
Signature
Firma
Podpis
Podpis
Gültig ab: Entwurf
„Löschen" beendet.
„Unterschriftenfeld"
steht für erneute
Unterschrift zur
Verfügung.

8 Anleitung zum Löschen einer Unterschrift in der Anwendung Dokumente C (Rückfallebene)




DBCDE_5901...20221020-4 PDF
DB Cargo AG
Unterschriftenblatt für begleitete Transporte einschließlich Militärverkehr
Signature sheet for accompanied transport including military transport;
Formulaire de signatures pour les transports accompagnés, y compris trafic militaire;
Foglio firma per il trasporto accompagnato, compreso il trasporto militare;
Arkusz podpisu dla transportu towarzyszącego, w tym transportu wojskowego;
Podpisový arch pro doprovázené transporty včetně vojenských transportů
– die Kenntnisnahme des „Merkblatt für Transportverantwortliche/Transportoffiziere“ (DBCDE.5901A02/936.0104A03),
– that you have read and understood the "Leaflet for Transport Managers and Transport Officers",
– vous avez pris connaissance de l'"aide-mémoire pour les responsables du transport et les officiers en charge du transport",
– la presa d'atto della "Scheda informativa per i Responsabili del trasporto e gli Ufficiali di trasporto",
– zapoznałeś się z treścią „Instrukcji dla osób odpowiedzialnych za transport oraz oficerów transportu",
– že jste četl a porozuměl "Letáku pro osoby odpovědné za dopravu a dopravní důstojníky".
– die Anerkennung der Weisungsbefugnis des Triebfahrzeugführers und anderer Bahnmitarbeiter in allen eisenbahnspezifischen Belangen, im Falle der Selbstrettung bzw. der Evakuierung des Zuges,
– that you acknowledge the authority of the driver and other rail personnel to give instructions in all railway-related matters, in the event of self-rescue or evacuation of the train,
– vous reconnaissez l'autorité du conducteur et des autres agents ferroviaires, qui sont habilités à vous donner des instructions concernant toutes les questions spécifiques à l'exploitation ferroviaire, en cas de secours autonome ou d'évacuation du train,
– l'accettazione dell'autorità del macchinista e di altro personale ferroviario nell'impartire istruzioni in tutte le questioni in ambito ferroviario, in caso di autosoccorso o di evacuazione del treno,
– uznałeś upoważnienie do wydawania instrukcji przez maszynistę i pozostały personel kolejowy we wszystkich sprawach związanych z koleją, w przypadku samoratowania lub ewakuacji pociągu,
– uznání pravomocí strojvedoucího a ostatních železničních zaměstnanců vydávat pokyny ve všech záležitostech týkajících se železnice v případě vlastní záchrany nebo evakuace vlaku.
– die Gewährung des Zugangs des Triebfahrzeugführers und anderer Bahnmitarbeiter zu den Begleitwagen,
– that you shall allow the driver and other rail personnel access to the escort coaches,
– vous autorisez le conducteur et les autres agents ferroviaires à accéder aux voitures d'accompagnement,
– l'autorizzazione all'accesso del macchinista e di altro personale ferroviario alle carrozze di scorta,
– zapewnisz maszyniście i pozostałemu personelowi kolejowemu dostęp do wagonów eskortowych,
– umožníš strojvedoucímu a ostatním zaměstnancům železnice přístup k doprovodným vozům.
– dass Sie das mitfahrende Personal, Ihren Stellvertreter sowie beim Militärtransport alle Wachhabenden entsprechend belehrt und
– that you have briefed the escort personnel, your deputy and, in the case of military transports,
– vous avez instruit de manière appropriée le personnel qui vous accompagne, votre remplaçant
– agent de garde, et
– di istruire di conseguenza il personale di scorta, il Suo vice e, in caso di trasporto militare, tutt
– odpowiednio poinstruowałeś personel towarzyszący, swojego zastępcę a także, w przy
– strażników oraz
– že jste odpovídajícím způsobem poučil doprovodný personál, svého zástupce a v případě voje
– službě, a
– die Anzahl der mitfahrenden Personen dem Triebfahrzeugfü
– that you have informed the driver of the number of escorting persons on the train,
– que vous avez informé le conducteur du nombre de voyageurs présents à bord du train,
– di aver comunicato al macchinista il numero di persone a bordo addette alla scorta,
– poinformowałeś maszynistę o liczbie osób towarzyszących, które znajdują się na pokładzie.
– informoval řidiče o počtu osob, které s ním cestují.
„Löschen“ beendet. „Unterschriftenfeld“ steht für erneute Unterschrift zur Verfügung.
Während der Zugfahrt begleiten 5 Personen den Transport
There will be X escorting persons on the train during this journey
Pendant la marche du train, X personnes accompagnent le transpor
Durante la marcia X persone sono addette alla scorta del trasporto
Podczas przejazdu pociągiem na pokładzie będzie znajdować się X osób towarzyszących
Během cesty vlakem X doprovodných osob
Mannheim 20.10.2022
Maier
Ort, Datum
Place, Date
Lieu, Date
Luogo, Data
Miejscowość, data
Místo, datum
Name in Druckbuchstaben - Transportverantwortlicher/Transportoffizier
Name in block capitals - Transport manager/transport officer
Nom en majuscules - Responsable du transport/officier en charge du transport
Nome in stampatello - Responsabile del trasporto/ufficiale di trasporto
Nazwisko drukowanymi literami - Osoba odpowiedzialna za transport/oficer transportu
Jméno velkými tiskacími písmeny - osoba odpovědná za dopravu / dopravní důstojník
Unterschrift
Signature
Signature
Firma
Podpis
Podpis
Gültig ab: 10.12.2023

zur Modulübersicht

DB Cargo AG

Merkblatt für Transportverantwortliche und Transportoffiziere

DB Cargo AG

L.CVS 1

DBCDE.5901A02

Gültig ab: 10.12.2023

Version: V07

DBCDE.5901 4 (5) DBCDE.0101Z02 DBCDE.8130A02 1 (2) DBCDE.5901 3 (4) DBCDE.5901 3 (2)

Inhaltsverzeichnis

1 Grundsätzliche Regeln beim Eisenbahntransport 4

1.1 Allgemeines 4
1.1.1 Transportverantwortlicher/Transportoffizier 4

1.2 Beteiligte beim Eisenbahntransport 4
1.2.1 Militärtransport/Wagenmeister 4
1.2.2 Triebfahrzeugführer/Leiter für die Selbstrettung (SRK-Leiter) 4
1.2.3 Helfer für die Selbstrettung (SRK-Helfer) 4

1.3 Einweisung des Transportverantwortlichen bzw. des Transportoffiziers 4
1.3.1 Grundsatz 4
1.3.2 Besondere Streckenabschnitte 5

1.4 Verhaltensanweisung beim Eisenbahntransport 5
1.4.1 Grundsätze 5

1.5 Handlungsanweisungen für den Notfall beim Eisenbahntransport 6
1.5.1 Grundsätze 6

1.6 Verhaltensanweisung auf elektrisch betriebenen Strecken mit Oberleitung für Einphasenwechselstrom (15000 Volt und 16,7 Hertz) 7
1.6.1 Grundsatz 7

1.7 Selbstrettung (SRK) 7
1.7.1 Grundsatz 7
1.7.2 Entscheidung 7

2 Vorbereiten des Eisenbahntransportes 8

2.1 Begleitwagen 8
2.1.1 Übergabe des Militärbegleitwagens (MBW) 8
2.1.2 Übergabe des Begleitwagens 8
2.1.3 Militärbegleitwagen – Brandschutz 8
2.1.4 Militärbegleitwagen – Wagenbegleitbuch 8
2.1.5 Militärbegleitwagen – Unterschrift 9

2.2 Einweisung des Begleitpersonals 9
2.2.1 Unterweisung 9

2.3 Unterschriftenblatt 9
2.3.1 Persönlicher Kontakt 9
2.3.2 Bestätigung 9

2.4 Sprechverbindung 9
2.4.1 Sprechverbindung zum Triebfahrzeugführer 9
2.4.2 Prüfung der Sprechverbindung 9
2.4.3 Keine Sprechverbindung über Sprechstelle möglich 10

3 Durchführen des Eisenbahntransportes 10

3.1 Abfahrt des Zuges 10
3.1.1 Erste und jede weitere Abfahrt 10

3.2 Fahrt des Zuges 10
3.2.1 Verantwortung 10

3.2.2 Aufenthaltsort 10
3.2.3 Aufenthaltsort-Militärbegleitwagen 10
3.2.4 Unterwegshalt des Zuges 10
3.2.5 Ausfall der Brandmeldeanlage 11
3.2.6 Ereignisfall 11
3.2.7 Medizinischer Notfall 11

4 Ansprechpartner 11

4.1 Schäden und Mängel 11
4.1.1 Militärbegleitwagen 11

5 Kommunikation 11

5.1 Sprache 11
5.1.1 Sprachprobleme 11
5.2 Kommunikationshilfen 12
5.2.1 Notfallkarten 12

1 Grundsätzliche Regeln beim Eisenbahntransport

1.1 Allgemeines

1.1.1 Transportverantwortlicher/Transportoffizier

Bei begleiteten Transporten stellen Sie als Transportverantwortlicher, bei Militärtransporten Sie als Transportoffizier das Bindeglied zwischen Ihrem Begleit- bzw. Militärpersonal und dem Eisenbahnpersonal dar.

Befinden sich mehrere Begleitwagen bzw. Militärbegleitwagen (MBW) im Zug, müssen Sie sich im ersten Begleitwagen hinter der Lokomotive aufhalten.

Dies gilt nicht für Sie als Transportverantwortlicher, welche Sie sich aus beförderungstechnischen Gründen (z. B. bei Spezialtransporten) an einer anderen Stelle im Zug aufhalten müssen.

Eine Sprechverbindung zwischen Ihnen und dem Triebfahrzeugführer ist Voraussetzung und sicherzustellen.

1.2 Beteiligte beim Eisenbahntransport

1.2.1 Militärtransport/Wagenmeister

Bei Militärtransporten prüft der Wagenmeister vor der Zugfahrt die ordnungsgemäße Verladung des Militärgutes. Er übergibt Ihnen den oder die Militärbegleitwagen und weist Sie in die Bedienung des Wagens sowie in das Verhalten auf elektrisch betriebenen Eisenbahnstrecken ein.

1.2.2 Triebfahrzeugführer/Leiter für die Selbstrettung (SRK-Leiter)

Die betriebliche Verantwortung für die Durchführung des Eisenbahntransportes liegt beim Triebfahrzeugführer. Bei allen eisenbahn-betrieblichen Belangen und im Falle der Selbstrettung bzw. Evakuierung des Zuges ist er gegenüber Ihnen und dem Begleit-/Militärpersonal weisungsbefugt.

1.2.3 Helfer für die Selbstrettung (SRK-Helfer)

Auf Streckenabschnitten, auf denen die Notbremse im Begleitwagen nicht betätigt werden darf, fährt im Begleitwagen zusätzlich ein SRK-Helfer mit. Bei mehreren Begleitwagen befindet sich in jedem Begleitwagen ein SRK-Helfer. Der SRK-Helfer ist gegenüber Ihnen und dem Begleit-/Militärpersonal im Falle der Selbstrettung bzw. Evakuierung des Zuges weisungsbefugt.

1.3 Einweisung des Transportverantwortlichen bzw. des Transportoffiziers

1.3.1 Grundsatz

Vor dem Eisenbahntransport werden Sie zu den folgenden Themen durch das Eisenbahnpersonal eingewiesen:

- Bedienung des Begleitwagens, einschließlich der eventuell vorhandenen Brandmeldeanlage,
- Verhalten während des Eisenbahntransportes,
- Ausfüllen des „Unterschriftenblattes für begleitete Transporte einschließlich Militärverkehr“ zusammen mit dem Triebfahrzeugführer.

Bei Spezialtransporten kann Ihre Einweisung abweichend geregelt sein.

1.3.2 Besondere Streckenabschnitte

Vor dem Befahren von besonderen Streckenabschnitten werden Sie vom SRK-Helfer zusätzlich zu folgenden Punkten eingewiesen:

- Beachtung der Weisungsbefugnis des Triebfahrzeugführers und des SRK-Helfers im Falle der Selbstrettung bzw. Evakuierung des Zuges gegenüber Ihnen und dem Begleitpersonal,
- Grundsatz der Selbstrettung,
- Evakuierung im Rahmen der Selbstrettung,
- Evakuierung aus anderem Anlass,
- Verbot, die Notbremse auf vom SRK-Helfer genannten besonderen Streckenabschnitten zu betätigen,
- Verbot, die Außentüren während der Fahrt zu öffnen,
- Rauchverbot im gesamten Begleitwagen.

1.4 Verhaltensanweisung beim Eisenbahntransport

1.4.1 Grundsätze

Die Fahrt in Güterzügen ist mit erhöhten Unfallgefahren verbunden. Daher ist besondere Vorsicht beim Ein- und Aussteigen, beim Anfahren und Anhalten des Zuges, bei Rangierbewegungen sowie dem Öffnen und Schließen der Außentüren geboten.

Für Sie als Begleitpersonal ist es sehr gefährlich und daher verboten:

- Ohne Erlaubnis durch das Eisenbahnpersonal Fahrzeuge oder Ladungen auf offenen Güterwagen zu besteigen oder verschobene Ladungen zu richten, wenn sich die Wagen unter der Oberleitung befinden,
- bei Arbeiten in der Nähe von Oberleitungsanlagen – auch mit Gegenständen – den erforderlichen Schutzabstand von 3 m zu unterschreiten,
- in den Begleitwagen zu rauchen,
- pfeifen mit Triller- oder Signalpfeifen im gesamten Bahnbereich,
- aussteigen in und außerhalb von Bahnhöfen ohne vorherige Erlaubnis des Triebfahrzeugführers und – soweit vorhanden – des SRK-Helfers,
- auf/in Güterwagen mitzufahren,
- Gegenstände aus den Fenstern herauszuhalten oder hinaus zu werfen,
- Schienenköpfe, Weichen und Kreuzungsbereiche zu betreten,
- den Kopf oder andere Körperteile aus dem Fenster zu halten,
- das Antreten des Militärpersonals in Formation in den Gleisanlagen,
- Außentüren während der Fahrt zu öffnen bzw. schließen. In diesen Fällen ist - außer auf den vom SRK-Helfer genannten besonderen Streckenabschnitten – die Notbremse zu betätigen. Der Triebfahrzeugführer und – soweit vorhanden – der SRK-Helfer ist unverzüglich zu verständigen. Bis zum Stillstand des Zuges sind alle Begleitpersonen von der geöffneten Außentür fernzuhalten.

Weiterhin ist vom Ihnen folgendes zu beachten:

- Sie müssen dem Triebfahrzeugführer sowie beteiligten Eisenbahnpersonal den Zugang zu den Begleitwagen gewähren,
- achten Sie auf Warnsignale der Lokomotive und Warnung des Eisenbahnpersonals,
- vermeiden Sie nach Möglichkeit den Aufenthalt zwischen den Gleisen,
- nutzen Sie Lampen während der Nachtzeit nur auf Weisung des Eisenbahnpersonals,

- Gleise dürfen Sie nur im Winkel von 90 Grad zur Gleisachse überschreiten,
- achten Sie auf sich nähernde Schienenfahrzeuge,
- beim Aufenthalt in den Gleisanlagen müssen Sie den Blick immer der Gefahrenseite (z. B. den Nachbargleisen) zuwenden.

1.5 Handlungsanweisungen für den Notfall beim Eisenbahntransport

1.5.1 Grundsätze

Sie müssen als Transverantwortlicher bzw. als Transportoffizier, wenn Gefahr droht, in eigener Verantwortung umsichtig und entschlossen alles tun, um die Gefahr abzuwenden oder zu mindern.

Darüber hinaus ist von Ihnen folgendes zu beachten:

- Bei Feststellung eines gefährlichen Ereignisses/ einer Gefahr ist die Notbremse zu betätigen und dem Triebfahrzeugführer unverzüglich den Grund zu melden.

  Dies gilt nicht bei der Anwesenheit eines SRK-Helfers im Begleitwagen und bei medizinischen Notfällen.
- Versuchen Sie niemals offene Außentüren während der Fahrt zu schließen. In diesem Fall ist die Notbremse zu betätigen und dem Triebfahrzeugführer unverzüglich den Grund mitzuteilen. Halten Sie bis zum Stillstand des Zuges Personen von der geöffneten Außentür fern.

  Dies gilt nicht bei der Anwesenheit eines SRK-Helfers im Begleitwagen.
- Beim Ansprechen der Brandmeldeanlage ist von Ihnen unverzüglich die Ursache zu ermitteln. Der Triebfahrzeugführer und – soweit vorhanden – der SRK-Helfer sind umgehend zu verständigen.
- Für die Kommunikation sind die Notfallkarten zu verwenden.
- Lassen Sie bei einem Brand im Wagen die Lüftung eingeschaltet, um die besetzten Abteile mit Frischluft zu versorgen.
- Wird durch die Lüftung Rauch von außen angesaugt, ist die Lüftung auszuschalten.
- Bei Brand im Begleitwagen ist das betroffene Abteil und zu jeder Seite zwei Nachbarabteile durch Sie und – soweit vorhanden – vom SRK-Helfer zu evakuieren und das Begleitpersonal in den anderen Abteilen unterzubringen.
- Bei mehreren Begleitwagen ist der betroffene Begleitwagen über die Verbindung zum nächsten Begleitwagen zu räumen. Schalten Sie die Lüftung in diesem Fall in den besetzten Begleitwagen aus und schließen - nicht verschließen - Sie die Übergangstüren zum brennenden Begleitwagen.
- Unter Berücksichtigung Ihrer eigenen Sicherheit ist der Brandherd mit den vorhandenen Löschmitteln zu bekämpfen.
- Kommt der Zug bei Gefahr zum Stehen, ist nach Anweisung durch den Triebfahrzeugführer und – soweit vorhanden – dem SRK-Helfer die Evakuierung durchzuführen. Sie müssen den Triebfahrzeugführer und – soweit vorhanden – den SRK-Helfer bei der Evakuierung unterstützen und auf die Sicherheit des Begleitpersonals achten.
- Die Evakuierung hat grundsätzlich über den Seitengang und die Wagentüren zu erfolgen. Bei Unpassierbarkeit des Seitengangs bzw. der Wagentüren dienen die gekennzeichneten Notausstiegsfenster als weiterer Rettungsweg.

1.6 Verhaltensanweisung auf elektrisch betriebenen Strecken mit Oberleitung für Einphasenwechselstrom (15000 Volt und 16,7 Hertz)

1.6.1 Grundsatz

Die Oberleitung steht immer unter einer Spannung von 15000 Volt. Unter „Oberleitung“ sind hierbei außer dem eigentlichen Fahrdraht auch die anderen Bauteile einschließlich der Masten zu verstehen.

Werden von Ihnen Schäden an der Oberleitung (z. B. gerissene oder herabhängende Drähte, gebrochene Isolatoren, Rauch- und Feuererscheinungen) festgestellt, so müssen Sie unverzüglich das Eisenbahnpersonal vor Ort verständigt werden.

In diesem Zusammenhang ist für Sie folgendes wegen Lebensgefahr verboten:

- Das Berühren der Oberleitung, auch deren eventuell herabhängende Bauteile. Sie müssen unbedingt einen Schutzabstand von 3 m zur Oberleitung einhalten.
- Seien Sie vorsichtig beim Umgang mit sperrigen Gegenständen (Leitern, Latten, Rohren, Antennen usw.). Auch hier müssen Sie unbedingt einen Schutzabstand von 3 m zur Oberleitung einhalten.
- Das Berühren von Verunglückten und Gegenständen jeder Art, die noch mit der Oberleitung in Verbindung stehen (z. B. Personen, Äste, Bäume, Schutzplanen).
- Das Betreten des Erdreiches in einem Umkreis von mindestens 20 m um die Stelle, an der ein gerissener Oberleitungsdraht den Boden berührt.
- Das Berühren von Stromabnehmern und anderen elektrischen Einrichtungen an Lokomotiven und Wagen.
- Gleise im Großraum Berlin und Hamburg können mit Stromschienen ausgerüstet sein. Hier ist für Sie das Betreten der Gleisanlagen verboten.
- Der Aufenthalt auf verladenen Fahrzeugen, z. B. Kraftfahrzeugen, Transportgeräten, Militärfahrzeugen.
- Das Belassen oder Ausfahren von Antennen an den verladenen Fahrzeugen.
- Das Besteigen und Überklettern von Fahrzeugdächern, Wagenladungen, Laufstegen und verladenen Kraftfahrzeugen.
- Be- bzw. Entladearbeiten oder Regulierungen an Wagenladungen durchzuführen, ohne dass Ihnen der Triebfahrzeugführer die Abschaltung und Erdung der Oberleitung bestätigt hat.

  Bei Spezialtransporten können abweichende Regeln gegeben sein, wer Ihnen die Abschaltung und Erdung der Oberleitung bestätigt.
- Bei Feuerlöscharbeiten mit dem Löschstrahl in unmittelbare Nähe der Oberleitung zu kommen.

1.7 Selbstrettung (SRK)

1.7.1 Grundsatz

Die Evakuierung des Zuges im Zusammenhang mit einem Brandereignis im Zug ist Bestandteil des Selbstrettungskonzepts der Eisenbahn.

Erkrankungen von Personen oder Mitarbeitern werden als medizinische Notfälle bezeichnet. Diese fallen nicht unter den Begriff „Selbstrettung“.

1.7.2 Entscheidung

Der Triebfahrzeugführer (SRK-Leiter) leitet die Maßnahmen zur Durchführung der Selbstrettung im Ereignisfall ein.

Die SRK-Helfer und Sie als Transportverantwortliche bzw. als Transportoffizier unterstützen den SRK-Leiter bei der Evakuierung des Zuges.

2 Vorbereiten des Eisenbahntransportes

2.1 Begleitwagen

2.1.1 Übergabe des Militärbegleitwagens (MBW)

Bei der Fahrzeugübergabe werden Sie durch das Eisenbahnpersonal in die Bedienung der Brandmeldeanlage, in die Brandschutzeinrichtungen, die sicherheitstechnischen Einrichtungen des Begleitwagens sowie in das Verhalten auf elektrisch betriebenen Strecken mit Oberleitung für Einphasenwechselstrom (15000 Volt und 16,7 Hertz) eingewiesen.

2.1.2 Übergabe des Begleitwagens

Bei Spezialtransporten kann die Übergabe des Begleitwagens, die Einweisung und die Einweisungsinhalte abweichend geregelt sein.

2.1.3 Militärbegleitwagen – Brandschutz

Im Rahmen Ihrer Einweisung in die Bedienung der Brandmeldeanlage der Militärbegleitwagen (MBW) ist zu prüfen:

- Die Funktionsfähigkeit der Brandmeldeanlage,
- die Vollzähligkeit der Feuerlöscher (im MBW befinden sich insgesamt fünf Feuerlöscher)
  - 1x Einstiegsraum Wagenende 1
  - 1x Einstiegsraum Wagenende 2
  - 1x Wagenende 1 neben Schrank Handbremse
  - 2x Küche,
- das Vorhandensein der Feuerlöschdecke sowie des Reserverauchmelders (im MBW am Wagenende 1 hinter der Stirnwandklappe).

Bei Funktionsstörung eines Brandmelders müssen Sie diesen unverzüglich tauschen.

Hinweis:

Wird vor Fahrtantritt festgestellt, dass die Brandmeldeanlage defekt ist, die Feuerlöscher unvollständig oder benutzt sind, der Reserverauchmelder fehlt, oder nicht jedes Notausstiegsfenster mit einem Nothammer versehen ist, darf das Fahrzeug nicht als Begleitwagen genutzt werden.

2.1.4 Militärbegleitwagen – Wagenbegleitbuch

Im Wagenbegleitbuch des Militärbegleitwagens befinden sich folgende Unterlagen:

- Merkblatt für Transportverantwortliche und Transportoffiziere,
- Hinweise zur Übergabe/ Übernahme,
- Durchschrift des aktuellen Übergabe-/ Übernahmeprotokoll,
- Checklisten, Brandschutzeinweisung und Beschädigungsberichte,
- Vordrucke (z. B. Übergabe-/ Übernahmeprotokolle),
- Notfallkarten,
- eine verkürzte Bedienungsanleitung zur Störungsbehebung an den Einrichtungen des Begleitwagens.

2.1.5 Militärbegleitwagen – Unterschrift

Die Übernahme des Militärbegleitwagens einschließlich seiner Ausrüstung müssen Sie dem Wagenmeister durch ihre Unterschrift bestätigen.

2.2 Einweisung des Begleitpersonals

2.2.1 Unterweisung

Sie als Transportverantwortlicher bzw. als Transportoffizier müssen das Begleitpersonal über die folgenden Punkte unterweisen:

- Die Weisungsbefugnis des Triebfahrzeugführers (SRK-Leiters) bzw. des SRK-Helfers,
- das Verhalten im Gefahrfall sowie bei der Selbstrettung,
- die Zugangsberechtigung des Triebfahrzeugführers und anderer Eisenbahnmitarbeiter zu den Begleitwagen,
- die Evakuierung des Zuges nach Anordnung durch das Eisenbahnpersonal,
- die Fluchtwege des Begleitwagens,
- die Anbringungsorte der Feuerlöscher im Begleitwagen,
- die sicherheitstechnischen Einrichtungen des Begleitwagens,
- die Anbringungsorte und den Gebrauch der Notbremse,
- Rauchverbot und Verbot der Nutzung von offenem Licht,
- Verbot des Aussteigens während eines Aufenthalts,
- Verbot, Außentüren während der Fahrt zu öffnen,
- Verhalten im Gleisbereich,
- Verhalten gegenüber den Oberleitungsanlagen.

2.3 Unterschriftenblatt

2.3.1 Persönlicher Kontakt

Der Triebfahrzeugführer und - soweit vorhanden - der SRK-Helfer nehmen am Zugabgangs-/Endbahnhof, bzw. der SRK-Helfer nach dessen Zustieg persönlich Kontakt mit Ihnen auf.

2.3.2 Bestätigung

Sie bestätigen dem Triebfahrzeugführer vor der Abfahrt des Zuges durch ihre Unterschrift:

- Ihre Kenntnisnahme dieses Merkblattes und die von ihnen durchgeführte Unterweisung des Begleitpersonals,
- Ihre Kenntnisnahme des Vordrucks Unterschriftenblatt und die korrekt angegebene Anzahl der mitfahrenden Begleitpersonale.

2.4 Sprechverbindung

2.4.1 Sprechverbindung zum Triebfahrzeugführer

Der Triebfahrzeugführer informiert Sie über die zu verwendende Sprechverbindung während des Eisenbahntransportes.

Bei Spezialtransporten können besondere Regeln bezüglich der Sprechverbindung vorgegeben sein.

2.4.2 Prüfung der Sprechverbindung

Die Funktionsfähigkeit der Sprechverbindung zwischen allen Begleitwagen und dem Triebfahrzeug ist über die Sprechstellen durch Sie zusammen mit dem Triebfahrzeugführer zu prüfen. Während der Fahrt des Zuges, wird Sie der Triebfahrzeugführer in regelmäßigen Abständen zur

Kontrolle der Sprechverbindung zum Triebfahrzeug anrufen. Beantworten Sie diese Anrufe entsprechend.

2.4.3 Keine Sprechverbindung über Sprechstelle möglich

Ist über die Wagentechnik eine Kommunikation nicht möglich, so muss eine Sprechverbindung mit Handsprechfunkgeräten hergestellt werden. Stehen keine Handsprechfunkgeräte zur Verfügung, so ist mit anderen Mitteln z. B. Mobilfunk oder militärischem Funkgerät eine Sprechverbindung herzustellen.

3 Durchführen des Eisenbahntransportes

3.1 Abfahrt des Zuges

3.1.1 Erste und jede weitere Abfahrt

Nach dem Einsteigen des Begleitpersonals melden Sie dem Triebfahrzeugführer und – soweit vorhanden – dem SRK-Helfer, dass das mitfahrende Begleitpersonal eingestiegen und die Außentüren geschlossen sind.

Nach der Meldung an den Triebfahrzeugführer dürfen die Außentüren nicht mehr geöffnet werden!

3.2 Fahrt des Zuges

3.2.1 Verantwortung

Sie als Transportverantwortlicher bzw. als Transportoffizier sind allein für das sichere Verhalten des Begleitpersonals während des Eisenbahntransportes verantwortlich.

Sie verantworten insbesondere:

- Das Verbot zum Gebrauch der Notbremse auf den vom SRK-Helfer genannten besonderen Streckenabschnitten,
- die Durchsetzung des Rauchverbotes in allen Fahrzeugen,
- die sachgerechte Bedienung und Überwachung der Brandmeldeanlagen,
- das Schließen der Außentüren sowie das Freihalten der Fluchtwege (Außentüren, Seitengang, Abteiltüren, bei mehreren Begleitwagen hintereinander dürfen auch die Übergangstüren zwischen den Begleitwagen nicht versperrt oder verschlossen sein),
- die Bedienung der Notentriegelung der Außentüren im Gefahrfall,
- im Ereignisfall die Unterstützung des Triebfahrzeugführers (SRK-Leiter) bzw. SRK-Helfers bei der Evakuierung des Zuges,
- das Verbot des Verschließens der Außenfenster.

3.2.2 Aufenthaltsort

Bei mehreren Begleitwagen müssen Sie sich im ersten Begleitwagen hinter der Lokomotive aufhalten.

3.2.3 Aufenthaltsort-Militärbegleitwagen

Bei Militärtransporten ist der Aufenthaltsraum des Begleitwagens Wachraum. Die ständige Anwesenheit eines Wachhabenden im Wachraum ist von Ihnen sicherzustellen. Sind mehrere Begleitwagen im Zug eingestellt, ist jeder Aufenthaltsraum zu besetzen. Eine Verständigung muss zwischen Ihnen und den weiteren Wachhabenden sichergestellt sein.

3.2.4 Unterwegshalt des Zuges

Das Begleitpersonal darf die Wagen bei Unterwegshalten des Zuges nicht verlassen.

Nur im Ausnahmefall können bei längeren Halten mit Zustimmung des Triebfahrzeugführers die Außentüren geöffnet und das Aussteigen erlaubt werden.

Vor jeder Weiterfahrt müssen Sie dem Triebfahrzeugführer und – soweit vorhanden – dem SRK-Helfer melden, dass alle mitfahrenden Personen eingestiegen und die Außentüren geschlossen sind.

Nach dieser Meldung an den Triebfahrzeugführer dürfen die Türen nicht mehr geöffnet werden!

Ausnahmen hierzu können für Spezialtransporte vorgegeben sein.

3.2.5 Ausfall der Brandmeldeanlage

Bei Ausfall der Brandmeldeanlage während der Fahrt (Leuchtmelder „Betrieb“ ist erloschen) ist der Begleitwagen ständig durch Sie oder einer Begleitperson/ eines Wachhabenden zu beobachten. Die Fensterrollos an den Abteiltüren sind zu öffnen. Es müssen 1/2-stündliche Kontrollgänge durchgeführt werden.

Bei den Kontrollgängen ist insbesondere auf die Einhaltung des Rauchverbotes und auf eventuelle Rauchentwicklung im Wagen zu achten.

3.2.6 Ereignisfall

Im Falle eines Ereignisses oder bei der Evakuierung des Zuges müssen Sie den Anweisungen des Triebfahrzeugführers (SRK-Leiter) bzw. des SRK-Helfers folgeleisten.

3.2.7 Medizinischer Notfall

Bei einem medizinischen Notfall ist die Notbremse nicht zu betätigen. Der Triebfahrzeugführer ist unverzüglich zu verständigen. Sie müssen mit den Ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln die Erste Hilfe organisieren.

Der Triebfahrzeugführer wird weiterfahren und an einem mit den Rettungskräften vereinbarten Ort den Zug anhalten. Er teilt Ihnen den vereinbarten Halteort und die voraussichtliche Fahrzeit bis dorthin mit.

4 Ansprechpartner

4.1 Schäden und Mängel

4.1.1 Militärbegleitwagen

Unterwegs festgestellte Schäden und Mängel an den Militärbegleitwagen müssen Sie an das Operation Center (OC), an den für den Militärverkehr zuständigen Disponenten unter der Rufnummer +49-(0)69-265-34772, melden. Dieser vermittelt Sie mit dem bereitschaftshabenden Techniker der Werkstatt.

5 Kommunikation

5.1 Sprache

5.1.1 Sprachprobleme

Treten zwischen Ihnen und dem Triebfahrzeugführer bzw. dem SRK-Helfer fremdsprachliche Kommunikationsprobleme auf, kann die Hilfe vom „Operation Center“ (+49-(0)69-265-34772) in Anspruch genommen werden.

5.2 Kommunikationshilfen

5.2.1 Notfallkarten

Die Notfallkarten enthalten die für den Notfall wichtigsten Mustersätze.

Notfallkarte
Feuer im Wagen ....
Ich brauche einen Feuerlöscher
Notbremse ist gezogen
Ich brauche einen Arzt
Ich brauche Verbandszeug
Ich brauche Polizei
In meinem Wagen ist ein eigenartiger Geruch
In meinem Wagen ist eine Tür offen
In meinem Wagen funktioniert das Licht nicht
Ich brauche Hilfe

Emergency Card	
Fire in the wagon	
I need a fire extinguisher	
The emergency brake is applied	
I need a doctor	
I need bandages	
I need police	
There's a strange smell in my wagon	
There is a door open in my wagon	
The light in my wagon don't work	
I need help	

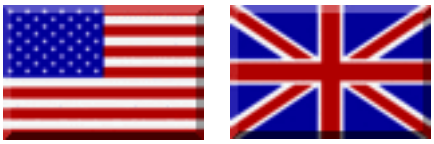
Carte des secours
Incendie dans le wagon ....
J'ai besoin d'un extincteur
Le signal d'alarme est tiré
J'ai besoin d'un médecin
J'ai besoin de pansement
J'ai besoin de la police
Il y a une odeur étrange dans ma voiture
Il y a une porte ouverte dans ma voiture
La lumière ne fonctionne pas dans ma voiture
J'ai besoin d'aide

Carta di emergenza
Incendio nel vagone ....
Ho bisogno di un estintore
Il freno di emergenza è azionato
Ho bisogno di un medico
Ho bisogno di bende
Ho bisogno della polizia
C'è uno strano odore nel mio vagone
C'è una porta aperta nel mio vagone
Le luci del mio vagone non funzionano.
Ho bisogno di aiuto

Karta awaryjna
Pożar w samochodzie....
Potrzebuję gaśnicy.
Hamulec awaryjny jest zaciągnięty
Potrzebuję lekarza
Potrzebuję bandaży
Potrzebuję policji
W moim samochodzie unosi się dziwny zapach
W moim wagonie kolejowym są otwarte drzwi.
Wiatło nie działa w moim samochodzie.
Potrzebuję pomocy

Nouzová karta
Požár v autě ....
Potřebuji hasicí přístroj
Nouzová brzda je zatažená
Potřebuji lékaře
Potřebuji obvazy
Potřebuji policii
V mém autě je divný zápach
V mém autě jsou otevřené dveře
Světlo v mém autě nefunguje
Potřebuji pomoc

❑



Leaflet for Transport Managers and Transport Officers

DB Cargo AG

L.CVS 1

DBCDE.5901A02

Valid from: 10.12.2023

Version: V07

Table of contents

1 Basic rules for rail transport 4

1.1 General 4
1.1.1 Transport manager/transport officer 4

1.2 Parties involved in rail transport 4
1.2.1 Military transport/wagon inspector 4
1.2.2 Train driver/self-rescue leader (SRC leader) 4
1.2.3 Self-rescue helpers (SRC helpers) 4

1.3 Briefing of the transport manager or transport officer 4
1.3.1 Principles 4
1.3.2 Special route sections 5

1.4 Instructions on conduct during rail transport 5
1.4.1 Principles 5

1.5 Instructions for action in the event of an emergency during rail transport 6
1.5.1 Principles 6

1.6 Instructions on conduct on electrically operated lines with overhead lines for single-phase alternating current (15000 volts and 16.7 hertz) 6
1.6.1 Principles 6

1.7 Self-rescue concept (SRC) 7
1.7.1 Principles 7
1.7.2 Decision 7

2 Preparing the rail transport 7

2.1 Escort coach 7
2.1.1 Handover of the military escort coach (MEC) 7
2.1.2 Handover of the escort coach 8
2.1.3 Military escort coach - fire protection 8
2.1.4 Military escort coach - coach logbook 8
2.1.5 Military escort coach - signature 8

2.2 Briefing of the escort personnel 8
2.2.1 Instruction 8

2.3 Signature sheet 9
2.3.1 In-person contact 9
2.3.2 Confirmation 9

2.4 Voice connection 9
2.4.1 Voice connection to the driver 9
2.4.2 Checking the voice connection 9
2.4.3 No voice connection possible via the intercom unit 9

3 Carrying out the rail transport 9

3.1 Departure of the train 9
3.1.1 First and each subsequent departure 9

3.2 Train journey 10
3.2.1 Responsibility 10

3.2.2 Location 10
3.2.3 Location on a military train 10
3.2.4 En route stop of the train 10
3.2.5 Failure of the fire alarm system 10
3.2.6 Incident 10
3.2.7 Medical emergency 11

4 Contact persons 11

4.1 Damage and defects 11
4.1.1 Military escort coaches 11

5 Communication 11

5.1 Language 11
5.1.1 Language problems 11
5.2 Communication aids 12
5.2.1 Emergency cards 12

1 Basic rules for rail transport

1.1 General

1.1.1 Transport manager/transport officer

When accompanied transports are being operated, you as the transport manager, and in the case of military transports, you as the transport officer, are the link between your escort or military personnel and the rail personnel.

If there are several escort coaches or military escort coaches (MECs) in the train, you must stay in the first escort coach behind the locomotive.

This does not apply to you as the transport manager if you must be elsewhere on the train for technical reasons (e.g. in the case of special transports).

A voice connection between you and the driver is a prerequisite and must be ensured.

1.2 Parties involved in rail transport

1.2.1 Military transport/wagon inspector

In the case of military transports, the wagon inspector checks the proper loading of the military goods before the train journey. He hands over the military escort coach(es) to you and instructs you on how to operate the coach and on conduct on electrically operated rail lines.

1.2.2 Train driver/self-rescue leader (SRC leader)

The operational responsibility for the execution of the rail transport lies with the train driver. In all railway operational matters and in the event of self-rescue or evacuation of the train, he is authorised to give instructions to you and the escort/military personnel.

1.2.3 Self-rescue helpers (SRC helpers)

On sections of the route on which the emergency brake may not be applied in the escort coach, an SRC helper also rides in the escort coach. If there are several escort coaches, there is one SRC helper in each escort coach. The SRC helper is authorised to give instructions to you and the escort/military personnel in the event of self-rescue or evacuation of the train.

1.3 Briefing of the transport manager or transport officer

1.3.1 Principles

Prior to the rail transport, you will be instructed on the following topics by the rail personnel:

- Operation of the escort coach, including any fire alarm system that may be present,
- Conduct during rail transport,
- Completion of the "Signature sheet for accompanied transports including military transport" together with the train driver.

For special transports, your briefing may be subject to different specifications.

1.3.2 Special route sections

Before driving on special sections of the route, you will be briefed by the SRC helper on the following additional points:

- Observation of the authority of the train driver and the SRC helper to give instructions to you and the escort personnel in the event of self-rescue or evacuation of the train,
- Principle of self-rescue,
- Evacuation in the context of self-rescue,
- Evacuation for other reasons,
- Prohibition on applying the emergency brake on special sections of the route mentioned by the SRC helper,
- Prohibition on opening the outer doors during the journey,
- Smoking ban in the entire escort coach.

1.4 Instructions on conduct during rail transport

1.4.1 Principles

Travel on freight trains is associated with increased accident risks. Therefore, special care must be taken when boarding and disembarking, when the train starts and stops, during shunting movements, and when the outer doors open and close.

For you as an escorting person it is very dangerous and therefore forbidden:

- To climb onto vehicles or onto loads in open freight wagons or to adjust displaced loads without the permission of rail personnel when the vehicles are under an overhead line,
- To not keep the required protective distance of 3 metres when working in the vicinity of overhead line systems - also when carrying objects,
- To smoke in the escort coaches,
- To use a trill or signal whistle anywhere in the railway area,
- To disembark from the train in and outside stations without prior permission from the train driver and, if present, the SRC helper,
- To ride on/in freight wagons,
- To hold or throw objects out of the windows,
- To enter railheads, switches and crossing areas,
- To hold your head or other parts of your body out of the window,
- To line up military personnel in formation on the tracks,
- To open or close outer doors while the train is moving. In these cases, the emergency brake must be applied, except on the special sections of track specified by the SRC helper. The train driver and, if present, the SRC helper must be notified immediately. All escorting persons must be kept away from the open outer door until the train has come to a stop.

Furthermore, you must observe the following points:

- You must allow the driver and the rail personnel involved access to the escort coaches,
- Pay attention to warning signals from the locomotive and warnings issued by the rail personnel,
- Avoid staying between the tracks where possible,
- Use lamps during night-time only if instructed to do so by the rail personnel,
- Cross tracks only at an angle of 90 degrees to the track axis,
- Watch out for approaching rail vehicles,

- When standing on the tracks, always keep your eyes on the danger zone (e.g. the neighbouring tracks).

1.5 Instructions for action in the event of an emergency during rail transport

1.5.1 Principles

As the transport manager or transport officer, you must, on your own responsibility, prudently and resolutely do everything possible to avert or reduce danger, should a threatening situation arise.

In addition, you must observe the following:

- If a dangerous event or danger is detected, the emergency brake must be applied, and the driver must be informed immediately of the reason.

  This does not apply if an SRC helper is present in the escort coach or if the event is a medical emergency.
- Never attempt to close open outer doors while the train is moving. In this case, the emergency brake must be applied and the driver must be informed immediately of the reason. Keep everyone away from the open outer door until the train stops.

  This does not apply if an SRC helper is present in the escort coach.
- When the fire alarm system is activated, you must immediately determine the cause. The driver and, if present, the SRC helper must be informed immediately.
- The emergency cards are to be used for communication.
- In the event of a fire in the coach, keep the ventilation on to provide fresh air to occupied compartments.
- If smoke is drawn in from outside through the ventilation, the ventilation must be switched off.
- In the event of a fire in the escort coach, the affected compartment and the two neighbouring compartments on either side are to be evacuated by you and, if present, by the SRC helper, and the escort personnel are to be accommodated in the other compartments.
- If there are several escort coaches, the affected escort coach must be evacuated via the connection to the next escort coach. In this case, switch off the ventilation in the occupied escort coaches and close - but do not lock - the transition doors to the escort coach where the fire is.
- Considering your own safety, fight the source of the fire with the available extinguishing agents.
- If the train comes to a halt in the event of danger, the train must be evacuated on the instructions of the driver and, if present, the SRC helper. You must support the train driver and, if present, the SRC helper in carrying out the evacuation and pay attention to the safety of the escort personnel.
- Evacuation must always take place via the side corridor and the carriage doors. If the side corridor or carriage doors cannot be used, the marked emergency exit windows serve as a further escape route.

1.6 Instructions on conduct on electrically operated lines with overhead lines for single-phase alternating current (15000 volts and 16.7 hertz)

1.6.1 Principles

The overhead line is always under a voltage of 15000 volts. In this context, "overhead line" means not only the contact wire itself but also the other components, including the masts.

If you notice damage to the overhead line (e.g. broken or drooping wires, broken insulators, smoke or fire) you must immediately notify the rail personnel on site.

In this context, the following is prohibited for you because of danger to life:

- Touching the overhead line, including any components that may be hanging down. It is essential that you keep a protective distance of 3 metres from the overhead line.
- Be careful when handling bulky objects (ladders, battens, pipes, antennas, etc.). Here, too, it is essential that you maintain a protective distance of 3 metres from the overhead line.
- Touching casualties and objects of any kind that are still in contact with the overhead line (e.g. people, branches, trees, tarpaulins).
- Walking on the ground within a radius of at least 20 metres from the place where a broken overhead line wire touches the ground.
- Touching pantographs and other electrical equipment on locomotives and coaches or wagons.
- Tracks in the greater Berlin and Hamburg area may be equipped with conductor rails. Here it is forbidden for you to enter the tracks.
- Being on loaded vehicles, e.g. motor vehicles, transport equipment, military vehicles.
- Leaving or extending antennas on loaded vehicles.
- Climbing on and over vehicle roofs, wagon loads, catwalks or loaded motor vehicles.
- Carrying out loading or unloading work or adjusting wagon loads without the driver having confirmed to you that the overhead line has been disconnected and grounded.

  Special transport may have different rules regarding who will confirm to you the disconnection and grounding of the overhead line.
- Entering the immediate vicinity of the overhead line with the extinguishing jet when extinguishing a fire.

1.7 Self-rescue concept (SRC)

1.7.1 Principles

The evacuation of the train in connection with a fire event on the train is part of the railway's self-rescue concept.

Any case of a passenger or employee being taken ill is referred to as a medical emergency. Such emergencies do not fall within the self-rescue concept.

1.7.2 Decision

The train driver (SRC leader) initiates the measures for carrying out self-rescue in the event of an incident.

The SRC helpers and you as the transport manager or transport officer support the SRC leader in the evacuation of the train.

2 Preparing the rail transport

2.1 Escort coach

2.1.1 Handover of the military escort coach (MEC)

During the handover of the coach, the rail personnel will instruct you in the operation of the fire alarm system, the fire protection equipment, the safety-related equipment of the escort coach and the appropriate conduct on electrically operated lines with overhead lines for single-phase alternating current (15000 volts and 16.7 hertz).

2.1.2 Handover of the escort coach

In the case of special transports, the handover of the escort coach, the briefing and the briefing contents may be subject to different specifications.

2.1.3 Military escort coach - fire protection

As part of your instruction in the operation of the fire alarm system on the military escort coach (MEC), you must check:

- The functionality of the fire alarm system,
- The completeness of the fire extinguishers (there are a total of five fire extinguishers in the MEC)
  - 1 in the door area in coach end 1
  - 1 in the door area in coach end 2
  - 1 in coach end 1 next to the handbrake cabinet
  - 2 in the kitchen,
- The presence of the fire blanket and the reserve smoke detector (in the MEC in coach end 1 behind the front wall flap).

If a fire detector malfunctions, you must replace it immediately.

Notice:

If it is determined prior to departure that the fire alarm system is defective, the fire extinguishers are incomplete or used, the spare smoke detector is missing, or not every emergency exit window is equipped with an emergency hammer, the vehicle may not be used as an escort coach.

2.1.4 Military escort coach - coach logbook

The following documents are in the military escort coach logbook:

- Leaflet for transport managers and transport officers,
- Notes on handover and takeover,
- Copy of the current handover/takeover protocol,
- Checklists, fire safety briefing and damage reports,
- Forms (e.g. handover/takeover protocols),
- Emergency cards,
- An abridged instruction manual for troubleshooting issues with the equipment of the escort coach.

2.1.5 Military escort coach - signature

You must confirm the takeover of the military escort coach including its equipment to the wagon inspector by providing your signature.

2.2 Briefing of the escort personnel

2.2.1 Instruction

As the transport manager or transport officer, you must instruct the escort personnel on the following points:

- The authority of the train driver (SRC leader) and/or the SRC helper to issue instructions,
- Conduct in the event of danger and in self-rescue situations,
- The authorisation of the driver and other rail employees to access the escort coaches,

- Evacuation of the train according to the orders of the rail personnel,
- The escape routes on the escort coach,
- The locations of the fire extinguishers in the escort coach,
- The safety equipment on the escort coach,
- The locations and use of the emergency brake,
- The smoking ban and the ban on the use of open flames,
- Prohibition on disembarking during a stay on the train,
- Prohibition on opening outer doors during the journey,
- Conduct in the track area,
- Conduct regarding overhead line equipment.

2.3 Signature sheet

2.3.1 In-person contact

The train driver and, if present, the SRC helper will contact you personally at the train departure/terminal station, and/or the SRC helper will do so after boarding the train.

2.3.2 Confirmation

By providing your signature before the train departs, you confirm to the driver:

- That you have read and understood this leaflet and have briefed the escort personnel,
- That you acknowledge the signature sheet form and have indicated the correct number of escorting persons.

2.4 Voice connection

2.4.1 Voice connection to the driver

The driver informs you about the voice connection to be used during the rail transport.

For special transports, special rules may be specified regarding the voice connection.

2.4.2 Checking the voice connection

The functionality of the voice connection between all escort coaches and the traction unit is to be checked by you together with the driver via the intercom units. While the train is moving, the driver will call you at regular intervals to check the voice connection to the traction unit. Answer these calls accordingly.

2.4.3 No voice connection possible via the intercom unit

If communication is not possible via the coach's technology, a voice connection must be established with handheld radios. If no handheld radios are available, a voice connection must be established by other means, e.g. mobile phone or military radio.

3 Carrying out the rail transport

3.1 Departure of the train

3.1.1 First and each subsequent departure

After the escort personnel has boarded, notify the driver and, if present, the SRC helper of the fact that these persons have boarded and that the outer doors are closed.

After reporting to the driver, do not reopen the outer doors!

3.2 Train journey

3.2.1 Responsibility

You as the transport manager or transport officer are solely responsible for the safe conduct of the escort personnel during rail transport.

You are responsible for:

- The prohibition on using the emergency brake on the special sections of the route named by the SRC helper,
- Enforcement of the smoking ban in all vehicles,
- Proper operation and monitoring of the fire alarm systems,
- The closing of outer doors and the keeping free of escape routes (outer doors, side corridor, compartment doors, and when there are several escort coaches in a row the transition doors between these coaches must likewise not be blocked or locked),
- Operation of the emergency release of the external doors in the event of danger,
- Support for the train driver (SRC leader) and/or SRC helper when evacuating the train in the event of an incident,
- Prohibition on closing the external windows.

3.2.2 Location

If there are several escort coaches, you must stay in the first escort coach behind the locomotive.

3.2.3 Location on a military train

In the case of military transports, the common room in the escort coach is the guard room. You must ensure the constant presence of a guard in the guard room. If there are several escort coaches on the train, each common room must be manned. Communication must be ensured between you and the other guards.

3.2.4 En route stop of the train

The escort personnel are not allowed to leave the coaches when the train is stopped en route.

Only in exceptional cases during longer stops can the outer doors be opened and alighting allowed with the consent of the driver.

Before each onward journey, you must report to the train driver and, if present, to the SRC helper that all passengers have boarded and that the outer doors are closed.

After this message to the train driver, the doors must not be reopened!

Exceptions to this may be specified for special transports.

3.2.5 Failure of the fire alarm system

If the fire alarm system fails while the train is moving (i.e. the operation indicator light has gone out), the escort coach must be constantly monitored by you or an escort person or guard. The window blinds on the compartment doors must be opened. Inspection rounds must be carried out every half-hour.

During the inspection rounds, particular attention must be paid to compliance with the smoking ban and to any smoke that may be emitted in the coach.

3.2.6 Incident

In the event of an incident or when evacuating the train, you must follow the instructions of the train driver (SRC leader) and/or the SRC helper.

3.2.7 Medical emergency

In the event of a medical emergency, do not apply the emergency brake. The train driver must be notified immediately. You must organise first aid with the means at your disposal.

The train driver will continue and stop the train at a location agreed with the emergency services. He will inform you of the agreed stopping place and the estimated travel time to get there.

4 Contact persons

4.1 Damage and defects

4.1.1 Military escort coaches

Any damage and defects to the military escort coach detected en route must be reported to the dispatcher responsible for military traffic at the Operation Center (OC), on +49 (0) 69 265-34772. He or she will put you in touch with the technician on standby at the workshop.

5 Communication

5.1 Language

5.1.1 Language problems

If communication problems arise between you and the driver or the SRC helper in a foreign language, assistance can be obtained from the Operation Center on +49 (0) 69 265-34772.

5.2 Communication aids

5.2.1 Emergency cards

The emergency cards contain the most important sample phrases for emergencies.

Notfallkarte
Feuer im Wagen ....
Ich brauche einen Feuerlöscher
Notbremse ist gezogen
Ich brauche einen Arzt
Ich brauche Verbandszeug
Ich brauche Polizei
In meinem Wagen ist ein eigenartiger Geruch
In meinem Wagen ist eine Tür offen
In meinem Wagen funktioniert das Licht nicht
Ich brauche Hilfe

Emergency card	
Fire in wagon	
I need a fire extinguisher	
The emergency brake has been applied	
I need a doctor	
I need bandages	
I need police	
There's a strange smell in my wagon	
There is a door open in my wagon	
The light in my wagon doesn't work	
I need help	

DB Cargo AG

Aide-mémoire pour les Responsables de transports et les Officiers en charge de transports

DB Cargo AG

L.CVS 1

DBCDE.5901A02

Applicable à partir du : 10.12.2023

Version : V07

Sommaire

1 Règles de base dans le cadre du transport ferroviaire 4

1.1 Généralités 4
1.1.1 Responsable du transport / officier en charge du transport 4

1.2 Intervenants dans le cadre du transport ferroviaire 4
1.2.1 Transport militaire / « Wagenmeister » 4
1.2.2 Conducteur / Responsable du secours autonome (« SRK-Leiter ») 4
1.2.3 Assistant pour le secours autonome (« SRK-Helfer ») 4

1.3 Instruction du responsable du transport et/ou de l'officier en charge du transport 4
1.3.1 Principe 4
1.3.2 Sections de ligne spécifiques 5

1.4 Consignes de comportement lors du transport ferroviaire 5
1.4.1 Principes 5

1.5 Consignes en cas d'urgence lors du transport ferroviaire 6
1.5.1 Principes 6

1.6 Consignes de comportement sur les lignes électrifiées avec caténaire pour courant alternatif monophasé (15000 volts et 16,7 hertz) 7
1.6.1 Principe 7

1.7 Secours autonome (« SRK ») 7
1.7.1 Principe 7
1.7.2 Décision 8

2 Préparation du transport ferroviaire 8

2.1 Voitures d'accompagnement 8
2.1.1 Remise de la voiture d'accompagnement militaire (« MBW ») 8
2.1.2 Remise de la voiture d'accompagnement 8
2.1.3 Voiture d'accompagnement militaire – Protection contre l'incendie 8
2.1.4 Voiture d'accompagnement militaire – Carnet de bord de la voiture 8
2.1.5 Voiture d'accompagnement militaire – Signature 9

2.2 Instruction du personnel d'accompagnement 9
2.2.1 Instruction 9

2.3 Feuille de signatures 9
2.3.1 Contact personnel 9
2.3.2 Confirmation 10

2.4 Liaison phonique 10
2.4.1 Liaison phonique avec le conducteur 10
2.4.2 Vérification de la liaison phonique 10
2.4.3 Pas de communication possible via les postes d'interphonie 10

3 Réalisation du transport ferroviaire 10

3.1 Départ du train 10
3.1.1 Premier départ et chaque départ suivant 10

3.2 Circulation du train 10
3.2.1 Responsabilité 10

3.2.2 Lieu de séjour 11
3.2.3 Lieu de séjour - Voiture d'accompagnement militaire 11
3.2.4 Arrêt du train en cours de route 11
3.2.5 Panne du système d'alarme incendie 11
3.2.6 Incident 11
3.2.7 Urgence médicale 11

4 Personnes de contact 12

4.1 Dommages et défauts 12
4.1.1 Voiture d’accompagnement militaire 12

5 Communication 12

5.1 Langue 12
5.1.1 Problèmes linguistiques 12
5.2 Aides à la communication 12
5.2.1 Cartes d’urgence 12

1 Règles de base dans le cadre du transport ferroviaire

1.1 Généralités

1.1.1 Responsable du transport / officier en charge du transport

Dans le cas de transports accompagnés, en tant que responsable du transport, et pour les transports militaires, en tant qu'officier en charge du transport, c'est vous qui faites le lien entre votre personnel d'accompagnement et/ou personnel militaire, et le personnel du service ferroviaire.

Si le train comporte plusieurs voitures d'accompagnement et/ou voitures d'accompagnement militaires (« MBW »), vous devez rester dans la première voiture d'accompagnement située derrière la locomotive.

Ceci ne s'applique pas pour vous, en tant que responsable du transport, si pour des raisons techniques de transport (par exemple, pour des transports spéciaux), vous devez vous tenir à un autre endroit dans le train.

Une liaison phonique entre vous et le conducteur est une condition préalable et doit être garantie.

1.2 Intervenants dans le cadre du transport ferroviaire

1.2.1 Transport militaire / « Wagenmeister »

Pour les transports militaires, le « Wagenmeister » vérifie la conformité du chargement des marchandises militaires avant la circulation du train. Il vous remet la ou les voitures d'accompagnement militaires et vous initie à son utilisation, ainsi qu'au comportement à adopter sur les lignes ferroviaires électrifiées.

1.2.2 Conducteur / Responsable du secours autonome (« SRK-Leiter »)

La responsabilité opérationnelle pour la réalisation du transport ferroviaire repose sur le conducteur. Pour tous les besoins relatifs à l'exploitation ferroviaire et dans le cas du secours autonome et/ou de l'évacuation du train, celui-ci est habilité à vous donner des instructions, ainsi qu'au personnel d'accompagnement / personnel militaire.

1.2.3 Assistant pour le secours autonome (« SRK-Helfer »)

Sur les sections de lignes, sur lesquelles le signal d'alarme de la voiture d'accompagnement ne doit pas être actionné, un assistant « SRK » est également présent dans la voiture d'accompagnement. En présence de plusieurs voitures d'accompagnement, il y a un assistant « SRK » à bord de chaque voiture d'accompagnement. L'assistant « SRK » est habilité à vous donner des instructions, ainsi qu'au personnel d'accompagnement / personnel militaire, dans le cas du secours autonome et/ou de l'évacuation du train.

1.3 Instruction du responsable du transport et/ou de l'officier en charge du transport

1.3.1 Principe

Avant le transport ferroviaire, le personnel ferroviaire va vous donner des instructions concernant les thèmes suivants :

- Utilisation du véhicule d'accompagnement, y compris l'éventuel dispositif d'alarme incendie,
- Comportement pendant le transport ferroviaire,
- Compléter le « Unterschriftenblattes für begleitete Transporte einschließlich Militärverkehr » (Formulaire de signatures pour les transports accompagnés, y compris trafic militaire) avec le conducteur.

Dans le cas de transports spéciaux, les instructions peuvent différer.

1.3.2 Sections de ligne spécifiques

Avant de circuler sur des sections de ligne spécifiques, l'assistant « SRK » vous donnera également des instructions concernant les points suivants :

- Respect de l'autorité du conducteur et de l'assistant « SRK » en cas de secours autonome et/ou d'évacuation du train par rapport à vous et au personnel d'accompagnement,
- Principe du secours autonome,
- Évacuation dans le cadre du secours autonome,
- Évacuation pour un autre motif,
- Interdiction d'actionner le signal d'alarme sur les sections de lignes spécifiques désignées par l'assistant « SRK »,
- Interdiction d'ouvrir les portes extérieures pendant le trajet,
- Interdiction de fumer dans toute la voiture d'accompagnement.

1.4 Consignes de comportement lors du transport ferroviaire

1.4.1 Principes

La circulation à bord de trains de marchandises comporte des risques d'accident accrus. Il convient donc d'être particulièrement prudent lors de la montée et de la descente du train, lors de sa mise en mouvement et de son arrêt, des mouvements de manœuvre ainsi que de l'ouverture et de la fermeture des portes extérieures.

Pour vous, en tant que personnel d'accompagnement, il est très dangereux et donc interdit :

- De monter sur des véhicules ou des chargements placés sur des wagons ouverts ou de redresser des chargements déplacés sans autorisation du personnel ferroviaire, lorsque les wagons se trouvent sous la caténaire,
- De ne pas respecter la distance de sécurité nécessaire de 3 m lors de travaux à proximité d'installations caténaires - y compris avec des objets -,
- De fumer dans les voitures d'accompagnement,
- D'utiliser des sifflets à roulettes ou des sifflets de manœuvre dans toute l'emprise ferroviaire,
- De descendre du train dans ou en dehors des gares, sans autorisation préalable du conducteur et de l'assistant « SRK » – si celui-ci est présent -,
- De voyager sur/dans des wagons,
- De tenir des objets par les fenêtres ou de les jeter dehors,
- De marcher sur le champignon du rail, les aiguilles et les zones de croisement,
- De passer la tête ou d'autres parties du corps par la fenêtre,
- De rassembler du personnel militaire en formation dans des zones de voies,
- D'ouvrir et/ou de fermer les portes extérieures durant le trajet. Dans ces cas, il faut actionner le signal d'alarme, sauf sur les sections de ligne spécifiques désignées par l'assistant « SRK ». Le conducteur et l'assistant « SRK » – lorsque celui-ci est présent -, doivent être immédiatement avisés. Jusqu'à l'arrêt complet du train, tous les passagers doivent être tenus à l'écart de la porte extérieure ouverte.

Vous devez de plus tenir compte des points suivants :

- Vous devez autoriser l'accès aux voitures d'accompagnement au conducteur ainsi qu'au personnel ferroviaire concerné,
- Soyez attentifs aux signaux d'avertissement émis depuis la locomotive et aux mises en garde du personnel ferroviaire,
- Évitez, dans la mesure du possible, de stationner entre les voies,
- N'utilisez les lampes durant la nuit que sur instruction du personnel ferroviaire,
- Vous ne devez franchir les voies ferrées qu'à un angle de 90 degrés par rapport à l'axe de la voie,
- Soyez attentifs aux véhicules ferroviaires qui se rapprochent,
- Lors du stationnement dans des zones de voies, vous devez toujours regarder du côté du danger (par exemple les voies voisines).

1.5 Consignes en cas d'urgence lors du transport ferroviaire

1.5.1 Principes

Lorsqu'un danger menace, en tant que responsable du transport et/ou officier en charge du transport, vous devez sous votre propre responsabilité, avec discernement et détermination tout mettre en œuvre pour éviter ou atténuer un danger.

En outre, vous devez tenir compte des points suivants :

- En cas de constatation d'un événement dangereux / d'un danger, vous devez actionner le signal d'alarme et signaler immédiatement le motif au conducteur.

  Cette règle ne s'applique pas lorsqu'un assistant « SRK » est présent dans la voiture d'accompagnement et en cas d'urgence médicale.
- N'essayez jamais de fermer les portes extérieures ouvertes durant la circulation. Dans ce cas, vous devez actionner le signal d'alarme et signaler immédiatement le motif au conducteur. Jusqu'à l'arrêt du train, tenez les personnes éloignées de la porte extérieure ouverte.

  Cette règle ne s'applique pas lorsqu'un assistant « SRK » est présent dans la voiture d'accompagnement.
- En cas de déclenchement du dispositif d'alarme incendie, vous devez en déterminer immédiatement la cause. Il faut immédiatement aviser le conducteur et l'assistant « SRK » - lorsque celui-ci est présent -.
- Les « Notfallkarten » (Cartes d'urgence) doivent être utilisées pour la communication.
- En cas d'incendie dans le véhicule, laissez la ventilation en marche, afin d'alimenter les compartiments occupés en air frais.
- Si de la fumée est aspirée de l'extérieur par la ventilation, celle-ci doit être arrêtée.
- En cas d'incendie dans la voiture d'accompagnement, vous ainsi que l'assistant « SRK » - lorsque celui-ci est présent – devez faire évacuer le compartiment concerné ainsi que deux compartiments voisins de chaque côté. Le personnel d'accompagnement doit être installé dans les autres compartiments.
- S'il y a plusieurs véhicules d'accompagnement, le véhicule d'accompagnement concerné doit être évacué en utilisant les portes d'intercirculation vers le véhicule d'accompagnement suivant. Dans ce cas, éteignez la ventilation dans le véhicule d'accompagnement occupé et fermez - sans les verrouiller - les portes d'intercirculation donnant accès au véhicule d'accompagnement en feu.
- En veillant à votre propre sécurité, le foyer d'incendie doit être combattu avec les moyens d'extinction disponibles.

- En cas de danger, si le train s'arrête, il faut procéder à l'évacuation, sur instructions du conducteur et de l'assistant « SRK » - lorsque celui-ci est présent -. Vous devez assister le conducteur et l'assistant « SRK » - lorsque celui-ci est présent - lors de l'évacuation et veiller à la sécurité du personnel d'accompagnement.
- L'évacuation doit en principe être réalisée par le couloir latéral et les portes de la voiture. En cas d'impossibilité d'utiliser le couloir latéral et/ou les portes de la voiture, les fenêtres de sortie de secours repérées comme telles servent comme autre voie d'évacuation.

1.6 Consignes de comportement sur les lignes électrifiées avec caténaire pour courant alternatif monophasé (15000 volts et 16,7 hertz)

1.6.1 Principe

La caténaire est toujours sous tension 15 000 volts. Par « caténaire », on entend ici non seulement le fil de contact proprement dit, mais aussi les autres éléments, y compris les poteaux.

Si vous constatez des dommages à la caténaire (par exemple : fils cassés ou pendants, isolateurs cassés, apparition de fumée ou de flamme), vous devez immédiatement avertir le personnel ferroviaire local.

Dans ce contexte, ce qui suit vous est interdit pour cause de danger de mort :

- Toucher la caténaire, y compris les éléments éventuellement pendants. Vous devez impérativement respecter une distance de protection de 3 m par rapport à la caténaire.
- Soyez prudent lorsque vous manipulez des objets encombrants (échelles, lattes, tubes, antennes, etc.). Là aussi, vous devez impérativement respecter une distance de protection de 3 m par rapport à la caténaire.
- Toucher les victimes et les objets de toute nature qui sont encore en contact avec la caténaire (par exemple : personnes, branches, arbres, bâches de protection).
- Marcher sur le sol dans un rayon d'au moins 20 m autour de l'endroit où un fil de contact rompu touche le sol.
- Toucher les pantographes et autres dispositifs électriques des locomotives et des voitures.
- Les voies de l'agglomération de Berlin et de Hambourg peuvent être équipées de rails électriques. Dans ce cas, il vous est interdit de pénétrer dans les voies ferrées.
- Le séjour sur des véhicules chargés, par exemple des véhicules à moteur, des engins de transport, des véhicules militaires.
- Laisser ou déployer des antennes sur les véhicules chargés.
- Monter et escalader les toits des véhicules, le chargement des wagons, les passerelles et les véhicules automobiles chargés.
- Effectuer des opérations de chargement/déchargement ou de régulation sur le chargement des wagons sans que le conducteur ne vous ait confirmé la mise hors tension et mise à la terre de la caténaire.

  Pour les transports spéciaux, des règles différentes peuvent être données concernant la personne qui vous confirme la mise hors tension et la mise à la terre de la caténaire.
- Lors de l'extinction d'un incendie, approcher la lance à incendie à proximité immédiate de la caténaire.

1.7 Secours autonome (« SRK »)

1.7.1 Principe

L'évacuation du train en lien avec un incendie dans le train fait partie du concept de secours autonome des chemins de fer.

Les maladies des personnes ou des employés sont désignées comme urgences médicales. Celles-ci ne sont pas concernées par le terme secours autonome.

1.7.2 Décision

En cas d'incident, c'est le conducteur (responsable « SRK ») qui prend les mesures nécessaires pour la réalisation du secours autonome.

L'assistant « SRK » et vous-même, en tant que responsable du transport et/ou officier en charge du transport, assistez le responsable « SRK » lors de l'évacuation du train.

2 Préparation du transport ferroviaire

2.1 Voitures d'accompagnement

2.1.1 Remise de la voiture d'accompagnement militaire (« MBW »)

Lors de la remise du véhicule, le personnel ferroviaire vous vous donne les instructions concernant l'utilisation du dispositif d'alarme incendie, des dispositifs de protection contre l'incendie, des dispositifs techniques de sécurité de la voiture d'accompagnement ainsi que sur le comportement à adopter sur les lignes électrifiées avec caténaire pour courant alternatif monophasé (15000 volts et 16,7 hertz).

2.1.2 Remise de la voiture d'accompagnement

Pour les transports spéciaux, la remise de la voiture d'accompagnement, l'instruction et le contenu de l'instruction peuvent faire l'objet d'une réglementation différente.

2.1.3 Voiture d'accompagnement militaire – Protection contre l'incendie

Dans le cadre de votre instruction à l'utilisation du système de détection d'incendie de la voiture d'accompagnement militaire (« MBW »), il faut vérifier :

- Le bon fonctionnement du système d'alarme incendie,
- La présence de tous les extincteurs (le « MBW » en comporte cinq au total)
  - 1x espace d'accès extrémité de la voiture 1
  - 1x espace d'accès extrémité de la voiture 2
  - 1x extrémité de la voiture 1 à côté de l'armoire du frein à main
  - 2x cuisine,
- La présence de la couverture anti-feu ainsi que du détecteur de fumée de réserve (dans le « MBW », à l'extrémité de la voiture 1, derrière le volet de la paroi frontale).

En cas de dysfonctionnement d'un détecteur d'incendie, vous devez remplacer celui-ci immédiatement.

Remarque :

Si, avant le début de la circulation, vous constatez que le système d'alarme incendie est défectueux, des extincteurs sont manquants ou utilisés, que le détecteur de fumée de secours manque ou que toutes les fenêtres de sortie de secours ne sont pas équipées d'un marteau brise-vitres, le véhicule ne doit pas être utilisé comme véhicule d'accompagnement.

2.1.4 Voiture d'accompagnement militaire – Carnet de bord de la voiture

Les documents suivants se trouvent dans le carnet de bord de la voiture d'accompagnement militaire :

- Aide-mémoire pour les responsables de transports et les officiers en charge de transports,
- Remarques concernant les relèves / la prise en charge,
- Copie de l'actuel compte-rendu de relève / de prise en charge,
- Listes de contrôle, instructions de sécurité incendie et rapports de dommages,
- Imprimés (par exemple : comptes-rendus de relève / de prise en charge),

- Cartes d’urgence,
- Mode d'emploi abrégé pour le dépannage des équipements du véhicule d'accompagnement.

2.1.5 Voiture d'accompagnement militaire – Signature

Vous devez confirmer la prise en charge du véhicule d'accompagnement militaire y compris de son équipement au « Wagenmeister » par votre signature.

2.2 Instruction du personnel d'accompagnement

2.2.1 Instruction

En tant que responsable du transport et/ou officier en charge du transport, vous devez instruire le personnel d'accompagnement sur les points suivants :

- L’autorité du conducteur (responsable « SRK ») ou de l’assistant « SRK »,
- Le comportement à adopter en cas de danger ainsi que lors du secours autonome,
- L’autorisation d'accès du conducteur et des autres membres du personnel ferroviaire aux voitures d'accompagnement,
- L’évacuation du train sur ordre du personnel ferroviaire,
- Les issues de secours de la voiture d'accompagnement,
- L’emplacement des extincteurs dans la voiture d'accompagnement,
- Les dispositifs techniques de sécurité de la voiture d'accompagnement,
- L’implantation et l'utilisation du signal d’alarme,
- L’interdiction de fumer et d'utiliser des flammes nues,
- L’interdiction de descendre du train lors d’un stationnement,
- L’interdiction d'ouvrir les portes extérieures pendant la marche,
- Le comportement dans l’emprise des voies,
- Le comportement vis-à-vis des installations caténaires.

2.3 Feuille de signatures

2.3.1 Contact personnel

Le conducteur et – lorsque celui-ci est présent - l’assistant « SRK » prennent personnellement contact avec vous à la gare de départ / terminus du train et/ou l’assistant « SRK » après son embarquement.

2.3.2 Confirmation

Vous confirmez au conducteur avant le départ du train par votre signature :

- La prise de connaissance de cet aide-mémoire et également que vous avez données les instructions au personnel d'accompagnement,
- La prise de connaissance de l'imprimé « Unterschriftenblatt » (Feuille de signatures) ainsi que l'exactitude du nombre d'accompagnateurs qui vous accompagnent.

2.4 Liaison phonique

2.4.1 Liaison phonique avec le conducteur

Le conducteur vous informe de la liaison phonique à utiliser pendant le transport ferroviaire.

Pour les transports spéciaux, des règles particulières peuvent être imposées concernant la liaison phonique.

2.4.2 Vérification de la liaison phonique

Vous devez vérifier le bon fonctionnement de la liaison phonique entre toutes les voitures d'accompagnement et l'engin moteur avec le conducteur, via les postes d'interphonie. Pendant la circulation du train, le conducteur vous appellera à intervalles réguliers pour contrôler la liaison phonique avec l'engin moteur. Veuillez à toujours répondre à ces appels.

2.4.3 Pas de communication possible via les postes d'interphonie

Si la communication n'est pas possible en raison de la technique des véhicules, une liaison phonique doit être établie au moyen d'appareils radio portatifs. Si aucun appareil portatif n'est disponible, une liaison phonique doit être établie par d'autres moyens, par exemple téléphonie mobile ou appareil radio militaire.

3 Réalisation du transport ferroviaire

3.1 Départ du train

3.1.1 Premier départ et chaque départ suivant

Après embarquement du personnel d'accompagnement, avisez le conducteur et l'assistant « SRK » - lorsque celui-ci est présent - que le personnel d'accompagnement participant au voyage est monté à bord et que les portes extérieures sont fermées.

Après l'avis au conducteur, les portes extérieures ne doivent plus être ouvertes !

3.2 Circulation du train

3.2.1 Responsabilité

Vous, en tant que responsable du transport et/ou officier en charge du transport, êtes seul responsable du comportement sécuritaire du personnel d'accompagnement pendant le transport ferroviaire.

Vous êtes notamment responsables de :

- L'interdiction d'utilisation du signal d'alarme sur les sections de ligne spécifiques désignées par l'assistant « SRK »,
- L'application de l'interdiction de fumer dans toutes les voitures,
- L'utilisation appropriée et la surveillance des systèmes d'alarme d'incendie,

- La fermeture des portes extérieures ainsi que le dégagement des issues de secours (portes extérieures, couloir latéral, portes des compartiments, si plusieurs voitures d'accompagnement se suivent, les portes d'intercirculation entre les voitures d'accompagnement ne doivent pas être obstruées ou verrouillées),
- La commande du déverrouillage d'urgence des portes extérieures en cas de danger,
- En cas d'incident, l'assistance au conducteur (responsable « SRK ») et/ou à l'assistant « SRK » lors de l'évacuation du train,
- L'interdiction de verrouiller les fenêtres extérieures.

3.2.2 Lieu de séjour

Lorsqu'il y a plusieurs voitures d'accompagnement, vous devez rester dans la première voiture d'accompagnement située derrière l'engin moteur.

3.2.3 Lieu de séjour - Voiture d'accompagnement militaire

Pour les transports militaires, le lieu de séjour de la voiture d'accompagnement correspond au local de garde (« Wachraum »). Vous devez vous assurer de la présence permanente d'un garde dans le local de garde. Si plusieurs voitures d'accompagnement sont incorporées dans le train, chaque local de garde doit être occupé. Une communication doit être assurée entre vous et les autres gardes.

3.2.4 Arrêt du train en cours de route

Le personnel d'accompagnement ne doit pas quitter les voitures lors des arrêts du train en cours de route.

Exceptionnellement, en cas d'arrêt prolongé et avec l'accord du conducteur, les portes extérieures peuvent être ouvertes et la descente être autorisée.

Avant chaque reprise de marche, vous devez aviser le conducteur et l'assistant « SRK » - lorsque celui-ci est présent - que toutes les personnes participantes au voyage sont montées à bord et que les portes extérieures sont fermées.

Après cet avis au conducteur, les portes ne doivent plus être ouvertes !

Des exceptions peuvent être prévues pour les transports spéciaux.

3.2.5 Panne du système d'alarme incendie

En cas de panne du système d'alarme incendie pendant la circulation (le voyant lumineux « Betrieb » est éteint), la voiture d'accompagnement doit être surveillée en permanence par vous-même ou par un accompagnateur/un garde. Les stores des fenêtres des portes des compartiments doivent être ouverts. Des rondes doivent être effectuées toutes les 1/2 heures.

Lors des rondes, il faut veiller tout particulièrement au respect de l'interdiction de fumer et au dégagement éventuel de fumée dans la voiture.

3.2.6 Incident

En cas d'incident ou lors de l'évacuation du train, vous devez suivre les instructions du conducteur (responsable « SRK ») et/ou de l'assistant « SRK ».

3.2.7 Urgence médicale

En cas d'urgence médicale, il ne faut pas actionner le signal d'alarme. Le conducteur doit être averti immédiatement. Vous devez organiser les premiers secours avec les moyens dont vous disposez.

Le conducteur poursuivra sa route et arrêtera le train à un endroit convenu avec les services de secours. Il vous informe du lieu d'arrêt convenu et du temps de trajet estimé pour s'y rendre.

4 Personnes de contact

4.1 Dommages et défauts

4.1.1 Voiture d'accompagnement militaire

Les dommages et défauts constatés en cours de route sur les voitures d'accompagnement militaires doivent être signalés à l'« Operation Center (OC) », au gestionnaire responsable du transport militaire au numéro +49-(0)69-265-34772. Celui-ci vous mettra en contact avec le technicien de garde de l'atelier.

5 Communication

5.1 Langue

5.1.1 Problèmes linguistiques

Si des problèmes de communication en langue étrangère surviennent entre vous et le conducteur et/ou l'assistant « SRK », vous pouvez solliciter l'aide de l'« Operation Center » (+49-(0)69-265-34772).

5.2 Aides à la communication

5.2.1 Cartes d'urgence

Les cartes d'urgence contiennent les phrases types les plus importantes en cas d'urgence.

Notfallkarte
Feuer im Wagen ....
Ich brauche einen Feuerlöscher
Notbremse ist gezogen
Ich brauche einen Arzt
Ich brauche Verbandszeug
Ich brauche Polizei
In meinem Wagen ist ein eigenartiger Geruch
In meinem Wagen ist eine Tür offen
In meinem Wagen funktioniert das Licht nicht
Ich brauche Hilfe

Carte des urgences
Incendie dans la voiture ....
J'ai besoin d'un extincteur
Le signal d'alarme est actionné
J'ai besoin d'un médecin
J'ai besoin de pansements
J'ai besoin de la police
Il y a une odeur étrange dans ma voiture
Il y a une porte ouverte dans ma voiture
La lumière ne fonctionne pas dans ma voiture
J'ai besoin d'aide

Scheda informativa per i Responsabili del trasporto e gli Ufficiali di trasporto

DB Cargo AG

L.CVS 1

DBCDE.5901°02

Validità: 10.12.2023

Versione: V07

1 Indice

1 Indice **2**

2 Regole di base per il trasporto ferroviario **4**

2.1 Informazioni generali 4
2.1.1 Responsabile del trasporto/ufficiale di trasporto 4

2.2 Parti coinvolte nel trasporto ferroviario 4
2.2.1 Trasporto militare/Verificatore 4
2.2.2 Macchinista/responsabile dell'autosoccorso (responsabile SRK) 4
2.2.3 Assistente per la sicurezza (assistente SRK) 4

2.3 Briefing del responsabile del trasporto o dell'ufficiale di trasporto 4
2.3.1 Fondamenti 4
2.3.2 Sezioni speciali 5

2.4 Comportamento da tenere durante il trasporto ferroviario 5
2.4.1 Fondamenti 5

2.5 Istruzioni di intervento in caso d'emergenza durante il trasporto ferroviario 6
2.5.1 Fondamenti 6

2.6 Norme di comportamento sulle linee elettrificate con catenaria per corrente alternata monofase (15.000 volt e 16,7 Hertz) 7
2.6.1 Fondamenti 7

2.7 Autosoccorso (SRK) 7
2.7.1 Fondamenti 7
2.7.2 Decisione 7

3 Preparazione del trasporto ferroviario **8**

3.1 Carro di scorta 8
3.1.1 Consegna del carro militare di scorta (MBW) 8
3.1.2 Consegna del carro di scorta 8
3.1.3 Carro militare di scorta - Protezione antincendio 8
3.1.4 Carro militare di scorta – Registro per l'esercizio scortato 8
3.1.5 Carro militare di scorta - firma 8

3.2 Briefing del personale di scorta 9
3.2.1 Istruzioni 9

3.3 Foglio firme 9
3.3.1 Contatto personale 9
3.3.2 Conferma 9

3.4 Comunicazione vocale 9
3.4.1 Comunicazione vocale con il macchinista 9
3.4.2 Controllo della comunicazione vocale 9
3.4.3 Nessuna comunicazione vocale possibile tramite il citofono 9

4 Esecuzione del trasporto ferroviario **10**

4.1 Partenza del treno 10
4.1.1 Alla prima e partenza e ad ogni successiva partenza 10

4.2 Marcia del treno 10

4.2.1 Responsabilità 10
4.2.2 Luogo di permanenza 10
4.2.3 Luogo di permanenza nel carro militare di scorta 10
4.2.4 Fermata del treno in corso di viaggio 10
4.2.5 Guasto del sistema di segnalazione di incendio 11
4.2.6 Caso di incidente 11
4.2.7 Emergenza medica 11

5 Contatti 11

5.1 Danni e difetti 11
5.1.1 Carro di scorta militare 11

6 Comunicazione 11

6.1 Lingua 11
6.1.1 Problemi di lingua 11
6.2 Ausili per la comunicazione 12
6.2.1 Scheda di emergenza 12

2 Regole di base per il trasporto ferroviario

2.1 Informazioni generali

2.1.1 Responsabile del trasporto/ufficiale di trasporto

In caso di trasporti scortati, in qualità di responsabile del trasporto e, in caso di trasporti militari, in qualità di ufficiale di trasporto, lei costituisce il collegamento tra la sua scorta o il personale militare e il personale ferroviario.

Se sono presenti diversi carri di scorta o carri militari di scorta (MBW) nel treno, lei dovrà stare nel primo carro di scorta posto dietro la locomotiva.

Questa disposizione non si applica alla sua funzione di responsabile del trasporto qualora debba sostare in un altro punto del treno per motivi legati al trasporto (ad esempio un trasporto speciale).

Presupposto fondamentale è la presenza di un collegamento vocale tra lei e il macchinista, che deve essere garantito per tutto il viaggio.

2.2 Parti coinvolte nel trasporto ferroviario

2.2.1 Trasporto militare/Verificatore

Nel caso di trasporti militari, il verificatore controlla il corretto caricamento delle merci militari prima del viaggio in treno. Le consegna il carro o i carri militari di scorta e la istruisce su come utilizzare il carro e su come comportarsi sulle linee ferroviarie elettrificate.

2.2.2 Macchinista/responsabile dell'autosoccorso (responsabile SRK)

La responsabilità operativa dell'esecuzione del trasporto ferroviario è del macchinista. Questi è autorizzato a impartire istruzioni a lei e al personale di scorta/militare in tutte le questioni operative in ambito ferroviario e in caso di autosoccorso o di evacuazione del treno.

2.2.3 Assistente per la sicurezza (assistente SRK)

Sulle sezioni di tratta in cui il freno d'emergenza non può essere azionato nel carro di scorta, è presente un assistente SRK anche nel carro di scorta. In caso di più carri di scorta, ogni carro di scorta avrà un assistente SRK. L'assistente SRK è autorizzato a impartire istruzioni a lei e al personale di scorta/militare in caso di procedure di autosoccorso o di evacuazione del treno.

2.3 Briefing del responsabile del trasporto o dell'ufficiale di trasporto

2.3.1 Fondamenti

Prima dell'inizio del trasporto ferroviario, lei verrà istruito dal personale ferroviario in merito ai seguenti argomenti:

- Funzionamento del veicolo di scorta, compreso il sistema di segnalazione di incendio eventualmente presente,
- Comportamento durante il trasporto ferroviario,
- Compilazione del "Foglio firme per il trasporto scortato, compreso il trasporto militare" insieme al macchinista.

Per i trasporti speciali, il briefing può essere gestito in modo diverso.

2.3.2 Sezioni speciali

Prima di effettuare la marcia su sezioni di tratta speciali del percorso, sarà istruito dall'assistente SRK anche in merito ai seguenti punti:

- Rispetto dell'autorità del macchinista e dell'assistente SRK nell'impartire istruzioni a lei e al personale di scorta in caso di procedure di autosoccorso o di evacuazione del treno,
- Principi dell'autosoccorso,
- Evacuazione nel contesto dell'autosoccorso,
- Evacuazione per altri motivi,
- Divieto di azionamento del freno d'emergenza nelle sezioni di tratta speciali del percorso indicate dall'assistente SRK,
- Divieto di apertura delle porte esterne durante la marcia,
- Divieto di fumo in tutti i veicoli della scorta.

