* 1 Zusätzliche oder abweichende Regeln

* (1) Zusätzliche oder abweichende Regeln können gegeben sein:

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

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

(2) Darüber hinaus werden folgende Angaben im Streckenbuch gegeben:

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

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

* 2 Ausnahmen

Ausnahmen von den Regeln genehmigt ausschließlich die regelwerksverantwortli-
* che Stelle des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU).

❑

1 Kennzeichen der Züge, die nur an einzelnen Tagen verkehren

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

*

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

2 Kennzeichen der Züge, die an einzelnen Tagen nicht verkehren

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

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

❑

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.

❑

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.

❑

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.

❑

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.

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.

❑

1 Außergewöhnliche Sendungen, außergewöhnliche Fahrzeuge

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

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.

❑

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):

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 Strecke durch den Tf beobachten

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.

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,

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.

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

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.

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

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,

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:

„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.

7 Bedarfshalt vormelden

Wenn auf einer Betriebsstelle bei einem Bedarfshalt Wagen abzusetzen sind, muss der Tf dies dem Fdl vormelden.

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.

Hinweis:

Wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Fahrplanangaben in einer selbst erstellten Unterlage veröffentlicht, sind die Fahrplanangaben durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen erläutert.

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.

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)

(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.

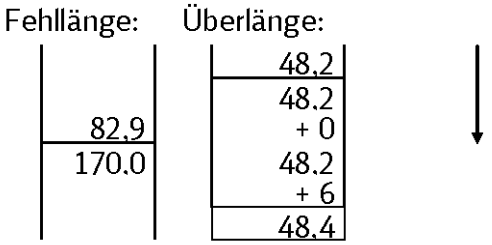
f) Begrenzung der Sägelinien.

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:

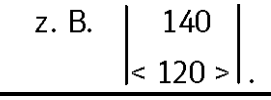
- wenn ein Befehl oder die La es anordnet,
- wenn ETCS bei ETCS-Level 2 die Textmeldung „Aufnahme in FS“, „Entering FS“, „Aufnahme in OS“ oder „Entering OS“ anzeigt.

(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. *

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 „LZB“ 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.

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 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.

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 ❶ mit Angabe der von der Infrastruktur vorgegebenen

Oberstrombegrenzung, z. B. „❶ 600 A“

zusätzlichen Angaben, z. B. „❶ 900 A nur Gz“

z) Das Zeichen „“❶“ “ 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,
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.

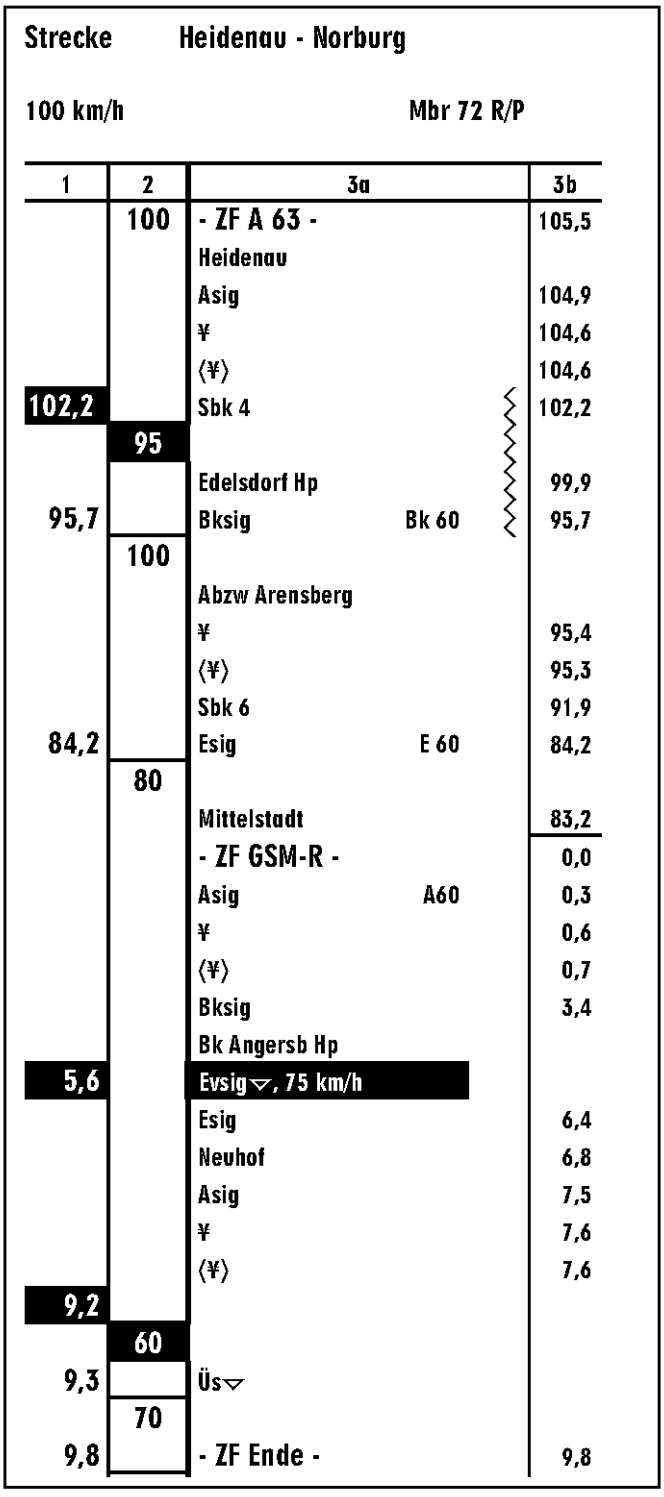
c) Wenn in den Fußnoten folgende Abkürzungen bzw. Anmerkungen verwendet werden, bedeuten diese:

- 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. *

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

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**	

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
		⓫ 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

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 -	5,3				
					Bft Du-Wedau[1])					
					T 600A					
					Zsig	6,5				
					Bft Du-Wedau	6,6	1	1	1	1
					Bissingheim					

