

Empfänger Ril 408.01 - 09
nach besonderem Verteiler

Rainer Meffert
Telefon 069 -265-31631
rainer.meffert@deutschebahn.com
Zeichen I.NPB 4 Me Orr 408 B 10A

11.10.2012

Richtlinie 408.01 - 09; Bekanntgabe 10A zu 01.12.2012

Bekanntgabe 10A tritt zum 01.12.2012 in Kraft.

Auszutauschende Module und sonstige Bestandteile

- Titel, Inhaltsverzeichnis, Stichwortverzeichnis, Nachweis der Bekanntgaben (Achtung: Erläuterungen beachten!)
- 408.0102 (Achtung: Erläuterungen beachten!)
- 408.0301
- 408.0412V01
- 408.0458
- 408.0651
- 408.0652

Hinweise, Erläuterungen

Bekanntgabe 10A ist wegen der mit der Sechsten Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (6. ERERluÄndV). v. 25.07.2012 (Bundesgesetzblatt I S. 1703 [Nr. 37]) bekanntgegebenen und zum 01.12.2012 in Kraft tretenden Änderung der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung kurzfristig erforderlich geworden. Sie konnte daher erst nach der bereits ausgelieferten, zum 09.12.2012 in Kraft tretenden Bekanntgabe 11 erarbeitet und verteilt werden.

Redaktioneller Hinweis zu den geänderten Modulen

Im Vorgriff auf die für Dezember 2014 geplante TSI-gerechte Aufteilung der Richtlinie 408 in Regeln für Mitarbeiter des Eisenbahninfrastrukturunternehmens und in Regeln für Mitarbeiter der Eisenbahnverkehrsunternehmen sind die Module 408.0458, 408.0651 und 408.0652 bereits von der Sie-Anrede umgestellt auf die Nennung des handelnden Mitarbeiters (z. B.: „Der Fahrdienstleiter muss ...“)

...

Titel, Inhaltsverzeichnis, Stichwortverzeichnis, Nachweis der Bekanntgaben

Titel, Inhaltsverzeichnis, Stichwortverzeichnis und Nachweis der Bekanntgaben berücksichtigen bereits den Stand der Bekanntgabe 11. Das bedeutet:

- Wenn Sie zuerst Bekanntgabe 10A und danach Bekanntgabe 11 einarbeiten, müssen Sie Titel, Inhaltsverzeichnis, Stichwortverzeichnis und Nachweis der Bekanntgaben in der Version der B 10A behalten, d. h. nicht die Version der B 11 verwenden.
- Wenn Sie Bekanntgabe 11 bereits eingearbeitet haben, müssen Sie Titel, Inhaltsverzeichnis, Stichwortverzeichnis und Nachweis der Bekanntgaben der B 11 durch die der B 10A beiliegende Version ersetzen.

Modul 408.0102 – Begriffe

Das Modul berücksichtigt bereits den Stand der Bekanntgabe 11. Das bedeutet:

- Wenn Sie zuerst Bekanntgabe 10A und danach Bekanntgabe 11 einarbeiten, müssen Sie Modul 408.0102 in der Version der B 10A behalten, d. h. nicht die Version der B 11 verwenden.
- Wenn Sie Bekanntgabe 11 bereits eingearbeitet haben, müssen Sie Modul 408.0102 der B 11 durch die der B 10A beiliegende Version ersetzen.

Inhaltlich wurde die Begriffserklärung „Nebenfahrzeuge“ um die Aussage ergänzt, dass Bestimmungen für Triebfahrzeuge auch für Nebenfahrzeuge mit Kraftantrieb gelten, sofern es nicht im Einzelfall anders bestimmt ist. Diese Ergänzung beseitigt formale Unzulänglichkeiten der bis zum 30.11.2012 geltenden Regelung, wonach z. B. mit Nebenfahrzeugen nicht rangiert werden durfte, weil die Definition der Rangierfahrt arbeitende Triebfahrzeuge fordert, zu denen Nebenfahrzeuge mit Kraftantrieb im Sinne von EBO § 18 nicht gehören.

