1 Inhaltsübersicht

	Abschnitt	Thema	Bezug zu Ril
	11	Ausnahmen	
*	21 - 24	Zusätzliche oder abweichende Regeln aufstellen	408.2101 1

11 Ausnahmen

Ausnahmen von den Regeln der Richtlinien 408.2xxx und 408.3xxx genehmigt ausschließlich die regelwerksverantwortliche Stelle des Infrastrukturbetreibers. Sie sind den Mitarbeitern unter Hinweis auf die Genehmigung bekanntzugeben.

21 Allgemeines

Richtlinie 408.21 - 27

(1) Den Tf des Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) sind zusätzliche oder abweichende Regeln zu den Richtlinien 408.21 - 27 als Teil des Streckenbuches EVU zu geben, soweit es im Anhang 408.3101A01 vorgesehen und erforderlich ist.

Wiederholungen, Verweise

(2) In den zusätzlichen Regeln sollen keine

- Textwiederholungen aus Richtlinien,
- Verweise auf Richtlinien und
- Hinweise, dass keine Regelungen getroffen werden,

gegeben werden.

22 Regeln für Mitarbeiter auf Betriebsstellen

Verantwortliche Stelle

(1) Zusätzliche oder abweichende Regeln für Mitarbeiter auf Betriebsstellen sind von dem Eisenbahnunternehmen zu geben, welches die Mitarbeiter auf den Betriebsstellen beschäftigt.

EVU

(2) EVU geben die zusätzlichen oder abweichenden Regeln für Mitarbeiter auf Betriebsstellen in einem durch das jeweilige EVU zu bestimmenden örtlichen Zusatz.

Datenlieferung vom EVU an das EIU

(3) Kann für die Erstellung von zusätzlichen oder abweichenden Regeln für Mitarbeiter auf Betriebsstellen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) eine Übernahme von Daten oder Regeln des EVU im Streckenbuch EIU erforderlich sein, ist im Anhang 408.3101A01 in Spalte 8 darauf hingewiesen.

Datenlieferung vom EIU an das EVU

(4) Kann für die Erstellung von zusätzlichen oder abweichenden Regeln für Mitarbeiter auf Betriebsstellen des EVU eine Übergabe von Daten oder Regeln durch das EIU erforderlich sein, ist im Anhang 408.3101A01 in Spalte 7 darauf hingewiesen.

23 Regeln für Tf

Herausgeben, Aufstellen

(1) Zusätzliche oder abweichende Regeln zur Ril 408.21 - 27 werden vom EIU als Angaben für das Streckenbuch EVU zur Verfügung gestellt.

Bis auf weiteres werden die Angaben für das Streckenbuch EVU auch als Druckstück veröffentlicht.

Die Planungsregeln für die Angaben für das Streckenbuch EVU für den örtlichen Planer des EIU aus den Richtlinien 408.11 - 16 werden informativ auch in den Richtlinien 408.31 - 37 wiedergegeben. Sie werden kursiv dargestellt.

Regeln dürfen gegeben werden, wenn im Anhang 408.3101A01 in Spalte 4 darauf hingewiesen wird. Regeln können dabei sowohl vom EIU, als auch vom EVU gegeben werden.

Aufnahme von Regeln des EVU

(2) Dürfen EVU abweichende oder zusätzliche Regeln zu Textstellen und Stichwörtern in den Richtlinien 408.21 - 27 zur Übernahme in die Angaben für das Streckenbuch EVU geben, ist im Anhang 408.3101A01 in Spalte 8 auf die hierzu notwendige Datenlieferung hingewiesen.

Kennzeichnung

(3) Regeln, die auf Antrag eines Eisenbahnverkehrsunternehmens aufgenommen werden, sind durch „EVU [Name des Eisenbahnverkehrsunternehmens]“ zu ergänzen.

Mitteilen

(4) Das EVU muss die Aufnahme und notwendige Änderungen und Ergänzungen der Stelle mitteilen, die die Angaben für das Streckenbuch EVU herausgibt.

Berichtigung

(5) Berichtigungen der Angaben für das Streckenbuch EVU erfolgen im Regelfall zum Jahresfahrplanwechsel.

24 Abstimmen der Regeln - Beteiligen anderer Eisenbahnunternehmen

Soweit erforderlich, muss das Eisenbahnunternehmen, das zusätzliche oder abweichende Regeln gibt, beim Aufstellen der Regeln andere Eisenbahnunternehmen beteiligen und die Regeln mit den zuständigen Stellen der anderen Unternehmen abstimmen.

❑

1 Spaltenübersicht

1. **Spalte 1 – Stichwort**

   In Spalte 1 sind Textstellen und Stichwörter der Richtlinie 408.21 - 27 genannt, für die - soweit erforderlich - in den Angaben für das Streckenbuch EVU oder weiteren Unterlagen abweichende oder ergänzende Regeln zu geben sind oder durch das Infrastrukturunternehmen gegeben wer-den. Hinter der Richtliniennummer sind die Nummern der Abschnitte und weiterer Untergliederungen genannt, z. B. 2101 1 (2) a) bedeutet Richtlinie 408.2101 Abschnitt 1 Absatz (2) a).

2. **Spalte 2 – Örtliche Zusätze für Mitarbeiter auf Betriebsstellen des EIU**

   bleibt in dieser Richtlinie frei

3. **Spalte 3 – Örtliche Zusätze für Mitarbeiter auf Betriebsstellen des EVU**

   bleibt in dieser Richtlinie frei

4. **Spalte 4 – Angaben für das Streckenbuch EVU**

   In Spalte 4 wird durch Schrägstrich (/) darauf hingewiesen, wenn der Aufsteller örtlicher Bestimmungen abweichende oder zusätzliche Regeln in den Angaben für das Streckenbuch EVU geben kann.

5. **Spalte 5 – Zu beachtende Regeln**

   In Spalte 5 sind Textstellen der Regelwerke genannt, die beim Aufstellen der Regeln für die Angaben für das Streckenbuch EVU zu beachten sind oder die zusätzliche Hinweise enthalten.

6. **Spalte 6 – Betra**

   bleibt in dieser Richtlinie frei

7. **Spalte 7 – Lieferung von EIU an EVU**

   In Spalte 7 wird darauf hingewiesen, wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen Daten zur Erstellung örtlicher Zusätze für das EVU liefern kann.

8. **Spalte 8 – Lieferung von EVU an EIU**

   In Spalte 8 wird darauf hingewiesen, wenn Eisenbahnverkehrsunternehmen dem Aufsteller der Angaben für das Streckenbuch EVU zu Textstellen und Stichwörtern der Richtlinie 408.21 - 27 Daten zur Aufnahme in das Streckenbuch EIU oder zur Übernahme in die Angaben für das Streckenbuch EVU zuliefern können.

1	4	5	7	8	
Stichwort zu Ril	**Angaben für das Streckenbuch EVU**	**Zu beachtende Regeln zu Ril**	**Lieferung von EIU an EVU**	**Lieferung von EVU an EIU**	
408.0101 1 (2) a) ***gemeinsam mit 408.4801 1 (2) a)*** 1. Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstelle: - Beschreibung der Anlage, z. B. - Lage der Betriebsstelle, Grenzen, - Rangierbezirke, - Gleise (Nutzlängen) und Anschlüsse, Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise, - Gleise, in die Reisezüge fahren dürfen, - Gleise für das Abstellen von Gefahrgutzügen oder Gefahrgutwagen, - Rangieranlagen (Ablaufberge, Gleisbremsen, Weiterführungseinrichtungen), - Bahnsteige und ihre Bahnsteignutzlänge, - Ausweich- und Überleitungsmöglichkeiten auf benachbarten Betriebsstellen, - Lageplan der Betriebsstelle. 2. Zusatzanlagen, z. B. - Rampen mit nutzbaren Längen und Höhen über Schienen- bzw. Straßenoberkante, - Ladestellen, Freiladegleise, - Fahrzeugbehandlungsanlagen. 3. Bahnübergänge - Verzeichnis der Bahnübergänge für den öffentlichen Verkehr. Es sind alle Bahnübergänge - auch Bahnübergänge ohne technische Sicherung - in der Betriebsstelle und auf den anschließenden Streckenabschnitten bis zum ständig besetzten Bahnhof in der Reihenfolge ihrer Lage aufzunehmen. - Übergänge, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Betriebsstelle dienen. 4. Andere Anlagen, z. B. - Bremsprobeanlagen, - Vorheizanlagen, - Alarmanlagen, -Telekommunikationseinrichtungen, - Wasser-, Strom- und Gasversorgung; Maßnahmen im Störungsfall			Daten zur Aufnahme in örtliche Zusätze, sofern erforderlich	Daten zur Aufnahme in das Streckenbuch EIU, sofern erforderlich	* * * *

	1	4	5	7	8
	Stichwort zu Ril	**Angaben für das Streckenbuch EVU**	**Zu beachtende Regeln zu Ril**	**Lieferung von EIU an EVU**	**Lieferung von EVU an EIU**
*	**408.2101 1 (2) a)** Maßgebende Neigungen größer als 2,5‰ (1 : 400)	/			
*	**408.2101 1 (2) b)** Gewöhnlicher Halteplatz	/			Daten zur Aufnahme in das Streckenbuch EIU oder zur Übernahme in die Angaben für das Streckenbuch EVU
	408.2301 1 (2) a) Fahren ohne Streckenkenntnis verbieten	/	408.3301 21		
	408.2301 1 (2) b) Auf Nebenbahnen höhere Geschwindigkeiten zulassen	/	408.3301 51		
	408.2321 2 Melden an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist	/			Daten zur Aufnahme in das Streckenbuch EIU und zur Übernahme in die Angaben für das Streckenbuch EVU
	408.2321 3 Manuelle ETCS-Levelwahl	/			
*	**408.2331 2 (1)** Kennlicht als Zustimmung des Fdl zur Abfahrt	/			
	408.2331 3 (1) b) Mitteilung des Fdl an den Tf, dass das Hauptsignal auf Fahrt gestellt ist	/			
	408.2331 3 (2) a) Zustimmen des Fdl bei Gruppensignalen	/	408.3331 21		
	408.2331 3 (2) b) Besondere Zustimmung zur Abfahrt bei Gruppensignalen	/			
	408.2331 3 (4) d) Zusätzliche Regeln für den Fall, dass in einem Gleis mehrere Züge zur Abfahrt bereit stehen	/	408.3331 51 - 52		
	408.2331 3 (6) Mehrere gewöhnliche Halteplätze zwischen zwei Hauptsignalen	/	408.3331 71		
	408.2331 3 (7) Besondere Zustimmung bei höhengleichen Übergängen	/			