2.4 Comportamento da tenere durante il trasporto ferroviario

2.4.1 Fondamenti

Il trasporto su treni merci è associato a un maggiore rischio di incidenti. Pertanto, è necessario prestare particolare attenzione durante la salita e la discesa dal treno, durante la partenza e l'arresto del treno, durante i movimenti di manovra e in caso di apertura e chiusura delle porte esterne.

Risulta molto pericoloso per lei, in qualità di agente di scorta, ed è quindi proibito:

- salire su veicoli o carichi posti su carri merci aperti oppure riposizionare carichi spostati senza il permesso del personale ferroviario, nel caso in cui i carri si trovino sotto la linea aerea di contatto,
- durante le attività in prossimità di sistemi dotati di linee aeree di contatto, non rispettare la distanza di protezione richiesta di 3 m, anche attraverso l'uso di oggetti
- fumare nei carri di scorta,
- utilizzare fischietti con trillo o fischietti di segnalazione in tutta l'area ferroviaria,
- scendere all'interno e all'esterno delle stazioni senza previa autorizzazione del macchinista e - se disponibile - dell'assistente SRK,
- viaggiare nei carri merci,
- tenere oggetti fuori dai finestrini o lanciare oggetti dai finestrini,
- camminare sui funghi delle rotaie, sui deviatoi e sulle aree degli incroci,
- durante la marcia, sporgersi con la testa o con altre parti del corpo fuori dal finestrino,
- far accedere il personale militare in formazione sui binari,
- aprire o chiudere le porte esterne durante la marcia. In questi casi, il freno d'emergenza deve essere azionato, tranne che sulle sezioni di linea speciali specificate dall'assistente SRK. Il macchinista e, se disponibile, l'assistente SRK, devono essere informati immediatamente. Finché il treno non ha effettuato l'arresto completo, tutti gli agenti di scorta devono mantenersi lontani dalla porta esterna aperta.

Inoltre, occorre osservare quanto segue:

- è necessario concedere l'accesso ai carri di scorta al macchinista e al personale ferroviario interessato,
- prestare attenzione ai segnali di avvertimento della locomotiva e agli avvisi del personale ferroviario,
- evitare, se possibile, di sostare tra i binari,

- utilizzare lampade durante la notte solo previa istruzione in tal senso da parte del personale ferroviario,
- attraversare i binari solo con un angolo di 90 gradi rispetto all'asse del binario,
- prestare attenzione ai veicoli ferroviari in avvicinamento,
- in caso di sosta sui binari, tenere sempre lo sguardo rivolto verso il lato esposto a pericoli (per esempio i binari vicini) (per esempio i binari adiacenti).

2.5 Istruzioni di intervento in caso d'emergenza durante il trasporto ferroviario

2.5.1 Fondamenti

In qualità di responsabile del trasporto o di ufficiale di trasporto, lei ha il dovere di agire in maniera prudente e risoluta e sotto la propria responsabilità, cercando di fare tutto il possibile per evitare o ridurre il pericolo.

Inoltre, deve osservare quanto segue:

- Se viene rilevato un evento pericoloso/un pericolo, il freno d'emergenza deve essere azionato e il macchinista deve essere immediatamente informato in merito alla causa.

  Questo non si applica in presenza di un assistente SRK nel carro di scorta e in caso di emergenze mediche.
- Non tentare mai di chiudere le porte esterne aperte durante la marcia. In questo caso, azionate il freno d'emergenza e informare immediatamente il macchinista in merito alla causa. Tenere le persone lontane dalla porta esterna aperta fino all'arresto completo del treno.

  Questo non si applica in presenza di un assistente SRK nel carro di scorta.
- In caso di intervento del sistema di segnalazione di incendio, determinare immediatamente la causa. Il macchinista e - se presente - l'aiutante-SRK devono essere subito informati.
- Utilizzare le Schede di emergenza per la comunicazione.
- In caso di incendio nel carro, lasciare accesa la ventilazione per fornire aria fresca ai compartimenti occupati.
- Se il fumo viene aspirato dall'esterno attraverso la ventilazione, la ventilazione deve essere spenta.
- In caso di incendio nel carro di scorta, provvedere all'evacuazione del compartimento interessato e dei due compartimenti adiacenti su ciascun lato, facendosi aiutare dall'assistente SRK, se presente, e far accomodare il personale di scorta negli altri compartimenti.
- In presenza di più carri di scorta, sgomberare il carro di scorta interessato tramite il collegamento al carro di scorta adiacente. In questo caso, spegnere la ventilazione nei carri di scorta occupati e chiudere - senza bloccare - le porte di intercomunicazione con il carro di scorta in fiamme.
- Prestando attenzione alla propria sicurezza, contrastare il focolaio d'incendio con gli estintori disponibili.
- Se il treno effettua l'arresto a causa di un pericolo, l'evacuazione deve essere effettuata secondo le istruzioni del macchinista e - se presente - dell'assistente SRK. Supportare il macchinista e, se presente, l'assistente SRK nell'evacuazione e garantire la sicurezza del personale di scorta.
- Di norma, l'evacuazione deve sempre avvenire attraverso il corridoio laterale e le porte dei carri. Qualora il corridoio laterale o le porte dei carri fossero impraticabili, i finestrini per l'uscita d'emergenza appositamente contrassegnate fungono da ulteriore via di fuga.

2.6 Norme di comportamento sulle linee elettrificate con catenaria per corrente alternata monofase (15.000 volt e 16,7 Hertz)

2.6.1 Fondamenti

La linea aerea di contatto si trova costantemente sotto una tensione di 15.000 volt. Il concetto di “linea aerea di contatto” comprende, oltre al filo di contatto vero e proprio, anche gli altri componenti, compresi i pali.

Se si notano danni alla linea aerea (ad esempio fili rotti o pendenti, isolatori rotti, comparsa di fumo e fuoco), è necessario avvisare immediatamente il personale ferroviario in loco.

In questo contesto, sono vietate le attività di seguito indicate, in quanto sussiste un pericolo di morte:

- Toccare la linea aerea di contatto, compresi i relativi eventuali componenti appesi. È assolutamente necessario mantenere una distanza di protezione di 3 m dalla linea aerea.
- Prestare attenzione quando si maneggiano oggetti ingombranti (scale, listelli, tubi, antenne ecc.). Anche in questo caso, è essenziale mantenere una distanza di protezione di 3 m dalla linea aerea di contatto.
- Toccare gli infortunati e oggetti di qualsiasi tipo ancora collegati alla linea aerea di contatto (ad esempio persone, rami, alberi, teloni di protezione).
- Camminare sul terreno in un raggio di almeno 20 m intorno al luogo in cui un cavo della linea aerea rotto tocca il terreno.
- Toccare i pantografi e altre apparecchiature elettriche su locomotive e carri.
- I binari nella zona di Berlino e Amburgo possono essere dotati di rotaie conduttrici. È proibito l’accesso alla sede ferroviaria in queste zone.
- Sostare sui veicoli caricati, per esempio autoveicoli, mezzi di trasporto, veicoli militari.
- Mantenere o estrarre le antenne sui veicoli caricati.
- Salire o arrampicarsi sui veicoli, sui carichi completi, sulle passerelle e sui veicoli stradali caricati.
- Effettuare operazioni di carico, scarico o regolazione dei carichi senza che il macchinista abbia confermato la disattivazione e la messa a terra della linea aerea di contatto.

  Nel caso di trasporti speciali, possono essere impartite regole diverse in merito alla persona incaricata della conferma della disattivazione e messa a terra della linea aerea di contatto.
- Avvicinare il getto dell’estinguente alla linea aerea di contatto in caso di attività di estinzione di un incendio.

2.7 Autosoccorso (SRK)

2.7.1 Fondamenti

L’evacuazione del treno in relazione a un evento di incendio nel treno rientra nel concetto di autosoccorso del settore ferroviario.

Le malattie di persone o dipendenti sono definite emergenze mediche. Queste non rientrano nel concetto di “autosoccorso”.

2.7.2 Decisione

Il macchinista (responsabile SRK) deve avviare le misure volte all’esecuzione dell’autosoccorso in caso di eventi pericolosi.

Gli assistenti SRK e lei, in qualità di responsabile del trasporto o ufficiale di trasporto, supportano il responsabile-SRK nell’evacuazione del treno.

3 Preparazione del trasporto ferroviario

3.1 Carro di scorta

3.1.1 Consegna del carro militare di scorta (MBW)

Al momento della consegna del veicolo, il personale ferroviario la istruirà sull'uso del sistema di segnalazione di incendio, sull'attrezzatura antincendio, sull'attrezzatura di sicurezza del vagone di scorta e sul comportamento da tenere sulle linee elettrificate con linea aerea di contatto per corrente alternata monofase (15.000 volt e 16,7 Hertz).

3.1.2 Consegna del carro di scorta

Nel caso di trasporti speciali, la consegna del carro di scorta, il briefing e il contenuto del briefing possono essere gestiti diversamente.

3.1.3 Carro militare di scorta - Protezione antincendio

Come parte della formazione sul funzionamento del sistema di segnalazione di incendio del carro di scorta militare (MBW), è necessario controllare:

- La funzionalità del sistema di segnalazione antincendio,
- La completezza degli estintori (nel carro militare di scorta sono presenti in tutto cinque estintori)
  - 1 nel vestibolo sull'estremità del carro 1
  - 1 nel vestibolo sull'estremità del carro 2
  - 1 sull'estremità del carro 1 accanto all'armadio del freno a mano
  - 2 nella cucina,
- La presenza della coperta antincendio e del rilevatore di fumo di riserva (nel carro militare di scorta sull'estremità del carro 1 dietro alla spondina di testa).

Se un rivelatore d'incendio non funziona, è necessario sostituirlo immediatamente.

Suggerimento:

Se si scopre prima dell'inizio del viaggio che il sistema di segnalazione di incendio è difettoso, gli estintori sono incompleti o usati, il rilevatore di fumo di riserva non è presente oppure non tutti i finestrini per l'uscita d'emergenza sono dotati di un martello d'emergenza, il veicolo non deve essere utilizzato come carro di scorta.

3.1.4 Carro militare di scorta – Registro per l'esercizio scortato

I seguenti documenti sono contenuti nel registro per l'esercizio scortato del carro militare di scorta:

- Scheda informativa per i responsabili del trasporto e gli ufficiali di trasporto,
- Note sulla consegna/presa in consegna,
- Copia dell'attuale protocollo di consegna/presa in consegna,
- Liste di controllo, istruzioni sulla protezione antincendio e rapporti relativi ai danni,
- Moduli (per esempio protocolli di consegna/presa in consegna),
- Schede d'emergenza,
- Istruzioni d'uso in breve per l'eliminazione dei guasti agli equipaggiamenti del carro di scorta.

3.1.5 Carro militare di scorta - firma

Lei deve confermare al verificatore la presa in consegna del carro militare di scorta, comprensivo del relativo equipaggiamento, apponendo la sua firma.

3.2 Briefing del personale di scorta

3.2.1 Istruzioni

In qualità di responsabile del trasporto o di ufficiale di trasporto, deve istruire il personale di scorta in merito ai seguenti punti:

- l'autorità del macchinista (responsabile SRK) o dell'assistente SRK nel dare istruzioni,
- il comportamento da tenere in caso di pericolo e autosoccorso,
- l'autorizzazione all'accesso del macchinista e di altro personale ferroviario ai carri di scorta,
- l'evacuazione del treno in seguito a disposizione da parte del personale ferroviario,
- le vie di fuga del carro di scorta,
- le posizioni degli estintori nel carro di scorta,
- gli equipaggiamenti di sicurezza nel carro di scorta,
- la posizione e l'uso del freno d'emergenza,
- il divieto di fumare e di utilizzare fiamme libere,
- il divieto di scendere durante una sosta,
- Il divieto di aprire le porte esterne durante la marcia,
- il comportamento da tenere nella zona dei binari,
- il comportamento da tenere rispetto alle linee aeree di contatto.

3.3 Foglio firme

3.3.1 Contatto personale

Il macchinista e - se presente - l'assistente SRK, si metteranno personalmente in contatto con lei alla stazione di partenza/alla stazione finale, oppure l'assistente SRK si metterà in contatto con lei dopo essere salito a bordo.

3.3.2 Conferma

Prima della partenza del treno, apponendo la sua firma lei conferma al macchinista:

- di aver preso visione di questa Scheda informativa e di aver istruito il personale di scorta,
- di aver preso visione del modulo del Foglio firme e di aver comunicato il numero corretto di componenti del personale di scorta.

3.4 Comunicazione vocale

3.4.1 Comunicazione vocale con il macchinista

Il macchinista la informa in merito al sistema di comunicazione vocale da utilizzare durante il trasporto ferroviario.

I trasporti speciali possono essere soggetti a regole speciali per quanto riguarda la comunicazione vocale.

3.4.2 Controllo della comunicazione vocale

Lei e il conducente dovete controllare congiuntamente che la comunicazione vocale tra tutti i carri di scorta e la motrice funzioni correttamente attraverso il citofono. Durante la marcia, il macchinista la chiamerà a intervalli regolari per verificare la presenza di un collegamento per la comunicazione vocale con la motrice. Risponda opportunamente a queste chiamate.

3.4.3 Nessuna comunicazione vocale possibile tramite il citofono

Se la comunicazione non è possibile tramite la tecnologia del carro, è necessario stabilire una comunicazione vocale tramite i dispositivi portatili. Se non sono disponibili dispositivi portatili,

instaurare la comunicazione vocale con altri mezzi, ad esempio una radio mobile o una radio militare.

4 Esecuzione del trasporto ferroviario

4.1 Partenza del treno

4.1.1 Alla prima e partenza e ad ogni successiva partenza

Dopo che il personale di scorta è salito a bordo, lei deve segnalare al macchinista e - se presente - all'assistente-SRK, che il personale di scorta è salito a bordo e che le porte esterne sono chiuse.

Dopo la segnalazione al macchinista, le porte esterne non devono più essere aperte!

4.2 Marcia del treno

4.2.1 Responsabilità

In qualità di responsabile del trasporto o di ufficiale di trasporto, lei è l'unico responsabile del comportamento sicuro del personale di scorta durante il trasporto ferroviario.

In particolare, lei è responsabile per:

- il divieto di usare il freno d'emergenza sulle tratte di linea speciali menzionate dall'assistente SRK,
- l'applicazione del divieto di fumo in tutti i veicoli,
- il corretto funzionamento e il monitoraggio dei sistemi di segnalazione di incendio,
- la chiusura delle porte esterne e il mantenimento delle vie di fuga libere (porte esterne, corridoio laterale, porte dei compartimenti; in presenza di più carri di scorta messi in composizione, anche le porte di intercomunicazione tra i carri di scorta non devono essere chiuse a chiave o bloccate),
- l'utilizzo dello sblocco d'emergenza delle porte esterne in caso di pericolo,
- in caso di incidente, il supporto al macchinista (responsabile SRK) o all'assistente SRK nell'evacuazione del treno,
- il divieto di bloccare i finestrini esterni.

4.2.2 Luogo di permanenza

In presenza di più carri di scorta, lei deve rimanere nel primo carro di scorta posto dietro alla locomotiva.

4.2.3 Luogo di permanenza nel carro militare di scorta

In caso di trasporti militari, il vano di permanenza del carro di scorta è il posto di guardia. Dovrà assicurare la presenza costante di una guardia nel posto di guardia. In presenza di diversi carri di scorta nel treno, ogni posto di guardia deve essere presidiato. La comunicazione tra lei e le altre guardie deve essere sempre garantita.

4.2.4 Fermata del treno in corso di viaggio

Il personale di scorta non deve lasciare il carro quando si effettua una fermata in corso di viaggio.

Solo in situazioni eccezionali e in caso di soste prolungate, è possibile aprire le porte esterne e consentire la discesa con il consenso del macchinista.

Prima di proseguire la marcia, lei dovrà comunicare al macchinista e - se presente - all'assistente SRK, che tutti i passeggeri sono saliti a bordo e che le porte esterne sono chiuse.

Dopo questa comunicazione al macchinista, le porte non devono più essere aperte!

Eccezioni a queste disposizioni possono essere specificate per i trasporti speciali.

4.2.5 Guasto del sistema di segnalazione di incendio

In caso di guasto del sistema di segnalazione di incendio durante il viaggio (la spia di segnalazione indicante il funzionamento si è spenta), il carro di scorta deve essere monitorato costantemente da lei o da una persona di scorta/una guardia. Le tende a rullo sui vetri delle porte dei compartimenti devono essere aperte. Devono essere effettuate ispezioni ogni mezz'ora.

Durante i giri d'ispezione, prestare particolare attenzione al rispetto del divieto di fumare e al fumo che può svilupparsi nel carro.

4.2.6 Caso di incidente

In caso di incidente o di evacuazione del treno, seguire le istruzioni del macchinista (responsabile SRK) o dell'assistente SRK.

4.2.7 Emergenza medica

In caso d'emergenza medica, non azionare il freno d'emergenza. Informare immediatamente il macchinista. Lei dovrà organizzare il primo soccorso con i mezzi a sua disposizione.

Il macchinista proseguirà la marcia e arresterà il treno in un luogo concordato con le unità di soccorso. La informerà in merito al luogo di sosta concordato e al tempo di viaggio stimato per raggiungerlo.

5 Contatti

5.1 Danni e difetti

5.1.1 Carro di scorta militare

Danni e difetti ai carri militari di scorta rilevati durante la marcia devono essere segnalati alla Centrale Operativa (OC) al dirigente centrale responsabile del trasporto militare, al numero +49-(0)69-265-34772. Questi la metterà in contatto con il tecnico d'officina di guardia.

6 Comunicazione

6.1 Lingua

6.1.1 Problemi di lingua

Se insorgono problemi di comunicazione tra lei e il macchinista o l'assistente SRK per la mancata conoscenza della lingua, potrà chiedere aiuto alla "Centrale operativa" (+-49(0)69--34772265).

6.2 Ausili per la comunicazione

6.2.1 Scheda di emergenza

Le schede di emergenza contengono le frasi di esempio più importanti per le emergenze.

Notfallkarte
Feuer im Wagen ....
Ich brauche einen Feuerlöscher
Notbremse ist gezogen
Ich brauche einen Arzt
Ich brauche Verbandszeug
Ich brauche Polizei
In meinem Wagen ist ein eigenartiger Geruch
In meinem Wagen ist eine Tür offen
In meinem Wagen funktioniert das Licht nicht
Ich brauche Hilfe

Scheda di emergenza
Incendio nel carro ....
Ho bisogno di un estintore
Il freno d'emergenza è azionato
Ho bisogno di un medico
Ho bisogno di bende
Ho bisogno della polizia
Si sente uno strano odore nel mio carro
C'è una porta aperta nel mio carro
La luce nel mio carro non funziona.
Ho bisogno di aiuto

DB Cargo AG

Instrukcja dla osób odpowiedzialnych za transport oraz oficerów transportu

DB Cargo AG

L.CVS 1

DBCDE.5901A02

Ważna od: 10.12.2023

Wersja: V07

Spis treści

1 Podstawowe przepisy dotyczące transportu kolejowego 4

1.1 Ogólne 4
1.1.1 Osoba odpowiedzialna za transport/oficer transportu 4

1.2 Strony zaangażowane w transport kolejowy 4
1.2.1 Transport wojskowy/rewident taboru 4
1.2.2 Maszynista/kierownik działań samoratowniczych (kierownik SRK) 4
1.2.3 Pomocnik w trakcie działań samoratowniczych (pomocnik SRK) 4

1.3 Instruktaż osoby odpowiedzialnej za transport lub oficera transportowego 4
1.3.1 Zasada 4
1.3.2 Specjalne odcinki 4

1.4 Instrukcje zachowania podczas transportu kolejowego 5
1.4.1 Zasady 5

1.5 Instrukcje postępowania w nagłych wypadkach podczas transportu kolejowego 6
1.5.1 Zasady 6

1.6 Instrukcje zachowania na liniach z napędem elektrycznym w sieci trakcyjnej prądu przemiennego jednofazowego (15000 V i 16,7 Hz) 6
1.6.1 Zasada 6

1.7 Samoratowanie (SRK) 7
1.7.1 Zasada 7
1.7.2 Decyzja 7

2 Przygotowanie transportu kolejowego 8

2.1 Wagon eskorty 8
2.1.1 Przekazanie wagonu eskorty wojskowej (MBW) 8
2.1.2 Przekazanie wagonu eskorty 8
2.1.3 Wagon eskorty wojskowe - Ochrona przeciwpożarowa 8
2.1.4 Wagon eskorty wojskowej - Książka pokładowa 8
2.1.5 Wagon eskorty wojskowej – Podpis 8

2.2 Instruktaż personelu towarzyszącego 9
2.2.1 Instrukcja 9

2.3 Karta podpisów 9
2.3.1 Kontakt osobisty 9
2.3.2 Potwierdzenie 9

2.4 Połączenie głosowe 9
2.4.1 Komunikacja głosowa z maszynistą 9
2.4.2 Sprawdzanie połączenia głosowego 9
2.4.3 Brak możliwości połączenia głosowego przez pulpit mikrofonu 9

3 Prowadzenie transportu kolejowego 10

3.1 Odjazd pociągu 10
3.1.1 Pierwszy i każdy następny odjazd 10

3.2 Przejazd pociągu 10
3.2.1 Odpowiedzialność 10

3.2.2 Miejsce pobytu 10
3.2.3 Miejsce pobytu wojskowego pojazdu eskortującego 10
3.2.4 Przystanek pociągu na trasie 10
3.2.5 Awaria systemu alarmu przeciwpożarowego 11
3.2.6 Przypadek zdarzenia 11
3.2.7 Nagłe przypadki medyczne 11

4 Kontakt 11

4.1 Uszkodzenia i wady 11
4.1.1 Wojskowy pojazd eskortowy 11

5 Komunikacja 11

5.1 Język 11
5.1.1 Problemy językowe 11
5.2 Pomoce komunikacyjne 12
5.2.1 Karty awaryjne 12

1 Podstawowe przepisy dotyczące transportu kolejowego

1.1 Ogólne

1.1.1 Osoba odpowiedzialna za transport/oficer transportu

W przypadku transportu towarzyszącego jako osoba odpowiedzialna za transport, a w przypadku przewozów wojskowych, jako oficer transportu, jesteś łącznikiem pomiędzy eskortą lub personelem wojskowym a personelem kolejowym.

Jeżeli w skład pociągu wchodzi kilka wagonów eskorty lub wagonów eskorty wojskowej („MBW"), należy pozostać w pierwszym wagonie eskorty za lokomotywą.

Nie dotyczy to Ciebie jako osoby odpowiedzialnej za transport, jeśli z przyczyn związanych z transportem (np. transport specjalny) musisz przebywać w innym miejscu w pociągu.

Połączenie głosowe między Tobą a maszynistą jest warunkiem koniecznym i musi być zapewnione.

1.2 Strony zaangażowane w transport kolejowy

1.2.1 Transport wojskowy/rewident taboru

W przypadku transportów wojskowych rewident taboru sprawdza przed jazdą pociągiem, czy towary wojskowe są właściwie załadowane. Ponadto przekazuje wagon (wagony) eskorty wojskowej i instruuje, jak należy obsługiwać wagon oraz zachowywać się na liniach kolejowych z napędem elektrycznym.

1.2.2 Maszynista/kierownik działań samoratowniczych (kierownik SRK)

Odpowiedzialność operacyjną za realizację transportu kolejowego ponosi maszynista pociągu. Jest on upoważniony do wydawania poleceń Tobie oraz personelowi towarzyszącemu/wojskowemu we wszystkich sprawach związanych z funkcjonowaniem kolei oraz w przypadku samodzielnej akcji ratowniczej lub ewakuacji pociągu.

1.2.3 Pomocnik w trakcie działań samoratowniczych (pomocnik SRK)

Na odcinkach trasy, na których hamulec bezpieczeństwa nie może być włączony w wagonie konwojenta, w wagonie konwojenta jedzie również pomocnik SRK. Jeśli jest kilka wagonów eskortowych, pomocnik SRK znajduje się w każdym wagonie eskortowym. Pomocnik SRK jest upoważniony do wydawania poleceń Tobie i konwojentowi/personelowi wojskowemu w przypadku działań samoratowniczych lub ewakuacji z pociągu.

1.3 Instruktaż osoby odpowiedzialnej za transport lub oficera transportowego

1.3.1 Zasada

Przed transportem kolejowym zostaniesz poinstruowany przez pracowników kolei o następujących kwestiach:

- Działanie pojazdu eskortującego, włącznie z systemem alarmu przeciwpożarowego, który może być obecny,
- Zachowanie podczas transportu kolejowego,
- Wypełnienie wraz z maszynistą „Formularza podpisu dotyczącego transportu towarzyszącego, w tym transportu wojskowego".

W przypadku transportów specjalnych odprawa może być regulowana w inny sposób.

1.3.2 Specjalne odcinki

Przed jazdą na specjalnych odcinkach trasy pomocnik SRK poinstruuje Cię dodatkowo o następujących kwestiach:

- przestrzeganie uprawnień maszynisty pociągu i pomocnika SRK do wydawania poleceń Tobie i towarzyszącemu Ci personelowi w przypadku samoratowania lub ewakuacji z pociągu,
- zasada samoratowania,
- ewakuacja w kontekście samoratowania,
- ewakuacja z innych powodów,
- zakaz zaciągania hamulca bezpieczeństwa na odcinkach specjalnych trasy wymienionych przez pomocnika SRK,
- zakaz otwierania drzwi zewnętrznych podczas jazdy,
- zakaz palenia w całym pojeździe eskortującym.

1.4 Instrukcje zachowania podczas transportu kolejowego

1.4.1 Zasady

Podróżowanie pociągami towarowymi wiąże się z podwyższonym ryzykiem wypadków. Dlatego należy zachować szczególną ostrożność podczas wsiadania i wysiadania, podczas ruszania i zatrzymywania pociągu, podczas manewrów oraz podczas otwierania i zamykania drzwi zewnętrznych.

Jest to bardzo niebezpieczne dla Ciebie jako osoby eskortującej i dlatego jest zabronione:

- wsiadanie do pojazdów lub ładunków na otwartych wagonach towarowych lub prostowanie przesuniętych ładunków bez zezwolenia personelu kolejowego, jeżeli wagony znajdują się pod siecią trakcyjną,
- podczas pracy w pobliżu sieci trakcyjnych - nawet z przedmiotami - nie przekraczać wymaganej bezpiecznej odległości wynoszącej 3 m,
- palenie w wagonach eskorty,
- gwizdki z trylem lub gwizdki sygnałowe na całym obszarze kolejowym,
- wysiadanie na stacjach i poza nimi bez uprzedniej zgody maszynisty i - jeśli jest obecny – pomocnika SRK,
- jazda w wagonach towarowych,
- trzymanie przedmiotów za oknami lub wyrzucanie ich na zewnątrz,
- wchodzenie na główki szyn, zwrotnice i obszary przejazdowe,
- trzymanie głowy lub innych części ciała za oknem,
- personel wojskowy ustawiający się w formacji na torach,
- otwieranie lub zamykanie drzwi zewnętrznych podczas podróży. W takich przypadkach hamulec bezpieczeństwa musi być włączony, z wyjątkiem specjalnych odcinków linii określonych przez pomocnika SRK. Należy natychmiast poinformować maszynistę i - jeśli jest obecny – pomocnika SRK. Do czasu zatrzymania się pociągu wszystkie osoby towarzyszące muszą znajdować się z dala od otwartych drzwi zewnętrznych.

Ponadto musisz przestrzegać następujących zasad:

- musisz umożliwić maszyniście i personelowi kolejowemu dostęp do towarzyszących wagonów,
- zwracaj uwagę na sygnały ostrzegawcze lokomotywy i ostrzeżenia personelu kolejowego,
- w miarę możliwości unikaj przebywania między torami,
- nie używaj świateł w nocy, chyba że zostanie to zlecone przez personel kolejowy,
- przecinanie torów jest możliwe tylko pod kątem 90 stopni do osi toru,
- uważaj na zbliżające się pojazdy szynowe,

- stojąc na torach, zawsze zwracaj uwagę na stronę zagrożenia (np. na sąsiednie tory)

1.5 Instrukcje postępowania w nagłych wypadkach podczas transportu kolejowego

1.5.1 Zasady

Jako osoba odpowiedzialna za transport lub jako oficer transportu musisz na własną odpowiedzialność, rozważnie i stanowczo zrobić wszystko, co możliwe, aby zapobiec zagrożeniu lub je zmniejszyć.

Ponadto należy przestrzegać następujących zasad:

- W przypadku wykrycia niebezpiecznego zdarzenia/niebezpieczeństwa należy uruchomić hamulec bezpieczeństwa i natychmiast powiadomić maszynistę o jego przyczynie.

  Nie dotyczy to sytuacji, gdy pomocnik SRK jest obecny w pojeździe eskortującym oraz w przypadku nagłych wypadków medycznych.
- Nigdy nie próbuj zamykać otwartych drzwi zewnętrznych podczas jazdy. W takim przypadku należy uruchomić hamulec bezpieczeństwa i natychmiast poinformować maszynistę o przyczynie. Nie dopuszczać ludzi do otwartych drzwi zewnętrznych do czasu zatrzymania się pociągu.

  Nie dotyczy to sytuacji, gdy pomocnik SRK jest obecny w pojeździe eskortującym.
- Jeśli system alarmu pożarowego reaguje, należy natychmiast ustalić przyczynę. Ponadto należy natychmiast poinformować maszynistę pociągu i - jeśli jest obecny – pomocnika SRK.
- Karty awaryjne powinny być używane do komunikacji.
- W przypadku pożaru w pojeździe należy włączyć wentylację, aby zapewnić dopływ świeżego powietrza do zajętych przedziałów.
- Jeśli przez wentylację z zewnątrz zasysany jest dym, należy wyłączyć wentylację.
- W przypadku pożaru w pojeździe eskortującym, przedział dotknięty pożarem i dwa sąsiednie przedziały z każdej strony muszą zostać ewakuowane przez Ciebie i - jeśli to możliwe - przez pomocnika SRK, a personel eskortujący musi zostać zakwaterowany w pozostałych przedziałach.
- Jeśli jest kilka wagonów eskorty, to uszkodzony wagon eskorty należy zwolnić przez połączenie z następnym wagonem eskorty. W tym przypadku należy wyłączyć wentylację w zajętych wagonach eskorty i zamknąć - nie ryglować - drzwi przejściowe do płonącego wagonu eskorty.
- Dla własnego bezpieczeństwa należy gasić pożar dostępnymi środkami gaśniczymi.
- Jeżeli w razie niebezpieczeństwa pociąg się zatrzyma, należy przeprowadzić ewakuację zgodnie z poleceniami maszynisty i - jeżeli jest obecny – pomocnika SRK. Muszą oni pomóc maszyniście i - jeśli jest obecny - pomocnikowi SRK w ewakuacji i zapewnić bezpieczeństwo towarzyszącemu personelowi.
- Ewakuacja musi odbywać się zawsze przez boczny korytarz i drzwi wagonu. Jeżeli korytarz boczny lub drzwi wagonu są zablokowane, oznaczone okna ewakuacyjne służą jako dalsza droga ewakuacyjna.

1.6 Instrukcje zachowania na liniach z napędem elektrycznym w sieci trakcyjnej prądu przemiennego jednofazowego (15000 V i 16,7 Hz)

1.6.1 Zasada

Linia napowietrzna jest zawsze pod napięciem 15000 V. W tym kontekście „linia napowietrzna” oznacza nie tylko sam przewód jezdny, ale także inne elementy, w tym maszty.

W przypadku zauważenia uszkodzenia sieci trakcyjnej (np. zerwanych lub zwisających przewodów, uszkodzonych izolatorów, dymu i ognia) należy natychmiast powiadomić pracowników kolei na miejscu.

Ze względu na związane z tym zagrożenie życia zabronione są następujące czynności:

- Dotykanie linii napowietrznej, łącznie z jej ewentualnie wiszącymi elementami. Należy bezwzględnie zachować bezpieczną odległość wynoszącą 3 m od linii napowietrznej.
- Zachować ostrożność podczas przenoszenia przedmiotów o dużych gabarytach (drabiny, listwy, rury, anteny itp.). Również w tym przypadku konieczne jest zachowanie bezpiecznej odległości wynoszącej 3 m od linii napowietrznej.
- Dotykanie ofiar i wszelkiego rodzaju przedmiotów, które mają kontakt z linią napowietrzną (np. osoby, gałęzie, drzewa, plandeki ochronne).
- Chodzenie w promieniu co najmniej 20 m od miejsca, w którym zerwany drut napowietrzny dotyka ziemi.
- Dotykanie pantografów i innych urządzeń elektrycznych na lokomotywach i wagonach.
- Tory w rejonie Berlina i Hamburga mogą być wyposażone w szyny prądowe. Zabronione jest wchodzenie w tych miejscach na tory.
- Przebywanie na załadowanych pojazdach, np. pojazdach mechanicznych, środkach transportu, pojazdach wojskowych.
- Pozostawianie lub wysuwanie anten na załadowanych pojazdach.
- Wspinanie się na i ponad dachami pojazdów, ładunkami wagonów, pomostami i załadowanymi pojazdami silnikowymi.
- Przeprowadzanie operacji załadunku lub rozładunku albo regulacji ładunku wagonów bez potwierdzenia przez maszynistę, że sieć trakcyjna została odłączona i uziemiona.

  W przypadku przewozów specjalnych mogą obowiązywać inne zasady, kto potwierdzi, że sieć trakcyjna została odłączona i uziemiona.
- Podczas gaszenia pożaru należy zbliżyć się ze strumieniem gaśniczym do sieci trakcyjnej.

1.7 Samoratowanie (SRK)

1.7.1 Zasada

Ewakuacja pociągu w związku ze zdarzeniem pożarowym w pociągu jest częścią koncepcji samoratowania kolejowego.

Choroby osób lub pracowników są określane jako nagłe przypadki medyczne. Nie są one zaliczane do „samoratowania”.

1.7.2 Decyzja

Maszynista pociągu (kierownik SRK) inicjuje działania mające na celu przeprowadzenie akcji samoratowniczej w razie zaistnienia zdarzenia.

Pomocnicy SRK i Ty jako oficer transportowy wspieracie kierownika SRK w ewakuacji pociągu.

2 Przygotowanie transportu kolejowego

2.1 Wagon eskorty

2.1.1 Przekazanie wagonu eskorty wojskowej (MBW)

Przy przekazywaniu pojazdu personel kolejowy poinstruuje Cię w zakresie obsługi systemu alarmu przeciwpożarowego, urządzeń przeciwpożarowych, urządzeń bezpieczeństwa wagonu konduktorskiego, jak również w zakresie zachowania się na liniach elektrycznych z siecią trakcyjną prądu przemiennego jednofazowego (15000 woltów i 16,7 Hz).

2.1.2 Przekazanie wagonu eskorty

W przypadku transportów specjalnych przekazanie wagonu eskorty, instruktaż i treść instruktażu mogą być uregulowane w różny sposób.

2.1.3 Wagon eskorty wojskowe - Ochrona przeciwpożarowa

W ramach instruktażu należy sprawdzić działanie systemu sygnalizacji pożaru wagonie eskorty wojskowej (MBW):

- funkcjonalność systemu sygnalizacji pożaru,
- komplet gaśnic (w MBW znajduje się łącznie pięć gaśnic)
  - 1x przedział wejściowy na końcu wagonu 1
  - 1x przedział wejściowy na końcu wagonu 2
  - 1x koniec wagonu 1 obok hamulca ręcznego szafy
  - 2x kuchnia,
- obecność koca gaśniczego, jak również zapasowego czujnika dymu (w MBW na końcu wagonu 1 za klapą grodziową).

Jeśli czujka pożarowa działa nieprawidłowo, należy ją natychmiast wymienić.

Uwaga:

Jeżeli przed rozpoczęciem podróży zostanie stwierdzone, że system alarmu przeciwpożarowego jest uszkodzony, gaśnice są niekompletne lub zużyte, brakuje zapasowego czujnika dymu lub nie każde okno wyjścia awaryjnego jest wyposażone w młotek awaryjny, pojazd nie może być użytkowany jako pojazd eskortujący.

2.1.4 Wagon eskorty wojskowej - Książka pokładowa

Następujące dokumenty znajdują się w wojskowej książce pokładowej eskorty:

- ulotka dla zarządzających transportem i urzędników zajmujących się transportem,
- uwagi dotyczące przekazania/przejęcia,
- kopia aktualnego protokołu przekazania/odbioru,
- listy kontrolne, instrukcje bezpieczeństwa pożarowego i raporty o uszkodzeniach,
- formularze (np. protokoły przekazania/przejęcia),
- karty awaryjne,
- skrócona instrukcja postępowania przy usuwaniu usterek w wyposażeniu wagonu eskortowego.

2.1.5 Wagon eskorty wojskowej – Podpis

Przejęcie wojskowego pojazdu eskortowego wraz z wyposażeniem należy potwierdzić rewidentowi taboru swoim podpisem.

2.2 Instruktaż personelu towarzyszącego

2.2.1 Instrukcja

Jako osoba odpowiedzialna za transport lub jako oficer transportu musisz poinstruować personel towarzyszący w następujących kwestiach:

- uprawnienia maszynisty (kierownika SRK) lub pomocnika SRK do wydawania poleceń,
- zachowanie w przypadku zagrożenia i samoratowania,
- zezwolenie na dostęp maszynisty i innego personelu kolejowego do towarzyszących wagonów,
- ewakuacja pociągu zgodnie z poleceniem personelu kolejowego,
- drogi ewakuacyjne pojazdu eskortującego,
- umiejscowienie gaśnic w pojeździe eskortującym,
- wyposażenie bezpieczeństwa pojazdu eskortującego,
- umiejscowienie i sposób użycia hamulca bezpieczeństwa,
- zakaz palenia i zakaz używania otwartego światła,
- zakaz schodzenia na ląd podczas pobytu,
- zakaz otwierania drzwi zewnętrznych podczas jazdy,
- zachowanie na terenie torów,
- zachowanie wobec systemów sieci trakcyjnej.

2.3 Karta podpisów

2.3.1 Kontakt osobisty

Maszynista pociągu i - jeśli to możliwe – pomocnik SRK skontaktuje się z Tobą osobiście na stacji początkowej/końcowej lub z pomocnikiem SRK po wejściu do pociągu.

2.3.2 Potwierdzenie

Przed odjazdem pociągu potwierdzisz maszyniście swoim podpisem:

- przyjęcie do wiadomości treści niniejszej instrukcji oraz przeprowadzenie instruktażu dla personelu towarzyszącego,
- złożenie podpisu na karcie podpisów oraz prawidłowo podaną liczbę osób towarzyszących.

2.4 Połączenie głosowe

2.4.1 Komunikacja głosowa z maszynistą

Maszynista informuje o połączeniu głosowym, które ma być używane podczas transportu kolejowego.

Transporty specjalne mogą podlegać specjalnym zasadom dotyczącym komunikacji głosowej.

2.4.2 Sprawdzanie połączenia głosowego

Ty i maszynista musicie sprawdzić, czy komunikacja głosowa między wszystkimi wagonami towarzyszącymi a jednostką trakcyjną działa prawidłowo za pośrednictwem stacji interkomowych. Podczas podróży pociągiem maszynista będzie dzwonił do Ciebie w regularnych odstępach czasu, aby sprawdzić połączenie głosowe z jednostką trakcyjną. Odbieraj te połączenia w odpowiedni sposób.

2.4.3 Brak możliwości połączenia głosowego przez pulpit mikrofonu

Jeżeli komunikacja za pomocą technologii wagonowej nie jest możliwa, należy nawiązać połączenie głosowe za pomocą radiotelefonów ręcznych. Jeśli nie są dostępne radiotelefony

ręczne, połączenie głosowe należy nawiązać w inny sposób, np. za pomocą radia przenośnego lub wojskowego.

3 Prowadzenie transportu kolejowego

3.1 Odjazd pociągu

3.1.1 Pierwszy i każdy następny odjazd

Po wejściu personelu towarzyszącego na pokład zgłoś maszyniście i - jeśli jest obecny – pomocnikowi SRK, że towarzysząca mu eskorta weszła na pokład i że zewnętrzne drzwi są zamknięte.

Po zgłoszeniu maszyniście nie wolno już otwierać drzwi zewnętrznych!

3.2 Przejazd pociągu

3.2.1 Odpowiedzialność

Jako osoba odpowiedzialna za transport lub jako oficer transportu ponosisz wyłączną odpowiedzialność za bezpieczne zachowanie osób towarzyszących podczas transportu kolejowego.

W szczególności są one odpowiedzialne za:

- zakaz używania hamulca awaryjnego na odcinkach specjalnych wymienionych przez pomocnika SRK,
- egzekwowanie przestrzegania zakazu palenia we wszystkich pojazdach,
- prawidłowe działanie i monitorowanie systemów alarmu przeciwpożarowego,
- zamykanie drzwi zewnętrznych i utrzymywanie dróg ewakuacyjnych w stanie wolnym (drzwi zewnętrzne, korytarz boczny, drzwi do przedziałów, jeżeli w rzędzie znajduje się kilka wagonów konwojentów, drzwi przejściowe między wagonami konwojentów również nie mogą być zablokowane ani zamknięte),
- działanie awaryjnego odblokowania drzwi zewnętrznych w razie niebezpieczeństwa,
- w razie zdarzenia pomoc maszyniście pociągu (kierownik SRK) lub pomocnikowi SRK w ewakuacji pociągu,
- zakaz zamykania okien zewnętrznych.

3.2.2 Miejsce pobytu

Jeśli jest kilka wagonów eskortowych, należy pozostać w pierwszym wagonie eskortowym za lokomotywą.

3.2.3 Miejsce pobytu wojskowego pojazdu eskortującego

W przypadku transportów wojskowych pomieszczenie rekreacyjne pojazdu eskortującego jest pomieszczeniem wartowniczym. Musisz zapewnić stałą obecność strażnika w pomieszczeniu strażnika. Jeżeli w pociągu znajduje się kilka wagonów konwojowych, każda salonka musi być obsadzona. Należy zapewnić komunikację między Tobą a innymi strażnikami.

3.2.4 Przystanek pociągu na trasie

Personel towarzyszący nie może opuszczać wagonów podczas postoju pociągu na trasie.

Za zgodą maszynisty i tylko w wyjątkowych przypadkach można otworzyć drzwi zewnętrzne i wysiąść z pojazdu podczas dłuższych postojów.

Przed każdą dalszą podróżą musisz zgłosić maszyniście i - jeśli jest dostępny – pomocnikowi SRK, że wszyscy pasażerowie weszli na pokład i zewnętrzne drzwi są zamknięte.

Po zakomunikowaniu tego faktu maszyniście nie można już otworzyć drzwi!

Wyjątki od tego mogą być określone dla transportów specjalnych.

3.2.5 Awaria systemu alarmu przeciwpożarowego

W przypadku awarii systemu alarmu przeciwpożarowego podczas podróży (zgaśnięcie lampki kontrolnej „Działanie”) pojazd eskortujący musi być przez cały czas obserwowany przez Ciebie lub osobę eskortującą/ochroniarza. Żaluzje okienne na drzwiach przedziału muszą być odsłonięte. Należy przeprowadzać kontrole co ½ godziny.
Podczas obchodu kontrolnego należy zwrócić szczególną uwagę na przestrzeganie zakazu palenia oraz na powstający ewentualnie w wagonie dym.

3.2.6 Przypadek zdarzenia

W razie wypadku lub podczas ewakuacji z pociągu należy postępować zgodnie z instrukcjami maszynisty (kierownika SRK) lub pomocnika SRK.

3.2.7 Nagłe przypadki medyczne

W razie nagłego wypadku medycznego nie należy zaciągać hamulca bezpieczeństwa. Maszynista musi zostać natychmiast poinformowany. Należy zorganizować pierwszą pomoc przy pomocy dostępnych środków.

Maszynista będzie kontynuował jazdę i zatrzyma pociąg w miejscu uzgodnionym ze służbami ratowniczymi. Poinformuje Cię o uzgodnionym miejscu postoju i szacowanym czasie dojazdu.

4 Kontakt

4.1 Uszkodzenia i wady

4.1.1 Wojskowy pojazd eskortowy

Uszkodzenia i wady pojazdów eskorty wojskowej wykryte na trasie muszą zostać zgłoszone do Centrum Operacyjnego (OC), do dyspozytora odpowiedzialnego za transport wojskowy, pod numerem +49-(0)69-265-34772. Dyspozytor skontaktuje Cię z dyżurującym technikiem warsztatu.

5 Komunikacja

5.1 Język

5.1.1 Problemy językowe

Jeśli pojawią się problemy z porozumiewaniem się w języku obcym między Tobą a kierowcą lub pomocnikiem SRC, pomoc można uzyskać w Centrum Operacyjnym pod numerem +49-(0)69-265-34772.

5.2 Pomoce komunikacyjne

5.2.1 Karty awaryjne

Karty sytuacji awaryjnych zawierają najważniejsze przykładowe zdania przydatne w nagłych wypadkach.

Notfallkarte	Karta awaryjna
Feuer im Wagen	Pożar w wagonie ....
Ich brauche einen Feuerlöscher	Potrzebuję gaśnicy.
Notbremse ist gezogen	Hamulec awaryjny jest zaciągnięty
Ich brauche einen Arzt	Potrzebuję lekarza
Ich brauche Verbandszeug	Potrzebuję bandaży
Ich brauche Polizei	Potrzebuję policji
In meinem Wagen ist ein eigenartiger Geruch	W moim wagonie unosi się dziwny zapach
In meinem Wagen ist eine Tür offen	W moim wagonie są otwarte drzwi.
In meinem Wagen funktioniert das Licht nicht	W moim wagonie nie działa światło.
Ich brauche Hilfe	Potrzebuję pomocy

DB Cargo AG

Leták
pro
Osoby odpovědné za dopravu
a
dopravní důstojníky

DB Cargo AG
L.CVS 1
DBCDE.5901A02
Platí od: 10.12.2023
Verze: V07

Obsah

1 Základní pravidla pro železniční dopravu 4

1.1 Obecné 4

1.1.1 Osoby zodpovědné za dopravu/dopravni úředníci 4

1.2 Strany zapojené do železniční dopravy 4

1.2.1 Vojenská doprava/velitel vozu 4

1.2.2 Strojvedoucí/samostatný vedoucí záchranné akce (vedoucí SRC) 4

1.2.3 Pomocník pro sebezáchranu (pomocníci SRC) 4

1.3 Instruktáž osoby odpovědné za přepravu nebo pracovníka odpovědného za přepravu 4

1.3.1 Princip 4

1.3.2 Speciální sekce 5

1.4 Pokyny pro chování v železniční dopravě 5

1.4.1 Zásady 5

1.5 Pokyny pro postup v případě mimořádné události během železniční dopravy 6

1.5.1 Zásady 6

1.6 Pokyny pro chování na elektricky ovládaných tratích s trakčním vedením pro jednofázový střídavý proud (15000 V a 16,7 Hz) 6

1.6.1 Princip 6

1.7 Sebezáchrana (SRC) 7

1.7.1 Princip 7

1.7.2 Rozhodnutí 7

2 Příprava železniční dopravy 7

2.1Doprovodné vozidlo **Fehler! Textmarke nicht definiert.**

2.1.1 Předání vojenského doprovodného vozidla (MBW) 7

2.1.2 Předání doprovodného vozidla 7

2.1.3 Vojenské doprovodné vozidlo - Požární ochrana 8

2.1.4 Vojenské doprovodné vvozidlo - doprovodné vozidlo 8

2.1.5 Vojenské doprovodné vozidlo - podpis 8

2.2 Instruktáž doprovodného personálu 8

2.2.1 Pokyny 8

2.3 Podpisový arch 9

2.3.1 Osobní kontakt 9

2.3.2 Potvrzení 9

2.4 Hlasové spojení 9

2.4.1 Hlasová komunikace s řidičem 9

2.4.2 Kontrola hovorového spojení 9

2.4.3 Připojení k řeči přes jednotku mikrofonu není možné 9

3 Provádění železniční dopravy 9

3.1 Odjezd vlaku 9

3.1.1 První a každý další odjezd 9

3.2 Cesta vlakem 9

3.2.1 Odpovědnost 9
3.2.2 Kde se nachází 10
3.2.3 Kde se nachází vojenské doprovodné vozidlo 10
3.2.4 Zastávka vlaku na trase 10
3.2.5 Selhání požárního poplachového systému 10
3.2.6 Případ události 10
3.2.7 Lékařská pohotovost 10

4 Kontaktní osoba 11

4.1 Poškození a závady 11
4.1.1 Vojenské doprovodné vozidlo 11

5 Komunikace 11

5.1 Jazyk 11
5.1.1 Jazykové problémy 11
5.2 Komunikační pomůcky 11
5.2.1 Nouzové karty 11

1 Základní pravidla pro železniční dopravu

1.1 Obecné

1.1.1 Osoba odpovědná za dopravu/dopravní důstojník

V případě přepravy s doprovodem jste Vy jako osoba odpovědná za přepravu a v případě vojenské přepravy Vy jako dopravní důstojník spojovacím článkem mezi Vaším doprovodem nebo vojenským personálem a železničním personálem.

Pokud je ve vlaku několik doprovodných vozů nebo vojenských doprovodných vozů (MBW), musíte zůstat v prvním doprovodném voze za lokomotivou.

To neplatí pro Vás jako osobu odpovědnou za dopravu, pokud musíte být z důvodů souvisejících s přepravou (např. zvláštní přeprava) na jiném místě ve vlaku.

Předpokladem je hlasové spojení mezi Vámi a řidičem, které musí být zajištěno.

1.2 Strany zapojené do železniční dopravy

1.2.1 Vojenská doprava/velitel vozu

V případě vojenských transportů kontroluje velitel vagonu správné naložení vojenského zboží před cestou vlakem. Předá Vám vojenský doprovodný vůz (vozy) a poučí vás, jak vůz ovládat a jak se chovat na elektricky ovládaných železničních tratích.

1.2.2 Strojvedoucí/samostatný vedoucí záchranné akce (vedoucí Švýcarského Červeného kříže SRC)

Provozní odpovědnost za provádění železniční dopravy nese strojvedoucí. Je oprávněn dávat Vám a doprovodnému/vojenskému personálu pokyny ve všech provozních záležitostech na železnici a v případě sebezáchrany nebo evakuace vlaku.

1.2.3 Pomocník pro sebezáchranu (pomocníci SRC)

Na úsecích trasy, na kterých nelze v doprovodném voze použít záchrannou brzdu, jede v doprovodném voze také pomocník SRC. Pokud je doprovodných vozů více, je v každém doprovodném voze pomocník SRC. Pomocník SRC je oprávněn dávat Vám a doprovodu/vojenskému personálu pokyny v případě sebezáchrany nebo evakuace vlaku.

1.3 Instruktáž osoby odpovědné za dopravu nebo pracovníka odpovědného za dopravu

1.3.1 Princip

Před železniční dopravou Vás železniční personál poučí o následujících tématech:

- provoz doprovodného vozidla, včetně případného požárního poplašného systému,
- chování během železniční dopravy,
- vyplnění "Podpisového archu pro přepravu s doprovodem včetně vojenské přepravy" společně s řidičem.

Pro speciální přepravy může být Vaše instruktáž upravena odlišně.

1.3.2 Speciální sekce

Před jízdou na zvláštních úsecích trasy vás pomocník SRC navíc poučí o následujících bodech:

- dodržování oprávnění strojvedoucího a pomocníka SRC dávat vám a doprovodnému personálu pokyny v případě sebezáchrany nebo evakuace vlaku,
- princip sebezáchrany,
- evakuace v kontextu sebezáchrany,
- evakuace z jiných důvodů,
- zákaz použití záchranné brzdy na zvláštních úsecích trasy uvedených pomocníkem SRC,
- zákaz otevírání vnějších dveří za jízdy,
- v celém doprovodném vozidle je zakázáno kouřit.

1.4 Pokyny pro chování v železniční dopravě

1.4.1 Zásady

Cestování v nákladních vlacích je spojeno se zvýšeným rizikem nehod. Proto je třeba dbát zvláštní opatrnosti při nastupování a vystupování, při rozjíždění a zastavování vlaku, při posunu a při otevírání a zavírání vnějších dveří.

Pro vás jako doprovod je to velmi nebezpečné, a proto zakázané:

- nasedání na vozidla nebo nakládání do otevřených nákladních vozů nebo rovnání posunutého nákladu bez povolení železničního personálu, pokud jsou vozy pod trakčním vedením,
- při práci v blízkosti trakčního vedení - i s předměty - nedodržet požadovanou ochrannou vzdálenost 3 m,
- kouřit v doprovodných vozech,
- píšťalky s trylkem nebo signální píšťalky v celé železniční oblasti,
- vystupování ve stanicích a mimo ně bez předchozího souhlasu strojvedoucího a - pokud je k dispozici – pomocníka SRC,
- jezdit v nákladních vagonech,
- dávat předměty z okna nebo je vyhazovat,
- vstupovat do hlav kolejnic, výhybek a křižovatek,
- vystrkávat hlavu nebo jiné části těla z okna,
- vojenský personál se řadí do formace na kolejích,
- otevírat nebo zavírat vnější dveře během jízdy. V těchto případech musí být použita záchranná brzda, s výjimkou zvláštních úseků trati určených pomocníkem SRC. Řidič a asistent SRC, pokud je k dispozici, musí být okamžitě informováni. Dokud vlak nezastaví, musí se všechny doprovázející osoby držet dál od otevřených vnějších dveří.

Dále je třeba dodržovat následující pravidla:

- strojvedoucímu a železničnímu personálu musí být umožněn přístup k doprovodným vozům,
- dbejte na výstražná znamení lokomotivy a varování železničního personálu,
- pokud možno se vyhněte pobytu mezi kolejemi,
- nepoužívejte lampy v nočních hodinách, pokud k tomu nedostanete pokyn od železničního personálu,
- koleje můžete křížit pouze pod úhlem 90 stupňů k ose koleje,
- dávejte pozor na přijíždějící kolejová vozidla,

- když stojíte na kolejích, musíte vždy sledovat nebezpečnou stranu (např. sousední koleje).

1.5 Pokyny pro postup v případě mimořádné události během železniční dopravy

1.5.1 Zásady

Jako osoba odpovědná za dopravu nebo jako pracovník pověřený dopravou musíte na vlastní odpovědnost obezřetně a rozhodně učinit vše, co je možné, abyste nebezpečí odvrátili nebo omezili.

Kromě toho musíte dodržovat následující pravidla:

- pokud je zjištěna nebezpečná událost/nebezpečí, musí být použita záchranná brzda a strojvedoucí musí být okamžitě informován o důvodu

  To neplatí, pokud je v doprovodném vozidle přítomen pomocník SRC a v případě lékařské pohotovosti.

- nikdy se nepokoušejte zavírat otevřené vnější dveře za jízdy. V takovém případě zatáhněte za záchrannou brzdu a neprodleně informujte řidiče o důvodu. Nepřibližujte se k otevřeným vnějším dveřím, dokud vlak nezastaví.

  To neplatí, pokud je v doprovodném vozidle přítomen pomocník SRC.

- pokud požární poplachový systém zareaguje, musíte okamžitě zjistit příčinu. Je třeba okamžitě informovat strojvedoucího a - pokud je k dispozici – pomocníka SRC.

- nouzové karty slouží ke komunikaci

- Vv případě požáru ve voze nechte zapnutou ventilaci, abyste do obsazených prostorů přiváděli čerstvý vzduch

- pPokud je kouř nasáván zvenčí ventilací, je třeba ventilaci vypnout

- v případě požáru v doprovodném vozidle musíte Vy a - je-li k dispozici – pomocník SRC evakuovat zasažený oddíl a dva sousední oddíly na každé straně a personál doprovodu musí být ubytován v ostatních oddílech.

- pokud je doprovodných vozů více, vyčistěte postižený doprovodný vůz prostřednictvím spojení s dalším doprovodným vozem. V takovém případě vypněte ventilaci v obsazených doprovodných vozech a zavřete - nikoliv zamkněte - přechodové dveře do hořícího doprovodného vozu.

- s ohledem na vlastní bezpečnost bojujte s ohniskem požáru dostupnými hasicími prostředky

- pokud vlak v případě nebezpečí zastaví, musí být evakuace provedena podle pokynů strojvedoucího a - je-li přítomen – pomocníka SRC. Musí pomáhat řidiči a asistentovi SRC, je-li přítomen, při evakuaci, a zajistit bezpečnost doprovázejícího personálu.

- evakuace musí vždy probíhat boční chodbou a dveřmi vozu. Pokud jsou boční chodba nebo dveře vozu neprůchodné, slouží jako další úniková cesta označená okna nouzového východu.

1.6 Pokyny pro chování na elektricky ovládaných tratích s trakčním vedením pro jednofázový střídavý proud (15000 V a 16,7 Hz)

1.6.1 Princip

Nadzemní vedení je vždy pod napětím 15 000 voltů. V tomto kontextu se "trakčním vedením" rozumí nejen vlastní trakční vedení, ale také ostatní součásti včetně stožárů.

Zjistíte-li poškození trakčního vedení (např. přetržené nebo visící dráty, poškozené izolátory, známky kouře a požáru), musíte to neprodleně oznámit zaměstnancům železnice na místě.

V této souvislosti je pro Vás z důvodu ohrožení života zakázáno následující:

- dotýkání se trolejového vedení, včetně jeho případných závěsných součástí. Je nutné dodržovat ochrannou vzdálenost 3 m od nadzemního vedení.
- buďte opatrní při manipulaci s objemnými předměty (žebříky, latě, trubky, antény atd.). I zde je nutné dodržet ochrannou vzdálenost 3 m od trolejového vedení.
- dotýkat se obětí a jakýchkoli předmětů, které jsou stále připojeny k trolejovému vedení (např. osob, větví, stromů, ochranných plachet)
- chůze po zemi v okruhu nejméně 20 m kolem místa, kde se přetržené trolejové vedení dotýká země
- dotýkání se pantografů a dalších elektrických zařízení na lokomotivách a vagónech
- koleje v oblasti Berlína a Hamburku mohou být vybaveny vodicími kolejnicemi. Vstup na koleje je zde zakázán.
- pobyt na naložených vozidlech, např. motorových vozidlech, dopravních prostředcích, vojenských vozidlech
- ponechání nebo prodloužení antén na naložených vozidlech.
- šplhání po střechách vozidel, vagónech, lávkách a naložených motorových vozidlech
- provádět nakládku nebo vykládku nebo úpravy nákladu vozu, aniž by se strojvedoucí ujistil, že trakční vedení bylo odpojeno a uzemněno.

  V případě speciální přepravy mohou platit jiná pravidla, která Vám potvrdí, že trolejové vedení bylo odpojeno a uzemněno.
- při hašení požáru se s hasicím proudem přibližte do bezprostřední blízkosti trolejového vedení.

1.7 Sebezáchrana (SRC)

1.7.1 Princip

Evakuace vlaku v souvislosti s požárem ve vlaku je součástí koncepce sebezáchrany na železnici.

Nemoci osob nebo zaměstnanců se označují jako mimořádné zdravotní události. Ty nespadají pod pojem "sebezáchrana".

1.7.2 Rozhodnutí

Řidič (vedoucí SRC) musí v případě nehody zahájit opatření k provedení sebezáchrany.

Pomocníci SRC a Vy jako dopravní důstojník podporujete vedoucího SRKC při evakuaci vlaku.

2 Příprava železniční dopravy

2.1 Doprovodné vozidlo

2.1.1 Předání vojenského doprovodného vozidla (MBW)

Při předávání vozidla Vás železniční personál poučí o obsluze požárního poplachového systému, protipožárního zařízení, bezpečnostního zařízení doprovodného vozu a o chování na elektricky provozovaných tratích s trakčním vedením pro jednofázový střídavý proud (15 000 V a 16,7 Hz).

2.1.2 Předání doprovodného vozidla

V případě zvláštních přeprav může být předání doprovodného vozidla, instruktáž a obsah instruktáže upraven odlišně.

2.1.3 Vojenské doprovodné vozidlo - Požární ochrana

Součástí Vašeho poučení o provozu požárního poplachového systému vojenského doprovodného vozidla (MBW) je kontrola:

- funkčnost požárního poplachového systému,
- kompletnost hasicích přístrojů (v MBW je celkem pět hasicích přístrojů).
  - 1x vstupní prostor na konci vozu 1
  - 1x vstupní prostor na konci vozu 2
  - 1x konec vozu 1 vedle ruční brzdy skříně
  - 2x kuchyňská linka,
- přítomnost požární přikrývky a náhradního detektoru kouře (v MBW na konci vozu 1 za přepážkovou klapkou).

Pokud je hlásič požáru nefunkční, musíte jej okamžitě vyměnit.

Upozornění:

Pokud se před zahájením jízdy zjistí, že požární signalizace je vadná, hasicí přístroje jsou neúplné nebo použité, chybí náhradní hlásič kouře nebo ne každé okno nouzového východu je vybaveno nouzovým kladívkem, nesmí být vozidlo použito jako doprovodné vozidlo.

2.1.4 Vojenský doprovodný vůz - doprovodný vůz

V knize vojenských doprovodných vozů najdete následující dokumenty:

- leták pro vedoucí pracovníky v dopravě a pracovníky v dopravě,
- poznámky k předání/převzetí,
- kopie aktuálního předávacího/přejímacího protokolu,
- kontrolní seznamy, poučení o požární bezpečnosti a hlášení o škodách,
- formuláře (např. předávací/převzetí protokoly),
- nouzové karty,
- zkrácený návod k řešení problémů s vybavením doprovodného vozu.

2.1.5 Vojenské doprovodné vozidlo - podpis

Převzetí vojenského doprovodného vozidla včetně jeho vybavení musíte potvrdit veliteli vozidla svým podpisem.

2.2 Instruktáž doprovodného personálu

2.2.1 Pokyny

Jako osoba odpovědná za přepravu nebo jako dopravní důstojník musíte doprovodný personál poučit o následujících bodech:

- Ppravomoc řidiče (vedoucího SRC) nebo pomocníka SRC vydávat pokyny,
- chování v případě nebezpečí a sebezáchrany,
- oprávnění strojvedoucího a ostatních železničních zaměstnanců k přístupu do doprovodných vozů,
- evakuace vlaku podle příkazu železničního personálu,
- únikové cesty doprovodného vozidla,
- umístění hasicích přístrojů v doprovodném vozidle,
- bezpečnostní vybavení doprovodného vozidla,
- umístění a použití záchranné brzdy,

- zákaz kouření a zákaz používání otevřených světel,
- zákaz vylodění během pobytu,
- zákaz otevírání vnějších dveří za jízdy,
- chování v prostoru trati,
- chování vůči systémům trolejového vedení.

2.3 Podpisový arch

2.3.1 Osobní kontakt

Řidič vlaku a - pokud je to možné – pomocník SRC Vás budou kontaktovat osobně na odjezdové/cílové stanici vlaku nebo pomocník SRC po nástupu do vlaku.

2.3.2 Potvrzení

Před odjezdem vlaku to strojvedoucímu potvrdí svým podpisem:

- jejich potvrzení o převzetí tohoto letáku a instrukce, které dali doprovodnému personálu,
- Vaše potvrzení formuláře podpisového archu a správně uvedený počet doprovázejících osob.

2.4 Hlasové spojení

2.4.1 Hlasová komunikace s řidičem

Řidič Vás informuje o hlasovém spojení, které bude použito během železniční přepravy.

Speciální přeprava může podléhat zvláštním pravidlům pro hlasovou komunikaci.

2.4.2 Kontrola hovorového spojení

Vy a strojvedoucí musíte zkontrolovat, zda hlasová komunikace mezi všemi doprovodnými vozy a hnacím vozidlem prostřednictvím interkomových stanic funguje správně. Během jízdy vlaku Vám bude strojvedoucí v pravidelných intervalech volat, aby zkontroloval hlasové spojení s hnacím vozidlem. Odpovídejte na tyto hovory odpovídajícím způsobem.

2.4.3 Připojení k řeči přes jednotku mikrofonu není možné

Pokud není možné komunikovat prostřednictvím technologie vozidla, je nutné navázat hlasové spojení pomocí ručních vysílaček. Pokud nejsou k dispozici ruční radiostanice, musí být hlasové spojení navázáno jiným způsobem, např. mobilní vysílačkou nebo vojenskou vysílačkou.

3 Provádění železniční dopravy

3.1 Odjezd vlaku

3.1.1 První a každý další odjezd

Po nástupu doprovodu ohlaste řidiči a - pokud je přítomen – pomocníkovi SRC, že doprovod nastoupil a že vnější dveře jsou zavřené.

Po nahlášení řidiči se vnější dveře již nesmí otevírat!

3.2 Cesta vlakem

3.2.1 Odpovědnost

Vy jako osoba odpovědná za dopravu nebo jako dopravní důstojník nesete výhradní odpovědnost za bezpečné chování doprovodného personálu během železniční přepravy.

Zodpovídáte zejména za:

- zákaz použití záchranné brzdy na zvláštních úsecích, které zmínil pomocník SRC,
- prosazování zákazu kouření ve všech vozidlech,
- správné fungování a monitorování systémů požárního poplachu,
- zavírání vnějších dveří a udržování volných únikových cest (vnější dveře, boční chodba, dveře do oddělení, pokud je několik eskortních vozů za sebou, nesmí být zablokovány nebo uzamčeny ani přechodové dveře mezi eskortními vozy),
- ovládání nouzového otevírání vnějších dveří v případě nebezpečí,
- v případě incidentu podpořit strojvedoucího (vedoucího SRC) nebo pomocníka SRC při evakuaci vlaku,
- zákaz zavírání vnějších oken.

3.2.2 Kde se nachází

Pokud je doprovodných vozů více, musíte zůstat v prvním doprovodném voze za lokomotivou.

3.2.3 Kde se nachází vojenské doprovodné vozidlo

U vojenských transportů je salonek doprovodného vozidla strážní místností. Musíte zajistit stálou přítomnost strážného ve strážní místnosti. Pokud je ve vlaku více doprovodných vozů, musí být každý salonek obsazen. Je třeba zajistit komunikaci mezi vámi a ostatními strážnými.

3.2.4 Zastávka vlaku na trase

Doprovodný personál nesmí opustit vagóny, když vlak na trase zastaví.

Pouze ve výjimečných případech lze se souhlasem řidiče otevřít vnější dveře a umožnit výstup během delší zastávky.

Před každou další cestou musíte řidiči a - pokud je k dispozici – pomocníkovi SRC nahlásit, že všichni cestující nastoupili a vnější dveře jsou zavřené.

Po tomto hlášení řidiči již nelze dveře otevřít!

Výjimky mohou být stanoveny pro speciální přepravy.

3.2.5 Selhání požárního poplachového systému

V případě, že během jízdy dojde k poruše požárního poplachového systému (zhasne kontrolka "Provoz"), musíte doprovodné vozidlo po celou dobu sledovat Vy nebo doprovodná osoba/strážný. Okenní žaluzie na dveřích oddílu musí být otevřené. Vozidlo musí být kontrolováno každou půlhodinu.

Během kontrolních obchůzek je třeba věnovat zvláštní pozornost dodržování zákazu kouření a případnému kouři, který se ve voze může objevit.

3.2.6 Případ události

V případě incidentu nebo při evakuaci vlaku se musíte řídit pokyny strojvedoucího (vedoucího SRC) nebo pomocníka SRC.

3.2.7 Lékařská pohotovost

V případě lékařské pohotovosti nepoužívejte záchrannou brzdu. Řidič musí být neprodleně informován. První pomoc musíte zajistit prostředky, které máte k dispozici.

Strojvedoucí bude pokračovat v jízdě a zastaví vlak na místě dohodnutém se záchrannými službami. Informuje vás o dohodnutém místě zastávky a předpokládané době cesty na místo.

4 Kontaktní osoba

4.1 Poškození a závady

4.1.1 Vojenské doprovodné vozidlo

Poškození a závady na vojenských doprovodných vozidlech zjištěné během cesty je třeba nahlásit operačnímu středisku (OS), dispečerovi odpovědnému za vojenskou dopravu, na telefonním čísle +49-(0)69-265-34772. Dispečer Vás spojí s technikem dílny, který má pohotovost.

5 Komunikace

5.1 Jazyk

5.1.1 Jazykové problémy

V případě problémů v komunikaci mezi Vámi a řidičem nebo pomocníkem SRC v cizím jazyce Vám pomůže "provozní centrum" (+49-(0)69-34772265).

5.2 Komunikační pomůcky

5.2.1 Nouzové karty

Karty pro případ nouze obsahují nejdůležitější vzorové věty pro případ nouze.

Notfallkarte
Feuer im Wagen ....
Ich brauche einen Feuerlöscher
Notbremse ist gezogen
Ich brauche einen Arzt
Ich brauche Verbandszeug
Ich brauche Polizei
In meinem Wagen ist ein eigenartiger Geruch
In meinem Wagen ist eine Tür offen
In meinem Wagen funktioniert das Licht nicht
Ich brauche Hilfe

Nouzová karta
Požár ve vagónu....
Potřebuji hasicí přístroj
Nouzová brzda je zatažená
Potřebuji lékaře
Potřebuji obvazy
Potřebuji policii
V mém vagónu je divný zápach
V mém vagónu jsou otevřené dveře
Světlo v mém vagónu nefunguje
Potřebuji pomoc

DBCDE.0101Z02

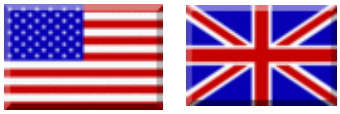
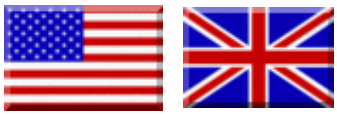
1 Kommunikationsleitfaden - Triebfahrzeugführer

Grundsatz

(1) Der Leitfaden, als Bestandteil der Kommunikation, ist vom Triebfahrzeugführer bei seiner obligatorischen Vorstellung beim Transportverantwortlichen bzw. beim Transportoffizier des begleiteten Transportes, bei der Zugvorbereitung, als Sprachhilfe/Vorlage zu nutzen.

Sprach-versionen

(2) Der Kommunikationsleitfaden enthält den Leitfaden und die dazugehörigen Notfallkarten in den folgenden Sprachen:

Sprache	Kommunikations-leitfaden	Notfallkarten
Deutsch		
Englisch		
Französisch		
Italienisch		
Polnisch		
Tschechisch		

Leitfaden - Triebfahrzeug-führer Deutsch

Hallo,

für den nächsten Abschnitt der Fahrt bin ich Ihr Triebfahrzeugführer.

Zu Beginn möchte ich Sie bitten, sich das Merkblatt für Transportverantwortliche/Transportoffiziere durchzulesen und die sich daraus ergebenden Maßnahmen, wie z. B. die Unterweisung des Begleitpersonals, vor der Abfahrt des Zuges durchzuführen.

Im Anschluss müssen wir zusammen das „Unterschriftenblatt für begleitete Transporte einschließlich Militärverkehr“ an meinem elektronischen Endgerät ausfüllen. Dazu möchte ich Sie bitten, mir die folgenden zwingend erforderlichen Angaben mitzuteilen:

- Ihren Namen
- Ihre Mobilfunkrufnummer
- Die von Ihnen gesprochenen/verstandenen Sprachen

Weiter möchte ich Sie bitten sich den Abschnitt „Bestätigung des Transportverantwortlichen/Transportoffizier“ durchzulesen und mir danach verbindlich die Anzahl des Begleitpersonals zu nennen.

Mit Ihrer Unterschrift auf dem Unterschriftenblatt bestätigen Sie:

- Die Kenntnisnahme der Inhalte des Unterschriftenblattes
- Die Anzahl des Begleitpersonals
- Die Umsetzung der aus dem Unterschriftenblatt bzw. aus dem Merkblatt für begleitete Transporte geforderten Maßnahmen wie z. B. der Einweisung des Begleitpersonals
- Die Richtigkeit Ihrer persönlichen Angaben

Zusätzlich möchte ich Sie über Folgendes informieren:

- Auf bestimmten Streckenabschnitten muss ein Sicherheitsbegleiter im Begleitwagen mitfahren. Bitte gewähren Sie diesem Bahnmitarbeiter Zutritt zum Begleitwagen. Er wird sich bei Ihnen vorstellen, sich mit dem DB Konzernausweiß ausweisen und mit Ihnen eine weitere besondere Sicherheitseinweisung durchführen.

2 Notfallkarten

(1) Die Notfallkarten enthalten die für den Notfall wichtigsten Mustersätze. Sie unterstützen die Verständigung zwischen dem Transportverantwortlichen bzw. Transportoffizier, ohne deutsche Sprachkenntnisse, mit dem Eisenbahnpersonal sowie den Rettungs- und Einsatzkräften.

Notfall Card	Emergency Card
Feuer im Wagen	Fire in wagon ....
Ich brauche einen Feuerlöscher	I need a fire extinguisher
Notbremse ist gezogen	The emergency brake has been applied
Ich brauche einen Arzt	I need a doctor
Ich brauche Verbandszeug	I need bandages
Ich brauche Polizei	I need police
In meinem Wagen ist ein eigenartiger Geruch	There's a strange smell in my wagon
In meinem Wagen ist eine Tür offen	There is a door open in my wagon
In meinem Wagen funktioniert das Licht nicht	The light in my wagon doesn't work
Ich brauche Hilfe	I need help

Carte des urgences	Scheda di emergenza
Incendie dans la voiture	Incendio nel carro ....
J'ai besoin d'un extincteur	Ho bisogno di un estintore
Le signal d'alarme est actionné	Il freno di emergenza è azionato
J'ai besoin d'un médecin	Ho bisogno di un medico
J'ai besoin de pansement	Ho bisogno di bende
J'ai besoin de la police	Ho bisogno della polizia
Il y a une odeur étrange dans ma voiture	Si sente uno strano odore nel mio carro
Il y a une porte ouverte dans ma voiture	C'è una porta aperta nel mio carro
La lumière ne fonctionne pas dans ma voiture.	La luce nel mio carro non funziona
J'ai besoin d'aide	Ho bisogno di aiuto

Karta awaryjna	Nouzová karta
Pożar w wagonie	Požár ve vagónu ....
Potrzebuję gaśnicy	Potřebuji hasicí přístroj
Hamulec awaryjny jest zaciągnięty	Nouzová brzda je zatažená
Potrzebuję lekarza	Potřebuji lékaře
Potrzebuję bandaży	Potřebuji obvazy
Potrzebuję policji	Potřebuji policii
W moim wagonie unosi się dziwny zapach	V mém vagónu je divný zápach
W moim wagonie są otwarte drzwi	V mém vagónu jsou otevřené dveře
W moim wagonie nie działa światło	Světlo v mém vagónu nefunguje
Potrzebuję pomocy	Potřebuji pomoc

Leitfaden - Triebfahrzeug-führer Englisch

Hello,

I am your train driver for the next leg of the journey.

To begin with, I would ask you to read the leaflet for transport managers and transport officers and to take the necessary measures from this, such as briefing the escort personnel, before the train departs.

We must then fill out the "Instruction sheet for accompanied transport including military transport" on my electronic terminal together. For this purpose, I would like to ask you to provide me with the following mandatory information:

- Your name
- Your mobile phone number
- The languages you speak/understand

Furthermore, I would like you to read the section entitled "Confirmation of the transport manager or transport officer" and then give me the number of escort persons.

With your signature on the signature sheet you confirm:

- acknowledgement of the contents of the signature sheet
- The number of escort persons
- The implementation of the measures required from the signature sheet or from the information sheet for accompanied transports, such as the briefing of the escort personnel
- The accuracy of your personal information

In addition, I would like to inform you of the following:

- On certain sections of the route, a safety attendant must ride in the escort coach. Please grant this railway employee access to the escort coach. He will introduce himself to you, show you his DB Group ID card and carry out another special safety briefing with you.

Notfall Card	Emergency Card
Feuer im Wagen	Fire in wagon ....
Ich brauche einen Feuerlöscher	I need a fire extinguisher
Notbremse ist gezogen	The emergency brake has been applied
Ich brauche einen Arzt	I need a doctor
Ich brauche Verbandszeug	I need bandages
Ich brauche Polizei	I need police
In meinem Wagen ist ein eigenartiger Geruch	There's a strange smell in my wagon
In meinem Wagen ist eine Tür offen	There is a door open in my wagon
In meinem Wagen funktioniert das Licht nicht	The light in my wagon doesn't work
Ich brauche Hilfe	I need help

Leitfaden - Triebfahrzeug-führer Französisch

Bonjour,

Je suis votre conducteur pour la prochaine partie du voyage.

Pour commencer, je vous invite à lire l'aide-mémoire pour les responsables de transports et les officiers en charge de transports et à procéder avant le départ du train à la réalisation des mesures prescrites telles que par exemple l'instruction du personnel d'accompagnement.

Ensuite, nous devrons compléter ensemble le formulaire « Unterschriftenblatt für begleitete Transporte einschließlich Militärverkehr » (Formulaire de signatures pour les transports accompagnés, y compris trafic militaire) sur mon terminal électronique. A cette fin, je vous demande de me fournir les informations obligatoires suivantes :

- votre nom ;
- votre numéro de téléphone portable ;
- les langues que vous parlez/comprenez.

Je vous invite par ailleurs à lire la section « Confirmation du responsable du transport/de l'officier en charge du transport » et à m'indiquer ensuite le nombre d'accompagnateurs.

En signant le formulaire de signatures, vous confirmez :

- la prise de connaissance du contenu du formulaire de signatures ;
- le nombre d'accompagnateurs ;
- la mise en œuvre des mesures requises par le formulaire de signatures et/ou l'aide-mémoire pour les transports accompagnés telles que par exemple l'instruction du personnel d'accompagnement ;
- l'exactitude de vos informations personnelles.

Je souhaiterais enfin vous informer du point suivant :

- - Sur certaines sections de ligne, la présence d'un accompagnateur en charge de la sécurité est nécessaire à bord de la voiture d'accompagnement. Veuillez garantir l'accès à la voiture d'accompagnement a cet agent de l'entreprise ferroviaire. Celui-ci se présentera à vous, s'identifiera avec sa carte de service du groupe DB et effectuera avec vous un briefing de sécurité complémentaire spécifique.

Notfall Card	Carte des urgences
Feuer im Wagen	Incendie dans la voiture ....
Ich brauche einen Feuerlöscher	J'ai besoin d'un extincteur
Notbremse ist gezogen	Le signal d'alarme est actionné
Ich brauche einen Arzt	J'ai besoin d'un médecin
Ich brauche Verbandszeug	J'ai besoin de pansement
Ich brauche Polizei	J'ai besoin de la police
In meinem Wagen ist ein eigenartiger Geruch	Il y a une odeur étrange dans ma voiture
In meinem Wagen ist eine Tür offen	Il y a une porte ouverte dans ma voiture
In meinem Wagen funktioniert das Licht nicht	La lumière ne fonctionne pas dans ma voiture.
Ich brauche Hilfe	J'ai besoin d'aide

Leitfaden - Triebfahrzeug-führer Italienisch

Buongiorno,

sarò il vostro macchinista per la prossima tratta del viaggio.

Per cominciare, vi chiedo di leggere la scheda informativa per i responsabili del trasporto/gli ufficiali di trasporto e di intraprendere le misure indicate, come ad esempio istruire gli agenti di scorta, prima della partenza del treno.

Successivamente, dovremo compilare insieme il "Foglio firme per il trasporto scortato, compreso il trasporto militare" sul mio terminale elettronico. A tal fine vi chiedo di fornirmi le seguenti informazioni obbligatorie:

- il vostro nome
- il vostro numero di cellulare
- le lingue che siete in grado di parlare/comprendere

Inoltre, vi invito a leggere la sezione "Conferma del responsabile del trasporto/dell'ufficiale di trasporto" e di fornirmi quindi il numero dei componenti del personale di scorta.

Apponendo la vostra firma sul Foglio firme confermate:

- la presa visione dei contenuti del foglio firme
- il numero dei componenti del personale di scorta
- l'attuazione delle misure richieste dal Foglio firme o dal Foglio informativo per i trasporti scortati, quale ad esempio l'istruzione del personale di scorta
- la correttezza dei vostri dati personali

Inoltre, vorrei informarvi in merito a quanto segue:

- Su alcune sezioni di linea, è necessaria la presenza di un agente di scorta per la sicurezza nel carro di scorta. Si tratta di un dipendente delle ferrovie, a cui vi chiediamo di concedere l'accesso al carro di scorta. Si presenterà a voi, si identificherà con il badge DB ed effettuerà con voi un altro briefing speciale sulla sicurezza.

Notfall Card	Scheda di emergenza
Feuer im Wagen	Incendio nel carro ....
Ich brauche einen Feuerlöscher	Ho bisogno di un estintore
Notbremse ist gezogen	Il freno di emergenza è azionato
Ich brauche einen Arzt	Ho bisogno di un medico
Ich brauche Verbandszeug	Ho bisogno di bende
Ich brauche Polizei	Ho bisogno della polizia
In meinem Wagen ist ein eigenartiger Geruch	Si sente uno strano odore nel mio carro
In meinem Wagen ist eine Tür offen	C'è una porta aperta nel mio carro
In meinem Wagen funktioniert das Licht nicht	La luce nel mio carro non funziona
Ich brauche Hilfe	Ho bisogno di aiuto

Leitfaden - Triebfahrzeug-führer Polnisch

Cześć,

na następnym etapie przejazdu będę maszynistą.

Na początek proszę o przeczytanie instrukcji dla osób odpowiedzialnych za transport/oficerów transportu oraz o podjęcie przed odjazdem pociągu niezbędnych działań, takich jak np. poinstruowanie personelu towarzyszącego.

Następnie wspólnie wypełnimy na terminalu elektronicznym „Instrukcję dotyczącą transportu towarzyszącego, w tym transportu wojskowego". W tym celu proszę o podanie następujących obowiązkowych informacji:

- nazwisko,
- numer telefonu komórkowego,
- języki, którymi się posługujesz/które rozumiesz.

Ponadto proszę o zapoznanie się z rozdziałem „Potwierdzenie osoby odpowiedzialnej za transport/oficera transportu", a następnie podanie liczby osób towarzyszących.

Składając podpis na karcie podpisu, potwierdzasz:

- przyjęcie do wiadomości treści karty podpisu,
- liczbę osób towarzyszących,
- wdrożenie środków wymaganych na karcie podpisu lub w instrukcji dla transportu towarzyszącego, np. instruktaż dla personelu towarzyszącego,
- poprawność Twoich danych osobowych.

Ponadto chcę poinformować Cię o następującej kwestii:

- Na niektórych odcinkach trasy eskorta bezpieczeństwa musi jechać w wagonie towarzyszącym. Proszę o zapewnienie temu pracownikowi kolei dostępu do wagonu towarzyszącego. Pracownik ten przedstawi się oraz wylegitymuje się dowodem Grupy DB i przeprowadzi z Tobą kolejną specjalną odprawę bezpieczeństwa.

Notfall Card	Karta awaryjna
Feuer im Wagen	Pożar w wagonie ....
Ich brauche einen Feuerlöscher	Potrzebuję gaśnicy
Notbremse ist gezogen	Hamulec awaryjny jest zaciągnięty
Ich brauche einen Arzt	Potrzebuję lekarza
Ich brauche Verbandszeug	Potrzebuję bandaży
Ich brauche Polizei	Potrzebuję policji
In meinem Wagen ist ein eigenartiger Geruch	W moim wagonie unosi się dziwny zapach
In meinem Wagen ist eine Tür offen	W moim wagonie są otwarte drzwi
In meinem Wagen funktioniert das Licht nicht	W moim wagonie nie działa światło
Ich brauche Hilfe	Potrzebuję pomocy

Leitfaden - Triebfahrzeug-führer Tschechisch

Dobrý den,

na dalším úseku cesty jsem Váš strojvedoucí.