Blattfahrplan

Blattfahrplan für 13.12.2016

Fahrplan vom 11.12.16 - 9.12.17
Buchfahrplan gültig ab 11.12.16

Adorf - Hörsel

69361 TEC

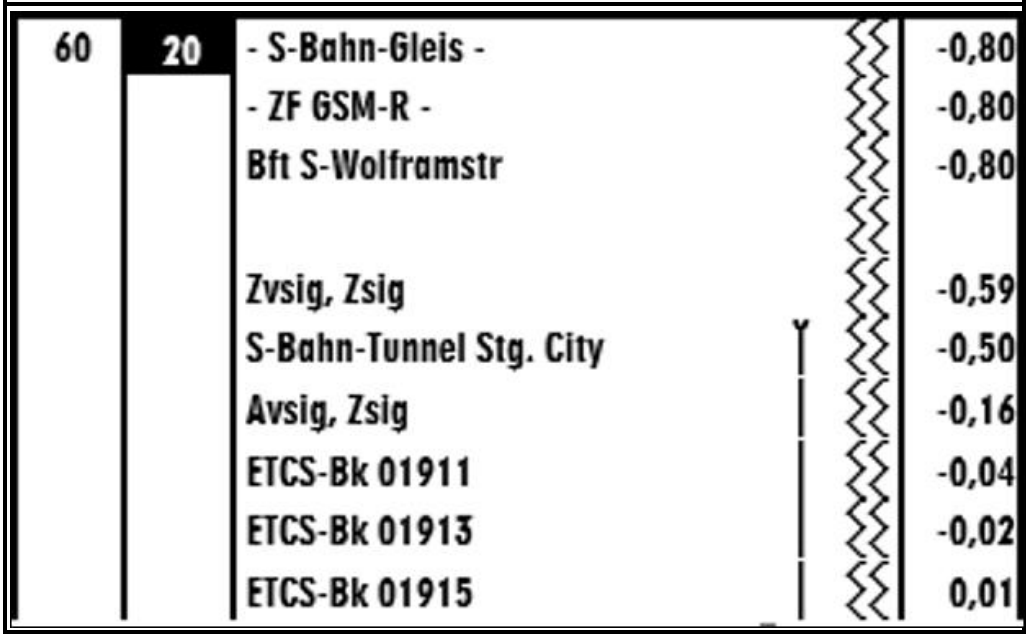
11.12.16 - 9.12.17
Tfz 218 LG+218 LG 1500 t 632 m Mbr 70 G

100 km/h

1	2	3a	3b	4	5
	90	- ZF GSM-R -	0,0		
		Adorf			7.55
		⓫ 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 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.

❑

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.

❑

Aufbau des Vordrucks und für alle Befehle gültige Regeln

Der Vordruck setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

- Kopfzeile
- Befehle
- Fußzeile

Der Vordruck ist beidseitig bedruckt. Auf der einen Seite finden sich die Befehle 1-9. Auf der anderen Seite finden sich die Befehle 21 bis 95.

Die Vordrucke dürfen nur einseitig beschrieben werden.

Jedes Feld ist durch eine Zahl, Buchstabe oder Kombination aus beidem bezeichnet.

Felder deren Bezeichnung mit einem „x." beginnt, sind auf dem Vordruck mehrfach vorhanden.

Sind mehrere Befehle erforderlich, dürfen die Befehle 1-9 und 21-95 auf einem oder mehreren Vordrucken kombiniert werden. Auftrag x.25 und Befehl 6 dürfen nicht kombiniert werden.

Der Tf muss die Befehle nach der Reihenfolge auf dem Vordruck abarbeiten können. Sind mehrere Befehle gleichzeitig zu erteilen, müssen ggf. mehrere Vordrucke verwendet werden. Die Reihenfolge ist auch einzuhalten, wenn vom Vordruck abgewichen wird.

Die Kopfzeile ist auf dem ersten und die Fußzeile auf dem letzten verwendeten Vordruck auszufüllen.

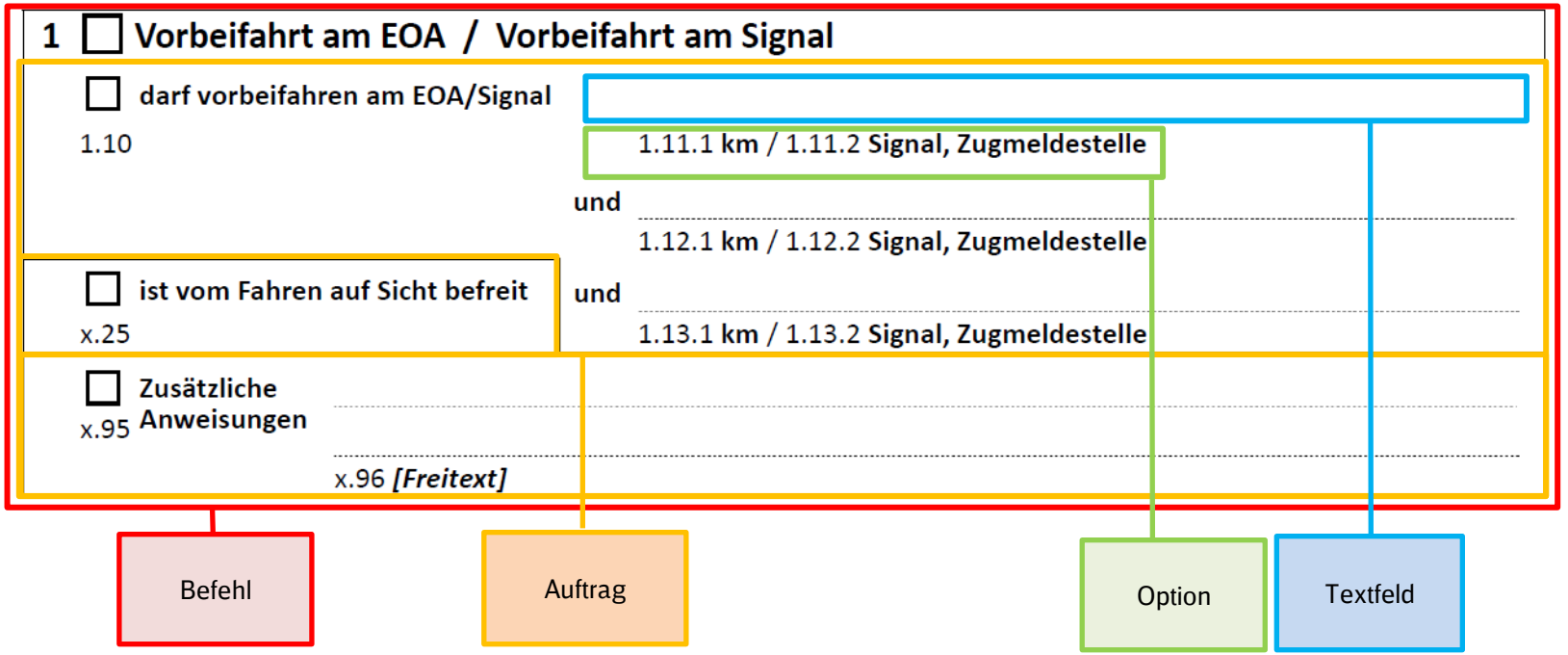
Wenn Befehle als Kopie oder Durchschrift ausgefertigt werden, muss der Inhalt auf allen Ausfertigungen zweifelsfrei nachvollziehbar sein. Der Tf erhält den Vordruck im Original und der Aushändigende behält die Kopie bzw. Durchschrift.