Modul 408.0301 – Zugpersonal

Abschnitt 6 richtet sich nicht nur an Zugbegleiter, sondern an das Zugpersonal allgemein und damit auch an Triebfahrzeugführer. Neben dem Weichenwärter ist „die zuständige Stelle“ genannt, da z. B. beim Rangieren in Ortsstellbereichen auch der betrieblich örtlich zuständige Mitarbeiter Ansprechpartner für das Erkundigen bei nicht ausreichender Ortskenntnis sein kann.

Modul 408.0412V01 – Vordruck Befehl

Die auf der Rückseite bei Grund Nr. 34 für den Anwendungsfall „PZB-Streckeneinrichtung gestört“ vorzugebende Geschwindigkeit wurde von 100 km/h geändert in 50 km/h. Da die Vorderseite als Schnittstelle in der Kommunikation zwischen Fahrdienstleiter und Triebfahrzeugführer unverändert bleibt und sich die neu vorzuschreibende Geschwindigkeit von 50 km/h bei gestörter PZB-Streckeneinrichtung aus Modul 408.0651 ergibt, dürfen alte Vordrucke aufgebraucht werden. Dies gilt für die von Triebfahrzeugführern verwendeten Vordrucke uneingeschränkt. Für die bei Fahrdienstleitern und anderen örtlichen Mitarbeitern aufliegenden Vordrucke gilt dies unter der Bedingung, dass örtlich in geeigneter Weise auf die Änderung hingewiesen wird. Hierzu erhalten die Fahrdienstleiter und andere örtliche Mitarbeiter eine Weisung im Auftragsbuch.

Modul 408.0458 – Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen

Die DB Netz AG hatte mit Bekanntgabe 10 zu Richtlinie 408.01 - 09 zum 10.06.2012 eine durch die TSI¹ Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung Anhang A vorgegebene Regel zur

¹ TSI = Technische Spezifikationen für Interoperabilität

Rücknahme einer Fahrerlaubnis bei ETCS eingeführt. Die TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung gibt vor, dass der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer mit Befehl beauftragen muss, halten zu bleiben, bevor er bei einem haltenden Zug die Fahrerlaubnis zurücknimmt und anschließend die Fahrstraße auflöst. Wenn die Voraussetzungen für die spätere Weiterfahrt des Zuges erfüllt sind, muss der Fahrdienstleiter den Befehl, halten zu bleiben, mit einem zweiten Befehl zurückziehen. Diese gesetzliche Vorgabe der TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung hatte Bekanntgabe 10 auf signalgeführte Züge und auf LZB-geführte Züge übertragen. Ziel der Übertragung war, das Regelwerk für ETCS-geführte Züge und LZB-geführte bzw. signalgeführte Züge wo immer möglich einheitlich und damit möglichst einfach zu halten.

Die Übertragung hat sich an dieser Stelle nicht bewährt: Die Vorgabe, bei der dispositiven Signalarücknahme zwei Befehle ausfertigen und übermitteln zu müssen, führt im Vergleich zur vorherigen mündlichen Bestätigung des Triebfahrzeugführers, dass der Zug halten bleibt, zu Verspätungen. Außerdem kann es zu verlängerten Sperrzeiten von Bahnübergängen kommen, da der Fahrdienstleiter den zweiten Befehl erst übermitteln darf, wenn die Voraussetzungen für die Weiterfahrt des Zuges erfüllt sind. Weiterhin kann es zu unzeitigen Abfahraufträgen kommen, da die Zugaufsicht nicht immer erkennen kann, dass der Triebfahrzeugführer bereits einen Befehl 11 mit dem Auftrag, halten zu bleiben, erhalten hat bzw. dass der Triebfahrzeugführer den aufhebenden Befehl trotz Fahrt zeigenden Signals noch nicht erhalten hat.

Ein Befehl ist bei LZB- und signalgeführten Zügen im Unterschied zu ETCS sachlich nicht erforderlich:

- Bei einem LZB-geführten Zug muss der Triebfahrzeugführer im Auftrag des Fahrdienstleiters die LZB mit dem Störschalter ab- und wieder einschalten. Der Zug wird dadurch zum signalgeführten Zug.
- Bei einem signalgeführten Zug erkennt der Triebfahrzeugführer nach der mündlichen Bestätigung, dass der Fahrdienstleiter das Signal auf Halt stellt.
- Bei einer Fehlleitung genügt die mündliche Bestätigung des Triebfahrzeugführers, dass der Zug halten bleibt, als Bedingung für die Auflösung der Fahrstraße, um auszuschließen, dass der Zug nicht zufällig aus einem anderen Grund gehalten hat.