Nejprve bych Vás chtěl požádat, abyste si přečetli leták pro osoby odpovědné za dopravu a dopravní důstojníky a před odjezdem vlaku provedli z něj vyplývající opatření, například instruktáž doprovodného personálu.

Následně musíme společně vyplnit na mém elektronickém terminálu "Podpisový arch pro přepravu s doprovodem včetně vojenské přepravy". Za tímto účelem bych Vás rád požádal o poskytnutí následujících povinných údajů:

- Vaše jméno
- číslo Vašeho mobilního telefonu
- jazyky, kterými mluvíte/kterým rozumíte

Dále bych vás chtěl požádat, abyste si přečetli oddíl "Potvrzení osoby odpovědné za dopravu a dopravního důstojníka" a poté mi sdělili závazné údaje o počtu doprovázejících osob.

Svým podpisem na podpisovém archu potvrdíte:

- že jste si přečetli obsah podpisového archu a porozuměli mu
- počet doprovázejících osob
- provedení opatření požadovaných podpisovým listem nebo informačním listem pro přepravu s doprovodem, např. instruktáž doprovázejících osob
- správnost Vašich osobních údajů.

Dále bych Vás rád informoval o následujících skutečnostech:

- na některých úsecích trasy musí v doprovodném voze cestovat bezpečnostní doprovod. Umožněte prosím tomuto zaměstnanci železnice přístup do doprovodného vozu. Představí se Vám, prokáže se průkazem koncernu DB a provede s Vámi další speciální bezpečnostní instruktáž.

Notfall Card	Nouzová karta
Feuer im Wagen	Požár ve vagónu ....
Ich brauche einen Feuerlöscher	Potřebuji hasicí přístroj
Notbremse ist gezogen	Nouzová brzda je zatažená
Ich brauche einen Arzt	Potřebuji lékaře
Ich brauche Verbandszeug	Potřebuji obvazy
Ich brauche Polizei	Potřebuji policii
In meinem Wagen ist ein eigenartiger Geruch	V mém vagónu je divný zápach
In meinem Wagen ist eine Tür offen	V mém vagónu jsou otevřené dveře
In meinem Wagen funktioniert das Licht nicht	Světlo v mém vagónu nefunguje
Ich brauche Hilfe	Potřebuji pomoc

DB Cargo AG

Unterschriftenblatt für begleitete Transporte einschließlich Militärverkehr

Signature sheet for accompanied transport including military transport;
Formulaire de signatures pour les transports accompagnés, y compris trafic militaire;
Foglio firma per il trasporto scortato, compreso il trasporto militare;
Arkusz podpisu dla transportu towarzyszącego, w tym transportu wojskowego;
Podpisový arch pro doprovázené transporty včetně vojenských transportů

zur Modulübersicht

Datum:

Date; Date; Data; Data; Datum;

Zugnummer:

Train number; Numéro du train; Numero del treno; Numer pociągu; Číslo vlaku;

Ab Betriebsstelle:

From railway station;
A partir de l'établissement de;
Dalla stazione ferroviaria;
Od stacji; ze stanice;
stanice tiskacími písmeny

(Betriebsstelle in Druckbuchstaben)

Name des Transportverantwortlichen:

(bei Militärtransporten des Transportoffiziers)
Name of the transport manager or transport officer;
Nom du responsable du transport / de l'officier en charge du transport;
Nome del responsabile del trasporto / dell'ufficiale di trasporto;
Nazwisko osoby odpowiedzialnej za transport / oficera transportu;
Jméno osoby odpovědné za dopravu / dopravního důstojníka

(Name in Druckbuchstaben)

Mobilfunkrufnummer des Transportverantwortlichen:

(bei Militärtransporten des Transportoffiziers)
Mobile phone number of the transport manager or transport officer;
Numéro de téléphone portable du responsable du transport / de l'officier en en charge du transport; Numero di cellulare del responsabile del trasporto / dell'ufficiale di trasporto;
Numer telefonu komórkowego osoby odpowiedzialnej za transport/oficera transportu;
Číslo mobilního telefonu osoby od-povědné za dopravu / dopravního důstojníka

(Nummer mit Ländervorwahl)

Der Transportverantwortliche spricht folgende Sprachen:

(bei Militärtransporten der Transportoffizier)
The transport manager or transport officer speaks the following languages;
Le responsable du transport / l'officier en charge du transport parle les langues suivantes;
Il responsabile del trasporto/l'ufficiale di trasporto parla le seguenti lingue;
Osoba odpowiedzialna za transport/oficer transportowy posługuje się następującymi językami;
Osoba odpovědná za dopravu / dopravní důstojník hovoří těmito jazyky

(Sprachen in Druckbuchstaben)

Für Züge, die von Personen in Reisezugwagen (Militärbegleitwagen/Bahndienstwagen) begleitet werden, ist dieses Unterschriftenblatt zu führen.

This signature sheet must be used for trains escorted by persons in passenger coaches (military escort coaches or service coaches).

Ce formulaire de signatures doit être complété pour les trains accompagnés par des personnes présentes dans des voitures voyageurs (voitures d'accompagnement militaire/véhicule ferroviaire de service).

Per i treni scortati da persone in carrozze passeggeri (carrozze di scorta militare / carrozze di servizio), occorre compilare il presente foglio firme.

Niniejszej karty podpisu należy używać w przypadku pociągów eskortowanych przez osoby w wagonach pasażerskich (wagony eskorty wojskowej lub wagony służbowe).

Tento podpisový arch musí být veden u vlaků s doprovodem osob v osobních vozech (doprovodné vojenské vozy/služební vozy).

Bestätigung des Transportverantwortlichen/Transportoffizier

Confirmation provided by the transport manager or transport officer
Confirmation du responsable du transport / de l'officier en charge du transport
Conferma del responsabile del trasporto / dell'ufficiale di trasporto
Potwierdzenie osoby odpowiedzialnej za transport/oficera transportu
Potvrzení osoby odpovědné za dopravu/dopravního úředníka

Mit Ihrer Unterschrift bestätigen Sie als Transportverantwortlicher (Transportoffizier bei Militärtransporten) dem Triebfahrzeugführer

With your signature, you as transport manager, or transport officer in the case of military transports, confirm to the train driver
Par votre signature, vous en tant que responsable du transport (officier en charge du transport pour le transport militaire) vous confirmez au conducteur les points suivants
Con la Sua firma in qualità di responsabile del trasporto (ufficiale di trasporto, per il trasporto militare) conferma al macchinista
Jako osoba odpowiedzialna za transport (w przypadku transportu wojskowego oficer transportu) potwierdzasz maszyniście swoim podpisem, że
Svým podpisem jako osoba odpovědná za dopravu (u vojenských převozů dopravní důstojník) potvrzujete strojvedoucímu

DB Cargo AG

Unterschriftenblatt für begleitete Transporte einschließlich Militärverkehr

Signature sheet for accompanied transport including military transport;
Formulaire de signatures pour les transports accompagnés, y compris trafic militaire;
Foglio firma per il trasporto accompagnato, compreso il trasporto militare;
Arkusz podpisu dla transportu towarzyszącego, w tym transportu wojskowego;
Podpisový arch pro doprovázené transporty včetně vojenských transportů

zur Modulübersicht

- die Kenntnisnahme des „Merkblatt für Transportverantwortliche/ Transportoffiziere“ (DBCDE.5901A02),
- that you have read and understood the "Leaflet for Transport Managers and Transport Officers",
- vous avez pris connaissance de "l’aide-mémoire pour les responsables du transport et les officiers en charge du transport",
- la presa d’atto della "Scheda informativa per i Responsabili del trasporto e gli Ufficiali di trasporto",
- zapoznałeś się z treścią „Instrukcji dla osób odpowiedzialnych za transport oraz oficerów transportu”,
- že jste četl a porozuměl "Letáku pro osoby odpovědné za dopravu a dopravní důstojníky".
- die Anerkennung der Weisungsbefugnis des Triebfahrzeugführers und anderer Bahnmitarbeiter in allen eisenbahnspezifischen Belangen, im Falle der Selbstrettung bzw. der Evakuierung des Zuges,
- that you acknowledge the authority of the driver and other rail personnel to give instructions in all railway-related matters, in the event of self-rescue or evacuation of the train,
- vous reconnaissez l’autorité du conducteur et des autres agents ferroviaires, qui sont habilités à vous donner des instructions concernant toutes les questions spécifiques à l’exploitation ferroviaire, en cas de secours autonome ou d'évacuation du train,
- l'accettazione dell'autorità del macchinista e di altro personale ferroviario nell’impartire istruzioni in tutte le questioni in ambito ferroviario, in caso di autosoccorso o di evacuazione del treno,
- uznajesz upoważnienie do wydawania instrukcji przez maszynistę i pozostały personel kolejowy we wszystkich sprawach związanych z koleją, w przypadku samoratowania lub ewakuacji pociągu,
- uznání pravomoci strojvedoucího a ostatních železničních zaměstnanců vydávat pokyny ve všech záležitostech týkajících se železnice v případě vlastní záchrany nebo evakuace vlaku.
- die Gewährung des Zugangs des Triebfahrzeugführers und anderer Bahnmitarbeiter zu den Begleitwagen,
- that you shall allow the driver and other rail personnel access to the escort coaches,
- vous autorisez le conducteur et les autres agents ferroviaires a accéder aux voitures d’accompagnement,
- l’autorizzazione all'accesso del macchinista e di altro personale ferroviario alle carrozze di scorta,
- zapewnisz maszyniście i pozostałemu personelowi kolejowemu dostęp do wagonów eskortowych,
- umožnit strojvedoucímu a ostatním zaměstnancům železnice přístup k doprovodným vozům.
- dass Sie das mitfahrende Personal, Ihren Stellvertreter sowie beim Militärtransport alle Wachhabenden entsprechend belehrt und
- that you have briefed the escort personnel, your deputy and, in the case of military transports, all guards accordingly, and
- vous avez instruit de manière appropriée le personnel qui vous accompagne, votre remplaçant et, en cas de transport militaire, tous les agent de garde, et
- di istruire di conseguenza il personale di scorta, il Suo vice e, in caso di trasporto militare, tutte le guardie, e
- odpowiednio poinstruowałeś personel towarzyszący, swojego zastępcę a także, w przypadku transportu wojskowego, wszystkich strażników oraz
- že jste odpovídajícím způsobem poučil doprovodný personál, svého zástupce a v případě vojenského transportu všechny osoby ve strážní službě; a
- die Anzahl der mitfahrenden Personen dem Triebfahrzeugführer mitgeteilt haben.
- that you have informed the driver of the number of escorting persons on the train.
- que vous avez informé le conducteur du nombre de voyageurs présents à bord du train.
- di aver comunicato al macchinista il numero di persone a bordo addette alla scorta.
- poinformowałeś maszynistę o liczbie osób towarzyszących, które znajdują się na pokładzie.
- informoval řidiče o počtu osob, které s nimi cestují.

Während der Zugfahrt begleiten [ ] Personen den Transport

There will be X escorting persons on the train during this journey
Pendant la marche du train, X personnes accompagnent le transpor
Durante la marcia X persone sono addette alla scorta del trasporto
Podczas przejazdu pociągiem na pokładzie będzie znajdować się X osób towarzyszących
Během cesty vlakem X doprovodných osob

Ort, Datum Place, Date Lieu, Date Luogo, Data Miejscowość, data Místo, datum	Name in Druckbuchstaben - Transportverantwortlicher/Transportoffizier Name in block capitals - Transport manager/transport officer Nom en majuscules - Responsable du transport/officier en charge du transport Nome in stampatello - Responsabile del trasporto/ufficiale di trasporto Nazwisko drukowanymi literami - Osoba odpowiedzialna za transport/oficer transportu Jméno velkými tiskacími písmeny - osoba odpovědná za dopravu / dopravní důstojník	Unterschrift Signature Signature Firma Podpis Podpis

DB Cargo AG

Unterschriftenblatt für begleitete Transporte einschließlich Militärverkehr

Signature sheet for accompanied transport including military transport;
Formulaire de signatures pour les transports accompagnés, y compris trafic militaire;
Foglio firma per il trasporto accompagnato, compreso il trasporto militare;
Arkusz podpisu dla transportu towarzyszącego, w tym transportu wojskowego;
Podpisový arch pro doprovázené transporty včetně vojenských transportů

zur Modulübersicht

Während der Zugfahrt begleiten [ ] SRK-Helfer den Transport zwischen den folgenden Betriebsstellen:

Betriebsstelle in Druckbuchstaben	Betriebsstelle in Druckbuchstaben
Ort, Datum	Name in Druckbuchstaben und Unterschrift - Triebfahrzeugführer

Gültig ab: 10.12.2023

zur Modulübersicht

1 Ankunft am Zugendbahnhof

Ankunfts-meldung

(1) Auf dem planmäßigen Endbahnhof muss für ankommende Züge im Datenverarbeitungssystem eine Ankunftsmeldung abgegeben werden. Hierzu sind die örtlichen Regelungen zu beachten.

❑

zur Modulübersicht

1 Allgemeines

(1) Wird in den nachfolgenden Regelungen der Modulgruppe 61 der Begriff Triebfahrzeug verwendet, so gelten die Regelungen für Steuerwagen sinngemäß.

Anwendungsbereich Steuerwagen

(2) Die Betriebsanweisungen für die Triebfahrzeuge sind zu beachten. Darin können abweichende und weitere Regelungen zum Führen des einzelnen Triebfahrzeuges gegeben sein.

Betriebsanweisungen

Ergänzung

(3) Bevor Triebfahrzeuge bewegt werden, ist sicherzustellen, dass keine weiteren Arbeiten in oder an Fahrzeugen mehr ausgeführt werden.

Triebfahrzeug bewegen

(4) Zum Wechseln des Führerraumes oder der Steuerungsart (z. B. bei der Umschaltung auf Fernsteuerung oder Mehrfachsteuerung) sind die Schalteinrichtungen – auch für die Nachrichtenübermittlung und andere Funktionen – umzuschalten und gegen unbefugte Eingriffe zu sichern.

Wechsel des Führerraums oder der Steuerungsart

(5) Das Triebfahrzeug und dessen Einrichtungen sind pfleglich zu behandeln.

Umgang

(6) Eigenmächtige Änderungen am Fahrzeug und an seinen Teilen sind verboten.

Eigenmächtige Änderungen

* Es ist verboten, die Sicherheitsfahrschaltung für die Fahrt – außer bei Störungen – unwirksam zu machen.

(7) Triebfahrzeugführer sind befugt, den Ihnen zur Arbeitsleistung oder zur Ausbildung zugeteilten Personen sowie anderen Mitfahrenden im Führerraum Aufträge zu erteilen.

Aufträge erteilen

(8) Das seitliche Hinauslehnen aus dem Führerraum darf nur erfolgen, wenn es zum Beobachten des Triebfahrzeuges, des Zuges, der Rangiereinheit, des Gleisbereiches oder der Signale notwendig ist. Dabei ist stets auf den Abstand zu Teilen der Umgebung zu achten.

Seitliches Hinauslehnen

Bei der Vorbeifahrt an Engstellen, an denen der seitliche Sicherheitsabstand von 0,5 m ausnahmsweise nicht eingehalten wird, darf sich nicht aus einem Triebfahrzeug hinausgelehnt werden. Masten, Bauwerke und ähnliche Hindernisse, die aus betriebstechnischen Gründen so dicht neben dem Gleis stehen, sind üblicherweise mit einer Sicherheitsmarkierung mit gelb-schwarzen Streifen gekennzeichnet.

(9) Die Türen der Führerräume müssen während der Fahrt grundsätzlich geschlossen gehalten werden.

Türen geschlossen halten

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

2 Triebfahrzeuge übernehmen und übergeben

Verantwortung für das Triebfahrzeug

(1) Der Triebfahrzeugführer ist von der Übernahme bis zur Übergabe für das Triebfahrzeug verantwortlich. *

Nachweis der Übergabe und Übernahme

(2) Die Übergabe des Triebfahrzeugs sowie Besonderheiten im Dienstverlauf vom Triebfahrzeugführer sind in dafür bestimmte Unterlagen zu dokumentieren. * * *

Der Triebfahrzeugführer muss bei der Übernahme eines Triebfahrzeuges die Eintragungen zur Kenntnis zu nehmen. Ergänzung

Triebfahrzeug übergeben

(3) Wenn dem abzulösenden Triebfahrzeugführer der Ablöser nicht bekannt ist, hat er sich dessen Triebfahrzeugführerschein mit zugehöriger Zusatzbescheinigung oder Eisenbahnfahrzeug-Führerschein mit zugehörigem Beiblatt vorlegen zu lassen. Dies entfällt, wenn aufgrund betrieblicher Abläufe kein unmittelbarer Kontakt zum Ablöser besteht. Es ist dann aber besonders auf den routinemäßigen Ablauf der Übergabe zu achten. Im Zweifelsfall ist die auftraggebende Stelle zu verständigen.

Triebfahrzeug übernehmen

(4) Der übernehmende Triebfahrzeugführer hat zu prüfen oder sich zu informieren, ob das ihm zugeteilte Triebfahrzeug einsatzfähig ist. *

Einem Berechtigten oder Beauftragten das Führen des Triebfahrzeugs überlassen

(5) Der Triebfahrzeugführer hat die selbstständige Führung des Triebfahrzeugs einem dazu berechtigten Vorgesetzten oder besonders Beauftragten auf dessen Anordnung zu überlassen, nachdem er diesen auf etwaige Besonderheiten des Triebfahrzeugs oder des Zuges hingewiesen hat. In diesem Fall wird der Triebfahrzeugführer von seiner Verantwortung für die Fahrt frei. Ergänzung Ergänzung Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

3 Grundsätze des Fahrbetriebes

Wirtschaftliche Fahrweise

(1) Durch wirtschaftliche Fahrweise wird zur Verringerung des Energieverbrauchs sowie der Betriebs- und Instandhaltungskosten beigetragen. Voraussetzung hierfür sind Kenntnisse des Triebfahrzeugführers über das Triebfahrzeug, die Fahrtechnik, die Streckenverhältnisse, die vorgegebenen Fahrzeiten und die Besonderheiten im Lauf- und Bremsverhalten des Zuges.

Für die Beharrungsfahrt sind die aufgrund der Streckenverhältnisse, der vorgegebenen Fahrzeiten und des Laufverhaltens des Zuges erforderlichen Zugkräfte einzustellen. Während der Beharrungsfahrt sind die Bewegungsenergie des Zuges und die Streckenverhältnisse zur Energieeinsparung zu nutzen.

Die aufgrund des Fahrplans oder der Vorgaben aus der LZB zulässige Geschwindigkeit muss nicht gefahren werden, wenn erkannt wird, dass die Fahrplanlage eines Zuges dies nicht erfordert. Dies ist insbesondere bei LZB-geführten Zügen durch gezielten Eingriff in die Vorgaben der Automatischen Fahr- und Bremssteuerung (AFB) zu beachten.

Ein Zug sollte beim Befahren eines Gefälles nicht durch das Zuschalten der Antriebsleistung zusätzlich beschleunigen, wenn es aufgrund des Fahrplans nicht erforderlich ist. Topografische Gegebenheiten der befahrenen Strecke sind zu nutzen, um die Geschwindigkeit des Zugs vor Beginn eines vorhersehbaren Bremsvorganges bereits zu vermindern.

Sicherheit und Pünktlichkeit des Betriebes haben jedoch Vorrang vor der Wirtschaftlichkeit. Es ist daher im Zweifelsfall aktiv mit Fahrdienstleitern und Streckendisponenten zu kommunizieren, wenn beabsichtigt wird, mit Hilfe der genannten Möglichkeiten Fahrzeitreserven zur Einsparung von Energie zu nutzen.

Ungünstige Verhältnisse

(2) Bei ungünstigen Verhältnissen (z. B. Nebel, Regen, Schnee, Laubfall) ist die Fahrweise den verlängerten Bremswegen anzupassen.

Überwachung des Triebfahrzeugs

(3) Alle Anzeige- und Überwachungseinrichtungen sind zu beobachten.

Auf den Lauf des Triebfahrzeugs und die Arbeitsweise der Energieversorgungs-, Antriebs-, Kraftübertragungs- und Hilfseinrichtungen ist zu achten (Geräusche, Rauch und Geruch).

Sicherheitsfahrschaltung (Sifa)

(4) Die Sifa ist, sofern im Triebfahrzeug vorhanden, bei Zug- und Rangierfahrten einzuschalten. Der Sifa-Taster ist vom Triebfahrzeugführer dauerhaft zu drücken. Spätestens beim Aufleuchten des Leuchtmelders oder Ertönen des Summers oder der Sprachausgabe ist der Sifa-Taster kurzzeitig loszulassen und dann erneut zudrücken.

*

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Zug- und Druckkräfte

(5) Um die maximal zulässigen Zug- und Druckkräfte nicht zu überschreiten, gelten folgende allgemeine Grenzwerte:

	maximale Kraft in kN	
	auf freier Strecke	im Bahnhof und auf Abzweigstellen
Zugkraftbegrenzung	450	450
Druckkraftbegrenzung		
• beim Schieben	240	120
• beim Nachschieben	240	120

Die maximalen Druckkräfte gelten nicht für Züge, die ausschließlich aus Drehgestellwagen gebildet sind.

Bei geschlossenen Zügen mit automatischer Kupplung können höhere Zugkräfte zugelassen sein. Diese sind in den Betriebsanweisungen der entsprechenden Kupplung enthalten.

Dynamische Bremse

(6) Zur Begrenzung der Längsdruckkräfte lokbespannter Züge darf beim alleinigen Einsatz der dynamischen Bremse die gesamte Bremskraft aller an der Spitze arbeitenden Triebfahrzeuge folgende Werte nicht überschreiten:

– 150 kN beim Durchfahren von Weichen im gebogenen Zweig mit einer zulässigen Geschwindigkeit bis 60 km/h,

– 240 kN in allen übrigen Fällen.

In den Regelungen für das Bedienen der Triebfahrzeuge können abweichende Werte enthalten sein. *

Insbesondere beim Fahren in Mehrfachtraktion sind die Zugkraftbegrenzung und die Druckkraftbegrenzung beim Einsatz der dynamischen Bremse zu beachten.

Schleudern und Gleiten

(7) Schleudern und Gleiten ist zu vermeiden.

Es ist nicht, außer bei Gefahr, in schleudernde oder gleitende Radsätze zu sanden.

Schleudern die Räder, so ist die Zugkraft ausreichend zu vermindern und erst zu sanden, wenn das Schleudern aufgehört hat.

Gleitet das Triebfahrzeug, ist die Bremskraft ausreichend zu vermindern und erst zu sanden, wenn das Gleiten aufgehört hat.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

(8) Das Sanden sollte nur bei Gefahr oder wenn mit Schleudern oder Gleiten der Radsätze zu rechnen ist vorgenommen werden. Bei ungünstiger Witterung und bei starkem Laubfall ist rechtzeitig mit dem Bremsen zu beginnen.

Sanden

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

1. auf Weichen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Brücken, Betankungsanlagen, Gleiswaagen und Gleisbremsen;
2. beim Bremsen von Zug- und Rangierfahrten mit einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder niedriger.

Wurde die Sandstreueinrichtung entsprechend Fall 2 in Verbindung mit einem Anhalte- oder Bremsvorgang betätigt (z. B. zur Abwendung einer Gefahr) oder ist davon auszugehen, dass sie durch eine automatische Einrichtung (z. B. Gleitschutz) ausgelöst wurde, so ist der Fahrdienstleiter darüber sofort mit Ortsangabe des Sandstreuens zu verständigen. Gelingt die sofortige Kontaktaufnahme nicht, so ist der Fahrdienstleiter unverzüglich mit einem Notruf zu rufen.

Nach dem Wegfall der Notwendigkeit des Sandens ist Folgendes sicherzustellen:

– Wurde das Sanden mit einer mechanischen Raststufe eines Schalters oder mit einer elektronischen Antastung dauerhaft ausgelöst, so ist diese sofort in Grundstellung (kein Sanden) zurückzulegen.

– Die Grundstellung des Schalters/Tasters zur Betätigung der Sandstreueinrichtung ist bei jedem Anhaltevorgang zu überwachen, sodass ein nicht beabsichtigtes und unbemerktes Sanden vermieden wird.

– Auf die Überwachung der Grundstellung darf verzichtet werden, wenn auf die Stellungen „Sanden“ durch ein akustisches und/oder einen auffälligen Leuchtmelder hingewiesen wird.

*

(9) Das Fernlicht dient, sofern im Triebfahrzeug vorhanden, bei Dunkelheit der besseren Wahrnehmung der Strecke und Signale. Aufgrund der Blendwirkung ist das Fernlicht in folgenden Fällen abzuschalten:

Fernlicht

– beim Durchfahren von und beim Aufenthalt in Bahnhöfen, Haltestellen und Haltepunkten,

– bei Begegnungen mit anderen Fahrzeugen

und

– bei Blendgefahr von anderen Verkehrsteilnehmern, z. B. auf einer parallel verlaufenden Straße.

(10) Wird das Triebfahrzeug zur elektrischen Energieversorgung anderer Fahrzeuge verwendet, darf nur der Triebfahrzeugführer oder eine unterwiesene Person dieses Triebfahrzeug bedienen und überwachen.

Elektrische Energieversorgung

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

4 Rangieren

Anfahren

(1) Beim Anfahren einer Rangierfahrt – ausgenommen beim Rangieren mit Triebzügen und Triebwagen – ist zunächst etwa eine Triebfahrzeuglänge in Schrittgeschwindigkeit zu fahren, erst danach darf stärker beschleunigt werden. Dadurch können sich bei gezogenen Rangierfahrten die Kupplungen ohne Zerrungen strecken und bei geschobenen Rangierfahrten können die Puffer ohne Stöße zum Anliegen kommen.

Bremsen

(2) Beim Bremsen ist vorab die Leistung frühzeitig abzuschalten. Anschließend ist zunächst vorsichtig zu bremsen, dann stärker. Dadurch laufen die Wagen bei gezogener Rangierfahrt leicht auf das Triebfahrzeug auf und bei geschobener Rangierfahrt strecken sich ohne Zerrungen die Kupplungen.

Drehscheiben und Schiebebühnen

(3) Für das Befahren von Drehscheiben und Schiebebühnen sind die örtlichen Besonderheiten in den örtlichen Regelungen zu beachten. *

Drehscheiben und Schiebebühnen dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden.

Beim vorübergehenden Verlassen des Führerraumes und vor dem Bewegen der Drehscheibe oder Schiebebühne muss der Triebfahrzeugführer

- die Leistungsübertragung ausschalten,
- das Triebfahrzeug mit einer Vollbremsung gegen unbeabsichtigte Bewegung sichern,
- Hauptschalter ausschalten,
- die Stromabnehmer senken und
- den Richtungsschalter in Stellung „0“ verlegen.

5 Schleppen und Abschleppen

Voraussetzungen

(1) Das Schleppen und Abschleppen von Triebfahrzeugen sind nur dann zulässig, wenn die entsprechenden Vorgaben der Bedienungsanleitung bekannt sind und umgesetzt wurden. *

Sind die Vorgaben der Bedienungsanleitung des zu schleppenden oder abzuschleppenden Triebfahrzeugs nicht bekannt, so ist das weitere Vorgehen mit der auftraggebenden Stelle abzustimmen. *

*

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

6 Verlassen von Führerräumen

(1) Vor dem Verlassen von Führerräumen zum Kuppeln, zur Störungssuche sowie zu betrieblichen oder technischen Handlungen muss der Triebfahrzeugführer

Triebfahrzeug sichern

– die Leistungsübertragung ausschalten und

– das Triebfahrzeug gegen unbeabsichtigte Bewegung sichern.

(2) Beim Führerraumwechsel muss der Triebfahrzeugführer in dem dann unbesetzten Führerraum

Führerraumwechsel

– die Bedienungsgriffe und Schalter in die erforderliche Stellung bringen,

– die Fenster im Führerraum geschlossen halten

und – sofern möglich – den Führerraum nach dem Verlassen verschließen.

(3) Nicht besetzte oder nicht beaufsichtigte Triebfahrzeuge und Steuerwagen sind durch den Triebfahrzeugführer gegen unbefugtes Ingangsetzen und unbefugtes Benutzen zu sichern, z. B. durch Verschließen der Führerräume und Fahrerkabinen.

Triebfahrzeug nicht besetzt oder beaufsichtigt

In Triebwagen und Steuerwagen ist die Verbindungstür zwischen Führerraum und Fahrgast- bzw. Gepäckraum beim Verlassen des Fahrzeuges abzuschließen.

Ergänzung

7 Triebfahrzeug abstellen

(1) Beim Abstellen des Triebfahrzeugs darf der Triebfahrzeugführer seinen Dienst erst beenden, nachdem er das Triebfahrzeug als betriebsfähig befunden hat, sofern hierfür nicht besonderes Personal eingeteilt ist, oder er ein nicht betriebsfähiges Triebfahrzeug an die auftraggebende Stelle gemeldet hat.

Grundsatz

(2) Der Triebfahrzeugführer darf ein Triebfahrzeug nur dann verlassen, wenn er es gegen unbeabsichtigte Bewegung gesichert hat.

Triebfahrzeug sichern

(3) Das abgestellte Triebfahrzeug ist – soweit möglich – zu verschließen.

Triebfahrzeug abschließen

Ergänzung

❒

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

zu BRW.6101

1 Allgemeines

Ergänzung:

(2) Triebfahrzeuge anderer EVU/Halter sind nach den Betriebsanweisungen für eigene Triebfahrzeuge der gleichen Baureihe zu bedienen, wenn keine abweichenden Regeln vom EVU bekanntgegeben worden sind.

Betriebsanweisungen

(10) Das ungesicherte Mitführen von Gegenständen auf Triebfahrzeugen außerhalb des Führerraums auf deren Umläufen, Vorbauten, Tritten oder Rangierbühnen ist nicht zulässig.

Mitnahme von Gegenständen außerhalb des Führerraums

(11) Die Fahrberechtigung für eine Triebfahrzeugbaureihe gilt unabhängig von eventuell auf dem Triebfahrzeug vorhandenen Sonderausrüstungen.

Sonderausrüstungen darf der Triebfahrzeugführer nur bedienen, wenn er hierfür unterwiesen wurde.

Sonderausrüstungen

2 Triebfahrzeuge übernehmen und übergeben

Ergänzung:

(2) Das Übergabebuch für Triebfahrzeuge und Wendezug-Steuerwagen unterrichtet den ablösenden Triebfahrzeugführer über den Zustand und die Besonderheiten des Fahrzeugs. Es dient außerdem zur Überwachung der Instandhaltungsarbeiten (Fristarbeiten, Nachschau, Stangenlager-Nachschau) und des Abschlussdienstes der Stufe A1. In den Regeln für das Bedienen der Triebfahrzeuge können für das Führen des Übergabebuches ergänzende oder abweichende Bestimmungen enthalten sein.

Nachweis der Übergabe und Übernahme

(4) Kann das zugeteilte Triebfahrzeug nicht genutzt werden, beispielsweise weil es defekt ist oder weil es durch andere abgestellte Fahrzeuge nicht bewegt werden kann, ist die auftraggebende Stelle zu verständigen und mit ihr das weitere Vorgehen zu vereinbaren.

Triebfahrzeug übernehmen

Einem Berechtigten oder Beauftragten das Führen des Tfz überlassen

(5) Der Triebfahrzeugführer darf einem anderen Triebfahrzeugführer das Schienenfahrzeug zum selbstständigen Führen überlassen, wenn dieser durch

- die Weisung der auftraggebenden Stelle beauftragt ist oder
- die Berechtigung des EVU (z. B. blaue Berechtigungskarte) sich ausweisen kann.

Übernimmt dieser Mitarbeiter die selbstständige Führung des Triebfahrzeugs/Steuerwagen, nennt er den Fahrabschnitt, für den er die Führung in eigener Verantwortung übernimmt.

Reicht die Zeit für die erforderlichen Eintragungen/ Eingaben für das Zugbeeinflussungssystem nicht aus, gibt der Karteninhaber die notwendigen Angaben (Name, Nummer der blauen Berechtigungskarte, Beschäftigungsstelle, Fahrabschnitt, Zugnummer und Datum) vor der Übergabe des Triebfahrzeugs/Steuerwagen dem planmäßig fahrenden Triebfahrzeugführer schriftlich.

Nach der Übergabe darf der übergebende Triebfahrzeugführer den Führerraum auf dem genannten Fahrabschnitt verlassen. Der Übernehmende kann den übergebenden Triebfahrzeugführer jedoch bitten, wegen fehlender eigener Streckenkenntnis die Tätigkeit der streckenkundigen Person wahrzunehmen.

Automatische Kupplungen

(6) Stellt der Triebfahrzeugführer bei der Übernahme des Triebfahrzeuges fest, dass dieses mit einer Automatischen Kupplung ausgerüstet ist, in deren Bedienung er nicht eingewiesen ist, muss er die auftraggebende Stelle informieren. Diese stellt sicher, dass ein eingewiesener Mitarbeiter das Kuppeln oder Entkuppeln des Triebfahrzeugs übernimmt.

3 Grundsätze des Fahrbetriebes

Ergänzung:

Lüfter

(11) Die Lüfter sind bei Aufenthalten zur Geräuschminderung abzuschalten, wenn diese nicht zum Kühlen der Bauteile (wie z. B. Fahrmotoren, Transformatoren, Stromrichter, usw.) benötigt werden. *

Beim selbsttätigen Nachlüften bleiben die Lüfter in Betrieb.

Weiteres Tfz im Zugverband

(12) Im Zug oder am Schluss eines Zuges mitgegebene arbeitende Triebfahrzeuge – außer Schiebetriebfahrzeuge – dürfen nur so viel Leistung aufbringen, dass sie sich selbst befördern. Die Triebfahrzeugführer müssen sich wie beim Fahren mit Vorspann verständigen. *

Für Probe- und Messfahrten kann die auftraggebende Stelle abweichende Regelungen bekanntgeben.

5 Schleppen und Abschleppen

Ergänzung:

(2) Das Schleppen und Abschleppen ist vom Triebfahrzeugführer, der das Schleppen oder Abschleppen vorbereitet, im Übergabebuch zu dokumentieren. Hierzu ist das aktuelle Datum, Name des Triebfahrzeugführers, die eingestellte Bremsstellung und „Schleppfahrt vorbereitet“ einzutragen.

Dokumentation

DBCDE.4321 2 (5)

Zusätzlich können diese Informationen von außen sichtbar am Fahrzeug angebracht werden.

(3) Soll ein Triebfahrzeug geschleppt oder abgeschleppt werden, das der Triebfahrzeugführer nicht selbst hierfür vorbereitet hat, muss er vor dem Bewegen des Triebfahrzeuges feststellen, dass dieses schleppfertig vorbereitet ist.

Schleppen/ Abschleppen nicht selbst vorbereitet

Bei einem Personalwechsel muss der ablösende Triebfahrzeugführer diese Feststellung nicht treffen, wenn das nicht arbeitende Triebfahrzeug bereits auf einem anderen Bahnhof in den Zug eingestellt wurde.

Es ist die Weisung der auftraggebenden Stelle einzuholen, wenn

- nicht festgestellt werden kann, ob das Triebfahrzeug schleppfertig ist oder
- die erforderliche Bremsstellung nicht eingestellt werden kann.

6 Verlassen von Führerräumen

Ergänzung:

(4) Führerräume sind durch die Mitarbeiter pfleglich zu behandeln und nicht unnötig zu verschmutzen. Verderbliche Abfälle und Hygieneartikel etc. sind nicht auf dem Triebfahrzeug zu entsorgen, sondern in den dafür vorgesehenen stationären Abfallbehältern.

Führerräume sauber halten

7 Triebfahrzeug abstellen

Ergänzung:

(3) Ausnahmen hiervon werden bekanntgegeben.

Tfz abschließen

(4) Beim Abstellen eines Triebfahrzeuges mit ferngesteuertem Vorwärmgerät ist der zuständige Disponent zu verständigen. Der Triebfahrzeugführer muss unter Angabe seines

Tfz mit ferngesteuertem Vorwärmgerät

Namens, der Tfz-Nummer sowie der Schicht- oder Lokbezeichnung beim Disponenten den Abstellplatz erfragen.

Die nächste Einsatzzeit wird vom Disponenten per DFÜ-Verbindung im Vorwärmgerät eingestellt. Der Triebfahrzeugführer darf das Vorwärmgerät nur dann manuell einstellen, wenn er vom Disponenten dazu aufgefordert wird.

8 Kuppeln

Ergänzung:

Grundsätze zwei arbeitende Tfz

(1) Beim Fahren mit einem zweiten arbeitenden Triebfahrzeug an der Spitze des Zuges kuppelt der Triebfahrzeugführer des führenden Triebfahrzeugs.

❑

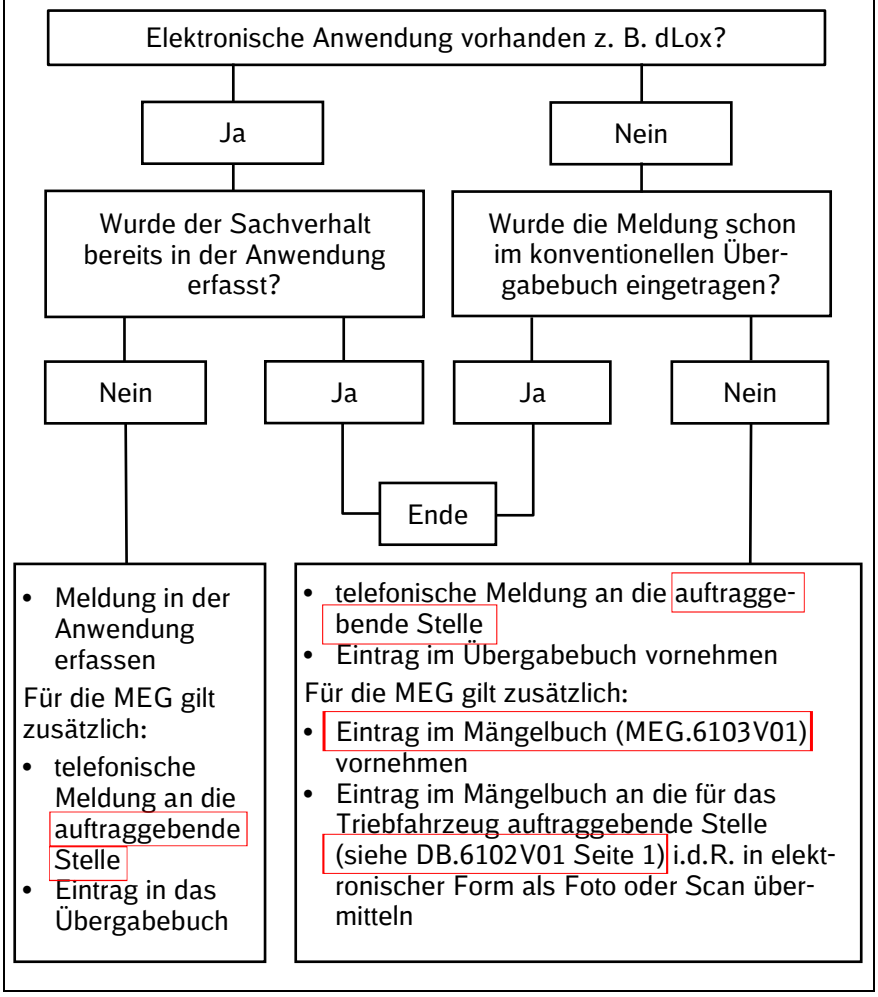
zu BRW.6101

1 Bedarfsarbeiten

(1) Wird während der Schicht festgestellt, dass Bedarfsarbeiten am Fahrzeug notwendig sind, ist deren Ausführung möglichst innerhalb der Schicht zu veranlassen.

Bedarfsarbeiten während der Schicht veranlassen

Ablauf bei notwendigen Bedarfsarbeiten



Bedarfsarbeiten während der Schicht

(2) Zu den Bedarfsarbeiten während der Schicht zählen:

- veranlassen, dass unbrauchbare oder fehlende Werkzeuge, Ausrüstungs- und Ersatzstücke, Vordrucke und Fahrtenregistrierungen ersetzt, ergänzt oder ausgelesen werden,
- veranlassen, dass Betriebsstoffe ergänzt werden (im Bedarfsfall selbst erledigen nach örtlicher Regelung),
- außerplanmäßig notwendige Reinigungsarbeiten veranlassen,
- veranlassen, dass entfernte oder beschädigte Plomben ersetzt werden,
- veranlassen, dass Beobachtungen, Besonderheiten sowie Schäden und Störungen am Triebfahrzeug behoben oder gemeldet werden.

*

Bedarfsarbeiten selbst durchführen

(3) Gegebenenfalls kann der Triebfahrzeugführer beauftragt werden, bestimmte Bedarfsarbeiten wie z. B. das Ergänzen von Betriebsstoffen (Kraftstoff, Öl, Wasser, Bremssand, usw.) selbst auszuführen.

Werden Bedarfsarbeiten vom Triebfahrzeugführer selbst durchgeführt, ist eine in dLox oder einer anderen elektronischen Anwendung erfasste Meldung als flüchtig/behoben zu kennzeichnen und der Eintrag im Übergabebuch durchzustreichen. * *

Bedarfsarbeiten am Ende der Schicht veranlassen

(4) Werden einzelne Bedarfsarbeiten nicht während der Schicht veranlasst (z. B. persönliche Abgabe von schriftlichen Meldungen, Arbeitsaufträgen), müssen diese Tätigkeiten ausnahmsweise am Schichtende ausgeführt werden.

❑

1 Allgemeines

DB.6102 1 (3) 3.

(1) Der Triebfahrzeugführer oder andere damit betraute Mitarbeiter haben einmal täglich vor Betriebseinsatz des Fahrzeugs – bei durchgehendem Betrieb gemäß Dienstplan

Aufgaben

Ersetzung

DB.6102 1 (1)

* – die Vorbereitungsarbeiten am Triebfahrzeug durchzuführen;

– die Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten an der Bremseinrichtung auszuführen;

* – die Wirksamkeit der Sicherheitsfahrschaltung gemäß Abschnitt 6, der Einrichtungen zur Zugbeeinflussung und – wenn vorhanden – weiterer Einrichtungen, z. B. der Fahrsperreneinrichtung und der Türüberwachung zu prüfen bzw. automatisch zu prüfen;

– soweit zutreffend – Einrichtungen zur Mehrfachsteuerung des Triebfahrzeuges bei der Inbetriebnahme auf ihre Wirksamkeit nach den Betriebsanweisungen zu prüfen;

– soweit zutreffend – die Funkfernsteuerung in jeder Arbeitsschicht bei der ersten Inbetriebnahme über Funk zu prüfen;

* – soweit zutreffend – das Schmieren von Stangen- und Radsatz-Gleitlagern durchzuführen.

Weitere Arbeiten ergeben sich aus den Stufen der Teilarbeiten wie in Abschnitt 2 beschrieben.

(2) Sofern einzelne der folgenden Prüfschritte nicht automatisch ausgeführt werden, haben der Triebfahrzeugführer oder andere damit betraute Mitarbeiter

Prüfschritte

– den betriebssicheren Zustand des Fahrzeugs, insbesondere des Laufwerks, der Federung und des Fahrzeugrahmens durch Inaugenscheinnahme festzustellen;

– zu melden, wenn Räder Flachstellen, Überwalzungen oder Aufschweißungen haben, Radreifen lose oder verdreht sind, oder Vollräder Anzeichen für thermische Überbelastung zeigen;

– Betriebsstoffe (Kraft- und Schmierstoffe, Wasser, Sand, Frost- und Korrosionsschutzmittel) erforderlichenfalls zu ergänzen oder das Ergänzen zu veranlassen sowie außergewöhnlichen Verbrauch zu melden;

– Druckluftanlagen und -einrichtungen und Rohrleitungen zu entwässern und, soweit möglich, auf Dichtheit zu überprüfen, Einrichtungen für den Gleitschutz und Schleuderschutz zu prüfen;

– die Batteriespannung zu überwachen und, wenn erforderlich, die Notwendigkeit des Nachladens oder Auswechselns der Batterien zu melden;

– Einrichtungen zum Geben von hörbaren Signalen, zur Signalbeleuchtung, zur Nachrichtenübermittlung (z. B. Funk, Lautsprecher), für Heizung und Lüftung (auch von Fahrgasträumen), Türsteuerungen sowie Scheibenwischer auf ihre Wirksamkeit zu prüfen;

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

– Beschädigte oder verbrauchte Ausrüstungsteile (z. B. Leuchtmittel, Sicherungen, Schläuche, Kabel) zu ersetzen oder deren Ersetzen zu melden;

– Mängel zu beseitigen, wenn das Fahrzeugdiagnosesystem dazu auffordert oder die Betriebsanweisung dies zulässt, oder, wenn dies nicht möglich ist, den Mangel an die auftraggebende Stelle zu melden.

2 Stufen der Teilarbeiten

Ergänzung

Unterteilung

(1) Die technischen Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten am Triebfahrzeug sind in folgende Stufen unterteilt: *

Ergänzung

Stufe	Beschreibung	
V1	Vorbereitungsarbeiten mit Prüftätigkeiten	*
V2	Vorbereitungsarbeiten ohne Prüftätigkeiten	*
V3	Vorbereitungsarbeiten beim Ablösen	*
VP	Vorbereitungsarbeiten nach kurzzeitigem Verlassen	*
A1	Abschlussarbeiten mit Prüftätigkeiten	*
A1-A	Stufe A1 mit anschließendem Abstellen des Triebfahrzeugs	DB.6102 1 (1)
A2	Abschlussarbeiten ohne Prüftätigkeiten	*
A3	Abschlussarbeiten beim Ablösen	*
AP	Abschlussarbeiten zum kurzzeitigen Verlassen	*

Teilarbeitenverzeichnis

(2) Die jeweils durchzuführenden Tätigkeiten der Stufen, ausgenommen Stufen AP und VP, einschließlich der betrieblichen Vorbereitungsarbeiten für die Zugfahrt sind – soweit diese vorgesehen sind – in den Teilarbeitsverzeichnissen des jeweiligen Triebfahrzeuges enthalten. * *

Abstellen von Triebfahrzeugen

(3) Die Stufe A1-A umfasst die Arbeiten der Stufe A1 sowie das anschließende Abstellen des Triebfahrzeuges.

3 Zeiten und Fristen für Arbeiten der Stufe A1

Grundsätze

(1) Die Arbeiten der Stufe A1 müssen in folgenden Zeitintervallen ausgeführt werden:

– im Regelfall spätestens nach 24 Stunden,

– bei Übernahme eines Triebfahrzeuges, falls die letzte Stufe A1 um mehr als 24 Stunden zurückliegt,

– bei ununterbrochener Einsatzzeit nach spätestens 36 Stunden.

Nicht zu berücksichtigende Zeiten

(2) Zeiten, an denen das Triebfahrzeug abgestellt und somit nicht eingesetzt war, werden bei der Berechnung des Zeitintervalls nicht berücksichtigt. Dies sind unter anderem Zeiten zwischen einer Stufe A1-A und der darauffolgenden Stufe V1.

Während der Fahrt ablösen

(3) Wird während der Zugfahrt abgelöst (V3) und liegt die letzte Stufe A1 mehr als 24 Stunden zurück, so muss die Stufe A1 bei nächster Gelegenheit durchgeführt werden, spätestens nach 36 Stunden.

gelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbel

Ergänzung

4 Ablösen am Triebfahrzeug

Übergabegespräch

(1) Das Ablösen am Triebfahrzeug erfolgt durch ein Übergabegespräch zwischen dem abzulösenden und dem ablösenden Triebfahrzeugführer.

Stufe A3

(2) Bei der Stufe A3 informiert der abzulösende Triebfahrzeugführer den ablösenden Triebfahrzeugführer über Unregelmäßigkeiten sowie technische und betriebliche Besonderheiten.

Stufe V3

(3) Bei der Stufe V3 informiert sich der ablösende Triebfahrzeugführer beim abzulösenden Triebfahrzeugführer über Unregelmäßigkeiten sowie technische und betriebliche Besonderheiten.

5 Kurzzeitiges Verlassen des Triebfahrzeuges

Stufe AP

(1) Zum kurzzeitigen Verlassen des Triebfahrzeuges sind folgende Tätigkeiten im Rahmen der Stufe AP durch den Triebfahrzeugführer auszuführen:

- Leistung des Triebfahrzeuges abschalten,
- Triebfahrzeug und soweit vorhanden Zugverband gegen unbeabsichtigtes Bewegen sichern,
- Triebfahrzeug abschließen.

Stufe VP

(2) Nach dem kurzzeitigen Verlassen des Triebfahrzeuges sind folgende Tätigkeiten im Rahmen der Stufe VP durch den Triebfahrzeugführer im gleichen Führerraum auszuführen, von dem aus das Triebfahrzeuges zuvor mit einer Stufe AP abgestellt wurde:

- Triebfahrzeug aufschließen,
- Sicherung gegen unbeabsichtigtes Bewegen aufheben,
- Triebfahrzeug wieder einsatzbereit schalten.

6 Prüfung der Sicherheitsfahrschaltung

Vorbereitungsarbeiten

* * * * (1) Im Rahmen der Vorbereitungsarbeiten ist die Sifa, sofern im Triebfahrzeug oder Steuerwagen vorhanden, nach den Vorgaben der jeweiligen Betriebsanweisung zu prüfen. Enthält die Betriebsanweisung keine Vorgaben, ist mindestens wie folgt zu prüfen:

1. Der Sifa-Taster – wenn vorhanden auch der Sifa-Prüftaster – ist im Stillstand zu drücken. Anschließend ist das Aufleuchten des Leuchtmelders, das Ertönen des Summers oder der Sprachausgabe, das Absinken des Hauptluftleitungsdruckes und der Anstieg des Bremszylinderdruckes abzuwarten. Danach ist zum Abschluss der Sifa-Prüfung der Sifa-Taster kurzzeitig loszulassen und erneut zu bedienen.
2. Ist die Sifa-Prüfung bauartbedingt nach Punkt 1 nicht möglich, ist die Sifa auf einem geeigneten Gleisabschnitt zu prüfen. Bei gering aufgeschalteter Leistung ist der Sifa-Taster loszulassen und das Ertönen des Summers oder der Sprachausgabe, das Einleiten der Zwangsbremsung und das Abschalten der Antriebsleistung abzuwarten. Danach ist zum Abschluss der Sifa-Prüfung der Sifa-Taster erneut zu drücken.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

3. Wenn die Sifa-Prüfung weder nach Punkt 1 noch nach Punkt 2 möglich ist, muss die Sifa während der Fahrt geprüft werden, und zwar

   - so bald wie möglich, *
   - nach dem ersten betrieblichen Wenden oder
   - nach dem Umschalten vom funkferngesteuerten Betrieb auf manuellen Betrieb.

   Dabei sind bei gedrücktem Sifa-Taster das Aufleuchten des Leuchtmelders und das Ertönen des Summers oder der Sprachausgabe zu prüfen.

Sifa nicht funktionsfähig

(2) Sollte sich die Sifa bei den Vorbereitungsarbeiten als nicht funktionsfähig erweisen, so gilt das Fahrzeug als nicht einsatzfähig. Der Triebfahrzeugführer informiert unverzüglich die auftraggebende Stelle darüber. *

7 Prüfen der Sandstreueinrichtung

Geeignete Stellen

(1) Das Prüfen der Funktionsfähigkeit der Sandstreueinrichtung ist nur an geeigneten Stellen – in der Regel auf den Abstellplätzen, aber nicht im Bereich von Rillenschienen – zulässig.

8 Triebfahrzeuge im Rangierdienst

Bremstechnische Vorbereitungsarbeiten

(1) An einem Triebfahrzeug im Rangierdienst, welches über mehrere Tage ununterbrochen eingesetzt wird, müssen täglich einmal die bremstechnischen Vorbereitungsarbeiten durchgeführt werden. Die bremstechnischen Vorbereitungsarbeiten sollen mit der Stufe A1 verbunden sein. * * *

9 Eingabe der PZB-Kennung

Grundsatz

(1) Jeder Triebfahrzeugführer hat im Rahmen der Vorbereitungsarbeiten seine, ihm vom jeweiligen EVU zugewiesene PZB-Kennung (für die Elektronische Fahrtenregistrierung – EFR – zur Nachweisführung der Betriebs- und Bedienvorgänge) in die dafür vorgesehene Einrichtung einzugeben. * *

Zeit vor Abfahrt nicht ausreichend

(2) Reicht die Zeit zur Dateneingabe vor der Fahrt nicht aus, muss der Triebfahrzeugführer im Stillstand des Fahrzeuges für etwa 4 Sekunden die Wachsamkeits-Taste betätigen. Die Dateneingabe muss er während eines geeigneten Aufenthaltes oder nach beendeter Fahrt nachholen.

für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Ergänzung ❒ RW)

Ergänzung Betriebsregelwer

zu BRW.6102

1 Allgemeines

DB.6102 1 (3) 3.

Ersetzung:

Aufgaben

(1) Der Triebfahrzeugführer oder andere damit betraute Mitarbeiter haben einmal täglich vor Betriebseinsatz des Fahrzeugs

- die Vorbeireitungs- und Abschlussarbeiten an der Bremseinrichtung auszuführen,
- * soweit zutreffend – das Schmieren von Stangen- und Radsatz-Gleitlagern durchzuführen,
- soweit zutreffend – Einrichtungen zur Mehrfachsteuerung des Triebfahrzeuges bei der Inbetriebnahme auf ihre Wirksamkeit nach den Betriebsanweisungen zu prüfen,
- soweit zutreffend – die Funkfernsteuerung in jeder Arbeitsschicht bei der ersten Inbetriebnahme über Funk zu prüfen,
- * die Wirksamkeit der Sicherheitsfahrschaltung gemäß Abschnitt 6, der Einrichtungen zur Zugbeeinflussung und – wenn vorhanden – weiterer Einrichtungen, z. B. der Fahrsperreneinrichtung und der Türüberwachung zu prüfen bzw. automatisch zu prüfen,
- * die Vorbereitungsarbeiten am Triebfahrzeug durchzuführen.

Weitere Arbeiten ergeben sich aus den Stufen der Teilarbeiten wie in BRW.6102 bzw. DB.6102 Abschnitt 2 beschrieben.

Stellt der Triebfahrzeugführer bei einer Fahrzeug- oder Zugübernahme fest, dass am aktuellen Betriebstag noch keine Stufe V1 durchgeführt wurde, ist eine Stufe V1 durchzuführen.

Wenn dazu keine Möglichkeit besteht oder der Triebfahrzeugführer bei Zugfahrten mit Stufe V3 ablöst, muss er die Prüftätigkeiten der Stufe V1 bei nächster Gelegenheit, jedoch noch am selben Kalendertag durchführen.

Ergänzung:

Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten

(3) Die Aufgaben nach Absatz (1) und Prüfschritte nach Absatz (2) sind auszuführen, soweit sie in den Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten gemäß Richtlinie 493 (Triebfahrzeuge bedienen) / Richtlinie 495 (Nebenfahrzeuge bedienen) enthalten sind. Existiert für das Fahrzeug kein Modul in der Richtlinie 493/495, können diese Tätigkeiten auch in einer Bedienungsanleitung vorgegeben sein.

Für die Aufgaben nach Absatz (1) und die Prüfschritte nach Absatz (2) gilt folgende Rangfolge:

1. das fahrzeugspezifische Modul der Richtlinie 493/495
2. die fahrzeugspezifische Bedienungsanleitung
3. die Vorgaben aus Modul BRW.6102 und DB.6102

2 Stufen der Teilarbeiten

DB.6102 1 (1)

Ergänzung:

Steuerwagen

(1) Die technischen Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten für Wendezug-Steuerwagen sind in folgende Stufen unterteilt: *

Stufe	Beschreibung
WV	Vorbereitungsarbeiten am Wendezug
WA	Abschlussarbeiten am Wendezug
WW	Teilarbeiten am Wendezug beim Wenden (Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten)

3 Zeiten und Fristen für Arbeiten der Stufe A1

Ergänzung:

Instandhaltungsstufen

(4) Die Prüftätigkeit der Stufe A1 ist bei allen ausgeführten Instandhaltungsstufen enthalten.

10 Eingabe der PZB-Zugdaten

Ergänzung:

Zugdaten

(1) Wenn die im Zug vorhandenen Bremshundertstel für die bei PZB-Ersatzdaten wirksame PZB-Zugart ausreichen, darf bei kurzen Aufenthalt-/Wendezeiten die Fahrt mit PZB-Ersatzdaten begonnen werden. Bei Unterwegshalten mit ausreichenden Aufenthaltszeiten ist die vorgeschriebene Eingabe der Zugdaten nachzuholen.

11 Reibelemente der Bremse

Ergänzung:

Kontrolle der Reibelemente

(1) Im Rahmen des Abschlussdienstes der Stufe A1 ist der Zustand der Bremsklotzsohlen und Schleifstücke der Bremsmagnete durch Besichtigen zu kontrollieren, soweit sie von außen sichtbar sind. Die Bremsklotzsohlen sind auszuwechseln, wenn die Verschleißmarkierung erreicht ist oder wenn die Bremsklotzsohlen gebrochen oder durchgerissen sind (Anriss zulässig). Die Schleifstücke der starren Bremsmagnete sind auszuwechseln, wenn sie auf 3 mm unterhalb des breiten Magnetkörpers abgenutzt sind. Gliederbremsmagnete sind zu tauschen, wenn ihre Schleifstücke bis zum oberen Ende der Hohlkehle abgenutzt sind.

An klotzgebremsten Triebfahrzeugen ohne selbsttätige Bremsgestänge-Nachstelleinrichtung ist der Bremskolbenhub auf die an den Fahrzeugen angeschriebenen Werte nachzuprüfen. Fahrzeuge mit Scheibenbremsen – auch ohne selbsttätige Nachstelleinrichtung – sind von der Überprüfung des Kolbenhubes und der Stärke der Bremsbeläge ausgenommen.

Falls erforderlich, ist die Zuführung zur Instandhaltung zu veranlassen.

12 Dokumentation

MEG.1212Z01 4

Ergänzung:

Übergabebuch

(1) Das Übergabebuch ist gemäß den Erläuterungen im Vordruck DB.6102V01 Seite 4 mittels dem Vordruck DB.6102V02 zu führen.

Auf Triebfahrzeugen/Steuerwagen fremder EVU/Halter können abweichende Vordrucke für das Übergabebuch ausliegen. Diese sind gemäß den Vorgaben im jeweiligen Vordruck zu führen.

Das EVU gibt bekannt, für welche Fahrzeuge das Übergabebuch in elektronischer Form geführt wird.

❑

zur Modulübersicht

1 Fehlende Betriebsstoffe sowie Ausrüstungsgegenständen ergänzen

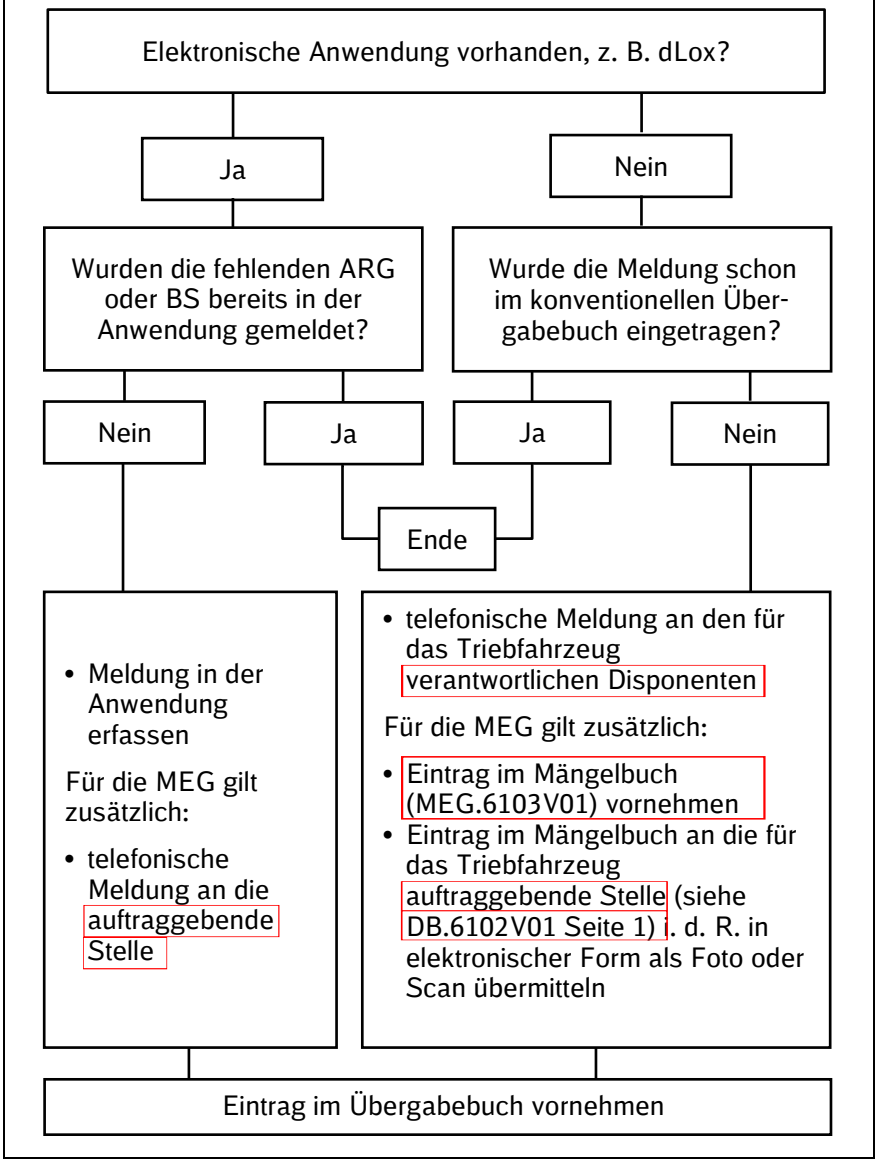
DBCDE.1101Z01

(1) Stellt der Triebfahrzeugführer beim Vorbereitungs- oder Abschlussdienst fest, dass Betriebsstoffe oder Ausrüstungsgegenstände des Triebfahrzeugs fehlen, ist nach dem folgenden Ablaufschema vorzugehen:

Melden, Ablauf

MEG.1212Z01 4

Ablauf bei fehlenden Betriebsstoffen (BS) sowie Ausrüstungsgegenstände (ARG)



Fehlende Mengen

(2) Sowohl bei der Erfassung in der elektronischen Anwendung, z. B. dLox, als auch bei der telefonischen Meldung sind detaillierte Angaben über die fehlenden Mengen bzw. den verbleibenden Füllstand der fehlenden Betriebsstoffe zu machen. *

Rufnummern DB Cargo

(3) Die Übersicht mit den Rufnummern der bei DB Cargo für die einzelnen Baureihen verantwortlichen Disponenten befindet sich in der Lokmappe. *

❑

1 Eingabe der Tf-Kennung

(1) Jeder Triebfahrzeugführer hat im Rahmen des Vorbereitungsdienstes beim Besetzen eines Triebfahrzeuges seine ihm persönlich für die elektronische Fahrtenregistrierung EFR zugeteilte Tf-Kennnummer (EFRN) zur Nachweisführung der Betriebs- und Bedienvorgänge an der fahrzeugseitigen Registriereinrichtung der Zugbeeinflussungsanlage(n) einzugeben. * **Grundsatz**

(2) Absatz (1) gilt auch bei jeder Neuanmeldung einer Zugnummer an der Registriereinrichtung. **Zugnummernwechsel**

(3) Auf die Anmeldung der EFRN an der Registriereinrichtung von Triebfahrzeugen darf verzichtet werden, wenn das Triebfahrzeug ausschließlich von einem Steuerwagen oder bei Mehrfachtraktion von einem anderen Triebfahrzeug aus gesteuert wird. **Ausnahme**

2 Tfz mit ETCS Zugbeeinflussungsanlage

(1) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale (L2oS) dürfen von Tf ohne ETCS-Zulassung keine Bedienhandlungen an der Zugbeeinflussungsanlage durchgeführt werden. * * **Bedienverbot**

(2) Das Prüfen der Zugbeeinflussungsanlage erfolgt nach den Vorgaben der Richtlinien zum Bedienen der Tfz. * **Prüfen der Zugbeeinflussungsanlage**

Die Funktionsprüfung der ETCS-Zugbeeinflussungsanlage muss auch von Tf durchgeführt werden, die keine ETCS-Zulassung besitzen. *

(3) Tf ohne ETCS-Zulassung schalten nach erfolgter ETCS-Funktionsprüfung die ETCS-Fahrzeugeinrichtung nach den Vorgaben der Richtlinien zum Bedienen der Tfz aus. **ETCS isolieren**

(4) Störungen, Fehlermeldungen und sonstige Auffälligkeiten, die bei der Funktionsprüfung der Zugbeeinflussungsanlage angezeigt bzw. erkannt werden, sind grundsätzlich gemäß Modul DBCDE.6103 zu melden. * **Störungen, Fehlermeldungen**

(5) Beim Personalwechsel zwischen Tf mit und ohne ETCS-Zulassung gilt: **Personalwechsel V3/A3**

a) ablösender Tf besitzt keine ETCS-Zulassung

- Das Abschalten/Isolieren der ETCS ist vom abzulösenden Tf unter Beachtung der betrieblichen Regeln vorzunehmen.

- Auf Strecken mit ETCS Level 2 ohne Hauptsignale (L2oS) darf von einem Tf ohne ETCS-Zulassung das Triebfahrzeug nicht übernommen werden.

b) abzulösender Tf besitzt keine ETCS-Zulassung

- Der ablösende Tf aktiviert an geeigneter Stelle unter Beachtung der betrieblichen Regeln die ETCS-Fahrzeugeinrichtung.
- Die Weiterfahrt erfolgt mit ETCS- Zugbeeinflussung unter Beachtung der betrieblichen Regeln im zulässigen Level und Betriebsart. *

Hinweis zu b): Eine geeignete Stelle ist bspw. eine Betriebsstelle, in der ohne Fahrzeitverlängerung in die ETCS-Zugbeeinflussung gewechselt werden kann. Verspätungen oder Störungen im Betriebsablauf, bspw. durch das Entlüften der HL beim Einschalten der ETCS, sind zu vermeiden. *

❑

Übergabebuch für _____

Rufnummer der zuständigen Einsatzsteuerung: _____ / GSM-R-Rufnummer: **901** _____

Instandhaltungsabstand _____ Betriebstage (**Gilt nur für Rangier- und Kleinlokomotiven)**

Geben Sie nach _____ Betriebstagen eine **Anstoßmeldung** (AM) und vermerken diese in den Spalten 9 und 10 des Übergabebuchs.

Eine Stangenlager-Nachschau ist nach _____ Betriebstagen durchzuführen und in den Spalten 6 und 7 einzutragen.

Melden Sie alle technischen Störungen,

- die **sofort** zu melden sind, an _____.
- die **bis spätestens zum Schichtende** zu melden sind, an _____.

Benötigen Sie **technische Unterstützung**, verständigen Sie **sofort die Tf- Hotline** (wenn vorhanden).

Rufnummer der Tf-Hotline: _____ **/ GSM-R-Rufnummer: 901** _____

Erteilen Sie der Werkstatt Aufträge,

die **nicht im Zusammenhang mit technischen Störungen** stehen (Fahrzeug reinigen, Betriebsstoffe ergänzen, Instandsetzungen ausführen, etc.),

- über die Rufnummer: _____ / GSM-R-Rufnummer: **901** _____
  (Meldung in den Spalten 9 und 10 des Übergabebuchs vermerken)

oder

- mit dem Vordruck „Auftragsschein / Fahrzeugstörungsmeldung“

oder

- über elektronische Medien, wie z.B. EZB, RiM, etc.

Technische Besonderheiten durch Betriebserprobungen

Fachautor: L.CVS 5; Norbert Rudolph; Tel.: 0152 375 611 38

Gültig ab: 12.12.2021

Weitere technische Besonderheiten des Fahrzeugs, Sonderausrüstungen usw.:

Allgemeine Hinweise zum Übergabebuch

- Als Triebfahrzeugführer informieren Sie sich bei der Übernahme des Fahrzeugs im Übergabebuch über dessen Zustand und seine technischen Besonderheiten.

  Sehen Sie hierzu die Seiten 1 und 2 des Titelblatts sowie das aktuelle Einlageblatt des Übergabebuchs ein.

  Stellen Sie dabei fest, dass das Fahrzeug nicht betriebsfähig ist, verständigen Sie umgehend die auftraggebende Stelle.

Ausfüllhinweise zu den Spalten 1-11 des Übergabebuchs

- Füllen Sie die Spalten 1 bis 10 entsprechend der Vorgaben auf Seite 4 aus.

In Sp.	tragen Sie ein …	Erläuterungen
1	… das **Datum** Ihres Schichtbeginns	
2	… Ihre **Schicht-Nr.** oder Nr. des Arbeitsauftrages	
3	… Ihren **Namen** in Druckbuchstaben	
4	… die Abkürzung Ihrer **E**insatz**st**elle	
5	… die Zahl der **Betriebs-tage** seit der letzten Instandhaltung *Nur für Rangier- und Kleinlok mit Instandhaltung nach Betriebstagen (siehe Seite 1)*	Für jeden Kalendertag, an dem die Lok eingesetzt ist, erhöhen Sie die Zahl der Betriebstage um einen. Der Tag, an dem eine Instandhaltungsarbeit durchgeführt wird, zählt dabei nicht als Betriebstag. Ist der jeweilige Anstoßwert erreicht, verständigen Sie die zuständige Stelle und vermerken diese Meldung in den Spalten 9 und 10.
6 7	… die von Ihnen am Fahrzeug durchgeführte **Art** der **Arbeiten**, z. B. … die **Uhrzeit** dazu (nur volle Stunde)	- Vorbereitungsarbeiten der Stufe V1 → **V1** - Vorbereitungsarbeiten der Stufe V1a → **V1a** - Vorbereitungsarbeiten der Stufe V5 → **V5** - Abschlussarbeiten der Stufe A1 → **A1** - Abschlussarbeiten der Stufe A1 mit unmittelbar nachfolgender Abstellung → **A1-A** - Abschlussarbeiten der Stufe A5 → **A5** - Stangenlager-Nachschau → **STL-N**
8	… Ihr **Namenskürzel**	Mit Ihrem Namenskürzel bestätigen Sie - die Richtigkeit aller Einträge - die Durchführung der Arbeiten in den Spalten 6 und 7 - die betriebsfähige Abstellung/Übergabe bzw. - die Abstellung mit dem Vermerk „nicht betriebsfähig“
9	… alle festgestellten **Mängel und sonstigen Besonderheiten**	Tragen Sie hier ein: - **alle technischen Störungen**, die nicht behoben werden konnten, den weiteren Einsatz des Fahrzeugs einschränken oder besondere Beobachtung erfordern, - **„nicht betriebsfähig“** einschl. der **Begründung**, wenn das Fahrzeug nicht mehr betriebsfähig ist, - **„Schleppfahrt vorbereitet“**, wenn das Fahrzeug für eine Schleppfahrt hergerichtet wurde, - **„betriebsbereit“**, wenn das Fahrzeug nach einer Schleppfahrt wieder betriebsbereit abgestellt wurde. Gleichzeitig ist der Vermerk „Schleppfahrt“ zu streichen. - **fehlende Ausrüstungsgegenstände und Betriebsstoffe,** - **„AM“**, wenn Sie eine Anstoßmeldung für eine Instand-haltungsarbeit abgegeben haben. Tragen Sie bei Störungen im **Wendezugbetrieb/bei Mehrfachtraktion** die Nummer des Stwg bzw. der geführten Tfz ein.
10	… an wen eine **mündliche Meldung** abgegeben wurde	Tragen Sie die jeweilige Stelle und den Namen des Entgegen-nehmenden ein, an den Sie eine Fahrzeugstörung, einen Auftrag oder eine Anstoßmeldung mündlich gemeldet haben.
11	Erledigungsvermerk der Werkstatt	Das Werkstattpersonal bestätigt hier die Erledigung aller vorgenannten Schäden und Störungen unter Angabe der OE, des Namenszeichens und des Datums in Druckschrift. Nicht erledigte Aufträge werden besonders markiert.

* * * * * * * * *

Übergabebuch

für _____

Die Bahn DB

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Datum	Personalbezogene Angaben			Betr.-tage	Arbeiten		Kür-zel	Mängel und sonstige Besonderheiten	Meldung an	Erledigungs-vermerk
	Schicht-Nr.	Name	Est		Art	Uhr-zeit				

DB.6102V02 Übergabebuch (Einlage) A4 7b-190 gelb 09.04

zur Modulübersicht

DB.0199

DBCDE.1212Z01 5 (5)

MEG.1212Z01 4

DBCDE.1120A01

DB.6102 12 (1)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Datum	Personalbezogene Angaben			Betr.-tage	Arbeiten		Kür-zel	Mängel und sonstige Besonderheiten	Meldung an	Erledigungs-vermerk
	Schicht-Nr.	Name	Est		Art	Uhr-zeit				

zur Modulübersicht

1 Allgemeine Vorgehensweise

Grundsätze

* (1) Werden Unregelmäßigkeiten am Triebfahrzeug festgestellt oder durch Zugbeobachtung vom Fahrdienstleiter gemeldet, so ist Folgendes zu beachten:

1. Bei allen Handlungen muss die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb gewährleistet bleiben.

Ergänzung

2. Ggf. ist anzuhalten und der Fahrdienstleiter sowie die auftraggebende Stelle zu verständigen.

DBCDE.6103 4 (1)

3. Sofern möglich sind die Mängel und Störungen vom Triebfahrzeugführer zu beheben. Dazu ist die Betriebsanweisung des Triebfahrzeuges zu beachten.
4. Kann eine Störung vom Triebfahrzeugführer nicht behoben werden, so wird in Abstimmung mit der auftraggebenden Stelle und der Betriebszentrale entschieden, ob eine Weiterfahrt möglich ist (z. B. mit verminderter Geschwindigkeit, bis zum nächsten Bahnhof).
5. Die Unregelmäßigkeiten, Mängel und Störungen sind gemäß Abschnitt 2 zu dokumentieren.

2 Dokumentation

Ergänzung

Grundsatz

(1) Erkannte Mängel und Störungen sind zu dokumentieren, auch dann, wenn der Mangel oder die Störung vom Triebfahrzeugführer selbst behoben werden konnte.

Melden

(2) Die Störungen und Mängel, die die weitere Einsatzbereitschaft des Triebfahrzeuges einschränken, sind an die auftraggebende Stelle zu melden.

Triebfahrzeug nicht einsatzfähig

(3) Ist das Triebfahrzeug nicht mehr einsatzfähig oder lauffähig, so ist * dies im Triebfahrzeug kenntlich zu machen.

*

3 Maßnahmen bei ausgewählten Störungen

Geschwindigkeitsanzeige gestört

(1) Bei Ausfall der Geschwindigkeitsanzeige oder erkannter Falschanzeige darf die Fahrt nur dann fortgesetzt werden, wenn eine zweite funktionsfähige Geschwindigkeitsanzeige vorhanden ist. Ist keine funktionsfähige Geschwindigkeitsanzeige vorhanden, ist ein Hilfstriebfahrzeug erforderlich.

Eine Weiterfahrt ohne funktionsfähige Geschwindigkeitsanzeige ist nach Zustimmung der Betriebszentrale bis zu dem benannten Bahnhof möglich. Dabei ist die Geschwindigkeit so weit zu verringern, dass die zulässige Geschwindigkeit mit Sicherheit nicht überschritten wird.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Gewaltschäden infolge von Unfällen

(2) Bei Schäden in Folge einer Kollision, Entgleisung, einem Bahnübergangsunfall oder Fahrzeugbrand, die sicherheitlichen Einfluss auf die Strukturen des Laufwerkes, der Federung oder des Tragwerkes sowie der Bremse haben könnten, ist eine vom EVU beauftragte Person anzufordern, die das Fahrzeug untersucht, bevor es weiterverwendet wird.

Aufprall auf Gegenstand oder Tier

(3) Nach einem Aufprall auf einen Gegenstand oder ein Tier am bewegten Fahrzeug, darf auf das Untersuchen durch eine vom EVU beauftragte Person verzichtet werden, wenn bei der Sichtprüfung der Fahrzeuge keine augenscheinlichen Schäden am Laufwerk, der Federung, des Tragwerkes sowie der Bremse festgestellt wurden.

Feste Bremsen

(4) Bei Anzeichen auf feste Bremsen ist die Lauffähigkeit des Triebfahrzeuges zu prüfen und besonders auf den Zustand der Reibelemente und auf Anzeichen einer thermischen Überbeanspruchung der Räder zu achten.

Sichtbare Hinweise für eine thermische Überbeanspruchung der Räder sind *

- angeschmolzene Bremssohlen,
- Beschädigungen der Lauffläche mit Metallauftragungen,
- bei Vollrädern ein umlaufender, deutlich abgegrenzter Farbabbrand unterhalb des Radkranzes (wenn feste Bremse nicht sofort festgestellt wurde ggf. auch als deutlich sichtbare Oxidationsspuren unterhalb des Radkranzes),
- verdrehte oder lose Radreifen bei bereiften Rädern.

Wird eine thermische Überbeanspruchung festgestellt, so ist wie folgt zu verfahren:

1. Auftraggebende Stelle verständigen.
2. Weiterfahrt nur im Zugverband bis zum nächsten Bahnhof möglich, bei ausgeschalteter Bremse und mit Schrittgeschwindigkeit.

Radreifen verdreht

(5) Ein Radreifen ist lose, wenn er sich auf dem Radkörper gedreht hat oder wenn Roststaub oder Stahlspäne zwischen dem Radreifen und dem Radkörper austreten. Um ein Drehen des Reifens auf dem Radkörper zu erkennen, sind am Radreifen und am Radkörper farbige Markierungen und Körner angebracht. Eine weitere Prüfung ist durch Klangprobe möglich.

Ergänzung

Wird bemerkt, dass an einem oder mehreren Rädern die Gelbmarkierung zwischen Radreifen und Radkörper gegeneinander verschoben ist, so ist wie folgt zu verfahren:

1. Auftraggebende Stelle verständigen.
2. Weiterfahrt nur im Zugverband bis zum nächsten Bahnhof möglich, bei ausgeschalteter Bremse und mit Schrittgeschwindigkeit.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Rotmarkierung

(6) Stellt die Werkstatt fest, dass sich die Verbindung zwischen Radreifen und Radkörper wieder gefestigt hat, bringt sie eine neue
* ergänzende Markierung in roter Farbe auf.

Ergänzung

Radreifen mit Rotmarkierung müssen täglich im Rahmen des Abschlussdienstes der Stufe A1 auf erneutes Verdrehen kontrolliert
* werden. Die tägliche Kontrolle der Rotmarkierung ist zu dokumentieren. Wird ein Versatz der Rotmarkierung festgestellt, so ist das Triebfahrzeug nicht lauffähig.

Überführung eines Triebfahrzeugs mit Versatz der Gelb- oder Rotmarkierung

(7) Vor Überführung eines Triebfahrzeugs mit Versatz der Gelb- oder Rotmarkierung muss eine vom EVU beauftragte Person die betroffenen Räder untersucht haben.

❒

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

zu BRW.6103

DBCDE.6103 (4) 3

1 Allgemeine Vorgehensweise

MEG.6102Z02 2 (6)

Ergänzung:

Hinweis:

Bei Störungen an einem geschleppten/abgeschleppten Triebfahrzeug, für das der Triebfahrzeugführer nicht die Berechtigung zum Bedienen besitzt, dürfen keine selbständigen Versuche zur Störungsbehebung unternommen werden.

2 Dokumentation

MEG.1212Z01 4

Ergänzung:

(2) Örtliche Regelungen zu den Meldeverfahren, soweit vorhanden, sind zu beachten.

Melden

(3) Ist das Triebfahrzeug nicht mehr einsatzfähig oder lauffähig, so ist dies im Übergabebuch oder bei Nebenfahrzeugen im Fahrzeugbegleitbuch zu dokumentieren.

Triebfahrzeug nicht einsatzfähig

(4) Störungen und Mängel sind in der dafür vorgesehenen Anwendung oder gemäß den Handlungsvorgaben im Vordruck DB.6102V01 im Übergabebuch zu dokumentieren.

Auf von der MEG eingesetzten Triebfahrzeugen ist zusätzlich der Vordruck MEG.6103V01 zu führen.

Zur Dokumentation und Meldung sind ggf. weitere oder abweichende Vorgaben des Fahrzeughalters/-betreibers zu beachten

Art und Weise der Dokumentation

(5) Bei Nebenfahrzeugen sind Störungen und Mängel nach den Vorgaben im Vordruck DB.6140V01 im Fahrzeugbegleitbuch zu dokumentieren.

Nebenfahrzeuge

3 Maßnahmen bei ausgewählten Störungen

MEG.1212Z01 4

Ergänzung:

(5) Sind an einem oder mehreren Rädern die Gelbmarkierung zwischen Radreifen und Radkörper gegeneinander verschoben, gilt:

Radreifen verdreht

- Die Feststellung ist mittels elektronischen Endgeräts zu melden. Steht das elektronische Endgerät nicht zur Verfügung, ist die auftraggebenden Stelle zu verständigen.

- Die Feststellung ist im Übergabebuch mit dem Zusatz „Nicht betriebsfähig“ zu vermerken.

Bei Feststellung während der Zugfahrt gilt zusätzlich:

- Die Regelungen der Ril 408.2553 (Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen oder Ladungen) sind zu befolgen.

Rotmarkierung

(6) Das Anbringen einer Radreifenmarkierung in roter Farbe wird durch die Instandhaltungsstelle im Übergabebuch mit Datum, Uhrzeit und Namen vermerkt.

Die tägliche Kontrolle der Rotmarkierung durch den Triebfahrzeugführer ist im Übergabebuch zu dokumentieren mit Prüfergebnis, Datum, Namen und ggf. eingeleiteten Maßnahmen.

Ausfall Sifa/FSÜ

(8) Fällt die Sicherheitsfahrschaltung oder die Fahr- und Stillstandsüberwachung des führenden Treibfahrzeuges aus, dürfen Strecken, die nicht mit einem Zugbeeinflussungssystem ausgerüstet sind, nicht befahren werden. *

Sifa-Störungen im Rangierbetrieb

(9) Bei Sifa-Störungen im Rangierbetrieb ist der zuständige Disponent zu informieren und ein Ersatztriebfahrzeug anzufordern. Tritt die Störung während der Leistung auf und kann kein neues Triebfahrzeug gestellt werden, darf die Rangierleistung beendet werden, die zulässige Geschwindigkeit beträgt während des Rangierens 10 km/h. *

Fahrt nach Störung fortsetzen

(10) Bei Schäden am Laufwerk, an der mechanischen Bremse, an der Primär- und Sekundärfederung, an der Zug- und Bremskraftübertragung, am Antrieb oder an den Fahrmotoraufhängungen darf in Abhängigkeit von den Vorgaben der Bedienungsanleitung mit ermäßigter Geschwindigkeit weitergefahren werden. *

Stör- und Abhilfetexte bei Tfz mit Diagnosedisplay

(11) Anstelle der betrieblichen Regelungen in den Abhilfetexten bei allen Triebfahrzeugen mit Diagnosedisplay (MTD/MFD) sind die Vorgaben in den Bedienungsanleitungen sowie des betrieblichen Regelwerks zu beachten. *

Es gelten nur die technischen Regelungen in den Abhilfetexten.