1 Stichwort zu Ril	4 Angaben für das Streckenbuch EVU	5 Zu beachtende Regeln zu Ril	7 Lieferung von EIU an EVU	8 Lieferung von EVU an EIU	
408.2341 3 Am gewöhnlichen Halteplatz halten	/			Daten zur Aufnahme in das Streckenbuch EIU und zur Übernahme in die Angaben für das Streckenbuch EVU	
408.2341 6 (1) Meldungen des Tf	/				
408.2341 6 (1) Zugvollständigkeitsmeldung während der Fahrt abgeben.	/				*
408.2341A01 5 (2) s) – t) Bahnübergänge durch Zugpersonal sichern		408.3341 11 - 12		Bestätigung über Prüfung und Unterweisung	*
408.2351 1 (2) Fahrzeuge zurücklassen	/				
408.2351 3 Zulassen des Trennens von Zügen oder des Abstellens von einzelnen Fahrzeugen auf freier Strecke	/	408.3351 21 - 22			
408.2431 1 (6) Fahren von Versuchszügen		408.3431 21 - 23 und 408.1431V01			*
408.2431 2 (2) Umleiten unter erleichterten Bedingungen	/	408.3431 41			
408.2435 1 (4) Von den für Bahnanlagen oder Zügen vorgesehenen Maßen abweichen		408.3435 21 - 22			
408.2441 1 (8) Druckkräfte beim Nachschieben	/	408.3441 21 - 22		Angabe der Zugnummern	
408.2441 2 (3) Planmäßiges Nachschieben ohne Befehl	/				
408.2445 1 (1) c) Geschobene Züge bei besonderen örtlichen Verhältnissen	/				
408.2445 1 (1) Verbot des Schiebens von Zügen	/				
408.2445 2 (3) Verwendung des Luftbremskopfes bei geschobenen Zügen vorschreiben	/	408.3445 21 - 22		Angabe der Zugnummern	

1	4	5	7	8
Stichwort zu Ril	**Angaben für das Streckenbuch EVU**	**Zu beachtende Regeln zu Ril**	**Lieferung von EIU an EVU**	**Lieferung von EVU an EIU**
408.2463 2 Beim Fahren auf dem Gegengleis nicht gültige ortsfeste Signale	/	408.3463 91 - 92		
408.2481 2 (3) Sperrfahrten im Bereich von Abzweigstellen oder beim Bedienen von Anschlussstellen	/			
408.2481 4 Trennen von Sperrfahrten oder Abstellen von Fahrzeugen auf der freien Strecke	/	408.3481 31 - 32		
408.2481 8 (2) Bahnübergänge bei Sperrfahrten bei der Bedienung von Anschlussstellen sichern	/	408.3481 41 - 42		
408.2487 1 Regeln auf Strecken anwenden	/	408.3487 21 - 22		
408.2487 2 (1) Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke einholen	/			
408.2487 2 (4) Fernsprechbuch mitführen oder aufbewahren	/			
408.2488 2 (1) Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt, die in eine Anschlussstelle einfährt	/			
408.2488 2 (3) 1. Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt ohne Halt am gewöhnlichen Halteplatz	/	408.3488 71		Angabe der Zugnummern
408.2491 Sichern höhengleicher Übergänge für Reisende	/	408.3491 21		
408.2541 3 Befahren von vereisten Spurrillen oder Bahnübergängen		408.3541 21		
Hinweis Windwarnung		408.3541 51		
408.2541 6 Kritische Wettersituation (Sturmwarnung)		408.3541 71		
408.2581 1 Maßnahmen bei Gefahr	/			Daten zur Übernahme in die Angaben zum Streckenbuch EVU
408.2671 2 (3) Bahnübergänge sichern	/			

1	4	5	7	8
Stichwort zu Ril	**Angaben für das Streckenbuch EVU**	**Zu beachtende Regeln zu Ril**	**Lieferung von EIU an EVU**	**Lieferung von EVU an EIU**
408.2651 3 Weiterfahrt nach PZB-Zwangsbremsung am Zufahrtsicherungssignal oder am 2000 Hz-Gleismagnet am Anfang einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale	/	408.3651 11 - 14		
408.2671 2 (5) a) Bahnübergänge mit Ausfahrschrankenöffnungsschalter	/			
408.2691 6 (1) a) Zug bei erloschenem Spitzensignal sofort anhalten	/	408.3691 21 - 22		
408.2691 6 (2) a) Zug bei unvollständigem Spitzensignal auf dem nächsten Bahnhof anhalten	/	408.3691 21 - 22		

❑

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug zu Ril
21	Fahren ohne streckenkundigen Mitarbeiter untersagt	408.2301 1 (2) a)
51	Auf Nebenbahnen höhere Geschwindigkeiten durch EIU zugelassen	408.2301 1 (2) b)

21 Fahren ohne streckenkundigen Mitarbeiter untersagt

Hinweis:

* *Das Fahren, ohne dass ein streckenkundiger Mitarbeiter beigegeben wird, ist zu*
* *untersagen*

a) auf Strecken mit Lichthauptsignalen, die zugleich Vorsignalfunktion besitzen und nicht mit Vorsignalmastschild (DV 301) gekennzeichnet sind,

b) für Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer, wenn auf der Strecke Schutzstrecken zu befahren sind, die nicht durch Signal El 1v, das in der Regel im halben Bremswegabstand vor Signal El 1 aufgestellt ist, vorangekündigt werden; dabei ist zu berücksichtigen, dass Signal El 1v bei einfachen örtlichen Verhältnissen nicht gezeigt wird, also nicht erforderlich ist,

c) auf der Strecke Augsburg – Donauwörth,

* *d) auf der Strecke Stuttgart-Bad Cannstatt – Stuttgart Hbf (Tiefbahnhof),*

* *e) auf den Strecken Stuttgart Hbf (Tiefbahnhof) – Stuttgart-Obertürkheim /*
* *Stuttgart-Untertürkheim,*

* *f) auf der Strecke Stuttgart-Feuerbach – Stuttgart Hbf (Tiefbahnhof) –*
* *Stuttgart-Filder,*

g) auf Strecken mit Zugleitbetrieb,

h) auf Strecken mit signalisiertem Zugleitbetrieb,

i) auf Strecken mit Bahnhöfen ohne Ausfahrsignale,

j) auf Steilstrecken.

In den Angaben für das Streckenbuch EVU sind die Strecken bekanntgegeben, auf denen das Fahren ohne Streckenkenntnis aufgrund von Streckeneigenschaften verboten ist.

51 Auf Nebenbahnen höhere Geschwindigkeiten durch EIU zugelassen

Hinweis:

In den Angaben für das Streckenbuch EVU sind die Nebenbahnen und die zulässigen Geschwindigkeiten bekanntgegeben, auf denen beim Fahren ohne Streckenkenntnis eine höhere Geschwindigkeit als 40 km/h zugelassen ist.

Dem liegt folgender Sachverhalt zugrunde: Wenn ein Tf nicht streckenkundig ist und ein streckenkundiger Mitarbeiter nicht beigegeben werden kann, darf die zulässige Geschwindigkeit auf Nebenbahnen von 40 km/h auf die Streckengeschwindigkeit, höchstens 100 km/h, heraufgesetzt werden, wenn

- *Hauptsignale entsprechend EBO § 14 Abs. 12 vorsignalisiert sind.*
- *Signale Ne 3 (Vorsignalbaken) nach den Regeln für Hauptbahnen aufgestellt sind.*
- *Die Strecke mit PZB ausgerüstet ist.*
- *Die Sicherung der Bahnübergänge den Anforderungen der Sicherung von Bahnübergängen auf Hauptbahnen nach EBO § 11 entspricht.*
- *Der Tf für technisch gesicherte Bahnübergänge keine besonderen Einschaltkriterien beachten muss.*
- *Die Strecke mit Hektometerzeichen wie auf Hauptbahnen ausgerüstet ist.*

❑

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug zu Ril
21	Tf eines angehaltenen Zuges auf Bahnhöfen mit Gruppensignalen unterrichten	408.2331 3 (2) a)
51 - 52	Mehrere Züge stehen zur Abfahrt bereit	408.2331 3 (4) c)
71	Regeln bei mehreren gewöhnlichen Halteplätzen zwischen zwei Hauptsignalen oder virtuellen Blockstellen geben	408.2331 3 (6)

21 Tf eines angehaltenen Zuges auf Bahnhöfen mit Gruppensignalen unterrichten

Hinweis:

Wenn ein planmäßig durchfahrender Zug durch ein Gruppensignal in einem Gleis angehalten worden ist, das nicht durch ein Sperrsignal als Lichtsignal oder hohes Formsignal abgeschlossen ist und das Gruppensignal für einen anderen Zug auf Fahrt gestellt werden soll, ist in den Angaben für das Streckenbuch EVU bekanntgegeben, wie zu verfahren ist:

Es ist angeordnet, dass der Fdl den Tf des angehaltenen Zuges vor Auf-Fahrt-Stellen des Signals für einen anderen Zug unterrichten muss, dass die Fahrtstellung für seinen Zug nicht gilt. Der Fdl muss der Abfahrt des angehaltenen Zuges besonders zustimmen (mündlich).

In den Angaben für das Streckenbuch EVU kann auch bekanntgegeben sein, dass die mündliche Zustimmung durch einen Mitarbeiter übermittelt wird.

51 Mehrere Züge stehen zur Abfahrt bereit

Hinweis:

Stehen in einem Gleis mehrere Züge zur Abfahrt bereit, muss der Fdl in der Regel den Tf des zweiten und weiterer Züge darüber verständigen, dass er die Zustimmung außer durch Signal zusätzlich noch mündlich gibt.

In den Angaben für das Streckenbuch EVU können in Absprache mit den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen ergänzende Regeln gegeben sein.

52 Ergänzende Regeln für Tf

Hinweis:

(1) Wenn auf einem Bahnhof regelmäßig mehrere Züge zur Abfahrt bereit stehen, deren Abfahrt am selben Signal zugestimmt wird, wird der Tf in den Angaben für das Streckenbuch EVU angewiesen, die Zustimmung des Fdl durch Signal erst dann als gültig anzusehen, nachdem der Fdl der Abfahrt zusätzlich mündlich zugestimmt hat. Der Fdl muss dann den Tf nicht nach Ril 408.0331/2331 Abschnitt 3 Absatz (4) b) verständigen.