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“

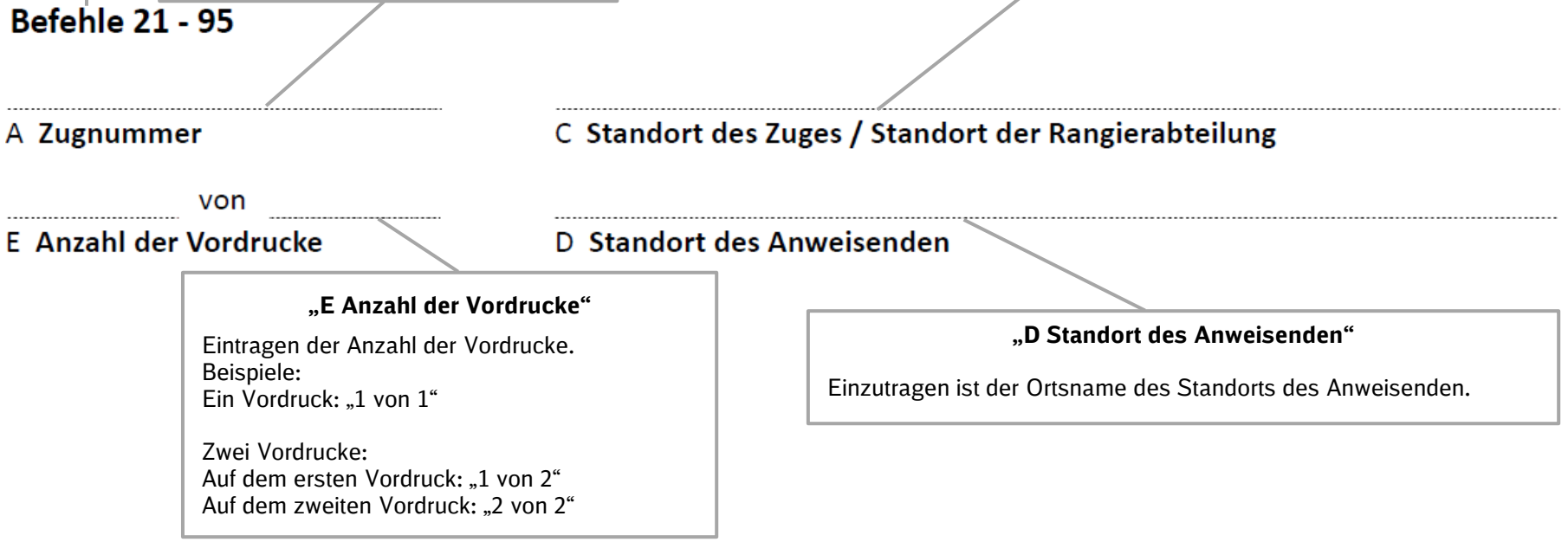
Eintrag der Zugnummer. Für Schiebetriebfahrzeuge mit der vorangestellten Abkürzung „Sch-Tfz“.