Ausfall der Sandstreueinrichtung

(12) Wenn die Sandstreueinrichtung gemäß den Kriterien der Ril 915 ausgefallen ist und der Triebfahrzeugführer die Störung nicht selbst beheben kann, ist die Weisung der auftraggebenden Stelle einzuholen. Ein weiterer Einsatz des Triebfahrzeugs ist nur nach den Vorgaben der auftraggebenden Stelle zulässig. *

4 Fahrzeugstörungen melden

DBCDE.1101Z01

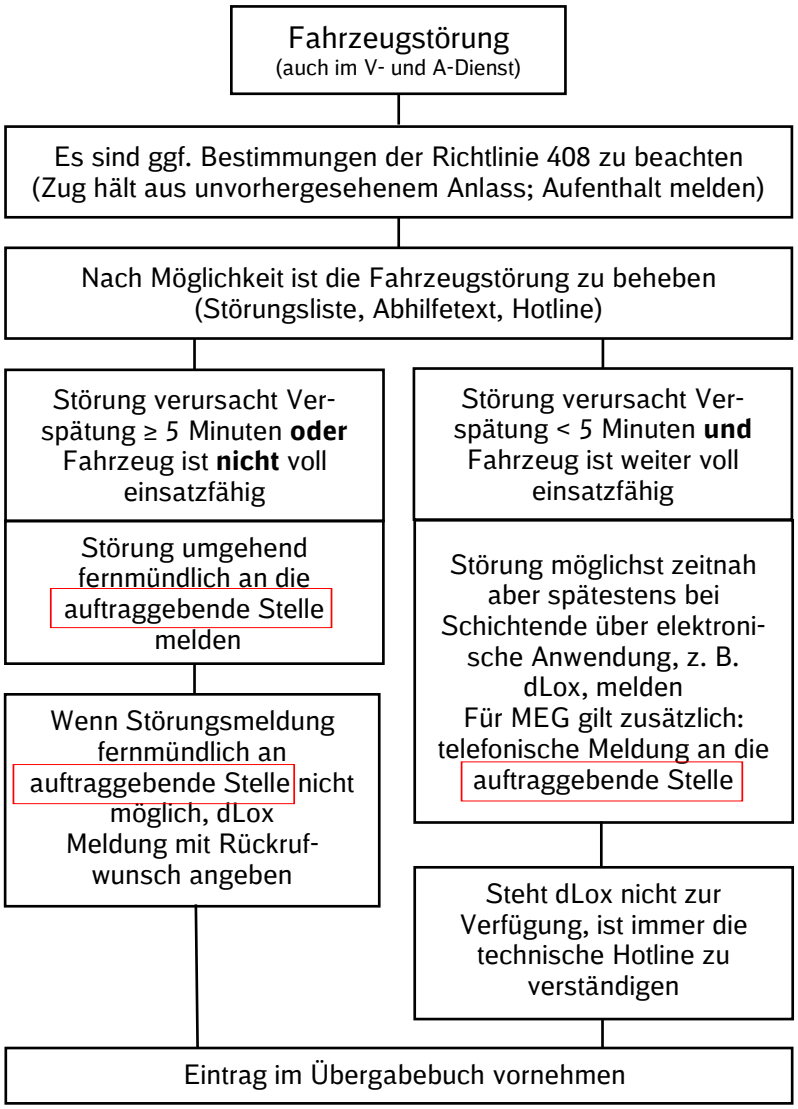
Ergänzung:

(1) Der Triebfahrzeugführer meldet Störungen an Triebfahrzeugen grundsätzlich nach der folgenden Abbildung:

Störungen melden

MEG.1212Z01 4

Ablauf bei Fahrzeugstörungen



Bei Störungen an geschleppten oder abgeschleppten Triebfahrzeugen ist zudem BRW.6103 Abschnitt 1 zu berücksichtigen.

Anwendung dLox

(2) Bei Verwendung der Anwendung dLox muss der Störung ein Störcode zugeordnet werden. Ist dies nicht möglich, muss die technische Hotline verständigt werden.

Störung selbstständig behoben

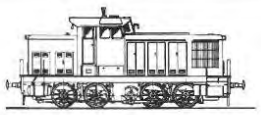
(3) Kann die Störung selbstständig behoben werden und ist das Fahrzeug uneingeschränkt einsatzfähig, muss die Störung bis spätestens zum Schichtende in der elektronischen Anwendung z. B. dLox detailliert erfasst und als behoben/flüchtig gekennzeichnet werden.

Wurde eine Fahrzeugstörung gemäß Absatz (1) fernmündlich an die auftraggebende Stelle gemeldet, ist diese auch fernmündlich über die Behebung der Störung zu informieren.

Störung im Abschlussdienst

(4) Bei Störungen, die im Abschlussdienst auftreten und auch mit Unterstützung der technischen Hotline nicht behoben werden können, muss der Triebfahrzeugführer ggf. Unterstützung zur Werkstattzuführung leisten.

❑



Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH

Mängelbuch

Leitstelle **Fax (0 34 61) 49 - 63 91**

Lok - Nr.: .....

Zählerstände: **Betriebsstunden o. Energie:** ..... **km:** .....

Störungen und Unregelmäßigkeiten / sonstige Vermerke

Datum	Name des Tf Bitte in Blockschrift	Zug-Nr.	Ort Bitte in Blockschrift	Art der Störung bzw. Unregelmäßigkeit Bitte in Blockschrift	Ursache, eingeleitete Maßnahmen gemeldet an, Uhrzeit genaue Beschreibung, bitte in Blockschrift	Verspätung Minuten	behoben durch Tf ja/nein	Unterschrift Tf

erstellt:	Gattermann / Zogall	Datum:	22.03.2005	Datei:	Mängelbuch MEG.xlsx
bearbeitet:	Zogall		22.07.2014	gültig ab:	01.09.2014
					Anzahl der Seiten: 1
Rev. - Stand	1			ersetzt:	Rev. - Stand 0 v. 22.03.2005

zur Modulübersicht

Vordruck: MEG.6103V01

Fachautor: L.CK+MEG; Thomas Knüpfer; Tel.: +49 33 638 894 592

Gültig ab: 13.12.2015

MEG.1212Z01 4

DBCDE.6103 2 (4)

DBCDE.6102Z01

DBCDE.6101A01

DBCDE.0101Z01

zur Modulübersicht

zu BRW.6105

Ersetzung:

1 Personen im Führerraum

(1) Unbefugten darf kein Zutritt in den Führer- und Maschinenraum gewährt werden. **Grundsatz**

(2) Stellt sich eine Person zur Mitfahrt vor, so ist eine Kontrolle der Legitimation vorzunehmen. **Berechtigung prüfen**

Der Triebfahrzeugführer hat den Grund und den Streckenabschnitt der Mitfahrt zu erfragen.

Bestehen Zweifel an der Gültigkeit der Legitimation, ist der Zutritt zu verwehren. Bei Mitfahrberechtigten nach Absatz (4) a) und b) ist abweichend hiervon die Weisung der auftraggebenen Stelle einzuholen. Dies hat Vorrang vor einer pünktlichen Abfahrt.

Der Triebfahrzeugführer stellt sich mitfahrenden Personen mit Aufsichts- und Überwachungsaufgaben gegenüber namentlich vor und erteilt die erforderlichen Auskünfte (Organisationseinheit, Abweichungen vom Regelzustand des Zuges, Besonderheiten während der Fahrt).

(3) Im Führerraum dürfen zusätzlich zum Triebfahrzeugführer maximal drei Personen mitfahren, die für die Mitfahrt im Führerraum berechtigt sind. **Anzahl berechtigter Personen im Führerraum**

Im Rahmen von Erwerbsfahrten für die Streckenkenntnis, der Aus- und Fortbildung sowie bei Probe- und Messfahrten dürfen bis zu fünf Personen neben dem Triebfahrzeugführer im Führerraum mitfahren.

(4) Zur Mitfahrt im Führerraum sind folgende Personengruppen berechtigt: **Mitfahrberechtigte**

a) Personengruppen, die sich mit Dienstausweis ausweisen (Beispiele gemäß Anhang DB.1210A01)

- Mitarbeiter des Eisenbahn-Bundesamtes, der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung, der Landeseisenbahnaufsicht, der Bundespolizei, der Landespolizei, des Zolls, der Feuerwehr und sonstiger Rettungskräfte im Rahmen ihrer Dienstausübung,
- Aufsichtspersonen der Unfallversicherungsträger

b) Personengruppen, deren Mitfahrt im Führerraum sich aus ihrer Arbeitsaufgabe ergibt:

- Notfallmanager und Notdienst im Einsatz
- Bei Gefahr im Verzug, Mitarbeiter des EIU zur Erfüllung ihrer Aufgaben mit Dienstausweis
- Mitarbeiter für Probe-, Instandhaltungs- und Messfahrten
- Streckenkundige Person (gemäß DB.5301Z01)

Innerhalb ihres Einsatzgebietes im Dienst befindliche Mitarbeiter/ Personen weisen sich zur Mitfahrt im Führerraum wie folgt aus:

c) mit besonderem Dokument/ besonderer Berechtigung ohne Konzernausweis:

- Inhaber eines Berechtigungsscheines
- Inhaber der blauen Berechtigungskarte
- Inhaber der grünen Berechtigungskarte
- Inhaber eines Begleiterausweises

d) mit besonderer Berechtigung in Verbindung mit dem Konzernausweis:

- Mitarbeiter innerhalb der Erst- oder Ergänzungsausbildung zum Triebfahrzeugführer
- Triebfahrzeugführer der Deutschen Bahn zum Erwerb der Streckenkenntnis
- Mitarbeiter bei Gastfahrt, wenn im Zug keine andere geeignete Mitfahrmöglichkeit besteht

e) mit dem Konzernausweis:

- Kundenbetreuer im Nahverkehr, Zug- oder Rangierpersonal, wenn es die Tätigkeit erfordert
- Kundenbetreuer im Nahverkehr, Zug- oder Rangierpersonal im Störungsfall, wenn kein geeigneter Platz im Zug vorhanden ist
- örtliche Mitarbeiter, wenn in anderen Fahrzeugen kein Platz vorhanden ist

Besondere Fahrten

(5) Zu Absatz (4) d) und e) können für

- Probe- und Messfahrten
- Rettungszügen und
- Museumszügen

abweichende Regeln zur Mitfahrt im Führerraum gelten.

(6) Musterdokumente der Deutschen Bahn, die zur Mitfahrt im Führerraum berechtigen und zugehörige Erläuterungen befinden sich im Anhang DB.6105A01.

Musterdokumente DB

(7) Der Triebfahrzeugführer ist dafür verantwortlich, dass sein Konzentrationsvermögen und seine Aufmerksamkeit durch die Anwesenheit von Personen im Führerraum nicht beeinträchtigt werden.

Vorrang der sicheren Betriebsdurchführung

* (8) Der Triebfahrzeugführer darf innerhalb der ersten 12 Monate nach Abschluss seiner Triebfahrzeugführerausbildung eine Mitfahrt von Personen im Führerraum an der Spitze des Zuges nur eingeschränkt zulassen.

Anwender **Regelbuch DBREGIO03**

Nur berechtigten Personen mit der Aufgabe von Begleit- oder Kontrollfahrten, Coachingfahrten oder Mitarbeitenden von Behörden ist die Mitfahrt im Führerraum an der Spitze des Zuges zu gewähren.

Der Triebfahrzeugführer informiert die mitfahrenden Personen darüber, dass er sich im oben genannten Zeitraum nach seiner Ausbildung als Triebfahrzeugführer befindet und lehnt die Mitfahrt nicht berechtigter Personen im Führerraum an der Spitze des Zuges ab.

* (9) Mitarbeiter des Eisenbahn-Bundesamtes, der Landeseisenbahnaufsicht, des Zolls und der Unfallversicherungsträger sind berechtigt, behördliche Überwachungen durchzuführen.

Behördliche Überwachung und Betriebskontrollen

Vom EVU beauftragte Personen sind berechtigt, Betriebskontrollen vorzunehmen.

Behördliche Überwachungen und Betriebskontrollen können u. a. die Dienstausübung des Triebfahrzeugpersonals sowie die technische und betriebliche Überprüfung von Unterlagen, Ausrüstungen und Fahrzeugen umfassen.

* (10) Die Mitfahrt zum Zweck einer behördlichen Überwachung hat stets Vorrang vor allen anderen Mitfahrten.

Vorrang der Mitfahrenden

Mitarbeiter in Ausübung ihrer Tätigkeit haben im vorderen Führerraum Vorrang vor anderen Mitfahrenden.

* (11) Im Gefahren- und Notfall darf der verantwortliche Triebfahrzeugführer den Mitfahrenden auffordern, ihn bei der Wahrnehmung seiner betrieblichen Aufgaben zu unterstützen, sofern dessen Ausbildung dies zulässt, insbesondere

Unterstützung durch den Mitfahrenden – Gefahren und Notfall

- zur Beteiligung an der Beobachtung der Strecke bei gefahrdrohenden Umständen oder bei außergewöhnlichen Witterungsverhältnissen,
- bei der Anforderung von Hilfe,
- beim Anhalten und Sichern von Zügen bei Gefahr und

- bei Arbeitsunfähigkeit des Triebfahrzeugführers, wenn der Mitfahrende einen Triebfahrzeugführerschein sowie eine Zusatzbescheinigung des EVU besitzt.

Unterstützung durch den Mitfahrenden

(12) Der verantwortliche Triebfahrzeugführer kann in folgenden betrieblichen Situationen einen Mitfahrenden zur Unterstützung heranziehen: *

DB.6105 1 (13)

- Sifa defekt, wenn der Mitfahrende die Tätigkeit des Triebfahrzeugbegleiters ausüben darf und durch den Triebfahrzeugführer eingewiesen ist,
- führender Führerraum defekt, Bedienung vom hinteren Führerraum aus durch den Triebfahrzeugführer, wenn der Mitfahrende ein Mitarbeiter im Bahnbetrieb und durch den Triebfahrzeugführer eingewiesen ist.

Gastfahrt; Information und Dokumentation

(13) Tritt einer der in den Absätzen (11) und (12) genannten Fälle während einer Gastfahrt ein, ist zeitnah der zuständige Disponent zu informieren und in diesen Fällen die Tätigkeitszeit (z. B. als Triebfahrzeugbegleiter bei Beobachtungsaufgaben) in der dafür vorgesehenen Unterlage zu dokumentieren. *

Zutrittsrechte KiN/Zub

(14) Kundenbetreuer im Nahverkehr und Zugbegleitpersonal von Reisezügen haben unbesetzte Führerräume zu nutzen, es sei denn, sie können Ihre Tätigkeiten von dort aus nicht ausführen oder der besetzte Führerraum dient bei einer akuten Bedrohung oder eines Angriffs als Rückzugsort. *

2 Gegenstände im Führerraum

Grundsatz

(1) Mitgeführte Gegenstände dürfen die Arbeit des Triebfahrzeugführers nicht beeinträchtigen. Die Flucht- und Rettungswege müssen frei bleiben.

Persönlicher Bedarf

(2) Es dürfen nur Gegenstände des persönlichen Bedarfs mitgeführt werden. Im grenzüberschreitenden Verkehr sind dabei die zollrechtlichen Bestimmungen zu beachten.

Gegenstände; KiN/Zub

(3) Kundenbetreuer im Nahverkehr und Zugbegleitpersonal dürfen Ausrüstungsgegenstände oder Gegenstände des persönlichen Bedarfs im besetzten Führerraum ablegen und nutzen, wenn im Zug keine anderen Dienstabteile, Funktionsräume oder Schließfächer zur Verfügung stehen.

Mitnahme für andere Personen

(4) Ohne dienstlichen Auftrag dürfen Gegenstände oder Waren für andere Personen nicht mitgenommen werden.

(5) Die Beförderungspapiere sind im besetzten Führerraum der Zuglok zu verwahren. Nach Beendigung der Zugfahrt müssen die Papiere entsprechend der örtlichen Regelung hinterlegt werden.

Beförderungspapiere

(6) Im Führerraum dürfen eilige Sendungen nur mitgenommen werden, wenn:

Eilige Sendungen

1. diese kein Gefahrgut sind und
2. die zuständige Disposition den Triebfahrzeugführer dazu beauftragt und dabei mitteilt:
   - Art der Sendung,
   - Name von Absender und Empfänger,
   - Absende- und Zielort.

Der Überbringer der Sendung muss diese mit den dazugehörigen Transportpapieren zum Führerraum bringen und sich gegenüber dem Triebfahrzeugführer ausweisen.

Der Triebfahrzeugführer muss die Sendung an einem geeigneten Platz im Führerraum so verwahren, dass die Arbeit nicht behindert und der Fluchtweg nicht eingeschränkt wird. Ist dies nicht möglich, ist die Mitnahme abzulehnen und die zuständige Disposition zu informieren.

Die beauftragende Stelle ist für das termingerechte Abholen der Sendung am Führerraum verantwortlich. Der Abholende muss sich dem Triebfahrzeugführer gegenüber ausweisen.

Wird die Sendung am Zielort nicht abgeholt, muss sofort die Disposition verständigt werden, die dann für alle weiteren Maßnahmen verantwortlich ist. Es darf erst nach Weisung der Disposition weitergefahren werden.

(7) In den Führerräumen von Fahrzeugen der DB InfraGO AG, der DB Bahnbau Gruppe GmbH und der DB Fahrwegdienste GmbH dürfen Gegenstände mitgeführt werden, die für den beabsichtigten Arbeitszweck nötig sind. Sie dürfen jedoch den Triebfahrzeugführer in seiner Arbeitsausübung nicht behindern und sind so zu lagern, dass sie im Führerraum befindliche Personen nicht gefährden.

Fahrzeuge DB InfraGO

❑

zur Modulübersicht

1 Mitfahrberechtigungen

(1) Beschäftigte des DB Konzerns und dessen Kooperationspartner, die zur Wahrnehmung von Kontroll-, Überwachungs-, Ausbildungsaufgaben oder ständig wiederkehrenden Aufgaben in den Führerräumen der Triebfahrzeuge und Steuerwagen mitfahren müssen, erhalten eine Mitfahrberechtigung.

Grundsatz

DB.1210A01

(2) Die Legitimation ist sowohl in elektronischer als auch in Papierform gültig.

Legitimationsart

Berechtigungskarte blau

(3) Der Inhaber der blauen Berechtigungskarte ist zur Mitfahrt und zum selbstständigen Führen von Schienenfahrzeugen berechtigt und im Besitz eines Triebfahrzeugführerscheins mit Zusatzbescheinigung des auf der Berechtigungskarte eingetragenen EVU.

Allgemein

Berechtigungskarte grün

(4) Der Inhaber der grünen Berechtigungskarte ist berechtigt, im Führerraum mitzufahren, jedoch das Triebfahrzeug bzw. den Steuerwagen nicht selbstständig zu führen.

Allgemein

Berechtigungsschein

Allgemein

(5) Der Berechtigungsschein erlaubt die Mitfahrt im Führerraum und wird für eine einmalige Mitfahrt oder für einen begrenzten Zeitraum ausgestellt.

Muster „Berechtigungsschein Strecke ohne Begleitung“

Muster „Berechtigungsschein Gebiet ohne Begleitung“

(6) Wenn eine Begleitung erforderlich ist, ist der Berechtigungsschein mit dem Vermerk „Begleitung erforderlich!“ versehen. **Begleitung**

Muster „Berechtigungsschein Strecke mit Begleitung“

Muster „Berechtigungsschein Gebiet mit Begleitung“

Geltungsbereich

(7) Blaue und grüne Berechtigungskarten sowie Berechtigungsscheine sind nur in Verbindung mit einem gültigen Lichtbildausweis gültig. **Legitimation**

(8) Der Geltungsbereich der Mitfahrberechtigung bezieht sich auf das EVU und auf den Aufgaben- und Verantwortungsbereich des Mitfahrenden und kann regional eingeschränkt werden. **Einschränkungen**

(9) Auf der Berechtigungskarte oder dem Berechtigungsschein kann sich ein QR-Code befinden. Dieser ermöglicht eine Prüfung der auf der Berechtigungskarte bzw. dem Berechtigungsschein eingetragenen Daten. Bei begleiteten Mitfahrten ist auch die Begleitperson ersichtlich. **QR-Code**

2 Fahrauftrag

Mitfahrt im Rahmen der Ausbildung

(1) Für Mitarbeiter, die zur Ausbildung im Führerraum mitfahren sollen, erstellt die zuständige Einsatzstelle einen „Fahrauftrag“, der berechtigt

a) nur zur Mitfahrt im Führerraum oder

b) zum Führen des Tfz/Stwg unter Aufsicht und Verantwortung eines fahrberechtigten Triebfahrzeugführers.

Elektronisch ausfüllbares Muster „Fahrauftrag“

Personalnummer:
(8-stellig, nur Ziffern)

eFAkte

Fahrauftrag/Nachweis der Lernfahrten

DB

Eisenbahnverkehrsunternehmen	Einsatzstelle	Datum Datum

Frau [1]	
Geburtsdatum[2]	

☐[3] befindet sich in der **Erstausbildung** zum Triebfahrzeugführer [1]
der Klasse/Unterklasse **A** [1]

☐[3] befindet sich in der **Ergänzungsa…bildung**[4]

Sie[1] soll innerha… der Ausbildung vom Datum bis Datum im Führerraum von Triebf…zeugen … EVU m…fahren.

Die Mit… soll … Einb… die Aufgaben des Triebfahrzeugführers und in die betrieblic… Abläufe … ermitteln.

Das Führen des Triebfahrzeuges/Steuerwagens sowie das Wahrnehmen von betrieblichen Aufgaben (z. B. Abfahrauftrag entgegennehmen) ist nicht gestattet.

Innerhalb der Ausbildung ist das Führen von Triebfahrzeugen/Steuerwagen unter Aufsicht und Verantwortung eines fahrberechtigten und mit dieser Aufgabe betrauten Triebfahrzeugführers gestattet.

Nichtzutreffenden Text sowie diesen Hinweistext in blau bitte löschen!

.....

Stempel der Einsatzstelle	Unterschrift / OE

1) Zutreffendes auswählen 2) Nur eintragen, wenn keine Personalnummer vergeben ist 3) Zutreffendes ankreuzen
4) Art der Ergänzungsausbildung eintragen

046.1480V01 Fahrauftrag/Nachweis der Lernfahrten (online ausfüllbar) Seite 1
Fachautor: P.FBT 18, Andreas Trautmann, Tel: 9427 (1734) Gültig ab 01.07.2022

MUSTER

Kopierfähiges Muster „Fahrauftrag“

Personalnummer:
(8-stellig, nur Ziffern)

eFAkte

Fahrauftrag/Nachweis der Lernfahrten

Eisenbahnverkehrsunternehmen	Einsatzstelle	Datum

Frau/Herr[1]	
Geburtsdatum[2]	

☐ [3] befindet sich in der **Erstausbildung** zum/zur Triebfahrzeugführer/-in der Klasse/Unterklasse **A / B / B1 / B2**[1]

☐ [3] befindet sich in der **Ergänzungsausbildung**[4] _____

Er/Sie soll innerhalb der Ausbildung vom _____ bis _____ im Führerraum von Triebfahrzeugen/Steuerwagen des o. g. EVU mitfahren.

Die Mitfahrt soll einen Einblick in die Aufgaben des Triebfahrzeugführers und in die betrieblichen Abläufe vermitteln.

Das Führen des Triebfahrzeuges/Steuerwagens sowie das Wahrnehmen von betrieblichen Aufgaben (z. B. Abfahrauftrag entgegennehmen) ist **nicht** gestattet.

Innerhalb der Ausbildung das Führen von Triebfahrzeugen/Steuerwagen unter Aufsicht und Verantwortung eines **fahrberechtigten** und **mit dieser Aufgabe betrauten** Triebfahrzeugführers überlassen werden.

*Der nichtzutreffende Kasten ist **aus**zukreuzen!*

.....

Stempel der Einsatzstelle	Unterschrift / OE

1) Nicht Zutreffendes streichen 2) Nur eintragen, wenn keine Personalnummer vergeben ist 3) Zutreffendes ankreuzen
4) An der Ergänzungs-ausbildung eintragen

046.1480V01 Fahrauftrag/Nachweis der Lernfahrten (kopierfähiges Muster) Seite 1
Fachautor: P.FBT 28; Andreas Trautmann; Tel: (9427) 1734 Gültig ab 01.07.2022

MUSTER

3 Auftrag zum Erwerb der Streckenkenntnis

Allgemein

(1) Die Mitfahrt zum Erwerb der Streckenkenntnis darf nur dann gestattet werden, wenn nicht andere Gründe (z. B. Überwachungsfahrt, Ausbildungsgruppe) dagegen sprechen. Der Mitfahrende muss im Besitz eines für die Strecke gültigen „Auftrag zum Erwerb der Streckenkenntnis“ sein.

Muster „Auftrag zum Erwerb der Streckenkenntnis“

Personalnummer:
(8-stellig, nur Ziffern)

eFAkte

Auftrag zum Erwerb/Wiedererwerb[1] der Strecken-/Bahnhofskenntnis[1]

Nr. .....

Herr/Frau[1] ..... wird beauftragt

☐[2] Streckenkenntnis von ..... über ..... nach .....[3]

☐[2] Bahnhofskenntnis in .....[3]

zu erwerben/wiederzuerwerben[1].

1. Art und Umfang

	Art des Erwerbs[2]	Anzahl[6]
☐	Mitfahrt im Führerraum	
☐	Fahren in Begleitung einer streckenkundigen Person (z. B. innerhalb der Erst- oder Ergänzungsausbildung)	
☐	Studium von Filmaufnahmen mit originalgetreuer Strecken[illegible]bildung[4]	
☐	Einsichtnahme in Merkblatt/Sonder-La[5]	X
☐	Simulatorfahrten mit originalgetreuer Streckenabbildung	
☐	Begehen der Infrastruktur	X

2. Nachweis der Mitfahrten im Führerraum

lfd. Nr.	Datum	Zug-Nr.	Streckenabschnitt/Bahnhof	Unterschrift des anleitenden Tf
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				

Datum der Ausstellung: .....

Unterschrift des Ausstellenden:

.....

Stempel der ausstellenden Stelle

492.2755V01 Auftrag zum Erwerb/Wiedererwerb der Strecken-/Bahnhofskenntnis Seite 1

Fachautor: Fernv.: H. Didszun; Tel.: (955) 59529; Regio: M. Jelitto; Tel.: (955) 42211 Gültig ab 13.12.2020

MUSTER

4 Begleiterausweis

Grundsatz

(1) Inhaber des Begleiterausweises dürfen im Führerraum nur mitfahren, wenn im Wagenzug keine geeignete Mitfahrmöglichkeit besteht.

Muster „Begleiterausweis“ (kopierfähiges Muster A 4)

Légitimation pour convoyeur – Begleiterausweis CIT 13

Expéditeur (nom, adresse)
Absender (Name, Adresse)

Identification de l'envoi – Sendungs-Identifikation
Pays – Land
Gare – Bahnhof
Entreprise
Unternehmen
Exp. N°
Versand Nr.

Destinataire (nom, adresse, pays)
Empfänger (Name, Adresse, Land)

Prise en charge, lieu, date – Übernahme, Ort, Datum
mois – jour – heure
Monat – Tag – Stunde

Lieu de livraison – Ablieferungsort
Gare – Bahnhof Pays – Land

Wagon N°
Wagen Nr.

Convoyeur de la marchandise (nom, prénom)
Begleiter des Gutes (Name, Vorname)

Désignation de la marchandise
Bezeichnung des Gutes

Légitimation pour convoyeur valable
Begleiterausweis gültig

do
von

à
nach

Cette légitimation confère à son détenteur le droit d'exercer toutes les fonctions dévolues au convoyeur dans les trains par lesquels l'envoi accompagné est transporté. **Elle ne constitue pas un titre de transport.** Le convoyeur doit donc aussi être en possession d'un titre de transport valable. Si la gratuité du transport est accordée au convoyeur sur tout le parcours ou sur une partie de celui-ci, en vertu des accords conclus entre les transporteurs intéressés, les titres de transport correspondants seront délivrés au convoyeur par la gare de départ et/ou par les gares intermédiaires compétentes.
La légitimation pour convoyeur doit être présentée sur demande: à la fin du voyage, elle doit être remise au service marchandises compétent ou au personnel de contrôle.
Le chef de train (contrôleur) peut attribuer une place au convoyeur, p. ex. dans le wagon dans lequel est chargée la marchandise accompagnée, ou dans le fourgon à bagages, ou dans le wagon d'accompagnement, ou encore dans une voiture à voyageurs du train en question; le convoyeur doit se conformer aux ordres reçus.
Le convoyeur doit observer les instructions ci-après au sujet de son comportement dans l'exercice de ses fonctions (prescriptions de sécurité).

Prescriptions de sécurité
Le voyage dans les trains et wagons de marchandises engendre un risque accru d'accident; une prudence particulière s'impose donc lors de l'entrée dans les véhicules et lors de la sortie des véhicules, lors du départ et de l'arrêt du train, pendant les manœuvres ainsi que lors de l'ouverture et de la fermeture des portes!
Il est très dangereux et par conséquent interdit
- de monter sur les toits des véhicules ou sur le chargement des wagons de marchandises ouverts ou de procéder à la réfection de chargements déplacés lorsque le wagon se trouve sous la caténaire;
- de négliger la distance de sécurité minimale de 1,50 m – même avec des objets – lors de travaux à proximité d'installations et de lignes sous tension;
- de fumer dans les wagons où se trouvent des matières facilement inflammables ou des animaux.

Le convoyeur doit
- s'annoncer au chef de train avant le départ du train (dans les trains non accompagnés, au mécanicien);
- prendre garde aux signaux avertisseurs des locomotives et aux avertissements du personnel ferroviaire;
- empêcher la fermeture intempestive des portes coulissantes;
- éviter si possible de stationner entre les voies;
- rester dans le wagon en cas d'arrêt en pleine voie;
- emporter pour la nuit des lampes ou lanternes éclairant bien, ne diffusant aucune lumière colorée et ne présentant aucun risque d'explosion ou d'incendie.

Dieser Ausweis berechtigt den Inhaber zur Ausübung der Begleitertätigkeit in den Zügen, mit denen das begleitete Gut befördert wird. **Er gilt nicht als Fahrausweis.** Der Begleiter muss deshalb zusätzlich im Besitz eines gültigen Fahrausweises sein. Wird auf Grund der anwendbaren Vereinbarungen zwischen den beteiligten Beförderern auf der ganzen Strecke oder auf Teilstrecken freie Fahrt gewährt, so werden dem Begleiter vom Versandbahnhof bzw. von den zuständigen Unterwegsbahnhöfen entsprechende Fahrausweise abgegeben.
Der Begleiterausweis ist auf Verlangen vorzuweisen und nach Beendigung der Fahrt der betreffenden Güterabfertigung oder dem Kontrollpersonal abzugeben.
Der Zugführer (Schaffner) kann dem Begleiter den Platz anweisen, z. B. im Wagen, in dem das begleitete Gut verladen ist, oder im Gepäck- bzw. Dienstwagen oder in einem Personenwagen des betreffenden Zuges; seinen Anordnungen ist Folge zu leisten.
Der Begleiter hat die nachstehenden Weisungen über das Verhalten bei der Ausübung der Begleitertätigkeit (Sicherheitsvorschriften) zu beachten.

Sicherheitsvorschriften
Die Fahrt in Güterzügen und Güterwagen ist mit erhöhten Unfallgefahren verbunden, deshalb besondere Vorsicht beim Ein- und Aussteigen, beim Anfahren und Anhalten des Zuges und bei Rangierbewegungen sowie beim Öffnen und Schliessen der Türen!
Es ist sehr gefährlich und daher verboten,
- Fahrzeugdächer oder Ladungen auf offenen Güterwagen zu besteigen oder verschobene Ladungen zu richten, wenn sich die Wagen unter Fahrleitungen befinden;
- bei Arbeiten in der Nähe von Spannung führenden Fahrleitungsanlagen – auch mit Gegenständen – den erforderlichen Schutzabstand von 1,50 m zu unterschreiten;
- in den Wagen, in denen sich leicht entzündliche Stoffe oder Tiere befinden, zu rauchen.

Der Begleiter hat
- sich vor Abfahrt des Zuges beim Zugführer zu melden (beim Lokomotivführer, wenn der Zug unbegleitet ist);
- auf Warnsignale der Lokomotive und Warnung des Eisenbahnpersonals zu achten;
- offene Türen gegen Zurollen zu sichern;
- den Aufenthalt zwischen den Gleisen nach Möglichkeit zu vermeiden;
- beim Halten auf freier Strecke im Wagen zu bleiben;
- während der Nachtzeit gut leuchtende, explosions- und feuersichere Lampen oder Laternen, die kein farbiges Licht aufweisen, mitzuführen.

Adresse et signature du transporteur
Anschrift und Unterschrift des Beförderers

Signature du convoyeur
Unterschrift des Begleiters

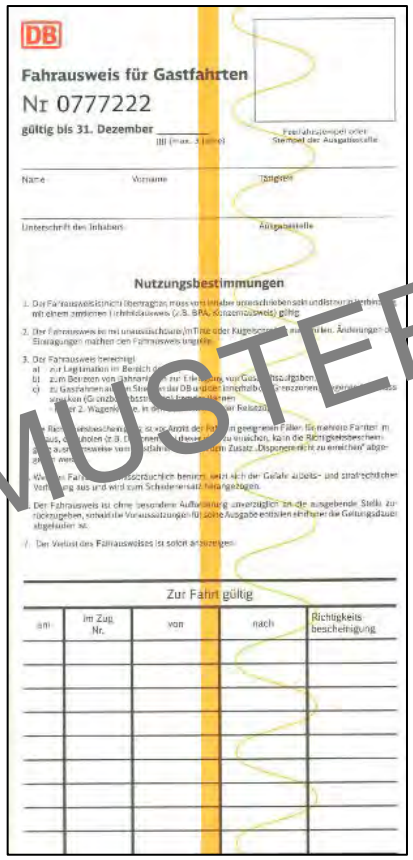
MUSTER

5 Fahrausweis für Gastfahrten

Allgemein

(1) Der Inhaber eines Fahrausweises für Gastfahrten ist ein Mitarbeiter des DB-Konzerns, der im dienstlichen Auftrag mitfahren muss. Eine Mitfahrt im Führerraum darf nur gestattet werden, wenn im Zug keine geeignete Mitfahrmöglichkeit besteht und der Fahrausweis korrekt ausgestellt ist.

Muster „Fahrausweis für Gastfahrten“


DB

Fahrausweis für Gastfahrten

Nr 0777222

gültig bis 31. Dezember

Name Vorname Tagreis

Unterschrift des Inhabers Ausgabestelle

Nutzungsbestimmungen

Zur Fahrt gültig

am	im Zug Nr.	von	nach	Richtigkeitsbescheinigung

MUSTER

Weitere Berechtigungsdokumente in DB.1210A01

1 Grundsätze

(1) Bei der Fahrt unter Oberleitung ist diese zu beobachten. Dabei ist auf Unregelmäßigkeiten und Störungen an der Oberleitung zu achten.

Oberleitung beobachten

(2) Die Maßnahmen beim Erkennen von Störungen an der Oberleitung richten sich nach der Art des Triebfahrzeuges, mit dem die Strecke befahren wird.

Maßnahmen bei Störungen

* – Bei elektrischen Triebfahrzeugen sind die Maßnahmen bei
* Fahrleitungsschäden im Modul BRW.6112 enthalten.

– Bei allen übrigen Triebfahrzeugen sind die Maßnahmen bei Störungen an der Oberleitung im Abschnitt 2 aufgeführt.

2 Störung an der Oberleitung

(1) Bei einer vermuteten oder festgestellten Oberleitungsstörung ist wie in den nachfolgenden Absätzen zu verfahren.

Anzeichen für eine Oberleitungsstörung

Verdacht auf eine Oberleitungsstörung besteht beispielsweise bei

– starkem Schwanken der Oberleitung,

– gerissenen Drähten und Seilen,

– außergewöhnlichen Geräuschen auf dem Dach des Fahrzeuges,

– schadhaften Isolatoren oder Streckentrennern sowie bei

– außergewöhnlicher Lichtbogenbildung.

(2) Folgende Maßnahmen sind unverzüglich auszuführen:

Sofortmaßnahmen bei einer Oberleitungsstörung

– Schnellbremsung einleiten, wenn möglich außerhalb von Tunneln und Abschnitten mit NBÜ-Kennzeichen, anhalten.

– Maßnahmen bei drohender Gefahr einleiten: Nothaltauftrag
* erteilen.

– Fahrdienstleiter verständigen: Sperrung der Nachbargleise veranlassen, Bestätigung abwarten, Einzelheiten mitteilen wie Streckenkilometer, Mastnummer, Ursache usw.

– Zug sichern (der Zug darf dabei nicht verlassen werden).

– Außentüren nicht freigeben.

– Der Zug darf erst nach Zustimmung des Notfallmanagers oder der Fachkraft für Fahrleitungsanlagen verlassen werden.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Oberleitung kontrollieren

(3) Die Oberleitung ist vom Führerraum aus durch Hinsehen zu kontrollieren.

Oberleitung augenscheinlich in Ordnung

(4) Ist die Oberleitung augenscheinlich in Ordnung, ist die Oberleitung von außen auf Profilfreiheit zu prüfen und das Ergebnis ist dem zuständigen Fahrdienstleiter zu melden.

Konnten keine Schäden festgestellt werden, darf nach Zustimmung des Fahrdienstleiters bis zu dem von der Betriebszentrale benannten Bahnhof gefahren werden. Dabei ist die Oberleitung besonders zu beobachten.

Sind Schäden an der Oberleitung erkennbar, so ist der genaue Standort des Zuges dem Fahrdienstleiter mitzuteilen und weiter nach Absatz (6) zu verfahren.

Oberleitung augenscheinlich nicht in Ordnung

(5) Ist die Oberleitung augenscheinlich nicht in Ordnung oder kann bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter die Oberleitung nicht durch Hinsehen vom Führerraum aus kontrolliert werden, so ist das Triebfahrzeug nicht zu verlassen und die Außentüren sind nicht freizugeben. Der Fahrdienstleiter ist zu verständigen.

Das Triebfahrzeug bzw. der Zug darf erst nach Freigabe des Notfallmanagers oder der Fachkraft für Fahrleitungsanlagen verlassen werden.

Weiterfahrt

(6) Der Notfallmanager oder der Einsatzleiter der Oberleitungsentstörung gibt die Freigabe zur Weiterfahrt. Vor der Weiterfahrt ist die Zustimmung des Fahrdienstleiters einzuholen.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

1 Regelungen zum Stromabnehmer

Stromabnehmer heben

(1) Das Heben von Stromabnehmern ist in Gleisen ohne Oberleitung nicht erlaubt.

* Beim Aufrüsten der Triebfahrzeuge ist darauf zu achten, dass beim
* Heben von Stromabnehmern keine Streckentrenner überbrückt
* werden.

* Im Bereich von Fahrleitungskreuzungen (z.B. in Weichen oder
* Kreuzungen) und Fahrdrahtabsenkungen (z.B. unter Brücken und
* Kunstbauten) sollen die Stromabnehmer während der Fahrt nicht
* gehoben werden.

Stromabnehmer senken

(2) Das Senken der Stromabnehmer ist jederzeit möglich, Einschränkungen dazu bestehen keine.

Vor dem Bewegen einer Drehscheibe oder Schiebebühne müssen alle Stromabnehmer gesenkt sein.

Bevor beim Rangieren elektrische Triebfahrzeuge mit fremder Kraft bewegt werden, sind deren Stromabnehmer zu senken.

Stromabnehmer einstellen

(3) Hinsichtlich der Stellung der Stromabnehmer in der Fahrzeugeinheit ist Folgendes zu beachten:

1. Unterscheidung zwischen Scherenstromabnehmern und Einholmstromabnehmern. Beim Mischbetrieb von Scheren- und Einholmstromabnehmern ist die dem Scherenstromabnehmer zugrunde liegende Geschwindigkeit maßgebend.
2. Bei zwei gekuppelt arbeitenden elektrischen Lokomotiven dürfen nur zwei Stromabnehmer gehoben sein. Weitere elektrische Lokomotiven mit gehobenem Stromabnehmer dürfen erst in einem Mindestabstand von 85 m folgen.
3. Im Wendezugbetrieb muss grundsätzlich der in Fahrtrichtung hintere Stromabnehmer gehoben werden. Bei Wendezeiten kleiner fünf Minuten kann der Stromabnehmerwechsel unterbleiben.
4. Bei Triebzügen überwacht die Fahrzeugsteuerung die Einstellung der Stromabnehmer. Ergänzende oder abweichende Bestimmungen in den Regelungen für das Bedienen der Triebfahrzeuge (Bedienungsanweisung, Displayanzeige) sind zu beachten.
5. Baureihenspezifische Besonderheiten gemäß der Bedienungsanleitung des Triebfahrzeuges.

*

Im Modul BRW.6111 sind die Einstellungen der Stromabnehmer beschrieben. Diese Regelungen gelten nicht, wenn das Triebfahrzeug nur über einen Stromabnehmer für das jeweilige Netz verfügt.

Besonderheiten bei ungünstiger Witterung

(4) Bei Frost und Schnee, starker Vereisung oder starker Raureifbildung ist während eines geeigneten Aufenthaltes eine Funktionsprobe durch Heben und Senken der Stromabnehmer auszuführen.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Abstellen bei niedriger Außentemperatur

(5) Auf besondere Anordnung der auftraggebenden Stelle werden bei niedrigen Außentemperaturen elektrische Triebfahrzeuge aufgerüstet abgestellt. Dabei sind – soweit zulässig und vorhanden – beide Stromabnehmer zu heben. Das so abgestellte Triebfahrzeug ist spätestens nach sechs Stunden zu überwachen, sofern die auftraggebende Stelle keine andere Anweisung zur Überwachung erteilt. Bei der Überwachung sind die Stromabnehmer zu senken und wieder zu heben. Die Überwachung darf bei automatischem Abstellbetrieb entfallen.

2 Fahrbetrieb mit elektrischen Triebfahrzeugen

Anfahren

(1) Setzen sich die Fahrzeuge trotz Erreichen der Anfahrzugkraft nicht in Bewegung, so ist bei Triebfahrzeugen mit Kommutatorantrieb die Leistung nach spätestens fünf Sekunden abzuschalten. Anschließend ist ein erneuter Anfahrversuch einzuleiten. Tritt erneut keine Bewegung ein, ist die Ursache dafür zu ermitteln.

Bei Triebfahrzeugen mit Drehstrom-Antriebstechnik besteht keine zeitliche Begrenzung.

Oberstrombegrenzung

(2) Beim Aufschalten der Zugkraft darf die streckenspezifisch zulässige Oberstrombegrenzung nicht überschritten werden. *

Bekanntgabe

Der für den Zug maximal zulässige Wert des Oberstroms (in der Regel 600 A) wird vom EIU bekanntgegeben (z. B. im Fahrplan). Sind niedrigere Oberstrombegrenzungen einzuhalten, wird dies in der „La“, oder mündlich bekannt gegeben. *

Zudem sind fahrzeugspezifische Oberstrombegrenzungen zu beachten.

Zugkraftunterbrechungen, Hauptschalterauslösungen

(3) Bei vermehrten Zugkraftunterbrechungen und Hauptschalterauslösungen, z. B. infolge von Raureifbildung oder Eisregen, sind die Regelungen gemäß Abschnitt 6 sowie die Regeln für das Befahren von Fahrleitungs-Schutzstrecken zu beachten. *

3 Befahren von Fahrleitungs-Schutzstrecken *

Arten

(1) Es wird zwischen Fahrleitungs-Schutzstrecken der Regelbauart (35 m bis 85 m) und verkürzten Fahrleitungs-Schutzstrecken (7 m) unterschieden. *

Stromabnehmer senken

(2) Die Stromabnehmer sind rechtzeitig vor dem Befahren von Fahrleitungs-Schutzstrecken zu senken, wenn

- sich der Hauptschalter nicht ausschalten lässt, *
- bei Einfachtraktion beide Stromabnehmer gehoben sind oder *
- bei Mehrfachtraktion der Schaltzustand der Hauptschalter von geführten elektrisch arbeitenden Eisenbahnfahrzeugen nicht angezeigt wird. *
- Zusätzlich sind die Stromabnehmer bei Fahrleitungs-Schutzstrecken der Regelbauart zu senken, wenn der Abstand zwischen zwei gehobenen Stromabnehmern weniger als 85 m, jedoch mehr als 35 m, beträgt. *

Ersetzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für I DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

* 4 Halt innerhalb einer Fahrleitungs-Schutzstrecke

Halt innerhalb einer verkürzten Fahrleitungs-Schutzstrecke (7 m)

* (1) Verkürzte Fahrleitungs-Schutzstrecken sind nicht zuschaltbar. Kommt ein Triebfahrzeug innerhalb einer verkürzten Fahrleitungs-Schutzstrecke zum Halten, ist wie folgt zu verfahren:

1. Hauptschalter ausschalten.
2. Bisher anliegenden Stromabnehmer senken.
3. Mindestens 30 Sekunden warten.
4. Vorderen Stromabnehmer anlegen (der Stromabnehmer muss für den Einsatz im befahrenen Netz zugelassen sein).
5. Hauptschalter einschalten.
6. Aus der Fahrleitungs-Schutzstrecke fahren.

Auf keinen Fall dürfen beide Stromabnehmer gleichzeitig am Fahrdraht anliegen, wenn die Stromabnehmer mit einer durchgehenden Leitung untereinander verbunden sind.

Ist trotz Stromabnehmerwechsel ein Herausfahren aus der verkürzten Fahrleitungs-Schutzstrecke nicht möglich, ist ein Hilfstriebfahrzeug anzufordern.

Halt innerhalb einer Fahrleitungs-Schutzstrecke der Regelbauart (35 m bis 85 m)

* (2) Die Zentralschaltstelle kann Fahrleitungs-Schutzstrecken der Regelbauart zuschalten. Kommt ein Triebfahrzeug innerhalb einer Fahrleitungs-Schutzstrecke der Regelbauart zum Halten, ist wie folgt zu verfahren:

1. Hauptschalter ausschalten.
2. Stromabnehmer senken.
3. Verbindung mit Fahrdienstleiter aufnehmen.
4. Standort und Fahrtrichtung dem Fahrdienstleiter angeben, Zuschaltung beantragen.
5. Rückmeldung des Fahrdienstleiters abwarten.
6. Den in Fahrtrichtung vorderen Stromabnehmer heben (der Stromabnehmer muss für den Einsatz im befahrenen Netz zugelassen sein); ist dies technisch nicht möglich, ist der zuvor gesenkte Stromabnehmer zu heben.
7. Hauptschalter einschalten.
8. Aus der Fahrleitungs-Schutzstrecke fahren.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Mehrfachtraktion

(3) Wenn bei Zügen in Mehrfachtraktion das führende Triebfahrzeug innerhalb einer Fahrleitungs-Schutzstrecke der Regelbauart zum Halten gekommen ist, muss der Triebfahrzeugführer entsprechend Absatz 2 handeln. *

Ist bei Zügen in Mehrfachtraktion ein geführtes Triebfahrzeug innerhalb einer Fahrleitungs-Schutzstrecke der Regelbauart zum Halten gekommen, darf das führende Triebfahrzeug zum Herausfahren des Zuges aus der Fahrleitungs-Schutzstrecke genutzt werden, wenn *

- der Triebfahrzeugführer feststellt, dass das führende Triebfahrzeug die Fahrleitungs-Schutzstrecke vollständig verlassen hat und *
- nur der bisher eingesetzte Stromabnehmer des führenden Triebfahrzeuges gehoben und dessen Hauptschalter eingeschaltet wird. *

Hinweis: *

Arbeitende Stromabnehmer bei Mehrfachtraktion dürfen grundsätzlich hochspannungsseitig nicht elektrisch verbunden sein. (Ausnahmen: Fahrt mit zwei gehobenen Stromabnehmern eines Triebfahrzeuges auf besondere Anordnung oder Stromabnehmerwechsel im Stand bei Fahrtrichtungswechsel). *

5 Halt innerhalb einer elektrischen Streckentrennung *

Stromabnehmer senken

(1) Kommt ein elektrisch arbeitendes Fahrzeug ausnahmsweise in einer mit den Orientierungszeichen „Elektrische Streckentrennung“ gekennzeichneten Streckentrennung zum Stehen, muss der Triebfahrzeugführer unverzüglich die Stromabnehmer senken. * *

Weiterfahrt aus eigener Kraft

(2) Eine Weiterfahrt aus eigener Kraft darf nur mit einem gehobenen Stromabnehmer erfolgen, der sich zwischen der Streckentrennung und der Spitze des Zuges befindet. * * *

Ist dies nicht möglich, muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter den Halt innerhalb der Streckentrennung mit Angabe des Standortes zu melden. * * *

Stromabnehmer heben

(3) Stromabnehmer innerhalb der Streckentrennung dürfen erst mit Zustimmung des Fahrdienstleiters wieder gehoben werden. *

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

6 Raureifbildung und Eisregen

Raureif und Eisregen

BRW.6110 2 (3)

(1) Raureif und Eisregen können zu vermehrten Zugkraftunterbrechungen und Hauptschalterauslösungen führen. Es ist dann wie folgt zu handeln:

- der Fahrdienstleiter ist über den Zustand der Fahrleitung zu verständigen,
- die Geschwindigkeit ist so weit zu vermindern, bis die Zugkraftunterbrechungen oder Hauptschalterauslösungen nicht mehr auftreten,
- ein zweiter Stromabnehmer kann gehoben werden (der Stromabnehmer muss für den Einsatz im befahrenen Netz zugelassen sein).

  Die daraus resultierende Geschwindigkeit für diese Stromabnehmerkonfiguration sowie die Regeln für das Befahren von Fahrleitungs-Schutzstrecken sind zu beachten.

  Der Fahrdienstleiter ist hiervon zu unterrichten.

Nach Verbesserung des Fahrleitungszustandes kann der zweite Stromabnehmer wieder gesenkt werden.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

zu BRW.6110

* 3 Befahren von Fahrleitungs-Schutzstrecken

Ersetzung:

* (2) Stromabnehmer sind rechtzeitig zu senken vor dem Befahren von:

Stromabnehmer senken

verkürzten Fahrleitungs-Schutzstrecken (Signal El 1 mit Signal El 2 am gleichen Standort vereint)	Fahrleitungs-Schutzstrecken der Regelbauart (Signale El 1 und El 2)	
- wenn sich der Hauptschalter nicht ausschalten lässt **oder**		
- bei Einfachtraktion, wenn beide Stromabnehmer gehoben sind (z. B. bei Raureifbildung, Eis, Zugkraftunterbrechung) **oder**		
* - bei Mehrfachtraktion, wenn der Schaltzustand des Hauptschalters von geführten elektrisch arbeitenden Eisenbahnfahrzeugen nicht angezeigt wird		
	- wenn mehrere Stromabnehmer gehoben sind und der Abstand zwischen zwei gehobenen Stromabnehmern weniger als 85 m, jedoch mehr als 35 m, beträgt[1]. Dies ist u. a. bei folgenden Zugkonfigurationen der Fall:	
	BR	**Zugkonfiguration, gehobene Stromabnehmer**
	401/410	Stromabnehmer beider TK gehoben und weniger als 7 MW im Zug
	402	Steuerwagen – TK/TK – Steuerwagen
*	403/406 /407/408	Doppeltraktion; Stromabnehmer 2 und 3 gehoben
	411/415	Doppeltraktion; Stromabnehmer 2 und 3 gehoben
	412 (7-Teiler)	Einfach- oder Doppeltraktion; wenn an einem Triebzug mehr als ein Stromabnehmer gehoben
	- bei anderen elektrischen Triebzügen der DB AG in Mehrfachtraktion	
	- bei lokbespannten Zügen in Doppeltraktion, in der Zugkonfiguration [Lok / 1 bis 3 Reisezugwagen / Lok]	

[1] Nicht erforderlich, wenn mit dem Ausschalten des Hauptschalters sichergestellt ist, dass höchstens ein Stromabnehmer im Zug gehoben bleibt.

zur Modulübersicht

Stromabnehmerstellungen für Lokomotiven bei Einfachtraktion und ohne Vorspann

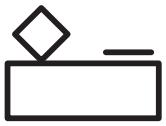
Fahrtrichtung

Einstellung 1:

Beachte: Befindet sich hinter dem Tfz
- ein Wagen mit offen liegenden empfindlichen Gütern (z. B. Kraftfahrzeuge),
- ein Wagen/eine Ladeeinheit mit Planen oder wenn die Ladung mit Planen abgedeckt ist,
- ein Kesselwagen, Behälterwagen oder ein mit Tankcontainern beladener Wagen,
- ein Wagen mit gefährlichen Gütern der Klassen 1 oder 3,
- ein Tfz oder ein Steuerwagen,

so gilt Einstellung 2.

Tfz mit zwei Stromabnehmern an der Spitze des Zuges:



VMZ

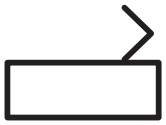
VMZ

Wenn der hintere Stromabnehmer gestört ist, ist abweichend Einstellung 2 zulässig.

(Mehrsystem-) Tfz mit einem Stromabnehmer an der Spitze des Zuges

VMZ

oder



VMZ

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Stromabnehmerstellungen für Lokomotiven bei Einfachtraktion und ohne Vorspann

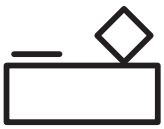
Fahrtrichtung →

Einstellung 2:

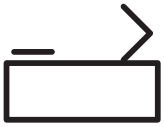
Anzuwenden, wenn sich hinter dem Tfz
- ein Wagen mit offen liegenden empfindlichen Gütern (z. B. Kraftfahrzeuge),
- ein Wagen/eine Ladeeinheit mit Planen oder wenn die Ladung mit Planen abgedeckt ist,
- ein Kesselwagen, Behälterwagen oder ein mit Tankcontainern beladener Wagen,
- ein Wagen mit gefährlichen Gütern der Klassen 1 oder 3,
- ein Tfz oder ein Steuerwagen

befindet.

Tfz mit zwei Stromabnehmern an der Spitze des Zuges:



VMZ



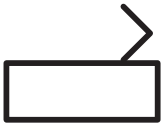
VMZ

Wenn der vordere Stromabnehmer gestört ist, ist abweichend Einstellung 1 zulässig.

(Mehrsystem-) Tfz mit einem Stromabnehmer an der Spitze des Zuges

VMZ

oder



VMZ

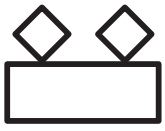
Stromabnehmerstellungen für Lokomotiven bei Einfachtraktion und ohne Vorspann

Fahrtrichtung →

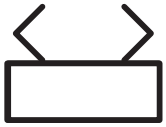
Abweichungen zu Einstellungen 1 und 2:

Bei Witterungseinflüssen wie z. B. starker Raureifbildung und/oder Eis, ggf. mit Zugkraftunterbrechung und/oder Hauptschalterauslösung.

Tfz mit zwei Stromabnehmern an der Spitze des Zuges:



110 km/h



110 km/h

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Stromabnehmerstellungen für Lokomotiven bei Mehrfachtraktion und Vorspann

Fahrtrichtung

Einstellung 3:

Beachte: Befindet sich hinter dem zweiten Tfz
- ein Wagen mit offen liegenden empfindlichen Gütern (z. B. Kraftfahrzeuge),
- ein Wagen/eine Ladeeinheit mit Planen oder wenn die Ladung mit Planen abgedeckt ist,
- ein Kesselwagen, Behälterwagen oder ein mit Tankcontainern beladener Wagen,
- ein Wagen mit gefährlichen Gütern der Klassen 1 oder 3,
- ein Tfz oder ein Steuerwagen,

so gilt Einstellung 4!

Tfz mit zwei Stromabnehmern an der Spitze des Zuges:

140 km/h

140 km/h

bei Anzeige der E-Bremse des geführten Tfz:

160 km/h
200 km/h [1)]
220 km/h [2)]

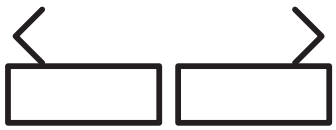
auf Strecken mit zul. Streckengeschwindigkeit größer gleich 250 km/h:

[1)] Kombination BR 101/120 und BR 120/120

[2)] Kombination BR 101/101

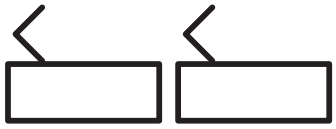
Sind Stromabnehmer gestört, ist abweichend Einstellung 4 zulässig.

(Mehrsystem-) Tfz mit einem Stromabnehmer an der Spitze des Zuges



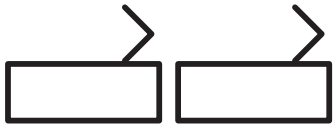
140 km/h

oder



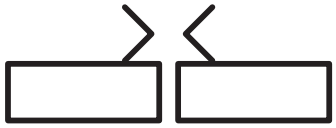
140 km/h

oder



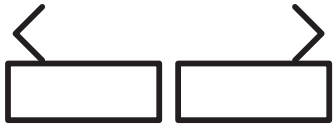
140 km/h

oder



110 km/h

bei Anzeige der E-Bremse des geführten Tfz:



160 km/h

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Stromabnehmerstellungen für Lokomotiven bei Mehrfachtraktion und Vorspann

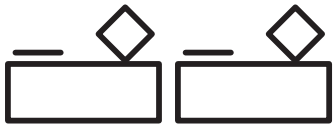
Fahrtrichtung

Einstellung 4:

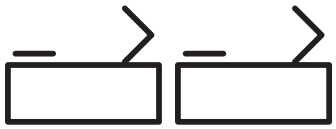
Anzuwenden, wenn sich hinter dem Tfz
- ein Wagen mit offen liegenden empfindlichen Gütern,
- ein Kesselwagen, Behälterwagen oder Steuerwagen,
- ein mit Tankcontainern beladener Wagen,
- ein Wagen mit Planen,
- ein Wagen mit gefährlichen Gütern der Klassen 1 oder 3,
- ein Tfz

befindet.

Tfz mit zwei Stromabnehmern an der Spitze des Zuges:



100 km/h



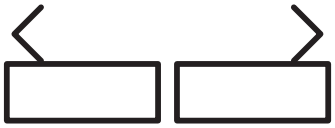
140 km/h
120 km/h [1)]
100 km/h [2)]

Sind Stromabnehmer gestört, ist abweichend Einstellung 3 zulässig.

[1)] Kombinationen der BR 182-1016-1116-1216

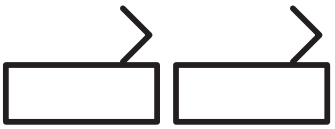
[2)] Kombinationen der BR 111-112-113-114-115-120-143-180

(Mehrsystem-) Tfz mit einem Stromabnehmer an der Spitze des Zuges



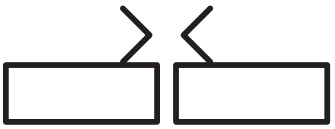
140 km/h

oder



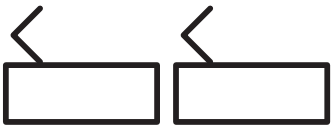
140 km/h

oder



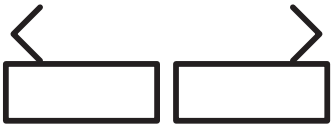
110 km/h

oder



140 km/h

bei Anzeige der E-Bremse des geführten Tfz:



160 km/h

* * * * * * *

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

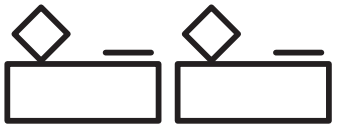
Stromabnehmerstellungen für Lokomotiven bei Mehrfachtraktion und Vorspann

Fahrtrichtung

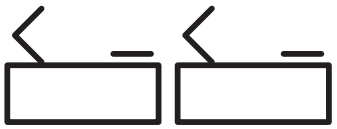
Abweichungen zu Einstellungen 3 und 4:

Nur bei Störungen zulässig, bei denen die Einstellungen 3 und 4 nicht möglich sind.

Tfz mit zwei Stromabnehmern an der Spitze des Zuges:



100 km/h



140 km/h
120 km/h [1)]
100 km/h [2)]

110 km/h
unzulässig [3)]

[1)] Kombinationen der BR 182-1016-1116-1216

[2)] Kombinationen der BR 111-112-113-114-115-120-143-180

[3)] Kombinationen der BR 111-112-113-114-115-120-143-180-181.2

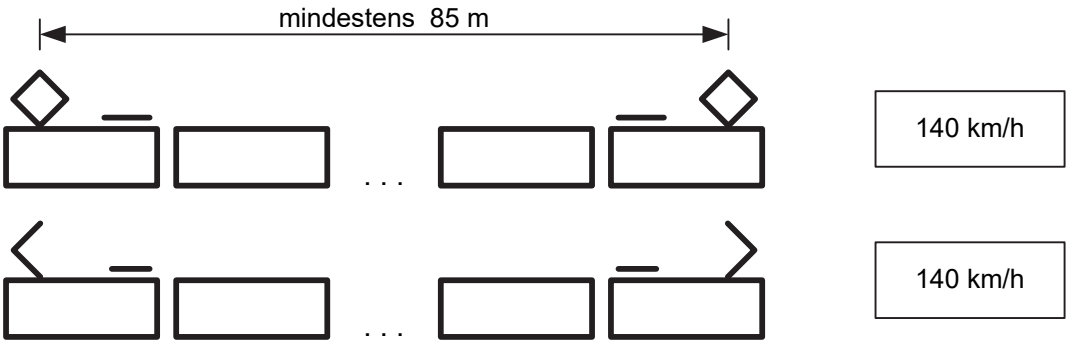
Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Stromabnehmerstellungen für Lokomotiven bei Mehrfachtraktion

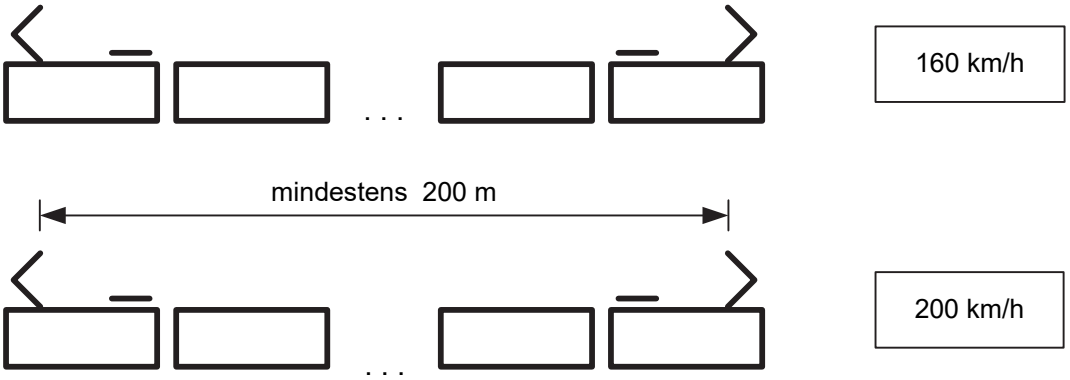
Fahrtrichtung

Einstellung 5:

Anzuwenden in der Kombination Tfz – Wagenzug – Tfz und einem Stromabnehmerabstand von mindestens 85 m, andernfalls gelten die Einstellungen 3 und 4.



bei Anzeige der E-Bremse des geführten Fahrzeuges:

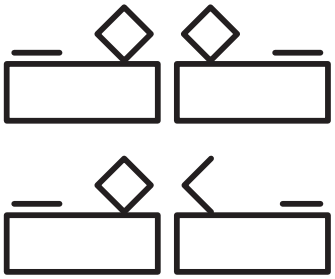


Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

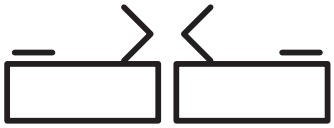
unzulässige Stromabnehmerstellungen für Lokomotiven bei Mehrfachtraktion und Vorspann

Fahrtrichtung

a) Kombinationen aus Triebfahrzeugen mit Scherenstromabnehmern



b) Kombinationen der BR 111-112-113-114-115-120-143-180-181.2 und weiterer Kommutatorlokomotiven



❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

DB.6106 1 (2)

1 Abschalten von Fahrmotoren

(1) Ist es erforderlich Fahrmotoren abzuschalten, so ist die auftraggebende Stelle zu verständigen. Die auftraggebende Stelle kann dem Triebfahrzeugführer zu den nachfolgenden Regelungen ergänzende oder abweichende Aufträge geben.

Melden

DB.6120 1 (8)

(2) Für Triebfahrzeuge mit Drehstrom-Antriebstechnik gilt:

Drehstromantrieb

Ersetzung

- Maximal zwei Fahrmotoren abschalten.
- Wird ein Fahrmotor abgeschaltet, ist die Grenzlast um 25 % zu verringern.
- Werden zwei Fahrmotoren abgeschaltet, ist die Grenzlast um 50 % zu verringern.

(3) Für Triebfahrzeuge mit Kommutatorantrieb und vier Fahrmotoren gilt:

Kommutatorantrieb 4 Fahrmotoren

- Maximal einen Fahrmotor abschalten.
- Wird ein Fahrmotor abgeschaltet, ist die Grenzlast um 30 % zu verringern.

(4) Für Triebfahrzeuge mit Kommutatorantrieb und sechs Fahrmotoren gilt:

Kommutatorantrieb 6 Fahrmotoren

- Maximal zwei Fahrmotoren abschalten.
- Wird ein Fahrmotor abgeschaltet, ist die Grenzlast um 20 % zu verringern.
- Werden zwei Fahrmotoren abgeschaltet, ist die Grenzlast um 40 % zu verringern.

(5) In den Bedienungsanleitungen der Triebfahrzeuge können ergänzende oder abweichende Bestimmungen enthalten sein.

Bedienungsanleitungen

Ergänzung

2 Fahrdrahtspannung fehlt

(1) Beim Fehlen der Fahrdrahtspannung ist zunächst zu prüfen, ob ein Schaden an der Fahrleitung vorliegt (Abschnitt 3).

Auf Schäden prüfen

* (2) Für Eisenbahnfahrzeuge mit oder ohne automatischer Stromabnehmer-Senkeinrichtung sind fahrzeugspezifische Anweisungen als Handlungsanleitung für den Triebfahrzeugführer zu beachten. Damit können Störungen rechtzeitig erkannt, situationsgerecht gehandelt und somit Auswirkungen auf die Fahrleitung bei der Zugfahrt minimiert werden. Diese Handlungsanleitungen sind in den folgenden Anhängen enthalten:

Triebfahrzeuge mit Automatischer Stromabnehmer-senkeinrichtung

- BRW.6112A01 für Triebfahrzeuge mit Diagnoseeinrichtung, wobei die betrieblichen Regeln in den Displaytexten nicht gelten;
- BRW.6112A02 für Triebfahrzeuge ohne Diagnoseeinrichtung.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Weiteres Vorgehen

(3) Wird kein Schaden an der Fahrleitung vermutet, ist wie folgt vorzugehen: *

Fall 1: kurzzeitige Rückkehr der Fahrdrahtspannung

Abwarten und keine Leistung aufschalten. Es ist von der Zuschaltung einer Prüfspannung durch das Unterwerk auszugehen.

Hinweis: Eingeschaltete Hauptschalter können zu einer Verfälschung des Prüfergebnisses führen. * *

Fall 2: Fahrdrahtspannung kehrt nach 30 Sekunden stabil zurück

Hauptschalter einschalten, es ist kein Schaden an der Oberleitung zu vermuten. Löst der Hauptschalter erneut * aus, besteht der Verdacht auf Kurzschluss im Hochspan- * nungsbereich des Eisenbahnfahrzeugs. *

*

Fall 3: Fahrdrahtspannung kehrt nach 30 Sekunden nicht stabil zurück

Stromabnehmer senken, an geeigneter Stelle anhalten und Fahrdienstleiter verständigen. Es ist von einem Schaden an der Oberleitung oder des Stromabnehmers auszugehen, weiter gemäß Abschnitt 3.

3 Fahrleitungsschäden *

Anzeichen

(1) Anzeichen für einen Schaden an der Fahrleitung sind: *

- Ansprechen der Automatischen Stromabnehmer-Senkeinrichtung (AS),
- wiederholtes Auslösen des Hauptschalters bei gleichzeitigem Ausfall der Fahrdrahtspannung,
- starkes Schwanken der Fahrleitung, *
- gerissene Drähte oder Seile,
- außergewöhnliche Geräusche auf dem Dach bzw. aus Richtung des Stromabnehmers,
- schadhafte Isolatoren und Streckentrenner,
- Auftreten von außergewöhnlichen Lichtbögen und
- Gegenstände im Arbeitsbereich der Stromabnehmer.

DB.6112 2 (1)+(3)

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Maßnahmen bei Fahrleitungsschäden

(2) Bei Erkennen oder Vermuten von Fahrleitungsschäden sind folgende Handlungen auszuführen:

- Stromabnehmer senken.
- Maßnahmen bei drohender Gefahr einleiten:
  - Schnellbremsung einleiten, wenn möglich außerhalb von Tunneln und Abschnitten mit NBÜ-Kennzeichen, anhalten.
  - Nothaltauftrag erteilen.
  - Fahrdienstleiter verständigen: Sperrung der Nachbargleise veranlassen, Bestätigung abwarten, Einzelheiten mitteilen wie Streckenkilometer, Mastnummer, Ursache usw.
- Zug sichern.
- Außentüren nicht freigeben.
- Der Zug darf erst nach Zustimmung des Notfallmanagers oder der Fachkraft für Fahrleitungsanlagen verlassen werden.

Schadensklärung

(3) In Absprache mit dem Fahrdienstleiter oder Weichenwärter ist eine Schadensklärung durchzuführen.

- Wenn die Sichtverhältnisse die Kontrolle von Fahrleitung und Stromabnehmer vom Führerraum aus zulassen und die Fahrleitung augenscheinlich in Ordnung ist, kann ggf. nach einer Sperrung des Nachbargleises das Fahrzeug zur Schadensklärung verlassen und dem Fahrdienstleiter anschließend das Ergebnis berichtet werden.
- Anderenfalls darf das Fahrzeug nicht verlassen werden.

In beiden Fällen sind die Türen der Fahrzeuge verschlossen zu halten, wenn diese mit Reisenden besetzt sind, und das Zugpersonal sowie die Reisenden sind zu informieren. Die Anweisungen des Fahrdienstleiters sind zu befolgen.

Weiterfahrt

(4) Vor der Weiterfahrt ist die Zustimmung des Fahrdienstleiters einzuholen. Ist ein Weiterfahren nicht möglich, so ist über die auftraggebende Stelle ein geeignetes Hilfstriebfahrzeug anzufordern.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

zu BRW.6112

1 Abschalten von Fahrmotoren

DB.6120 1 (8)

Ersetzung:

* (2) Für vierachsige Triebfahrzeuge mit Drehstrom-Antriebstechnik gilt:

Drehstrom-antrieb

- Maximal zwei Fahrmotoren abschalten.
- Wird ein Fahrmotor abgeschaltet, ist die Grenzlast um 25 % zu verringern.
- Werden zwei Fahrmotoren abgeschaltet, ist die Grenzlast um 50 % zu verringern.

* * Für sechsachsige Triebfahrzeuge mit Drehstrom-Antriebstechnik gilt:

*
- Maximal drei Fahrmotoren abschalten.

* *
- Wird ein Fahrmotor abgeschaltet, ist die Grenzlast um 20 % zu verringern.

* *
- Werden zwei Fahrmotoren abgeschaltet, ist die Grenzlast um 40 % zu verringern.

* *
- Werden drei Fahrmotoren abgeschaltet, ist die Grenzlast um 50 % zu verringern.

Ergänzung:

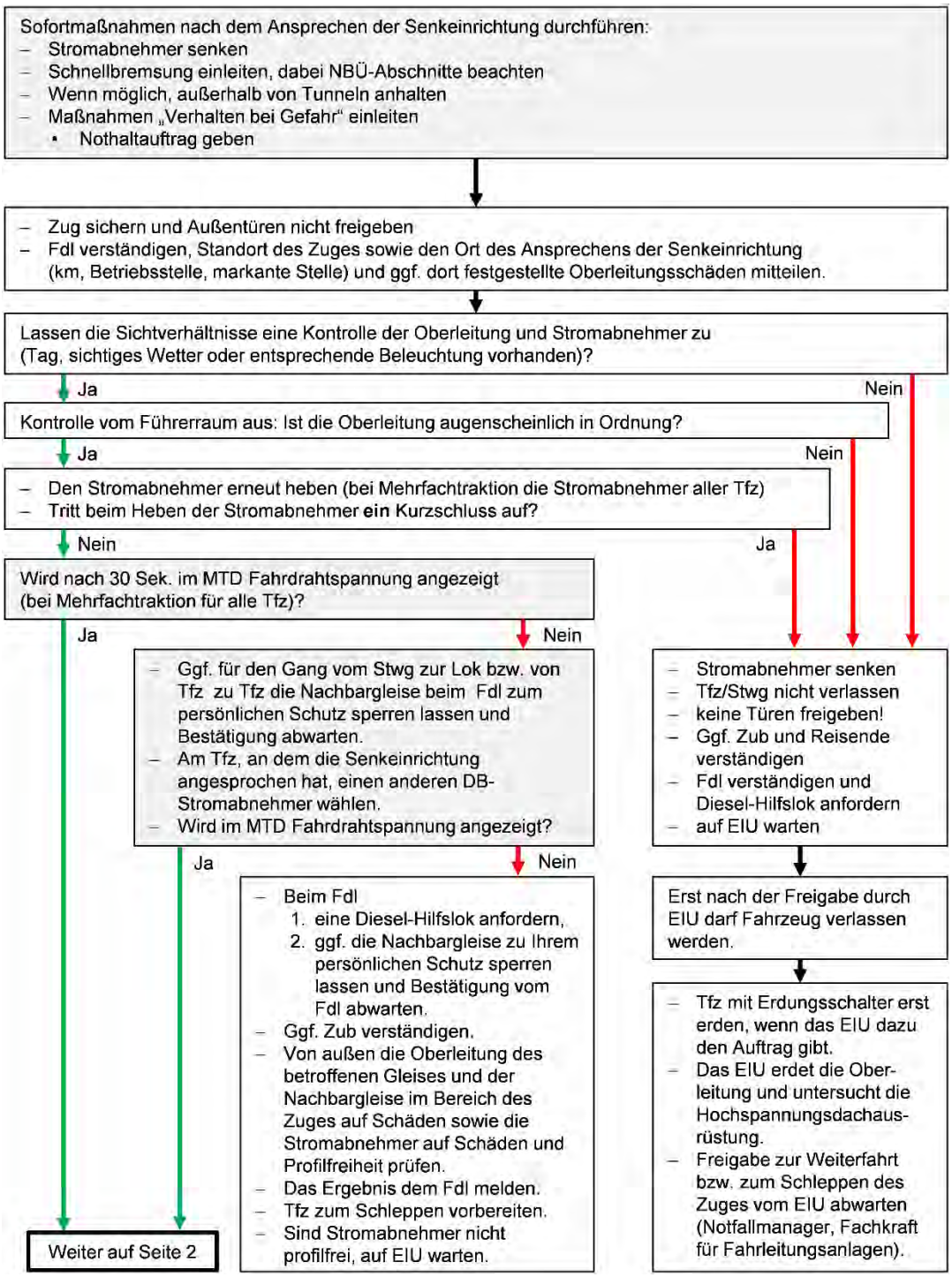
* * (6) Ist im Fahrplan keine Grenzlast angegeben, so ist diese bei der auftraggebenden Stelle zu erfragen.

Grenzlast nicht bekannt

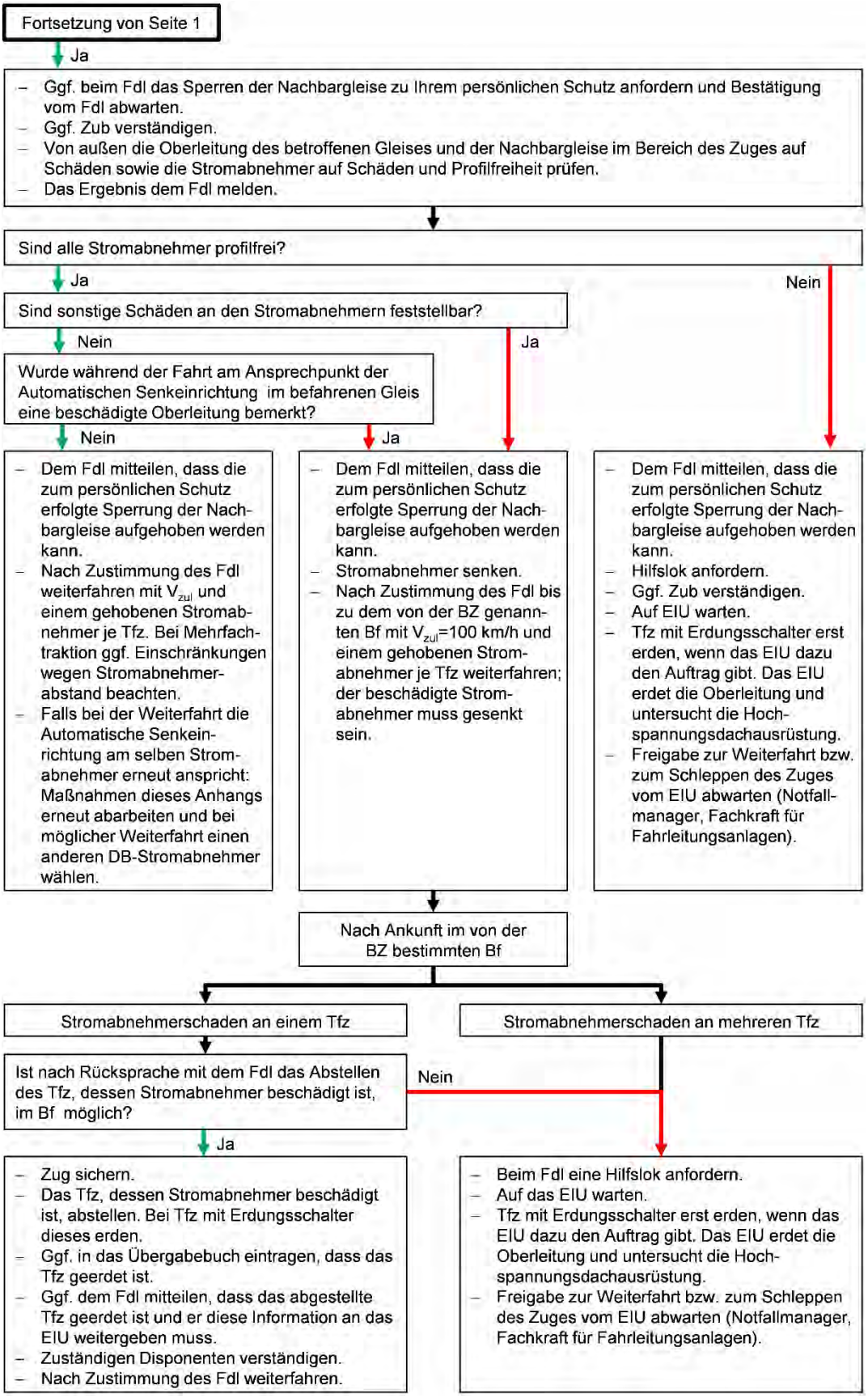
❑

zur Modulübersicht

Die Unterschiede im Handlungsablauf in den Anhängen BRW.6112A01 und BRW.6112A02 sind grau hinterlegt.



Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten



❑

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Die Unterschiede im Handlungsablauf in den Anhängen BRW.6112A01 und BRW.6112A02 sind grau hinterlegt.

*

Wird das Ansprechen der Automatischen Senkeinrichtung oder ein Oberleitungsschaden vermutet:
- Stromabnehmer senken
- Schnellbremsung einleiten, dabei NBÜ-Abschnitte beachten
- Wenn möglich, außerhalb von Tunneln anhalten
- Maßnahmen „Verhalten bei Gefahr“ einleiten
  - Nothaltauftrag geben

↓

- Zug sichern und Außentüren nicht freigeben.
- Fdl verständigen, Standort des Zuges sowie den Ort des Ansprechens der Senkeinrichtung (km, Betriebsstelle, markante Stelle) und ggf. dort festgestellte Oberleitungsschäden mitteilen.

↓

Lassen die Sichtverhältnisse eine Kontrolle der Oberleitung und Stromabnehmer zu (Tag, sichtiges Wetter oder entsprechende Beleuchtung vorhanden)?

Ja ↓ / Nein →

Kontrolle vom Führerraum aus: Ist die Oberleitung augenscheinlich in Ordnung?

Ja ↓ / Nein →

- Den Stromabnehmer erneut heben (bei Mehrfachtraktion die Stromabnehmer aller Tfz)
- Tritt beim Heben der Stromabnehmer **ein** Kurzschluss auf?

Nein ↓ / Ja →

- Ggf. für den Gang vom Stwg zur Lok bzw. von Tfz zu Tfz die Nachbargleise beim Fdl zum persönlichen Schutz sperren lassen und Bestätigung abwarten.
- Sind im Maschinenraum Luftausströmgeräusche hörbar (ggf. auch in den anderen Tfz)?

Nein ↓ / Ja ↓

- Den anderen Stromabnehmer anwählen (bei Mehrfachtraktion an den anderen Tfz den anderen Stromabnehmer), falls möglich.
- Stromabnehmer erneut heben.

- An den Tfz mit den Luftausströmgeräuschen den anderen Stromabnehmer wählen, bei Mehrfachtraktion an den Tfz ohne Luftausströmgeräusche beide Stromabnehmer anwählen.
- Stromabnehmer erneut heben.

↓

Wird Fahrdrahtspannung angezeigt?

Ja ↓ / Nein →

- Beim Fdl
  1. eine Diesel-Hilfslok anfordern,
  2. ggf. die Nachbargleise zu Ihrem persönlichen Schutz sperren lassen und Bestätigung vom Fdl abwarten.
- Ggf. Zub verständigen.
- Von außen die Oberleitung des betroffenen Gleises und der Nachbargleise im Bereich des Zuges auf Schäden sowie die Stromabnehmer auf Schäden und Profilfreiheit prüfen.
- Das Ergebnis dem Fdl melden.
- Tfz zum Schleppen vorbereiten.
- Sind Stromabnehmer nicht profilfrei, auf EIU warten.

Weiter auf Seite 2

- Stromabnehmer senken
- Tfz/Stwg nicht verlassen
- keine Türen freigeben!
- Ggf. Zub und Reisende verständigen
- Fdl verständigen und Diesel-Hilfslok anfordern
- auf EIU warten

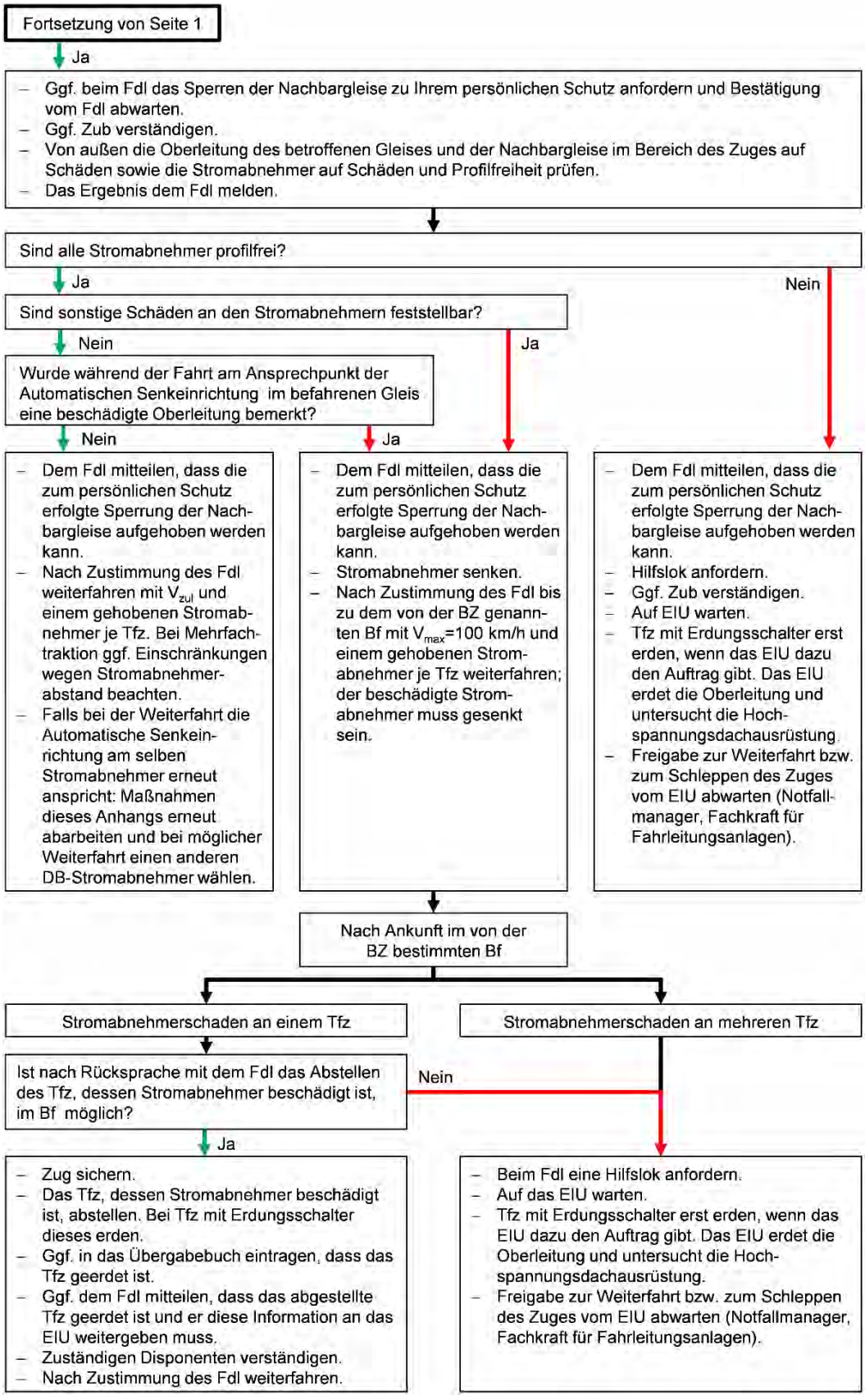
↓

Erst nach der Freigabe durch EIU darf Fahrzeug verlassen werden.