(2) In den Angaben für das Streckenbuch EVU sind in Abstimmung mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen die Züge genannt, bei denen zusätzlich zur Zustimmung mit Signal eine mündliche Zustimmung des Fdl erforderlich ist.

Die betroffenen Züge dürfen

- *einzeln mit ihren Nummern genannt,*
- *nach Zuggattungen zusammengefasst und hierbei die Bezeichnung der Zuggattung, z. B. S-Bahn oder StadtExpress genannt oder*
- *wenn sie geteilt werden, z. B. durch „erster Teil des eingefahrenen Zuges“ oder „zweiter Teil des eingefahrenen Zuges“ oder nach Richtungen, in die die Züge fahren sollen, bezeichnet werden.*

71 Mehrere gewöhnliche Halteplätze zwischen zwei Hauptsignalen bei beginnenden Zügen

Hinweis:

Wenn auf einem Bahnhof mit mehreren gewöhnlichen Halteplätzen zwischen zwei Hauptsignalen oder virtuellen Blockstellen regelmäßig Züge beginnen, die im selben Bahnhof noch an weiteren gewöhnlichen Halteplätzen halten, wird dies in den Angaben für das Streckenbuch EVU orts- und fahrtrichtungsgenau nach folgendem Muster bekanntgegeben.

Beispiel für Bahnhof Mittelstadt mit den Bahnhofsteilen Hbf und Schulzentrum:

> *„Bf Mittelstadt*
>
> *Ril 408.2331 Abschnitt 3 Absatz (6)*
>
> *Mehrere gewöhnliche Halteplätze zwischen zwei Hauptsignalen*
>
> *↑ Im Bft Hbf beginnende Züge, die auch im Bft Schulzentrum halten, dürfen im Bft Hbf auch auf mündliche Zustimmung des Fdl abfahren; die zulässige Geschwindigkeit ist 40 km/h.“*

❑

1 Inhaltsübersicht

	Abschnitt	Thema	Bezug zu Ril
* *	11 - 12	Bahnübergänge durch Zugpersonal sichern	408.2341A01 5 (2) s) – t)

11 Grundsatz

Hinweis:

Bahnübergänge dürfen, wenn es im Fahrplan angegeben ist, planmäßig durch das Zugpersonal oder andere Mitarbeiter am Zug gesichert werden.

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen lässt das Sichern von Bahnübergängen durch Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug zu, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

a) Die zulässige Geschwindigkeit des Zuges darf im Bremswegabstand vor dem Bahnübergang 50 km/h nicht überschreiten.

b) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Bahnübergänge durch Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug sichern sollen, müssen ihre Mitarbeiter, die Bahnübergänge sichern sollen, in der Handhabung der Bahnübergangssicherung unterweisen und mit den örtlichen Verhältnissen vertraut machen.

c) Im Sicherheitsabstand vor dem Bahnübergang muss eine Tafel mit der Aufschrift „Halt für Zugfahrten“ aufgestellt sein.

12 Bestätigen

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen bestätigt dem örtlichen Planer des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, dass die Mitarbeiter, die Bahnübergänge sichern sollen, in der Handhabung der Bahnübergangssicherung unterwiesen sind und in einer Prüfung nachgewiesen haben, dass sie befähigt und mit den örtlichen Verhältnissen vertraut sind.

❑

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug zu Ril
21 - 22	Auf der freien Strecke Züge trennen oder Fahrzeuge abstellen	408.2351 3

21 Bedingungen

Hinweis:

(1) *Das Trennen von Zügen oder das Abstellen von einzelnen Fahrzeugen auf der freien Strecke darf auf Streckenabschnitten mit einer Neigung bis 10 ‰ (1:100) für das Bedienen von Anschlussstellen zugelassen werden.*

Wenn das Trennen und Abstellen zugelassen werden, sind die Zulässigkeit, die Angabe der maßgebenden Neigung, die betreffenden Abschnitte und ggf. zusätzliche Bedingungen bekannt gegeben. Als maßgebende Neigung ist der zutreffende Wert nach Ril 408.1101 Abschnitt 21 zu verwenden.

(2) *In Gleisen mit einer Neigung von mehr als 2,5 ‰ (1:400) ist vorgeschrieben, dass sich ein arbeitendes Triebfahrzeug auf der Talseite befinden muss.*

Es darf zugelassen sein, dass sich das Triebfahrzeug nicht auf der Talseite befindet.

In diesem Fall legt das Eisenbahnverkehrsunternehmen die für die Sicherung des vom Triebfahrzeug getrennten Zugteils notwendigen Maßnahmen aufgrund der in den Angaben für das Streckenbuch EVU bekanntgegebenen maßgebenden Neigung fest.

Radvorleger oder Hemmschuhe sind nicht zugelassen.

22 Angaben für das Streckenbuch EVU

Hinweis:

Die vorhandene maßgebende Neigung ist in den Angaben für das Streckenbuch EVU aufgenommen.

❑

Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug zu Ril
21 - 24	Regeln für das Fahren von Versuchszügen geben	408.2431 1 (6)
41	Regeln für das Umleiten unter erleichterten Bedingungen geben	408.2431 2 (2)

21 Begriffe

(1) Versuchszüge sind Züge, für die **Versuchszüge**

a) nach den Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung § 40 Absatz 8 Ausnahmen von Vorschriften des § 40 zugelassen sind, nach Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) § 15 Absatz (4) Nr. 3 bis 5 bzw. aufgrund anderer Inkompatibilitätskriterien nötig sind, oder *

b) von Regeln der Ril

- 408.2481 Abschnitt 4 (Sperrfahrten trennen, Fahrzeuge abstellen) oder Abschnitt 7 (Geschwindigkeit) oder
- 408.2721 Abschnitt 4 (Bremshundertstel fehlen),

abgewichen werden darf.

Versuchszüge fahren nach den Regeln der Ril 408.01-06, Ril 408.21-27 und den in dieser Ril gegebenen Regeln.

(2) Unternehmen können sein: **Unternehmen**

a) Eisenbahnverkehrsunternehmen oder

b) Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit Eisenbahnfahrzeugen am Eisenbahnbetrieb teilnehmen.

22 Regeln für Unternehmen

(1) Das Unternehmen hat folgende Regeln zu beachten:

a) Das Unternehmen bestimmt für jeden Versuchszug einen Versuchsleiter. Der Versuchsleiter muss Betriebsbeamter nach Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung § 47 Absatz 1 Nr. 1 sein. Das Unternehmen teilt den Namen des Versuchsleiters und seine Erreichbarkeit bei der Trassenanmeldung der Regionen DB InfraGO AG - Abteilungen Bereich Fahrplan - schriftlich mit. * **Bedingungen Versuchsleiter**

Das Unternehmen muss - soweit erforderlich - den Versuchsleiter mit der Genehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes und der Zustimmung des Eisenbahnbetriebsleiters der Regionen nach Absatz (3) d) ausrüsten. Der Versuchsleiter muss die Bedingungen kennen, unter denen die Versuchsfahrt durchgeführt werden darf. * *

Sprechverbindung

b) Das Unternehmen muss jeden Versuchszug mit betriebsbereitem Zugfunk ausrüsten. Zwischen Versuchsleiter und Erstem Tf des Versuchszuges muss während der Versuchsfahrt jederzeit Sprechverbindung bestehen.

Zugbeeinflussung, VZG-Geschwindigkeit

c) Bei Versuchszügen

1. mit nicht wirksamer Zugbeeinflussung, oder nicht erreichten Mindestbremshundertsteln
2. mit einer zulässigen Geschwindigkeit, welche die im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) genannten Geschwindigkeiten überschreitet,

gilt Folgendes:

Der vordere Führerraum des Fahrzeugs an der Spitze des Versuchszuges muss mit einem Ersten und einem Zweiten Tf besetzt sein.

Versuchszüge dürfen nur in vorher bestimmten Versuchsabschnitten fahren. Ein Versuchsabschnitt darf aus mehreren Zugfolgeabschnitten bestehen. Vor Beginn der Fahrt am Startsignal muss Folgendes sichergestellt sein:

- Das Hauptsignal am Ende des Versuchsabschnitts (Zielsignal) muss Halt zeigen.
- Alle anderen für den Versuchszug geltenden Haupt- oder Kombinationssignale, die sich im Versuchsabschnitt befinden, müssen grundsätzlich zur Fahrt in durchgehende Hauptgleise Fahrt zeigen. Fahrstraßen im abzweigenden Strang sind nur zulässig, wenn dies für die Durchführung der Versuchsfahrten festgelegt ist. Soll bei einem Versuchszug die Wirkung der Zugbeeinflussung festgestellt werden, dürfen Hauptsignale Halt zeigen.
- Für den unmittelbar hinter dem Zielsignal im durchgehenden Hauptgleis liegenden Gleisabschnitt müssen Maßnahmen für das Prüfen und Sichern des Fahrwegs nach den Regeln in den Ril 408.0231 und 408.0232 getroffen sein. Soweit ein Zugfolgeabschnitt folgt, muss dieser geräumt sein.

Versuchszüge dürfen in der Regel nur verkehren, wenn es hell ist. Sie dürfen bei Dunkelheit fahren, wenn sie in nur einem Versuchsabschnitt fahren und keine Bahnübergänge befahren. Den Tf im Führerraum des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges müssen Kilometer- und Hektometerangaben der zu befahrenden Strecke digital angezeigt werden. Die Tf müssen spätestens nach zwei Stunden abgelöst werden.

Für Versuchszüge muss das Unternehmen eine Bremsanweisung aufstellen und dem Versuchsleiter bekannt geben. Die Bremsanweisung muss die zu erwartenden Bremswege enthalten, die sich aus den bei den Versuchen vorgesehenen Bremsausgangsgeschwindigkeiten, der im Versuchsabschnitt für den Versuchszug vorgesehenen Höchstgeschwindigkeit, unter Berücksichtigung der im Zug vorhandenen eingeschalteten Bremsen und der im Versuchsabschnitt vorhandenen maßgebenden Neigungen der Strecke ergeben. Das Unternehmen muss dem Ersten Tf Regeln geben, die er zur Vermeidung thermischer Überlastung des Bremssystems beachten muss.