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

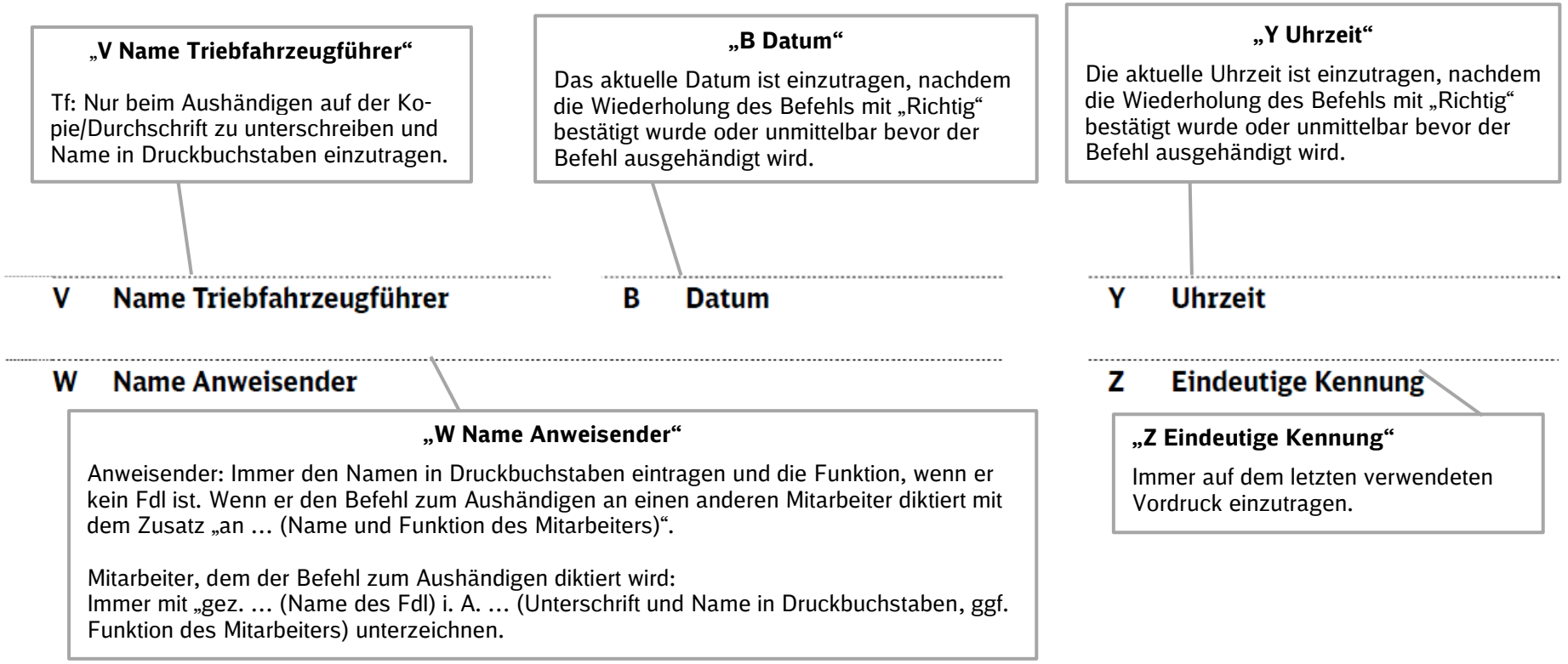
1 von 1

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“

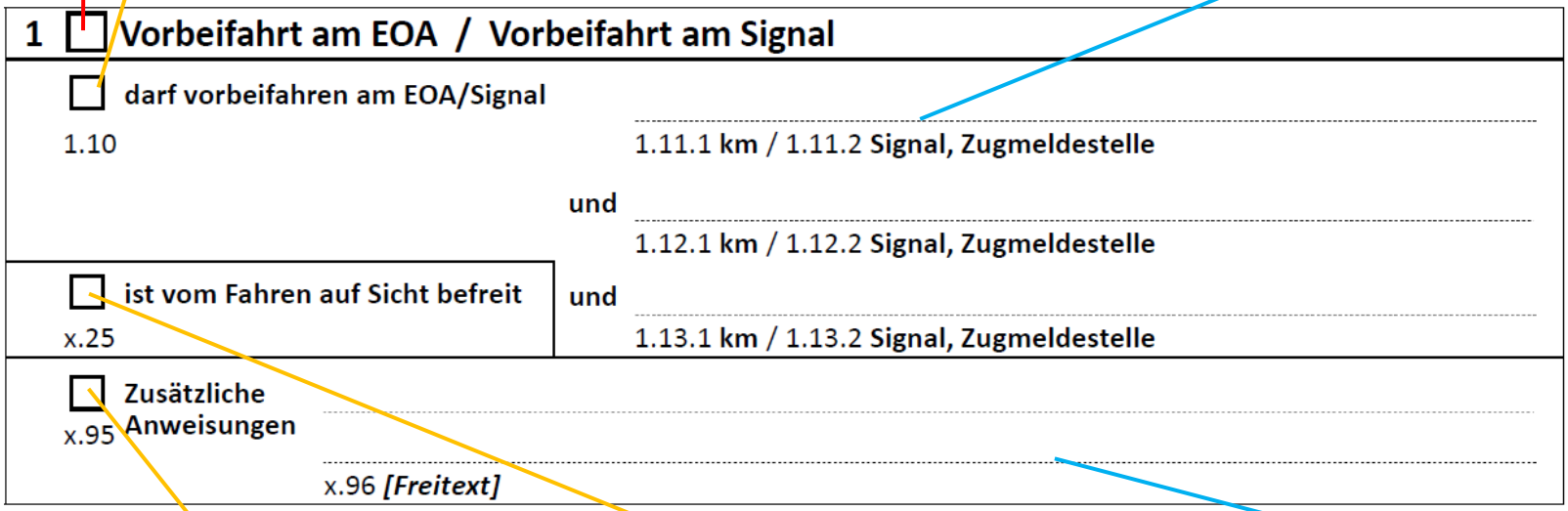
Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„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“

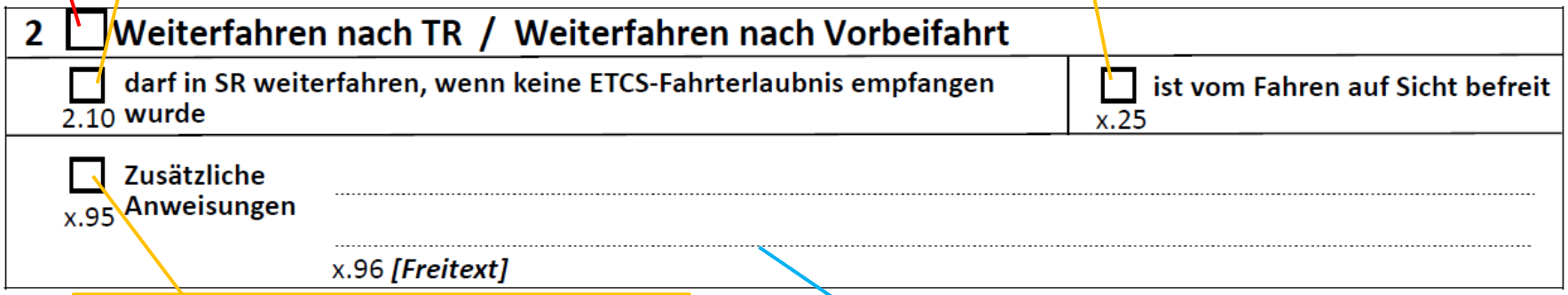
Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„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]***

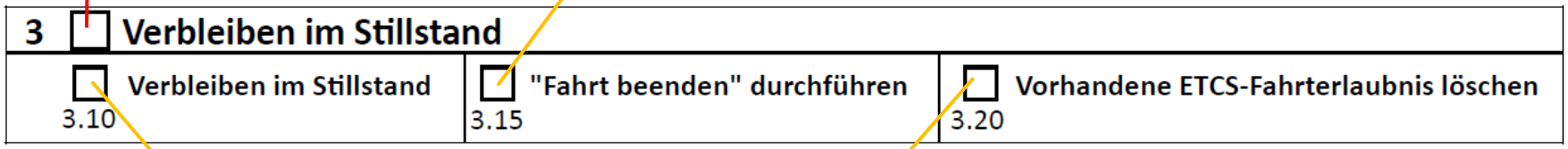
Befehl 3

„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“

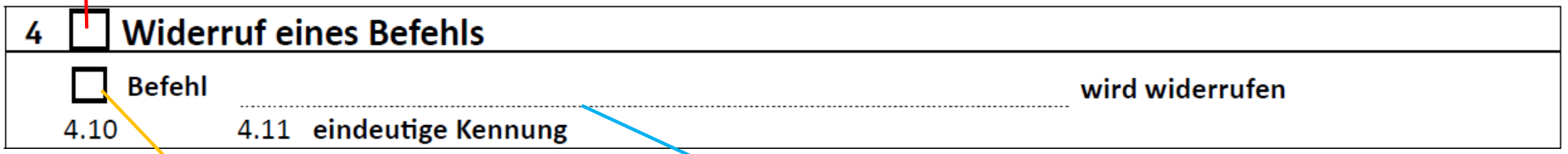
Anzukreuzen, wenn die Überwachung durch das ETCS-Fahrzeuggerät beendet werden soll.

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 x.41 — 20 x.42.1 km/h — zwischen/in Bf Erle x.43 Zugmeldestelle — und Bf Kleinstadt x.44 Zugmeldestelle — von 32,900 x.47.1 km / ~~x.47.2 Signal~~ — bis 32,900 x.48.1 km / ~~x.48.2 Signal~~

☒ Zusätzliche Anweisungen x.95 — Grund Nr. 19 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“

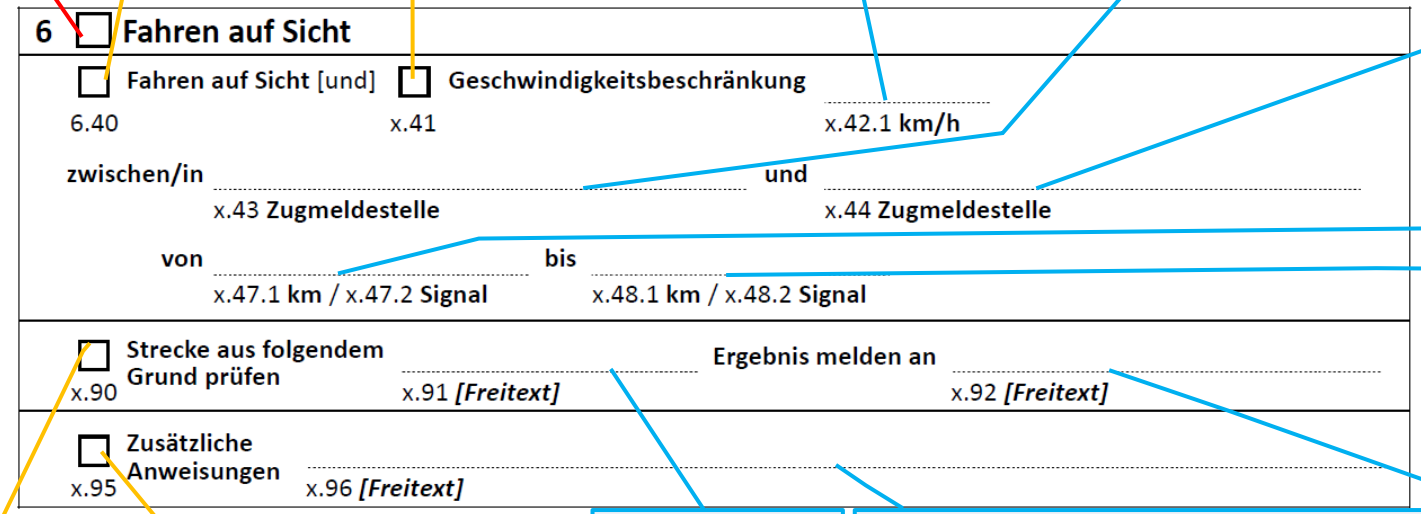
Hier ist die niedrigste zu beachtende Geschwindigkeit einzutragen. Es dürfen mehrere Geschwindigkeitsbeschränkungen zusammengafasst werden, wenn sich diese auf denselben Abschnitt beziehen.