↓

- Tfz mit Erdungsschalter erst erden, wenn das EIU dazu den Auftrag gibt.
- Das EIU erdet die Oberleitung und untersucht die Hochspannungsdachausrüstung.
- Freigabe zur Weiterfahrt bzw. zum Schleppen des Zuges vom EIU abwarten (Notfallmanager, Fachkraft für Fahrleitungsanlagen).

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten



❑

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

1 Fahrbetrieb mit Brennkraft-Triebfahrzeugen

Stufengetriebe

(1) Mit der Gangwahl des Stufengetriebes (Langsam- oder Schnellgang) werden

- die zulässige Geschwindigkeit,
- die kleinste Dauerfahrgeschwindigkeit,
- die Zugkraft und
- die zulässige Grenzlast des Triebfahrzeuges

verändert.

Stufengang einstellen

(2) Der Stufengang ist nach dem gültigen Fahrplan einzustellen. Enthält der Fahrplan keine Angaben, so ist der Schnellgang einzustellen.

Kleinste Dauerfahrgeschwindigkeit

(3) Die kleinste zulässige Dauerfahrgeschwindigkeit ist die Geschwindigkeit, ab der die volle Motorleistung ohne zeitliche Begrenzung zulässig ist. Die Übersicht der kleinsten zulässigen Dauerfahrgeschwindigkeit für den Langsam- und den Schnellgang ist aus der * Bedienungsanleitung des Triebfahrzeuges zu entnehmen.

Bei Triebfahrzeugen mit konventioneller dieselelektrischer Kraftübertragung (Kommutatormotoren) sind die maximal zulässigen Fahrmotorströme zu beachten.

Anfahren

(4) Setzt sich der Zug trotz Erreichen der Anfahrzugkraft nicht in Bewegung, ist es zulässig, vorübergehend auf einer Fahrstufe zu verbleiben. Bei hydraulischer Kraftübertragung ist dabei insbesondere die Getriebeöl- und Kühlwassertemperatur zu beachten. Anschließend ist die Leistung abzuschalten und ein erneuter Anfahrversuch einzuleiten.

Beim Anfahren mit voller Motorleistung muss bei Triebfahrzeugen mit dieselhydraulischer Kraftübertragung die kleinste zulässige Dauerfahrgeschwindigkeit nach maximal fünf Minuten erreicht sein, um ein Überhitzen des Getriebeöls zu vermeiden.

Bei Triebfahrzeugen mit konventioneller dieselelektrischer Kraftübertragung (Kommutatormotoren) dürfen, um Fahrmotorschäden zu vermeiden, diese nicht länger als 5 Sekunden im Stillstand belastet werden.

Bei Triebfahrzeugen mit Drehstrom-Antriebstechnik besteht keine zeitliche Begrenzung.

Beharrungsfahrt

(5) Für das Fahren mit konstanter Geschwindigkeit (Beharrungsfahrt) ist die entsprechende Fahrstufe einzustellen. Ein häufiger Wechsel zwischen Leerlauf und größerer Leistung ist zu vermeiden.

Getriebefüllung

(6) Das Fahren mit Motorleerlaufdrehzahl und gefülltem Getriebe ist wegen der Gefahr der Getriebeölüberhitzung zu vermeiden.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Leistung abschalten

(7) Die Motorleistung ist zur Verringerung von Wärmestauungen im Motor stufenweise abzuschalten. Bei Gefahr darf ein Abschalten aus jeder Fahrstufe mit der „Schnell-Aus-Einrichtung“ (sofern vorhanden) erfolgen.

Ergänzung

2 Sonstiges

Warmhaltebetrieb

(1) Bei zu erwartenden Außentemperaturen von unter +5 °C sind wegen Einfriergefahr die Triebfahrzeuge grundsätzlich im Warmhaltebetrieb abzustellen. In den Regelungen für das Bedienen der Triebfahrzeuge können ergänzende und abweichende Bestimmungen enthalten sein. *

Vorräte prüfen und ergänzen

(2) Der Ort und der Zeitpunkt zum Ergänzen der Betriebsvorräte sind im Dienstplan und den Anweisungen der auftraggebenden Stelle zu entnehmen.

Während des Dienstes ist der Dieselkraftstoff- und Heizölvorrat bei geeigneten Gelegenheiten zu prüfen.

Bei Bedarf müssen, auch außerhalb der festgelegten Zeiten, die Betriebsvorräte ergänzt werden.

Die Betriebsanweisung des Triebfahrzeuges und die Betriebsanweisung der Tankanlage sind beim Ergänzen der Vorräte zu beachten. *

Motor bei Aufenthalt abstellen

(3) Zur Einsparung von Kraftstoff soll der Motor nicht unnötig bei Stillstand des Triebfahrzeuges im Leerlauf betrieben werden. Dies gilt nicht, sofern die Regelungen für das Bedienen des Triebfahrzeuges abweichende Bestimmungen enthalten oder auf die elektrische Energieversorgung des Zuges nicht verzichtet werden kann. *

Wegen der erforderlichen Abkühlung muss der Motor vor dem Abstellen etwa drei Minuten im Leerlauf arbeiten.

Heizdampfkessel

(4) Bei Triebfahrzeugen mit Heizdampfkessel ist für deren Betrieb das Modul BRW.6121 zu beachten.

❒

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB A… Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zu BRW.6120

1 Fahrbetrieb mit Brennkraft-Triebfahrzeugen

Ergänzung

(8) Bei Brennkraft-Triebfahrzeugen mit elektrischer Kraftübertragung gelten beim Ausfall von Fahrmotoren die Regelungen in BRW.6112 Abschnitt 1 und in DB.6112 Abschnitt 1.

Ausfall Fahrmotor, Anhängelast/Grenzlast

2 Sonstiges

Ergänzung:

(5) Treten am Abgasrohr Schwarz- oder Blaurauch und/oder auffällige Geräusche im Bereich des Motors auf, ist die entsprechende Motoranlage sofort abzuschalten. Die Störung tritt meist in Verbindung mit verminderter Leistung auf. Die Motoranlage ist, wenn technisch möglich, zu sperren. Die auftraggebende Stelle ist zu informieren.

Vermeidung von Bränden an Motoranlagen

3 Zughakenbelastung und Druckkraftbegrenzung

Ergänzung

Doppeltraktion; Zughaken-belastung

(1) Um ein Überlasten der Zughaken zu vermeiden, dürfen beim Fahren in Doppeltraktion folgende Fahrstufen nicht überschritten werden:

Maximal aufzuschaltende Fahrstufen für eine Zugkraftbegrenzung von 450 kN							
Geschw. [km/h]	Zulässige Fahrstufen bei Baureihe						
	Diesel-hydraulische Tfz (nur Langsamgang)			Diesel-elektrische Tfz			
	212 213 714.0	**215 217* 218 225**	**216 226**	**232 233**	**234**	**241**	**266 (CL. 77)**
0	10	12	10	5	7	2	4
ab 5	10	12	10	6			4
ab 10	12	13	11	7	8	4	4
ab 15	14	14	13	9			5
ab 20	Volllast	Volllast	Volllast	11	11	8	6
ab 25				13	13	10	7
ab 30				Volllast	Volllast	12	Volllast
ab 35							
ab 40						Volllast	

*nur Hauptanlage

Hinweis: Bei den BR 212 bis 226 stellen die o. g. Fahrstufen die maximal ohne Schleudern aufschaltbare Zugkraft dar; 450 kN werden dabei in Doppeltraktion nicht überschritten.

Maximal aufzuschaltende Dieselmotordrehzahl für eine Zugkraftbegrenzung von 450 kN							
Geschw. [km/h]	Zulässige Dieselmotordrehzahl (U/min) bei Baureihe						
	Diesel-hydraulische Tfz						
	229	**275**					
0	1700	1560					
ab 5	1750	1650					
ab 10	1800	1740					
ab 15		Volllast					

4 Druckkräfte bei Brennkraftlokomotiven begrenzen

Ergänzung

Zulässige Druckkraft 240 kN

(1) Um bei Brennkraftlokomotiven beim Nachschieben und bei Wendezügen die zulässige Druckkraft von 240 kN einzuhalten, dürfen in Abhängigkeit der gefahrenen Geschwindigkeit maximal folgende Fahrstufen angewendet werden:

Maximal aufzuschaltende Fahrstufen für eine Druckkraftbegrenzung von 240 kN

Geschw. [km/h]	Zulässige Fahrstufe bei Baureihe						
	Diesel-hydraulische Tfz (nur Langsamgang)				Diesel-elektrische Tfz		
	212 213 714.0	**215 217* 218 225**	**216**		**232 233**	**266 (Cl. 77)**	
0	10	12	10		6	4	
ab 5	10	12	10			4	
ab 10	12	13	11		7	5	
ab 15	14	14	13		9	6	
ab 20	Voll-last	Volllast	Voll-last		12	6	
ab 25					Voll-last	7	
ab 30						Voll-last	

*nur Hauptanlage

Hinweis: Bei den BR 212 bis 225 stellen die o. g. Fahrstufen die maximal ohne Schleudern aufschaltbare Zugkraft dar; 240 kN werden dabei nicht überschritten.

Maximal aufzuschaltende Dieselmotordrehzahl für eine Druckkraftbegrenzung von 240 kN

Geschw. [km/h]	Zulässige Dieselmotordrehzahl (U/min) bei Baureihe						
	Diesel-hydraulische Tfz				Diesel-elektrische Tfz		
	275						
0	1560						
ab 5	1650						
ab 10	1740						
ab 15	Voll-last						

Zulässige Druckkraft 120 kN

(2) Um bei Brennkraftlokomotiven beim Nachschieben und bei Wendezügen die zulässige Druckkraft von 120 kN einzuhalten, dürfen in Abhängigkeit der gefahrenen Geschwindigkeit maximal folgende Fahrstufen bzw. Steuerdrücke angewendet werden:

Maximal aufzuschaltende Fahrstufen (Fst) bzw. Steuerdrücke (Stdr) für eine Druckkraftbegrenzung von 120 kN

Geschw. [km/h]	Zulässige Fahrstufe bzw. Steuerdruck bei Baureihe								
	Langsamgang				Schnellgang				
	212 213 714.0	**215 216 217* 218 225**	**290 bis 295**	**362 bis 365**	**212 213**	**215 217* 218 225**	**216**	**290 291 294 295 296**	
	Fst	Fst	Stdr in bar	Stdr in bar	Fst	Fst	Fst	Stdr in bar	
0	7	4	1,8	2,6[1]	10	10	8	3,0	
ab 5	8	5	2,5	3,2[2]	11			3,6	
ab 10			3,3	Volllast	12	11	9	4,2	
ab 15	12	8	4,3		13	12	10	4,8	
ab 20	14	10	5,0		Volllast	13	12	Volllast	
ab 25	Volllast	12	Volllast			14	13		
ab 30		13				Volllast	Volllast		
ab 40		Volllast							

*nur Hauptanlage

[1] Gilt nur für Anwender des Regelbuchs DBREGIO03 beim Rangieren: Bei der Bedienung mit Fernsteuerbediengerät (FBG) dürfen Sie maximal einmal „Leistung auf“ tasten.

[2] Gilt nur für Anwender des Regelbuchs DBREGIO03 beim Rangieren: Bei der Bedienung mit Fernsteuerbediengerät (FBG) dürfen Sie in Summe maximal dreimal „Leistung auf“ tasten.

Maximal aufzuschaltende Fahrstufen (Fst) für eine Druckkraftbegrenzung von 120 kN									
Geschw. [km/h]	Zulässige Fahrstufe bei Baureihe								
	232 233	**266 (Cl. 77)**							
	Fst	Fst							
0	1	2							
ab 5	1	2							
ab 10	3	2							
ab 15	5	3							
ab 20	7	4							
ab 25	8	5							
ab 30	10	6							
ab 40	12	6							
ab 50	Volllast	7							
ab 60		Volllast							

Maximal aufzuschaltende Dieselmotordrehzahl für eine Druckkraftbegrenzung von 120 kN								
Geschw. [km/h]	Zulässige Dieselmotordrehzahl (U/min) bei Baureihe							
	Diesel-hydraulische Tfz				Diesel-elektrische Tfz			
	203 293	**275**	**229**					
0	1400	1290						
ab 5			1200					
ab 10	1600	1450						
ab 15			1300					
ab 20		1610						
ab 25	1750		1400					
ab 30		1750	1600					
ab 35		Volllast						
ab 40			1700					
ab 50			1800					

Zulässige Druckkraft 100 kN (DB Regio)

(3) Gilt nur für Anwender des Regelbuchs DBREGIO03: Um bei Brennkraftlokomotiven die zulässige Druckkraft von 100 kN einzuhalten, dürfen in Abhängigkeit der gefahrenen Geschwindigkeit maximal folgende Fahrstufen bzw. Steuerdrücke angewendet werden:

Maximal aufzuschaltende Fahrstufen (Fst) bzw. Steuerdrücke (Stdr) für eine Druckkraftbegrenzung von 100 kN					
Geschwindigkeit in km/h	**Zulässige Fahrstufe bzw. Steuerdruck bei Baureihe**				
	218 im Langsamgang	**218 im Schnellgang**	**362 – 365 Langsamgang**	**362 – 365 Schnellgang**	**232/233/234**
	Fst	**Fst**	**Stdr in bar**	**Stdr in bar**	**Fst**
0	3	7	¼ 1,5[3]	2,5	1
ab 5	5	8	½ 3,2[4]	3,2	1
ab 10	6	8	¾ 4,5	Volllast	2
ab 15	7	9	Volllast		3
ab 20	9	10			5
ab 25	10	11			7
ab 30 bis 40	11	12			9

Dynamische Bremse; Begrenzen der Bremskraft

(4) Wenn beim Fahren in Doppeltraktion die dynamische Bremse allein benutzt wird, können im Zug größere Druckkräfte als 120 kN auftreten. Deshalb dürfen beim Fahren in Doppeltraktion in Bahnhöfen und Abzweigstellen folgende Bremsstufen nicht überschritten werden:

Baureihe	Stufenschaltung	Bremsstufe
213	Langsamgang	7
213	Schnellgang	9
215 / 218 / 225	Langsamgang	3
215 / 218 / 225	Schnellgang	4
232 / 233		1

[3] Bei der Bedienung mit Fernsteuerbediengerät (FBG) dürfen Sie maximal zweimal „Leistung auf“ tasten.

[4] Bei der Bedienung mit Fernsteuerbediengerät (FBG) dürfen Sie in Summe maximal dreimal „Leistung auf“ tasten.

❑

1 Vorbereitung

(1) Vor Beginn des Betriebes im Funkfernsteuermodus ist zu prüfen, dass der Sender und der Empfänger des Triebfahrzeuges zueinander gehören. Wenn Sender und Empfänger nicht fest zueinander zugeordnet sind, ist die Adressierung nach den Vorgaben der Betriebsanweisung vorzunehmen.

Zuordnung prüfen, Sender adressieren

(2) * Das Triebfahrzeug ist auf den Funkfernsteuermodus umzuschalten und der Umschalter ist zu verriegeln.

Funkfernsteuermodus einschalten

Ergänzung

(3) In jeder Arbeitsschicht sind spätestens bei der ersten Umstellung auf Funkfernsteuermodus folgende sicherheitsrelevante Funktionen mit den Bedienelementen des Senders im Führerraum zu prüfen:

Prüfen der sicherheitsrelevanten Funktionen

Ergänzung

- Manueller Stopp,
- Automatischer Stopp, ausgelöst durch Neigungsschalter,
- Automatischer Stopp, ausgelöst durch Funkunterbrechung,
- Sperrschaltung,
- Anlegen der direkt wirkenden Bremse,
- Lösen der direkt wirkenden Bremse,
- Sanden,
- Pfeifen

und, soweit vorhanden

- Automatischer Stopp, ausgelöst durch die Bedienerwachsamkeitseinrichtung (vergleichbar der Sifa),
- Anlegen der indirekt wirkenden Bremse,
- Lösen der indirekt wirkenden Bremse.

Die Sperrschaltung ist wirksam geworden, wenn beim Geben des Befehls „Leistung auf“ die Bremsen nicht lösen, die Leistung nicht aufgeschaltet wird und das Triebfahrzeug sich nicht in Bewegung setzt. Die Wirksamkeit kann z. B. auch durch Leuchtmelder auf dem Sender angezeigt werden. Nach dem Prüfen der Sperrschaltung ist der Befehl „Bremsen anlegen“ zu geben. Die Sperrschaltung kann noch nicht wirksam geworden sein, wenn sich das Triebfahrzeug z. B. noch sehr langsam bewegt oder bei niedriger Fahrstufe in der * Steigung zum Stillstand kommt.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

2 Durchführen der Fahrten

Tragen des Senders

(1) Im Funkfernsteuermodus ist grundsätzlich der Sender ständig in dem dafür vorgesehenen Tragegeschirr mitzuführen. Das Tragegeschirr ist an die Körpermaße anzupassen.

Abweichend davon darf der Sender im Funkfernsteuermodus nur dann aus dem Tragegeschirr herausgenommen werden, wenn dies in der Betriebsanweisung zugelassen ist und die Überwachung der Dienstfähigkeit weiterhin gewährleistet ist, indem *

- eine Bedienerwachsamkeitseinrichtung im Sender (vergleichbar der Sifa) aktiv ist

oder

- der Neigungsschalter im Sender wirksam bleibt (z. B. bei Aufnahme des Senders in einem kippbaren Ständer, der beim Loslassen selbsttätig umkippt).

Kurzzeitiges Absetzen des Senders

(2) Der Sender darf kurzzeitig abgesetzt werden, wenn das Triebfahrzeug durch Anlegen der Bremse zum Stillstand gekommen, die Sperrschaltung wirksam geworden ist und eine unbefugte Benutzung des Senders verhindert ist. Die Wirksamkeit der Sperrschaltung ist in diesem Fall erneut zu prüfen.

Bedienungsverbot im Sitzen

(3) Im Funkfernsteuermodus darf grundsätzlich nicht im Sitzen gefahren werden, da im Sitzen eine sichere Kontrolle der Dienstfähigkeit allein durch den Neigungsschalter nicht in jedem Fall gewährleistet ist. Abweichungen sind der Betriebsanweisung zu entnehmen. *

Kleine Rangiertritte

(4) Lokrangierführer dürfen im Funkfernsteuermodus Rangierertritte mit Abmessungen kleiner als 350 x 350 mm nur benutzen, wenn dies zugelassen ist. *

Ergänzung

Fahrtrichtung prüfen

(5) Bei jedem Anfahren ist zu prüfen, ob die tatsächliche Fahrtrichtung mit der gewünschten Fahrtrichtung übereinstimmt. Dabei ist mit geringer Traktionsleistung anzufahren.

Neigungsschalterüberbrückung

(6) Die Neigungsschalterüberbrückung darf nur benutzt werden, wenn

- bei der Tätigkeit eine starke Beugung des Oberkörpers unvermeidbar ist (z. B. beim Durchschwingen unter den Puffern oder beim Stellen von Handweichen)

und

- während der Dauer der Neigungsschalterüberbrückung keine Gefährdung durch sich bewegende Fahrzeuge zu erwarten ist. Eine Gefährdung ist z. B. zu erwarten, wenn eine Störung an der Rangierkupplung beseitigt werden soll.

Gefahrenbereich betreten

(7) Außer zum Kuppeln darf sich erst dann in den Gefahrbereich von Puffern, Kupplungen, Radsätzen und anderen Fahrzeugteilen begeben werden, wenn das Triebfahrzeug durch Anlegen der Bremse zum Stillstand gekommen ist und die Sperrschaltung wirksam geworden ist. Die Wirksamkeit der Sperrschaltung ist in diesem Fall erneut zu prüfen.

Ersetzung

Betriebsregelwerk E ') - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

(8) Es darf sich von der Fahrzeuggruppe unter Mitnahme des Senders nur für kurze Zeit und nur dann entfernt werden, wenn die Fahrzeuggruppe durch Anlegen der Bremse zum Stillstand gekommen ist und die Sperrschaltung wirksam geworden ist. Die Wirksamkeit der Sperrschaltung ist in diesem Fall erneut zu prüfen.

Entfernen von den Fahrzeugen

(9) In allen Situationen, bei denen eine Verwechslungsgefahr von Sendern besteht (z. B. nach Arbeitspausen), muss sich erneut davon überzeugt werden, dass Sender und Empfänger des Triebfahrzeugs zueinander gehören.

Verwechslungsgefahr der FFST

(10) Ist die Störung einer Steuerfunktion erkennbar, die nicht zum Automatischen Stopp geführt hat, muss die Fahrzeuggruppe sofort angehalten werden. Bei andauernder Störung darf nicht weiter im Funkfernsteuermodus gefahren werden. Die auftraggebende Stelle ist zu informieren.

Störungen der FFST

* * (11) Funkferngesteuerten Zugfahrten dürfen nur durchgeführt werden, wenn das EVU dafür Regeln vorgegeben hat.

Funkferngesteuerte Zugfahrten

3 Beenden des Funkfernsteuermodus

(1) Beim Beenden des Betriebes im Funkfernsteuermodus ist sicher zu stellen, dass das Funkfernsteuerungssystem nicht unbefugt benutzt werden kann.

Unbefugte Benutzung verhindern

4 Besonderheiten zur Ersten Hilfe

(1) Wenn der Lokrangierführer die Funkfernsteuerung nicht vom Führerraum aus bedient, nicht in ständiger Sichtweite zu anderen Personen arbeitet und die Dienstfähigkeit nicht durch technische Systeme überwacht wird (z. B. mit einer Personennotsignalanlage, die willensunabhängig Alarmsignale in Notfällen an eine ständig besetzte Stelle überträgt), hat der Lokrangierführer

Allein arbeitende Lokrangierführer

- vor der Inbetriebnahme des Funkfernsteuerungssystems Kontakt zu der bekannt gegebenen ständig besetzten Stelle (z. B. die auftraggebende Stelle) aufzunehmen,
- sich bei dieser Stelle jeweils spätestens eine Stunde, nachdem der letzte Kontakt zu ihr bestand, zu melden

und

- sich bei dieser Stelle abzumelden, wenn das Funkfernsteuerungssystem außer Betrieb genommen wird.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

zu BRW.6150

1 Vorbereitung

Ergänzung:

(2) Die Einzelheiten zum Einschalten des Funkfernsteuermodus sind in den Regeln zum Bedienen der jeweiligen Triebfahrzeugbaureihe beschrieben.

Funkfern-steuermodus einschalten

Hinweis:

Auf Triebfahrzeugen, welche zum Einschalten des Funkfernsteuermodus einen Schlüsselschalter besitzen, ist die Verriegelung automatisch gewährleistet, da ein Umschalten in einen anderen Betriebsmodus nur möglich ist, wenn der Funkfernsteuermodus zuvor wieder ausgeschaltet wird.

(3) Auf das Prüfen des Automatischen Stopp, ausgelöst durch Funkunterbrechung, darf verzichtet werden, wenn eine hierzu geeignete Prüffunktion am Bediengerät der Funkfernsteuerung fehlt.

Prüfen der sicherheitsrelevanten Funktionen

2 Durchführen der Fahrten

Ergänzung:

(4) Der Lokrangierführer darf im Funkfernsteuermodus Rangierertritte mit den Abmessungen kleiner 350 mm x 350 mm nur benutzen, wenn er über die Inhalte der zugehörigen Gefährdungsbeurteilung unterwiesen wurde.

Kleine Rangierertritte

Lokrangierführer dürfen nur solche Rangierertritte benutzen, bei denen die Tritt/Griff-Kombination so angeordnet ist, dass er sich einen sicheren Stand verschaffen und festhalten kann. Bei Standorten auf kleineren Rangierertritten (z. B. 220 mm x 270 mm) muss gewährleistet sein, dass der Lokrangierführer während der Fahrt keine Zwangshaltung einnimmt, das heißt, er muss sich z. B. mit einem Arm in den Handgriff einhängen und freistehen können. Ist dies nicht möglich, ist der Rangierertritt nicht zu benutzen. Gegebenenfalls muss der Lokrangierführer auf dem Verkehrsweg neben der Rangierfahrt entlanggehen.

Ersetzung:

Gefahren-bereich betreten

(7) Der Gefahrbereich von Puffern, Kupplungen, Radsätzen und anderen Fahrzeugteilen darf erst betreten werden, wenn das Triebfahrzeug durch Anlegen der Bremse zum Stillstand gekommen ist und die Sperrschaltung wirksam geworden ist. Die Wirksamkeit der Sperrschaltung ist in diesem Fall erneut zu prüfen. *

❑

1 Allgemeine Regelungen

(1) Grundsätzlich darf nur im Stillstand gekuppelt und entkuppelt werden. Vor und nach dem Kuppeln ist sich unter den Puffern hindurch zu schwingen und am Kupplergriff festzuhalten.

Grundsatz Ersetzung

(2) Der Schutz gegen Verletzungen beim Aufenthalt im freizuhaltenden Raum (auch „Berner Raum“ genannt) bei Fahrzeugen mit Zug- und Stoßvorrichtungen der Regelbauart ist nur gewährleistet, wenn der Mitarbeiter darin aufrecht steht.

Freizuhaltender Raum

(3) Bei Fahrzeugen mit Übergangsbrücken ist vor dem Kuppeln bzw. Entkuppeln darauf zu achten, dass die Übergangsbrücken hochgestellt und festgelegt sind.

Übergangsbrücken hochstellen und festlegen

(4) Beim Kuppeln und Entkuppeln ist auf Hindernisse und Gefahren (z. B. Weichen, Kreuzungen, Gleisbremsen) zu achten. An solchen Stellen dürfen Fahrzeuge nur gekuppelt werden, wenn sich diese nicht bewegen.

Hindernisse im Gleis

2 Reihenfolge beim Kuppeln von Schraubenkupplungen

(1) Beim Kuppeln von Fahrzeugen ist wie folgt vorzugehen:

Allgemeines Vorgehen beim Kuppeln

1. Schraubenkupplung einhängen,
2. Kupplungsspindel anziehen,
3. Bremskupplungen verbinden (HL und – sofern vorhanden und benötigt – HBL),
4. Luftabsperrhähne öffnen,

Anschließend sind, sofern vorhanden und benötigt,

- Dampfheizkupplungen zu verbinden und Absperrhähne zu öffnen,
- elektrische Leitungen zu verbinden

und

- Übergänge herzustellen und Informations- und Steuerleitungen verbinden.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

3 Reihenfolge beim Entkuppeln von Schraubenkupplungen

Allgemeines Vorgehen beim Entkuppeln

(1) Beim Entkuppeln von Fahrzeugen sind, sofern vorhanden,

- Informations- und Steuerleitungen zu trennen sowie einzuhängen, Übergänge zurückzustellen und festzulegen sowie Übergangstüren an der Kupplungsstelle zu verschließen,
- elektrische Leitungen zu trennen und einzuhängen,

und

- Absperrhähne der Dampfheizleitung zu schließen, die Dampfheizkupplung zu trennen und einzuhängen.

Anschließend ist wie folgt vorzugehen:

1. Luftabsperrhähne schließen,
2. Bremskupplung trennen und einhängen (HL und – sofern vorhanden – HBL),
3. Kupplungsspindel lösen,
4. Schraubenkupplung in Kupplungshalter einhängen.

4 Besonderheiten

Abweichende Reihenfolge beim Kuppeln/Entkuppeln

(1) Das EVU kann eine abweichende Reihenfolge beim Kuppeln und Entkuppeln zulassen, wenn beide Fahrzeuge im Stand festgebremst sind (z. B. bei Triebwagen mit im Stillstand automatisch wirkenden Federspeicherbremsen).

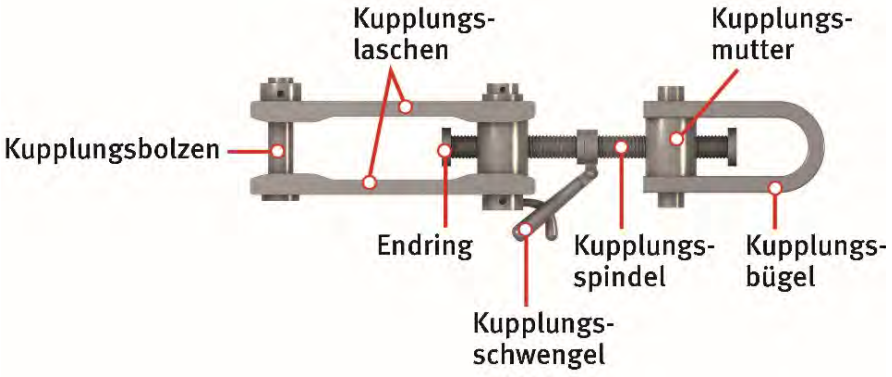
Rangieren

(2) Das Kuppeln der Bremsleitungen entfällt, wenn das Rangieren ohne durchgehende Bremse zugelassen ist.

5 Schraubenkupplung

Bauteile

(1) Die Bauteile der Schraubenkupplung sind in der folgenden Abbildung dargestellt:



Triebfahrzeuge kuppeln

(2) Beim Kuppeln eines Triebfahrzeuges soll die Schraubenkupplung des Wagens und nicht die des Triebfahrzeuges verwendet werden.

Kupplungsbügel anfassen

(3) Der Kupplungsbügel ist zum Einhängen in den Zughaken weit hinten anzufassen, um die Finger gegen Einklemmen zu schützen. Vor dem Kuppeln ist darauf zu achten, dass die Fahrzeuge kuppelreif stehen und die Kupplungsspindel langgemacht ist.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

(4) Beim Anziehen der Schraubenkupplung ist darauf zu achten, dass die aus den Kupplungsmuttern herausragenden freien Enden der Kupplungsspindel gleich lang sind.

Schraubenkupplung anziehen

* (5) Der gelenkige Kupplungsschwengel ist in der laschenseitigen, oberen/seitlichen Sicherungsauflage gegen selbsttätiges Aufdrehen abzulegen.

Ablage des Kupplungsschwengels

* Gelenkige Kupplungsschwengel in Kugelform sollen bei Schraubenkupplungen ohne Sicherungsauflage nach unten zeigen.

* Die unterschiedlichen Ablagemöglichkeiten des Kupplungsschwengels sind nachfolgend beispielhaft dargestellt:

(6) In Zügen sollen die Fahrzeuge so gekuppelt sein, dass die Pufferfedern etwas angespannt sind. Dies wird in der Regel erreicht, wenn zwischen Mutter und Gewindeansatz der Kupplungsspindel an jeder Seite höchstens zwei Gewindegänge frei bleiben.

Kuppelzustand Züge

(7) Zum Rangieren ist so zu kuppeln, dass stärkere Zerrungen und Stauchungen vermieden werden.

Kuppelzustand Rangieren

(8) Beim Befahren von Gleisbögen sind die Anschriften an Fahrzeugen zum kleinsten befahrbaren Radius zu beachten. Bei Radien kleiner 150 m sind die Schraubenkupplungen lang zu machen. Ist in örtlichen Regelungen festgelegt, dass Kuppelstangen benutzt werden müssen, dürfen diese nur im Stillstand oder beim langsamen Auseinanderfahren eingehängt werden.

Gleisbögen mit geringem Radius befahren

(9) Beim Langmachen ist die Kupplungsspindel höchstens bis zum ersten Gewindegang vor dem Endring auszuspindeln (aufzudrehen).

Langmachen

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Unbenutzte Schraubenkupplungen

(10) Auf das Einhängen unbenutzter Schraubenkupplungen wird im Abstoß- und Ablaufbetrieb verzichtet. Spätestens beim Vorbereiten des Zuges oder der Rangierfahrt sind unbenutzte Schraubenkupplungen in die Kupplungshalter einzuhängen.

Aufdrücken

(11) Beim Aufdrücken zum Lösen fest angedrehter Schraubenkupplungen ist darauf zu achten, dass Fahrzeuge, gegen die gedrückt wird, gegen unbeabsichtigte Bewegung gesichert sind.

6 Druckluftleitung

Luftabsperrhahn öffnen

(1) Wenn ein Luftabsperrhahn einer ungekuppelten Druckluftleitung geöffnet werden muss, ist der Luftschlauch nahe am Kupplungskopf festzuhalten, während der Luftabsperrhahn geöffnet wird.

Mehrere Bremskupplungen

(2) Wenn zwischen zwei Fahrzeugen mehrere Bremskupplungsverbindungen für die Hauptluftleitung (HL) zur Verfügung stehen, ist nur eine Verbindung herzustellen. Dies gilt auch für die Hauptluftbehälterleitung (HBL).

7 Besondere Regelungen für Lokrangierführer und Rangierbegleiter

Außerkraftsetzung

Ausnahme

(1) Lokrangierführer oder Rangierbegleiter dürfen bereits dann vor Stillstand aller Fahrzeuge in den freizuhaltenden Raum (Berner Raum) treten,

DBCDE.6510 7

- wenn das stillstehende Fahrzeug so gegen unbeabsichtigte Bewegung gesichert ist, dass infolge des Anstoßes höchstens ein kurzes Stück, weniger als einen halben Meter, weiterrollen kann,
- solange der Abstand zwischen den Fahrzeugen größer als 5 m ist

und

- wenn das herannahende Fahrzeuge ganz langsam – mit weniger als Schrittgeschwindigkeit – auflaufen wird.

Freizuhaltender Raum eingeschränkt, Besonderheiten

(2) Lokrangierführer oder Rangierbegleiter dürfen in den folgenden Fällen zum Kuppeln erst dann zwischen die Fahrzeuge treten, wenn beide Fahrzeuge kuppelreif zum Stillstand gekommen sind:

a) wenn der freizuhaltende Raum zwischen den Stirnseiten zweier Fahrzeuge eingeschränkt ist. Der freizuhaltende Raum kann eingeschränkt sein bei

- Wagen mit verrutschter Ladung,
- Wagen, deren Übergangsbrücken und klappbaren Stirnwände nicht hochgestellt und festgelegt sind,
- Wagen mit absenkbarer Pufferbohle oder heruntergeklappter Überfahrklappe (z. B. Tiefladewagen oder Huckepack-Wippenwagen),
- Fahrzeugen mit verschiedenartigen Kupplungen (z. B. Schraubenkupplung mit selbsttätiger Kupplung oder Spezialkupplung),

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

- Triebfahrzeugen mit automatischer Rangierkupplung (z. B. RK 900).
- Fahrzeugen mit automatischer Zugkupplung (Z-AK), sowohl mit artreiner Kuppelstelle (Z-AK/Z-AK) als auch mit Gemischtzugkupplung (Z- AK/Schraubenkupplung),
- Fahrzeugen mit Sonderformen der Zug- und Stoßeinrichtungen (z. B. Huckepackniederflurwagen des Systems „Rollende Landstraße“).

b) Fahrzeugen mit tief herunterreichenden Pufferschürzen (z. B. Kleinlokomotiven),

c) bei Fahrzeugen mit feuerflüssigem Ladegut,

d) bei Fahrzeugen mit Mittelpufferkupplungen ohne zusätzliche Seitenpuffer (z. B. Selbstentladewagen oder Triebwagen),

e) bei ablaufenden oder abgestoßenen Wagen, die mit Hemmschuh gebremst werden.

Abweichende Regelungen des EVU

(3) Das EVU kann festlegen, dass der freizuhaltende Raum (Berner Raum) zum Kuppeln generell erst betreten werden darf, nachdem beide Fahrzeuge kuppelreif zum Stillstand gekommen sind.

Entkuppeln in der Bewegung

(4) Beim Ablaufen und Abstoßen dürfen nur vorher „lang gemachte“ Schraubenkupplungen während der Fahrzeugbewegung mit einer Entkuppelstange von einem sicheren Standort auf dem Rangiererweg entkuppelt werden. Dabei ist auf bewegte Fahrzeuge im daneben liegenden Gleis zu achten. In Vorbereitung des Entkuppelns müssen alle Brems- und sonstigen Verbindungsleitungen getrennt worden sein.

8 Elektrische Leitungen

Stromabnehmer, Dieselmotor

(1) Vor dem Kuppeln und Entkuppeln elektrischer Heiz- und Steuerleitungen hat der Triebfahrzeugführer bei

– elektrischen Triebfahrzeugen den Stromabnehmer zu senken,

– allen anderen Triebfahrzeugen die Krafterzeugungsanlage abzustellen, sofern dies technisch möglich ist,

und dem (ent-)kuppelnden Mitarbeiter zu bestätigen, dass die elektrischen Leitungen spannungslos sind. Danach darf mit dem Kuppeln und Entkuppeln begonnen werden.

Spannungsfreiheit feststellen

(2) Bei ortsfesten Anlagen hat sich der (ent-)kuppelnde Mitarbeiter selbst von der Spannungsfreiheit der Anlage zu überzeugen.

Zugsammelschiene zwischen Triebfahrzeugen

(3) Zwischen arbeitenden Triebfahrzeugen wird die Zugsammelschiene in der Regel nicht gekuppelt. Wird die Zugsammelschiene doch gekuppelt, ist die Zustimmung beider Triebfahrzeugführer vor dem Kuppeln und Entkuppeln einzuholen.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Beenden des Kuppelns melden

(4) Der (ent-)kuppelnde Mitarbeiter hat dem Triebfahrzeugführer die Beendigung der Arbeiten zu melden. Danach darf der Triebfahrzeugführer bei

– elektrischen Triebfahrzeugen den Stromabnehmer heben,

– allen anderen Triebfahrzeugen die Krafterzeugungsanlage einschalten, sofern diese vor dem Kuppeln/Entkuppeln abgestellt wurde.

Weitere elektrische Leitungen

(5) Zum Kuppeln oder Entkuppeln von weiteren elektrischen Leitungen (z. B. von Informations- und Steuerleitungen) sind die Betriebsanweisungen zu beachten. Zum Kuppeln und Entkuppeln dieser elektrischen Leitungen darf nicht auf Puffer oder Kupplungen getreten werden. Es sind die vorgesehenen Handgriffe und Tritte zu benutzen.

Ortsfeste Anlagen und Elektrische Fahrzeugkupplungen

(6) In örtlichen Regelungen können besondere Anweisungen für die Bedienung ortsfester Anlagen und die Betätigung elektrischer Fahrzeugkupplungen gegeben sein.

Unbenutzte elektrische Leitungen

(7) Unbenutzte und entkuppelte elektrische Leitungen sind stets in die Blinddosen zu stecken bzw. separate Verbindungskabel komplett zu entkuppeln und in die vorgesehene Ablage zu legen.

9 Wenden von Fahrzeugen mit gekuppelter Zugsammelschiene und gleichzeitigem Triebfahrzeugwechsel

Grundsatz

(1) Vor Kuppelvorgängen ist sicherzustellen, dass die Zugsammelschiene spannungsfrei ist.

Hat der Triebfahrzeugführer Fahrzeuge abzukuppeln und sollen diese Fahrzeuge gleichzeitig in der Gegenrichtung mit einem anderen Triebfahrzeug gekuppelt werden, so sind die Sicherheitsmaßnahmen zum Kuppeln der Zugsammelschiene zu beachten.

Zum Ab- und Ankuppeln verständigen sich die beiden Triebfahrzeugführer.

Der genaue Ablauf ist nachfolgend dargestellt.

Triebfahrzeugführer der ankommenden Leistung

(2) Der Triebfahrzeugführer der ankommenden Leistung

- schaltet die Zugsammelschiene aus,
- senkt die Stromabnehmer bzw. stellt die Krafterzeugungsanlagen ab,
- wartet den Anruf des Triebfahrzeugführers der weitergehenden Leistung ab und bestätigt diesem, dass die Zugsammelschiene ausgeschaltet ist,
- wartet mit dem Abkuppeln, bis er hierzu vom Triebfahrzeugführer der weitergehenden Leistung aufgefordert wird,
- kuppelt sein Triebfahrzeug ab und bestätigt dies dem Triebfahrzeugführer der weitergehenden Leistung.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

(3) Der Triebfahrzeugführer der weitergehenden Leistung

Triebfahrzeugführer der weitergehenden Leistung

- senkt die Stromabnehmer bzw. stellt die Krafterzeugungsanlagen ab,
- nimmt Kontakt mit dem Triebfahrzeugführer der ankommenden Leistung auf und lässt sich von diesem das Ausschalten der Zugsammelschiene bestätigen,
- kuppelt sein Triebfahrzeug an,
- tritt erneut mit dem Triebfahrzeugführer der ankommenden Leistung in Kontakt und fordert diesen auf, sein Triebfahrzeug abzukuppeln,
- anschließend lässt er sich das Abkuppeln bestätigen,
- hebt die Stromabnehmer bzw. nimmt die Krafterzeugungsanlagen in Betrieb,
- schaltet die Zugsammelschiene ein.

10 Zugvorheizanlagen/Fremdstromversorgung

(1) Fahrzeuge dürfen an stationäre Energieversorgungsanlagen (Zugvorheizanlagen, Fremdstromversorgung) nur durch besonders dafür unterwiesene Mitarbeiter angeschlossen werden.

Fahrzeuge anschließen

(2) An Zugvorheizanlagen angeschlossene Fahrzeuge müssen mittels Warnzeichen „Warnung vor elektrischer Spannung“ und einem Zusatzzeichen (z. B. „Zugsammelschiene führt Spannung“) gekennzeichnet werden.

Fahrzeuge kennzeichnen

11 Andere Kupplungsbauarten

(1) Für das Kuppeln und Entkuppeln von anderen Kupplungsbauarten (Automatische Kupplungen, Rangierkupplungen, Übergangskupplungen, Abschleppkupplungen) sind die Betriebsanweisungen zu beachten.

Betriebsanweisungen

Ersetzung

Ergänzung

12 Übergänge herstellen

(1) Bei der Zugbildung ist darauf zu achten, dass die erste und letzte Übergangstür im Zug jeweils verschlossen sind.

Übergangstüren

(2) Beim Einsatz von historischen Fahrzeugen kann eine abweichende Regelung zum Verschließen der Übergangstüren festgelegt sein.

Historische Fahrzeuge

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

zu BRW.6510

1 Allgemeine Regelungen

Ersetzung:

* * * * (1) Das Hineintreten in den Gefahrenbereich des freizuhaltenden Raums (Berner Raum), der Aufenthalt im freizuhaltenden Raum, das Heraustreten aus dem freizuhaltenden Raum sowie das Kuppeln/Entkuppeln von Schienenfahrzeugen sind nur bei Stillstand aller im Gleis befindlichen Fahrzeuge zulässig. Dazu ist sich vor und nach dem Kuppeln unter den Puffern hindurchzuschwingen und am Kupplergriff festzuhalten.

Grundsatz

Ausnahmen:

- Beim Aufdrücken zum Zwecke des Kuppelns/Entkuppelns (z. B. in Gleisbögen) darf sich der Mitarbeiter im freizuhaltenden Raum aufhalten, sofern die stehenden Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegung gesichert sind.
- In den Örtlichen Zusätzen können Ausnahmen nach Ril 408.4818 Abschnitt 1 Absatz (2) „Ausnahmen vom Abstoß- oder Ablaufverbot in Gleise, in denen Schienenfahrzeuge stehen, an oder in denen gearbeitet wird“, zugelassen sein.

7 Besondere Regelungen für Lokrangierführer und Rangierbegleiter

Außerkraftsetzung:

Die Regeln des Moduls BRW.6510 Abschnitt 7 werden außer Kraft gesetzt.

BRW.6510 7
DGUV I 214-089

Die besonderen Regelungen für Lokrangierführer und Rangierbegleiter zum Hereintreten in den freizuhaltenden Raum beim Kuppeln gemäß DGUV I 214-089 finden gleichermaßen keine Anwendung.

11 Andere Kupplungsbauarten

Ersetzung:

(1) Für das Bedienen von Automatischen Kupplungen, Rangierkupplungen, Übergangskupplungen und Abschleppkupplungen sind die Regelungen in den

Betriebsanweisungen

Zusätzen zu diesem Modul bzw. den jeweiligen Betriebsanweisungen zu beachten.

Ergänzung:

Freizuhaltender Raum eingeschränkt

(2) Der freizuhaltende Raum zwischen den zu kuppelnden Fahrzeugen darf erst dann betreten werden, wenn alle Fahrzeuge im Gleis stillstehen und der Kuppel-/Entkuppelvorgang der Automatischen Kupplung abgeschlossen ist.

Ein Aufenthalt im freizuhaltenden Raum ist beim Heranfahren an bzw. beim Wegfahren von Fahrzeugen nicht zulässig.

Im Funkfernsteuerbetrieb des Triebfahrzeuges ist das Betreten des freizuhaltenden Raums durch den Triebfahrzeugführer erst nach Aktivierung der Fahrsperre erlaubt.

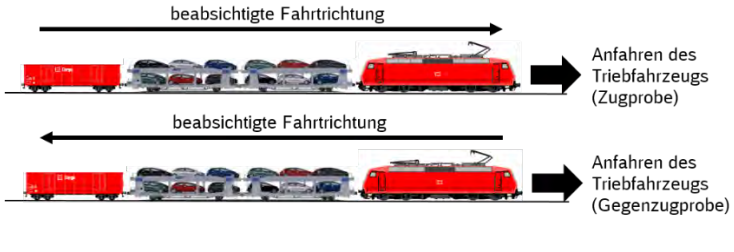
Kuppelprobe

(3) Bei Automatischen Kupplungen kann nach dem Kuppelvorgang nicht in jedem Fall der ordnungsgemäße Kuppelzustand augenscheinlich oder mit Hilfe einer technischen Überwachungseinrichtung festgestellt werden.

Ist nach dem Kuppeln eine Kuppelprobe durchzuführen, wird dies in den Regeln zur Bedienung der jeweiligen Kupplungsbauart angegeben.

Zur Durchführung der Kuppelprobe ist mit geringer Leistung des Triebfahrzeugs kurzzeitig die Kuppelstelle durch Anfahren in die beabsichtigte Fahrtrichtung (Zugprobe) oder bei geschobener Fahrt entgegen der beabsichtigten Fahrtrichtung (Gegenzugprobe) auf Zug zu belasten.

Bild 1: Kuppelprobe



❑

1 Allgemeines

(1) **Verwendung der RK 900**

Die Automatische Rangierkupplung RK 900 (RK) beschleunigt und erleichtert das Kuppeln und Entkuppeln von Triebfahrzeugen mit anderen Fahrzeugen.

Die RK darf bei Zugfahrten und beim Rangieren eingesetzt werden. Bei Zugfahrten sind unbenutzte RK hochzustellen und – wenn vorhanden – zu arretieren.

(2) **Bremskupplungen**

Bremskupplungen zwischen Triebfahrzeug und gekuppeltem Fahrzeug müssen, wenn erforderlich, manuell verbunden werden.

(3) **Verständigung**

Der Einsatz der RK ist zwischen Triebfahrzeugführer und Rangierer abzusprechen.

(4) **Verbot der gleichzeitigen Nutzung**

An Triebfahrzeugen im Funkfernsteuerbetrieb mit FBG dürfen immer nur an einer automatischen Rangierkupplung Fahrzeuge gekuppelt werden.

(5) **Hochgestellte RK**

Zum Kuppeln mit Schraubenkupplung, beim Abstellen eines Triebfahrzeugs mit RK am Abstellplatz und im Störungsfall ist die RK hochzustellen.

Bild 1: RK 900 hochgestellt

Bei hochgestellter RK kann die Schraubenkupplung des zu kuppelnden Fahrzeugs in den Zughaken des Triebfahrzeugs eingehängt werden.

Die RK besitzt eine pneumatische Einrichtung zum Hochstellen bzw. Absenken.

Abgesenkte RK

(6) Bei abgesenkter RK ist vor Hindernissen wie Prellböcken oder Hallentoren sowie vor höhengleichen Überwegen, Drehscheiben und Schiebebühnen im ausreichenden Abstand anzuhalten, weil die RK über die Seitenpuffer vorsteht.

Bild 2: RK 900 abgesenkt

(7) Die RK besteht aus folgenden Baugruppen: **Baugruppen der RK**

- Zugstange mit Fangmaul,
- Fangklauen,
- Lösehebel,
- Pneumatikzylinder Kupplungsentriegelung
- Zwischenrohr als Teleskop,
- Kupplungsfänger,
- Träger,
- Abstützung mit Hochstelleinrichtung,
- Hebel zur Vertikalarretierung,
- Hubzylinder für Hochstelleinrichtung.

Bild 3.1: RK 900 Baugruppen

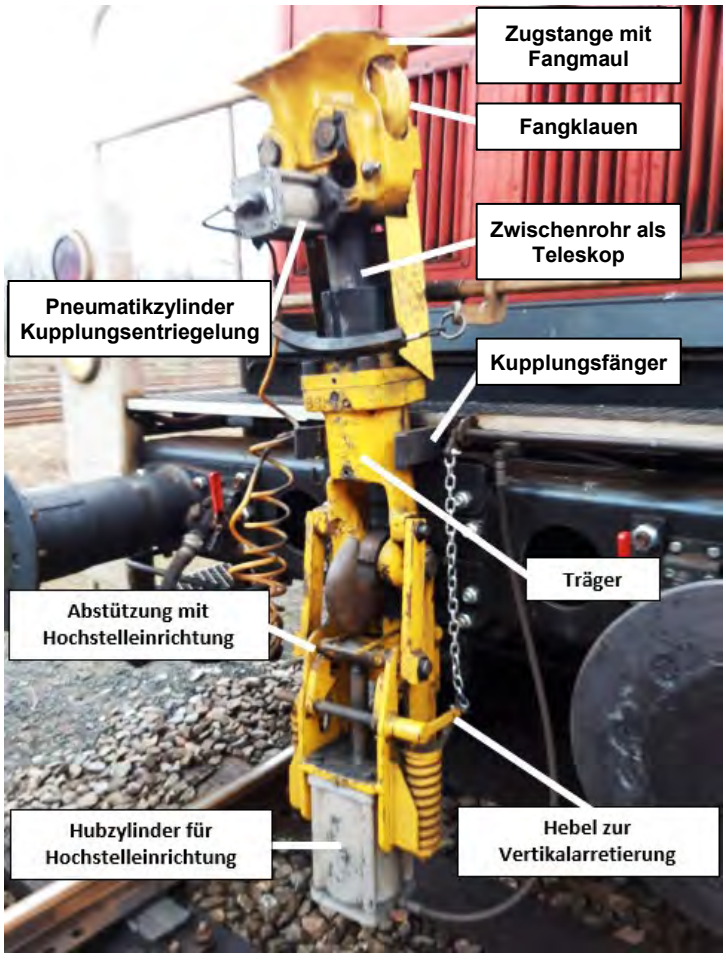
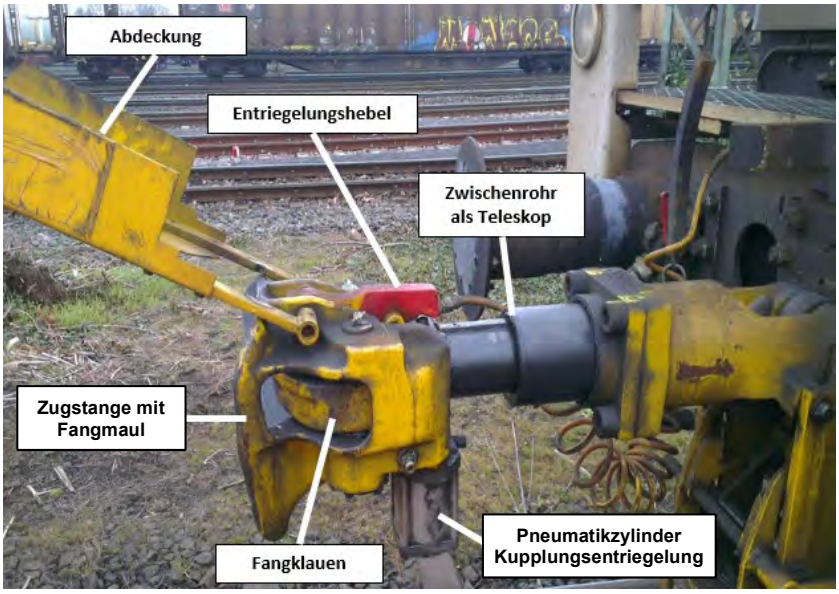


Bild 3.2: RK 900 Baugruppen

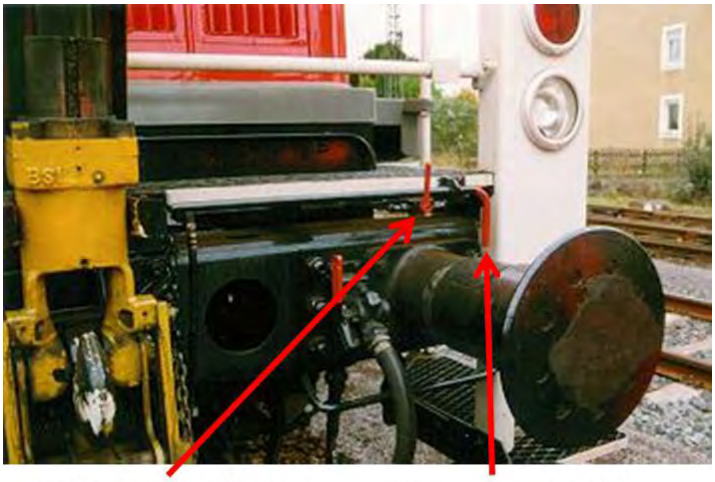


2 RK 900 bedienen

Absenken der RK

(1) Während des Absenkens der RK darf sich niemand im Schwenkbereich der RK aufhalten.

Bild 4: Luftabsperrhahn und Entriegelungsgriff am Beispiel der BR 294



Hinweis:

Die Bedienelemente können je nach Triebfahrzeugbaureihe unterschiedlich angeordnet sein.

Zum Absenken der RK ist

1. der Luftabsperrhahn „Hubzylinder“ zu öffnen,
2. ggf. die Arretierungsvorrichtung zu lösen,
3. der Entriegelungsgriff zu betätigen und
4. anschließend bei betätigtem Entriegelungsgriff der Luftabsperrhahn „Hubzylinder“ zu schließen.

Nach dem Absenken der RK ist zu prüfen, dass die Fangklauen geöffnet sind bzw. der Lösehebel angehoben ist.

Prüftätigkeiten vor dem Kuppeln

(2) Es ist darauf zu achten, dass der Kupplungsbügel der Schraubenkupplung des zu kuppelnden Fahrzeugs nicht in den Zughaken eingehängt ist.

* * * Bei Wagenbauarten mit Anstoßblechen unterhalb des Zughakens sind langgedrehte Schraubenkupplungen vor dem Kuppeln mit der RK 900 kurzzudrehen.

Kuppeln

(3) Das Triebfahrzeug ist mit einer geringen Geschwindigkeit an das zu kuppelnde Fahrzeug heranzufahren. Beim Aufdrücken schließen sich die Fangklauen und werden am Ende des Kuppelvorgangs selbsttätig verriegelt.

Nach dem Kuppeln

(4) Der ordnungsgemäße Abschluss des Kuppelvorgangs ist entweder

- durch eine Kuppelprobe

oder

- durch Beobachten des Kuppelvorgangs (Sichtprobe – der rote Lösehebel liegt bei verriegelter RK waagerecht)

zu überprüfen.

Bild 5: Kuppelvorgang nicht abgeschlossen

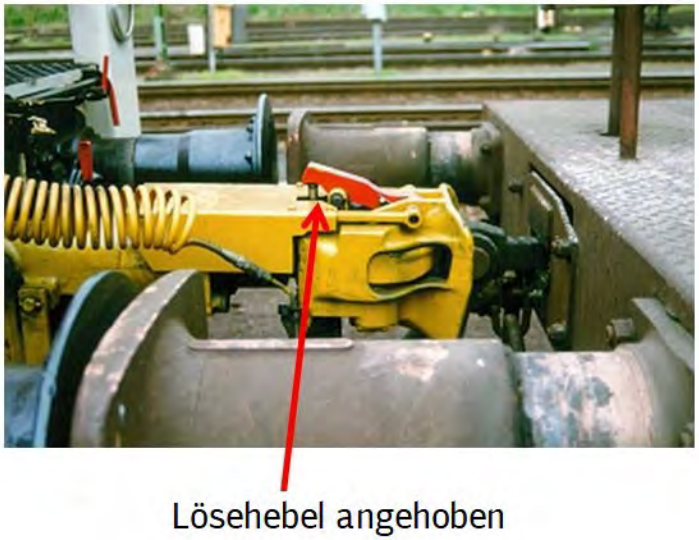


Bild 6: Kuppelvorgang abgeschlossen

(5) Die RK ist hochzustellen und mit der Schraubenkupplung zu kuppeln, z. B.

Kuppeln mit der RK nicht möglich

- bei gestörter RK,
- beim Kuppeln in Gleisbögen mit geringen Radien,
- wenn die Fahrzeugbauart ein automatisches Kuppeln nicht zulässt oder
- wenn betriebliche Weisungen zur Verwendung der Schraubenkupplung vorliegen.

(6) Zum Entkuppeln ist der Taster „Entkuppeln“ im Führerraum des Triebfahrzeugs so lange zu betätigen, bis sich das Triebfahrzeug vom Wagen entfernt hat. Dabei entkuppelt jeweils die Kupplung, in deren Richtung der Kipptaster betätigt wurde.

Entkuppeln bei Tfz mit Einhandbedienung

(7) Bei Triebfahrzeugen mit Zweihandbedienung wird im Führerraum am Bedienpult die Zweitastenbedienung wie folgt durchgeführt:

Entkuppeln bei Tfz mit Zweihandbedienung

- Um die vordere Kupplung zu öffnen, muss gleichzeitig der Kipptaster „Berg/Kupplung“ in Stellung „Kupplung“ und der Kipptaster „Kuppl Motor/Kuppl hinten“ in Stellung „Kuppl Motor“ betätigt werden.
- Um die hintere Kupplung zu öffnen, muss gleichzeitig der Kipptaster „Berg/Kupplung“ in Stellung „Kupplung“ und der Kipptaster „Kuppl Motor/Kuppl hinten“ in Stellung „Kupplung hinten“ betätigt werden.

Hinweise:

Die Tasten können fahrzeugspezifisch anders beschriftet sein.

Die RK bleibt nach dem Bedienen für ca. 30 Sekunden geöffnet.

(8) Am Fernsteuerbediengerät (FBG) ist zum Entkuppeln eine Zweitastenbedienung erforderlich.

Entkuppeln im funkferngesteuerten Betrieb

- Um die vordere Kupplung zu öffnen, muss gleichzeitig der Kipptaster „Kuppl. Motor/Hint.Vorb.“ in Stellung „Motor“ und der Kipptaster „Berg/Kuppl.“ in Stellung „Kuppl.“ betätigt werden.
- Um die hintere Kupplung zu öffnen, muss gleichzeitig der Kipptaster „Kuppl. Motor/Hint.Vorb.“ in Stellung „Hint.Vorb.“ und der Kipptaster „Berg/Kuppl.“ in Stellung „Kuppl.“ betätigt werden.

Hinweise:

Die Tasten können FBG-spezifisch anders beschriftet sein.

Die RK bleibt nach dem Bedienen für ca. 30 Sekunden geöffnet.

Hochstellen der RK

(9) Während des Hochstellens der RK darf sich niemand im Schwenkbereich der RK aufhalten.

Zum Hochstellen der RK ist

- der Luftabsperrhahn „Hubzylinder“ zu öffnen, die RK schwenkt hoch und die Verriegelung rastet selbsttätig ein, und
- nach erfolgter Verriegelung der Luftabsperrhahn „Hubzylinder“ zu schließen.

Hinweis:

Das Hochstellen der RK mit der Arretierungsvorrichtung Bolzen und Splint (siehe Bilder 14.1 und 14.2) ist nur möglich, wenn die Arretierungsvorrichtung aus dem Kupplungsfänger entfernt ist. Nach dem Hochstellen ist die Arretierungsvorrichtung ggf. wieder anzubringen.

Abstellen mit hochgestellter RK

(10) Beim Abstellen von Triebfahrzeugen mit hochgestellter RK ohne eingelegte Arretierungsvorrichtung ist zur Vermeidung von Schäden an den Rangierkupplungen zwischen den Triebfahrzeugen ein Sicherheitsabstand von 0,5 Metern einzuhalten.

3 Unregelmäßigkeiten

Manuelles Entkuppeln bei Störung

(1) Bei gestörter RK im gekuppelten Zustand besteht die Möglichkeit, die RK von Hand zu entkuppeln.

Dazu ist

- das Abdeckblech (wenn vorhanden) zu öffnen,

Bild 7: Abdeckblech geöffnet

- zum Anheben des Lösehebels ist ein fester Gegenstand zu nutzen (z. B. ein Schraubendreher) und

Bild 8: Lösehebel angehoben

- der Lösehebel ist durch unterkeilen zu sichern (z. B. durch einen zweiten Schraubendreher).

Bild 9: Lösehebel unterkeilt

Der freizuhaltende Raum zwischen den Fahrzeugen ist vor dem Wegfahren zu verlassen.

Beim Wegfahren des Triebfahrzeugs öffnen sich die Greifklauen und geben den Zughaken frei.

Anschließend ist die Unterkeilung zu entfernen.

Verletzungsgefahr

(2) Beim manuellen Entkuppeln darf unter keinen Umständen mit der Hand oder den Fingern in die Ausbuchtung des Lösehebels gegriffen werden. Es besteht die Gefahr, dass der automatische Lösebolzen auslöst. Dies kann zu Quetschungen führen.

Bild 10: Ausbuchtung am Lösehebel

4 Triebfahrzeug mit mobiler Schraubenkupplung kuppeln

Allgemeines

(1) Zwei Fahrzeuge mit RK können mittels mobiler Schraubenkupplung untereinander gekuppelt werden.

Durch den Einsatz der mobilen Schraubenkupplung ergeben sich keine zusätzlichen betrieblichen oder technischen Einschränkungen (z. B. bezüglich Geschwindigkeit, Anzahl der mitgeführten Triebfahrzeuge etc.).

Bild 11: Aufbewahrung der mobilen Schraubenkupplung – Beispiel BR 294

Grundsatz

(2) Mit RK ausgerüstete Triebfahrzeuge dürfen mit der mobilen Schraubenkupplung nur dann zusammengekuppelt werden, wenn diese mit einer entsprechenden Vorrichtung zum Arretieren der RK (z. B. Arretierungsseil oder Bolzensicherung) versehen sind und die beiden betreffenden Rangierkupplungen damit arretiert wurden. Durch die Arretierung wird verhindert, dass sich die Rangierkupplungen während der Fahrt berühren können.

Besonderheiten der BR 335

(3) Triebfahrzeuge der BR 335 sind nicht mit der Arretierungseinrichtung versehen. Auf Grund der besonderen konstruktiven Bedingungen dieser Triebfahrzeugbaureihe ist es dennoch zulässig, ein Triebfahrzeug der BR 335 mittels der mobilen Schraubenkupplung mit einem Triebfahrzeug mit Arretierungseinrichtung (z. B. BR 294) zu kuppeln. In diesem Ausnahmefall ist es ausreichend, dass nur an einem Triebfahrzeug die RK in der Senkrechten arretiert ist.

Arretierungsvorrichtung bedienen

(4) Das Bedienen der Arretierungsvorrichtung darf aus Sicherheitsgründen grundsätzlich nur vorgenommen werden, wenn zuvor die Hochstelleinrichtung der RK mit Druckluft beaufschlagt worden ist.

Ausnahme

Die Arretierungsvorrichtung mit Seil und Haken darf vom Umlauf an der Stirnseite des Triebfahrzeugs aus (oberhalb der Pufferbohle) eingehängt werden, wenn keine Druckluft vorhanden ist.

Der Aufenthalt im Schwenkbereich der RK verboten.

Bild 12: Arretierungsvorrichtung – Seil und Haken

Bild 13: Arretierungsvorrichtung – Seil und Bolzen

Bild 14.1: Arretierungsvorrichtung – Bolzen und Splint

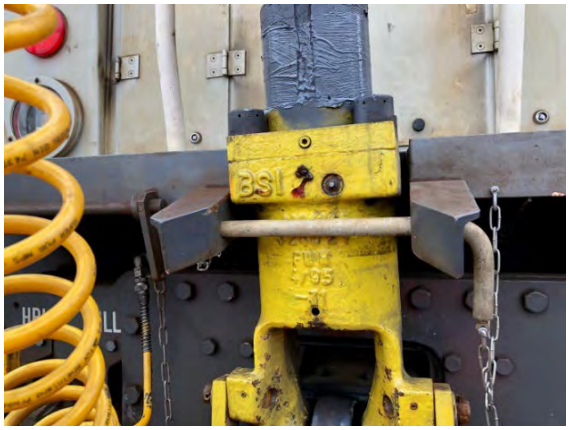
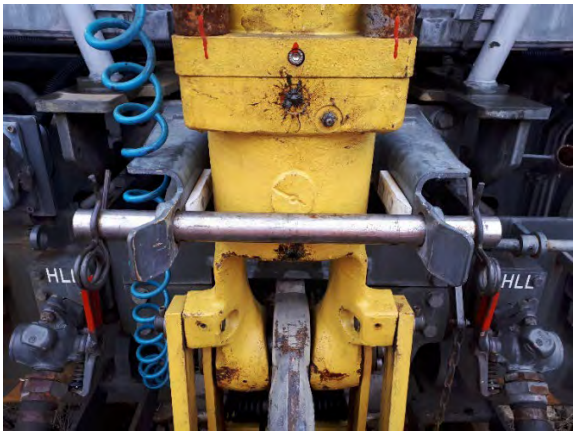


Bild 14.2: Arretierungsvorrichtung – Bolzen und Splint



Ablauf beim Kuppeln

(5) Beim Kuppeln ist folgende Reihenfolge zu beachten:

1. Die zu kuppelnden Triebfahrzeuge sind mit mindestens 5 m Abstand voneinander abzustellen.
2. Durch Beaufschlagung des Hubzylinders mit Druckluft ist die RK an beiden Triebfahrzeugen in die gehobene Stellung zu bringen. Der Absperrhahn bleibt bis zum Ende des Kupplungsvorgangs geöffnet.
3. Die Arretierungsvorrichtung ist anzubringen und – bei Vorrichtung mit Bolzen und Splint – mittels Splint zu sichern.
4. Die mobile Schraubenkupplung ist aus der Halterung zu nehmen und die Kupplung an dem Triebfahrzeug einzuhängen, mit dem nicht herangefahren wird.

Bild 15: mobile Schraubenkupplung eingehängt

Es ist darauf zu achten, dass das herunterhängende Ende nicht gegen den Hubzylinder schlägt.

5. Mit dem Triebfahrzeug ohne mobile Schraubenkupplung wird an das andere Triebfahrzeug zum Kuppeln herangefahren.
6. Der zweite Kupplungsbügel ist einzuhängen und die Schraubenkupplung anzuziehen.
7. Anschließend muss der Luftabsperrhahn „Hubzylinder“ wieder geschlossen werden.

Ablauf beim Entkuppeln

(6) Beim Entkuppeln ist folgende Reihenfolge zu beachten:

1. Die mobile Schraubenkupplung ist zu lösen und der Kupplungsbügel am führenden Triebfahrzeug auszuhängen.
2. Mit dem führenden Triebfahrzeug ist auf mindestens 5 m Abstand wegzufahren.
3. Die mobile Schraubenkupplung wird vom Kupplungshaken genommen und wieder in die vorgesehene Halterung einzuhängen.

Hinweis:

Die mobile Schraubenkupplung darf nicht am Fahrzeug eingehängt bleiben, da sonst während der Fahrt der Kupplungsbügel an den Hubzylinder schlägt und diesen beschädigt.

Arretierung entfernen

(7) Zum Entfernen der Arretierung ist

1. der Hubzylinder mit Druckluft zu beaufschlagen,
2. – bei Arretierung Seil und Haken – das Arretierungsseil auszuhängen und das Kettenende in den vorgesehenen Sicherungshaken einzuhängen.

   – bei Arretierung Seil und Bolzen – der Bolzen zu entfernen, das Arretierungsseil auszuhängen und danach der Bolzen in der Halterung wieder anzubringen.

   – bei Arretierung Bolzen und Splint – der Splint und der Bolzen zu entfernen und, sofern vorhanden, in die Ablagehalterung einzustecken. Ist keine separate Ablagehalterung vorhanden, ist nach dem Absenken der RK der Bolzen wieder am Kupplungsfänger anzubringen.
3. der Luftabsperrhahn „Hubzylinder“ zu schließen.

❑

zur Modulübersicht

1 Allgemeines

(1) **Verwendung**

Die automatische Kupplung (AK) der Bauart UIC 69 e wurde von den UIC-Bahnen und die der Bauart INTERMAT von den OSShD-Bahnen (Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen) entwickelt. Bei beiden handelt es sich um nahezu starre Zug-Druck-Kupplungen. Sie sind miteinander kuppelbar und auch kompatibel zur AK der Bauart SA-3.

(2) **Zugkräfte**

Bei ausschließlich mit AK gekuppelten Zügen sind Zugkräfte bis 800 kN zugelassen.

(3) **Luft- und Steuerleitungen**

Die Hauptluftleitung, Hauptluftbehälterleitung und elektrische Steuerleitungen können bei UIC 69 e und INTERMAT automatisch mitgekuppelt werden.

Bild 1: UIC 69 e

Piktogramm

(4) Fahrzeuge mit AK der Bauarten UIC 69 e oder INTERMAT sind mit einem Piktogramm versehen.

Bild 2: Piktogramm für Fahrzeuge mit AK

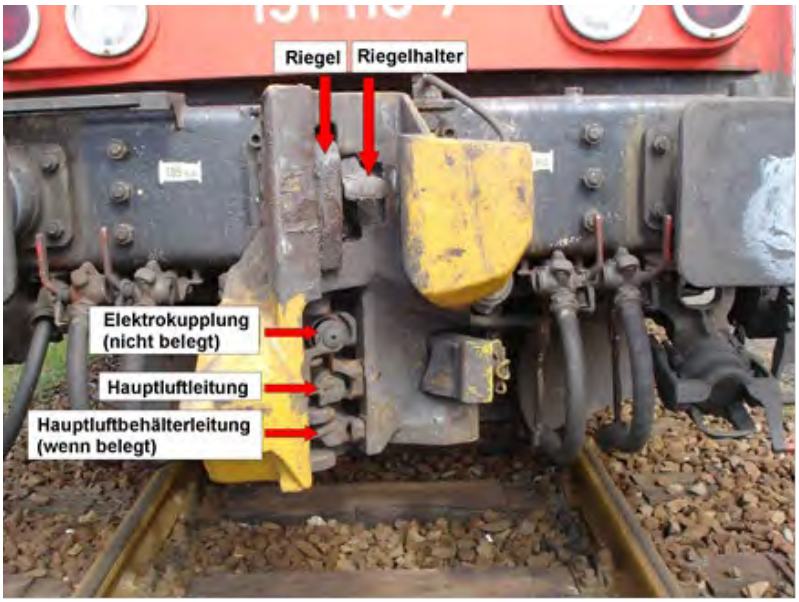
Neben den Güterwagen sind auch Triebfahrzeuge mit der AK ausgerüstet. Speziell hergerichtete Kuppelwagen ermöglichen das Kuppeln zwischen Fahrzeugen mit AK und Schraubenkupplung (SK).

Baugruppen der AK

(5) Die AK besteht aus folgenden Baugruppen:

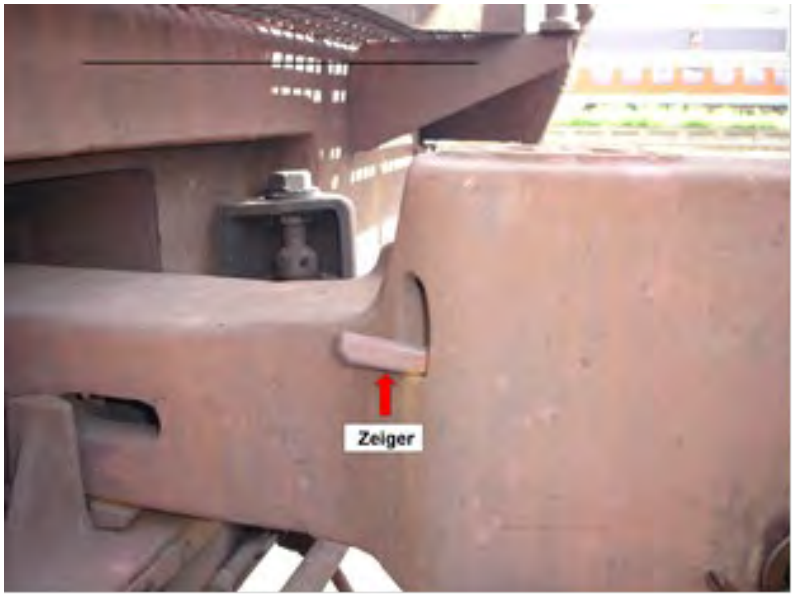
- Kupplungskörper, bestehend aus Kupplungskopf und Kupplungsarm mit eingebautem Riegelsystem und Leitungskupplung.
- Abstützung des Kupplungskörpers, Ausführung als Querbalkenabstützung oder als Federbeinabstützung bei Güterwagen und als Kniehebelabstützung bei Triebfahrzeugen.
- Betätigungseinrichtung des Riegelsystems und der Luftabsperreinrichtung.
- Federapparat im Einbauraum des Fahrzeuguntergestells.

Bild 3: AK, Ansicht von vorne



DB.6510Z02 2 (5)

Bild 4: AK verriegelt – Zeiger nur ca. 4 cm sichtbar



DB.6510Z02 2 (2)

DB.6510Z02 2 (3) 1.

2 Kuppeln AK-AK

Bedienung

(1) Bei reinem AK-Betrieb wird die Kupplung nur von der Fahrzeuglängsseite aus bedient.

Prüftätigkeiten vor dem Kuppeln

(2) Vor dem Kuppeln ist zu prüfen,

- dass sich die Kupplungen in Grundstellung befinden (Riegel und Riegelhalter in vorderster Stellung sowie, sofern vorhanden, der Entriegelungshebel in Grundstellung). Es darf nur ein Teil des Zeigers (ca. 4 cm) sichtbar sein (siehe Bild 4).
- dass sich keine Schnee- und Eisanhaftungen im Bereich der Elektro- und Luftkupplungen befinden.

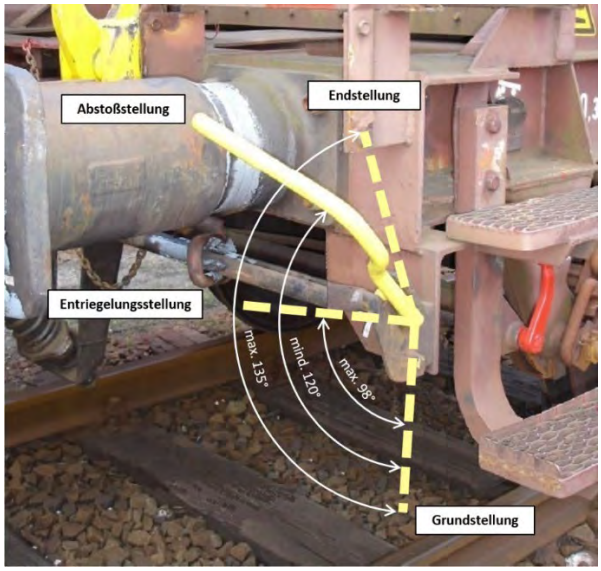
Kuppeln

(3) Zum Kuppeln ist wie folgt vorzugehen:

1. Das Kuppeln von Fahrzeugen mit AK muss mit v = 1 bis 3 km/h durchgeführt werden.

   Die Köpfe sind ordnungsgemäß verriegelt, wenn beide Zeiger nur etwa 4 cm sichtbar sind (siehe Bild 4). Ist der ordnungsgemäße Kuppelzustand nicht zu erkennen, ist der Kuppelvorgang zu wiederholen.
2. Nach dem Kuppelvorgang ist eine Kuppelprobe durchzuführen.
3. Nach dem ordnungsgemäßen Kuppeln sind die Luftabsperrhähne zu öffnen.

Bild 5: Funktionsstellungen des Entriegelungshebels



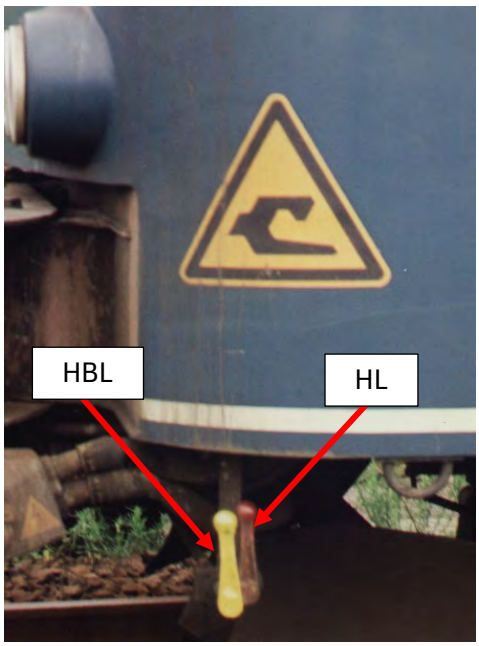
Luftabsperrhähne AK

(4) Die Luftleitungen werden automatisch mitgekuppelt. Die Luftabsperrhähne müssen jedoch von Hand betätigt werden. Die Hahnsteuerhandgriffe für die Luftabsperrhähne der Hauptluftleitung und der Hauptluftbehälterleitung befinden sich beidseitig an jedem Fahrzeugende. Die Luftabsperrhähne sind geschlossen bei senkrechter Stellung der Hahnsteuerhandgriffe.

Der Hahnsteuerhandgriff der Hauptluftleitung ist bei waagerechter Stellung des Handgriffes, in der Regel in Richtung Fahrzeugmitte, geöffnet.

Der Hahnsteuerhandgriff der Hauptluftbehälterleitung ist bei waagerechter Stellung des Handgriffes, in der Regel in Richtung Fahrzeugende, geöffnet.

Bild 6: seitliche Hahnsteuerhandgriffe für HL und HBL



Störung des Riegelsystems

(5) Haben die Fahrzeuge nicht gekuppelt, ist der Kuppelvorgang mit einer Geschwindigkeit von bis zu 5 km/h zu wiederholen. Haben die Fahrzeuge auch dann nicht gekuppelt, liegt ein Fehler vor.

Es müssen an beiden Kupplungen folgende Prüfungen durchgeführt werden:

- Dass sich die Entriegelungshebel in Grundstellung befinden. Wenn dies nicht der Fall ist, ist die Abstoßstellung aufzuheben (siehe Absatz (7)).

- Den Riegelhalter in hintere Lage drücken und festhalten. Der Riegel darf sich nicht in hintere Lage bringen lassen (siehe Bild 3).
- Den Riegelhalter in vorderer Stellung belassen. Der Riegel muss sich in hintere Lage bringen lassen. Der Zeiger wird vollständig sichtbar (siehe Bild 4).

Bei Störung des Riegelsystems ist das betreffende Fahrzeug auszusetzen.

Hinweis:

Der Greifbereich von 220 mm horizontal und 140 mm vertikal ermöglicht in Gleisbögen mit Halbmessern ab 135 m aufwärts ohne äußere Nachhilfe das Kuppeln von Fahrzeugen, welche in der Pufferhöhe über SO den größten Unterschied von 95 mm aufweisen.

Entkuppeln

(6) Zum Entkuppeln ist wie folgt vorzugehen:

1. Vor dem Entkuppeln ist mit dem Führerbremsventil eine Vollbremsung auszuführen und das Führerbremsventil in der Vollbremsstellung zu belassen. Anschließend sind die Luftabsperrhähne zu schließen.

   Hinweis:

   Da beim Entkuppeln die Luftleitung nicht vorab getrennt wird, kann sie zur Sicherung des stehenbleibenden Zugteils nicht durch Öffnen des Luftabsperrhahnes im hinteren Zugteil entlüftet werden. Ein Entlüften der Hauptluftleitung über den Hahnsteuerhandgriff ist erst möglich, nachdem die Fahrzeuge auseinandergefahren wurden.

2. Je Kuppelstelle ist ein Entriegelungshebel bis zum Anschlag nach oben zu drehen. Dadurch wird das Riegelsystem entriegelt und der Zeiger wird vollständig (ca. 9 cm) sichtbar (siehe Bild 7). Wird der Entriegelungshebel losgelassen, muss der Zeiger vollständig sichtbar bleiben. Die Fahrzeuge trennen sich beim Auseinanderfahren und der Entriegelungshebel fällt selbsttätig in seine Ausgangsstellung.

   Bei Kombination Lok – Lok ist die Entriegelung der AK wie folgt durchzuführen:

   - Soweit vorhanden mit der elektro-pneumatischen Entriegelungseinrichtung durch Betätigung des Kipptasters auf dem der Kuppelstelle zugewandtem Führerraum bei verlegtem Richtungsschalter oder

- manuell mit Hilfe des aufsteckbaren Bedienungshebels (befindet sich im Werkzeugschrank) oder
- mit Hilfe des Entriegelungshebels, soweit vorhanden.

Bei Kombination Lok – Wagen ist neben der Fernentriegelung vom Führerstand aus, soweit das Triebfahrzeug damit ausgestattet ist, die Entriegelung der AK auch durch Anheben des Entriegelungshebels am Wagen möglich.

Bild 7: AK entriegelt – Zeiger ist vollständig sichtbar ca. 9 cm

DB.6510Z02 2 (6)

(7) In der Abstoßstellung des Entriegelungshebels (siehe Bild 5) werden auflaufende Fahrzeuge nicht gekuppelt. Die Abstoßstellung wird im Rangierbetrieb für das Abstoßen von Fahrzeugen benötigt.

Einstellen und Aufheben der Abstoßstellung

Einstellen: Der Entriegelungshebel ist bis zum Anschlag nach oben zu drehen und durch Querverschieben in Kupplungsrichtung zu arretieren. Der Riegel wird in der hinteren Stellung festgehalten.

Aufheben: Der Entriegelungshebel ist in Querrichtung zu ziehen. Damit wird die Arretierung wieder aufgehoben und der Riegel fällt in die vordere, kuppelbereite Stellung.