Arbeitsanweisung

d) Sollen während der Fahrt eines Versuchszuges Fahrzeuge entkuppelt werden, muss das Unternehmen dem Versuchsleiter hierfür Arbeitsanweisungen erteilen.

e) Wird bei der Fahrt eines Versuchszuges **Prüfstelle**

- die zulässige Geschwindigkeit der Fahrzeuge oder
- werden die zulässigen Geschwindigkeiten nach dem Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) überschritten oder
- besitzen Fahrzeuge keine Inbetriebnahmegenehmigung oder sind nicht abgenommen,

muss der Versuchszug durch eine dafür akkreditierte Prüfstelle überwacht werden. Das Unternehmen muss bestimmen und dem Versuchsleiter mitteilen, welche der genannten Sachverhalte überwacht werden müssen.

f) Wird bei der Fahrt eines Versuchszuges **Aerodynamik, Seitenwind**

- die zulässige Geschwindigkeit der Fahrzeuge oder
- werden die zulässigen Geschwindigkeiten nach dem Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) überschritten,

muss das Unternehmen die Aerodynamik unter Bezug auf den „Leitfaden für die Berücksichtigung aerodynamischer Aspekte bei der Planung und Durchführung von Probefahrten“ in der jeweils gültigen Fassung bewerten.

(2) Das Unternehmen beantragt ein Abstimmungsverfahren gemäß den allgemeinen Geschäfts- und Rahmenbedingungen für Probefahrten der DB InfraGO AG. Dies gilt nicht für zugelassene Fahrzeuge sowie für infrastrukturseitig veranlasste Versuchsfahrten. **Antrag auf Ausnahme**

(3) Für die Bestellung der Versuchsfahrten gilt Folgendes:

a) Das Unternehmen muss Versuchsfahrten in der Regel 4 Wochen und 6 Arbeitstage (gemäß Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG, INB 4.2.2.4) vor dem Verkehrstag schriftlich bei den beteiligten Regionen DB InfraGO AG - Abteilungen Bereich Fahrplan - bestellen. Es muss für die Bestellung die Vordrucke 402.0202V02 und 408.1431V01 verwenden. **Bestellen Fristen**

b) Das Unternehmen muss bei der Bestellung die Bedingungen angeben, unter denen Versuchsfahrten durchgeführt werden sollen. Es muss seinen Eisenbahnbetriebsleiter beteiligen und in der Bestellung seinen Namen und seine Fernsprechverbindung angeben. **Angaben**

Wenn bei der Fahrt eines Versuchszuges die im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) genannten Geschwindigkeiten überschritten werden sollen, müssen entsprechend geprüfte Geschwindigkeitsstaffelungen, z. B. durch die DB InfraGO AG, aufgestellt und beigegeben werden.

Es muss außerdem mitteilen, wenn

1. in einen Versuchszug Fahrzeuge eingestellt werden, die den Bestimmungen der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung § 22 nicht entsprechen - es muss die Abweichungen nennen -,
2. die Wirbelstrombremse eingesetzt werden soll,
3. die Wirkungsweise der Zugbeeinflussung
   - der Streckeneinrichtung
   - der Fahrzeugeinrichtung

festgestellt werden soll,

4. Fahrzeuge während der Fahrt entkuppelt oder mit Fahrzeugen Rückwärtsbewegungen durchgeführt werden sollen oder
5. Einschränkungen beim Begegnen mit anderen Zügen beachtet werden müssen - es muss die Einschränkungen angeben -.
6. Fahrstraßen im abzweigenden Strang befahren werden sollen. Dabei müssen die Fahrwege detailliert festgelegt werden.

Anlage

c) Das Unternehmen muss bei der Bestellung von Versuchsfahrten, bei denen von Vorschriften der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) § 15 (4) Nr. 3 bis 5 abgewichen werden soll, die Genehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes und den zugehörigen Antrag beigeben.

Abdruck Zustimmung

d) Das Unternehmen muss einen Abdruck der Bestellung an die zuständigen Außenstellen des Eisenbahn-Bundesamtes senden.

Das Unternehmen muss einen Abdruck der Bestellung an den Eisenbahnbetriebsleiter in den jeweiligen Regionen der DB InfraGO AG senden und dessen schriftliche Zustimmung zur Versuchsfahrt einholen. Es muss die Zustimmung an den Versuchsleiter übergeben. * * *

23 Regeln für Versuchsleiter

(1) Für Versuchsfahrten gilt Folgendes:

Allgemeines Bestellen

a) Versuchsfahrten werden vom Unternehmen bei den beteiligten Regionen DB InfraGO AG – Abteilung Bereich Fahrplan – bestellt und von den Regionen DB InfraGO AG durch Fahrplananordnung bekannt gegeben. * * *

b) Für den Versuchsleiter gilt Folgendes:

Versuchsleiter

1. Das Unternehmen bestimmt für jeden Versuchszug einen Versuchsleiter. Das Unternehmen teilt den Namen und die Erreichbarkeit des Versuchsleiters den beteiligten Regionen DB InfraGO AG - Abteilungen Bereich Fahrplan - schriftlich mit. * *
2. Der Versuchsleiter muss Betriebsbeamter nach Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung § 47 Absatz 1 Nr. 1 sein.
3. Das Unternehmen muss die schriftliche Zustimmung des Eisenbahnbetriebsleiters der jeweiligen Regionen der DB InfraGO AG einholen. Das Unternehmen muss überwachen, dass die Zustimmung des Eisenbahnbetriebsleiters erteilt ist. Der Versuchsleiter muss die Genehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes und das Ergebnisschreiben des Abstimmungsverfahrens während der Fahrt des Versuchszuges mitführen. * *
4. Der Versuchsleiter muss die Bedingungen kennen, unter denen die Versuchsfahrt durchgeführt werden darf, und die ihm in der Genehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes und des Ergebnisschreibens gegebenen Regeln beachten.

(2) Aufgabe des Versuchsleiters

a) Bei Versuchszügen **Versuchszug zwei Tf**

1. mit nicht wirksamer Zugbeeinflussung oder nicht erreichten Mindestbremshundertsteln,
2. mit einer zulässigen Geschwindigkeit, welche die im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) genannten Geschwindigkeiten überschreitet,

muss der Versuchsleiter überwachen, dass der vordere Führerraum des Fahrzeugs an der Spitze mit einem Ersten und einem Zweiten Tf besetzt ist.

b) Zwischen dem Versuchsleiter und dem Ersten Tf muss während der Versuchsfahrt jederzeit Sprechverbindung bestehen. **Sprechverbindung**

c) Wenn eine Versuchsfahrt mit Geschwindigkeiten durchgeführt werden soll, die größer als die zugelassene Fahrzeuggeschwindigkeit sind, muss der Versuchsleiter dafür sorgen, dass die Fahrzeuge täglich technisch geprüft werden. **Fahrzeuge prüfen**

d) Der Versuchsleiter muss die Geschwindigkeit des Versuchszuges festlegen. Wird bei der Fahrt des Versuchszuges **Geschwindigkeit bestimmen**

- die zulässige Geschwindigkeit der Fahrzeuge oder
- werden die zulässigen Geschwindigkeiten nach dem Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) überschritten,

muss er beim Festlegen der Geschwindigkeit die Messergebnisse aus der messtechnischen Überwachung durch eine dafür akkreditierte Prüfstelle in dem im Genehmigungs- und Abstimmungsverfahren festgelegten Umfang berücksichtigen. Er darf die Geschwindigkeit stufenweise steigern.

e) Bei Versuchszügen **Bremseinsatzpunkte**

1. mit nicht wirksamer Zugbeeinflussung oder nicht erreichten Mindestbremshundertsteln,
2. mit einer zulässigen Geschwindigkeit, welche die im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) genannten Geschwindigkeiten überschreitet,

muss der Versuchsleiter auf Grund der vom Unternehmen aufgestellten Bremsanweisung Bremseinsatzpunkte festlegen und diese dem Ersten Tf vor Beginn der Fahrt schriftlich mitteilen.

f) Ist bei Versuchsfahrten die LZB bzw. ETCS nicht wirksam, ist die für Langsamfahrstellen ab 160 km/h zulässige Geschwindigkeit durch die Regionen **Langsamfahrstellen**

* DB InfraGO AG dem Ersten Tf in der Fahrplananordnung Spalte 2 des Buchfahrplans bekannt zu geben oder der Fdl zu beauftragen, die zulässige Geschwindigkeit dem Ersten Tf vor Zulassen der Fahrt am Startsignal

* durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 mitzuteilen.

Soll die zulässige Geschwindigkeit im Bereich einer Langsamfahrstelle für

* den Versuchszug nicht gelten, wird dies dem Ersten Tf durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 mitgeteilt. Der Tf verständigt den Versuchsleiter hierüber. Der Versuchsleiter muss die geänderte zulässige Geschwindigkeit beim Festlegen der Bremseinsatzpunkte berücksichtigen.

Mehrere Abschnitte

g) Soll der Versuchszug, soweit dies in der Fahrplananordnung zugelassen ist, mehrere aufeinander folgende Versuchsabschnitte befahren, muss der Versuchsleiter dies dem Ersten Tf mitteilen.

Abweichen

h) Soll ein Versuchsabschnitt nicht in der in der Fahrplananordnung vorgesehenen Länge oder ein Versuchsabschnitt in Teilabschnitten befahren werden, muss der Versuchsleiter dies dem Ersten Tf mitteilen.

Anhalten

i) Hat der Versuchszug unvorhergesehen angehalten, muss der Versuchsleiter entscheiden, ob die Versuchsfahrt abgebrochen wird. Er muss die Entscheidung dem Ersten Tf mitteilen.