Die DB Netz AG führt daher für LZB-geführte und für signalgeführte Züge den Zustand der bis zum 09.06.2012 gültigen und bewährten Regeln wieder ein: Statt des Befehls „Bleiben Sie halten.“ genügt wieder die mündliche Bestätigung des Triebfahrzeugführers, dass der Zug halten bleibt. Lediglich für ETCS-geführte Züge bleibt es beim Befehl, da die TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung dies im Anhang A gesetzlich vorgibt.

Im Einzelnen führt dies zu folgenden Änderungen:

Abschnitt 1 Absätze 1 und 2 richten sich bezüglich der Haltstellung eines Signals an den Bediener: Bei Gefahr oder bei einer Fehlleitung darf und muss der Bediener auch ohne Auftrag des Fahrdienstleiters handeln und ein Signal auf Halt stellen. Wo der Fahrdienstleiter selbst Bediener des Signals ist, gelten die Regeln selbstverständlich auch unmittelbar für ihn. In allen anderen in Modul 408.0458 geregelten Fällen muss der Fahrdienstleiter, wenn er ein Signal nicht selbst auf Halt stellen kann, den Bediener des Signals hierzu beauftragen. Dies ist – wie bisher – in Abschnitt 3 Absatz 1 geregelt.

Nach Abschnitt 1 Absatz 2 Nr. 1 und 2 genügt bei einem signalgeführten Zug auf Strecken ohne LZB und ohne ETCS als Bedingung für die Auflösung der Fahrstraße bei einer Fehlleitung, dass der Zug zum Halten gekommen ist und dass der Triebfahrzeugführer bestätigt hat, dass der Zug halten bleibt. Lediglich auf Strecken mit LZB oder ETCS muss der Fahrdienstleiter gemäß Nr. 3 nachfragen, ob der Zug LZB-geführt oder ETCS-geführt ist. Nur wenn der Zug ETCS-geführt ist,

muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer zusätzlich Befehl 11 erteilen mit dem Wortlaut „Bleiben Sie halten“. Der Triebfahrzeugführer eines LZB-geführten Zuges muss dem Fahrdienstleiter zusätzlich bestätigt haben, dass er die LZB mit dem LZB-Störschalter ab- und wieder eingeschaltet hat. Neu ist hierbei: Bei einem LZB-geführten Zug ordnet der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer an, die LZB ab- und wieder einzuschalten. Dies drückt klarer aus, dass der Triebfahrzeugführer im Sinne des Moduls 483.0202 Abschnitt 3.3 Absatz 1 a, 7. Anstrich die LZB mit dem Störschalter abschalten muss, „wenn dies angeordnet wird“.

In Abschnitt 2 stellt ein neuer, einleitender Satz klar: Die Regeln des Abschnittes 2 gelten über die in Abschnitt 1 genannten Anlässe hinaus.

Auch nach Abschnitt 2 Absatz 1 genügt bei einem signalgeführten Zug auf Strecken ohne LZB und ohne ETCS als Bedingung für die Haltstellung des Signals und die Auflösung der Fahrstraße, dass der Zug zum Halten gekommen ist und dass der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter bestätigt hat, dass der Zug halten bleibt. Lediglich auf Strecken mit LZB oder ETCS muss der Fahrdienstleiter gemäß Nr. 2 nachfragen, ob der Zug LZB-geführt oder ETCS-geführt ist. Nur wenn dies der Fall ist, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer eines ETCS-geführten Zuges zusätzlich Befehl 11 erteilen mit dem Wortlaut „Bleiben Sie halten.“. Der Triebfahrzeugführer eines LZB-geführten Zuges muss dem Fahrdienstleiter zusätzlich bestätigt haben, dass er die LZB mit dem LZB-Störschalter ab- und wieder eingeschaltet hat. Neu ist hierbei ebenfalls: Bei einem LZB-geführten Zug ordnet der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer an, die LZB ab- und wieder einzuschalten. Dies drückt klarer aus, dass der Triebfahrzeugführer im Sinne des Moduls 483.0202 Abschnitt 3.3 Absatz 1 a, 7. Anstrich die LZB mit dem Störschalter abschalten muss, „wenn dies angeordnet wird“.