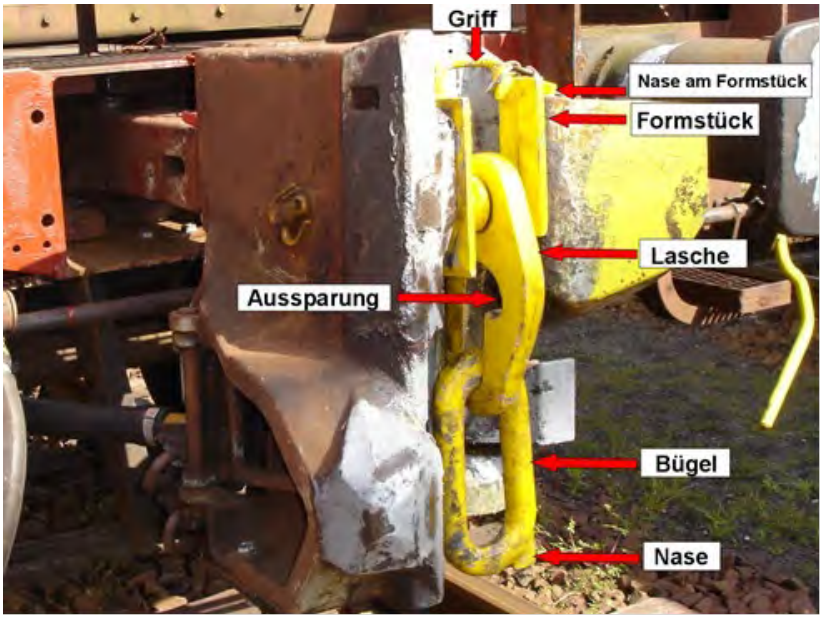
DB.6510Z02 2 (5)

3 Gemischtzugkupplung

Allgemeines

(1) Das Kuppeln der AK mit dem Zughaken der Regelzugeinrichtung ist nur mit der Gemischtzugkupplung (GZK) möglich. Das jeweilige AK-Fahrzeug muss Seitenpuffer besitzen und zusätzlich mit regulären Bremskupplungen ausgerüstet sein. Diesen Ausrüstungsstand haben Triebfahrzeuge mit AK und AK - Kuppelwagen. Bei diesen Fahrzeugen werden GZK mitgeführt.

Bild 8: Gemischtzugkupplung in die AK eingehängt



DB.6510Z02 3 (2)

Kuppeln der GZK in der Langkuppelstellung

(2) Zum Kuppeln ist wie folgt vorzugehen:

1. Vor der Kuppelstelle ist im Abstand von mindestens 5 m anzuhalten.
2. Die AK muss sich in Grundstellung befinden.
3. Die GZK ist aus der Halterung zu entnehmen und das Formstück von oben in das Kupplungsprofil einzuhängen, so dass die Nase am Formstück vom Fahrzeug weg zeigt und auf der Oberseite des Kopfes aufliegt (siehe Bild 8).
4. Bis auf Pufferberührung heranfahren. Das runde Bügelende mit Nase ist in den Zughaken einzuhängen (Langkuppelstellung, siehe Bild 9).
5. Aufdrücken, damit sich die Kurzkuppelstellung für die Zugfahrt einstellt. Der Bügel der GZK fällt in die Aussparung der Lasche (siehe Bild 10).

Während des Aufdrückens ist der Aufenthalt im freizuhaltenden Raum nicht gestattet.

6. Kontrolle der Kurzkuppelstellung - kann die GZK nicht in die Kurzkuppelstellung gebracht werden, muss die GZK gewechselt werden.
7. Die Bremskupplungen sind zu kuppeln und die Luftabsperrhähne zu öffnen.

Eine Zugfahrt ist nur in der Stellung „kurzgekuppelt“ zugelassen. Bei der Stellung „langgekuppelt“ besteht die Gefahr einer Zugtrennung.

Bild 9: GZK in Langkuppelstellung

DB.6510Z02 3 (2)

Bild 10: GZK in Kurzkuppelstellung

DB.6510Z02 3 (2)

Kuppeln der GZK in der Kurzkuppelstellung

(3) Kann der Kupplungsbügel der GZK, nachdem bis auf Pufferberührung herangefahren wurde, in der Langkuppel-stellung nicht in den Zughaken eingehängt werden, weil der Abstand zwischen der AK und dem Zughaken zu gering ist, ist wie folgt zu verfahren:

1. Die GZK ist in die Kurzkuppelstellung zu bringen (siehe Bild 11).
2. Das runde Bügelende mit Nase ist in den Zughaken einzuhängen (siehe Bild 13).
3. Reicht der Raum zwischen der Lasche der GZK und dem Zughaken zum Durchführen des Bügels der GZK nicht aus, ist der Bügel der GZK seitlich am Zughaken vorbeizuführen (siehe Bild 12) und in den Zughaken einzuhängen.
4. Die Bremskupplungen sind zu kuppeln und die Luftabsperrhähne zu öffnen.

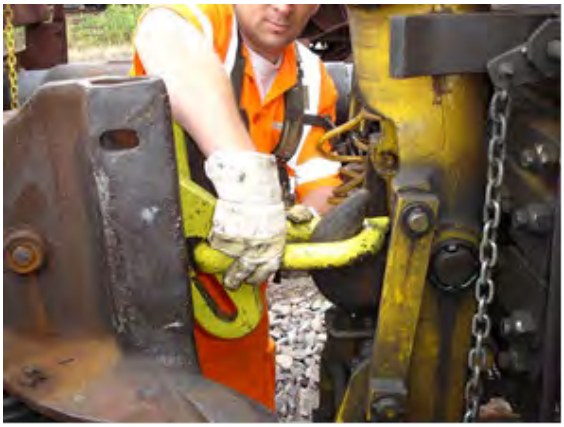
Bild 11: GZK in Kurzkuppelstellung

DB.6510Z02 3 (3)

Bild 12: Bügel der GZK seitlich am Zughaken vorbeiführen

DB.6510Z02 3 (3)

Bild 13: GZK in Kurzkuppelstellung eingehängt



DB.6510Z02 3 (3)

Entkuppeln der GZK

(4) Zum Entkuppeln ist wie folgt zu verfahren:

1. Aufdrücken.
2. Die Luftabsperrhähne schließen und die Bremskupplungen trennen.
3. Die AK entriegeln, so dass das Formstück der GZK freigegeben wird und nach unten aus dem Kupplungskopf herausfällt. Die GZK bleibt mit dem Bügel im Zughaken der Regelzugeinrichtung hängen. Fällt das Formstück der GZK trotz einwandfreier Entriegelung nicht herunter, können die Fahrzeuge durch Auseinanderfahren getrennt werden.
4. Die Fahrzeuge mindestens 5 m aus-einanderfahren.
5. Die GZK aus dem Zughaken der Regelzugeinrichtung entnehmen und an den entsprechenden Halterungen am Triebfahrzeug (siehe Bild 14) oder AK-Kuppelwagen (siehe Bild 15) aufbewahren.

Bild 14: GZK- Halterung am Triebfahrzeug

DB.6510Z02 3 (4)

Bild 15: GZK- Halterung am AK-Kuppelwagen

DB.6510Z02 3 (4)

(5) Ist beim Kuppeln im Gleisbogen der freizuhaltende Raum zwischen den Fahrzeugen einseitig eingeschränkt, so ist der gegenüberliegende, nicht eingeschränkte Raum zu benutzen.

Kuppeln und Entkuppeln im Gleisbogen

(6) Sollte es beim Kuppeln oder Entkuppeln von Fahrzeugen in den Konstellationen

- AK – AK,
- AK/GZK – SK,
- AK/GZK – SK im Gleisbogen,

zu Problemen kommen, ist ein Wagenmeister hinzuzuziehen.

Unregelmäßigkeiten / Störungen

❑

zur Modulübersicht

1 Allgemeines

Verwendung der SA-3

(1) Die Güterwagen der Nachfolgebahnen der sowjetischen Eisenbahnen (SZD), sowie AK-Kuppelwagen sind mit einer SA-3-Kupplung ausgerüstet.

Die Druck- und Zugkräfte werden ausschließlich über die Kupplungen übertragen. Seitenpuffer sind nicht vorhanden.

Bremskupplungen

(2) Bremskupplungen zwischen den zu kuppelnden Fahrzeugen müssen, wenn erforderlich, manuell verbunden werden.

Beschreibung

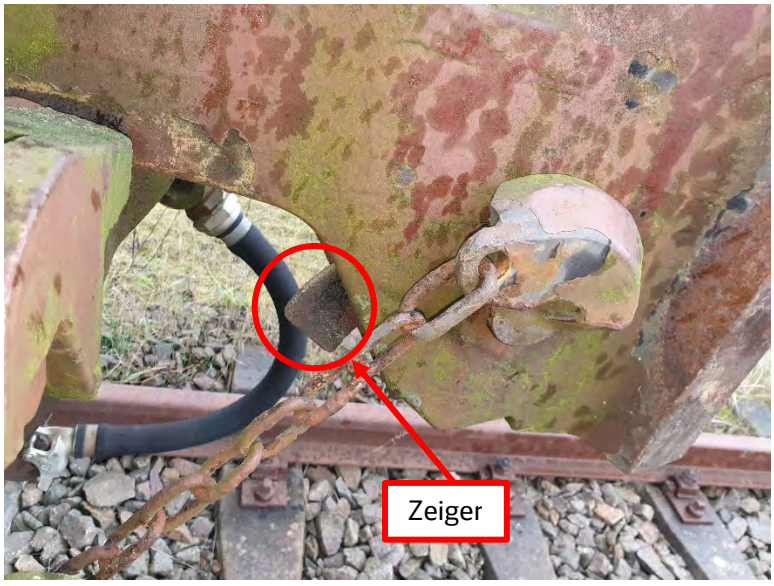
(3) Die SA-3-Kupplung besteht aus dem Kupplungskopf, dem Kupplungsarm und dem Gelenk. Sie ist mit dem Federapparat über eine Keilverbindung verbunden.

Bild 1: Automatische Kupplung SA-3

Jeweils links des Kupplungskopfes (bei Sicht auf die Wagenstirnseite) ist der Entriegelungshebel zur Betätigung der manuellen Entriegelung angeordnet. Dieser bewegt über eine Kette den Riegelmechanismus und eine Anzeigevorrichtung (ca. 40 mm x 50 mm großer Zeiger), die unterhalb des hinteren Teils des Kupplungskopfes den Verriegelungszustand anzeigt. Jeweils rechts des Kupplungskopfes (bei Sicht auf die Wagenstirnseite) befindet sich die Bremskupplung für die Druckluftbremse.

Bild 2: Entriegelungshebel (Grundstellung)

Bild 3: Riegelmechanismus mit Kette und Anzeigeeinrichtung (Zeiger)



2 SA-3-Kupplung bedienen

Kuppeln

(1) Kuppelbereit sind die Fahrzeuge, wenn sich an den zu kuppelnden Stellen die Entriegelungshebel der Kupplungen in senkrechter Stellung (Grundstellung) befinden.

Bild 4: SA-3 kuppelbereit

Zum Kuppeln sind die kuppelbereiten Fahrzeuge mit v = 1 bis 3 km/h aufzudrücken bzw. auflaufen zu lassen.

Sind nach dem Kuppeln beide Zeiger nicht mehr sichtbar, so ist in der Regel die Kuppelstelle ordnungsgemäß verriegelt.

Anschließend ist eine Kuppelprobe durchzuführen.

Entkuppeln

(2) Vor dem Entkuppeln der Kupplung sind die Luftabsperrhähne zu schließen und die Bremskupplungen zu trennen.

Zum Entkuppeln ist der Entriegelungshebel eines Kupplungskopfes, der sich in Grundstellung befindet, soweit anzuheben, bis er sich im Lager am Griffende drehen lässt. Die Drehbewegung mit dem Entriegelungshebel ist zum Entkuppeln der Kupplung entgegen dem Uhrzeigersinn bis zum Sichtbarwerden des Zeigers auszuführen. Dabei muss die Kette gestrafft sein. In diesem Zustand gilt die Kupplung als entriegelt.

Bild 5: Entriegelungshebel bedient

DB.6510Z03 2 (4)

Bild 6: SA-3 entriegelt

Die jeweilige Stellung der Zeiger ist keine verlässliche Anzeige der Entriegelung.

Nach der Entriegelung kann der Entriegelungshebel in die Grundstellung fallengelassen oder in die Abstoßstellung (siehe Absatz (4)) gebracht werden.

(3) **Entriegelung nicht möglich**

Erfolgt keine Entriegelung, so ist zu prüfen, ob – bedingt durch das Strecken des Wagenzuges (z. B. im Gefälle) – die Kupplungen unter Zugkraft stehen. Das Entriegeln wird möglich, wenn durch kurzes Aufdrücken mit dem Triebfahrzeug die Kupplungen entlastet werden.

Lassen sich die Fahrzeuge auch dann nicht trennen, so ist das Entriegeln an der Gegenkupplung vorzunehmen. Ebenso ist zu verfahren, wenn Teile der Kupplung (z. B. Kette, Entriegelungshebel) fehlen oder beschädigt sind.

Können auch durch wiederholte Entkupplungsversuche (möglichst im geraden Gleis) die Fahrzeuge nicht getrennt werden, so sind die Kupplungen in ihren Konturen verklemmt. Die Wagen sind auszusetzen.

Erfolgt irrtümlich die Entriegelung einer Kuppelstelle, müssen die Fahrzeuge getrennt und wieder gekuppelt werden.

(4) **Abstoßstellung**

Soll eine entriegelte Kupplung nicht wieder kuppelbereit werden, ist der Entriegelungshebel in der waagerechten Stellung in Richtung Gleismitte bis zum Anschlag zu schieben und loszulassen (siehe Bild 5). Der Entriegelungshebel ist arretiert und verbleibt in dieser Lage. Die Kupplung ist nicht kuppelbereit (Abstoßstellung). Der Zeiger ist sichtbar. DB.6510Z03 2 (2)

Zum Aufheben der Abstoßstellung ist der Entriegelungshebel etwas anzuheben, in Richtung des Bedieners herauszuziehen und loszulassen. Der Entriegelungshebel fällt selbsttätig in die Grundstellung zurück. Der Zeiger ist nicht mehr sichtbar. Die Kupplung ist wieder kuppelbereit.

❑

zur Modulübersicht

1 Allgemeines

Bild 1: BR 189 mit TRANSPACT - Kupplung

Verwendung

(1) Die TRANSPACT® Triebfahrzeug - Kupplung wird im Folgenden als TTK bezeichnet.

Die TTK dient zum automatischen Kuppeln und manuellen Entkuppeln der damit ausgerüsteten Fahrzeuge. Neben der mechanischen Verbindung wird automatisch eine pneumatische Verbindung der Hauptluftleitung hergestellt.

Darüber hinaus ist auch der Gemischtbetrieb mit automatischen Kupplungen der Bauart SA-3, UIC 69 e und INTERMAT möglich. Diese drei Kupplungsbauarten werden im Folgenden zur Abgrenzung zur TTK als AK bezeichnet.

Güterwagen der Mitteldeutschen Eisenbahn GmbH (MEG) Bauart Falnqqs 130 mit TRANSPACT-Kupplung sind weder mechanisch noch pneumatisch mit TTK kuppelbar.

Zug- und Druckkräfte

(2) Bei vollständig mit TTK ausgestatteten Zügen sind

- Zugkräfte bis 1000 kN und
- Druckkräfte bis 2000 kN

zugelassen.

Piktogramm

(3) Fahrzeuge mit TTK sind mit einem Piktogramm versehen.

Bild 2: Piktogramm für Fahrzeuge mit AK

Gemischtzug-kupplung

(4) Die TTK ist mit einer integrierten Gemischtzugkupplung (GZK) ausgerüstet, welche das Kuppeln von Fahrzeugen mit TTK und Fahrzeugen mit Schraubenkupplung ermöglicht. Zur pneumatischen Verbindung der HL (und wenn nötig der HBL) müssen die vorhandenen Luftschläuche verwendet werden.

Gemischtluft-kupplung

(5) Eine Besonderheit stellt das Kuppeln von Fahrzeugen mit TTK und UIC 69 e dar. Diese Kupplungen sind nur mechanisch kompatibel. Die pneumatische Verbindung mit der Kupplung UIC 69 e kann nur unter Verwendung der Gemischtluftkupplung (GLK) hergestellt werden.

Vorauslenkung

(6) Die Vorauslenkung ermöglicht den Kuppelvorgang der TTK in Gleisbögen. Dabei kann die TTK manuell zum Innenbogen des Gleises ausgelenkt und in dieser Stellung festgelegt werden.

Dazu sind die folgenden Tätigkeiten in angegebener Reihenfolge auszuführen:

1. Der Kupplungskörper ist mit der Hand in die gewünschte Richtung zu ziehen.
2. Die in Schwenkrichtung angebrachte Haltekette ist am Federtopf der Querbalkenabstützung einzuhängen.

Nach dem Kuppelvorgang sind keine weiteren Handlungen notwendig. Die Haltekette springt selbsttätig ab, wenn die Kupplung in Mittelstellung zurückschwenkt.

2 Baugruppen

Bild 3: Bauteile des Kupplungskopfes

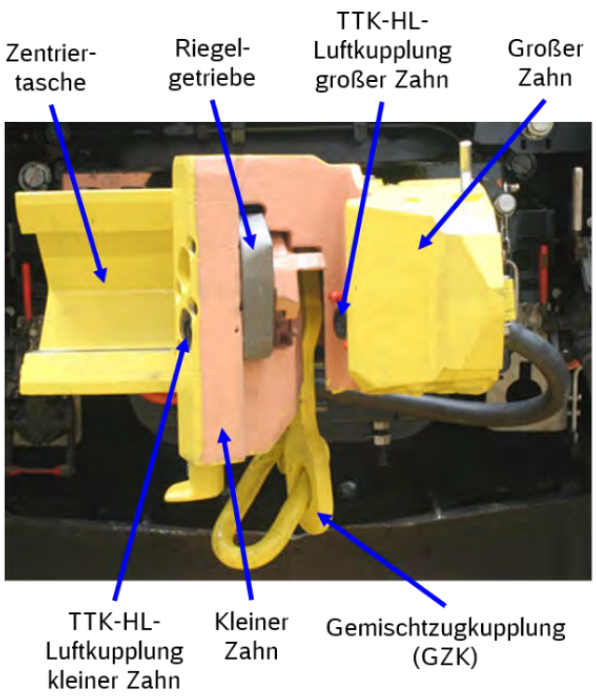
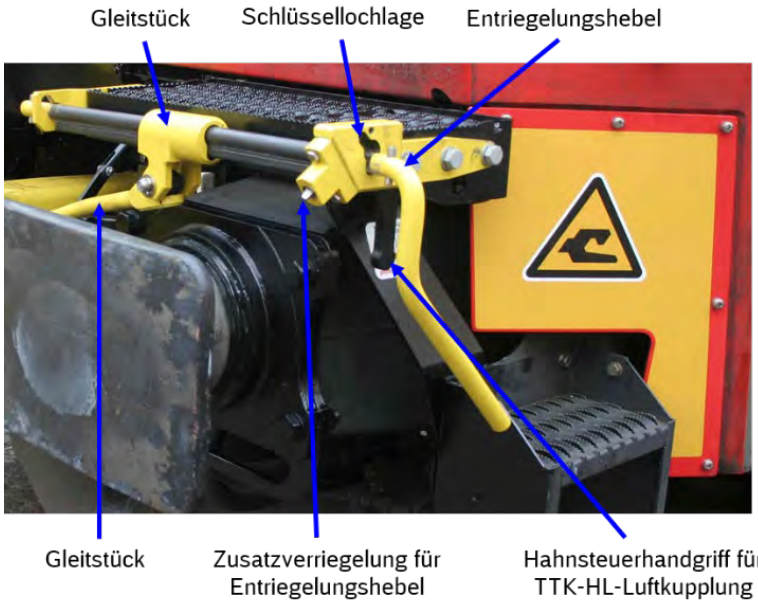


Bild 4: weitere Baugruppen



DB.6510Z04 3 (3)

Bild 5: Hahnsteuerhandgriff HL

3 Entriegelungshebel

Funktions-stellungen

(1) Der Entriegelungshebel verfügt über folgende Funktionsstellungen:

- Grundstellung
- Entriegelungsstellung
- Abstoßstellung

Bild 6: Funktionsstellungen des Entriegelungshebels

DB.6510Z04 3 (2)

DB.6510Z04 3 (3)

DB.6510Z04 3 (4)

Grundstellung

(2) In der Grundstellung ist die TTK kuppelbereit.

Der Entriegelungshebel befindet sich in der unteren Schlüssellochstellung und ist dort verriegelt (siehe Bild 6).

Grundsätzlich dürfen Fahrten nur in Grundstellung des Entriegelungshebels durchgeführt werden, es sei denn die Abstoßstellung soll verwendet werden.

Entriegelungsstellung

(3) In der Entriegelungsstellung ist die TTK entriegelt zum Entkuppeln.

Um den Entriegelungshebel aus der Grundstellung in die Entriegelungsstellung zu verlegen, ist dieser aus der unteren Schlüssellochöffnung herauszuheben. Lässt sich der Entriegelungshebel nicht anheben, ist die Zusatzverriegelung zu prüfen und – wenn nötig – die Verriegelung des Entriegelungshebels aufzuheben. Dazu ist diese mit dem Vierkantschlüssel herauszudrehen (siehe Bild 4). Der Entriegelungshebel ist anschließend im Uhrzeigersinn bis zum Anschlag nach oben zu drehen. Dadurch schiebt sich in der Regel die Betätigungswelle in die obere Schlüssellochöffnung und ist dort arretiert (siehe Bild 6).

Abstoßstellung

DB.6510Z04 4 (4)

(4) In der Abstoßstellung ist die TTK dauerhaft im entriegelten Zustand.

Diese dient zum Durchführen bestimmter Rangierbewegungen (z. B. Aufdrücken/Abstoßen).

Um die TTK in die Abstoßstellung zu bringen, ist der Entriegelungshebel aus der Grundstellung in die Entriegelungsstellung zu verlegen. Aus der Entriegelungsstellung heraus ist der Entriegelungshebel in der oberen Schlüssellochöffnung horizontal vom Bediener weg in die Abstoßstellung hineinzuschieben (siehe Bild 6).

Zum Aufheben der Abstoßstellung ist der Entriegelungshebel durch leichtes Anheben in der oberen Schlüssellochstellung zu entriegeln und horizontal zum Bediener hin herauszuziehen. Anschließend ist der Entriegelungshebel gegen den Uhrzeigersinn nach unten zu drehen. Der Entriegelungshebel befindet sich wieder in Grundstellung.

4 Kuppeln TTK-TTK

Heranfahren

(1) Zum Kuppeln des Triebfahrzeuges ist bis auf einen Mindestabstand von 5 m zwischen den Fahrzeugen an das zu kuppelnde Fahrzeug heranzufahren, so dass notwendige Prüftätigkeiten sicher ausgeführt werden können.

Prüftätigkeiten vor dem Kuppeln

(2) Vor dem Kuppeln ist zu prüfen,

1. dass sich die Kupplungen augenscheinlich in Mittelstellungen zueinander befinden und beide Entriegelungshebel in Grundstellung stehen,
2. ob die TTK-HL-Luftkupplungen bei beiden TTK an der Kuppelstelle eingeschwenkt sind. Ist dies nicht der Fall, ist nach Abschnitt 7 zu verfahren,

3. der korrekte Sitz der Druckfeder und der Kunststoffbuchse in der Stützplatte der Halte- und Schwenkvorrichtung. Ist dies nicht der Fall, ist nach Abschnitt 7 zu verfahren,
4. ob die Dichtungen an der schwenkbaren Luftkupplung und der Bereich innerhalb des Kupplungskopfes frei von Fett sind. Ist Fett auf, an, in oder hinter der jeweiligen Dichtung, so ist dieses – wenn möglich vor Ort - zu entfernen. Ist die Verschmutzung mit Fett zu stark, bzw. die Entfernung zu aufwendig, muss das Triebfahrzeug der Instandhaltung zugeführt werden.

Kuppeln

(3) Zum Kuppeln ist wie folgt vorzugehen:

1. Das Kuppeln der Fahrzeuge ist mit v = 1 bis 3 km/h durchzuführen.

   Hinweis:

   Beim Kuppelvorgang kuppelt die TTK-HL-Luftkupplung automatisch.

2. Das vollständige Zurückziehen der Zeiger beider TTK ist durch Sichtprüfung zu kontrollieren.

   Die roten Kontrollzeiger an den Kupplungsköpfen zeigen den ordnungsgemäßen Kuppelzustand dadurch an, dass die Zeiger beider TTK vollständig in den jeweiligen Kupplungskopf zurückgezogen sind.

Bild 7: Kontrollzeiger ausgefahren

3. Nach dem Kuppelvorgang ist eine Kuppelprobe durchzuführen.
4. Nach dem ordnungsgemäßen Kuppeln sind die Luftabsperrhähne mittels der Hahnsteuerhandgriffe zu öffnen.

(4) Haben die Fahrzeuge nicht gekuppelt, ist der Kuppelvorgang mit einer Geschwindigkeit von bis zu 5 km/h zu wiederholen. Haben die Fahrzeuge auch dann nicht gekuppelt, liegt ein Fehler vor. **Störung des Riegelsystems**

Es ist an beiden Kupplungen zu prüfen, dass sich die Entriegelungshebel in Grundstellung befinden. Wenn dies nicht der Fall ist, ist die Abstoßstellung aufzuheben (siehe Abschnitt 3 Absatz (4)).

(5) Das Entkuppeln ist nur über den Entriegelungshebel an der in Fahrtrichtung linken Fahrzeugfront möglich. **Entkuppeln**

Das Entkuppeln ist wie folgt durchzuführen:

1. Die Luftabsperrhähne sind mittels der Hahnsteuerhandgriffe zu schließen.
2. Ein Entriegelungshebel ist in die Entriegelungs-stellung zu bringen.
3. Die Fahrzeuge sind auseinanderzufahren. Dabei fällt der Entriegelungshebel wieder in die Grundstellung.

   Hinweis:

   Die TTK sind wieder kuppelbereit.

5 Gemischtzugkupplung

(1) Das Kuppeln der TTK mit dem Zughaken der Regelzugeinrichtung ist nur mit der Gemischtzugkupplung (GZK) möglich. Das jeweilige TTK-Fahrzeug muss Seitenpuffer besitzen und zusätzlich mit Regelbremskupplungen ausgerüstet sein. Bei Fahrzeugen mit TTK ist die GZK integriert. **Allgemeines**

Fahrten mit GZK dürfen nur in Stellung „Kurz“ durchgeführt werden.

Hinweis:

In Stellung „Lang“ besteht die Gefahr der Zugtrennung.

Vorzugsweise ist der freizuhaltende Raum auf der Triebfahrzeugführerseite des Triebfahrzeugs mit TTK zum Kuppeln zu nutzen.

Kuppeln

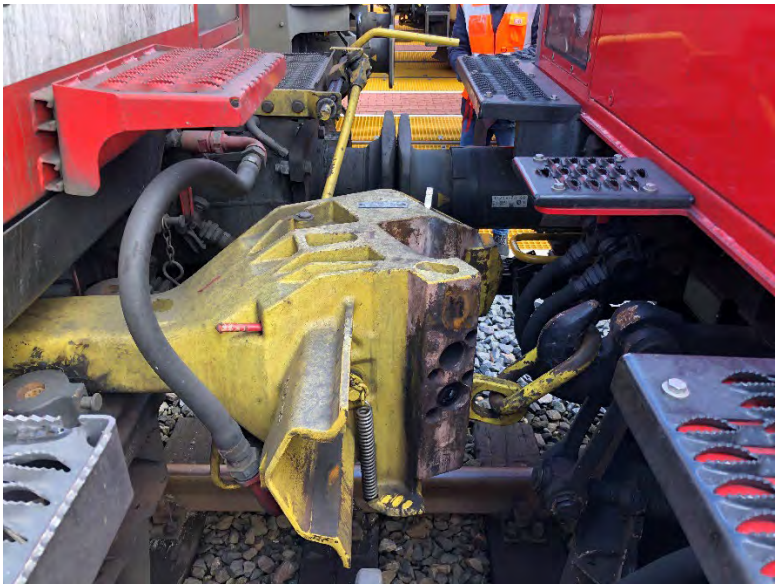
(2) Zum Kuppeln der GZK sind die folgenden Tätigkeiten auszuführen:

1. Die zu kuppelnden Fahrzeuge sind so aneinander zu fahren, dass sich die Seitenpuffer berühren.
2. Der Kupplungsbügel der GZK ist aus dem Kupplungshalter auszuhängen.
3. Der Entriegelungshebel ist in die Abstoßstellung zu verlegen.

   Hinweis:

   Die GZK befindet sich in Stellung „Lang“.
4. Der Kupplungsbügel der GZK ist in den Zughaken des zu kuppelnden Fahrzeugs einzuhängen.

Bild 8: GZK in Stellung „Lang“ gekuppelt



5. Die Bremskupplungen sind zu kuppeln und die Luftabsperrhähne zu öffnen.
6. Der Entriegelungshebel ist in Grundstellung zu verlegen, wodurch die GZK selbsttätig die Stellung „Kurz“ einnimmt.

   Beim Kuppeln in Gleisbögen kann unter Umständen die GZK nicht sofort in Stellung „Kurz“ gebracht werden. In diesen Fällen darf – unter Beachtung der betrieblichen Regeln – mit Schrittgeschwindigkeit und nicht in Stellung „Kurz“ arretierter GZK bis zum nächsten geeigneten Gleisabschnitt vorgezogen werden. Dort ist der Entriegelungshebel in Grundstellung zu

verlegen, wodurch die GZK die Stellung „Kurz“ einnimmt und verriegelt.

Entkuppeln

(3) Zum Entkuppeln der GZK sind die folgenden Tätigkeiten auszuführen:

1. Durch Verlegen des Entriegelungshebels in die Abstoßstellung ist die GZK in Stellung „Lang“ zu verlegen.
2. Die Luftabsperrhähne sind zu schließen und die Bremskupplungen zu trennen.
3. Der Kupplungsbügel der GZK ist aus dem Zughaken zu entnehmen und in den Kupplungshalter einzuhängen.
4. Der Entriegelungshebel ist in die Grundstellung zu verlegen.

6 Kuppeln TTK-AK

Bild 9: TTK mit AK gekuppelt

Heranfahren

(1) Zum Kuppeln des Triebfahrzeuges ist bis auf einen Mindestabstand von 5 m zwischen den Fahrzeugen an das zu kuppelnde Fahrzeug heranzufahren, so dass notwendige Prüftätigkeiten sicher ausgeführt werden können.

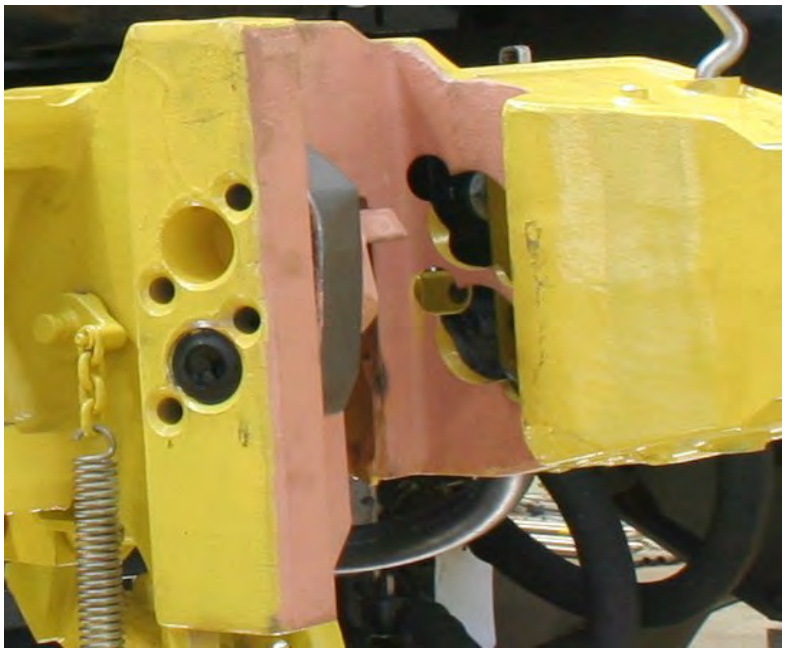
Prüftätigkeiten vor dem Kuppeln

(2) Vor dem Kuppeln ist zu prüfen,

1. dass sich die Kupplungen augenscheinlich in Mittelstellungen zueinander befinden und beide Entriegelungshebel in Grundstellung stehen,

2. ob die TTK-HL-Luftkupplung der TTK an der Kuppelstelle ausgeschwenkt ist. Ist dies nicht der Fall, ist nach Abschnitt 7 zu verfahren.

Bild 10: TTK-HL-Luftkupplung ausgeschwenkt



Kuppeln

(3) Zum Kuppeln der TTK mit AK sind die folgenden Tätigkeiten auszuführen:

1. Ist das zu kuppelnde Fahrzeug mit einer AK der Bauart UIC 69 e oder INTERMAT ausgerüstet und verfügt über keine Regelbremskupplungen, ist die Gemischtluftkupplung (GLK) an dieses Fahrzeug anzubringen (siehe Abschnitt 8).
2. Das Kuppeln der Fahrzeuge ist mit v = 1 bis 3 km/h durchzuführen.

   Hinweis:

   Der eingezogene rote Zeiger zeigt den ordnungsgemäßen Kuppelzustand an. Bei der TTK ist der Zeiger vollständig eingezogen, bei den AK ca. zur Hälfte.
3. Nach dem Kuppelvorgang ist eine Kuppelprobe durchzuführen.
4. Die Bremskupplungen sind zu kuppeln und die Luftabsperrhähne zu öffnen.

(4) Das Entkuppeln ist nur über die Entriegelungshebel möglich. **Entkuppeln**

Das Entkuppeln ist wie folgt durchzuführen:

1. Die Luftabsperrhähne sind zu schließen und die Bremskupplungen zu trennen.
2. Ein Entriegelungshebel ist in die Entriegelungs-stellung zu bringen.
3. Die Fahrzeuge sind mindestens 5 m auseinander-zufahren. Dabei fällt der Entriegelungshebel wieder in die Grundstellung.

   Hinweis:

   Die TTK und die AK sind wieder kuppelbereit.
4. Wurde an der AK eine Gemischtluftkupplung (GLK) verwendet, ist diese zu demontieren (siehe Abschnitt 8).

7 Ein- und Ausschwenken der TTK-HL-Luftkupplung

DB.6510Z04 4 (2)

(1) Die TTK-HL-Luftkupplung wird aus dem großen Zahn der TTK herausgeschwenkt, um **Anwendung Luftkupplung**

- die TTK-HL-Luftkupplung beim Kuppeln mit AK anderer Bauarten vor mechanischen Beschädigungen zu schützen oder

DB.6510Z04 6 (2)

- den Dichtungsring der TTK-HL-Luftkupplung wechseln zu können.

DB.6510Z04 9 (1)

(2) Vor dem Verlegen der TTK-HL-Luftkupplung in die ausgeschwenkte Stellung ist sicherzustellen, dass der Luftabsperrhahn der HL mittels Hahnsteuerhandgriff geschlossen ist. **Ausschwenken**

Zum Ausschwenken sind folgende Tätigkeiten auszuführen:

1. Der Federstecker ist an der Haltstange unten zu entfernen.
2. Die Haltestange ist nach oben aus dem Kupplungskopf herauszuziehen.

Bild 11a: TTK-HL-Luftkupplung

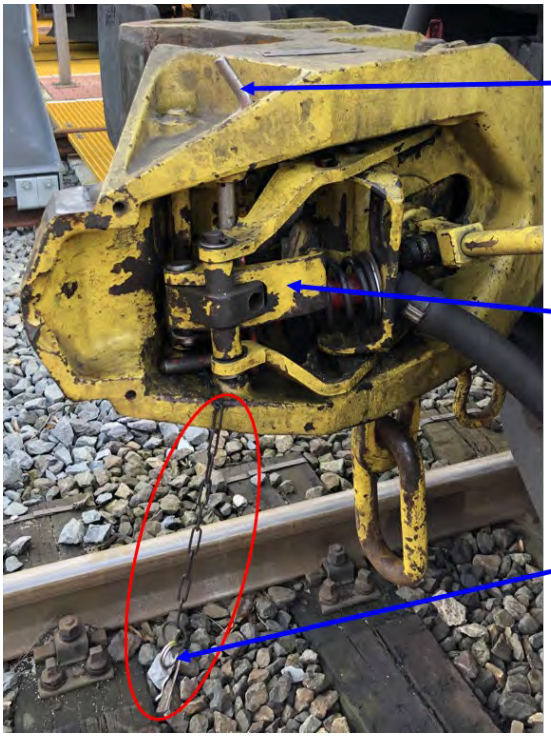
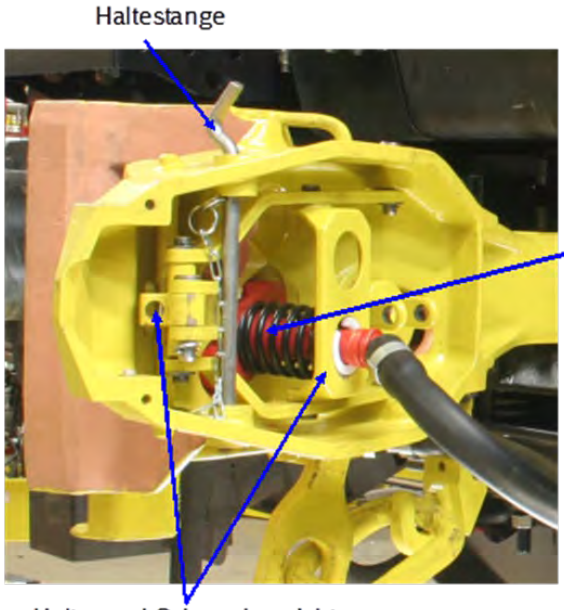
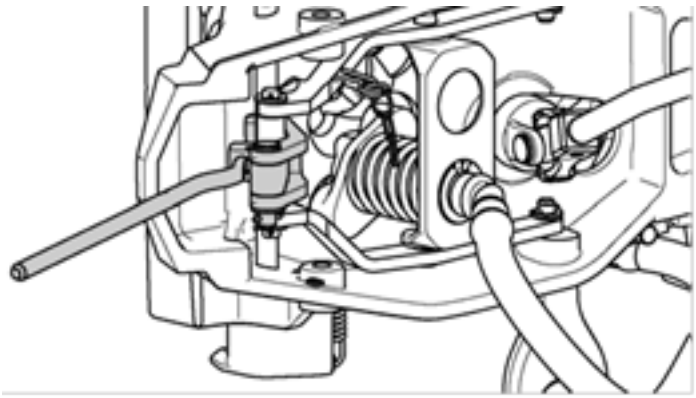


Bild 11b: TTK-HL-Luftkupplung



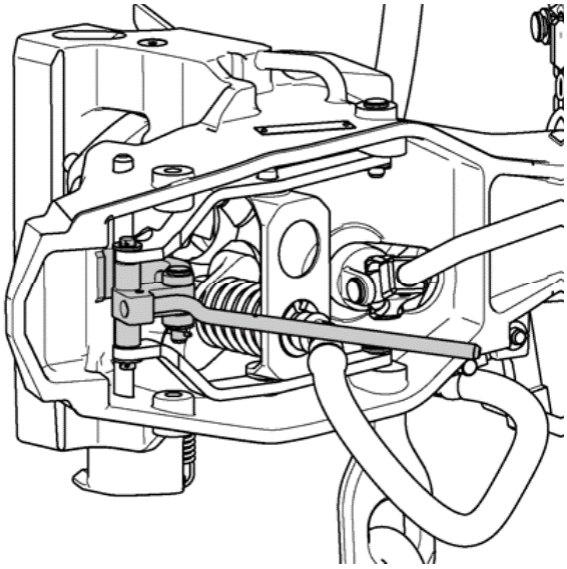
3. Die Haltestange ist mit dem gekröpften Ende in den Kniehebelverschluss einzustecken.

Bild 12: Haltestange in Kniehebelverschluss eingesteckt



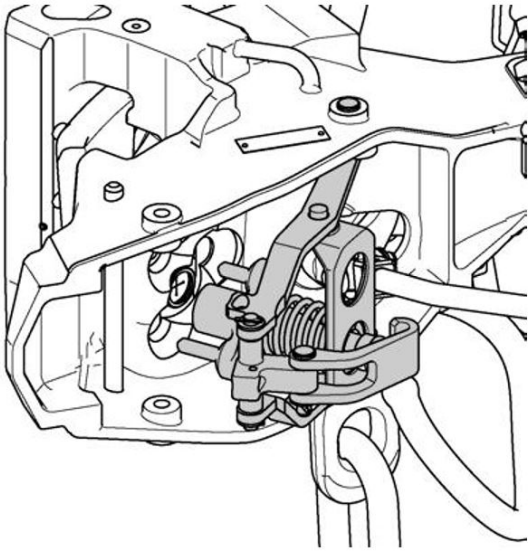
4. Der Kniehebelverschluss ist zu öffnen. Dabei wird die federbelastete TTK-HL-Luftkupplung entspannt.

Bild 13: Kniehebelverschluss geöffnet



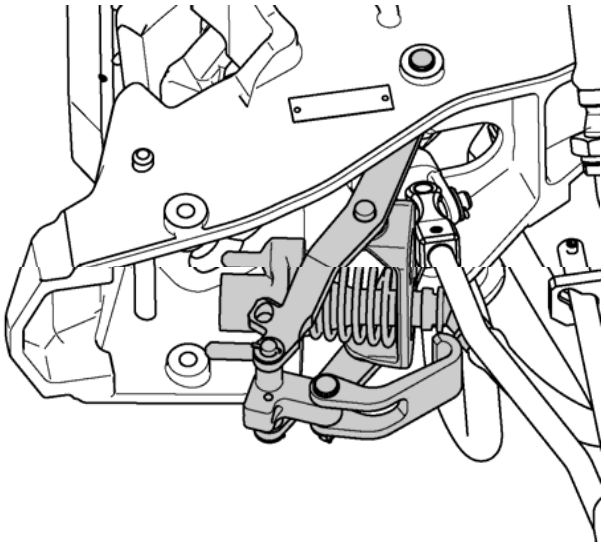
5. Die Haltestange ist aus dem Kniehebelverschluss zu entnehmen. Anschließend ist die TTK-HL-Luftkupplung über die drehbare Stützplatte mit der Hebelanlenkung aus dem großen Zahn der TTK herauszuschwenken.

Bild 14: TTK-HL-Luftkupplung herausgeschwenkt



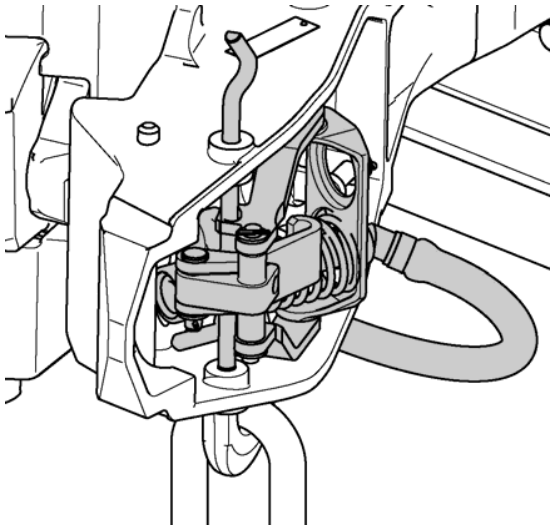
6. Die TTK-HL-Luftkupplung ist im großen Zahn in der ausgeschwenkten Stellung abzulegen.

Bild 15: TTK-HL-Luftkupplung in ausgeschwenkter Stellung



7. Der Kniehebelverschluss ist einzuschwenken. Die TTK-HL-Luftkupplung ist in der ausgeschwenkten Stellung durch das Einstecken der Haltestange zu sichern.

Bild 16: TTK-HL-Luftkupplung in ausgeschwenkter Stellung – mit Haltestange gesichert

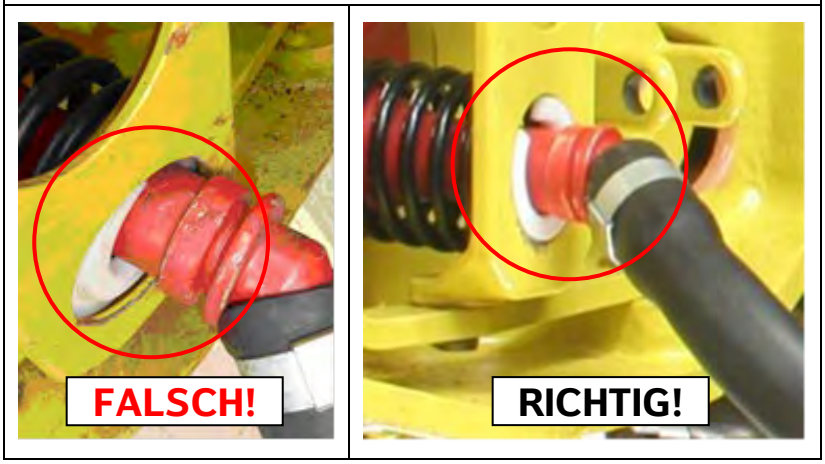


Einschwenken

(3) Zum Verlegen der TTK-HL-Luftkupplung in die eingeschwenkte Stellung ist in umgekehrter Reihenfolge vorzugehen.

Der korrekte Sitz der Druckfeder und der Kunststoffbuchse ist in der Stützplatte der Halte- und Schwenkvorrichtung zu kontrollieren und, falls nötig, zu korrigieren.

Bild 17: Sitz der Druckfeder / Kunststoffbuchse



Tausch des Dichtungsring

(4) Bei Bedarf kann durch Ausschwenken der TTK-HL-Luftkupplung, der Dichtungsring auch im gekuppelten Zustand

gewechselt werden. Als Ersatz sind dazu die auf dem Triebfahrzeug vorhandenen Dichtungen für die HL-Schläuche zu verwenden.

8 Gemischtluftkupplung

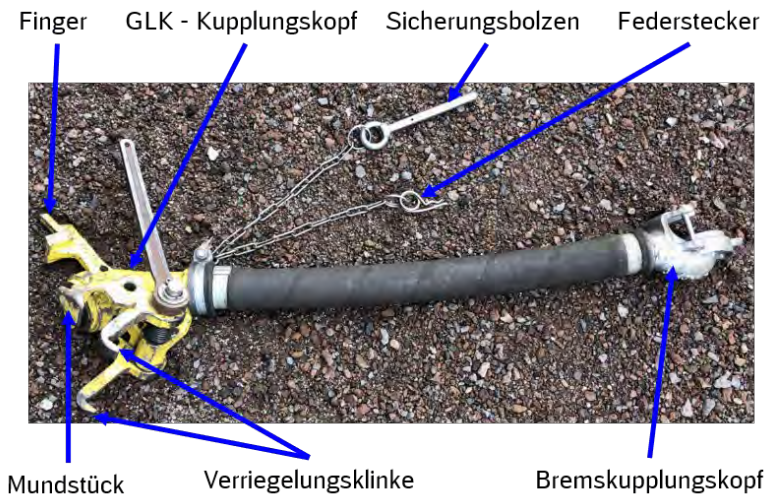
DB.6510Z04 6 (3)

Anwendung

(1) Die Gemischtluftkupplung (GLK) wird zum Kuppeln mit Fahrzeugen verwendet, welche über die AK der Bauart UIC 69 e bzw. INTERMAT ohne Regelbremskupplungen verfügen.

DB.6510Z04 6 (4)

Bild 18: Gemischtluftkupplung



Ablageort

(2) Die GLK wird in der Regel in dem vorgesehenen Ablagekasten auf der rechten Seite unter dem Lokrahmen aufbewahrt. Ist am Triebfahrzeug kein Ablagekasten vorhanden, oder befindet sich eine zweite GLK auf dem Triebfahrzeug, ist die GLK im Maschinenraum abgelegt.

DB.6510Z04 8 (4)

Bild 19: Ablagekasten GLK

DB.6510Z04 8 (3)

(3) Zum Verbinden der GLK mit der AK ist wie folgt vor-zugehen:

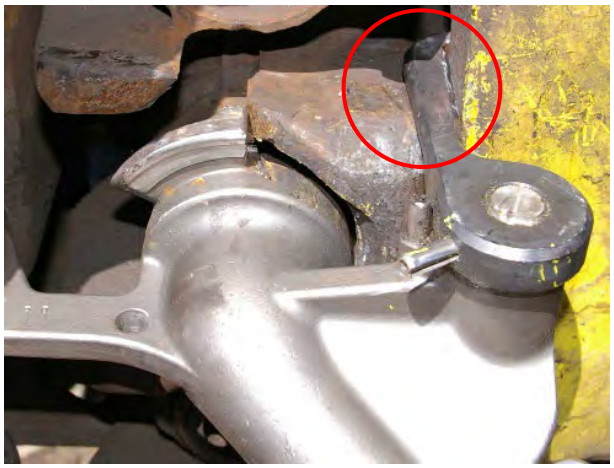
GLK mit AK verbinden

1. Der Federstecker ist zu entfernen und der Sicherungsbolzen nach oben aus der GLK herauszuziehen.
2. Die GLK ist so zu halten, dass der Schlauch vom Bediener aus gesehen nach rechts unten und der starre Finger am GLK-Kupplungskopf waagerecht nach links zeigt.
3. Mit dem Finger der GLK ist der mittlere Verschlussdeckel des HL-Anschlusses in der AK nach links zu schieben, indem der Finger an der leicht pfeilförmigen Gusskontur auf dem Verschlussdeckel anzusetzen ist (siehe Bild 19).

Bild 20: Ansetzen der GLK

4. Der GLK-Kupplungskopf ist vor die Dichtung des HL-Anschlusses der AK anzusetzen. Die beiden beweglichen Verriegelungs-klinken sind, durch eine leichte Linksdrehung mit dem Hebel gegen die Federkraft, hinter die senkrechte Klemmkante der AK anzusetzen. Die Feder hält die GLK in dieser Position.

Bild 21: Sitz der Verriegelungsklinken auf der Klemmkante



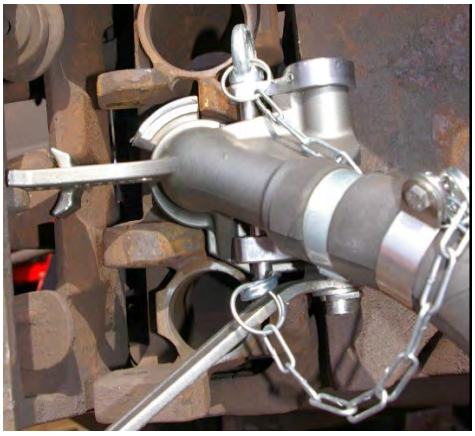
Hinweis:

Ein nicht richtig sitzender Finger bzw. eine nicht richtig sitzende Klinke verhindern das Einstecken des Sicherungsbolzens.

5. Der Sicherungsbolzen ist in die GLK einzustecken und mittels des Federsteckers zu sichern.

Bild 22: Sicherungsbolzen einstecken

Bild 23: Sicherung durch Federstecker



(4) Die Demontage der GLK erfolgt in umgekehrter Reihenfolge zu Absatz (2). **Demontage GLK**

Anschließend ist die GLK in der vorgesehenen Ablage aufzubewahren.

9 Störungen

Grundsatz

(1) Bevor mit der Störungssuche begonnen wird, muss eine gründliche Sichtprüfung an den Kupplungen vorgenommen werden. Dabei ist festzustellen ob die Störung durch offensichtliche Defekte, wie z. B. lockere Schraub-verbindungen oder beschädigte Unterbaugruppen hervorgerufen wird.

Störungen an den Unterbaugruppen der TTK können von Triebfahrzeugführer nicht behoben werden und sind zu melden.

In der folgenden Störungssuchtabelle sind mögliche Störungen aufgelistet.

Störung	Mögliche Ursachen	Störungsbeseitigung
Kupplungen lassen sich nicht kuppeln	Durch die Stellung im kleinen Gleisbogen behindern die Seitenpuffer das Kuppeln	Vorrangig kuppeln im größeren Gleisbogen (R 190 m) anderenfalls kuppeln mit höherer Kuppel-geschwindigkeit (bis 5 km/h)
	Nicht ausreichende Kuppelgeschwindigkeit	Fahrzeuge trennen und Kupplungsgeschwindigkeit erhöhen (bis 5 km/h)
	Fremdkörper in den Kupplungsköpfen	Fremdkörper entfernen und Kuppelvorgang wiederholen
Kupplungen lassen sich nicht entkuppeln	Betätigungsgestänge des Entriegelungshebels ist verbogen, Entriegelungshebel lässt sich nicht drehen	An der anderen Kupplung entriegeln, Melden der Störung
	Zugkraft in der Kuppelstelle	Aufdrücken und das Entriegeln wiederholen
	Fremdkörper in den Kupplungen	Aufdrücken und das Entriegeln wiederholen, wenn kein Erfolg, dann ist die Mängelbeseitigung durch Triebfahrzeugführer nicht möglich, Meldung der Störung
	Kupplungskopf oder Riegelgetriebe beschädigt, Kupplungsverschluss sitzt fest	Aufdrücken und an der anderen Kupplung entriegeln, Meldung der Störung

Störung	Mögliche Ursachen	Störungsbeseitigung
Kupplungen trennen nicht nach dem Entriegeln	Kupplungskontur ist durch Verschleiß eingelaufen und sehr trocken	Aufdrücken und Fahrzeuge ruckartig auseinander fahren, Kupplungsköpfe augenscheinlich auf Verschleiß prüfen, Meldung der Störung
TTK-HL-Luftkupplung kuppelt nicht	TTK-HL-Luftkupplung ist nicht ordnungsgemäß in den großen Zahn eingeschwenkt	Halte- und Schwenkvorrichtung für TTK-HL-Luftkupplung ordnungsgemäß in den großen Zahn einschwenken
TTK-HL-Luftkupplung undicht	Dichtungsring beschädig oder fehlt	Dichtungsring ersetzen, hierzu TTK-HL-Luftkupplung herausschwenken, gemäß Abschnitt 7
	Fremdkörper und Anhaftungen auf Dichtungsring	Fremdkörper entfernen, hierzu TTK-HL-Luftkupplung herausschwenken, gemäß Abschnitt 7 wenn kein Erfolg, dann ist die Mängelbeseitigung durch Triebfahrzeugführer nicht möglich, Meldung der Störung
	Feder der TTK-HL-Luftkupplung gebrochen, Schäden an den Luftleitungen der TTK	Regelbremskupplungen verwenden, Meldung der Störung
GLK ist undicht	Ein Dichtungsring an der GLK ist verschmutzt, beschädigt oder fehlt	Dichtungsring reinigen oder ersetzen
	Dichtungsring am Luftleitungseinsatz der UIC 69 e/INTERMAT verschmutzt, beschädigt oder fehlt	Dichtungsring reinigen oder. ersetzen

❑

zur Modulübersicht

1 Allgemein

(1) **Grundsatz**

Bei Triebfahrzeugen, deren Federspeicherbremse durch den Druck in der Hauptluftleitung gesteuert wird (HL-gesteuerte Federspeicherbremse), sind zur Herstellung des schleppfertigen Zustandes keine gesonderten Bedienhandlungen erforderlich.

(2) **Baureihen**

Dies betrifft Triebfahrzeuge der Baureihen 146.1, 146.2, 146.5, 185, 189, 193 und 249.

2 Schleppen

(1) **Voraussetzung**

Das zu schleppende Triebfahrzeug muss betriebsfähig und im abgerüsteten Zustand abgestellt sein.

(2) **Ankuppeln**

Der geöffnete Luftabsperrhahn des zu schleppenden Triebfahrzeuges darf erst geschlossen werden, wenn es mit einem gegen unbeabsichtigte Bewegung gesicherten Fahrzeug gekuppelt wurde. Der Lösezustand der Bremsen ist an den Schauzeichen am Lokrahmen zu überprüfen.

(3) **Bremsstellung, Zugfahrt**

Im Rahmen der Zugvorbereitung muss an dem zu schleppenden Triebfahrzeug die für die Zugfahrt erforderliche Bremsstellung eingestellt werden. Der Bremsstellungswechsel befindet sich an der Bremsgerätetafel im Maschinenraum.

Die Bremsstellung R darf nicht eingestellt werden.

(4) **Geschlepptes Tfz abstellen**

Nach Beendigung der Schleppfahrt ist ein Luftabsperrhahn der Hauptluftleitung beim Abstellen des geschleppten Triebfahrzeuges zu öffnen und in geöffneter Stellung zu belassen.

Am Schauzeichen muss überprüft werden, dass die Federspeicherbremse angelegt hat (Schauzeichen rot).

Erst danach darf das Triebfahrzeug vom schleppenden Fahrzeug entkuppelt werden.

3 Dokumentation

(1) **Verzicht**

Auf den Eintrag „Schleppfahrt vorbereitet“ und den Eintrag der eingestellten Bremsstellung im Übergabebuch wird verzichtet. Dies gilt nicht, wenn am Triebfahrzeug eine Störung entsprechend Abschnitt 4 vorliegt und die Federspeicherbremse manuell gelöst wurde.

DB.6901 3 (1)

4 Undefinierter Zustand der Federspeicherbremse

Schauzeichen

(1) Zeigt das Schauzeichen „Federspeicherbremse“ am Lokrahmen ein schwarzes Kreuz auf weißem Grund, so befindet sich die Federspeicherbremse in einem undefinierten Zustand. Maßnahmen zur Abhilfe dürfen nur von Triebfahrzeugführern getroffen werden, die über die Bedienberechtigung für die jeweilige Baureihe verfügen.

Schleppen

(2) Das Triebfahrzeug darf in diesem Zustand nur geschleppt werden, wenn im Übergabebuch der Eintrag „Schleppfahrt vorbereitet“ vorhanden ist.

Abstellen

(3) Wird ein Triebfahrzeug mit undefiniertem Zustand der Federspeicherbremse abgestellt, muss es mit Festlegemitteln gegen unbeabsichtigte Bewegung gesichert werden, wenn die Funktionsbereitschaft der Federspeicherbremse nicht wieder hergestellt werden kann.

❑

1 Auskünfte geben

Erste Ansprechpartner

(1) Bei gefährlichen Ereignissen sind der Notfallmanager des EIU und der Notdienst des EVU die ersten Ansprechpartner vor Ort.

Angaben zur Person

(2) Die Mitarbeiter müssen Fragen der Ermittlungsbehörden zur Person (z. B. Name, ladungsfähige Anschrift) stets, also auch unmittelbar vor Ort, wahrheitsgemäß beantworten.

Keine Äußerungen gegenüber Dritten

(3) Die Mitarbeiter dürfen keine Äußerungen zum gefährlichen Ereignis – insbesondere zu Hergang, Ursachen, Beteiligungen, Verursachungsbeiträgen und Schuldfragen – gegenüber sonstigen Dritten wie z. B. Vertretern der Presse, Reisenden, usw. machen.

Auskunftspflicht im Unternehmen

(4) Die Mitarbeiter sind verpflichtet, die notwendigen Angaben gegenüber den zuständigen Stellen des Unternehmens zu machen, soweit sie sich nicht auf ein Auskunftsverweigerungsrecht berufen können (siehe Abschnitt 2).

2 Pauschalisierter Rechtshinweis

Auskunftspflicht an staatliche Stellen

(1) Die Mitarbeiter, die Zeugen eines gefährlichen Ereignisses sind, sind grundsätzlich aussage- und wahrheitspflichtig gegenüber Staatsanwaltschaft und Gericht sowie der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU). Wer Beschuldigter ist, muss keine Angaben zur Sache machen.

Ist ein Mitarbeiter (möglicher) Beteiligter oder Zeuge eines gefährlichen Ereignisses, sollte er im eigenen Interesse unmittelbar nach dem Ereignis grundsätzlich keine Fragen der Behörden zur Sache beantworten, da er unter Umständen unter Schock steht. Er sollte um schriftliche Ladung zu einem späteren Vernehmungstermin bitten.

Wird der Mitarbeiter von Polizei oder Staatsanwaltschaft als Beschuldigter belehrt, so sollte er ebenfalls im eigenen Interesse ohne einen Rechtsanwalt oder einem Beistand aus dem Unternehmen niemals etwas zur Sache sagen.

Auskunftsverweigerungsrecht

(2) Als Beschuldigter hat man das Recht, die Aussage zu verweigern. Dies gilt auch, wenn der Mitarbeiter nicht beschuldigt ist, sich aber durch die Aussage in die Gefahr einer Strafverfolgung bringen würde. Bei Zweifeln über die eigene Stellung im sich anschließenden Verfahren kann der Betroffene einen Rechtsbeistand konsultieren, bevor er Angaben zur Sache macht.

❑

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

zu BRW.8111

3 Aufgaben und Zuständigkeiten am Ereignisort

Ergänzung:

(1) Bis zum Eintreffen der Rettungskräfte bzw. des Notfallmanagers sind die Mitarbeiter für die Sicherung der Unfallstelle, Erste Hilfe und örtliche Einweisung der Rettungskräfte verantwortlich. Der Eigenschutz speziell bei Brand und Gefahrgut geht hierbei vor. **Erste Maßnahmen**

(2) Der Einsatzleiter, der Notfallmanager und der Notdienst des EVU sind gegenüber den Mitarbeitern weisungsbefugt, soweit es sich um Maßnahmen im Zusammenhang mit einem gefährlichen Ereignis handelt. **Befugnisse**

* (3) Mitarbeiter haben sich auf Verlangen des Einsatzleiters oder des Notfallmanagers zu legitimieren. **Legitimation**

* (4) Mitarbeiter müssen sich gemäß ihren Fähigkeiten, Kenntnisse und Möglichkeiten an der Hilfeleistung beteiligen. **Pflicht zur Hilfeleistung**

* (5) Mitarbeiter, die an einem gefährlichen Ereignis beteiligt sind, stehen dem Einsatzleiter oder Notfallmanager zur Verfügung. Der Ereignisort darf nur mit dem Einverständnis des Notfallmanagers verlassen werden, ausgenommen z.B. bei medizinischer Notwendigkeit. **Verlassen des Ereignisortes**

* (6) Die Mitarbeiter die Aufgaben des Notfallmanagements oder des Notdienstes EVU wahrnehmen, tragen zur besseren Kennzeichnung Rückenschilder. **Kennzeichnung**

❑

zur Modulübersicht

1 Begriffe und Grundsätze

Räumung

(1) Räumung ist das zeitunkritische Verlassen eines Zuges in Folge von Störungen an Fahrzeugen oder Anlagen.

DBCDE.5901 3 (7)

Über die Räumung von Zügen außerhalb von Bahnsteigen entscheidet der Notfallmitarbeiter in Abstimmung mit dem Notfallmanager.

Evakuierung

Ergänzung

(2) Evakuierung ist das zeitkritische Verlassen eines Zuges oder eines gefährdeten Bereichs in Verbindung mit einem Ereignis als Maßnahme der Selbstrettung.

DBCDE.5901 3 (7)

Der Zugführer entscheidet über das zeitkritische Verlassen eines Zuges bzw. eines gefährdeten Bereichs im Sinne der Selbstrettung, um nach einem Ereignis unmittelbar das Ausmaß von Gefahren für Personen zu begrenzen oder abzuwenden.

Selbstrettung

(3) Unter die Selbstrettung fallen alle Maßnahmen, die vom Zugpersonal oder von Reisenden unternommen werden, um eine akute Gefahr abzuwenden, ein Ereignis in seinen Ausmaßen zu begrenzen und einen sicheren Bereich (Schutz suchen) zu erreichen.

DBCDE.5901 3 (7)

Das für Selbstrettung eingebundene Personal veranlasst und führt die Selbstrettung durch.

Sicherer Bereich

(4) Ein sicherer Bereich ist ein Ort innerhalb oder außerhalb eines Tunnels, an dem betroffene Personen im Zuge der Selbstrettung Schutz finden. Der sichere Bereich wird erreicht, wenn der Fluchtwegkennzeichnung gefolgt wird oder bei fehlender Kennzeichnung der Tunnel verlassen wird.

Ergänzung

DBCDE.5901 1 (3) DBCDE.5901 2 (1) DBCDE.5901 2 (2) DBCDE.8130A01 1 (1)

DBCDE.8130A02 1 (1)

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

2 Handlungskonzept

DBCDE.8130 2 (7)

Information über Gefahr

(1) Informationen über eine vermutete oder konkrete Gefahr können sein

- mündliche oder technische Meldungen, z. B. Brandmeldung, Druckabfall in der Hauptluftleitung, Fahrgastnotbremse,
- aber auch Geräusche oder Gerüche.

Ausbreitung der Gefahr vermindern, „4A“

(2) Die Ausbreitung der Gefahr wird vermindert durch:

- **A**nhalten: Schnellstmöglich nach den Regeln bei drohender Gefahr, der Notbremsüberbrückung und möglicher Evakuierungs- und Rettungsmöglichkeiten anhalten.
- **A**larmieren: Nothaltauftrag geben und ggf. Personal und Reisende informieren.
- **A**usschalten: Die Klimatisierung und Lüftung sowie, wenn möglich und sinnvoll, Krafterzeugungsanlage ausschalten.

Konkrete Gefahr, Abwehren

- **A**bwehren: Wenn die Information auf eine konkrete Gefahr schließen lässt, z. B. Personen melden einen Brand oder eine Entgleisung, sind vom Personal Maßnahmen zur Abwehr der Gefahren und ggf. der Evakuierung (Schutz suchen) einzuleiten.

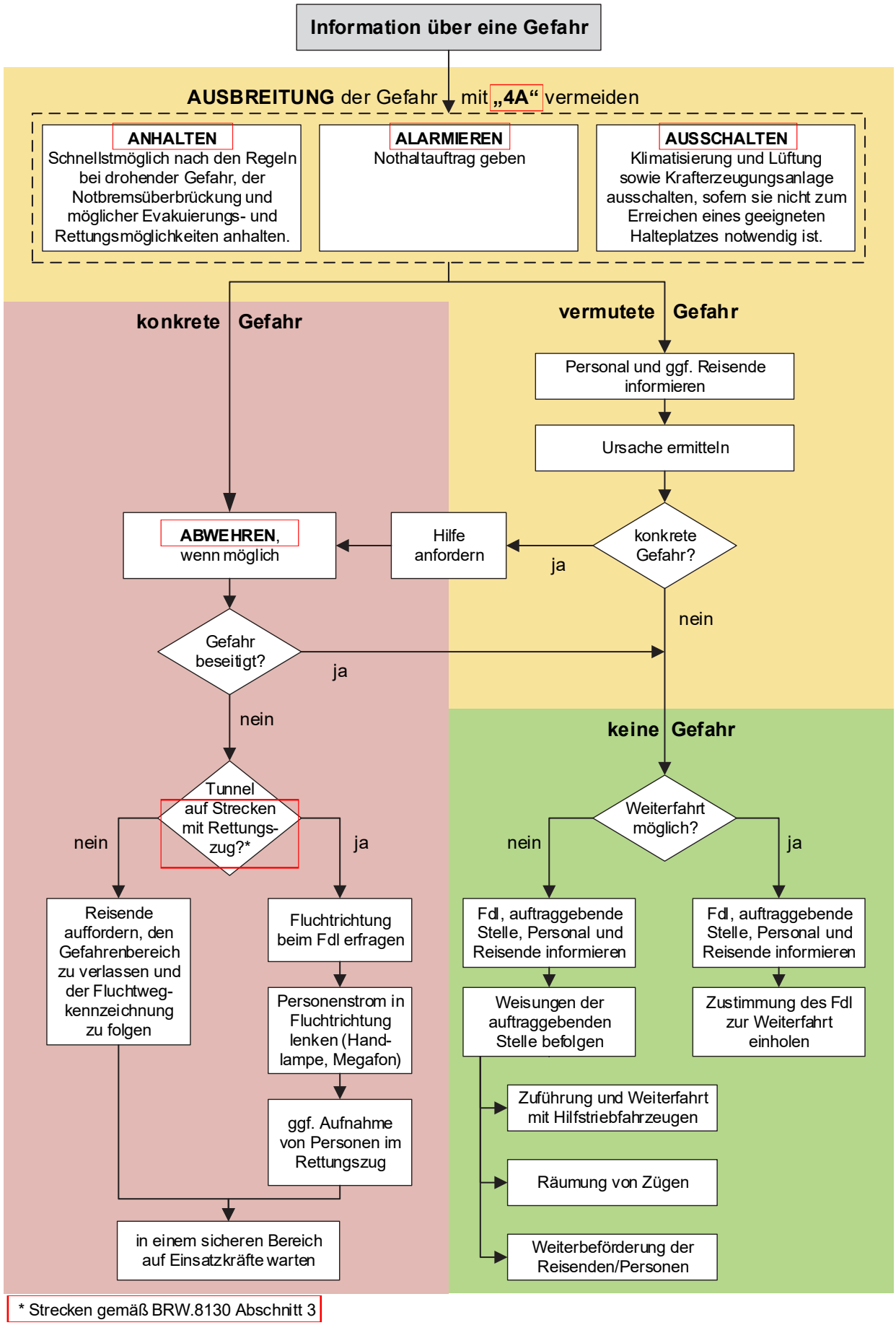
Keine akute Gefahr

(3) Wenn keine akute Gefahr vorliegt, kann die Fahrt entweder fortgesetzt, der Zug abgeschleppt oder geräumt werden.

ingsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gem



Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

3 Ergänzende Regelungen für Tunnel mit Rettungszug

Anwendungsbereich

(1) Bei den Tunneln auf den Streckenabschnitten

Ergänzung

- Hannover – Würzburg
  VzG 1733, La-Strecke 300 (La-Bereich Nord und Mitte),
- Nantenbach – Rohrbach
  VzG 5216, La-Strecke 361 (La-Bereich Mitte), DBCDE.8130 3 (1)
- Mannheim – Stuttgart
  VzG 4080, La-Strecke 310 (La-Bereich Süd). DBCDE.8130 2 (3)

kommt ein spezifisches Rettungskonzept zur Anwendung:

Vorgabe der Evakuierungsrichtung

a) Vorgabe der Fluchtrichtung durch den Fahrdienstleiter, damit sichergestellt ist, dass die Fluchtrichtung nicht in den Rauch hineinführt.

Rettungszug

b) Einsatz eines Rettungszuges zur Unterstützung der Fremdrettung und Evakuierung.

Erweiterte Besetzung

(2) Der Umfang der erweiterten Besetzung ergibt sich bei Reisezügen, die mit Reisenden besetzt sind, entweder an der Zahl der Reisezugwagen oder an der Länge des Durchgangs innerhalb von Fahrzeugeinheiten.

Anzahl Reisezugwagen	Länge des Durchgangs in Fahrzeugeinheiten	erweiterte Besetzung mit geschultem Personal für Notfallmaßnahmen in Tunneln mit Rettungszug	
		SRK-Leiter	SRK-Helfer
ab 11	über 270 m	1	3
6 bis 10	bis 270 m	1	2
2 bis 5	bis 140 m	1	1
1	bis 30 m	1	0

SRK-Leiter

(3) Der SRK-Leiter ist der Zugführer. Er leitet die erforderlichen Maßnahmen zur Selbstrettung im Ereignisfall und hat für diesen Fall die Weisungsbefugnis gegenüber dem übrigen Personal im Zug.

SRK-Helfer

(4) Die SRK-Helfer sind alle zusätzlich zum SRK-Leiter im Zug mitfahrenden und für Notfallmaßnahmen geschulten Mitarbeiter.

Unzureichende SRK-Besetzung

(5) Stellt der SRK-Leiter bei Dienstbeginn bzw. spätestens beim letzten Verkehrshalt vor der Einfahrt in einen Streckenabschnitt nach Absatz 1 fest, dass nicht ausreichend SRK-Personal vorhanden ist, so meldet er dies der auftraggebenden Stelle.

Gleiches gilt sinngemäß, wenn während des Dienstes ein geschulter Mitarbeiter ausfällt und infolgedessen nicht mehr ausreichend geschultes Personal vorhanden ist. DBCDE.8130 3 (1)

Weiteres Vorgehen

(6) Die auftraggebende Stelle entscheidet über das weitere Vorgehen.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zu BRW.8130

1 Begriffe und Grundsätze

Ergänzung: DBCDE.5901 3 (7)

(2) Evakuierungen sind vorzugsweise und soweit möglich in Bereichen mit Bahnsteigen oder an, für Rettungskräfte, leicht zugänglichen Orten vorzunehmen. **Evakuierung**

Ist Gefahr im Verzug, ist die Evakuierung auch ohne Zustimmung des Notfallmanagers des EIU selbstständig durchzuführen.

(5) Erkrankungen von Begleitpersonen oder Mitarbeitern werden als medizinische Notfälle bezeichnet. Diese fallen auch dann nicht unter den Begriff der Selbstrettung, wenn der Einsatz von medizinischem Fachpersonal erforderlich wird. **Medizinische Notfälle**

(6) Für die Fahrt von begleiteten Transporten auf NBÜ-Streckenabschnitten muss der Triebfahrzeugführer in den Notfallmaßnahmen wie Selbstrettung (SRK) und Evakuierung unterwiesen sein. Der Triebfahrzeugführer nimmt als Zugführer die Funktion des SRK-Leiters wahr und hat Weisungsbefugnis gegenüber den SRK-Helfern und dem Begleitpersonal des Transportes. Er leitet die Maßnahmen zur Durchführung der Selbstrettung im Ereignisfall ein. **Fahrt auf NBÜ-Streckenabschnitten**

Auf den oben genannten Streckenabschnitten muss bei begleiteten Transporten zusätzlich jeder mit Begleitpersonal besetzte Begleitwagen von einem SRK-Helfer begleitet werden. Der SRK-Helfer muss in den Notfallmaßnahmen unterwiesen sein und ist gegenüber den mitfahrenden Personen weisungsbefugt. Er unterstützt den SRK-Leiter bei den Maßnahmen zur Durchführung der Selbstrettung im Ereignisfall.

(7) Der Einsatz als SRK-Leiter bzw. als SRK-Helfer wird im Einsatzplan bzw. dem Arbeitsauftrag (Dienstauftrag) bekanntgegeben. **Einsatzplan/ Arbeitsauftrag (Dienstauftrag)**

DBCDE.5901 1 (3) DBCDE.5901 2 (1) DBCDE.5901 2 (2) DBCDE.8130A01 1 (1) DBCDE.8130A02 1 (1)

2 Handlungskonzept

DBCDE.8130A02 1 (2)

Ergänzung:

NBÜ-Streckenabschnitte

(4) Die nachfolgenden Absätze (5) bis (7) gelten nur für begleitete Transporte, welche als Güterzüge auf Strecken verkehren, auf denen das Fahren mit Notbremsüberbrückung (NBÜ-Streckenabschnitte) vorgeschrieben ist.

Notfallmeldung

(5) Notfälle im Zug werden an den SRK-Leiter (Triebfahrzeugführer) gemeldet. Der SRK-Leiter meldet den Notfall an die Unfallmeldestelle des EIU. Über diese erfolgt in der Regel die Alarmierung der Rettungskräfte.

Notbremse im Brandfall/Halten im Brandfall

(6) Um zu vermeiden, dass ein begleiteter Transport im Brandfall im Tunnel zum Halten kommt, darf hier die Notbremse nicht betätigt werden. Brände sind durch das Begleitpersonal dem SRK-Helfer zu melden, welcher den SRK-Leiter (Triebfahrzeugführer) verständigt. Dieser hält den Zug, wenn möglich, außerhalb eines Notbremsüberbrückungsabschnittes an geeigneter Stelle an.

Handlungskonzept SRK-Leiter/ SRK-Helfer

(7) Nachfolgend ist die Aufgabenverteilung zwischen dem SRK-Leiter und dem SRK-Helfer bei verschiedenen Situationen während eines Brandes beschrieben. Dieses Handlungskonzept ergänzt die Grundregeln nach BRW.8130 Abschnitt 2 und BRW.8581 Abschnitt 4.

Situation	Aufgaben für SRK-Leiter (Tf)	Aufgaben für SRK-Helfer
Brand im Zug festgestellt		• SRK-Leiter (Tf) verständigen • Betätigung der Notbremse unterbinden
	• Nothaltauftrag abgeben • Mit einer Notdurchsage über Notruf den Brand dem Fdl melden • Zugsammelschiene ausschalten • SRK-Helfer verständigen, wo gehalten wird • Ergänzende Meldung an den Fdl • Fdl bestätigt Gleissperrung und ggf. Windrichtung/Fluchtrichtung • Zug an geeigneter Stelle anhalten und sichern	• Im betroffenen Wagen die Klima-/Lüftungsanlage ausschalten • Brand abwehren/bekämpfen • Ggf. Begleitpersonal auffordern, in den nächsten Wagen zu gehen • Ggf. Übergangstüren und Fenster schließen

Situation	Aufgaben für SRK-Leiter (Tf)	Aufgaben für SRK-Helfer
Brand gelöscht		• SRK-Leiter (Tf) verständigen und Eintreffen der Fremdrettung abwarten
	• Nach Eintreffen der Fremdrettung ist der Einsatzleiter über den Sachstand zu informieren • Weiterfahrt nach besonderer Zustimmung durch den Notfallmanager des EIU • Fdl verständigen und Weiterfahrt nach dessen Zustimmung	
Brand-bekämpfung ohne Erfolg: HALT auf freier Strecke oder im Tunnel		• SRK-Leiter (Tf) verständigen, dass evakuiert werden muss
	• Sofern technisch möglich, Türen zum Randweg oder im Tunnel zum Evakuierungsweg bzw. zur Tunnelwand freigeben • Sammelplatz oder im Tunnel Fluchtrichtung festlegen bzw. der Fluchtwegkennzeichnung folgen • SRK-Helfer und das Begleitpersonal im Zug über die Evakuierung verständigen	
	• Fdl über Verlauf der Evakuierung verständigen • Stromabnehmer senken bzw. Krafterzeugungsanlage abschalten und Triebfahrzeug verlassen • Evakuierung zum Sammelplatz koordinieren	• SRK-Leiter (Tf) bei der Evakuierung unterstützen und die Evakuierung zum Sammelplatz durchführen
	• Eintreffen der Fremdrettung am Sammelplatz abwarten • Nach Eintreffen der Fremdrettung ist der Einsatzleiter über den Sachstand zu informieren	

3 Ergänzende Regelungen für Tunnel mit Rettungszug

Ergänzung:

Anwendungsbereich

(1) Über die in BRW.8130 Abschnitt 3 Absatz (1) genannten Streckenabschnitte hinaus gelten die Regeln in BRW.8130 Abschnitt 3 Absätze (3) bis (6) für alle begleiteten Transporte, welche als Güterzüge auf Strecken verkehren, auf denen das Fahren mit Notbremsüberbrückung (NBÜ-Streckenabschnitte) vorgeschrieben ist.

DBCDE.1101Z01

❑

1 Selbstrettungskonzept (SRK) - SRK-Leiter

DBCDE.5901 2 (1)

(1) **Grundsatz**

Die Funktion des SRK-Leiters wird vom Triebfahrzeugführer des Zuges, auf Streckenabschnitten, auf welchen das Fahren mit Notbremsüberbrückung (NBÜ-Streckenabschnitte) vorgeschrieben ist, wahrgenommen. Für seinen Einsatz ist der SRK-Leiter im Selbstrettungskonzept (SRK) nach BRW.8130 und DBCDE.8130 geschult.

(2) **Weisungsbefugnis**

Er hat die Weisungsbefugnis gegenüber

- allen im Zug befindlichen SRK-Helfern und
- dem Begleitpersonal.

(3) **Aufgaben**

Folgende Aufgaben sind vom SRK-Leiter während seines Einsatzes durchzuführen bzw. sicherzustellen.

Vor der Abfahrt/Weiterfahrt des Zuges in einen NBÜ-Streckenabschnitt:

- Prüfen, ob sich für zu befahrende NBÜ-Streckenabschnitte für jeden Begleitwagen ein SRK-Helfer im Zug befindet,
- prüfen der Sprechverbindung zwischen den Begleitwagen und dem Triebfahrzeug,
- eingeben, prüfen ggf. berichtigen der Dokumentation von
  - Anzahl und
  - NBÜ-Streckenabschnitt

  der mitfahrenden SRK-Helfer im elektronischen Vordruck „Unterschriftenblatt für begleitete Transporte einschließlich Militärverkehr“ in der Anwendung PLT.

Während der Fahrt des Zuges auf einem NBÜ-Streckenabschnitt:

- Wahrnehmung der Weisungsbefugnis gegenüber allen im Zug befindlichen SRK-Helfern und dem Begleitpersonal,
- Während der Zugfahrt, zur Kontrolle der Sprechverbindung, etwa halbstündlich mit dem SRK-Helfer sprechen,

- Durchführung der Kommunikation mit dem/den SRK-Helfer(n) und dem Transport-verantwortlichen bzw. dem Transportoffizier,
- Entgegennahme von Meldungen der SRK-Helfer oder des Transportverantwortlichen bzw. des Transportoffiziers.

Im Notfall auf einem NBÜ-Streckenabschnitt:

- Ausschalten der Zugsammelschiene im Brandfall,
- Entscheidung über die Evakuierung des Zuges bei Gefahr im Verzug,
- melden des Notfalls an die Unfallmeldestelle des EIU,
- Verständigung der im Zug befindlichen SRK-Helfer bzw. des Begleitpersonals über die Evakuierung des Zuges,
- sichern des Zuges am Evakuierungsort,
- koordinieren der Notfallmaßnahmen in Abstimmung mit der Unfallmeldestelle des EIU wie z. B. Sperrung der Gleise veranlassen oder Angaben zur Windrichtung einholen,
- Koordinierung der sich im Zug befindlichen SRK-Helfer bzw. des Begleitpersonals während der Evakuierung des Zuges wie z. B. Sammelplatz oder - im Tunnel - Fluchtrichtung festlegen,
- Türen des Zuges freigeben, wenn möglich,
- den Fahrdienstleiter über den Verlauf der Evakuierung des Zuges verständigen,
- nach Eintreffen der Fremdrettung den Einsatzleiter über den Sachstand informieren.

Über die oben genannten Aufgaben hinaus, muss der SRK-Leiter - wenn eine Gefahr droht - in eigener Verantwortung umsichtig und entschlossen alles tun, um die Gefahr abzuwenden oder zu mindern.

❑

1 Selbstrettungskonzept - SRK-Helfer

Grundsatz

(1) Die Funktion des SRK-Helfers wird von einem zusätzlichen Mitarbeiter, auf Streckenabschnitten, auf welchen das Fahren mit Notbremsüberbrückung (NBÜ-Streckenabschnitte) vorgeschrieben ist, wahrgenommen. Für seinen Einsatz verfügt der SRK-Helfer über eine Tauglichkeit für den Aufenthalt im Gleisbereich und ist im Selbstrettungskonzept (SRK) nach BRW.8130 und DBCDE.8130 geschult.

Aufgaben

(2) Folgende Aufgaben sind vom SRK-Helfer während seines Einsatzes durchzuführen bzw. sicherzustellen:

Vor der Abfahrt/Weiterfahrt des Zuges in einen NBÜ-Streckenabschnitt:

- Vorstellung beim SRK-Leiter und beim Transportverantwortlichen, bei Militärtransporten beim Transportoffizier mittels DB Konzernausweis,
- Einweisung des Transportverantwortlichen bzw. bei Militärtransporten des Transportoffiziers mittels DBCDE.8130A03,
- prüfen der Sprechverbindung zwischen seinem Begleitwagen und dem Triebfahrzeug.

Während der Fahrt des Zuges auf einem NBÜ-Streckenabschnitt:

- Präsenzpflicht im zugewiesenen Begleitwagen,
- tragen einer Warnweste,
- Mitführen (auch in elektronischer Form zugelassen)
  - des Handlungskonzepts SRK-Leiter/SRK-Helfer DBCDE.8130 Abschnitt 2,
  - des Merkblattes für SRK-Helfer zur Einweisung des Transportverantwortlichen/ Transportoffiziers DBCDE.8130A03,
  - der Kommunikationshilfe für SRK-Helfer DBCDE.8130A04,
  - des Merkblattes für Transportverantwortliche bzw. Transportoffiziere DBCDE.5901A02,

- des Anhanges Begleitwagen für den Militärverkehr 936.1201A12.

- Während der Zugfahrt, zur Kontrolle der Sprechverbindung, etwa halbstündlich im Anschluss an den Kontrollgang den Triebfahrzeugführer anrufen,
- Durchführung der Kommunikation mit dem SRK-Leiter,
- Kontrollgänge im zugewiesenen Begleitwagen halbstündlich durchführen,
- Überwachung des generellen Rauchverbots im zugewiesenen Begleitwagen,
- die Benutzung der Notbremse unterbinden,
- Überwachung der Brandmeldeanlage.