Rückwärtsbewegungen, Fahrzeuge entkuppeln

k) Während der Fahrt des Versuchszuges dürfen Rückwärtsbewegungen von Fahrzeugen durchgeführt oder Fahrzeuge entkuppelt werden, wenn der Versuchszug als Sperrfahrt durchgeführt wird. Nachdem beide Teile der Sperrfahrt nach dem Entkuppeln zum Halten gekommen sind, darf ein Teil der Sperrfahrt auf Sicht zum anderen Teil fahren und mit diesem Teil kuppeln. Der Versuchsleiter muss die Arbeitsanweisung des Unternehmens beachten und vor der Abfahrt dem Ersten Tf Abhängegeschwindigkeit, Abhängepunkt und Bremsstellung mitteilen.

l) Versuchszüge

1. mit nicht wirksamer Zugbeeinflussung oder nicht erreichten Mindestbremshundertsteln,
2. mit einer zulässigen Geschwindigkeit, welche die im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) genannten Geschwindigkeiten überschreitet,

dürfen bei Dunkelheit fahren, wenn sie in nur einem Versuchsabschnitt fahren und keine Bahnübergänge befahren. Den Tf im Führerraum des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges müssen Kilometer- und Hektometerangaben der zu befahrenden Strecke digital angezeigt werden. Der Versuchsleiter muss die Tf spätestens nach zwei Stunden ablösen lassen.

Unsichtiges Wetter

m) Bei unsichtigem Wetter oder ausgefallener Tunnelbeleuchtung muss der Versuchsleiter im Einvernehmen mit dem Ersten Tf entscheiden, ob die Fahrt mit dem Versuchszug durchgeführt wird.

Ausgefallene Tunnelbeleuchtung wird dem Ersten Tf vom Fdl mitgeteilt.

Regeln der Prüfstelle

n) Für Versuchsfahrten, bei denen

- die zulässige Geschwindigkeit der Fahrzeuge oder
- die zulässigen Geschwindigkeiten nach dem Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) überschritten werden,

muss der Versuchszug durch eine dafür akkreditierte Prüfstelle in dem im Genehmigungs- und Abstimmungsverfahren festgelegten Umfang messtechnisch überwacht werden

Nachweis der Sicherheit bei Seitenwind nicht erbracht

o) Sofern auf der Basis des „Leitfadens für die Berücksichtigung aerodynamischer Aspekte bei der Planung und Durchführung von Probefahrten“ ein Windwarnverfahren erforderlich ist, muss der Versuchsleiter vor Abfahrt des Versuchszuges beim Unternehmen, die vom Wetterdienst für die Versuchsstrecke bekannt gegebenen Windwarnungen erfragen. Der Versuchsleiter muss auf Grund der in den Windwarnungen bekannt gegebenen größten Windgeschwindigkeiten die zulässige Geschwindigkeit des Versuchszuges festlegen.

p) Während Versuchszüge fahren, dürfen im Bereich des vom Versuchszug befahrenen Gleises (Gleisbereich) oder in Nachbargleisen in der Regel keine Arbeiten durchgeführt werden. Sind Arbeiten zwingend erforderlich, müssen diese vor Beginn mit dem Versuchsleiter abgestimmt werden. **Arbeiten**

24 Versuchsfahrten auf Strecken mit ETCS-Level 2

* (1) Abweichend von den Regeln in Ril 408.3431 und Ril 408.2455 dürfen Versuchsfahrten an dunkelgeschalteten Signalen mit der nach Buchfahrplan zugelassenen Geschwindigkeit vorbeifahren, wenn die für die Fahrt dunkelgeschalteten Signale bestimmt werden und die Vorbeifahrt am dunkelgeschalteten Signal in der Fahrplananordnung signalspezifisch zugelassen wird. **Vorbeifahrt an durch ETCS dunkelgeschalteten Signalen mit Geschwindigkeiten größer 40 km/h**

Soll die Versuchsfahrt bereits an einem dunkelgeschalteten Hauptsignal beginnen (das Startsignal ist als Außensignalisierung vorhanden und dunkelgeschaltet), ist neben der Angabe zur Zulassung der Vorbeifahrt in der Fahrplananordnung eine Zustimmung des Fdl durch Befehl erforderlich. Es sind
* Befehle 1 oder 7 mit Auftrag 7.20 und 95 mit Auftrag 95.95 mit dem Wortlaut „Geschwindigkeit gemäß Buchfahrplan“ zu erteilen. Dies ist dem Tf in der Fahrplananordnung vorzuschreiben.

(2) Sofern es für den Zweck der Fahrt erforderlich ist, dürfen abweichend von den
* Regeln in Ril 408.2455 Versuchsfahrten an Halt zeigenden Signalen mit der nach Buchfahrplan zugelassenen Geschwindigkeit vorbeifahren. **Vorbeifahrt an Halt zeigenden Signalen mit Geschwindigkeiten größer 40 km/h**

a) Dabei sind folgende Bedingungen zu beachten:

1. Die für die Versuchsfahrt Halt zeigenden Signale, an denen mit Geschwindigkeiten größer 40 km/h vorbeigefahren werden soll, werden in der Fahrplananordnung bestimmt.
2. Die Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal mit Geschwindigkeiten größer 40 km/h wird in der Fahrplananordnung signalspezifisch zugelassen, oder
3. * * die Vorbeifahrt wird durch Befehle 1 oder 7 mit Auftrag 7.20 und 95 mit Auftrag 95.95 mit dem Wortlaut „Geschwindigkeit gemäß Buchfahrplan“ zugelassen.
4. Signale, die in den Fällen nach 2. a) 1., eine Vorsignalisierung in Warnstellung zeigen, sind in der Fahrplananordnung zu benennen.

b) Haltzeigende Signale an denen nach diesen Regeln mit mehr als 40 km/h vorbeigefahren werden soll und für die eine Zustimmung zur Vorbeifahrt in der Fahrplananordnung oder mit Befehl übermittelt wurde, sind für die Bestätigung des Fdl an den ersten Tf, dass sich alle Signale bis zum Zielsignal in Fahrstellung befinden, als in Fahrtstellung zu betrachten.

c) Soll die Versuchsfahrt bereits an einem Halt zeigenden Hauptsignal begin-
* nen, ist immer die Zustimmung des Fdl durch Befehl erforderlich. Es ist Be-
* fehl 1 oder 7 mit Auftrag 7.20 und 95 mit Auftrag 95.95 mit dem Wortlaut „Geschwindigkeit gemäß Buchfahrplan“ zu erteilen.

(3) Soll die Versuchsfahrt an einer durch Signal Ne 14 gekennzeichneten virtuellen Blockstelle enden (Zielsignal) nennt der Fdl dem ersten Tf das Zielsignal mit dem Zusatz „virtuelle Blockstelle mit Ne 14“. **Ende an einem Signal Ne 14**

Beginn an einem Signal Ne 14

(4) Soll die Versuchsfahrt an einer durch Signal Ne 14 gekennzeichneten virtuellen Blockstelle beginnen (Startsignal) erteilt der Fdl die Zustimmung gegenüber dem ersten Tf durch Befehl 1 oder 7 mit Auftrag 7.20.

Kennzeichnung Klammervermerk

(5) Virtuelle Blockstellen mit Signal Ne 14 sind in der Fahrplananordnung mit dem Klammervermerk [Ne 14] bezeichnet.

Ne 14 als Start- und Zielsignal

(6) Die Verwendung des Signals Ne 14 als Start- und Zielsignal ist nur bei Tageslicht zulässig.

41 Regeln für das Umleiten unter erleichterten Bedingungen geben

Hinweis:

In den Angaben für das Streckenbuch EVU sind die Strecken genannt, auf denen Züge unter erleichterten Bedingungen umgeleitet werden und wie der Tf unterrichtet wird (Richtungsanzeiger, durch unterschiedliche Stellungen eines Hauptsignals oder Signals Zs 3 oder mündlich).

❑

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug zu Ril
21 – 22	Regeln für das Verkehren außergewöhnlicher Fahrzeuge und Züge geben	408.2435 1 (4)

21 Allgemeines

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verwenden Fahrzeuge, deren Maße die Bezugslinie G 1 oder G 2 nach Anlage 7 oder 8 der EBO überschreiten oder andere außergewöhnliche Fahrzeuge, die auf Gleisen der DB InfraGO AG nur fahren dürfen, wenn diese (einschließlich Regellichtraum) geeignet sind.

22 Aufgaben

Antrag

(1) Wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen Fahrzeuge nach Abschnitt 21 auf Gleisen der DB InfraGO AG fahren will, muss es dies bei der DB InfraGO AG beantragen und die zu beachtenden Besonderheiten der Fahrzeuge nennen (technischer Netzzugang für Fahrzeuge).

(2) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss in der Trassenanmeldung die Zuggattungsbezeichnung ergänzen durch den Zusatz

1. „-A“, wenn im Zug Fahrzeuge der Baureihen 401, 402 oder 801 bis 808 sind,
2. „-B“, wenn im Zug Fahrzeuge eingestellt sind, die bauartbedingt Restriktionen beim Befahren von Brücken unterliegen, sofern die angemeldete Höchstgeschwindigkeit über 120 km/h beträgt.
3. „-D“, wenn im Zug Doppelstockfahrzeuge sind, die mit dem Lichtraumprofil DE 2 zugelassen sind,
4. „-E“, wenn im Zug Doppelstockfahrzeuge sind, die mit dem Lichtraumprofil DE 3 zugelassen sind,
5. „-K“, wenn im Zug beladene Autotransportwagen sind,
6. „-L“, wenn im Zug Fahrzeuge mit der Anschrift „LNT“ sind,

Hinweis: Doppelstockfahrzeuge, die das Regelprofil (G2) gemäß §22 EBO einhalten, benötigen keinen Zusatz zur Zuggattungsabkürzung.

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug zu Ril
21 - 22	Regeln für das Bestimmen der Druckkräfte geben	408.2441 1 (8)

21 Druckkraft festlegen

Gleisgeometrie

Hinweis:

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ermittelt in Abhängigkeit von der Gleisgeometrie die zulässige Druckkraft nach folgenden Vorgaben:

In Bahnhöfen und auf Abzweigstellen,

wenn alle Weichen- und Gleisbogen, in denen nachgeschoben wird, einen Halbmesser haben von	*Zulässige Druckkraft*
≥ 275 m bis ≤ 300 m	*240 kN (24 t)*
> 300 m bis ≤ 600 m	*380 kN (38 t)*
> 600 m	*ohne Begrenzung*

auf den übrigen Streckenabschnitten

Bei Gleisbogen mit einem Halbmesser von	*Zulässige Druckkraft*
> 300 m bis ≤ 600 m	*380 kN (38 t)*
> 600 m	*ohne Begrenzung*

22 Angaben für das Streckenbuch EVU

Hinweis:

Die nach Abschnitt 21 zugelassenen größeren Druckkräfte werden durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen in den Angaben für das Streckenbuch EVU bekannt gegeben.