„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.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.

„x.91 [Freitext]“

Eintragen „Grund Nr. [Nummer des Grundes]“, wenn das Ergebnis an den Fdl gemeldet werden muss.

„x.96 [Freitext]“

Eintragen „Grund Nr. [Nummer des Grundes]“ wenn das Feld „x.90“ nicht angekreuzt wurde.

Es sind alle zu beachtenden Gründe anzugeben.

Hier dürfen auch Gründe, die nicht in der Tabelle vorgegeben sind und Aufträge der Befehle 21-95 eingetragen werden.

„x.92 [Freitext]“

Nennen des Fdl, dem der Tf das Ergebnis 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**

☒ **Strecke aus folgendem Grund prüfen** Grund Nr. 31 **Ergebnis melden an** Fdl Bruchfelden

x.90 x.91 ***[Freitext]*** x.92 ***[Freitext]***

☐ **Zusätzliche Anweisungen**

x.95 x.96 ***[Freitext]***

Befehl 7

„7 Starten in SR nach Vorbereiten einer Fahrt“

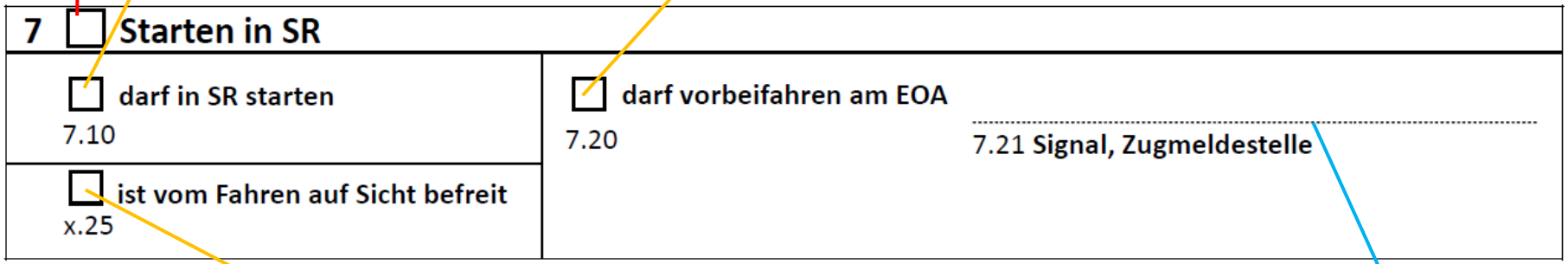
Nummer und Bezeichnung des Befehls. Dieser Befehl wird auf Anforderung des Tf erteilt. Immer anzukreuzen.

„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“

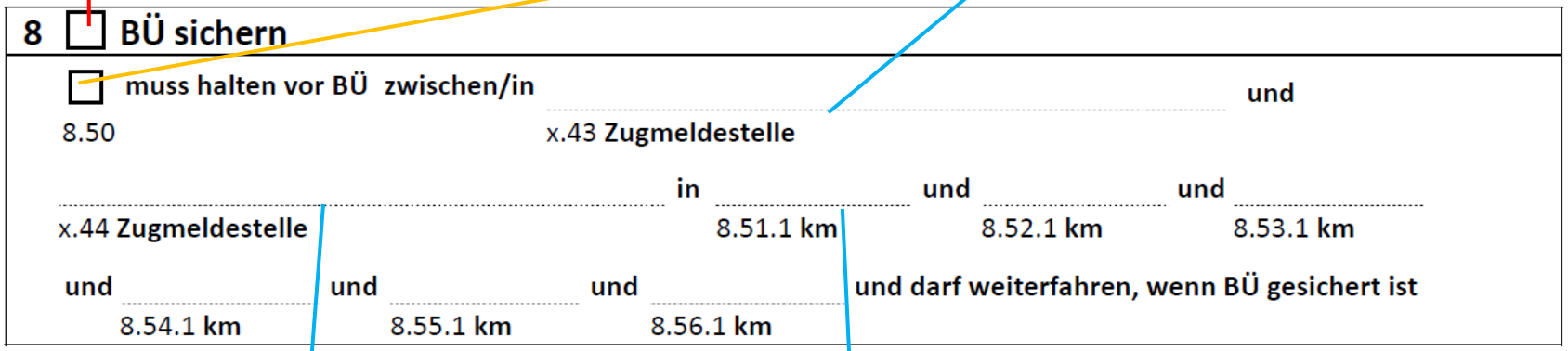
Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen. Der Fdl darf den Inhalt des Befehls 8 durch Befehl 95 - Auftrag 95.95 erteilen.

„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.

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	

„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	☐ Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter
9.70	9.75

Befehl 21

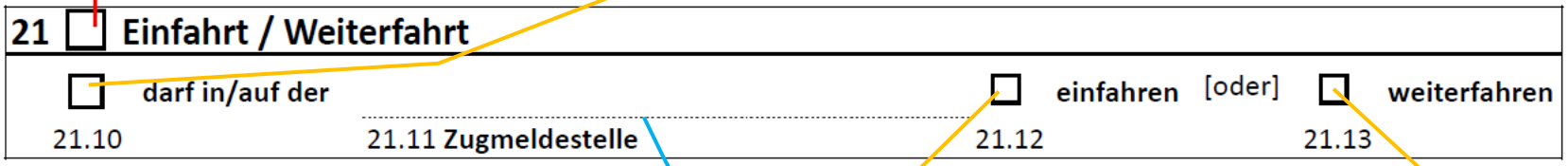
„21 Einfahrt / Weiterfahrt“

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“

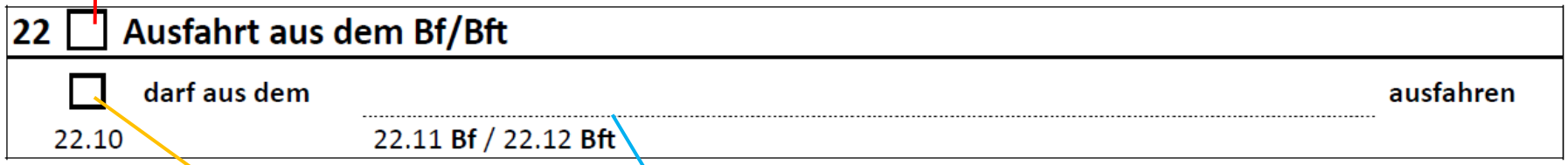
Anzukreuzen, wenn weitergefahren werden soll.