Im Notfall auf einem NBÜ-Streckenabschnitt:

- Verständigung des SRK-Leiters im Brandfall,
- Einleitung der Maßnahmen zur Brandbekämpfung,
- Ausschalten der Klima- bzw. Lüftungsanlage im Brandfall im Begleitwagen,
- ggf. schließen der Übergangstüren der Begleitwagen im Brandfall,
- Durchführung der Evakuierung, in Absprache mit dem SRK-Leiter.

Über die oben genannten Aufgaben hinaus, muss der SRK-Helfer - wenn eine Gefahr droht - in eigener Verantwortung umsichtig und entschlossen alles tun, um die Gefahr abzuwenden oder zu mindern.

❑

1 Selbstrettungskonzept (SRK) – Einweisung des Transportverantwortlichen bzw. des Transportoffiziers

DBCDE.8130A02 1 (2)

Grundsatz

(1) Der SRK-Helfer hat vor Beginn der Zugfahrt bzw. vor der Weiterfahrt des Zuges auf Streckenabschnitten, auf welchen das Fahren mit Notbremsüberbrückung (NBÜ-Streckenabschnitte) vorgeschrieben ist, den Transportverantwortlichen bzw. den Transportoffizier im Selbstrettungskonzept einzuweisen.

Einweisungsinhalte

(2) Bei der Einweisung sind dem Transportverantwortlichen bzw. dem Transportoffizier folgende Inhalte durch den SRK-Helfer zu vermitteln:

Die Weisungsbefugnis des SRK-Leiters bei allen eisenbahnbetrieblichen Belangen gegenüber

- allen im Zug befindlichen SRK-Helfern und
- dem Begleitpersonal.

Die Weisungsbefugnis des SRK-Helfers im Falle der Selbstrettung bzw. der Evakuierung des Zuges gegenüber dem Begleitpersonal.

Unterstützung des SRK-Helfers durch den Transportverantwortlichen bzw. den Transportoffizier während der Fahrt auf Streckenabschnitten mit NBÜ

- bei der Präsenzpflicht im zugewiesenen Begleitwagen,
- bei der Durchführung von halbstündlichen Kontrollgängen durch den Begleitwagen,
- bei der halbstündlich durchgeführten Prüfung der Sprechverbindung nach dem Kontrollgang,
- beim Durchsetzen und Überwachen des Rauchverbotes im Begleitwagen,
- beim Unterbinden des Gebrauchs der Notbremse auf vom SRK-Helfer genannten Streckenabschnitten,
- bei der Überwachung der Brandmeldeanlage,
- im Brandfall beim Einleiten der Brandbekämpfung, dem Ausschalten der Klima- bzw.

Lüftungsanlage und der Verständigung des SRK-Leiters,

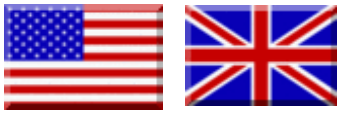
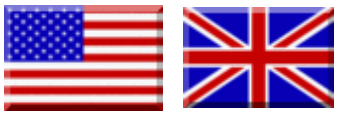
- bei der Selbstrettung,
- bei der Evakuierung des Zuges,
- bei der Räumung des Zuges.

❑

1 Kommunikationsleitfaden - SRK-Helfer

(1) Der Leitfaden, als Bestandteil der Kommunikation, ist vom SRK-Helfer bei seiner obligatorischen Vorstellung beim Transportverantwortlichen bzw. beim Transportoffizier des begleiteten Transportes, nach seinem Zustieg in den Begleitwagen, als Sprachhilfe/Vorlage zu nutzen. **Grundsatz**

(2) Der Kommunikationsleitfaden enthält den Leitfaden und die dazugehörigen Notfallkarten in den folgenden Sprachen: **Sprach-versionen**

Sprache	Kommunikations-leitfaden	Notfallkarten
Deutsch		
Englisch		
Französisch		
Italienisch		
Polnisch		
Tschechisch		

Leitfaden - SRK-Helfer Deutsch

Hallo,

für den nächsten Abschnitt der Fahrt bin ich Ihr Sicherheits-Begleiter (SRK-Helfer). Die deutschen Gesetze legen fest, dass begleitende Züge auf Tunnelstrecken immer einen Sicherheitsbegleiter haben müssen.

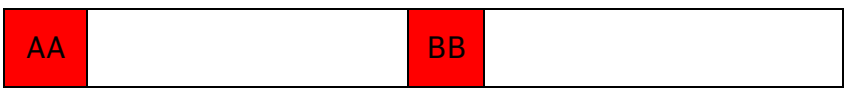
Ich möchte Sie über Folgendes informieren:

Als Sicherheitsbegleiter habe ich die Weisungsbefugnis im Falle der Selbstrettung bzw. der Evakuierung des Zuges gegenüber allen mit-fahrenden Personen.

Ich unterstütze Sie, als Transportverantwortlicher bzw. als Transportoffizier, während des Transportes auf der folgenden Strecke

- bei der Präsenzpflicht im Begleitwagen,
- beim Prüfen der Sprechverbindung zwischen dem Begleitwagen und dem Triebfahrzeug während der Zugfahrt,
- bei der Durchführung von halbstündlichen Kontrollgängen durch den Begleitwagen,
- beim Durchsetzen und Überwachen des Rauchverbotes im Begleitwagen,
- bei der Überwachung der eventuell vorhandenen Brandmeldeanlage,
- im Brandfall, beim Einleiten der Brandbekämpfung und dem Ausschalten der Klima- bzw. Lüftungsanlage,
- beim Durchführen der Evakuierung des Zuges,
- beim Unterbinden des Gebrauchs der Notbremse während meiner Anwesenheit im Begleitwagen.

Auf dem folgendem Streckenabschnitt (Betriebsstelle AA- Betriebsstelle BB) ist nun die Benutzung der Notbremse untersagt!



Im Fall eines Brandes werde ich die Kommunikation mit dem Triebfahrzeugführer übernehmen und wir halten den Zug an geeigneter Stelle an.

Sie, als Transportverantwortlicher bzw. als Transportoffizier, möchte ich nochmals auf folgendes Hinweisen:

Die Einhaltung der von Ihnen mit Ihrer Unterschrift zur Kenntnis genommenen Regeln aus dem Merkblatt für Transportverantwortliche bzw. Transportoffiziere,

Auf die durchzuführende Einweisung Ihres Begleit-personals in die besonderen Regeln des Eisenbahn-transportes.

2 Notfallkarten

(1) Die Notfallkarten enthalten die für den Notfall wichtigsten Mustersätze. Sie unterstützen die Verständigung zwischen dem Transportverantwortlichen bzw. Transportoffizier, ohne deutsche Sprachkenntnisse, mit dem Eisenbahn-personal sowie den Rettungs- und Einsatzkräften.

Notfall Card	Emergency Card
Feuer im Wagen	Fire in wagon ....
Ich brauche einen Feuerlöscher	I need a fire extinguisher
Notbremse ist gezogen	The emergency brake has been applied
Ich brauche einen Arzt	I need a doctor
Ich brauche Verbandszeug	I need bandages
Ich brauche Polizei	I need police
In meinem Wagen ist ein eigenartiger Geruch	There's a strange smell in my wagon
In meinem Wagen ist eine Tür offen	There is a door open in my wagon
In meinem Wagen funktioniert das Licht nicht	The light in my wagon doesn't work
Ich brauche Hilfe	I need help

Carte des urgences
Incendie dans la voiture ....
J’ai besoin d’un extincteur
Le signal d’alarme est actionné
J’ai besoin d’un médecin
J’ai besoin de pansement
J’ai besoin de la police
Il y a une odeur étrange dans ma voiture
Il y a une porte ouverte dans ma voiture
La lumière ne fonctionne pas dans ma voiture.
J’ai besoin d’aide

Scheda di emergenza
Incendio nel carro ....
Ho bisogno di un estintore
Il freno di emergenza è azionato
Ho bisogno di un medico
Ho bisogno di bende
Ho bisogno della polizia
Si sente uno strano odore nel mio carro
C'è una porta aperta nel mio carro
La luce nel mio carro non funziona
Ho bisogno di aiuto

Karta awaryjna
Pożar w wagonie ....
Potrzebuję gaśnicy
Hamulec awaryjny jest zaciągnięty
Potrzebuję lekarza
Potrzebuję bandaży
Potrzebuję policji
W moim wagonie unosi się dziwny zapach
W moim wagonie są otwarte drzwi
W moim wagonie nie działa światło
Potrzebuję pomocy

Nouzová karta
Požár ve vagónu ....
Potřebuji hasicí přístroj
Nouzová brzda je zatažená
Potřebuji lékaře
Potřebuji obvazy
Potřebuji policii
V mém vagónu je divný zápach
V mém vagónu jsou otevřené dveře
Světlo v mém vagónu nefunguje
Potřebuji pomoc

Leitfaden - SRK-Helfer Englisch

Hello,

I am your safety attendant ("SRK" helper) for the next leg of the journey. German laws stipulate that accompanying trains on tunnel routes must always have a safety attendant.

I would like to inform you of the following:

As safety attendant I have the authority to give instructions to all passengers and personnel in the event of a self-rescue operation or evacuation of the train.

I am here to support you, as the transport manager or the transport officer, during the transport on the route ahead

- in my assigned escort coach,
- when checking the voice communication between the escort coach and the traction unit during the train journey,
- when carrying out half-hourly inspection patrols through the escort coach,
- in enforcing and monitoring the smoking ban in the escort coach,
- in the monitoring of any fire alarm system that may be present,
- in the event of fire, when initiating firefighting and switching off the air conditioning or ventilation system,
- when carrying out the evacuation of the train,
- in preventing the use of the emergency brake during my presence in the escort coach.

The use of the emergency brake is now forbidden on the following section of the route (location AA- location BB)!

AA		BB	

In the event of fire, I will communicate with the driver and we will stop the train at a suitable place.

I would like to remind you, as the transport manager or the transport officer, of the following points:

The obligation to observe the rules from the leaflet for transport managers and transport officers, which you have taken note of with your signature,

The duty to brief your escort personnel on the special rules of rail transport.

Notfall Card	Emergency Card
Feuer im Wagen	Fire in wagon ....
Ich brauche einen Feuerlöscher	I need a fire extinguisher
Notbremse ist gezogen	The emergency brake has been applied
Ich brauche einen Arzt	I need a doctor
Ich brauche Verbandszeug	I need bandages
Ich brauche Polizei	I need police
In meinem Wagen ist ein eigenartiger Geruch	There's a strange smell in my wagon
In meinem Wagen ist eine Tür offen	There is a door open in my wagon
In meinem Wagen funktioniert das Licht nicht	The light in my wagon doesn't work
Ich brauche Hilfe	I need help

Leitfaden - SRK-Helfer Französisch

Bonjour,

je suis votre accompagnateur en charge de la sécurité (« SRK-Helfer » (assistant « SRK »)), pour la prochaine partie du voyage. La législation allemande stipule qu'un accompagnateur en charge de la sécurité doit toujours se trouver à bord des trains accompagnés circulant sur des lignes avec des tunnels.

Je voudrais vous donner les informations suivantes :

En tant qu'accompagnateur en charge de la sécurité, je suis autorisé à donner des instructions à toutes les personnes présentes à bord en cas de secours autonome ou d'évacuation du train.

Je peux vous apporter mon soutien, à vous en tant que responsable du transport ou en tant qu'officier en charge du transport, pour la prochaine partie du voyage, pour :

- l'obligation de présence à bord de la voiture d'accompagnement,
- la vérification de la liaison phonique entre la voiture d'accompagnement et l'engin moteur pendant la circulation train,
- la réalisation des rondes de contrôle qui doivent être effectuées toutes les demi-heures dans la voiture d'accompagnement,
- l'application et la surveillance de l'interdiction de fumer à bord de la voiture d'accompagnement,
- la surveillance des dispositifs d'alarme incendie éventuellement disponibles,
- en cas d'incendie, lors du déclenchement des mesures de lutte contre l'incendie et la mise hors service du système de climatisation et/ou de ventilation,
- la réalisation de l'évacuation du train,
- l'inhibition de l'utilisation du signal d'alarme pendant ma présence dans la voiture d'accompagnement.

L'utilisation du signal d'alarme est désormais interdite sur la section suivante (établissement AA- établissement BB) !

AA		BB	

En cas d'incendie, je prendrais en charge la communication avec le conducteur et nous arrêtons le train à un endroit approprié.

Je tiens à vous rappeler, en tant que responsable du transport et/ou en tant qu'officier en charge du transport, que :

Vous êtes tenu de respecter les règles de l'aide-mémoire pour les responsables de transports et/ou les officiers en charge de transports, dont vous avez confirmé la prise de connaissance par apposition de votre signature.

Vous êtes tenu d'instruire votre personnel d'accompagnement aux règles spécifiques liées au transport ferroviaire.

Notfall Card	Carte des urgences
Feuer im Wagen	Incendie dans la voiture ....
Ich brauche einen Feuerlöscher	J'ai besoin d'un extincteur
Notbremse ist gezogen	Le signal d'alarme est actionné
Ich brauche einen Arzt	J'ai besoin d'un médecin
Ich brauche Verbandszeug	J'ai besoin de pansement
Ich brauche Polizei	J'ai besoin de la police
In meinem Wagen ist ein eigenartiger Geruch	Il y a une odeur étrange dans ma voiture
In meinem Wagen ist eine Tür offen	Il y a une porte ouverte dans ma voiture
In meinem Wagen funktioniert das Licht nicht	La lumière ne fonctionne pas dans ma voiture.
Ich brauche Hilfe	J'ai besoin d'aide

Leitfaden - SRK-Helfer Italienisch

Buongiorno,

sarò il vostro agente di scorta per la sicurezza (definito anche assistente SRK) per la prossima tratta del viaggio. Le leggi tedesche stabiliscono che i treni al seguito su tratte in galleria debbano sempre avere un agente di scorta per la sicurezza.

Vorrei fornirvi alcune informazioni:

In qualità di agente di scorta per la sicurezza, sono autorizzato a impartire istruzioni a tutti i passeggeri in caso di procedure di autosoccorso o di evacuazione del treno.

Le fornirò assistenza, nel suo ruolo di responsabile del trasporto o ufficiale di trasporto, durante il viaggio sulla prossima tratta, in diverse circostanze

- attraverso l'obbligo di presenziare il carro di scorta a me assegnato,
- durante il controllo della comunicazione vocale tra il carro di scorta e la motrice nel corso del viaggio,
- durante il giro di ispezione lungo il veicolo di scorta ogni mezz'ora,
- nell'applicazione e nel controllo del divieto di fumo nel carro di scorta,
- nel monitoraggio del sistema di segnalazione di incendio eventualmente presente,
- in caso di incendio, per l'avvio delle procedure di lotta al fuoco e per la disattivazione dell'impianto di aria condizionata,
- durante l'evacuazione del treno,
- nel prevenire il ricorso al freno di emergenza durante la mia presenza nel carro di scorta.

L'uso del freno di emergenza è attualmente vietato sulla seguente sezione di linea (dalla località AA alla località BB)!

AA		BB	

In caso di incendio, mi occuperò delle comunicazioni con il macchinista e insieme provvederemo ad arrestare il treno in un luogo adeguato.

In virtù del suo ruolo di responsabile del trasporto o ufficiale di trasporto, vorrei che prestasse attenzione anche alle seguenti indicazioni.

L'osservanza delle regole contenute nella Scheda informativa per i responsabili del trasporto/gli ufficiali di trasporto, di cui ha confermato la presa visione apponendo la sua firma,

La formazione da predisporre con il suo personale di scorta in merito alle regole particolari del trasporto ferroviario.

Notfall Card	Scheda di emergenza
Feuer im Wagen	Incendio nel carro ....
Ich brauche einen Feuerlöscher	Ho bisogno di un estintore
Notbremse ist gezogen	Il freno di emergenza è azionato
Ich brauche einen Arzt	Ho bisogno di un medico
Ich brauche Verbandszeug	Ho bisogno di bende
Ich brauche Polizei	Ho bisogno della polizia
In meinem Wagen ist ein eigenartiger Geruch	Si sente uno strano odore nel mio carro
In meinem Wagen ist eine Tür offen	C'è una porta aperta nel mio carro
In meinem Wagen funktioniert das Licht nicht	La luce nel mio carro non funziona
Ich brauche Hilfe	Ho bisogno di aiuto

Leitfaden - SRK-Helfer Polnisch

Cześć,

na następnym etapie przejazdu będę Twoim towarzyszem bezpieczeństwa (pomocnikiem SRK). Niemieckie prawo stanowi, że na pokładzie pociągów towarzyszących na trasach tunelowych musi zawsze znajdować się osoba odpowiedzialna za bezpieczeństwo.

Chcę przekazać Ci następujące informacje:

Jako osoba odpowiedzialna za bezpieczeństwo jestem upoważniony do wydawania instrukcji wszystkim podróżującym osobom w przypadku samoratowania lub ewakuacji pociągu.

Na następującej trasie podczas transportu wspieram Cię jako osobę odpowiedzialną za transport lub oficera transportu:

- w przypadku obowiązkowej obecności w pojeździe eskortującym,
- podczas sprawdzania komunikacji głosowej między wagonem towarzyszącym a pojazdem trakcyjnym podczas jazdy pociągu,
- kiedy pojazd eskortujący przeprowadza półgodzinne kontrole,
- w egzekwowaniu i kontrolowaniu przestrzegania zakazu palenia w pojeździe eskortującym,
- w monitorowaniu ewentualnie dostępnej instalacji sygnalizacji przeciwpożarowej,
- w przypadku pożaru, gaszenia pożaru i wyłączaniu klimatyzacji lub systemu wentylacyjnego,
- podczas przeprowadzania ewakuacji pociągu,
- w zapobieganiu użyciu hamulca bezpieczeństwa podczas mojej obecności w pojeździe eskortującym.

Na następującym odcinku trasy (punkt serwisowy AA- punkt serwisowy BB) zabronione jest używanie hamulca bezpieczeństwa!

AA		BB	

W przypadku pożaru przejmę łączność z maszynistą i zatrzymamy pociąg w odpowiednim miejscu.

Tobie, jako osobie odpowiedzialnej za transport lub oficerowi transportu, chcę jeszcze raz zwrócić uwagę na następujące kwestie:

Przestrzeganie zasad zawartych w instrukcji dla osób odpowiedzialnych za transport lub oficerów transportu, które zostały przez Ciebie przyjęte do wiadomości i podpisane,

przeprowadzenie instruktażu dla personelu towarzyszącego dotyczącego specjalnych zasad transportu kolejowego.

Notfall Card	Karta awaryjna
Feuer im Wagen	Pożar w wagonie ....
Ich brauche einen Feuerlöscher	Potrzebuję gaśnicy
Notbremse ist gezogen	Hamulec awaryjny jest zaciągnięty
Ich brauche einen Arzt	Potrzebuję lekarza
Ich brauche Verbandszeug	Potrzebuję bandaży
Ich brauche Polizei	Potrzebuję policji
In meinem Wagen ist ein eigenartiger Geruch	W moim wagonie unosi się dziwny zapach
In meinem Wagen ist eine Tür offen	W moim wagonie są otwarte drzwi
In meinem Wagen funktioniert das Licht nicht	W moim wagonie nie działa światło
Ich brauche Hilfe	Potrzebuję pomocy

Leitfaden - SRK-Helfer Tschechisch

Dobrý den,

na dalším úseku cesty jsem Váš bezpečnostní doprovod (pomocník Švýcarského Červeného kříže). Německé zákony stanoví, že doprovodné vlaky musí mít na tunelových trasách vždy bezpečnostní doprovod.

Rád bych Vás informoval o následujících skutečnostech:

Jako bezpečnostní pracovník jsem v případě sebezáchrany nebo evakuace vlaku oprávněn vydávat pokyny všem cestujícím.

Jako osoba odpovědná za dopravu nebo jako důstojník dopravy Vás podporuji během dopravy na následující trase

- při povinné přítomnosti v doprovodném voze,
- při kontrole hlasového spojení mezi doprovodným vozem a hnacím vozidlem během jízdy
- při provádění půlhodinových kontrolních pochůzek doprovodným vozem,
- při prosazování a kontrole zákazu kouření v doprovodném voze,
- při monitorování případně existujícího požárního poplachového systému,
- v případě požáru, při zahájení hasicích prací a při vypnutí klimatizačního nebo ventilačního systému,
- při evakuaci vlaku,
- při zabránění použití záchranné brzdy během mého pobytu v doprovodném vozidle.

Na následujícím úseku trati (servisní bod AA - servisní bod BB) je nyní zakázáno používat záchrannou brzdu!

AA		BB	

V případě požáru převezmu komunikaci se strojvedoucím a zastavíme vlak na vhodném místě.

Vás, jako osobu odpovědnou za dopravu nebo dopravního důstojníka, bych chtěl znovu upozornit na následující:

dodržování pravidel z letáku pro osoby odpovědné za dopravu a dopravní důstojníky, které jste potvrdili svým podpisem,

na provedení instruktáže Vašeho doprovázejícího personálu o zvláštních pravidlech železniční dopravy.

Notfall Card	Nouzová karta
Feuer im Wagen	Požár ve vagónu ....
Ich brauche einen Feuerlöscher	Potřebuji hasicí přístroj
Notbremse ist gezogen	Nouzová brzda je zatažená
Ich brauche einen Arzt	Potřebuji lékaře
Ich brauche Verbandszeug	Potřebuji obvazy
Ich brauche Polizei	Potřebuji policii
In meinem Wagen ist ein eigenartiger Geruch	V mém vagónu je divný zápach
In meinem Wagen ist eine Tür offen	V mém vagónu jsou otevřené dveře
In meinem Wagen funktioniert das Licht nicht	Světlo v mém vagónu nefunguje
Ich brauche Hilfe	Potřebuji pomoc

1 Allgemeines

(1) Die Eisenbahnen sind gesetzlich zur Mitwirkung an der technischen Hilfeleistung verpflichtet. **Gesetzlicher Auftrag**

Hinweis:
Im Folgenden wird das EVU mit dem havarierten Fahrzeug als „havariertes EVU“ und das EVU, welches den Kran- oder Hilfszug befördert als „helfendes EVU“ bezeichnet. Des Weiteren wird nur der Triebfahrzeugführer angesprochen. Wenn Aufgaben nach den Regelungen des EVU in die Zuständigkeit eines Zugführers fallen, gehen diese auf den Zugführer über.

(2) Die DB Netz AG darf zum Befördern von dringlichen Kran- oder Hilfszügen in Absprache mit den Leitstellen der EVU **Auftrag zur Hilfeleistung**

- Triebfahrzeuge und Personal aus den Bereitschaften anfordern oder
- einem Triebfahrzeugführer anordnen, in einer Betriebsstelle anzuhalten und seinen Wagenzug abzustellen. **Abspannen**

(3) Wenn die gesetzlich zulässige Arbeitszeit des Triebfahrzeugführers ausgeschöpft ist, hat der Triebfahrzeugführer frühzeitig die auftraggebende Stelle seines EVU darüber zu informieren. Die auftraggebende Stelle wird das weitere Vorgehen mit der DB Netz AG abstimmen. **Arbeitszeit**

2 Befördern von Kran- und Hilfszüge der Notfalltechnik

(1) Werden ein Triebfahrzeug und dessen Triebfahrzeugführer für die Beförderung eines Kran- oder Hilfszuges herangezogen, hat der Triebfahrzeugführer ergänzend zu den Regelungen des EVU folgende Regeln zu beachten. **Aufgaben des Triebfahrzeugführers**

(2) Die **Sicherheitsverantwortung**

- Zuführung des Triebfahrzeugs zum Standort der Notfalltechnik oder zur Havariestelle,
- Beförderung der Fahrzeuge der Notfalltechnik vom Standort der Notfalltechnik zur Havariestelle und zurück und
- Rückfahrt des Triebfahrzeugs vom Standort der Notfalltechnik bzw. von der Havariestelle zum helfenden EVU

erfolgen nach den Regelungen des helfenden EVU.

Besitzt der Triebfahrzeugführer teilweise oder komplett keine Streckenkenntnis für diese Fahrten, beträgt die zulässige Geschwindigkeit auf Hauptbahnen 100 km/h und auf Nebenbahnen 40 km/h. Ist in den Angaben für das Streckenbuch das Fahren ohne Streckenkenntnis untersagt, stellt die DB Netz AG einen streckenkundigen Begleiter. **Streckenkenntnis**

(3) Vor den Fahrzeugen des Kran- oder Hilfszuges ist anzuhalten. Erst nach der Abstimmung mit dem Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter ist an die Fahrzeuge heranzufahren. Das Kuppeln von Triebfahrzeug und den Fahrzeugen des Kran- bzw. Hilfszugs übernimmt der Triebfahrzeugführer. **Fahrt zum Kran- oder Hilfszug**

Während der Beförderung ist der Triebfahrzeugführer im Rahmen der sicheren Betriebsdurchführung dem Begleitpersonal weisungsberechtigt.

Fahrplan

(4) Wird der Fahrplan dem Triebfahrzeugführer direkt durch die Betriebszentrale bekannt gegeben, so gibt er die Zugnummer an den Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter weiter. Fehlen auf dem Triebfahrzeug die erforderlichen Ersatzfahrpläne, werden diese vom Begleitpersonal für die Fahrt ausgehändigt.

Wagenliste

(5) Der Triebfahrzeugführer erhält vom Begleitpersonal die Fahrzeugdaten zum Führen der Wagenliste in Form einer teilweise ausgefüllten Wagenliste. Beispiele sind in den Anhängen dargestellt.

Hinweis:
Die DB Netz AG nutzt die Wagenliste nach BRW.4311. Wenn die Regelungen des EVU die Nutzung dieses Vordrucks zulassen, kann der Triebfahrzeugführer diesen vervollständigen und weiter nutzen.

Besonderheiten

Sind vom Triebfahrzeugführer Besonderheiten im Zusammenhang mit der Durchführung von Rangier- und Zugfahrten zu beachten (LÜ, Beförderungsanordnung, etc.), weist das Begleitpersonal ihn darauf hin und übergibt ggf. erforderliche Dokumente.

Bremsprobe

(6) Der Triebfahrzeugführer muss beim Hilfszug alleine und beim Kranzug in Abstimmung mit dem Kraneinsatzleiter nach den Regelungen seines EVU die Bremsprobe durchführen.

Hinweis:
Die DB Netz AG nutzt den Bremszettel nach BRW.4312. Beispiele für bereits teilweise ausgefüllte Bremszettel sind in den Anhängen dargestellt. Wenn die Regelungen des EVU die Nutzung dieses Vordrucks zulassen, kann der Triebfahrzeugführer diesen vervollständigen und weiter nutzen.

Angaben für das Streckenbuch

(7) Fehlen dem Triebfahrzeugführer für den Transport der Notfalltechnik die Angaben für das Streckenbuch, informiert er den Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter. Dieser händigt die fehlenden Unterlagen aus. Nach der Zugfahrt sind diese Unterlagen an das Begleitpersonal zurückzugeben.

Herstellen der Transportbereitschaft

(8) Der Triebfahrzeugführer darf erst die Fahrbereitschaft oder die Zugvorbereitung melden, wenn der Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter ihm die Transportbereitschaft bestätigt hat. Die Transportbereitschaft wird vom Begleitpersonal hergestellt und beinhaltet:

- das Beenden der Ladearbeiten,
- das Sichern von Geräten (Transportstellung),
- das Trennen von der Fremdeinspeisung,
- das Herstellen der Kommunikation zwischen Kraneinsatz- bzw. Aufgleisleiter und dem Triebfahrzeugführer,
- das Entfernen der Festlegemittel sowie das Lösen der Feststellbremsen,
- das Einsteigen der Begleitpersonen und
- das Schließen der Türen.

Kommunikation zwischen Tf und Begleitpersonal

(9) Zur Kommunikation zwischen dem Triebfahrzeugführer und dem Begleitpersonal stehen mobile GSM-R-Endgeräte, Handfunkgeräte oder öffentliche Mobiltelefone zur Verfügung. Falls die Handfunkgeräte verwendet werden müssen, wird der Triebfahrzeugführer vom Begleitpersonal in die Bedienung eingewiesen.

Probegespräch

Das Durchführen eines Probegesprächs zwischen Triebfahrzeugführer und Begleitpersonal in der gewählten Kommunikationstechnik ist Bestandteil des Herstellens der Transportbereitschaft.

(10) Der Triebfahrzeugführer ist verantwortlich für das Anbringen der Zugsignale am Triebfahrzeug. Das Begleitpersonal bringt die Zugsignale an den Fahrzeugen des Notfalltechnik an und meldet dies dem Triebfahrzeugführer. **Zugsignale**

(11) Wenn beim Rangieren oder Schieben des Kran- oder Hilfszuges die Spitze zu besetzen ist, wird diese Aufgabe grundsätzlich durch das Begleitpersonal übernommen. **Besetzen der Spitze der Fahrt**

Die Kommunikation zwischen dem Triebfahrzeugführer und dem Rangierbegleiter bzw. Mitarbeiter an der Spitze des Zuges erfolgt vorzugsweise über mobile GSM-R-Endgeräte, Handfunkgeräte oder Mobiltelefone. Vor der Fahrt ist ein Probegespräch zu führen. Werden Mobiltelefone verwendet, sind die Regeln der Richtlinie 481 für das Kontroll- und Zielsprechen analog anzuwenden. Die Rangiersignale können auch hörbar und sichtbar gegeben werden. **Kommunikation bei geschobenen Fahrten**

Hinweis:
Sollte das Begleitpersonal nicht ausreichend für diese Tätigkeit qualifiziert sein, stellt die DB Netz AG durch weiteres Personal diese Tätigkeit sicher (standortbezogenen Einsatzanweisung).

(12) Triebfahrzeugführer und Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter stimmen sich ab, wenn die Fahrt evakuiert werden muss. Das Begleitpersonal wendet die Regeln der Selbstrettung an. **Evakuierung**

(13) Der Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter stimmt sich mit dem Notfallmanager ab, bis zu welcher Betriebsstelle der Kran- oder Hilfszug befördert wird, wann und wie der Kran- oder Hilfszug ab dieser Betriebsstelle zur Havariestelle fährt. Der Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter informiert den Triebfahrzeugführer. **Fahrt an die Havariestelle**

Wird an der Havariestelle das Hilfstriebfahrzeug abgekuppelt, führt das Begleitpersonal zuvor die Sicherung der Fahrzeuge der Notfalltechnik gegen unbeabsichtigtes Bewegen durch und meldet dies dem Triebfahrzeugführer.

(14) Die Rückführung der Notfalltechnik erfolgt nach den Absätzen (1) bis (12). Die Fahrzeuge der Notfalltechnik am Standort der Notfalltechnik werden vom Begleitpersonal gegen unbeabsichtigtes Bewegen gesichert. **Rückführung der Notfalltechnik**

3 Bergen havarierter Fahrzeuge

(1) Die Zuführung des Kran- oder Hilfszuges zum havarierten Fahrzeug erfolgt nach Abschnitt 2. **Zuführung des Hilfszuges**

(2) Havarierte Fahrzeuge werden vom Begleitpersonal des Kran- oder Hilfszuges in Abstimmung mit dem Notdienst des havarierten EVU schleppfähig gemacht. **Herstellen der Schleppfähigkeit**

Der Notdienst des havarierten EVU legt die Bedingungen für den Transport der havarierten Fahrzeuge fest. Zusätzliche Transportbedingungen durch den Einsatz der Notfalltechnik, z.B. Einsatz von Abschleppgeräten, legt der Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter fest. Dem Triebfahrzeugführer des havarierten EVU werden die Bedingungen bekannt gegeben. **Zusätzliche Transportbedingungen**

(3) Die Zugvorbereitung bzw. das Herstellen der Fahrbereitschaft und der Abtransport erfolgen nach den Regelungen des havarierten EVU. **Vorbereitung für den Abtransport**

Fehlende Angaben sind in Abstimmung mit dem Notdienst des havarierten EVU sowie dem Kraneinsatzleiter oder Aufgleisleiter zu schätzen.

Bei unterbrochener Hauptluftleitung erfolgt der Abtransport nach den Regelungen des havarierten EVU. Ansonsten darf nur bis zum nächsten Bahnhof mit maximal 20 km/h gefahren werden. **Unterbrochene Hauptluftleitung**

Begleitpersonal

Die Kommunikation ist nach Abschnitt 2 Absatz (9) und Absatz (11) herzustellen, wenn Begleitpersonal den Abtransport begleitet.

Vor dem Abtransport muss die Transportbereitschaft nach Abschnitt 2 hergestellt werden, wenn Fahrzeuge des Kran- oder Hilfszuges gemeinsam mit dem havarierten Fahrzeug abtransportiert werden.

Zugteile/ Fahrzeuge werden abgezogen

(4) Müssen Zugteile oder Fahrzeuggruppen abgezogen werden, damit der Kran- oder Hilfszug arbeiten kann, legen

a) die Betriebszentrale oder der Notfallmanager die Betriebsstelle für das Abstellen der Zugteile fest,

b) der Notdienst des havarierten EVU in Abstimmung mit dem Notfallmanager fest, ob zur Havariestelle das Triebfahrzeug zurückkehrt, nur der Triebfahrzeugführer zurückkehrt oder ein weiterer Triebfahrzeugführer des havarierten EVU geschickt wird.

Nutzung Tfz des havarierten EVU

(5) Das Abschleppen des havarierten Fahrzeugs bis zur nächsten betrieblich geeigneten Betriebsstelle, die von der Betriebszentrale oder dem Notfallmanager festgelegt wird, erfolgt nach den Regelungen des havarierten EVU. Dort wird grundsätzlich das Fahrzeug ausgesetzt und gesichert.

Hinweis:
Der Weitertransport havarierter Fahrzeuge erfolgt nach den Regelungen des havarierten EVU.

Nutzung Tfz des helfenden EVU

(6) Muss zum Abziehen von Zugteilen oder Fahrzeuggruppen sowie zum Abtransport des havarierten Fahrzeugs das Triebfahrzeug des helfenden EVU genutzt werden, gilt:

a) Ein Triebfahrzeugführer des havarierten EVU begibt sich zum führenden Triebfahrzeug.

Einweisung des Tf

b) Der Triebfahrzeugführer des helfenden EVU weist den Triebfahrzeugführer des havarierten EVU vor dem Betreten des Triebfahrzeugs ein, insbesondere in Maßnahmen zur Unfallverhütung, die Bedienung der Bremse und das Sichern des Triebfahrzeugs gegen unbeabsichtigte Bewegung.

verantwortlicher Tf für Abtransport

c) Der Triebfahrzeugführer des havarierten EVU wird zum verantwortlichen Triebfahrzeugführer. Der Triebfahrzeugführer des helfenden EVU unterstützt den Triebfahrzeugführer des havarierten EVU bei der Zugvorbereitung, dem Herstellen der Fahrbereitschaft und dem Abtransport havarierter Fahrzeuge.

4 Schäden an Fahrzeugen des Kran- oder Hilfszugs

Information des Begleitpersonals

(1) Wenn der Triebfahrzeugführer während der Rangier- oder Zugfahrt Schäden an den Fahrzeugen des Kran- oder Hilfszuges feststellt oder vermutet, informiert er umgehend das Begleitpersonal.

Entscheidung über Einsatzfähigkeit

(2) Das Begleitpersonal informiert umgehend die Stelle, die auf dem Deckblatt des Fahrzeugbegleitbuchs angegeben ist, und entscheidet über die weitere Einsatzfähigkeit des schadhaften Fahrzeugs.

❑

1 Fahrzeugbeschreibung

Fahrzeugnummer	99 80 9370 xxx-y		
Achsen	4		
Länge über Puffer	18,3 m		
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h		
Gesamtgewicht (mit Ladung)	54 t		
Bremsgewicht	max. 54 t		
Bremsbauart	KE-GP-A Ⓚ	bodenbedienbare Feststellbremse	(H)

2 Unverbindliche Musterwagenliste

Wagenliste Datum _____

a	b	c
Zugnummer(n)	Name	Zugführer ab Zugnummer/Betriebsstelle

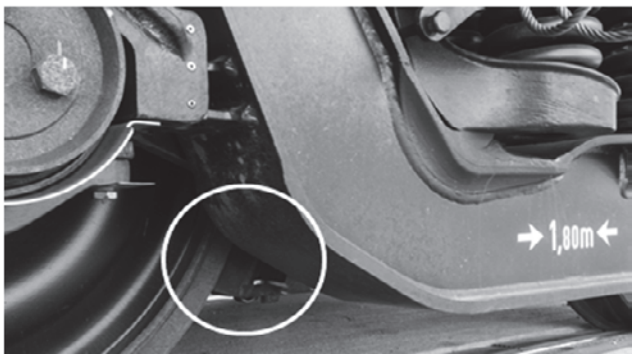
1a	1b	1c	1d	1e	2	3a	3b	4		5a	5b	6a	6b	6c	6d	6e	7			8	9	10
Wagennummer					Gattungs-buchstaben	Achsen		Länge über Puffer		Gewicht der Ladung	Gesamt-gewicht	Bremsgewicht					Sitzplätze		Ordnungs-nummer	Versand-bahnhof	Bestimmungs-bahnhof	Bemerkungen
						beladen	leer					R + Mg	R rot	R weiß	P	G	1.	2.				
1+2	3+4	5–8	9–11	12				m	½	t	t						Richt-/Kennzahl					
99	*80*	*9370*	*xxx*	*y*	–	*4*	–	*18*	*3*	–	*54*	–	–	–	*54*	*54*	–	–	–			*(H), Ⓚ*

3 Informationen zur Bremse

Die Radsätze des EHG-Tragwagens werden auf den Innenseiten der Drehgestelle mit Verbundstoff-Bremsklotzsohlen gebremst.

Der Bremsprobeberechtigte muss bei der Prüfung seitlich von unten am Drehgestellrahmen vorbei schauen, um feststellen zu können, ob die Bremssohlen angelegt oder gelöst sind.

Diese Prüfung muss nur an einem Radsatz je Drehgestell ausgeführt werden.



4 Unverbindlicher Musterbremszettel

Bremszettel Datum .....

a Zugnummer(n)	b ab Betriebsstelle

1	2	3	4	5	6
	Zeile	Bezeichnung	Wagenzug	arbeitende Trieb-fahrzeuge	Gesamtzug
Angaben für Reise- und Güterzüge	1	Gewicht [t]	54		
	2	Bremsgewicht [t]	54		
	3	Zahl der Achsen	4		
	4	Mindestbremshundertstel			
	5	Vorhandene Bremshundertstel: Zeile 2, Sp. 6 × 100 / Zeile 1, Sp. 6			
	6	Fehlende Bremshundertstel			*)
	7	Nummer des letzten Fahrzeuges			
	8	Zahl der einlösigen Bremsen	—		
	9	Zahl der mehrlösigen Bremsen	1		
	10	Zahl der Bremsen mit (D)	—		
	11	Zahl der Bremsen mit (K), (L) und (LL)	1		
	12	Zahl der Matrossow-Bremsen	—		
	13	Länge [m]	18,3		
	14	Zahl der gebremsten Achsen			
	15	Zahl der erforderlich gebremsten Achsen: Zeile 3, Sp. 4 x 9 / 10			
	16	Zulässige Geschwindigkeit ist niedriger als die des Zuges gemäß Fahrplanangaben	nein / ja ..... km/h *)	nein / ja ..... km/h *)	nein / ja ..... km/h *)
Angaben für Reisezüge	21	NBÜ/ep-Bremsen an allen Fahrzeugen im Wagenzug vorhanden	nein / ja		
	22	Notbremsüberbrückung wirksam	nein / ja		
	23	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit: den Kennbuchstaben h, z oder ee	nein / ja		
	24	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit: den Kennbuchstaben n oder y	nein / ja		
	25	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit: TB-6	nein / ja		
	26	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit:	nein / ja		
	27	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit: „o. Zub"	nein / ja		
	28	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit: dem Kennbuchstaben a	nein / ja		
	29	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit:	nein / ja		
Angaben für Güterzüge	31	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern	nein / ja		
	32	.....	nein / ja		

nicht Zutreffendes schräg durchstreichen

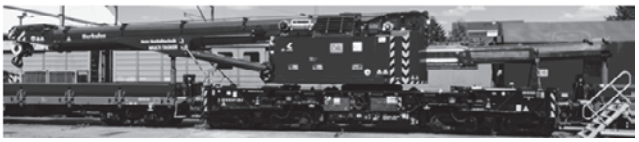
Bremszettel ausgefertigt (Name) .....

*) betriebsleitende Stelle des EIU verständigen

Wenn der Triebfahrzeugführer des helfenden EVU den Bremszettel nach obigem Muster anwenden darf, ergänzt er die im Muster grau hinterlegten Felder. Andernfalls dienen die Informationen auf dem übergebenen Vordruck dem Triebfahrzeugführer für die Bremsberechnung nach den Regelungen des helfenden EVU.

❑

1 Fahrzeugbeschreibungen (100 t Kran als Beispiel)

Schutzwagen			
Fahrzeugnummer	99 80 9370 xxx-y		
Achsen	4		
Länge über Puffer	19,9 m		
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h		
Gesamtgewicht (mit Ladung)	54 t		
Bremsgewicht	52 t		
Bremsbauart	KE-GP	Bodenbedienbare Feststellbremse	(H)
Kran KRC 910			
Fahrzeugnummer	99 80 9471 xxx-y		
Achsen	8		
Länge über Puffer	13,0 m		
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h		
Gesamtgewicht (mit Ladung)	104 t		
Bremsgewicht	106 t		
Bremsbauart	KE-GP mZ Ⓓ	Bodenbedienbare Feststellbremse	(H)
Materialwagen			
Fahrzeugnummer	99 80 9370 xxx-y		
Achsen	4		
Länge über Puffer	19,9 m		
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h		
Gesamtgewicht (mit Ladung)	47 t		
Bremsgewicht	44 t		
Bremsbauart	KE-GP	Bodenbedienbare Feststellbremse	(H)
Schlafeinheit			
Fahrzeugnummer	99 80 9370 xxx-y		
Achsen	4		
Länge über Puffer	18,3 m		
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h		
Gesamtgewicht (mit Ladung)	48,7 t		
Bremsgewicht	max. 48 t		
Bremsbauart	KE-GP-A Ⓚ	Bodenbedienbare Feststellbremse	(H)

Wohneinheit			
Fahrzeugnummer	99 80 9379 xxx-y		
Achsen	4		
Länge über Puffer	25,8 m		
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h		
Gesamtgewicht (mit Ladung)	65,2 t		
Bremsgewicht	max. 55 t		
Bremsbauart	KE-GP-A Ⓚ	Bodenbedienbare Feststellbremse	(H)

2 Unverbindliche Musterwagenliste

Wagenliste Datum _____

a	b	c
Zugnummer(n)	Name	Zugführer ab Zugnummer/Betriebsstelle

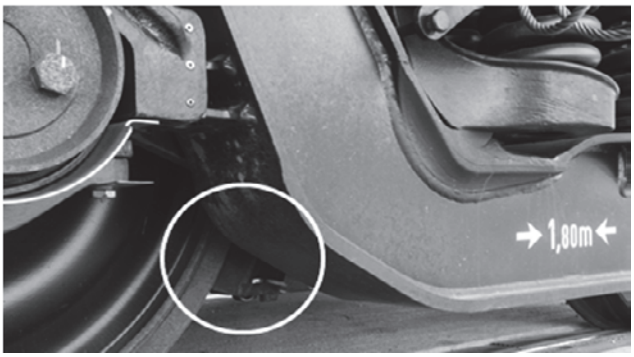
1a	1b	1c	1d	1e	2	3a	3b	4		5a	5b	6a	6b	6c	6d	6e	7			8	9	10
Wagennummer					Gattungs-buchstaben	Achsen		Länge über Puffer		Gewicht der Ladung	Gesamt-gewicht	Bremsgewicht					Sitzplätze		Ordnungs-nummer	Versand-bahnhof	Bestimmungs-bahnhof	Bemerkungen
						beladen	leer					R + Mg	Ⓡ / R		P	G	1.	2.				
1+2	3+4	5–8	9–11	12				m	1/10	t	T		rot	weiß			Richt-/Kennzahl					
99	80	9370	xxx	y		4	–	19	9	–	54	–	–	–	52	52	–	–	–			(H)
99	80	9471	xxx	y		–	8	13	0	–	104	–	–	–	106	106	–	–	–			(H)
99	80	9370	xxx	y		4	–	19	9	–	47	–	–	–	44	44	–	–	–			(H)
99	80	9370	xxx	Y		4	–	18	3	–	49	–	–	–	48	48	–	–	–			(H), Ⓚ
99	80	9379	xxx	y		4	–	25	6	–	65	–	–	–	55	55	–	–	–			(H), Ⓚ
		gesamt:				16	8	96	7		319				305	305						

3 Informationen zur Bremse

Die Radsätze der Tragwagen für die Wohn- und Schlafeinheit werden auf den Innenseiten der Drehgestelle mit Verbundstoff-Bremsklotzsohlen gebremst.

Der Bremsprobeberechtigte muss bei der Prüfung seitlich von unten am Drehgestellrahmen vorbei schauen, um feststellen zu können, ob die Bremssohlen angelegt oder gelöst sind.

Diese Prüfung muss nur an einem Radsatz je Drehgestell ausgeführt werden.



4 Unverbindlicher Musterbremszettel

Bremszettel Datum .....

a Zugnummer(n)	b ab Betriebsstelle

1	2	3	4	5	6
	Zeile	Bezeichnung	Wagenzug	arbeitende Trieb-fahrzeuge	Gesamtzug
Angaben für Reise- und Güterzüge	1	Gewicht [t]	*319*		
	2	Bremsgewicht [t]	*305*		
	3	Zahl der Achsen	*24*		
	4	Mindestbremshundertstel			
	5	Vorhandene Bremshundertstel: Zeile 2, Sp. 6 × 100 / Zeile 1, Sp. 6			
	6	Fehlende Bremshundertstel			*)
	7	Nummer des letzten Fahrzeuges			
	8	Zahl der einlösigen Bremsen	—		
	9	Zahl der mehrlösigen Bremsen	*5*		
	10	Zahl der Bremsen mit (D)	*1*		
	11	Zahl der Bremsen mit (K), (L) und (LL)	*2*		
	12	Zahl der Matrossow-Bremsen	—		
	13	Länge [m]	*97,0*		
	14	Zahl der gebremsten Achsen			
	15	Zahl der erforderlich gebremsten Achsen: Zeile 3, Sp. 4 x 9 / 10			
	16	Zulässige Geschwindigkeit ist niedriger als die des Zuges gemäß Fahrplanangaben	nein / ja ..... km/h *)	nein / ja ..... km/h *)	nein / ja ..... km/h *)
Angaben für Reisezüge	21	NBÜ/ep-Bremsen an allen Fahrzeugen im Wagenzug vorhanden	nein / ja		
	22	Notbremsüberbrückung wirksam	nein / ja		
	23	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit den Kennbuchstaben **h**, **z** oder **ee**	nein / ja		
	24	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit den Kennbuchstaben **n** oder **y**	nein / ja		
	25	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit „**TB 0**“	nein / ja		
	26	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit	nein / ja		
	27	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit „**o. Zub**“	nein / ja		
	28	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit dem Kennbuchstaben **a**	nein / ja		
	29	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit	nein / ja		
Angaben für Güterzüge	31	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern	nein / ~~ja~~		
	32	.....	nein / ~~ja~~		

nicht Zutreffendes schräg durchstreichen

Bremszettel ausgefertigt (Name) .....

*) betriebsleitende Stelle des EIU verständigen

VBRW.4312V01 Bremszettel

Wenn der Triebfahrzeugführer des helfenden EVU den Bremszettel nach obigem Muster anwenden darf, ergänzt er die im Muster grau hinterlegten Felder. Andernfalls dienen die Informationen auf dem übergebenen Vordruck dem Triebfahrzeugführer für die Bremsberechnung nach den Regelungen des helfenden EVU.

zur Modulübersicht

1 Verhaltensgrundsätze

(1) Bei Unfällen, Bränden und Störungen ist ruhig und besonnen zu handeln. Es ist darauf zu achten, dass man sich nicht selbst gefährdet. Gefährdete Personen sind nach Möglichkeit zu warnen.

Ruhe, Besonnenheit, Eigenschutz, Warnen

2 Gefährliche Ereignisse melden

(1) Alle Meldungen zu gefährlichen Ereignissen sind eilig.

Grundsatz

(2) Die Ereignismeldung muss eindeutig und möglichst kurz sein. Abkürzungen von Orts- und Bahnhofsnamen sind nicht anzuwenden.

Eindeutigkeit und Abkürzungen

(3) Die erste Meldung darf nicht durch Feststellung von Einzelheiten verzögert werden; erforderlichenfalls ist sie durch weitere Meldungen zu ergänzen.

Erste Meldung

(4) Ist ein gefährliches Ereignis eingetreten, so ist so schnell wie möglich über Funk oder Fernsprecher an die Unfallmeldestelle des EIU eine Ereignismeldung abzugeben.

Unfallmeldestelle des EIU verständigen

(5) Anschließend ist die Meldung an die Meldestelle des EVU zu geben.

Meldestelle des EVU verständigen

3 Besonderheiten bei elektrifizierter Infrastruktur

(1) Werden betriebsgefährdende Zustände an der Fahrleitung oder an elektrischen Triebfahrzeugen festgestellt, so sind die Unfallmeldestelle des EIU und die auftraggebende Stelle unverzüglich zu unterrichten.

Melden

(2) Es ist dafür zu sorgen, dass die Fahrleitung – soweit notwendig – möglichst bald ausgeschaltet und bahngeerdet (mit dem Rückleiter verbunden) wird; bis dahin sind Personen vor der Annäherung an unter Spannung stehende Teile zu warnen.

Fahrleitung ausschalten und bahnerden

(3) Herabhängende Oberleitungsteile dürfen nicht berührt werden. Menschen und Tiere sind fernzuhalten.

Herabhängende Oberleitungsteile

(4) Feuerlöscharbeiten in der Nähe elektrischer Anlagen und elektrischer Fahrzeuge dürfen nur mit dafür geeigneten Spezialfeuerlöschern oder nach Ausschaltung und Erdung der unter Spannung stehenden Teile durchgeführt werden.

Feuerlöscharbeiten

(5) Bei einer den Erdboden berührenden elektrischen Leitung führt auch das Erdreich um den Berührungspunkt gefährliche Spannung („Spannungstrichter“).

Elektrische Leitung berührt Erdboden

Das Erdreich im Umkreis von 10 m darf daher so lange nicht berührt oder betreten werden, bis die unter Spannung stehende Leitung ausgeschaltet und bahngeerdet (mit dem Rückleiter verbunden) ist.

Personen, die sich innerhalb des Bereiches von 10 m befinden, müssen diesen wegen der gefährlichen Schrittspannung mit kleinen Schritten verlassen.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Verunglückte

(6) Steht bei Unfällen durch den elektrischen Strom ein Verunglückter noch mit unter Spannung stehenden Teilen in Verbindung, ist die Spannung unverzüglich abzuschalten und das Bahnerden (mit dem Rückleiter verbinden) der aktiven Teile zu veranlassen. Verunglückte Personen dürfen nicht berührt werden.

Gegenstände

(7) Gegenstände, die an der Fahrleitung anliegen, dürfen nicht berührt werden.

Fahrleitung berührt den Wagenkasten

(8) Berührt die Fahrleitung den Wagenkasten eines Fahrzeuges dürfen

– sich Personen von außen dem Fahrzeug nicht nähern oder dieses berühren,

und

– Personen, die sich im Fahrzeug aufhalten, dieses nicht verlassen,

solange nicht die aktiven Teile ausgeschaltet und bahngeerdet (mit dem Rückleiter verbunden) sind.

Muss das Fahrzeug vor dem Ausschalten der Fahrleitung evakuiert werden (z. B. bei einem Fahrzeugbrand), ist abzuspringen.

Das Fahrzeug darf nach dem Abspringen nicht mehr berührt werden.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

4 Maßnahmen bei Bränden

DBCDE.8130 2 (7)

Handlungskonzept

(1) Folgende Handlungen sind auszuführen, um die Ausbreitung von Bränden zu vermeiden:

- Anhalten
  - Schnellstmöglich an einer Stelle anhalten, die als nicht brandgefährdet erscheint und die Evakuierung sowie die Hilfeleistung ermöglicht
  - Wenn möglich, die Überbrückung der Fahrgastnotbremse nutzen
- Alarmieren
  - Nothaltauftrag geben
  - Weitere anwesende Mitarbeiter informieren und zur Unterstützung anfordern
- Anlagen ausschalten, die den Brand möglicherweise hervorrufen oder verstärken
  - Krafterzeugungsanlage abstellen, sofern dies technisch möglich ist
  - Stromabnehmer senken
  - Klimaanlage, Belüftung oder Zugsammelschiene ausschalten
  - Batteriehauptschalter ausschalten, wenn die Stromversorgungsanlage die Brandursache sein könnte
- Brand abwehren/bekämpfen
  - Der eigenen Sicherheit und der Sicherheit der Reisenden bzw. mitfahrender Personen Vorrang einräumen (Menschenschutz geht vor Sachschutz)
  - Vorhandene Einrichtungen bzw. Geräte des Brandschutzes oder der Brandbekämpfung nutzen
  - Brandbekämpfung auf Brände in der Entstehungsphase im unmittelbaren Arbeitsbereich (z. B. Führerraum, Laufwerk, Fahrgastbereich) beschränken
  - Auf den Handfeuerlöschern angegebene Verhaltensvorgaben und Hinweise beachten (z. B. Verwendungsverbote, erforderliche Mindestabstände)
  - Feuerlöscharbeiten in der Nähe elektrischer Anlagen und elektrischer Fahrzeuge nur mit dafür geeigneten Feuerlöschern oder nach Ausschaltung und Erdung bzw. Bahnerdung der unter Spannung stehenden Teile durchführen
  - Türen und Fenster geschlossen halten und berücksichtigen, dass beim Öffnen von Türen die Bildung einer Stichflamme möglich ist
  - Sachwerte schützen

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Schutz vor Gefahren des Brandes

(2) Zum Schutz vor den Gefahren des Brandes muss das Personal *

- rauchbelastete Räume oder Raumteile wegen Lebensgefahr verlassen, * *
- Wagen oder Bereich mit der Brandstelle sofort räumen und nicht an der Brandbekämpfung beteiligte Personen in benachbarte Wagen oder andere vor dem Brand geschützte Bereiche bringen, * * * *
- falls der Brand nicht gelöscht werden kann – die Selbstrettung durchführen. * *

Ansprechpartner für Rettungsdienste

(3) Soweit möglich soll sich das Zugpersonal am Ereignisort als Ansprechpartner z. B. für Rettungsdienste zur Verfügung halten.

5 Freiwerden von gefährlichen Gütern

Verhaltensgrundsätze

(1) Werden gefährliche Güter frei oder droht ein Austritt, sind folgende Verhaltensgrundsätze zu beachten:

- Stoff nicht berühren und nicht einatmen,
- Sicherheitszone gegen Windrichtung oder quer zur Windrichtung verlassen,
- soweit Kleidung kontaminiert wurde, diese ausziehen,
- Zündquellen vermeiden, insbesondere Rauchen einstellen, keine elektronischen Zigaretten oder ähnliche Geräte ohne Ex-Kennzeichnung verwenden, keine elektrischen Ausrüstungen bedienen (auch keine Schalthandlungen an Fahrzeugen oder Oberleitungsanlagen),
- Erstmaßnahmen zur Abwendung weiterer Gefahren ergreifen (z. B. Anhalten von Fahrzeugen, Fernhalten von Menschen),
- Sicherheitszone absperren,
- Angaben in den Schriftlichen Weisungen gemäß RID sowie ggf. weitere stoffspezifische Sicherheitshinweise in den Begleitpapieren beachten.

Bei allen Maßnahmen ist die eigene Sicherheit zu beachten. Der Schutz von Menschen hat Vorrang vor allen anderen Maßnahmen. *

Beförderungspapiere mitnehmen

(2) Beim Verlassen des Zuges sind die vorhandenen Beförderungspapiere für gefährliche Güter mitzunehmen, soweit dieses ohne zusätzliche Gefahren möglich ist.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Meldung

(3) Unregelmäßigkeiten bei Gefahrguttransporten sind so schnell wie möglich an die Unfallmeldestelle des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (z. B. Fahrdienstleiter) und an die auftraggebende Stelle zu melden, damit von dort weitere geeignete Maßnahmen eingeleitet werden können.

Es sind möglichst folgende Angaben mitzuteilen:

- Schadensereignis (z. B. Undichtigkeit, Brand),
- Gefahrgutumschließung (z. B. Kesselwagen),
- Fahrzeugnummer,
- Stellung im Fahrzeugverband,
- Lage und Größe der Leckage,
- Austrittsmenge (z. B. Tropfen, Strahl oder gesamter Tankinhalt),
- orangefarbene Kennzeichnung (Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr und die UN-Nummer),
- Nummer der Gefahrzettel/Großzettel (Placards),
- Nähe zu besonders gefährdeten Objekten (z. B. Wohnhäuser).

Kennzeichnung der Gefahr

(4) Bei der Beförderung gefährlicher Güter sind Versandstücke sowie Kleincontainer mit Gefahrzetteln gekennzeichnet. Wagen und Ladeeinheiten sind mit Großzetteln (Placards) und ggf. mit einer orangefarbenen Tafel versehen.

Die Gefahrzettel/Großzettel (Placards) enthalten in der oberen Hälfte ein Symbol als Hinweis der maßgeblichen Gefahr oder die Nummer der Unterklasse. Im unteren Teil ist die Nummer der Klasse eingetragen. Entsprechend den Stoffeigenschaften können mehrere Gefahrzettel/Großzettel angebracht sein. Erläuterungen zu den Gefahreigenschaften der Klassen sind u. a. in den Schriftlichen Weisungen gemäß RID enthalten.

Beispiel:

entzündbare flüssige Stoffe
Symbol für Brand-/Explosionsgefahr

Klasse 3

Auf der orangefarbenen Tafel ist im oberen Teil die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr angegeben. Die Verdoppelung einer Ziffer weist auf die Zunahme der Gefahr hin. Wenn der Buchstabe „X“ vorangestellt ist, reagiert der Stoff in gefährlicher Weise mit Wasser. Im unteren Teil ist die vierstellige UN-Nummer angegeben.

Beispiel Benzin:

verdoppelte Ziffer der Gefahr, da leicht entzündbarer flüssiger Stoff (Flammpunkt unter 23 °C)

UN-Nummer 1203 steht für Benzin oder Ottokraftstoff

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Kennzeichnung begrenzte Mengen

(5) Mit dem abgebildeten Kennzeichen wird die Beförderung von begrenzten Mengen gefährlicher Güter (Kleinverpackungen) gekennzeichnet, wobei verschiedene Stoffe mit unterschiedlichen Gefahreigenschaften enthalten sein können. Wagen und Ladeeinheiten werden bei der Beförderung von begrenzten Mengen mit dem Kennzeichen versehen. Wenn die Bruttogesamtmenge je Wagen oder Ladeeinheit 8 t nicht überschreitet, darf auf das Kennzeichen verzichtet werden.

Kennzeichnen für begrenzte Mengen
(Größe analog Gefahrzettel/Großzettel)

Radioaktive Stoffe

(6) Bei radioaktiven Stoffen ist ein längerer Aufenthalt in der Nähe solcher Wagen zu vermeiden. Beschädigungen an derartigen Wagen, sind unverzüglich an die auftraggebende Stelle zu melden.

Beispiel:

Großzettel (Placard) Nr. 7D

Betriebsstoffe

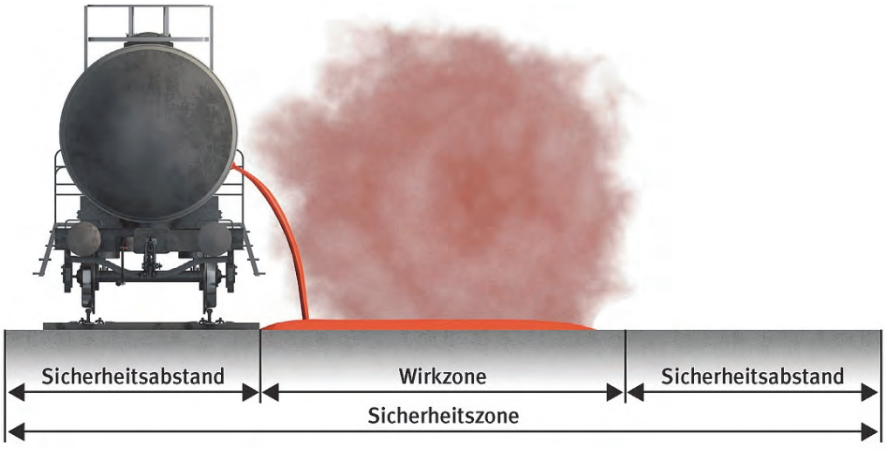
(7) Betriebsstoffe in Fahrzeugen (z. B. Dieselkraftstoff, Öl, Batteriesäure) sind nicht als Gefahrgut gekennzeichnet, da sie nicht als Gefahrgut im Sinne des RID gelten. Die Gefahren sind in den Einsatzmerkblättern des Fahrzeuges erläutert. Beim Freiwerden der Betriebsstoffe gelten die Verhaltensgrundsätze sinngemäß.

Sicherheitszone ermitteln

(8) Die Sicherheitszone (S) ist die Wirkzone (W) zuzüglich des erforderlichen Sicherheitsabstands. Die Wirkzone ist der Bereich oberhalb der mit Flüssigkeit überdeckten Fläche oder bei flüchtigen Stoffen der Bereich, in dem sich das gefährliche Gas- bzw. Dampf-, Luftgemisch ausbreitet.

Ergänzung

DB.8581 5 (12)



Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nu

Folgende Sicherheitsabstände werden mindestens empfohlen, sofern die Stoffe nicht brennen:

Stoffeigenschaften (Klasse)	Sicherheitsabstand (Mindestmaß)
Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff (Klasse 1) 	Bei Unterklasse 1.1, 1.2, 1.3, 1.5 und 1.6: 300 m
	Bei Unterklasse 1.4: 25 m
Gas (Klasse 2) 	Bei schleichendem oder geringem Austritt: 20 m (z. B. undichte Ventile, Flansche)
	Bei starkem Austritt: 30 m (z. B. abgerissenes Ventil, Kollision)
Entzündbare flüssige Stoffe (Klasse 3) 	5 m (z. B. UN 1203 Benzin)
Giftige Stoffe (Klasse 6.1) Ätzende Stoffe (Klasse 8) 	20 m
Radioaktive Stoffe (Klasse 7) 	gemäß Vorgaben im Sicherungsplan des EVU
Sonstige gefährliche Stoffe (Klassen 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2 und 9) 	5 m

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Brandfall

(9) Im Brandfall von Tanks ist die Sicherheitszone wegen der Gefahr des Berstens weiter auszudehnen.

Örtliche Verhältnisse und Witterung

(10) Besondere örtliche Verhältnisse (Einschnitte, Tunnel usw.) sowie Witterungseinflüsse können die Größe der Sicherheitszone beeinflussen. Hierbei ist zu beachten, dass die größere Gefahr in Windrichtung besteht und sich durch die Windstärke ändern kann.

Gefahrgut nicht eindeutig bekannt

(11) Kann anhand der Kennzeichnung am betroffenen Fahrzeug bzw. der Sendung und den Angaben im Beförderungspapier die Gefahrgutart nicht eindeutig ermittelt werden, so ist bis zu deren Klärung von der größtmöglichen Gefahr auszugehen.

*

❒

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte

zu BRW.8581

5 Freiwerden von gefährlichen Gütern

Ergänzung:

(8) Die Sicherheitszone ist entsprechend den gegebenen Möglichkeiten abzusperren und zu sichern. Dritte sind fernzuhalten und zu warnen.

Sicherheitszone ermitteln

(12) Die Rettung der Verletzten oder Bewusstlosen aus der Sicherheitszone nach BRW.8581 Abschnitt 5 Absatz (8) und das Leisten von erster Hilfe ist die erste wichtige Aufgabe der Helfer. Beim Bergen von Verletzten oder Bewusstlosen ist immer der Selbstschutz zu beachten.

Erste Hilfe

(13) Der meldende Mitarbeiter verbleibt am Ereignisort (außerhalb der Sicherheitszone) und unterrichtet den Notfallmanager, den Notdienst des EVU bzw. die Feuerwehr bei Eintreffen am Ereignisort.

Verbleib am Ereignisort

(14) Als Leitfaden zum schnellen Erkennen der Gefahren, die von einem nach RID gekennzeichneten Gut (Gefahrzettel/Großzettel (Placards), zusätzliche Kennzeichnung und/oder orangefarbene Tafel) ausgehen können, dient der als 424.0003V01 vorliegende Vordruck "Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn". Er dient zur Schnellinformation und zeigt allgemeine Sofortmaßnahmen auf, die zum Selbstschutz und zur Verhinderung der Ausbreitung von Gefahren unerlässlich sind.

Schnellinformation

❑

zur Modulübersicht

1 Durchzuführende Maßnahmen

Maßgebende Neigung ermitteln

(1) Erhält der Triebfahrzeugführer Kenntnis von einem länger anhaltenden und großflächigen Stromausfall (z. B. Fahrdrahtspannung kehrt auch nach 30 Minuten noch nicht zurück, Mobilfunknetz nicht verfügbar), muss er umgehend die maßgebende Neigung und die erforderliche Festhaltebremskraft (Fhbk) am Standort seines Zuges ermitteln.

Maßgebende Neigung nicht bekannt

(2) Kann die maßgebende Neigung nicht ermittelt werden, sind die Angaben im Fahrplan (Sägelinien) zu überprüfen. Sind im Fahrplan keine Angaben vorhanden, ist eine Neigung von 10 ‰ anzunehmen.

Fhbk ermitteln und abgleichen

(3) Anschließend muss der Triebfahrzeugführer die vorhandene Festhaltebremskraft (Fhbk) ermitteln und mit der erforderlichen Fhbk gemäß Ril 915.0101A01 abgleichen.

Ausreichende Sicherung nicht möglich

(4) Sind nicht ausreichend Feststellbremsen und Sicherungsmittel vorhanden, muss der Triebfahrzeugführer alles Mögliche unternehmen, um eine unbeabsichtigte Bewegung des Zuges zu verhindern. Er muss, wenn möglich, unmittelbar die auftraggebende Stelle darüber informieren.

Information an Begleitpersonal

(5) Im Zug mitfahrendes Begleitpersonal muss über den Stromausfall (Black-Out) informiert werden.

Endgültige Sicherung

(6) Spätestens nach Ablauf von 60 Minuten, muss der Zug mit Feststellbremsen bzw. Sicherungsmitteln gesichert sein. Der Meldezettel Abstellung muss ausgefüllt und sichtbar auf dem Triebfahrzeug ausgelegt werden. Der Triebfahrzeugführer muss sich außerdem den exakten Standort des Zuges notieren.

Hinweis:

Es ist zu beachten, dass vor dem Anziehen der Feststellbremsen eine Vollbremsung auszuführen ist.

Informationen erhalten

(7) Wenn möglich, wird der Triebfahrzeugführer in Abstimmung mit den Gefahrenabwehrbehörden und dem Krisenstab des Konzerns von seiner auftraggebenden Stelle über die weiteren Schritte informiert. Erhält er keine Informationen und kann er keinen Kontakt zu seiner auftraggebenden Stelle aufnehmen, darf er nach der

Sicherung des Zuges das Triebfahrzeug verschließen und verlassen.

Standort des Zuges mitteilen

(8) In der Folgezeit bzw. nachdem die Kommunikationsmöglichkeit wiederhergestellt wurde, muss der Triebfahrzeugführer unmittelbar der auftraggebenden Stelle den Standort des Zuges sowie seinen aktuellen Aufenthaltsort mitteilen.

❑

Handbuch

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Fahrdienstvorschrift; Handbuch für Kommunikation	40856 Seite I

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.

Druckstücke unterliegen nicht dem Änderungsdienst.

Zielgruppen, für welche dieses Handbuch erarbeitet wurde:

Eisenbahninfrastrukturunternehmen/Eisenbahnverkehrsunternehmen:
- Mitarbeiter, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
- Mitarbeiter mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb,
- Ausbilder im Bahnbetrieb

Impressum

Chefanwender DB InfraGO AG
I.IBB 31
Julian Huth
Adam-Riese-Str. 11-13
60327 Frankfurt am Main
Kontakt: info408@deutschebahn.com

zum Deckblatt

zur Modulübersicht

Inhaltsverzeichnis

Richtliniennummer	Titel	Gültig ab
408.0055	Grundsätze; Begriffe	14.12.2025
408.0056	Grundsätze; Kommunikation	14.12.2025

1 Zweck, Schutzziel und Zielgruppe

Zweck, Schutzziel:

Diese Richtlinie gewährleistet die Verwendung einheitlicher Begriffe im Bahnbetrieb und somit 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,
- die Fahrgasthaltewunscheinrichtung dem Tf einen Haltewunsch anzeigt oder
- der Tf 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 oder an einer virtuellen Blockstelle. Ein EOA kann sich auch an der Spitze eines Zuges befinden, wenn eine Sollgeschwindigkeit von 0 km/h angezeigt wird oder am Sperrsignal.

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.

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. ETCS überwacht die maximal zulässige Geschwindigkeit für Fahren auf Sicht und das Ende der ETCS-Fahrterlaubnis.

Override EOA

Funktion im ETCS-Fahrzeuggerät, die es dem Tf ermöglicht, aus den ETCS-Betriebsarten FS, OS oder LS 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 Lokomotiven, die mit je einem Tf besetzt sind. Die Vorspannlokomotive befindet sich an der Spitze des Zuges.

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

Das Bewegen von Zügen sind Zugfahrten. 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 sind Züge, die auf besondere Anordnung an bestimmten Tagen:

- nach einem im Voraus festgelegten und bekannt gegebenen Fahrplan (Bedarfszüge) oder
- nach einem von Fall zu Fall besonders aufgestellten Fahrplan

verkehren.

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

Richtlinie

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Grundsätze; Kommunikation	408.0056 Seite 1

1 Zweck, Schutzziel und Zielgruppe

Zweck, Schutzziel:

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

Sprachgebrauch

Für den Sprachgebrauch gilt:

- deutsche Sprache verwenden
- 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	
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	- Sender muss korrekte Wiederholung bestätigen - Falsche Wiederholung unterbrechen und den falsch wiedergegebenen Teil wiederholen - Nach Korrektur falscher Wiederholung beginnt der Empfänger die Wiederholung von Anfang an	- Einleitung Wiederholung: „Ich wiederhole“ - Bestätigung korrekte Wiederholung: „Richtig“ - Unterbrechung falsche Wiederholung „Falsch, ich wiederhole“

2.2 Identifikation von 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 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 für die Bezeichnung der Buchstaben des Alphabets beim Buchstabieren 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	ʧɑːli	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	ɹoːmi̯o	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	ɛksɹɐ̯ɪ	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.

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 Grundsätze

(1) Eine eindeutige Verständigung ist sicherzustellen.

Eindeutigkeit

* * (2) Bei der Verständigung, z. B. beim Einsatz von Funk, sind die festgelegten Wortlaute zu verwenden.

Feste Wortlaute verwenden

* * (3) Bei Aufträgen oder Meldungen ohne festen Wortlaut muss der Empfänger die wesentlichen Angaben wiederholen.

Auftrag oder Meldung wiederholen

* * (4) Es ist stets Funkdisziplin zu wahren. Über Funkverbindungen dürfen nur Dienstgespräche geführt werden. Die Gespräche sind kurz und bündig zu fassen.

Funkdisziplin

(5) Andere Funkteilnehmer sind exakt anzusprechen, um Verwechslungen zu vermeiden.

Funkteilnehmer ansprechen

(6) Aufträge über einseitig gerichtete Verbindungen (z. B. Lautsprecher) müssen zweimal gegeben werden (Wiederholung vom Auftraggeber).

Einseitig gerichtete Verbindungen

(7) Wenn eine Meldung oder ein Auftrag nicht eindeutig verstanden wurde, ist nachzufragen.

Im Zweifelsfall hat sich der Mitarbeiter so zu verhalten, dass die Sicherheit gewährleistet ist.

Meldung oder Auftrag nicht eindeutig verstanden

(8) Weitere Regelungen zur Kommunikation können durch die EIU vorgegeben werden.

Vorgaben durch das EIU

❑

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

Handbuch

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Fahrdienstvorschrift; Befehlsheft	40857 Seite I

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.

Druckstücke unterliegen nicht dem Änderungsdienst.

Die Verbindlichkeit der auszugsweise wiedergegebenen Inhalte ergibt sich aus den gültigen Richtlinien.

Zielgruppen, für welche dieses Handbuch erarbeitet wurde:

Eisenbahninfrastrukturunternehmen/Eisenbahnverkehrsunternehmen:
- Mitarbeiter, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
- Mitarbeiter mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb,
- Ausbilder im Bahnbetrieb

zum Deckblatt

Impressum

Chefanwender DB InfraGO AG
I.IBB 31
Julian Huth
Adam-Riese-Str. 11-13
60327 Frankfurt am Main
Kontakt: info408@deutschebahn.com

zum Deckblatt

zur Modulübersicht

Inhaltsverzeichnis

Titel	Gültig ab
Verwendung der Befehle 1-9 und 21-95	14.12.2025
Kommunikationsregeln für die Übermittlung von Befehlen	14.12.2025
Vordruck 408.0411V01/408.2411V01	14.12.2025

❑

Nr. des Befehls	Situation
1	Vorbeifahrt an einem EOA/Signal
2	- Weiterfahren nach Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR - Weiterfahren nach einer unzulässigen Vorbeifahrt - Weiterfahrt nach Zwangsbremsung durch Zugbeeinflussung in bestimmten Situationen
3	Verbleiben im Stillstand
4	Widerruf eines Befehls
5	Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung
6	Fahren auf Sicht
7	Starten in ETCS-Betriebsart SR
8	Bahnübergang sichern
9	Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung
21	Einfahrt oder Weiterfahrt (Bf, Bft, Abzw, Üst)
22	Ausfahrt aus dem Bf oder Bft
23	Fahren auf dem Gegengleis
24	Zurückkehrende Fahrten (Sperrfahrten, nicht gekuppelte Schiebetriebfahrzeuge)
25	Weiterfahren sowie Ein- und Ausfahren vom Gegengleis
26	Halten auf dem Gegengleis
27	LZB abschalten
28	- Wechsel des ETCS-Level - Wechsel der ETCS-Betriebsart
29	- Weiterfahrt signalgeführt - Weiterfahrt 2000 m mit höchstens 40 km/h - Weiterfahrt bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/

Nr. des Befehls	Situation
30	Aus der LZB entlassen
31	Rangieren über Signal Ra 10 oder die Einfahrweiche
32	Anhalten vor einer bestimmten Stelle
33	Gestörte LZB-Bk oder ETCS-Bk
34	Maximal zulässige Geschwindigkeit des Zuges (VMZ) einstellen
95	Zusätzliche Anweisungen: - Langsamfahrstelle nicht in LZB eingegeben oder in ETCS nicht aktiviert (Auftrag 95.10) - BÜ nicht ausreichend gesichert (Auftrag 95.20) - Sperrfahrten zum Warnen von Beschäftigten im gesperrten Gleis (Auftrag 95.30) - Reisendenverständigung bei einem DSA-Ausfall oder rechtzeitige Eingabe eines Gleiswechsels nicht möglich (Auftrag 95.40) - ständig wirksame oder unwirksame PZB-Streckeneinrichtung (Auftrag 95.50) - Freitext (Auftrag 95.95)

DB.0199

Buchstabiertafel (Ril 408.0056, 2.8)

Die Buchstabiertafel ist in folgenden Fällen für die Bezeichnung der Buchstaben des Alphabets beim Buchstabieren 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	bɹɑːvo	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	hoˑtɛl	HOH TELL
I	India	ɪndiɑ	IN DIE AH
J	Juliet	dʒuːliˑɛt	DSCHU LIE JETT
K	Kilo	kiːlo	KIE LOH
L	Lima	liːmɑ	LIE MAH
M	Mike	maɪk	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	ɛksɹeɪ	ECKS RÄI
Y	Yankee	jæŋki	JÄNG KIE
Z	Zulu	zuːluː	SUH LUH
Ä	Ärger		
Ö	Öse		
Ü	Übel		
ß	Eszett		

Zahlen (Ril 408.0056, 2.9)

Zahlen sind ziffernweise auszusprechen.

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

Wortlaute (Anhang 408.0411A02/408.2411A02, 1)

Beim Diktat eines Befehls, müssen die Regeln zur Kommunikation nach Ril 408.0056 und folgende Wortlaute verwendet werden:

Situationsbeschreibung	Verwendete Wortlaute
Aufforderung, das Verfahren „Befehlsübermittlung“ vorzubereiten	„Verfahren Befehlsübermittlung vorbereiten“
Bestätigung, dass ein Befehl diktiert werden kann	„Bereit für Verfahren Befehlsübermittlung“
Befehlsübermittlung ist abgeschlossen	„Verfahren Befehlsübermittlung beendet“
Abbrechen eines Befehlsdiktats	„Verfahren Befehlsübermittlung abbrechen“
Es wird ein Fehler während des Diktats erkannt und deshalb dazu aufgefordert die Befehlsübermittlung neu zu beginnen	„Fehler, neues Verfahren Befehlsübermittlung vorbereiten“
Der Diktierende berichtigt einen Fehler beim Wiederholen	„Falsch, ich wiederhole …“
Das Befehlsdiktat oder eine nicht vollständig verstandene Meldung soll wiederholt werden	„Bitte wiederholen“

Ablaufschema (Anhang 408.0411A02/408.2411A02, 2)

Fahrdienstleiter	Triebfahrzeugführer
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.	
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“. 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.
Gibt an welche Seite des Vordrucks auszufüllen ist „… [Befehle 1-9 oder Befehle 21-95]“ und diktiert Inhalt: - „[Schiebetriebfahrzeug] … [Zugnummer]“ - „Standort des Zuges … [Standort des Zuges]“ - „Standort des Anweisenden … [Standort des Anweisenden]“ - „Vordruck … von … [Anzahl der Vordrucke]“ - „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
	Wiederholt das Diktat „Ich wiederhole: … [Inhalt des Diktats]“
Korrigiert ggf. nicht inhaltsgleiche Wiederholung mit „Falsch, Ich wiederhole: … [Korrigierter Inhalt]“	Fertigt Vordruck entsprechend des Diktats neu aus.
	Wiederholt das Diktat erneut und beginnt am Anfang des Vordrucks „Ich wiederhole: … [Inhalt des Diktats]“
Bestätigt richtige Wiederholung mit „richtig“. Nennt: - „… [Datum], … [Uhrzeit]. Verfahren Befehlsübermittlung beendet“	Füllt Felder B und Y aus.
Befehl ist übermittelt	Befehl ist gültig.

Befehle 1 - 9

A **Zugnummer** .....

C **Standort des Zuges** .....

..... von .....

E **Anzahl der Vordrucke**

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** ..... **wird widerrufen** 4.10

4.11 **eindeutige Kennung**

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]***

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** x.90 ..... **Ergebnis melden an** .....

x.91 ***[Freitext]*** x.92 ***[Freitext]***

☐ **Zusätzliche Anweisungen** x.95 .....

x.96 ***[Freitext]***

7 ☐ Starten in SR

☐ **darf in SR starten** 7.10

☐ **ist vom Fahren auf Sicht befreit** x.25

☐ **darf vorbeifahren am EOA** 7.20 .....

7.21 **Signal, Zugmeldestelle**

8 ☐ BÜ sichern

☐ **muss halten vor BÜ zwischen/in** ..... **und** 8.50

x.43 **Zugmeldestelle**

..... **in** ..... **und** ..... **und** .....

x.44 **Zugmeldestelle** 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**

9 ☐ Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung

☐ **Eingeschränkte Fahrstromversorgung zwischen/in** ..... **und** 9.40

x.43 **Zugmeldestelle**

..... **von** ..... **bis** .....

x.44 **Zugmeldestelle** x.47.1 **km** / x.47.2 **Signal** 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
10	Gleis kann besetzt sein	FaS
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis	FaS
12	Fahrzeuge im Gleis	FaS
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs	FaS
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis	30
15	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis	20
16	Kein Durchrutschweg	30
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit	50
18	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren	40
19	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert	20
20	Spurrillen nicht von Eis und Schnee befreit	30
21	Reisendenübergang nicht gesichert	5
22	Bauarbeiten	)*
23	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis	FaS
24	Zustand nach Bauarbeiten	)*
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

Grund Nr.	Anlass	v in km/h
29	Mängel am Oberbau	)*
30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis)	FaS
31	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden etc.)	FaS
32	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel	FaS
33	PZB-Streckeneinrichtung gestört (gilt nicht bei Anzeigeführung)	50
34	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen	50
35	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert	5
36	Heißläuferortungsanlage / Festbremsortungsanlage gestört	200
37	Warnung von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich	)*
38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert	FaS
39	Engstelle für Lü-Sendungen	10
40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen	)*
41	Spitzensignal unvollständig	40
42	Windwarnung	80
43	Schwungfahrabschnitt	140

FaS = Auftrag zum Fahren auf Sicht)* = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben

Befehle 21 - 95

A **Zugnummer** ..... C **Standort des Zuges / Standort der Rangierabteilung** .....

E **Anzahl der Vordrucke** ..... von ..... D **Standort des Anweisenden** .....

21 ☐ Einfahrt / Weiterfahrt

☐ **darf in/auf der** ..... ☐ **einfahren** [oder] ☐ **weiterfahren**

21.10 21.11 **Zugmeldestelle** 21.12 21.13

22 ☐ Ausfahrt aus dem Bf/Bft

☐ **darf aus dem** ..... **ausfahren**

22.10 22.11 **Bf** / 22.12 **Bft**

23 ☐ Fahren auf dem Gegengleis

☐ **fährt auf dem Gegengleis von** ..... **bis** .....

23.10 23.11 **Zugmeldestelle** 23.12 **Zugmeldestelle**

24 ☐ Zurückkehrende Fahrten

☐ **fährt** [oder] ☐ **schiebt nach** **von** ..... **in Richtung**

24.11 24.12 24.13 **Zugmeldestelle**

..... **bis** ..... **und kehrt zurück**

24.14 **Zugmeldestelle** 24.15 **km** / 24.16 **Signal**

☐ **Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis** 24.20

☐ **Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis** 24.30

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** ..... **in den** ..... **einfahren** [und] ☐ **ausfahren**

25.30 25.31 **km** 25.32 **Bf** / 25.33 **Bft** 25.34

26 ☐ Halten auf dem Gegengleis

☐ **muss auf dem Gegengleis halten** ☐ **vor Signal Ne 1** [oder] ☐ **in Höhe des** .....

26.10 26.11 26.12 26.13 **Signal**

in ..... **des/der** .....

26.14 **km** 26.15 **Zugmeldestelle**

27 ☐ LZB abschalten

☐ **muss die LZB von** ..... **bis** ..... **abschalten**

27.10 27.11 **Zugmeldestelle** 27.12 **Zugmeldestelle**

28 ☐ Wechsel ETCS-Level / Wechsel ETCS-Betriebsart

☐ **muss ETCS-Level** ..... **wählen**

28.10 28.11 **ETCS-Level**

☐ **muss ETCS-Betriebsart** ..... **wählen**

28.20 28.21 **ETCS-Betriebsart**

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

30 ☐ Aus der LZB entlassen

☐ **darf sich aus der LZB entlassen** 30.10

31 ☐ Rangieren über Ra 10 oder Einfahrweiche

☐ **darf im** ..... **auf Einfahrgleis aus Richtung**

31.10 31.11 **Bf** / 31.12 **Bft**

..... **über** ☐ **Signal Ra 10** [oder] ☐ **Einfahrweiche**

31.13 **Zugmeldestelle** 31.14 31.15

..... **hinaus bis** ..... **rangieren**

31.16 **Nr. Einfahrweiche** 31.17 **Uhrzeit**

32 ☐ Anhalten

☐ **muss anhalten vor** .....