❑

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug zu Ril
21 – 22	Regeln für das Verwenden des Luftbremskopfes bei geschobenen Zügen	408.2445 2 (3)

21 Anwendungsfälle

Die Anwendung des Luftbremskopfes bei geschobenen Zügen zur Bedienung von Anschlussstellen ist dann vorzuschreiben, wenn der zu erwartende Sicherheitsgewinn in einem angemessenen Verhältnis zu dem erforderlichen Aufwand für die Anwendung des Luftbremskopfes steht. Der zu erwartende Sicherheitsgewinn ist besonders hoch zu bewerten, wenn

1. die Züge eine große Last befördern,
2. die Züge gefährliche Güter befördern,
3. mehrere Sperrfahrten in ein gesperrtes Gleis eingelassen werden,
4. auf Strecken mit Krümmungen die Sichtverhältnisse eingeschränkt sind.

22 Angaben für das Streckenbuch EVU

Fälle nach Abschnitt 21 Nr. 1 und 2 werden vom Eisenbahnverkehrsunternehmen ermittelt und die Zugnummern dem Mitarbeiter örtliche Planung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zur Übernahme in die Angaben für das Streckenbuch EVU mitgeteilt.

Hinweis:

Fälle nach Abschnitt 21 Nr. 3 und 4 werden vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen ermittelt und ebenfalls in den Angaben für das Streckenbuch EVU oder in einer Betra bekanntgegeben.

❑

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug zu Ril
91 – 92	Regeln für das Ermitteln nicht gültiger ortsfester Signale für Fahrten auf dem Gegengleis geben	408.2463 2

91 Regeln des Signalbuches

* Nach den Richtlinien 301 befinden sich ortsfeste Signale in der Regel unmittelbar rechts - auf zweigleisigen Strecken für Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung auf der freien Strecke unmittelbar links - neben oder über dem Gleis, zu dem sie gehören.

92 Nicht gültige ortsfeste Signale

Hinweis:

(1) Folgender Sachverhalt liegt der Ermittlung nicht gültiger ortsfester Signale für Fahrten auf dem Gegengleis zu Grunde:

Sachverhalt

a) Links neben dem Gegengleis können sich ortsfeste Signale befinden, die zu einem benachbarten Gleis gehören und für Fahrten auf dem Gegengleis nicht gelten.

b) Nach den Regeln in Ril 408.2463 Abschnitt 2 sind die unter a) genannten Signale im Streckenbuch genannt.

Signale ermitteln

Durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind die ortsfesten Signale zu ermitteln,

- *die sich links vom Gegengleis befinden,*
- *für Fahrten auf dem Gegengleis nicht gelten und*
- *vom Tf eines auf dem Gegengleis fahrenden Zuges als gültig angesehen werden könnten.*

Der Sachverhalt muss durch Hinsehen an der Außenanlage festgestellt worden sein. Die ermittelten Signale sind den Eisenbahnverkehrsunternehmen bekanntzugeben.

Signale in den Angaben für das Streckenbuch EVU nennen

(2) Jedes nach Absatz (1) ermittelte Signal ist in den Angaben für das Streckenbuch EVU genannt. Die Signale sind einzeln genannt oder in eine Übersicht aufgenommen. Für die Angabe des Standortes wird die km-Angabe des Gegengleises verwendet.

Beispiel für die Übersicht:

„408.2463 Abschnitt 2

Beim Fahren auf dem Gegengleis nicht gültige ortsfeste Signale

Zwischen		*Links neben dem Gegengleis stehendes*	
Zugmeldestelle und Zugmeldestelle		*Signal (Bezeichnung)*	*In Höhe km …..*
		ist nicht gültig	
Adorf	*Bstadt*	*Bksig 3*	*112,468*
Cdorf	*Dheim*	*EvigWdh a*	*78,396* “

Beispiel für ein einzeln genanntes Signal:

408.2463 Abschnitt 2

Beim Fahren auf dem Gegengleis nicht gültige ortsfeste Signale

Links neben dem Gegengleis stehendes Bksig 3 in Höhe km 112,468 ist nicht gültig“.

❑

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug zu Ril
31 - 32	Regeln für das Trennen von Sperrfahrten oder Abstellen von Fahrzeugen auf der freien Strecke geben	408.2481 4
41 - 42	Regeln für das Sichern von Bahnübergängen mit zuggesteuerter Bahnübergangssicherung bei Sperrfahrten geben	408.2481 8 (2)

31 Bedingungen

Hinweis:

(1) Das Trennen von Sperrfahrten oder das Abstellen von einzelnen Fahrzeugen auf der freien Strecke darf auf Streckenabschnitten mit einer Neigung bis 10 ‰ (1:100) für das Bedienen von Anschlussstellen oder im Rahmen von Bauarbeiten zugelassen sein.

Wenn das Trennen und Abstellen zugelassen ist, sind die Zulässigkeit, die Angabe der maßgebenden Neigung, die betreffenden Abschnitte und ggf. zusätzliche Bedingungen bekannt gegeben.

Zusätzliche Bedingungen

(2) In Gleisen mit einer Neigung von mehr als 2,5 ‰ (1:400) ist vorgeschrieben, dass sich ein arbeitendes Triebfahrzeug auf der Talseite befinden muss.

Für die Bedienung von Anschlussstellen darf zugelassen sein, dass sich das Triebfahrzeug nicht auf der Talseite befindet. In diesem Fall wird angeordnet, dass in dem vom Triebfahrzeug getrennten Zugteil für je angefangene 100 t Zuggewicht oder je angefangene vier Achsen eine Feststellbremse anzuziehen ist. Radvorleger oder Hemmschuhe sind als Ersatz nicht zugelassen.

32 Angaben für das Streckenbuch EVU

Hinweis:

Die Regeln sind in die Angaben für das Streckenbuch EVU aufgenommen.

41 Angaben für das Streckenbuch EVU

Hinweis:

Werden bei der Bedienung von Anschlussstellen Bahnübergänge mit zuggesteuerter Bahnübergangssicherung nicht oder teilweise befahren, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Regeln für die Sicherung der Bahnübergänge in den Angaben für das Streckenbuch EVU geben.

Für das Sichern von Bahnübergängen mit zuggesteuerter Bahnübergangssicherung werden beim Verkehren von Sperrfahrten folgende Anwendungsfälle unterschieden:

a) Sperrfahrt soll in der Einschaltstrecke halten, weiterfahren und bei der Weiterfahrt den Bahnübergang befahren,

b) Sperrfahrt beginnt in der Einschaltstrecke und soll den Bahnübergang befahren,

c) Sperrfahrt soll in der Einschaltstrecke halten und dann zurückfahren,

d) Sperrfahrt endet in der Einschaltstrecke.

42 Bedienungsart

Die im Regelwerk „Signalanlagen bedienen“ und die in den Zusätzen gegebenen Regeln sind zu beachten. Die Anlagen sollen möglichst durch Bedienen der Hilfseinschalttaste (HET) ein- und durch Befahren des Ausschaltkontaktes ausgeschaltet werden.

❑

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug zu Ril
21 – 22	Regeln für das Verfahren der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke geben	408.2487 1

21 Bedingungen

Hinweis:

(1) Das Verfahren der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke wird nur zugelassen, wenn auf der Stichstrecke eine zweiseitig gerichtete Fernsprechverbindung (z. B. Zugfunk, Fernsprecher) eingerichtet ist.

(2) Auf Stichstrecken, die über keine Ausrüstung nach Absatz (1) verfügen, dürfen keine Zugfahrten während der unterbrochenen Arbeitszeit auf der Stichstrecke verbleiben und es darf kein Personalwechsel des Triebfahrzeugführers auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke zugelassen werden.

22 Angaben für das Streckenbuch EVU

Hinweis:

Die Regeln sind in die Angaben für das Streckenbuch EVU aufgenommen.

❑

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug zu Ril
51	Regeln für den Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt, die in eine Anschlussstelle fährt, geben	408.2488 2 (1)
71	Regeln für den Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt ohne Halt am gewöhnlichen Haltplatz geben	408.2488 2 (3)

51 Übergang einer Zugfahrt, die in eine Anschlussstelle fährt, in eine Rangierfahrt

Hinweis:

Für den Übergang einer Zugfahrt, die in eine Anschlussstelle fährt, in eine Rangierfahrt, gelten folgende Regeln:

- *Der Übergang einer Zugfahrt, die in eine Anschlussstelle fährt, in eine Rangierfahrt ist nur mit Halt vor der Anschlussweiche zulässig. Die Rangierfahrt beginnt mit dem Befahren der Anschlussweiche durch die Spitze der Rangierfahrt.*
- *Die aus der Zugfahrt übergehende Rangierfahrt darf vor der vollständigen Fahrt in die Anschlussstelle nicht verändert werden.*
- *Die Rangierfahrt muss bis zur vollständigen Ankunft in der Anschlussstelle mindestens ein Zeichen des Schlusssignals führen.*
- *Für die Räumung des Streckengleises darf die Feststellung, dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat bei der Rangierfahrt getroffen werden.*
- *Nach Bestätigung der Räumung des Streckengleises ist die Anschlussweiche in Grundstellung zu bringen.*

71 Regeln für den Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt ohne Halt am gewöhnlichen Haltplatz geben

Hinweis:

(1) In der Regel darf eine Zugfahrt in eine Rangierfahrt übergehen, wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen ist.

Regeln des EIU

(2) Im Streckenbuch EIU darf der Übergang einer Zugfahrt ohne Halt am gewöhnlichen Halteplatz zugelassen werden, wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen das Vorliegen folgender Voraussetzungen erfüllt, die Fahrwege festgelegt und im Streckenbuch EIU genannt sind.

- *Der Fahrweg für die Rangierfahrt muss bei nicht aufgelöster Zugstraße (einschließlich Durchrutschweg) eingestellt werden können,*

- *die Zustimmung zur Rangierfahrt wird am Halt zeigenden Hauptsignal ausschließlich durch Signal Sh 1 Lichtsignal (DS 301) oder Signal Ra 12 (DV 301) gegeben,*
- *der Ww muss nicht über Ziel und Zweck verständigt werden, weil es sich nach den Regeln in Ril 408.4813 1 (1) a) Nr. 2 um eine regelmäßig wiederkehrende Fahrt mit dem Triebfahrzeug des Zuges handelt.*

(3) *In den Angaben für das Streckenbuch EVU werden die Zugnummern der Züge, die ohne Halt am gewöhnlichen Halteplatz in eine Rangierfahrt übergehen, bekanntgegeben.*

❑

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug zu Ril
21	Regeln für das Sichern höhengleicher Übergänge für Reisende geben	408.2491

21 Angaben für das Streckenbuch EVU

Hinweis:

Sofern dem Zugpersonal Aufgaben übertragen werden, sind diese in die Angaben für das Streckenbuch EVU aufgenommen.