Abschnitt 3 Absatz 4 regelt neu: Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan müssen ausgeschaltet sein, bevor der Fahrdienstleiter eine Fahrstraße auflöst, deren Signal er zuvor auf Halt gestellt hat. Diese Vorgabe verhindert, dass nach Auflösung der Fahrstraße ungewollt eine neue Fahrstraße einläuft und das Signal wieder Fahrtstellung zeigt. Für die Haltstellung des Signals selbst ist es nicht erforderlich, Selbststellbetrieb oder Zuglenkung vorher auszuschalten.

Abschnitt 3 Absatz 5 ist neu und regelt die Haltstellung aller Hauptsignale, welche die LZB oder ETCS für den Zug dunkelgeschaltet hatte. Diese Regel ist erforderlich, da es bei Haltstellung eines Hauptsignals bei einem anzeigegeführten Zug sein kann, dass die LZB oder ETCS neben dem auf Halt zu stellenden Hauptsignal bereits weitere Hauptsignale dunkelgeschaltet hatte. Die Regel entspricht dem bereits bisher in Modul 408.0651 Abschnitt 4 c und Abschnitt 6 c geregelten Fall des LZB-Übertragungsausfalls bzw. der unwirksamen ETCS-Fahrzeugeinrichtung. Neu ist hierbei:

- Der Fahrdienstleiter muss aktiv „ermitteln“, ob die LZB oder ETCS für den Zug bei benachbarten Fahrdienstleitern Signale dunkelgeschaltet hatte.
- Die Nachbarfahrdienstleiter sind bewusst in der Mehrzahl genannt: Es kann vorkommen, dass über den Zuständigkeitsbereich des unmittelbar benachbarten Fahrdienstleiters hinaus Signale dunkelgeschaltet wurden.

In Abschnitt 4 ersetzen die neuen Absätze 1 und 2 den bisherigen Absatz d. Aus den bisherigen Absätzen a bis c werden neu die Absätze 3 bis 5.

Nach Abschnitt 4 Absatz 1 genügt bei einem signalgeführten Zug als Bedingung, die Sicherung des Fahrweges aufzuheben, dass der Triebfahrzeugführer bestätigt hat, dass der Zug halten bleibt, bis der Fahrdienstleiter die Zugfahrt erneut zulässt. Es ist sinnvoll, diese Regel an den Anfang zu stellen, da der Fahrdienstleiter erst nach der Bestätigung des Triebfahrzeugführers ein Signal Zs 1 usw. löschen darf. Nach Abschnitt 4 Absatz 2 muss der Fahrdienstleiter lediglich

auf Strecken mit ETCS beim Triebfahrzeugführer nachfragen, ob der Zug ETCS-geführt ist. Wenn dies zutrifft, muss er dem Triebfahrzeugführer Befehl 11 erteilen mit dem Wortlaut „Bleiben Sie halten“.

Die Regel in Abschnitt 4 Absatz 5 (bisher: c) wurde analog zur Regel in Abschnitt 3 Absatz 5 erweitert: Der Fahrdienstleiter, welcher das erste Hauptsignal auf Halt stellt, muss ermitteln, ob die LZB oder ETCS für den Zug auch Signale dunkelgeschaltet hatte, die Nachbarfahrdienstleitern zugeteilt sind. Wenn dies zutrifft, muss er die Nachbarfahrdienstleiter auffordern, die dunkelgeschalteten Hauptsignale auf Halt zu stellen.