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

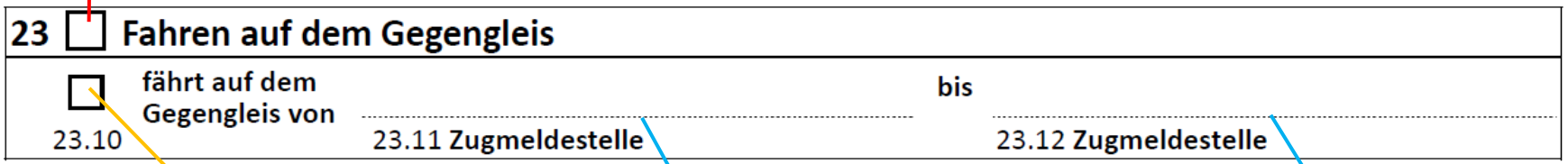
☒ darf aus dem Kleinstadt ausfahren

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

☒	fährt auf dem Gegengleis von	Bf Linksdorf	bis	Bf Rechtsheim
23.10		23.11 Zugmeldestelle		23.12 Zugmeldestelle

Befehl 24

„24 Zurückkehrende Fahrten“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„24.11 fährt“

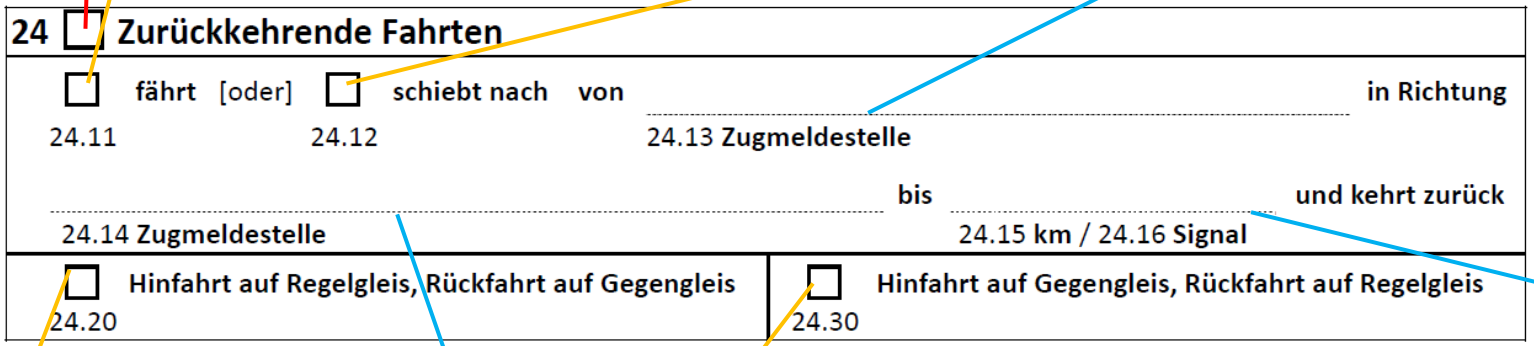
Anzukreuzen bei Sperrfahrten.

„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 24.20	☐ Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis 24.30

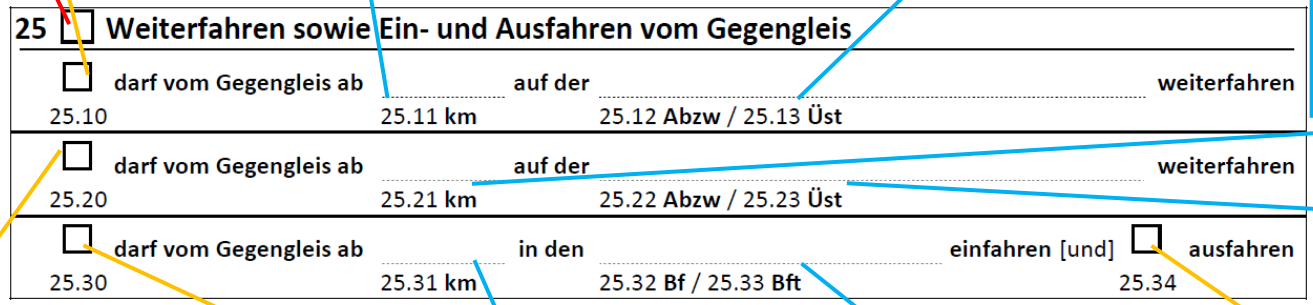
Befehl 25

„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

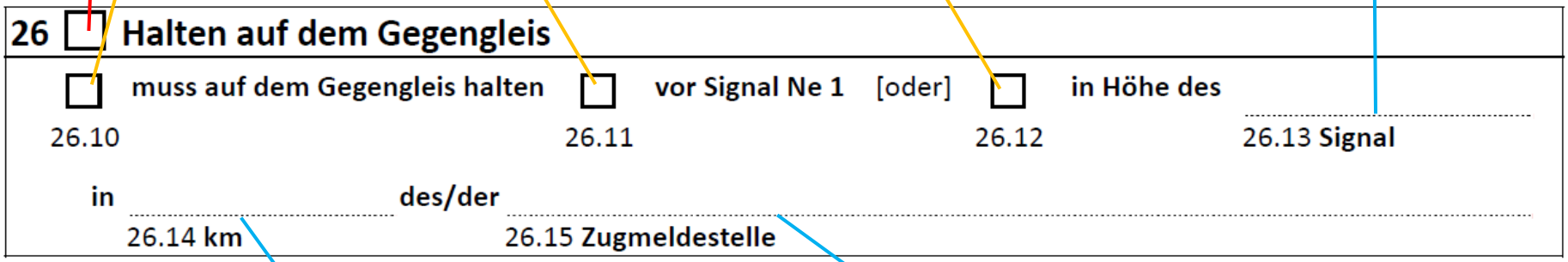
„26 Halten auf dem Gegengleis“
Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„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

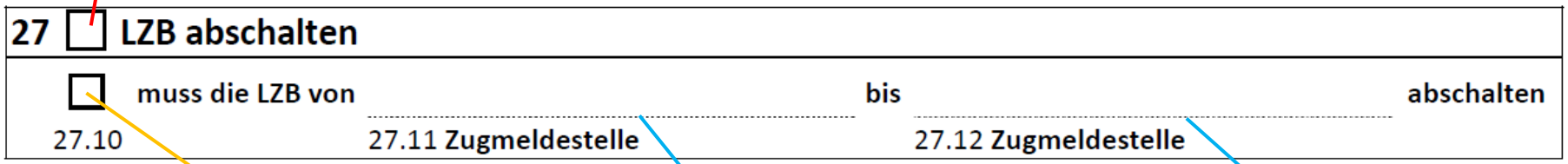
☒ 26.10 muss auf dem Gegengleis halten ☐ 26.11 vor Signal Ne 1 [oder] ☒ 26.12 in Höhe des Esig F 26.13 Signal