❑

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug zu Ril
21	Vereiste Spurrillen oder Bahnübergänge befahren	408.2541 3
51	Windwarnung	Hinweis
71	Maßnahmen bei kritischen Wettersituationen	408.2541 6

21 Vereiste Spurrillen oder Bahnübergänge befahren

Hinweis:

Nach den Regeln in Ril 408.2541 Abschnitt 3 muss sich der Fdl vom Tf die Radsatzlast des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges melden lassen.

Dies ist nicht erforderlich, wenn der Fdl von seinem Arbeitsplatz aus die Fahrzeuge an der Spitze der Züge erkennen kann und ihm die Radsatzlast der Fahrzeuge, die Spurrillen auf freier Strecke oder Bahnübergänge, die nicht schnee- und eisfrei gemacht werden konnten, als erste befahren sollen, im Streckenbuch EIU bekannt gegeben sind.

51 Windwarnung

Hinweis:

Auf Strecken mit Windmeldeanlagen werden bei den einzelnen Stufen der Windwarnung Maßnahmen nach folgender Übersicht getroffen:

1	*2*	*3*	*4*
Stufe der Windwarnung	*Maßnahmen bei*		
	Güterzügen, die sich im betroffenen Abschnitt befinden	*von der Betriebszentrale mitgeteilten windgefährdeten Güterzügen*	*anderen Güterzügen, die sich vor dem betroffenen Abschnitt befinden*
Stufe 1 *Windgeschwindigkeit 72 bis 89 km/h*	*Züge fahren weiter* *Bei windgefährdeten Streckenabschnitten größer 2 km sind die Tf über Funk anzuweisen, im gefährdeten Abschnitt höchstens 80 km/h zu fahren.*	*spätestens am rückgelegenen Hauptsignal vor dem betroffenen Abschnitt anhalten;* *Weiterfahrt im betroffenen Abschnitt mit Befehl 5 mit der Weisung, mit höchstens 80 km/h zu fahren, Grund: Windwarnung*	*keine* *(Züge fahren weiter)*
Stufe 2 *Windgeschwindigkeit 90 bis 114 km/h*	*Züge fahren weiter* *Bei windgefährdeten Streckenabschnitten größer 2 km sind die Tf über Funk anzuweisen, im gefährdeten Abschnitt höchstens 60 km/h zu fahren.*	*spätestens am rückgelegenen Hauptsignal vor dem betroffenen Abschnitt anhalten;* *die Weiterfahrt darf erst zugelassen werden, wenn keine Windwarnung besteht*	*spätestens am rückgelegenen Hauptsignal vor dem betroffenen Abschnitt anhalten;* *Weiterfahrt im betroffenen Abschnitt mit Befehl 5 mit der Weisung, mit höchstens 80 km/h zu fahren, Grund: Windwarnung*
Stufe 3 *Windgeschwindigkeit mehr als 114 km/h*	*Züge fahren weiter* *Bei windgefährdeten Streckenabschnitten größer 2 km sind die Tf über Funk anzuweisen, im gefährdeten Abschnitt höchstens 40 km/h zu fahren.*	*spätestens am rückgelegenen Hauptsignal vor dem betroffenen Abschnitt anhalten;* *die Weiterfahrt darf erst zugelassen werden, wenn keine Windwarnung besteht*	*spätestens am rückgelegenen Hauptsignal vor dem betroffenen Abschnitt anhalten;* *die Weiterfahrt darf erst zugelassen werden, wenn keine Windwarnung der Stufe 3 besteht*

Die Fdl verständigen die Tf gemäß den Regeln in Spalte 2 oder halten Züge an Signalen an.

71 Maßnahmen bei kritischen Wettersituationen

Eigenverantwortung

(1) Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen informieren sich eigenverantwortlich über die Entwicklung von Witterung, z. B. bei öffentlich zugänglichen Wetterdiensten.

Hinweis:

Die DB InfraGO AG stellt auf ihrer Internetseite ein Warnmodul zur Auswertung auf Grundlage der Wetterwarnungen des Deutschen Wetterdienstes (DWD) zur Verfügung. Nach der Definition des Deutschen Wetterdienstes werden bei Sturmböen ab Windgeschwindigkeiten von 65 km/h Warnungen vor markantem Wetter herausgegeben. Diese werden im Folgenden als Sturmwarnungen bezeichnet. *

Eisenbahnverkehrsunternehmen

(2) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen trifft vorbereitende Maßnahmen, um aufgrund von Wetterwarnungen (Sturmwarnungen auf Grundlage der Wetterwarnungen des Deutschen Wetterdienstes) sein Zugpersonal informieren zu können, welche fahrzeugspezifischen Schutzvorkehrungen getroffen werden müssen, z. B. Geschwindigkeitsherabsetzungen, Maßnahmen zur Ladungssicherung oder zur Gewährleistung der Entgleisungs- oder Kippsicherheit der Fahrzeuge. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen informiert die Betriebszentrale der DB InfraGO AG über geplante Maßnahmen, die die Betriebsführung betreffen können. *

Abstimmung mit der Betriebszentrale

(3) Nach einer Wetterwarnung informiert das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Betriebszentrale der DB InfraGO AG über die vorgesehenen Maßnahmen und stimmt diese mit der Betriebszentrale ab. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss sein Zugpersonal, z. B. Tf, vor dem Durchführen einer Zugfahrt in einem gefährdeten Bereich unterrichten, dass eine kritische Wettersituation eingetreten ist und die vorbereiteten fahrzeugspezifischen Maßnahmen durchzuführen sind. *

betroffene Streckenabschnitte

(4) Hinweis:

Die DB InfraGO AG bestimmt die Streckenabschnitte, auf denen bei Sturmwarnungen als Vorsichtsmaßnahme die Geschwindigkeit der Züge auf 80 km/h zu begrenzen ist. *

Bekanntgabe und Aktualisierung

(5) Hinweis:

Diese Streckenabschnitte werden in einer Übersicht in den Regionalen Zusätzen zur Ril 420 (Teil 1) bekanntgegeben und in regelmäßigen Abständen erforderlichenfalls aktualisiert (i. d. R. zu den Fahrplanwechseln).

❑

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug zu Ril
11 - 14	Weiterfahrt nach PZB-Zwangsbremsung am Zufahrtsicherungssignal oder am 2000 Hz-Gleismagnet am Anfang einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale	408.2651 Abschnitt 3

11 PZB-Zwangsbremsung am Zufahrtsicherungssignal

Hinweis:

Wenn bei einem Zug, der auf eine Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale fahren soll, eine PZB-Zwangsbremsung an einem Zufahrtsicherungssignal eingetreten ist, muss der Tf dem Fdl mitteilen, dass ein automatischer Levelwechsel nach Level 2 nicht stattgefunden hat.

12 Angaben für das Streckenbuch EVU

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen gibt die Regeln in den Angaben für das Streckenbuch EVU nach folgendem Muster bekannt:

Bei einer PZB-Zwangsbremsung am … (Bezeichnung des Zufahrtsicherungssignals) muss der Tf dem Fdl mitteilen, dass ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 nicht stattgefunden hat.“

13 Weiterfahrt nach PZB-Zwangsbremsung

Hinweis:

Am Anfang einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale sind ständig wirksame 2000 Hz-Gleismagnete verlegt. Diese sollen verhindern, dass ein nicht mit ETCS-ausgerüsteter Zug in diese Strecke einfährt. Wenn ein Zug an solchen Gleismagneten zwangsgebremst wird, darf er nicht (auf Sicht) weiterfahren, wenn er den Fdl nicht erreicht.

14 Angaben für das Streckenbuch EVU

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen gibt die Regeln in den Angaben für das Streckenbuch EVU nach folgendem Muster bekannt:

„Bei PZB-Zwangsbremsung zwischen … (Name der Betriebsstelle vor dem 2000 Hz-Gleismagnet) und … (Name der Betriebsstelle hinter dem 2000 Hz-Gleismagnet) darf der Tf nicht weiterfahren, wenn er den Fdl nicht erreicht.“

❑

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug zu Ril
21 - 22	Regeln geben, wenn das Nachtzeichen des Spitzensignals nicht in Ordnung ist.	408.2691 6 (1) 408.2691 6 (2)

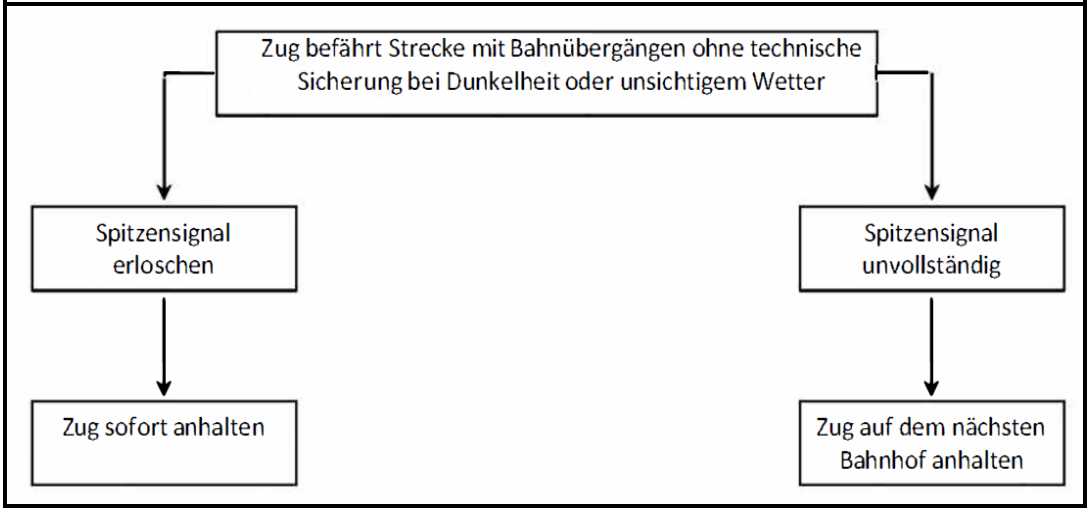
21 Grundsatz

Hinweis:

In Ril 301.1101 Abschnitt 2 Absatz (4) ist bestimmt, dass die Nachtzeichen des Spitzensignals (Signal Zg 1) auch bei Tage zu führen sind.