Modul 408.0651 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – Regeln für Fahrdienstleiter

Mit der Sechsten Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (6. ERErLuÄndV) v. 25.07.2012 erhält EBO § 40 Absatz 2 folgende Fassung:

„(2) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt

1. für Reisezüge mit durchgehender Bremse

250 km/h,
wenn Strecke und führende Fahrzeuge mit Zugbeeinflussung (§ 15 Absatz 3, § 28 Absatz 1 Nummer 5) ausgerüstet sind und diese wirksam ist, oder

160 km/h,
wenn Strecke und führende Fahrzeuge mit Zugbeeinflussung (§ 15 Absatz 2 Satz 1, § 28 Absatz 1 Nummer 4) ausgerüstet sind und diese wirksam ist,

sonst 50 km/h;

100 km/h,
wenn die in den §§ 5, 6, 11, 15 Absatz 1, § 16 Absatz 1 und § 35 Absatz 4 genannten, für Hauptbahnen geltenden Vorschriften eingehalten sind, sonst

80 km/h;

abweichend davon beträgt die zulässige Geschwindigkeit 50 km/h, wenn die Zugbeeinflussung der Strecke oder des führenden Fahrzeuges vorübergehend nicht wirksam ist oder bei Zugleitbetrieb die Sicherheit durch technische Einrichtungen vorübergehend nicht gewährleistet ist;

2. für Güterzüge mit durchgehender Bremse

120 km/h,
wenn Strecke und führende Fahrzeuge mit Zugbeeinflussung (§ 15 Absatz 2 Satz 1, § 28 Absatz 1 Nummer 4) ausgerüstet sind und diese wirksam ist, sonst
50 km/h;

80 km/h;
abweichend davon beträgt die zulässige Geschwindigkeit 50 km/h, wenn die Zugbeeinflussung der Strecke oder des führenden Fahrzeuges vorübergehend nicht wirksam ist oder bei Zugleitbetrieb die Sicherheit durch technische Einrichtungen vorübergehend nicht gewährleistet ist;

3. für Züge ohne durchgehende Bremse 50 km/h.“

Daraus ergeben sich folgende Änderungen:

1. Die zulässige Geschwindigkeit bei Ausfall der PZB-Streckeneinrichtung beträgt 50 km/h statt bisher 100 km/h.
2. Die Regeln für Ausfall von PZB-Streckeneinrichtungen sind für Haupt- und Nebenbahnen gleich.
3. Die Geschwindigkeit bei gestörter PZB-Fahrzeugeinrichtung beträgt 50 km/h statt bisher 100 km/h.

Dies wirkt sich wie folgt auf das Modul 408.0651 aus:

In Abschnitt 1 entfällt die bisherige Unterscheidung in die Unterabsätze a (Hauptbahn) und b (Nebenbahn). Der Fahrdienstleiter muss die Triebfahrzeugführer mit Befehl 9 anweisen, im betroffenen Abschnitt mit höchstens 50 km/h (bisher 100 km/h) zu fahren. Der betroffene Abschnitt bleibt unverändert.

In Abschnitt 2 ändert sich der Hinweis: Die zulässige Geschwindigkeit bei einer gestörten PZB-Fahrzeugeinrichtung beträgt 50 km/h statt bisher 100 km/h.

Die Regel in Abschnitt 3 wurde bezüglich der möglichen Ergebnisse der gemeinsamen Feststellung, ob die PZB-Zwangsbremmung an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist, erweitert: Die Regeln in Modul 408.0531 gelten nicht nur, wenn die Zwangsbremmung an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist, sondern auch, wenn sich dies nicht eindeutig feststellen lässt. Wenn eindeutig feststeht, dass die PZB-Zwangsbremmung nicht an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist, darf der Triebfahrzeugführer mit mündlicher Zustimmung des Fahrdienstleiters weiterfahren. Dies soll sicherstellen, dass der Triebfahrzeugführer auch dann mit dem Fahrdienstleiter spricht, wenn aus seiner Sicht die Zwangsbremmung nicht an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist.

Die Regeln zur Haltstellung dunkelgeschalteter Signale in Abschnitt 4 c und Abschnitt 6 c wurden analog zu der Neuregelung in Modul 408.0458 Abschnitt 3 Absatz 5 geändert. Bitte lesen Sie die Erläuterungen hierzu.