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“

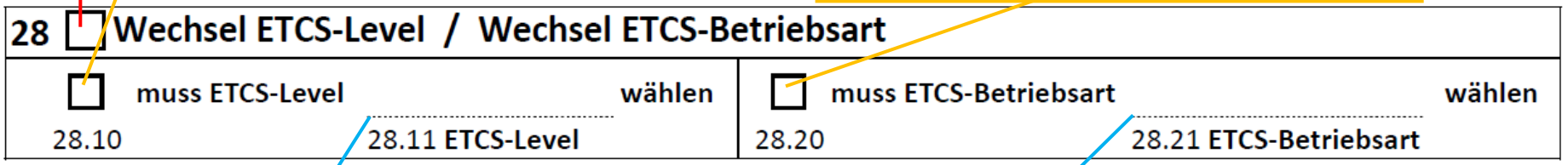
Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„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 ☐ 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	

„29.30 muss bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren“

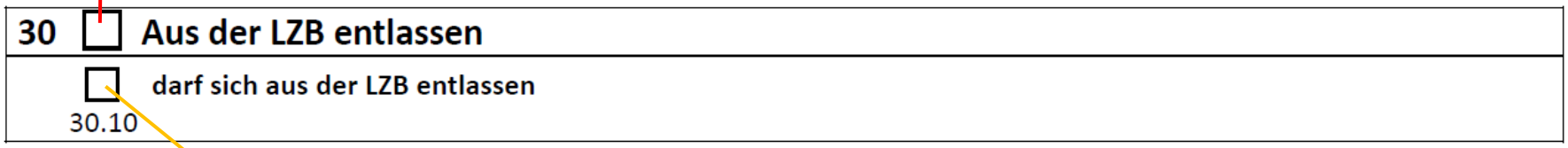
Anzukreuzen, wenn dem Tf bei einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag keine Vorsignalinformationen vorliegen.

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“

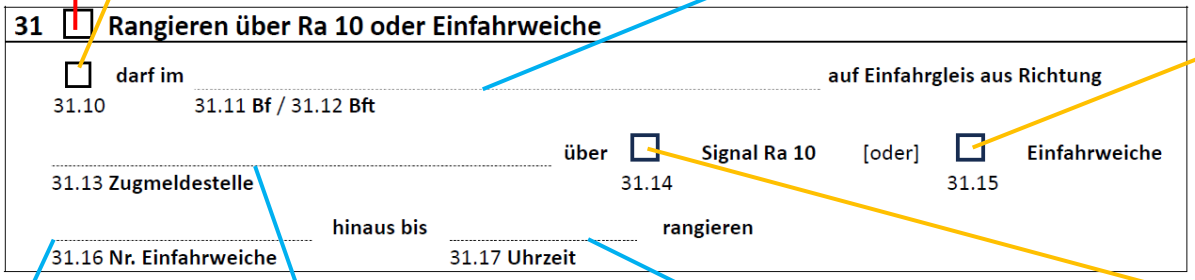
Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„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

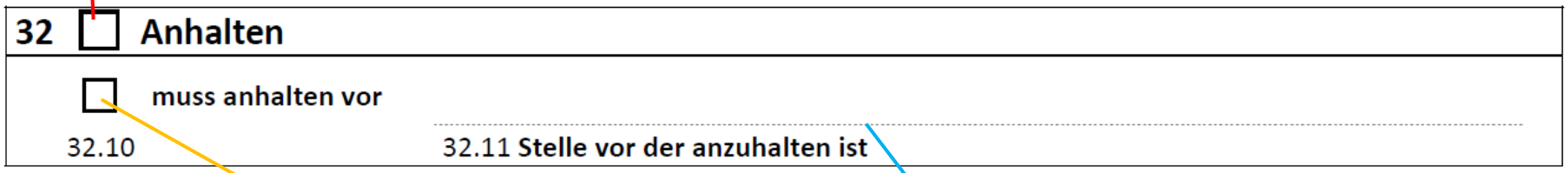
Bf Cellburg (31.13 Zugmeldestelle) über ☒ (31.14) Signal Ra 10 [oder] ☐ (31.15) Einfahrweiche