* *Auf Strecken mit Bahnübergängen ohne technische Sicherung gilt Folgendes:*

Handlungsschema



22 Angaben für das Streckenbuch EVU

Hinweis:

* *Die Streckenabschnitte, auf denen Züge Bahnübergänge ohne technische Sicherung befahren,*
* *werden durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ermittelt und bekanntgegeben. In den Angaben für das Streckenbuch EVU ist für diese Streckenabschnitte vorgeschrieben, dass bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter Züge mit erloschenem Spitzensignal sofort, mit unvollständigem Spitzensignal auf dem nächsten Bahnhof anhalten müssen.*

❑

DB InfraGO AG
Grundlagen und Verfahren Bahnbetrieb

Adam-Riese-Straße 11-13
60327 Frankfurt am Main

www.dbinfrago.com
Erläuterungen Neuherausgabe

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

gemäß Verteiler 408.31-37

06.12.2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Neuherausgabe zu den Richtlinien 408.31 – 37 gilt ab 14.12.2025.

Sie enthält folgende Richtlinien:

408.3101	408.3341	408.3441	408.3487	408.3651
408.3101A01	408.3351	408.3445	408.3488	408.3691
408.3301	408.3431	408.3463	408.3491	
408.3331	408.3435	408.3481	408.3541	

Übergang der Gültigkeit

Die bisherigen Richtlinien 408.31 – 37 werden mit Ablauf des 13.12.2025 ungültig und sind wegzulegen.

DB InfraGO AG | Sitz: Frankfurt am Main | Registergericht: Frankfurt am Main
HRB 50879 | USt-IdNr.: DE 199861757 | Vorsitz des Aufsichtsrats: Berthold Huber
Vorstand: Dr. Philipp Nagl (Vorsitz), Jens Bergmann, Ingrid Felipe, Dr. Christian Gruß, Heike Junge-Latz, Heinz Siegmund, Ralf Thieme

Nähere Informationen zur Datenverarbeitung der DB InfraGO AG finden Sie hier: www.dbinfrago.com/datenschutz

Erläuterungen

Kennzeichnung von inhaltlichen Änderungen

In den Richtlinien sind Zeilen mit inhaltlichen Textänderungen am Rand durch „*“ gekennzeichnet. Bei entfallenen Texten ist das Sternchen neben die letzte nicht geänderte Zeile gesetzt. Nicht gekennzeichnet ist die geänderte Leseransprache.

Leseransprache

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

Allgemein

Mit der Neuherausgabe zur Fahrdienstvorschrift – Richtlinien 408 – erfolgt im Wesentlichen die Umsetzung der EU-Durchführungsverordnung 2019/773 TSI-OPE (technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“) mit der letzten Änderung zur Durchführungsverordnung 2023/1693 vom 08.09.2023.

Das Betriebsstellenbuch wird neu als Streckenbuch bezeichnet. Maßgeblich hierfür sind die Vorgaben der TSI OPE und die Harmonisierung der Begrifflichkeit zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Auf die Änderung der Begrifflichkeit wird in der einzelnen Erläuterung zu den jeweiligen Richtlinien nicht weiter eingegangen. Wenn die Angaben für das Streckenbuch gemeint sind, dann wird dem Streckenbuch EVU hintenangestellt. Das ehemalige Betriebsstellenbuch wird als „Streckenbuch EIU“ betitelt. Auf diese Unterscheidung wurde in den Richtlinien 408.01-06 und 408.21-27 verzichtet, weil der Anwender dieser Richtlinien nur das für ihn gültige Streckenbuch kennt.

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 z.B. „Ril 301“.

Aufgrund der Unternehmensumbenennung wurde „DB Netz“ an mehreren Stellen durch „DB InfraGO“ ersetzt. Wenn das EIU „DB InfraGO AG“ erwähnt wird, bezieht sich diese Textstelle grundsätzlich auf den Geschäftsbereich Fahrweg, sofern nicht ausdrücklich auf einen anderen Geschäftsbereich verwiesen wird. Der Begriff „Ständiger Stellvertreter des Eisenbahnbetriebsleiters“ wurde geändert zu „Eisenbahnbetriebsleiter der Region“.

Änderung der Befehlsnummern

Durch den neu eingeführten Befehlsvordruck ergeben sich innerhalb der Richtliniengruppe 408.31-37 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.

Ril 408.3100 – Verzeichnis der Aktualisierungen Richtlinie 408.31 – 37

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

Ril 408.3101 – Ausnahmen, zusätzliche oder abweichende Regeln aufstellen und bekanntgeben

In Abschnitt 1 in der Spalte „Bezug zu Ril“ der Tabelle wurde zu Ril 408.2101 der Abschnitt 2 nach Auflösung des Abschnittes 1 aktualisiert.

Ril 408.3101A01 – Ausnahmen, zusätzliche oder abweichend Regeln aufstellen und bekanntgeben

Abschnitt 1 „Spaltenübersicht“

Der Verweis auf das Beispiel zu der Ril 408.2101 wurde angepasst.

In Spalte 1 der Tabelle wurde der Verweis zu den Richtlinien 408.0101 und 408.4801 nach Auflösen des Abschnittes 1 redaktionell angepasst.

Zur Einheitlichkeit in der Richtlinienfamilie 408 wurde in Spalte 1 der Tabelle zu den Richtlinien 408.0101 1 (2) a) und 408.4801 1 (2) a) „Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstelle:“ in Nummer 3. von „nicht technisch gesichert“ in „ohne technische Sicherung“ geändert. Anpassung an die Formulierung der Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung §40 (4).

In der Spalte 1 der Tabelle wurde der Verweis zu der Richtlinie 408.2101 nach Auflösen des Abschnittes 1 redaktionell angepasst.

In Spalte 1 der Tabelle wurde im Verweis auf den Anhang 408.2341A01 die Absatznummerierung von Abschnitt 4 Absatz (6) i) in Abschnitt 5 Absatz (2) s) – t) geändert und der Anhang 408.2341A02 5n gestrichen.

In Spalte 1 der Tabelle wurde im Verweis zur Richtlinie 408.2431 im Abschnitt 1 der alte Absatz 4 redaktionell in den neuen Absatz 6 geändert.

Ril 408.3301 – Fahren ohne streckenkundigen Mitarbeiter verboten; Auf Nebenbahnen höhere Geschwindigkeiten zugelassen

Abschnitt 21 „Fahren ohne streckenkundigen Mitarbeiter untersagt“

Der einleitende Satz wurde präzisiert, da es sich bei der Auflistung nicht ausschließlich um konkrete Gründe handelt.

Im Rahmen des DB Projektes Stuttgart-Ulm wurden für bestimmte Bereiche im neuen Tiefbahnhof Stuttgart Hbf erhöhte maßgebende Neigungen identifiziert. Hierdurch entstehende mögliche Gefährdungen wurden durch Expertengremien bewertet und betriebliche Maßnahmen

zur Risikobeherrschung abgeleitet. Diese betrieblichen Maßnahmen sehen unter anderem eine Pflicht zur Fahrt mit Streckenkenntnis für alle Triebfahrzeugführer vor, welche die zuführenden Strecken zum Stuttgarter Hauptbahnhof (Tiefbahnhof) befahren. Die betroffenen Strecken wurden neu aufgenommen.

Ril 408.3341 – Bahnübergänge durch Zugpersonal sichern

Abschnitt 1 „Inhaltsübersicht“

Ein fehlerhafter Verweis auf Ril 408.2341A01 wurde korrigiert. Der Verweis auf Anhang 408.2341A02 wurde gestrichen, da der Anhang nicht mehr Teil der Richtliniengruppe 408.21-27 ist.

Ril 408.3431 – Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten oder Ausfall von Zügen, Versuchszüge

Abschnitt 21 „Begriffe“

In Absatz (1) a) wurde ein Grammatikfehler korrigiert.

Abschnitt 22 „Regeln für Unternehmen“

In Absatz (3) wurden die „Nutzungsbedingungen Netz“ aufgrund der Unternehmensumbenennung in „Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG“ umbenannt.

Abschnitt 24 „Versuchsfahrten auf Strecken mit ETCS-Level 2“

In Absatz (1) wurde der Verweis auf die Richtlinie 408.2455 durch die veränderte Richtliniennummer angepasst.

Ril 408.3435 – Von den Bahnanlagen oder Zügen vorgesehenen Maßen abweichen

Abschnitt 21 „Allgemeines“ und Abschnitt 22 „Aufgaben“

Die Formulierungen zu den Zusätzen „-D“ und „-E“ zur Zuggattungsbezeichnung wurden an die Vorgaben der Ril 402.0208 (Planungsprocedere; Zuggattungen) angepasst. Den Zusatz „-D“ erhalten Züge, wenn im Zug Doppelstockfahrzeuge eingestellt sind, welche mit dem Lichtraumprofil DE 2 zugelassen sind. Die alte Formulierung war fehlerhaft, denn nach dieser müsste der Zusatz nur ergänzt werden, wenn das Lichtraumprofil DE 2 überschritten werden würde. Die alte Formulierung „Fahrzeuge mit Gattungsbezeichnung DA, DAB oder DB“ wurde aufgelöst, da die Gattungsbezeichnung DA, DAB oder DB nicht verpflichtend an Doppelstockfahrzeugen angeschrieben sein muss.

Ril 408.3463 – Fahren auf dem Gegengleis

Abschnitt 91 „Regeln des Signalbuches“

Der konkrete Verweis auf das Signalbuch wurde aufgelöst und es wird nur noch auf das Regelwerk 301 verwiesen.

Ril 408.3691 – Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen

Abschnitt 21 „Grundsatz“ und Abschnitt 22 „Streckenbuch“

Die Formulierung „nicht technisch gesicherte Bahnübergänge“ wurde in „Bahnübergänge ohne technische Sicherung“ geändert und damit einheitlich innerhalb der Richtlinienfamilie 408 angepasst.

Mit freundlichen Grüßen

DB InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg

gez. Christian Ehrhardt	gez. Julian Huth
Leiter Grundlagen und Verfahren Bahnbetrieb	Experte Fahrdienstvorschrift