32.10 32.11 **Stelle vor der anzuhalten ist**

33 ☐ gestörte LZB-Bk/ETCS-Bk

☐ **muss bis zur gestörten** ..... **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

34 ☐ VMZ einstellen

☐ **muss VMZ** ..... **von** ..... **bis** ..... **einstellen**

34.10 34.11 **km/h** 34.12 **Zugmeldestelle** 34.13 **Zugmeldestelle**

95 ☐ Zusätzliche Anweisungen

☐ **muss bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeit fahren und niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale beachten** 95.10

☐ **muss bei Annäherung an den BÜ/RÜ Signal Zp 1 geben und BÜ/RÜ schnellstens räumen, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte/RÜ-Mitte erreicht hat** 95.20

☐ **muss Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1 warnen und anhalten, wenn Personen das Gleis nicht verlassen** 95.30

☐ **muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1 geben** 95.40

☐ **PZB in/am** ..... ☐ **ständig wirksam** ☐ **unwirksam**

95.50 95.51 **km** / 95.52 **Signal, Zugmeldestelle** 95.53 95.54

☐ **muss folgende Anweisungen beachten** 95.95

.....

.....

.....

.....

.....

95.96 ***[Freitext]***

V **Name Triebfahrzeugführer** ..... B **Datum** ..... Y **Uhrzeit** .....

W **Name Anweisender** ..... Z **Eindeutige Kennung** .....

zur Modulübersicht

Nachweis der Schichtabweichungen

UB | Einsatzstelle | Datum (. .) | Schicht

Ausfall Zeile | Name | E-Nr.

	zu Zeile	M	Fußweg	technische Vorbereitung	betriebliche Fahrzeit	betriebliche Vorbereitung	Leistung oder Zug	ABBF - ANBF / ABZT ANZT	betrieblicher Abschluss	betriebliche Fahrzeit	technischer Abschluss	Fußweg	M
A								: - :					
B								: - :					
C								: - :					
D								: - :					
E								: - :					
F								: - :					

DBCDE.1111V01 Nachweis der Schichtabweichungen A04 12.21

Mitteilung an Est. _____

Meine Angaben sind vollständig und richtig: _____ Unterschrift Tf

sachlich richtig: _____ Unterschrift Disponent

Angaben in TEF übernommen: _____ Unterschrift Ist-Leistungs-Bearbeiter

Unterschrift Ist-Leistungs-Bearbeiter

zur Modulübersicht

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.

Druckstücke unterliegen nicht dem Änderungsdienst.

Die Verbindlichkeit der auszugsweise wiedergegebenen Inhalte ergibt sich aus den gültigen Richtlinien.

Zielgruppen, für welche dieses Handbuch erarbeitet wurde:

Eisenbahninfrastrukturunternehmen/Eisenbahnverkehrsunternehmen:
- Mitarbeiter, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
- Mitarbeiter mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb,
- Ausbilder im Bahnbetrieb

Impressum

Chefanwender DB InfraGO AG
I.IBB 31
Julian Huth
Adam-Riese-Str. 11-13
60327 Frankfurt am Main
Kontakt: info408@deutschebahn.com

Inhaltsverzeichnis

Titel	Gültig ab
Verwendung der Befehle 1-9 und 21-95	14.12.2025
Kommunikationsregeln für die Übermittlung von Befehlen	14.12.2025
Vordruck 408.0411V01/408.2411V01	14.12.2025

❑

Nr. des Befehls	Situation
1	Vorbeifahrt an einem EOA/Signal
2	- Weiterfahren nach Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR - Weiterfahren nach einer unzulässigen Vorbeifahrt - Weiterfahrt nach Zwangsbremsung durch Zugbeeinflussung in bestimmten Situationen
3	Verbleiben im Stillstand
4	Widerruf eines Befehls
5	Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung
6	Fahren auf Sicht
7	Starten in ETCS-Betriebsart SR
8	Bahnübergang sichern
9	Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung
21	Einfahrt oder Weiterfahrt (Bf, Bft, Abzw, Üst)
22	Ausfahrt aus dem Bf oder Bft
23	Fahren auf dem Gegengleis
24	Zurückkehrende Fahrten (Sperrfahrten, nicht gekuppelte Schiebetriebfahrzeuge)
25	Weiterfahren sowie Ein- und Ausfahren vom Gegengleis
26	Halten auf dem Gegengleis
27	LZB abschalten
28	- Wechsel des ETCS-Level - Wechsel der ETCS-Betriebsart
29	- Weiterfahrt signalgeführt - Weiterfahrt 2000 m mit höchstens 40 km/h - Weiterfahrt bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/

Nr. des Befehls	Situation
30	Aus der LZB entlassen
31	Rangieren über Signal Ra 10 oder die Einfahrweiche
32	Anhalten vor einer bestimmten Stelle
33	Gestörte LZB-Bk oder ETCS-Bk
34	Maximal zulässige Geschwindigkeit des Zuges (VMZ) einstellen
95	Zusätzliche Anweisungen: - Langsamfahrstelle nicht in LZB eingegeben oder in ETCS nicht aktiviert (Auftrag 95.10) - BÜ nicht ausreichend gesichert (Auftrag 95.20) - Sperrfahrten zum Warnen von Beschäftigten im gesperrten Gleis (Auftrag 95.30) - Reisendenverständigung bei einem DSA-Ausfall oder rechtzeitige Eingabe eines Gleiswechsels nicht möglich (Auftrag 95.40) - ständig wirksame oder unwirksame PZB-Streckeneinrichtung (Auftrag 95.50) - Freitext (Auftrag 95.95)

Buchstabiertafel (Ril 408.0056, 2.8)

Die Buchstabiertafel ist in folgenden Fällen für die Bezeichnung der Buchstaben des Alphabets beim Buchstabieren 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	bɹɑːvo	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	hoˑtɛl	HOH TELL
I	India	ɪndiɑ	IN DIE AH
J	Juliet	dʒuːliˑɛt	DSCHU LIE JETT
K	Kilo	kiːlo	KIE LOH
L	Lima	liːmɑ	LIE MAH
M	Mike	maɪk	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	ɛksɹeɪ	ECKS RÄI
Y	Yankee	jæŋki	JÄNG KIE
Z	Zulu	zuːluː	SUH LUH
Ä	Ärger		
Ö	Öse		
Ü	Übel		
ß	Eszett		

Zahlen (Ril 408.0056, 2.9)

Zahlen sind ziffernweise auszusprechen.

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

Wortlaute (Anhang 408.0411A02/408.2411A02, 1)

Beim Diktat eines Befehls, müssen die Regeln zur Kommunikation nach Ril 408.0056 und folgende Wortlaute verwendet werden:

Situationsbeschreibung	Verwendete Wortlaute
Aufforderung, das Verfahren „Befehlsübermittlung“ vorzubereiten	„Verfahren Befehlsübermittlung vorbereiten“
Bestätigung, dass ein Befehl diktiert werden kann	„Bereit für Verfahren Befehlsübermittlung“
Befehlsübermittlung ist abgeschlossen	„Verfahren Befehlsübermittlung beendet“
Abbrechen eines Befehlsdiktats	„Verfahren Befehlsübermittlung abbrechen“
Es wird ein Fehler während des Diktats erkannt und deshalb dazu aufgefordert die Befehlsübermittlung neu zu beginnen	„Fehler, neues Verfahren Befehlsübermittlung vorbereiten“
Der Diktierende berichtigt einen Fehler beim Wiederholen	„Falsch, ich wiederhole …“
Das Befehlsdiktat oder eine nicht vollständig verstandene Meldung soll wiederholt werden	„Bitte wiederholen“

Ablaufschema (Anhang 408.0411A02/408.2411A02, 2)

Fahrdienstleiter	Triebfahrzeugführer
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.	
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“. 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.
Gibt an welche Seite des Vordrucks auszufüllen ist „… [Befehle 1-9 oder Befehle 21-95]“ und diktiert Inhalt: - „[Schiebetriebfahrzeug] … [Zugnummer]“ - „Standort des Zuges … [Standort des Zuges]“ - „Standort des Anweisenden … [Standort des Anweisenden]“ - „Vordruck … von … [Anzahl der Vordrucke]“ - „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
	Wiederholt das Diktat „Ich wiederhole: … [Inhalt des Diktats]“
Korrigiert ggf. nicht inhaltsgleiche Wiederholung mit „Falsch, Ich wiederhole: … [Korrigierter Inhalt]“	Fertigt Vordruck entsprechend des Diktats neu aus.
	Wiederholt das Diktat erneut und beginnt am Anfang des Vordrucks „Ich wiederhole: … [Inhalt des Diktats]“
Bestätigt richtige Wiederholung mit „richtig“. Nennt: - „… [Datum], … [Uhrzeit]. Verfahren Befehlsübermittlung beendet“	Füllt Felder B und Y aus.
Befehl ist übermittelt	Befehl ist gültig.

Befehle 1 - 9

A **Zugnummer** .....

C **Standort des Zuges** .....

..... von .....

E **Anzahl der Vordrucke**

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** ..... **wird widerrufen** 4.10

4.11 **eindeutige Kennung**

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]***

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** x.90 ..... **Ergebnis melden an** .....

x.91 ***[Freitext]*** x.92 ***[Freitext]***

☐ **Zusätzliche Anweisungen** x.95 .....

x.96 ***[Freitext]***

7 ☐ Starten in SR

☐ **darf in SR starten** 7.10

☐ **ist vom Fahren auf Sicht befreit** x.25

☐ **darf vorbeifahren am EOA** 7.20 .....

7.21 **Signal, Zugmeldestelle**

8 ☐ BÜ sichern

☐ **muss halten vor BÜ zwischen/in** ..... **und** 8.50

x.43 **Zugmeldestelle**

..... **in** ..... **und** ..... **und** .....

x.44 **Zugmeldestelle** 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**

9 ☐ Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung

☐ **Eingeschränkte Fahrstromversorgung zwischen/in** ..... **und** 9.40

x.43 **Zugmeldestelle**

..... **von** ..... **bis** .....

x.44 **Zugmeldestelle** x.47.1 **km** / x.47.2 **Signal** 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
10	Gleis kann besetzt sein	FaS
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis	FaS
12	Fahrzeuge im Gleis	FaS
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs	FaS
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis	30
15	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis	20
16	Kein Durchrutschweg	30
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit	50
18	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren	40
19	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert	20
20	Spurrillen nicht von Eis und Schnee befreit	30
21	Reisendenübergang nicht gesichert	5
22	Bauarbeiten	)*
23	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis	FaS
24	Zustand nach Bauarbeiten	)*
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

Grund Nr.	Anlass	v in km/h
29	Mängel am Oberbau	)*
30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis)	FaS
31	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden etc.)	FaS
32	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel	FaS
33	PZB-Streckeneinrichtung gestört (gilt nicht bei Anzeigeführung)	50
34	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen	50
35	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert	5
36	Heißläuferortungsanlage / Festbremsortungsanlage gestört	200
37	Warnung von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich	)*
38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert	FaS
39	Engstelle für Lü-Sendungen	10
40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen	)*
41	Spitzensignal unvollständig	40
42	Windwarnung	80
43	Schwungfahrabschnitt	140

FaS = Auftrag zum Fahren auf Sicht)* = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben

Befehle 21 - 95

A **Zugnummer** C **Standort des Zuges / Standort der Rangierabteilung**

von

E **Anzahl der Vordrucke** D **Standort des Anweisenden**

21 ☐ Einfahrt / Weiterfahrt

☐ **darf in/auf der** ☐ **einfahren** [oder] ☐ **weiterfahren**
21.10 21.11 **Zugmeldestelle** 21.12 21.13

22 ☐ Ausfahrt aus dem Bf/Bft

☐ **darf aus dem** **ausfahren**
22.10 22.11 **Bf** / 22.12 **Bft**

23 ☐ Fahren auf dem Gegengleis

☐ **fährt auf dem Gegengleis von** **bis**
23.10 23.11 **Zugmeldestelle** 23.12 **Zugmeldestelle**

24 ☐ Zurückkehrende Fahrten

☐ **fährt** [oder] ☐ **schiebt nach** **von** **in Richtung**
24.11 24.12 24.13 **Zugmeldestelle**

bis **und kehrt zurück**
24.14 **Zugmeldestelle** 24.15 **km** / 24.16 **Signal**

☐ **Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis** 24.20

☐ **Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis** 24.30

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** **in den** **einfahren** [und] ☐ **ausfahren**
25.30 25.31 **km** 25.32 **Bf** / 25.33 **Bft** 25.34

26 ☐ Halten auf dem Gegengleis

☐ **muss auf dem Gegengleis halten** ☐ **vor Signal Ne 1** [oder] ☐ **in Höhe des**
26.10 26.11 26.12 26.13 **Signal**

in **des/der**
26.14 **km** 26.15 **Zugmeldestelle**

27 ☐ LZB abschalten

☐ **muss die LZB von** **bis** **abschalten**
27.10 27.11 **Zugmeldestelle** 27.12 **Zugmeldestelle**

28 ☐ Wechsel ETCS-Level / Wechsel ETCS-Betriebsart

☐ **muss ETCS-Level** **wählen**
28.10 28.11 **ETCS-Level**

☐ **muss ETCS-Betriebsart** **wählen**
28.20 28.21 **ETCS-Betriebsart**

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

30 ☐ Aus der LZB entlassen

☐ **darf sich aus der LZB entlassen** 30.10

31 ☐ Rangieren über Ra 10 oder Einfahrweiche

☐ **darf im** **auf Einfahrgleis aus Richtung**
31.10 31.11 **Bf** / 31.12 **Bft**

über ☐ **Signal Ra 10** [oder] ☐ **Einfahrweiche**
31.13 **Zugmeldestelle** 31.14 31.15

hinaus bis **rangieren**
31.16 **Nr. Einfahrweiche** 31.17 **Uhrzeit**

32 ☐ Anhalten

☐ **muss anhalten vor**
32.10 32.11 **Stelle vor der anzuhalten ist**

33 ☐ gestörte LZB-Bk/ETCS-Bk

☐ **muss bis zur gestörten** **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

34 ☐ VMZ einstellen

☐ **muss VMZ** **von** **bis** **einstellen**
34.10 34.11 **km/h** 34.12 **Zugmeldestelle** 34.13 **Zugmeldestelle**

95 ☐ Zusätzliche Anweisungen

☐ **muss bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeit fahren und niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale beachten** 95.10

☐ **muss bei Annäherung an den BÜ/RÜ Signal Zp 1 geben und BÜ/RÜ schnellstens räumen, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte/RÜ-Mitte erreicht hat** 95.20

☐ **muss Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1 warnen und anhalten, wenn Personen das Gleis nicht verlassen** 95.30

☐ **muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1 geben** 95.40

☐ **PZB in/am** ☐ **ständig wirksam** ☐ **unwirksam**
95.50 95.51 **km** / 95.52 **Signal, Zugmeldestelle** 95.53 95.54

☐ **muss folgende Anweisungen beachten** 95.95

95.96 ***[Freitext]***

V **Name Triebfahrzeugführer** B **Datum** Y **Uhrzeit**

W **Name Anweisender** Z **Eindeutige Kennung**

zur Modulübersicht

Wagenliste

Datum _____

a	b	c
Zugnummer(n)	Zugführer Name	ab Zugnummer/Betriebsstelle

1a	1b	1c	1d	1e	2	3a	3b	4		5a	5b	6a	6b	6c	6d	6e	7			8	9	10
Wagennummer					Gattungsbuchstaben	Achsen		Länge über Puffer		Gewicht der Ladung	Gesamtgewicht	Bremsgewicht					Sitzplätze		Ordnungsnummer	Versandbahnhof	Bestimmungsbahnhof	Bemerkungen
						beladen	leer					R + Mg	Ⓡ/R rot	R weiß	P	G	1.	2.				
1+2	3+4	5–8	9–11	12				m	1/10	t	t						Richt-/Kennzahl					

zur Modulübersicht

INTERNATIONALE WAGENLISTE FÜR GÜTERZÜGE
(Wagen und nicht arbeitende Triebfahrzeuge)

Zugnummer | **Abfahrtsdatum** | **Gültig ab Bahnhof** | **Gültig bis Bahnhof**

45.	46.	47.	48.	49.	50.	51.	52.		53.	54.			55.	56.	57.	58.	59.
Pos.	Fahrzeugnummer	Anzahl Radsätze	Länge über Puffer [m]	Ladungs-gewicht [kg]	Gesamt-gewicht [kg]	Bremssohlenart	Bremsgewicht [t] P	Bremsgewicht [t] G	Festhalte-kraft der Feststell-bremse ○ [t] ○ [kN]	Gefährliche Güter Nr. zur Kennz. d. Gefahr	Gefährliche Güter UN	Gefahr-zettel-muster	Außergewöhn-liche Sendung	Zielbahnhof	v_{max} [km/h]	Erforderliche Streckenklasse	Bemerkungen
													☐				
													☐				
													☐				
													☐				
													☐				
													☐				
													☐				
													☐				
													☐				
													☐				
													☐				
													☐				
													☐				
													☐				
													☐				
													☐				
													☐				
													☐				
													☐				
													☐				
													☐				
													☐				
													☐				
													☐				
													☐				
													☐				
SUMME:																	

☐ Die Liste wird auf der nächsten Seite fortgesetzt.

60. Erstellungsdatum	61. Erstellungszeit	62. Erstellt von

63. Überprüfungsdatum	64. Überprüfungszeit	65. Überprüft von	66. Anmerkung

zur Modulübersicht

Bremszettel Datum .....

a	b
Zugnummer(n)	ab Betriebsstelle

1	2	3		4	5	6
	Zeile	**Bezeichnung**		**Wagenzug**	**arbeitende Trieb-fahrzeuge**	**Gesamtzug**
Angaben für Reise- und Güterzüge	1	Gewicht [t]				
	2	Bremsgewicht [t]				
	3	Zahl der Achsen				
	4	Mindestbremshundertstel				
	5	Vorhandene Bremshundertstel	$\frac{\text{Zeile 2, Sp. 6} \times 100}{\text{Zeile 1, Sp. 6}}$			
	6	Fehlende Bremshundertstel				*)
	7	Nummer des letzten Fahrzeuges				
	8	Zahl der einlösigen Bremsen				
	9	Zahl der mehrlösigen Bremsen				
	10	Zahl der Bremsen mit Ⓓ				
	11	Zahl der Bremsen mit Ⓚ, Ⓛ und Ⓛⓛ				
	12	Zahl der Matrossow-Bremsen				
	13	Länge [m]				
	14	Zahl der gebremsten Achsen				
	15	Zahl der erforderlich gebremsten Achsen	$\frac{\text{Zeile 3, Sp. 4 x 9}}{10}$			
	16	Zulässige Geschwindigkeit ist niedriger als die des Zuges gemäß Fahrplanangaben		nein / ja ..... km/h *)	nein / ja ..... km/h *)	nein / ja ..... km/h *)
Angaben für Reisezüge	21	NBÜ/ep-Bremsen an allen Fahrzeugen im Wagenzug vorhanden		nein / ja		
	22	Notbremsüberbrückung wirksam		nein / ja		
	23	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit	den Kennbuchstaben **h**, **z** oder **ee**	nein / ja		
	24		den Kennbuchstaben **n** oder **y**	nein / ja		
	25		„**TB 0**“	nein / ja		
	26		.....	nein / ja		
	27	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit	„**o. Zub**“	nein / ja		
	28		dem Kennbuchstaben **a**	nein / ja		
	29		.....	nein / ja		
Angaben für Güterzüge	31	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern		nein / ja		
	32	.....		nein / ja		

nicht Zutreffendes schräg durchstreichen

Bremszettel ausgefertigt
(Name) .....

*) betriebsleitende Stelle des EIU verständigen

VBRW.4312V01 Bremszettel

zur Modulübersicht

INTERNATIONALER BREMSZETTEL FÜR GÜTERZÜGE

Zugnummer | **Abfahrtsdatum**

1. Aussteller-EVU	2. Zugnummer	3. Abfahrtsdatum	5. Ländercode					ETCS
			6. Zugkategorie:					
4a. Gültig ab Bahnhof		4b. Gültig bis Bahnhof						
			7. v_{max} [km/h]					

Zugparameter

8. Bemerkungen während der Fahrt	9. Besonderheiten des Zuges

☐ 10. Gefährliche Güter im Zug

☐ 11. Außergewöhnliche Sendung im Zug

☐ 12. Beigefügte Dokumente über Einschränkungen

☐ 13. Abfalltransporte im Zug

16a. Gültig ab Bahnhof	16b. Gültig bis Bahnhof	16c. Gültig ab Bahnhof	16d. Gültig bis Bahnhof
17a. # des ersten Fahrzeugs	18a. # des letzten Fahrzeugs	17c. # des ersten Fahrzeugs	18c. # des letzten Fahrzeugs

	a	b	a+b	c	d	c+d
	Arbeitende Triebfahrzeuge	Wagen und nicht arbeitende Triebfahrzeuge	Gesamt	Arbeitende Triebfahrzeuge	Wagen und nicht arbeitende Triebfahrzeuge	Gesamt
19. Anzahl der Fahrzeuge						
20. Länge [m]						
21. Anrechenbare Festhaltekraft der Feststellbremsen in ○ [t] ○ [kN]						
22. Bremsgewicht nach Abzügen [t]						
23. Gesamtgewicht [t]						

14. Erforderliche Streckenklasse	15. Bremsstellung			
	○ G ○ P ○ G+P ○ LL+P ○ R	24. Vorhandene Bremshundertstel		24. Vorhandene Bremshundertstel	
		25. Erforderliche Bremshundertstel		25. Erforderliche Bremshundertstel	
		26. Fehlende Bremshundertstel		26. Fehlende Bremshundertstel	
		27. Anteil des durch Graugusssohlen gebremsten Bremsgewichts		27. Anteil des durch Graugusssohlen gebremsten Bremsgewichts	

Arbeitende Triebfahrzeuge im Zug

28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	36a.	37.
Pos.	Fahrzeugnummer	Baureihe	Anzahl Radsätze	Länge über Puffer [m]	Gesamt-gewicht [t]	Brems-sohlenart	Brems-stellung	Brems-gewicht [t]	Festhalte-kraft der Feststell-bremsen ○ [t] ○ [kN]	Bemerkungen
1										
2										
3										
4										
5										

38. Erstellungsdatum	39. Erstellungszeit	40. Erstellt von	
41. Überprüfungsdatum	42. Überprüfungszeit	43. Überprüft von	44. Anmerkung

Zusätzliche Angaben für Züge in Deutschland	DE1. Anzahl der Radsätze im Zug	DE2. Anzahl der gebremsten Radsätze	DE3. Anzahl der erforderlichen gebremsten Radsätze

zur Modulübersicht

Meldezettel Zugvorbereitung für Zug _____ am _____

Zugnummer | Datum des Verkehrstages

_____ _____

Betriebsstelle | Gleis

Angaben zum Zug [1)]

Beförderungspapiere bzw. Beförderungs- und Begleitpapiere liegen vollzählig vor:	
☐ in elektronischer Form	☐ Beförderungsanordnung(en) vollzählig
☐ in Papierform	☐ Zug verkehrt mit Dauer-Beförderungsanordnung (Mitgabe der Beförderungsanordnung ist nicht erforderlich bei aS-, KV- und AK-Zügen)
☐ in elektronischer und zusätzlich in Papierform	
☐ Zug verkehrt ohne Beförderungs-/Begleitpapiere	☐ Zug verkehrt ohne Beförderungsanordnung
Nummer des ersten Fahrzeuges des Wagenzuges	Nummer des letzten Fahrzeuges des Wagenzuges
__	__

Angaben zum Zug bestätigt _____

Name (Druckschrift)

Durchgeführte Tätigkeiten der Zugvorbereitung

Tätigkeit	Auftrag [2)]	Datum [TT.MM.JJJJ]	Uhrzeit [hh:mm]	Name (Druckschrift)
1. ordnungsgemäßer Kuppelzustand geprüft	☐	__ __ _____	__ __	_____
2. wagentechnische Behandlung Stufe ____ durchgeführt	☐	__ __ _____	__ __	_____
3. volle Bremsprobe durchgeführt	☐	__ __ _____	__ __	_____
4. Schlusssignal angebracht	☐	__ __ _____	__ __	_____
5. Nummer der Beförderungsanordnung(en) dem Fahrdienstleiter mitgeteilt	☐	__ __ _____	__ __	_____
6. Triebfahrzeug(e) gekuppelt	☐	__ __ _____	__ __	_____
7. Sicherung gegen unbeabsichtigtes Bewegen aufgehoben	☐	__ __ _____	__ __	_____
8. vereinfachte Bremsprobe durchgeführt	☐	__ __ _____	__ __	_____

Noch auszuführende Zusatzarbeiten für den Abschluss der Zugvorbereitung

Lfd. Nr.	Auftrag	Erledigt (Name)
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

[1)] Zutreffendes ankreuzen

[2)] Ankreuzen, sofern noch Zusatzarbeiten auszuführen sind, und diese im unteren Teil eintragen

zur Modulübersicht

DB Cargo AG

Rangierzettel

Tag		Am	Hemmschuhlegerbezirke							
Zug		Zug	1	2	3	4	5	6	7	8
Aus Gleis		Aus Gleis	Gleise							
Zahl d. Wagen	Gleis	Zahl der Wagen								
1		1								
2		2								
3		3								
4		4								
5		5								
6		6								
7		7								
8		8								
9		9								
10		10								
11		11								
12		12								
13		13								
14		14								
15		15								
16		16								
17		17								
18		18								
19		19								
20		20								
21		21								
22		22								
23		23								
24		24								
25		25								
26		26								
27		27								
28		28								
29		29								
30		30								

H = Wagen ist mit Handbremse ausgerüstet; B = beladen; L = leer; V = Vorsichtswagen; * = Handbremse ist zu bedienen; AV = Ablaufverbot; BV = Bergverbot; T = Trennverbot; GGVSEB = Gefahrgut; TUE = Transportüberwachter Wagen; 5stellige Nr. = Sonderplanwagen für den angegebenen Ausgangszug;
ICG = InterCargo

zur Modulübersicht

DB Cargo

Trennstellenliste

Betriebsstelle _____ Gleis: _____ Wagenzahl: _____

Tag: _____ Zug:: _____

1	2	3	4
Ablauf	**lfd. Nr. d. Wagens**	**Wagennummer**	**Sonder-behandlung**

H = Wagen ist mit Handbremse ausgerüstet; B = beladen; L = leer; V = Vorsichtswagen; * = Handbremse ist zu bedienen; AV = Ablaufverbot; BV = Bergverbot; T = Trennverbot; GGVSEB = Gefahrgut; Eil = Eilgut; TUE = Transportüberwachter Wagen; 5stellige Nr. = Sonderplanwagen für den angegebenen Ausgangszug; ICG = InterCargo

zur Modulübersicht

DB Cargo

Zerlegeliste

Betriebs-stelle		Tag		Zug		Ank +/-		Gleis	

Berg		Wg		x		m		Tag		Anf		End	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Ab-lauf	lfd. Nr.	Wagennummer	Ax	L	LüP	Ge w	R Gl	Hinweis	Tag	AZug SRei	E Code	D	P

zur Modulübersicht

Personalnummer:
(8-stellig, nur Ziffern)

eFAkte

Auftrag zum Erwerb/Wiedererwerb[1] der Strecken-/Bahnhofskenntnis[1] Nr. .....

Herr/Frau[1] ..... wird beauftragt

☐[2] Streckenkenntnis von ..... über ..... nach .....[3]
☐[2] Bahnhofskenntnis in .....[3]

zu erwerben/wiederzuerwerben[1].

1. Art und Umfang

	Art des Erwerbs[2]	**Anzahl**[6]
☐	Mitfahrt im Führerraum	
☐	Fahren in Begleitung einer streckenkundigen Person (z. B. innerhalb der Erst- oder Ergänzungsausbildung)	
☐	Studium von Filmaufnahmen mit originalgetreuer Streckenabbildung[4]	
☐	Einsichtnahme in Merkblatt/Sonder-La[5]	X
☐	Simulatorfahrten mit originalgetreuer Streckenabbildung	
☐	Begehen der Infrastruktur	X

2. Nachweis der Mitfahrten im Führerraum

lfd. Nr.	**Datum**	**Zug-Nr.**	**Streckenabschnitt/Bahnhof**	**Unterschrift des anleitenden Tf**
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				

Datum der Ausstellung: .....

Unterschrift des Ausstellenden:

.....

Stempel der ausstellenden Stelle

Muster

Fachautor: Fernv.: H. Didszun; Tel.: (955) 59529; Regio: M. Jelitto; Tel.: (955) 42211 Gültig ab 13.12.2020

3. Erklärung des Tf

Ich habe den unter Abschnitt 1 und 2 genannten Erwerb/Wiedererwerb[1)] zur Strecken-/Bahnhofskenntnis[1)] einschließlich der Einsichtnahme in die betrieblichen Unterlagen (z. B. Fahrplan, Streckenbuch, La) ausgeführt und erkläre mich hiermit für strecken-/bahnhofskundig[1)].

Datum: .....

Unterschrift des Tf: .....

4. Bearbeitungsvermerk der ausstellenden Stelle[2)]

☐ Erworbene Strecken-/Bahnhofskenntnis[1)] in die EDV-Systeme eingegeben

☐ An den Tf eine aktualisierte Karte zur Selbstüberwachung der Strecken-/Fahrzeugkenntnis ausgegeben

☐ Auftrag zum Erwerb/Wiedererwerb[1)] der Strecken-/Bahnhofskenntnis[1)] sowie bisherige Karte zur Selbstüberwachung der Strecken-/Fahrzeugkenntnis

☐ zur Archivierung in der eFAkte an das Digitalisierungszentrum übergeben

☐ archiviert in[7)] .....

Datum: .....

Unterschrift des Bearbeiters: .....

❑

Muster

1) Nicht Zutreffendes streichen
2) Zutreffendes ankreuzen
3) Abkürzungen nach Ril 100 verwenden
4) Bezeichnung der Filmaufnahme(n) (z. B. Titel oder Nummer) eintragen
5) Name des Merkblatts/Name der Sonder-La eintragen
6) Anzahl der Erwerbsfahrten pro Art des Erwerbs eintragen; Gesamtzahl der Erwerbsfahrten für Ersterwerb siehe Ril 492.2755 Abschn. 2 Abs. 2, Gesamtzahl der Erwerbsfahrten für Wiedererwerb siehe Ril 492.2755 Abschn. 2 Abs. 3
7) Gilt nur für EVU, die den Auftrag zum Erwerb/Wiedererwerb der Strecken-/Bahnhofskenntnis sowie die Karte zur Selbstüberwachung der Strecken-/Fahrzeugkenntnis nicht in der eFAkte archivieren

Personalnummer:
(8-stellig, nur Ziffern)

eFAkte

Auftrag zum Erwerb von eingeschränkter Streckenkenntnis

Herr[1]:

Einsatzstelle:

wird hiermit beauftragt, ausschließlich durch Einsichtnahme in betriebliche Unterlagen, auf folgenden Streckenabschnitten eingeschränkte Streckenkenntnis zu erwerben:

lfd. Nr.	Mit eingeschränkter Streckenkenntnis zu befahrende Strecke[2]:		
	von	über	nach
1			
2			

Die eingeschränkte Streckenkenntnis ist durch Einsichtnahme in folgende betriebliche Unterlagen zu erwerben[3]:

☐ Fahrplanunterlagen

☐ Streckenbuch

☐ La/Sonder-La

☐ [4]

Datum der Ausstellung: Klicken Sie hier, um ein Datum einzugeben.

Unterschrift des Ausstellenden: .....

MUSTER

Stempel der ausstellenden Stelle

1) Zutreffendes auswählen
2) Abkürzungen nach Ril 100 verwenden
3) Zutreffendes ankreuzen
4) Bei Bedarf weitere betriebliche Unterlagen ergänzen

Erklärung des Tf
Ich bestätige, dass ich mich durch Einsichtnahme in die zur Verfügung gestellten betrieblichen Unterlagen mit der zu befahrenden Strecke vertraut gemacht habe und erkläre mich für eingeschränkt streckenkundig.

Über die besonderen Regelungen des Einsatzes mit eingeschränkter Streckenkenntnis, insbesondere dass beim Anfordern einer Fahrplan-Mitteilung infolge fehlender Bremshundertstel die Betriebszentrale unverzüglich auf die Fahrt mit eingeschränkter Streckenkenntnis hinzuweisen ist, wurde ich unterrichtet.

Datum: .....

Unterschrift des Tf: .....

Hinweise für den Triebfahrzeugführer zum Erwerb von eingeschränkter Streckenkenntnis

MUSTER

Definition „Eingeschränkte Streckenkenntnis“
Eingeschränkte Streckenkenntnis ist die allein durch Einsichtnahme in die betrieblichen Unterlagen erworbene Kenntnis über solche Besonderheiten der Strecke, welche der Triebfahrzeugführer als Ergänzung zu Signalen und Fahrplanunterlagen benötigt, um die Strecke eigenverantwortlich sicher und fahrplanmäßig befahren zu können.

Zulässigkeit
Fahrten mit eingeschränkter Streckenkenntnis können für Einmalfahrten und Sperrfahrten vom Eisenbahnunternehmen zugelassen werden.

Auf Strecken mit Zugleitbetrieb, mit signalisiertem Zugleitbetrieb bzw. auf Strecken mit Bahnhöfen ohne Ausfahrsignale sowie auf Steilstrecken ist das Fahren mit eingeschränkter Streckenkenntnis nicht zulässig.

Einmalfahrten
Einmalfahrten sind Überführungs- und Probefahrten sowie kurzfristig erforderliche Fahrten, die nicht regelmäßig durchgeführt werden.

Gültigkeit von eingeschränkter Streckenkenntnis
Zwischen dem Erwerb der eingeschränkten Streckenkenntnis und der jeweiligen Zugfahrt dürfen nicht mehr als 7 Tage liegen.

❑

Mitteldeutsche Eisenbahn

Nachweiskarte für Streckenkenntnis TF 201_

Name: _____

Meine Angaben sind vollständig und richtig.

_____
Datum/Unterschrift

Geprüft und in der EDV erfasst:

_____
Datum/Unterschrift

1				2	3						4
	Strecke										
LA	von	über	bis	laut Vorkarte kundig bis:	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	strecken-kundig bis

Mitteldeutsche Eisenbahn

Nachweiskarte für Streckenkenntnis TF 201_

Name: _____

Meine Angaben sind vollständig und richtig.

_____
Datum/Unterschrift

Geprüft und in der EDV erfasst:

_____
Datum/Unterschrift

1				2	3						4
	Strecke										
LA	von	über	bis	laut Vorkarte kundig bis:	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	strecken-kundig bis

Mitteldeutsche Eisenbahn

Nachweiskarte für Streckenkenntnis TF 201_

Name: _____

Meine Angaben sind vollständig und richtig.

_____
Datum/Unterschrift

Geprüft und in der EDV erfasst:

_____
Datum/Unterschrift

1				2	3						4
	Strecke										
LA	von	über	bis	laut Vorkarte kundig bis:	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	strecken-kundig bis

Mitteldeutsche Eisenbahn

Nachweiskarte für Streckenkenntnis TF 201_

Name: _____

Meine Angaben sind vollständig und richtig.

_____
Datum/Unterschrift

Geprüft und in der EDV erfasst:

_____
Datum/Unterschrift

1				2	3						4
	Strecke										
LA	von	über	bis	laut Vorkarte kundig bis:	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	strecken-kundig bis

Mitteldeutsche Eisenbahn

Nachweiskarte für Qualifikation und Fortbildung TF 201_

Meine Angaben sind vollständig und richtig.

Geprüft und in der EDV erfasst:

Name, Vorname: _____

Datum/Unterschrift

Datum/Unterschrift

1			2	3						4
Ortskenntnis										
Knoten	**Bahnhof**	**erworben am**	laut Vorkarte letzte Fahrt	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	letzte Fahrt
Betriebsverfahren										
FV-DB										
FV-NE										
ZLB (Zugleitbetrieb)										
SZB (Signalisierter Zugleitbetrieb)										
Steilstreckenbetrieb										
Zugbeeinflussungssysteme										
PZB										
LZB										
LZB CIR-ELKE										
GNT (NeiTech-Züge)										
FFB (Funkfahrbetrieb)										
ETCS Stufe 1										
ETCS Stufe 2										
Signalsysteme										
H/V (Haupt- und Vorsignale)										
Hl (Lichthaupt- und Vorsignale ex DR)										
Ks (Kombinationssignale)										
Sv (Haupt- und Vorsignalkomb. S-Bahn Bln)										
Sk (Signalkombination Augsb.-Donauw.)										
Schulungen			laut Vorkarte letzte Schulung	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	letzte Schulung
Regelmäßiger Fortbildungsunterricht (RFU)										
Praxistraining										
Simulatortraining										
Begleitfahrt										
GGVSE										
Sonstige Qualifikationen										
Wagenprüfer TF										
Wagenprüfer G										

1		2	3						4
Baureihe	**erworben am**	laut Vorkarte letzte Fahrt:	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	Letzte Fahrt

Mitteldeutsche Eisenbahn

Nachweiskarte für Qualifikation und Fortbildung TF 201_

Meine Angaben sind vollständig und richtig.

Geprüft und in der EDV erfasst:

Name, Vorname: _____

Datum/Unterschrift

Datum/Unterschrift

1			2	3						4
Ortskenntnis										
Knoten	**Bahnhof**	**erworben am**	laut Vorkarte letzte Fahrt	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	letzte Fahrt
Betriebsverfahren										
FV-DB										
FV-NE										
ZLB (Zugleitbetrieb)										
SZB (Signalisierter Zugleitbetrieb)										
Steilstreckenbetrieb										
Zugbeeinflussungssysteme										
PZB										
LZB										
LZB CIR-ELKE										
GNT (NeiTech-Züge)										
FFB (Funkfahrbetrieb)										
ETCS Stufe 1										
ETCS Stufe 2										
Signalsysteme										
H/V (Haupt- und Vorsignale)										
Hl (Lichthaupt- und Vorsignale ex DR)										
Ks (Kombinationssignale)										
Sv (Haupt- und Vorsignalkomb. S-Bahn Bln)										
Sk (Signalkombination Augsb.-Donauw.)										
Schulungen			laut Vorkarte letzte Schulung	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	letzte Schulung
Regelmäßiger Fortbildungsunterricht (RFU)										
Praxistraining										
Simulatortraining										
Begleitfahrt										
GGVSE										
Sonstige Qualifikationen										
Wagenprüfer TF										
Wagenprüfer G										

1		2	3						4
Baureihe	**erworben am**	laut Vorkarte letzte Fahrt:	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Letzte Fahrt

Meldezettel Abstellung

Abgestellt in _____ (Betriebsstelle) _____ (Gleis)

Abgestellt am _____ (Datum) _____ (Uhrzeit)

Gewicht/Achsen _____ (Tonnen) **t** _____ (Achsen) **X** **Erstellt** _____ (Name (Druckschrift))

Erstes Fahrzeug (vier Endziffern)					**Letztes Fahrzeug** (vier Endziffern)				
			—					—	

Angaben zur Sicherung [1)] Zutreffendes ankreuzen

☐ Sicherung nur mit Druckluftbremse [1)]

☐ Sicherung nur mit Triebfahrzeug [1)]

Hemmschuhe Radvorleger[1)]	Feststell-bremsen [1)]	Lastwechsel [1)]	**Fahrzeugnummer** (vier Endziffern)				
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	

Fortsetzung auf der Rückseite

Angaben zur Sicherung			[1] Zutreffendes ankreuzen				
Hemmschuhe Radvorleger[1]	Feststell-bremsen [1]	Lastwechsel [1]	**Fahrzeugnummer** (vier Endziffern)				
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	

VBRW.5351V01 Meldezettel Abstellung

Befehle 1 - 9

A **Zugnummer** ..... C **Standort des Zuges** .....

..... von ....

E **Anzahl der Vordrucke** 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** ..... **wird widerrufen**

4.10 4.11 **eindeutige Kennung**

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]*** .....

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]*** .....

7 ☐ Starten in SR

☐ **darf in SR starten** 7.10

☐ **ist vom Fahren auf Sicht befreit** x.25

☐ **darf vorbeifahren am EOA** 7.20 ..... 7.21 **Signal, Zugmeldestelle**

8 ☐ BÜ sichern

☐ **muss halten vor BÜ zwischen/in** ..... **und**

8.50 x.43 **Zugmeldestelle**

..... **in** ..... **und** ..... **und** .....

x.44 **Zugmeldestelle** 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**

9 ☐ Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung

☐ **Eingeschränkte Fahrstromversorgung zwischen/in** ..... **und**

9.40 x.43 **Zugmeldestelle**

..... **von** ..... **bis** .....

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** 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			
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs	FaS	31	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden etc.)	FaS
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis	30			
15	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis	20	32	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel	FaS
			33	PZB-Streckeneinrichtung gestört (gilt nicht bei Anzeigeführung)	50
16	Kein Durchrutschweg	30	34	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen	50
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit	50	35	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert	5
18	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren	40			
			36	Heißläuferortungsanlage / Festbremsortungsanlage gestört	200
19	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert	20			
20	Spurrillen nicht von Eis und Schnee befreit	30	37	Warnung von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich	)*
21	Reisendenübergang nicht gesichert	5			
22	Bauarbeiten	)*	38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert	FaS
23	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis	FaS			
24	Zustand nach Bauarbeiten	)*	39	Engstelle für Lü-Sendungen	10
25	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt	FaS	40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen	)*
26	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber La	)*			
27	Beschäftigte im gesperrten Gleis	20 FaS	41	Spitzensignal unvollständig	40
			42	Windwarnung	80
28	Verdacht auf Mängel am Oberbau	25 FaS	43	Schwungfahrabschnitt	140

FaS = Auftrag zum Fahren auf Sicht)* = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben

Befehle 21 - 95

A **Zugnummer** ..... C **Standort des Zuges / Standort der Rangierabteilung** .....

E **Anzahl der Vordrucke** ..... von ..... 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** .....

Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock

Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke .....

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; Ben Dederichs; Tel.: ( ) info408@deutschebahn.com Gültig ab 14.12.2025

1				2			3	4	5
Verfahren angeordnet				Zustimmung erteilt			Name des Fahrdienstleiters	Eingetragen durch	Weitere Meldungen und Vermerke
Datum	U	M	Zug Nr.	für Zug-Nr.	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.“

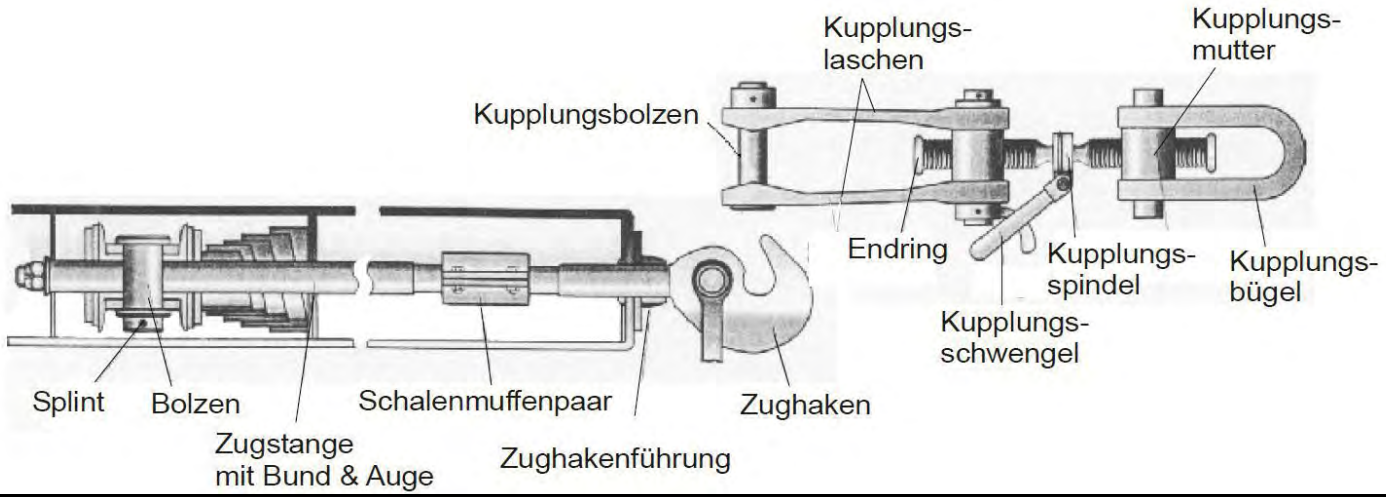
zur Modulübersicht

Meldezettel Zugtrennung

Angaben zu der Zugtrennung **Vordruck: DBCDE.2571V01**

Angaben zum Fahrzeug	
Bauart(en) des/der Wagen(s)	**Stellung im Zug (lfd. Nr.)**

Zutreffendes beschädigtes Bauteil ankreuzen



Angaben zum Zug			
Last	**Tfz (Baureihe)**	**Bremsstellung**	**Anzahl Tfz**
t		☐G ☐P	
Länge	**Nachgeschoben?**	**Kupplungszustand**	
m	☐ ja ☐nein		

Fahr-, Bremsverhalten		
Hat eines der aufgeführten Systeme in die Fahrt eingegriffen?	**Geschwindigkeit**	**Bremsverhalten vor Ereignis**
☐Sifa ☐PZB/LZB ☐AFB ☐Zwangsbremsung andere Ursache	km/h	

Neigungsverhältnis	Zugkraft vor Ereignis
☐ + → - (Fahrt im Gefälle) ☐ - → + (Fahrt in der Steigung)	

Sonstige Angaben
Haben Sie Erkenntnisse woher die Zugtrennung resultiert?

Meldebogen bei nächster Gelegenheit per Fax / Mail an: 06131 15-60435 / l-ree22@deutschebahn.com

(Freiwillige Angaben)

Zugnummer:	Datum:
Einsatzstelle:	Diensthandy-Nummer für ggf. Rückfragen:

zur Modulübersicht

Meldezettel Bremsstörung

Angaben zu der Bremsstörung **Vordruck: DBCDE.2681V01**

Allgemeine Angaben

Tfz	Wechsel	Wagennummer(n)	Bauart(en) des/der Wagen(s)
	☐Tfz-Wechsel < 1h ☐Richtungswechsel <1h		
Ladezustand des Wg.	**Lastwechsel vorhanden**	**Bremsbauart**	**Stellung im Zug (lfd. Nr.)**
☐leer ☐beladen ☐leer ☐beladen ☐leer ☐beladen	☐ja ☐nein ☐ja ☐nein ☐ja ☐nein		
Zuglänge	**Zuggewicht**	**Bremsstellung**	**Wie sind Sie auf die Störung aufmerksam geworden?**
☐< 200m ☐201-300m ☐301-400m ☐401-500m ☐501-600m ☐601-700m ☐701-800m ☐>800m	☐< 600t ☐601-800t ☐801-1000t ☐1001-1200t ☐1201-1400t ☐1401-1600t ☐1601-1800t ☐1801-2500t ☐>2501t	**Am Triebfahrzeug** ☐G ☐P **Im Wagenzug** ☐G ☐P **An den ersten 5 Fahrzeugen** ☐G ☐P	☐FB0A ☐HOA ☐Meldung durch Beobachtung (z.B: Fdl.) ☐Eigene Feststellung, keine Meldung

Festgestellte Störung und getroffene Maßnahmen

Welche Störung haben Sie festgestellt?	getroffene Maßnahmen	Wurde ein Wagenmeister bei der Störung beteiligt?
Bremse: ☐überladen ☐löst nicht ☐legt nicht an ☐Gestänge defekt ☐sonstiges:	☐entlüftet, ausgeschaltet ☐entlüftet, Bremsprobe ☐ausgesetzt ☐sonstiges:	☐ ja ☐nein

Angaben zum Fahrtverlauf bei der letzten Betriebsbremsung vor der Störung

Mit welchem Regeldruck haben Sie die Zugfahrt begonnen?	Wurden mehrere Betriebsbremsung in dichter Zeitfolge (<15min) ausgeführt?	Wurde die letzte volle Bremsprobe mit dem arbeitenden Tfz dieser Zugfahrt ausgeführt?
	☐ ja ☐nein	☐ ja ☐nein
Bar	**Wenn nein**, wie lange vor der Bremsstörung und bei welcher Gelegenheit war die letzte Druckabsenkung > 0,5 bar in der HL? min.	**Wurde die letzte volle Bremsprobe mit einer stationären Bremsprobeanlage ausgeführt?** ☐ ja ☐nein
Letzte Betriebsbremsung vor der Störung (Distanz)	**Regeldruck in der HL**	**Wurde die Bremsung durch die AFB ausgelöst?**
Km	ca. bar	☐ ja ☐nein
Beim Lösen wurden folgende Bedienhandlungen durchgeführt:	**Wurde stufenweise gelöst?**	**Wenn stufenweise gelöst wurde, bei welchem HL Druck wurde das FbrV in die Stellung „Lösen“ gelegt?**
☐ Angleicher auf bar ☐ Füllstoß ☐ Füllstoß und Angleicher	☐ ja ☐nein	ca. bar

Sonstige Angaben

Haben Sie Erkenntnisse woher die Störung resultiert?

Meldebogen bei nächster Gelegenheit per Fax an: 06131 15-60435 / l-ree22@deutschebahn.com

(Freiwillige Angaben)

Zugnummer:	Datum:
Einsatzstelle:	Diensthandy-Nummer für ggf. Rückfragen:

❑

Fachautor: L.CVS 6; Andreas Köster; Tel.: 06131) 15 62131

Gültig ab: 14.12.2025

zur Modulübersicht

DB Cargo AG

Unterschriftenblatt für begleitete Transporte einschließlich Militärverkehr

Signature sheet for accompanied transport including military transport;
Formulaire de signatures pour les transports accompagnés, y compris trafic militaire;
Foglio firma per il trasporto scortato, compreso il trasporto militare;
Arkusz podpisu dla transportu towarzyszącego, w tym transportu wojskowego;
Podpisový arch pro doprovázené transporty včetně vojenských transportů

Datum:

Date; Date; Data; Data; Datum;

Zugnummer:

Train number; Numéro du train; Numero del treno; Numer pociągu; Číslo vlaku;

Ab Betriebsstelle:

From railway station;
A partir de l'établissement de;
Dalla stazione ferroviaria;
Od stacji; ze stanice;
stanice tiskacími písmeny

(Betriebsstelle in Druckbuchstaben)

Name des Transportverantwortlichen:

(bei Militärtransporten des Transportoffiziers)
Name of the transport manager or transport officer;
Nom du responsable du transport / de l'officier en charge du transport;
Nome del responsabile del trasporto / dell'ufficiale di trasporto;
Nazwisko osoby odpowiedzialnej za transport / oficera transportu;
Jméno osoby odpovědné za dopravu / dopravního důstojníka

(Name in Druckbuchstaben)

Mobilfunkrufnummer des Transportverantwortlichen:

(bei Militärtransporten des Transportoffiziers)
Mobile phone number of the transport manager or transport officer;
Numéro de téléphone portable du responsable du transport / de l'officier en en charge du transport; Numero di cellulare del responsabile del trasporto / dell'ufficiale di trasporto;
Numer telefonu komórkowego osoby odpowiedzialnej za transport/oficera transportu;
Číslo mobilního telefonu osoby od-povědné za dopravu / dopravního důstojníka

(Nummer mit Ländervorwahl)

Der Transportverantwortliche spricht folgende Sprachen:

(bei Militärtransporten der Transportoffizier)
The transport manager or transport officer speaks the following languages;
Le responsable du transport / l'officier en charge du transport parle les langues suivantes;
Il responsabile del trasporto/l'ufficiale di trasporto parla le seguenti lingue;
Osoba odpowiedzialna za transport/oficer transportowy posługuje się następującymi językami;
Osoba odpovědná za dopravu / dopravní důstojník hovoří těmito jazyky

(Sprachen in Druckbuchstaben)

Für Züge, die von Personen in Reisezugwagen (Militärbegleitwagen/Bahndienstwagen) begleitet werden, ist dieses Unterschriftenblatt zu führen.

This signature sheet must be used for trains escorted by persons in passenger coaches (military escort coaches or service coaches).

Ce formulaire de signatures doit être complété pour les trains accompagnés par des personnes présentes dans des voitures voyageurs (voitures d'accompagnement militaire/véhicule ferroviaire de service).

Per i treni scortati da persone in carrozze passeggeri (carrozze di scorta militare / carrozze di servizio), occorre compilare il presente foglio firme.

Niniejszej karty podpisu należy używać w przypadku pociągów eskortowanych przez osoby w wagonach pasażerskich (wagony eskorty wojskowej lub wagony służbowe).

Tento podpisový arch musí být veden u vlaků s doprovodem osob v osobních vozech (doprovodné vojenské vozy/služební vozy).

Bestätigung des Transportverantwortlichen/Transportoffizier

Confirmation provided by the transport manager or transport officer
Confirmation du responsable du transport / de l'officier en charge du transport
Conferma del responsabile del trasporto / dell'ufficiale di trasporto
Potwierdzenie osoby odpowiedzialnej za transport/oficera transportu
Potvrzení osoby odpovědné za dopravu/dopravního úředníka

Mit Ihrer Unterschrift bestätigen Sie als Transportverantwortlicher (Transportoffizier bei Militärtransporten) dem Triebfahrzeugführer

With your signature, you as transport manager, or transport officer in the case of military transports, confirm to the train driver
Par votre signature, vous en tant que responsable du transport (officier en charge du transport pour le transport militaire) vous confirmez au conducteur les points suivants
Con la Sua firma in qualità di responsabile del trasporto (ufficiale di trasporto, per il trasporto militare) conferma al macchinista
Jako osoba odpowiedzialna za transport (w przypadku transportu wojskowego oficer transportu) potwierdzasz maszyniście swoim podpisem, że
Svým podpisem jako osoba odpovědná za dopravu (u vojenských převozů dopravní důstojník) potvrzujete strojvedoucímu

DB Cargo AG

Unterschriftenblatt für begleitete Transporte einschließlich Militärverkehr

Signature sheet for accompanied transport including military transport;
Formulaire de signatures pour les transports accompagnés, y compris trafic militaire;
Foglio firma per il trasporto accompagnato, compreso il trasporto militare;
Arkusz podpisu dla transportu towarzyszącego, w tym transportu wojskowego;
Podpisový arch pro doprovázené transporty včetně vojenských transportů

- die Kenntnisnahme des „Merkblatt für Transportverantwortliche/ Transportoffiziere“ (DBCDE.5901A02),
- that you have read and understood the "Leaflet for Transport Managers and Transport Officers",
- vous avez pris connaissance de "l’aide-mémoire pour les responsables du transport et les officiers en charge du transport",
- la presa d’atto della "Scheda informativa per i Responsabili del trasporto e gli Ufficiali di trasporto",
- zapoznałeś się z treścią „Instrukcji dla osób odpowiedzialnych za transport oraz oficerów transportu”,
- že jste četl a porozuměl "Letáku pro osoby odpovědné za dopravu a dopravní důstojníky".
- die Anerkennung der Weisungsbefugnis des Triebfahrzeugführers und anderer Bahnmitarbeiter in allen eisenbahnspezifischen Belangen, im Falle der Selbstrettung bzw. der Evakuierung des Zuges,
- that you acknowledge the authority of the driver and other rail personnel to give instructions in all railway-related matters, in the event of self-rescue or evacuation of the train,
- vous reconnaissez l’autorité du conducteur et des autres agents ferroviaires, qui sont habilités à vous donner des instructions concernant toutes les questions spécifiques à l’exploitation ferroviaire, en cas de secours autonome ou d'évacuation du train,
- l'accettazione dell'autorità del macchinista e di altro personale ferroviario nell’impartire istruzioni in tutte le questioni in ambito ferroviario, in caso di autosoccorso o di evacuazione del treno,
- uznajesz upoważnienie do wydawania instrukcji przez maszynistę i pozostały personel kolejowy we wszystkich sprawach związanych z koleją, w przypadku samoratowania lub ewakuacji pociągu,
- uznání pravomoci strojvedoucího a ostatních železničních zaměstnanců vydávat pokyny ve všech záležitostech týkajících se železnice v případě vlastní záchrany nebo evakuace vlaku.
- die Gewährung des Zugangs des Triebfahrzeugführers und anderer Bahnmitarbeiter zu den Begleitwagen,
- that you shall allow the driver and other rail personnel access to the escort coaches,
- vous autorisez le conducteur et les autres agents ferroviaires a accéder aux voitures d’accompagnement,
- l’autorizzazione all'accesso del macchinista e di altro personale ferroviario alle carrozze di scorta,
- zapewnisz maszyniście i pozostałemu personelowi kolejowemu dostęp do wagonów eskortowych,
- umožnit strojvedoucímu a ostatním zaměstnancům železnice přístup k doprovodným vozům.
- dass Sie das mitfahrende Personal, Ihren Stellvertreter sowie beim Militärtransport alle Wachhabenden entsprechend belehrt und
- that you have briefed the escort personnel, your deputy and, in the case of military transports, all guards accordingly, and
- vous avez instruit de manière appropriée le personnel qui vous accompagne, votre remplaçant et, en cas de transport militaire, tous les agent de garde, et
- di istruire di conseguenza il personale di scorta, il Suo vice e, in caso di trasporto militare, tutte le guardie, e
- odpowiednio poinstruowałeś personel towarzyszący, swojego zastępcę a także, w przypadku transportu wojskowego, wszystkich strażników oraz
- že jste odpovídajícím způsobem poučil doprovodný personál, svého zástupce a v případě vojenského transportu všechny osoby ve strážní službě; a
- die Anzahl der mitfahrenden Personen dem Triebfahrzeugführer mitgeteilt haben.
- that you have informed the driver of the number of escorting persons on the train.
- que vous avez informé le conducteur du nombre de voyageurs présents à bord du train.
- di aver comunicato al macchinista il numero di persone a bordo addette alla scorta.
- poinformowałeś maszynistę o liczbie osób towarzyszących, które znajdują się na pokładzie.
- informoval řidiče o počtu osob, které s nimi cestují.

Während der Zugfahrt begleiten [ ] Personen den Transport

There will be X escorting persons on the train during this journey
Pendant la marche du train, X personnes accompagnent le transpor
Durante la marcia X persone sono addette alla scorta del trasporto
Podczas przejazdu pociągiem na pokładzie będzie znajdować się X osób towarzyszących
Během cesty vlakem X doprovodných osob

Ort, Datum Place, Date Lieu, Date Luogo, Data Miejscowość, data Místo, datum	Name in Druckbuchstaben - Transportverantwortlicher/Transportoffizier Name in block capitals - Transport manager/transport officer Nom en majuscules - Responsable du transport/officier en charge du transport Nome in stampatello - Responsabile del trasporto/ufficiale di trasporto Nazwisko drukowanymi literami - Osoba odpowiedzialna za transport/oficer transportu Jméno velkými tiskacími písmeny - osoba odpovědná za dopravu / dopravní důstojník	Unterschrift Signature Signature Firma Podpis Podpis

Gültig ab: 10.12.2023

DB Cargo AG

Unterschriftenblatt für begleitete Transporte einschließlich Militärverkehr

Signature sheet for accompanied transport including military transport;
Formulaire de signatures pour les transports accompagnés, y compris trafic militaire;
Foglio firma per il trasporto accompagnato, compreso il trasporto militare;
Arkusz podpisu dla transportu towarzyszącego, w tym transportu wojskowego;
Podpisový arch pro doprovázené transporty včetně vojenských transportů

Während der Zugfahrt begleiten [ ] SRK-Helfer den Transport zwischen den folgenden Betriebsstellen:

Betriebsstelle in Druckbuchstaben	Betriebsstelle in Druckbuchstaben
Ort, Datum	Name in Druckbuchstaben und Unterschrift - Triebfahrzeugführer

Gültig ab: 10.12.2023

zur Modulübersicht

Übergabebuch für _____

Rufnummer der zuständigen Einsatzsteuerung: _____ / GSM-R-Rufnummer: **901** _____

Instandhaltungsabstand _____ Betriebstage (**Gilt nur für Rangier- und Kleinlokomotiven)**

Geben Sie nach _____ Betriebstagen eine **Anstoßmeldung** (AM) und vermerken diese in den Spalten 9 und 10 des Übergabebuchs.

Eine Stangenlager-Nachschau ist nach _____ Betriebstagen durchzuführen und in den Spalten 6 und 7 einzutragen.

Melden Sie alle technischen Störungen,

- die **sofort** zu melden sind, an _____.
- die **bis spätestens zum Schichtende** zu melden sind, an _____.

Benötigen Sie **technische Unterstützung**, verständigen Sie **sofort die Tf- Hotline** (wenn vorhanden).

Rufnummer der Tf-Hotline: _____ **/ GSM-R-Rufnummer: 901** _____

Erteilen Sie der Werkstatt Aufträge,

die **nicht im Zusammenhang mit technischen Störungen** stehen (Fahrzeug reinigen, Betriebsstoffe ergänzen, Instandsetzungen ausführen, etc.),

- über die Rufnummer: _____ / GSM-R-Rufnummer: **901** _____
  (Meldung in den Spalten 9 und 10 des Übergabebuchs vermerken)

oder

- mit dem Vordruck „Auftragsschein / Fahrzeugstörungsmeldung“

oder

- über elektronische Medien, wie z.B. EZB, RiM, etc.

Technische Besonderheiten durch <u>Betriebserprobungen</u>

Fachautor: L.CVS 5; Norbert Rudolph; Tel.: 0152 375 611 38 Gültig ab: 12.12.2021

Weitere technische Besonderheiten des Fahrzeugs, Sonderausrüstungen usw.:

Allgemeine Hinweise zum Übergabebuch

- Als Triebfahrzeugführer informieren Sie sich bei der Übernahme des Fahrzeugs im Übergabebuch über dessen Zustand und seine technischen Besonderheiten.

  Sehen Sie hierzu die Seiten 1 und 2 des Titelblatts sowie das aktuelle Einlageblatt des Übergabebuchs ein.

  Stellen Sie dabei fest, dass das Fahrzeug nicht betriebsfähig ist, verständigen Sie umgehend die auftraggebende Stelle.

Ausfüllhinweise zu den Spalten 1-11 des Übergabebuchs

- Füllen Sie die Spalten 1 bis 10 entsprechend der Vorgaben auf Seite 4 aus.

In Sp.	tragen Sie ein …	Erläuterungen
1	… das **Datum** Ihres Schichtbeginns	
2	… Ihre **Schicht-Nr**. oder Nr. des Arbeitsauftrages	
3	… Ihren **Namen** in Druckbuchstaben	
4	… die Abkürzung Ihrer **E**insatz**st**elle	
5	… die Zahl der **Betriebs-tage** seit der letzten Instandhaltung *Nur für Rangier- und Kleinlok mit Instandhaltung nach Betriebstagen (siehe Seite 1)*	Für jeden Kalendertag, an dem die Lok eingesetzt ist, erhöhen Sie die Zahl der Betriebstage um einen. Der Tag, an dem eine Instandhaltungsarbeit durchgeführt wird, zählt dabei nicht als Betriebstag. Ist der jeweilige Anstoßwert erreicht, verständigen Sie die zuständige Stelle und vermerken diese Meldung in den Spalten 9 und 10.
6 7	… die von Ihnen am Fahrzeug durchgeführte **Art** der **Arbeiten**, z. B. … die **Uhrzeit** dazu (nur volle Stunde)	- Vorbereitungsarbeiten der Stufe V1 → **V1** - Vorbereitungsarbeiten der Stufe V1a → **V1a** - Vorbereitungsarbeiten der Stufe V5 → **V5** - Abschlussarbeiten der Stufe A1 → **A1** - Abschlussarbeiten der Stufe A1 mit unmittelbar nachfolgender Abstellung → **A1-A** - Abschlussarbeiten der Stufe A5 → **A5** - Stangenlager-Nachschau → **STL-N**
8	… Ihr **Namenskürzel**	Mit Ihrem Namenskürzel bestätigen Sie - die Richtigkeit aller Einträge - die Durchführung der Arbeiten in den Spalten 6 und 7 - die betriebsfähige Abstellung/Übergabe bzw. - die Abstellung mit dem Vermerk „nicht betriebsfähig“
9	… alle festgestellten **Mängel und sonstigen Besonderheiten**	Tragen Sie hier ein: - **alle technischen Störungen**, die nicht behoben werden konnten, den weiteren Einsatz des Fahrzeugs einschränken oder besondere Beobachtung erfordern, - **„nicht betriebsfähig“** einschl. der **Begründung**, wenn das Fahrzeug nicht mehr betriebsfähig ist, - **„Schleppfahrt vorbereitet“**, wenn das Fahrzeug für eine Schleppfahrt hergerichtet wurde, - **„betriebsbereit“**, wenn das Fahrzeug nach einer Schleppfahrt wieder betriebsbereit abgestellt wurde. Gleichzeitig ist der Vermerk „Schleppfahrt“ zu streichen. - **fehlende Ausrüstungsgegenstände und Betriebsstoffe,** - **„AM“**, wenn Sie eine Anstoßmeldung für eine Instand-haltungsarbeit abgegeben haben. Tragen Sie bei Störungen im **Wendezugbetrieb/bei Mehrfachtraktion** die Nummer des Stwg bzw. der geführten Tfz ein.
10	… an wen eine **mündliche Meldung** abgegeben wurde	Tragen Sie die jeweilige Stelle und den Namen des Entgegen-nehmenden ein, an den Sie eine Fahrzeugstörung, einen Auftrag oder eine Anstoßmeldung mündlich gemeldet haben.
11	Erledigungsvermerk der Werkstatt	Das Werkstattpersonal bestätigt hier die Erledigung aller vorgenannten Schäden und Störungen unter Angabe der OE, des Namenszeichens und des Datums in Druckschrift. Nicht erledigte Aufträge werden besonders markiert.

*
*
*
*
*
*
*
*
*

❑

Übergabebuch

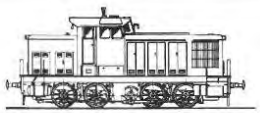
für _____

Die Bahn DB

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Datum	Personalbezogene Angaben			Betr.-tage	Arbeiten		Kür-zel	Mängel und sonstige Besonderheiten	Meldung an	Erledigungs-vermerk
	Schicht-Nr.	Name	Est		Art	Uhr-zeit				

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Datum	Personalbezogene Angaben			Betr.-tage	Arbeiten		Kürzel	Mängel und sonstige Besonderheiten	Meldung an	Erledigungsvermerk
	Schicht-Nr.	Name	Est		Art	Uhrzeit				

Fachautor: L.CK+MEG; Thomas Knüpfer; Tel.: +49 33 638 894 592



Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH

Mängelbuch

Leitstelle **Fax (0 34 61) 49 - 63 91**

Lok - Nr.: .....

Zählerstände: **Betriebsstunden o. Energie:** ..... **km:** .....

Störungen und Unregelmäßigkeiten / sonstige Vermerke

Datum	Name des Tf Bitte in Blockschrift	Zug-Nr.	Ort Bitte in Blockschrift	Art der Störung bzw. Unregelmäßigkeit Bitte in Blockschrift	Ursache, eingeleitete Maßnahmen gemeldet an, Uhrzeit genaue Beschreibung, bitte in Blockschrift	Verspätung Minuten	behoben durch Tf ja/nein	Unterschrift Tf

erstellt:	Gattermann / Zogall	Datum:	22.03.2005	Datei:	Mängelbuch MEG.xlsx
bearbeitet:	Zogall		22.07.2014	gültig ab:	01.09.2014
					Anzahl der Seiten: 1
Rev. - Stand	1			ersetzt:	Rev. - Stand 0 v. 22.03.2005

Gültig ab: 13.12.2015

Vordruck: MEG.6103V01

zur Modulübersicht

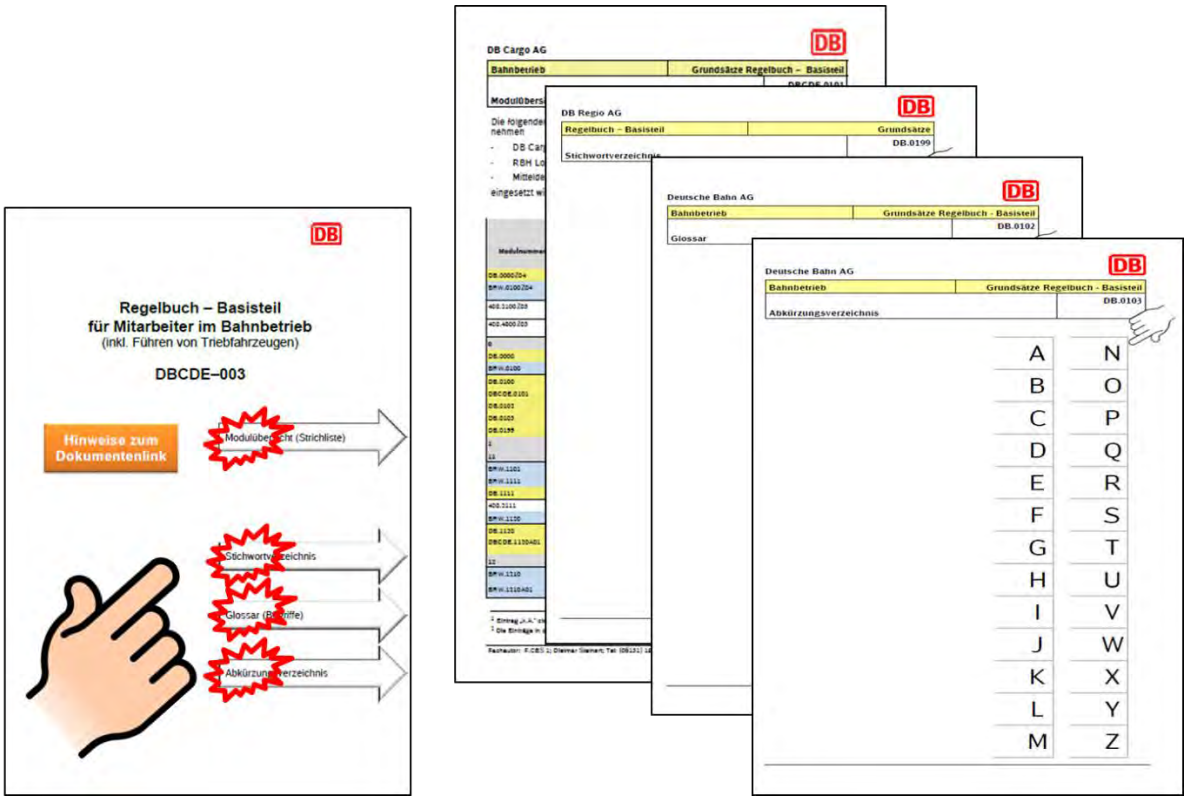
Regelbücher Basisteil DBCDE03

Dokumentenlink

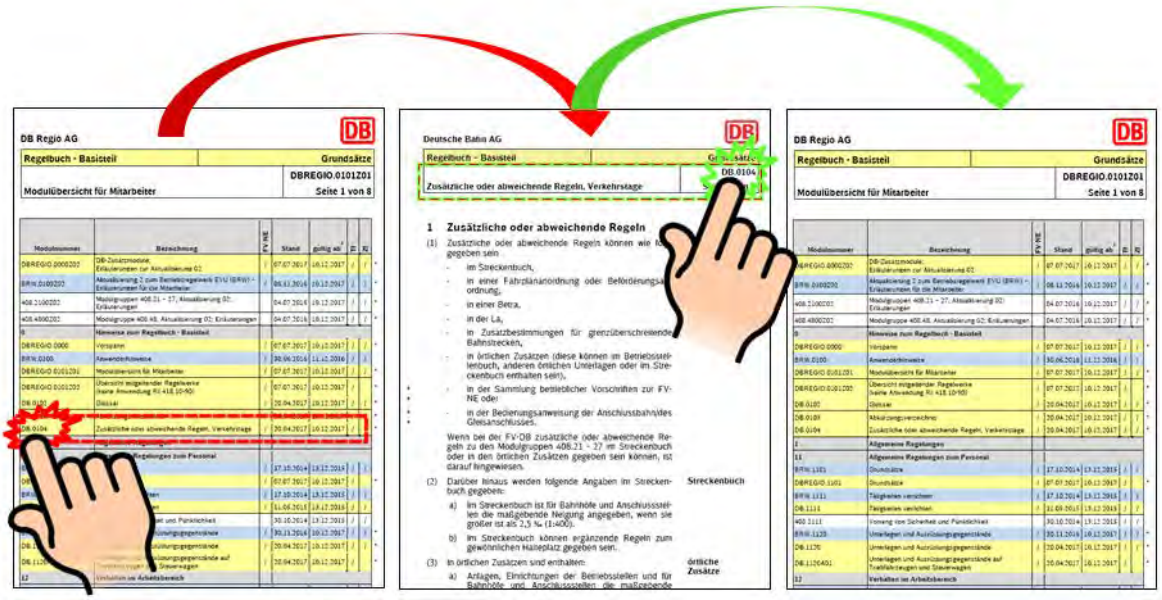
Liebe Kolleginnen und Kollegen,

um Ihnen den Umgang mit dem Regelbuch und das damit verbundene Aufsuchen von Modulen im Regelbuch zu erleichtern, haben wir Module/Seiten miteinander verknüpft!

Durch Anklicken der nachgenannten Texte bzw. Pfeile werden Sie direkt zum gewünschten Modul, im Regelbuch geführt.

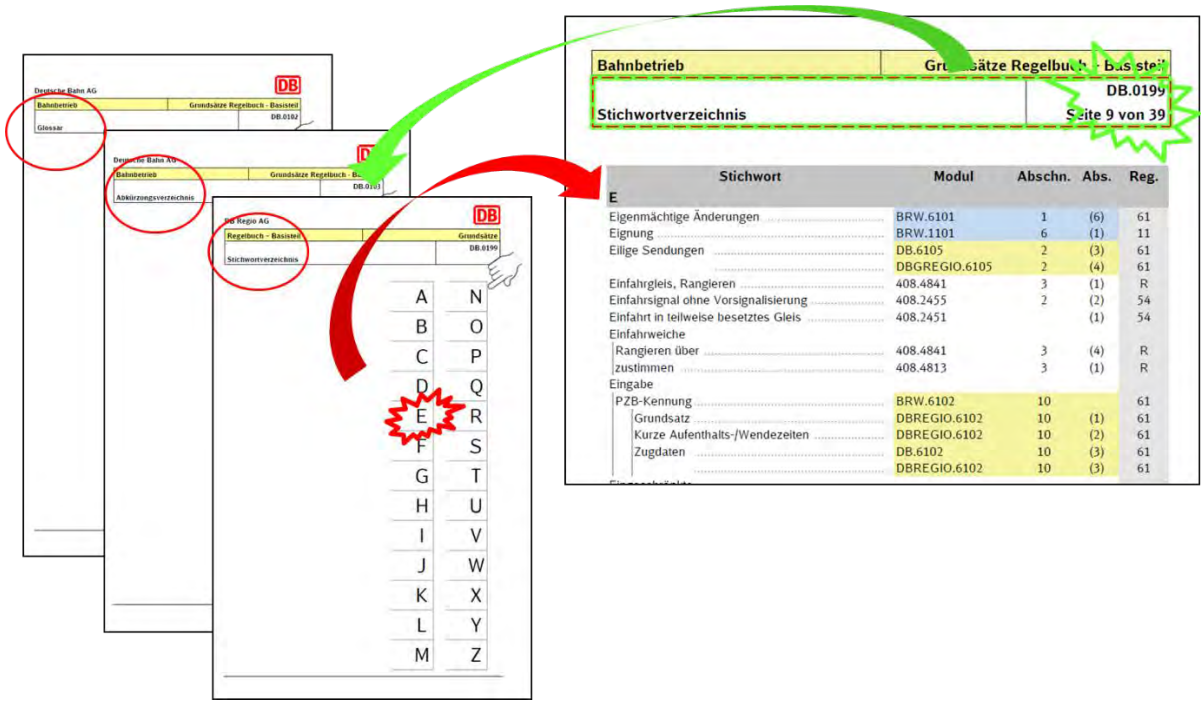


Auf dem Deckblatt sind vier Module verknüpft. Durch Klick auf einen der Pfeile werden Sie zum entsprechenden Modul geführt.

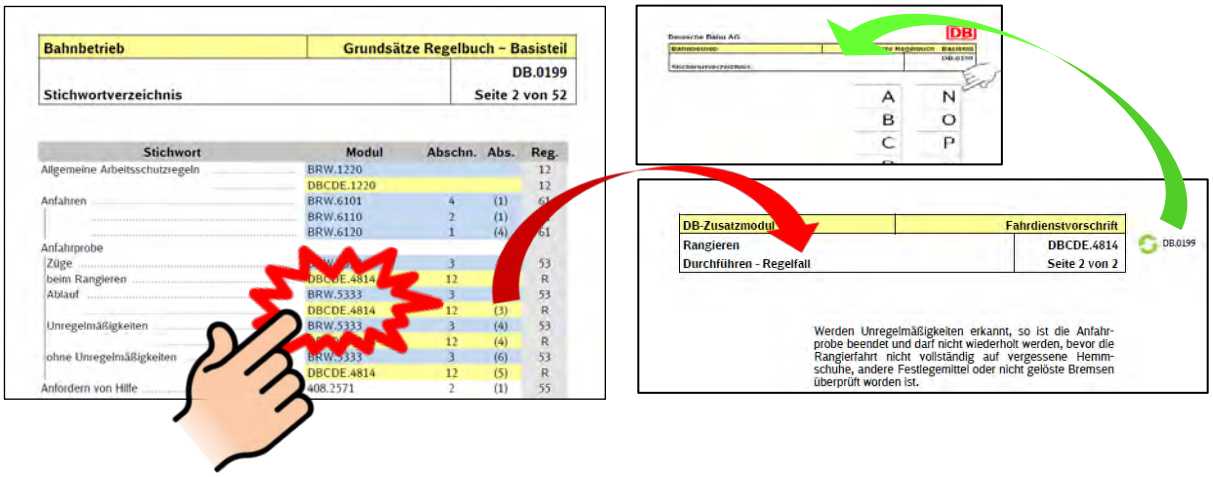


Alle für Sie relevanten Zeilen in der „Modulübersicht für Mitarbeiter“ sind mit den jeweiligen Modulen/Anhängen/Vordrucken verknüpft.

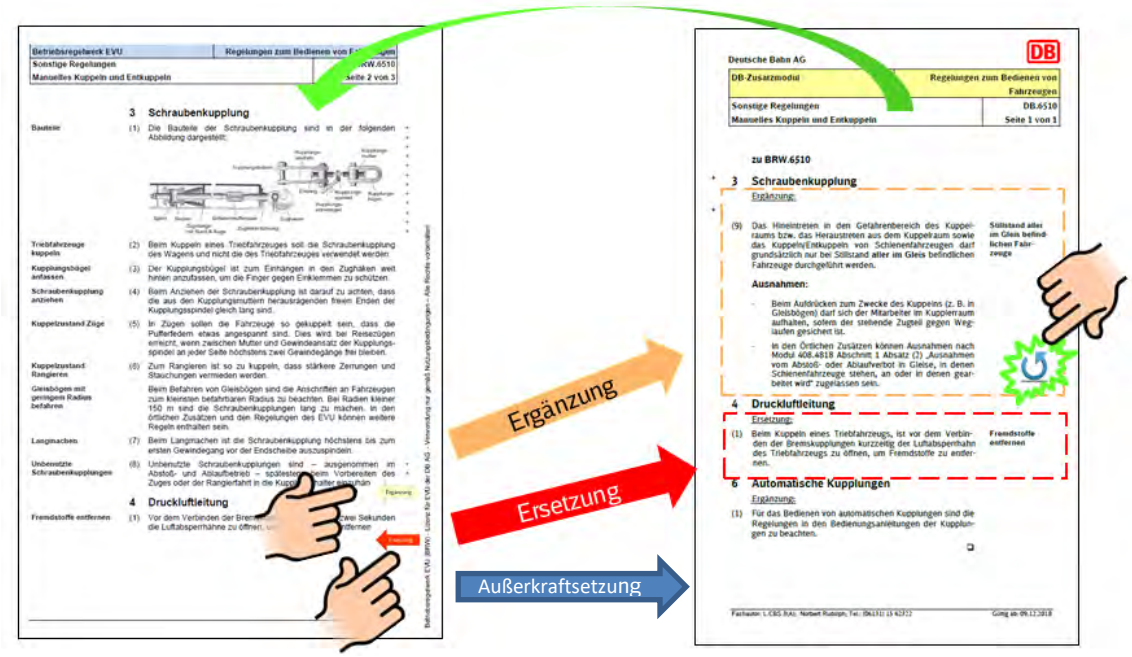
- Mit Klick auf die Zeile werden Sie zum gewählten Modul geführt.
- Mit Klick in die Kopfzeile des Moduls gelangt man wieder zurück zur Modulübersicht.



Die Module „Glossar“, „Abkürzungsverzeichnis“ und Stichwortverzeichnis verfügen über ein Deckblatt mit Alphabet. Mit Klick auf einen Buchstaben werden Sie zum entsprechenden Buchstaben im Verzeichnis geführt.

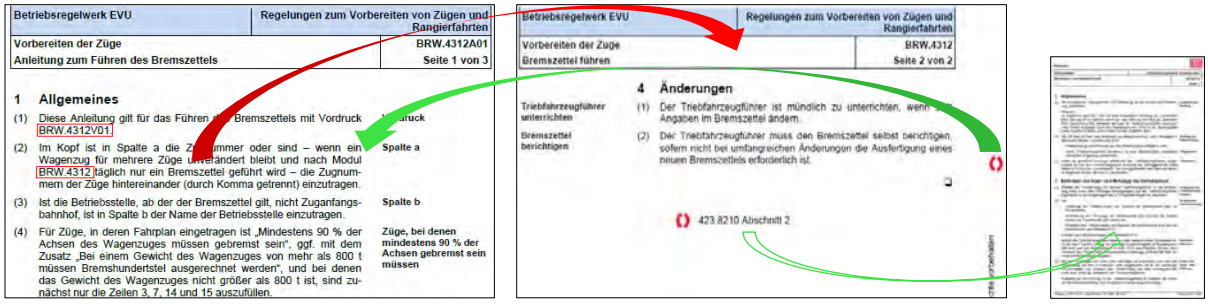


Die im „Stichwortverzeichnis“ enthaltenen „Stichworte“ sind mit den Modulen/Anhängen/Vordrucken des Regelbuchs verknüpft.
Durch Klick auf die Modulnummer werden Sie zur entsprechenden Textstelle im Modul geführt. Mit Klick auf das Symbol neben der Kopfzeile des Moduls geht's zurück zum Deckblatt des Stichwortverzeichnisses.



Beinhalten Regelungen eine Ergänzung, Ersetzung oder eine Außerkraftsetzung, so wird im Modul an der entsprechenden Textstelle mit einem Pfeil darauf hingewiesen.
Durch Klick auf den Pfeil werden Sie zur entsprechenden Ergänzung/Ersetzung/Außerkraftsetzung der Regelung geführt. Durch Klick auf den „Return-Button“ gelangen Sie wieder zurück zum Ausgangsmodul.

Den leeren Seiten bzw. den Vordrucken wurde jeweils ein Pfeil „zur Modulübersicht“ bzw. „zum Deckblatt“ hinzugefügt.
Durch Klick auf den Pfeil werden Sie zur „Modulübersicht für Mitarbeiter“ bzw. zum „Deckblatt“ geführt.



Verweise zu Modulen/Anhängen/Vordrucken, welche im Regelbuch enthalten und für Ihre Tätigkeit erforderlich sind, wurden mit einem roten Rahmen gekennzeichnet. Durch Klick auf den roten Rahmen werden Sie zur entsprechenden Seite geführt. Durch Klick auf den roten „Return-Button“ gelangen Sie wieder zurück zur Ausgangsseite.
Enthält eine Seite weitere rote „Return-Button“, so können diese mit der Bezeichnung der Ausgangsseite gekennzeichnet sein (am Beispiel zurück zu 423.8210 Abschnitt 2).

Zum Deckblatt