_____ (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**

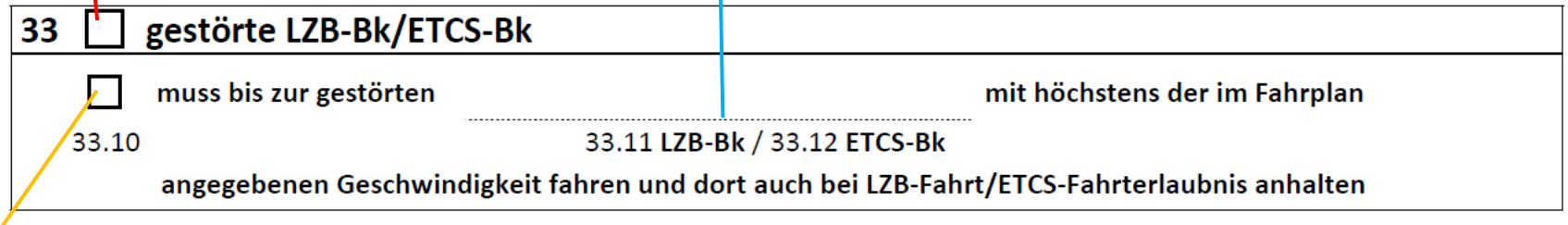
Befehl 33

„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

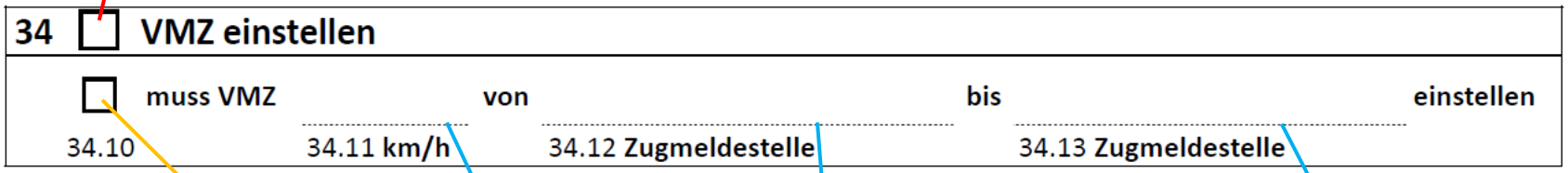
33.10 33.11 LZB-Bk / ~~33.12 ETCS-Bk~~

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**

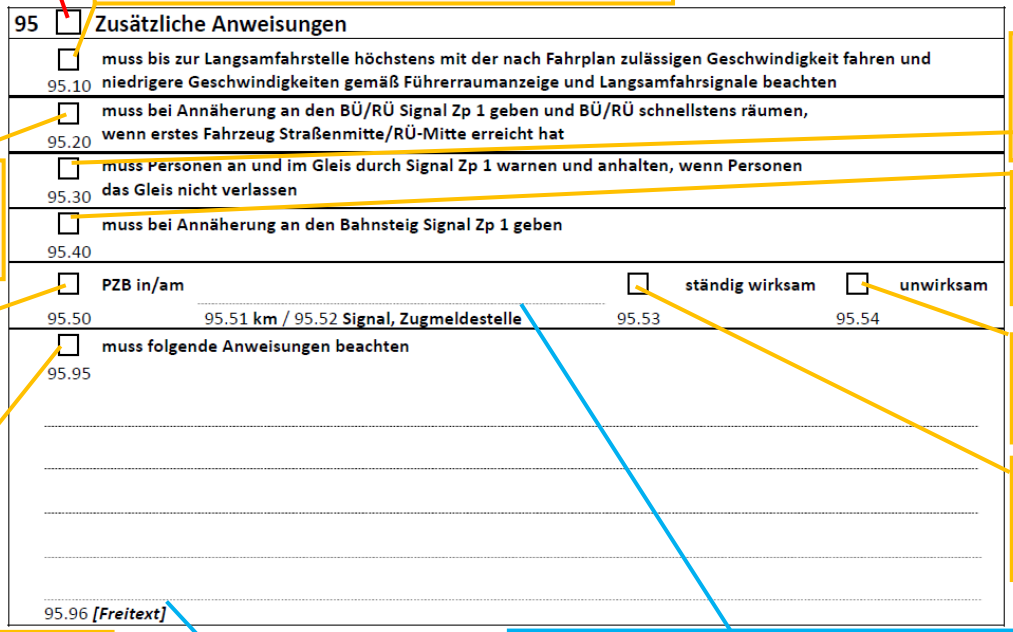
☒ **muss VMZ** 200 **von** Bf Adorf **bis** Bf Cestadt **einstellen**

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

☒ PZB in/am Esig A, Bf Kleinstadt ☒ ständig wirksam ☐ unwirksam

95.50 ~~95.51 km~~ / 95.52 Signal, Zugmeldestelle 95.53 95.54

☐ 95.95 muss folgende Anweisungen beachten

95.96 *[Freitext]*

1 Wortlaute

Beim Diktat eines Befehls, müssen 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.

Befehle 1 - 9

A Zugnummer ..... C Standort des Zuges .....

E Anzahl der Vordrucke ..... von ..... D Standort des Anweisenden .....

1 ☐ Vorbeifahrt am EOA / Vorbeifahrt am Signal

☐ darf vorbeifahren am EOA/Signal 1.10 ..... 1.11.1 km / 1.11.2 Signal, Zugmeldestelle

und ..... 1.12.1 km / 1.12.2 Signal, Zugmeldestelle

☐ ist vom Fahren auf Sicht befreit x.25 und ..... 1.13.1 km / 1.13.2 Signal, Zugmeldestelle

☐ Zusätzliche Anweisungen x.95 .....

x.96 *[Freitext]*

2 ☐ Weiterfahren nach TR / Weiterfahren nach Vorbeifahrt

☐ darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrterlaubnis empfangen wurde 2.10 ☐ ist vom Fahren auf Sicht befreit x.25

☐ Zusätzliche Anweisungen x.95 .....

x.96 *[Freitext]*

3 ☐ Verbleiben im Stillstand

☐ Verbleiben im Stillstand 3.10 ☐ "Fahrt beenden" durchführen 3.15 ☐ Vorhandene ETCS-Fahrterlaubnis löschen 3.20

4 ☐ Widerruf eines Befehls

☐ Befehl ..... 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

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

❑

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.

❑

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.

❑

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 un-
* terliegen und in Züge eingestellt sind, deren größte zulässige Geschwindig-
* keit 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 einge-
* stellt sind, dessen Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-K“ ergänzt ist,
*
* f) Fahrzeuge mit der Anschrift „LNT“, die in Züge eingestellt sind, deren Zug-
* gattungsbezeichnung 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".

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) 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,

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

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.

❑

(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**

❑

* *
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.

❑

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**

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.

*

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.

❑

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.

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 be- * dienen muss, muss er den Fdl auffordern, ihm Befehl 30 zu erteilen.

❑

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**

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.

❑

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.

❑

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.

❑

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.

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

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

(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.

❑

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.

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

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.“

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.

❑

Wo höhengleiche Übergänge von Reisenden betreten werden können, sind im Streckenbuch Regeln gegeben, wenn das Zugpersonal Aufgaben zur Sicherung wahrnehmen muss.

❑

1 Zugmeldestelle

(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

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

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 Verständigung des Fdl nach Anhalten des Zuges

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.“

❑

1 Reisezüge

Verständigen

(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.

Zug anhalten

(2) Kann der Tf nicht verständigt werden, wird der Zug sofort angehalten.

(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.

❑

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)

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.

❑

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.

❑

* 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**

* (2) Der Tf darf höchstens 40 km/h fahren. **Geschwindigkeit**

(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**

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.

❑

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.

4 Zugtrennung

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

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

(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.

(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.

(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.

❑

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.

❑

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 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

(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:

- 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 Geschwindigkeitsbe-
* schränkung auf 50 km/h muss nicht beachtet werden, wenn der Zug im be-
* troffenen 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.

(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

Ganzblockmodus

(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.

Teilblockmodus

(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.

Halt vor Hauptsignal

(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.

Zug wieder anzeigegeführt

(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.

Der durch den Fdl angeordnete Auftrag auf Sicht zu fahren, bleibt weiterhin gültig.

❑

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.

❑

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.

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.

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:

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. * *

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.

❑

1 Bremsen bei Gefahr

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.

❑

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

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. *

❑

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.

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.

❑

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.

❑

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.

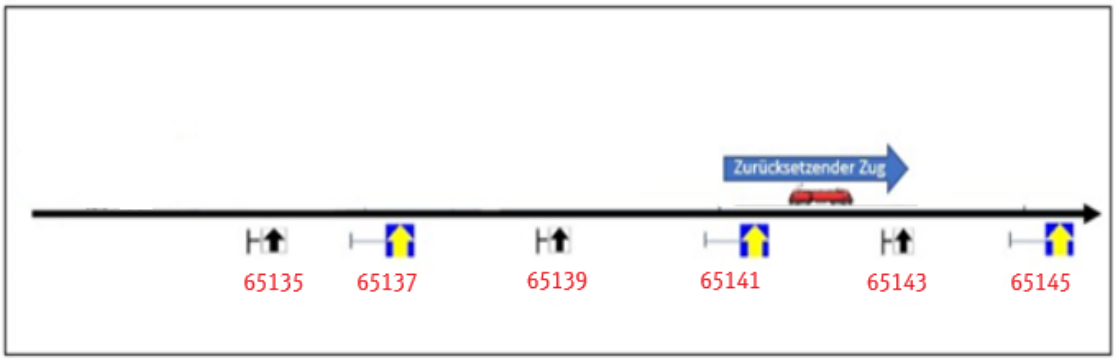
Ril 408.2572 – Zug zurücksetzen

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