Modul 408.0652 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – Regeln für Triebfahrzeugführer

Die Sechste Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (6. ERErLuÄndV) v. 25.07.2012 wirkt sich wie folgt aus:

- Nach Abschnitt 2 beträgt die zulässige Geschwindigkeit bei gestörter PZB-Fahrzeugeinrichtung 50 km/h statt bisher 100 km/h.
- Nach Abschnitt 5 Absatz 1 c Nr. 2 darf ein Zug bei gestörter ETCS-Fahrzeugeinrichtung ohne wirksame PZB auf Strecken, die mit Hauptsignalen ausgerüstet sind, mit 50 km/h fahren statt bisher mit 100 km/h.
- Der neue Abschnitt 5 Absatz 3 regelt den Ausfall des NTC² PZB/LZB: Der Zug muss auf nicht mit ETCS ausgerüsteten Strecken in ETCS Level 0 als signalgeführter Zug weiterfahren; hierbei beträgt die zulässige Geschwindigkeit 50 km/h.

Die Regel in Abschnitt 3 wurde bezüglich der möglichen Ergebnisse der gemeinsamen Feststellung, ob die PZB-Zwangsbremmung an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist, erweitert: Die Regeln in Modul 408.0531 gelten nicht nur, wenn die Zwangsbremmung an einem Haupt-

² „NTC“ steht für „National Train Control“ und entspricht der Nationalen Zugbeeinflussung.

oder Sperrsignal eingetreten ist, sondern auch, wenn sich dies nicht eindeutig feststellen lässt. Wenn eindeutig feststeht, dass die PZB-Zwangsbremung nicht an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist, darf der Triebfahrzeugführer mit mündlicher Zustimmung des Fahrdienstleiters weiterfahren. Dies soll sicherstellen, dass der Triebfahrzeugführer auch dann mit dem Fahrdienstleiter spricht, wenn aus seiner Sicht die Zwangsbremung nicht an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist.

In Abschnitt 4 Absatz 2 wurde das Randstichwort geändert: Statt „LZB-geführt“ steht das neutralere „anzei­ge­ge­führt“, da bei der Weiterfahrt auch ein Wechsel nach ETCS Level 1 oder 2 stattfinden kann.

Aufbrauchen von Vordrucken

Vordrucke 408.0412V01 dürfen aufgebraucht werden. Bitte lesen Sie hierzu die Erläuterungen zu Modul 408.0412V01.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

gez. Bormet

DB Netz AG
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt am Main
www.dbnetze.com/fahrweg

Empfänger Ril 408.01 - 09
nach besonderem Verteiler

Rainer Meffert
Telefon 069 265-31631
Telefax 069 265 20844
rainer.meffert@deutschebahn.com
Zeichen I.NPB 4 Me Orr 408.01 - 09 B 11

Frankfurt, 04.06.2012

Richtlinie 408.01 - 09, Bekanntgabe 11 zum 09.12.2012

Die Bekanntgabe 11 tritt zum 09.12.2012 in Kraft.

Geänderte Module und sonstige Bestandteile

Inhaltsverzeichnis	408.0102	408.0421
Verzeichnis der Bekanntgaben	408.0103	408.0801

In den Modulen sind Zeilen mit Textänderungen am Rand durch „*“ gekennzeichnet; wenn Textweggefallen ist, ist das Sternchen neben die letzte nicht geänderte Zeile gesetzt.

Handschriftliche Änderungen

Bei der Erstellung der Druckvorlage für die Bekanntgabe 10 der Ril 408.01 - 09, gültig ab 10.06.2012, sind in Anhang 408.0341A01 - Erläuterungen zur Führerraumanzeige des Fahrplans - bei den Symbolen für LZB- und GNT-Ende die Buchstaben "verloren" gegangen. Tragen Sie auf Seite 5 von 10 des o.g. Anhangs **handschriftlich** in Absatz c) in das leere, durchgestrichene Kästchen "LZB" und in Absatz d) in das leere, durchgestrichene Kästchen "GNT" ein.

Erläuterungen

Modul 408.0102 – Begriffe -, Modul 408.0103 -Abkürzungen - und Modul 408.0801 – Rangieren, Allgemeines

Die Regeln in den o. g. Modulen wurden aufgrund der Neuherausgabe Module 482.8001 - 8004 gegeben. Die Änderungen sind im Einführungsschreiben dieser Neuherausgabe erläutert.

...

Modul 408.0421 – Blockstellen, Schrankenwärter und Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen

In Abschnitt 1 Absatz 8 wurden Regeln zum Zeitpunkt der Benachrichtigung aufgenommen. Diese Regeln waren bereits vorab mit BM 011-058/B-Ausn. 408-01-02 - lfd. Nr. 102 bekanntgegeben worden. Die Nummerierung der bisherigen Absätze 8 bis 15 ändert sich dadurch in 9 bis 16.

gez. Bormet

Das vorliegende Regelwerk ist urheberrechtlich geschützt. Der DB Netz AG steht an diesem Regelwerk das ausschließliche und unbeschränkte Nutzungsrecht zu. Jegliche Formen der Vervielfältigung zum Zwecke der Weitergabe an Dritte bedürfen der Zustimmung der DB Netz AG.

Zielgruppen, für welche diese Richtlinie erarbeitet wurde:

- Mitarbeiter, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
- Mitarbeiter, die Örtliche Richtlinien, Fahrpläne oder Betra aufstellen,
- Mitarbeiter mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb,
- Ausbilder im Bahnbetrieb

Impressum

Geschäftsführende Stelle: DB Netz AG
Betriebsverfahren (I.NPB 4)
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt am Main

Tel.: 069 265-31631, Intern: 955-31631
Fax-In: 069 265-20844, Intern: 955-20844
Mail: info408@deutschebahn.com

Bestelladresse:
DB Kommunikationstechnik GmbH
Medien- und Kommunikationsdienste
Logistikcenter - Kundenservice -
Kriegsstraße 136
76133 Karlsruhe

Tel.: 0721 938 5965, Intern 972-5965
Fax: 0721 938 5509, Intern 972-5509

E-Mail: dzd-bestellservice@deutschebahn.com

Werden in dieser Richtlinie sprachlich vereinfachende Bezeichnungen wie „Mitarbeiter“, „Fahrdienstleiter“, „Triebfahrzeugführer“ usw. verwendet, beziehen sich diese auf Frauen und Männer in gleicher Weise.

Inhaltsverzeichnis**Modulgruppen**

- 408.01 Züge fahren und Rangieren - Allgemeines -
Fachautor: Andreas Schneider, 069 265-31633
- 408.02 Züge fahren - Regelfall -
Fachautor: Dietmar Homeyer, 069 265-31632
- 408.03 Züge fahren - Regelfall -
Fachautor: Andreas Schneider, 069 265-31633
- 408.04 Züge fahren - Besonderheiten -
Fachautor: Dirk Enders, 069 265-31636
- 408.05 Züge fahren - Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb -
Fachautor: Andreas Schneider, 069 265-31633
- 408.06 Züge fahren - Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen -
Fachautor: Dirk Enders, 069 265-31636
- 408.07 Züge fahren - Bilden der Züge -
Fachautor: Andreas Schneider, 069 265-31633
- 408.08 Rangieren
Fachautor: Dietmar Homeyer, 069 265-31632
- 408.09 Züge fahren und Rangieren - Besonderheiten und Unregelmäßigkeiten -
Fachautoren: Dietmar Homeyer, 069 265-31632 (Module 408.0901, 408.0911)
Dirk Enders, 069 265-31636 (Module 408.0902, 408.0903)

Module

Abkürzungen

Fahrdienstleiter	=	Fdl
Zugmelder	=	Zm
Örtliche Aufsicht	=	öA
Triebfahrzeugführer	=	Tf
Triebfahrzeugbegleiter	=	Tb
Zugführer	=	Zf
Zugschaffner	=	Zs
Weichenwärter	=	Ww
Rangierbegleiter, Rangierer	=	Rb, Rg
Bediener von Stellwerken	=	Bed Stw
- außer Fahrdienstleiter oder Weichenwärter -		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
Modul														
Nr. 408	Bezeichnung	gilt für											gültig ab	
		Fdl	Zm	öA	Tf	Tb	Zf	Zs	Ww	Rb, Rg	Bed Stw	Anderer (einzeln genannt)		
Züge fahren und Rangieren - Allgemeines -														
0101	Inhalt und zusätzliche Regeln	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	alle Anderen	13.12.09
0101	Zusätzliche Verweise der S-Bahn Hamburg in den Örtlichen Richtlinien zur Ril 408.01-09	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	alle Anderen (nur S-Bahn Hamburg)	11.12.11
* 0102	Begriffe	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	alle Anderen	01.12.12 ¹
* 0103	Abkürzungen	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	alle Anderen	09.12.12 ²
0104	Verkehrstage	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	alle Anderen	10.06.12
0111	Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	alle Anderen	10.06.12
0131	Grundstellung der Weichen usw., Umstellverbot, Flachkreuzungen	ja	ja		ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	alle Anderen	10.12.06

¹ Definition „Ortsstellbereich“ gilt ab 09.12.2012

² Bis 08.12.2012 gilt Stand vom 10.06.2012

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Modul													
Nr.	Bezeichnung	gilt für											gültig ab
408		Fdl	Zm	öA	Tf	Tb	Zf	Zs	Ww	Rb, Rg	Bed Stw	Andere (einzeln genannt)	
Züge fahren - Regelfall -													
0202	Aufträge oder Meldungen	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja				ja alle Anderen	12.12.04
0203	Vorgänge, Aufträge oder Meldungen nachweisen	ja	ja	ja							ja	Rückmeldeposten	10.06.12
0203 V11, V21, V31	Vordruck Zugmeldebuch	ja	ja										12.12.04
0203 V41	Vordruck Fernsprechbuch	ja	ja	ja							ja	Rückmeldeposten	15.06.03
0211	Fahrordnung im Bahnhof	ja	ja	ja							ja		10.06.12
0212	Fahrordnung auf der freien Strecke	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja			ja		10.06.12
0221	Zugmeldungen	ja	ja								ja		10.06.12
0231	Fahrweg prüfen	ja		ja							ja		11.12.11
0232	Fahrweg sichern	ja									ja		10.06.12
0233	Fahrweg prüfen und sichern - Mitarbeiter, Melden, Nachweis -	ja		ja							ja		10.06.12
0241	Räumungsprüfung - Allgemeines -	ja									ja	Rückmeldeposten	10.06.12
0242	Räumungsprüfung - Strecken ohne Streckenblock -	ja									ja		15.06.03
0243	Räumungsprüfung - Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock -	ja									ja		10.06.12
0244	Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock -	ja									ja	Rückmeldeposten	10.06.12
0251	Hauptsignale bedienen	ja									ja		13.12.09
0261	Zugfahrten durchführen	ja	ja	ja							ja		10.06.12

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
Modul														
Nr. 408	Bezeichnung	gilt für											gültig ab	
		Fdl	Zm	öA	Tf	Tb	Zf	Zs	Ww	Rb, Rg	Bed Stw	Andere (einzeln genannt)		
0262	Züge beobachten	ja	ja	ja								ja	Meldeposten	12.12.04
* 0301	Zugpersonal				ja	ja	ja	ja						01.12.12
0321	Zug vorbereiten	ja		ja	ja		ja						Zugvorbereiter	11.12.11
0325	Zugaufsicht wahrnehmen	ja		ja	ja		ja	ja						15.06.03
0331	Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof	ja		ja	ja		ja							10.06.12
0332	Abfahrbereitschaft feststellen			ja	ja		ja	ja					Mitarbeiter auf Betriebsstellen	13.12.09
0333	Abfahrauftrag erteilen, Abfahrt			ja	ja	ja	ja	ja						10.06.12
0341	Fahrt des Zuges - Aufgaben des Triebfahrzeugführers und des Triebfahrzeugbegleiters -				ja	ja								10.06.12
0341 A01	Erläuterungen zur Führer- raumanzeige des Fahrplans				ja	ja								10.06.12
0341 A02	Erläuterungen zum Buch- fahrplan				ja	ja								10.06.12
0342	Fahrt des Zuges - Aufgaben des Zugführers und des Zugschaffners -						ja	ja						13.12.09
0342 A01	Erläuterungen zum Fahr- plan für Zugführer						ja	ja						11.12.11
0351	Zug oder Zugteile abstellen				ja	ja	ja	ja						11.12.11
0401	Anordnungen über den Zugverkehr	ja	ja	ja								ja		11.12.11
0401 V01	Vordruck Anordnungen über den Zugverkehr	ja	ja	ja								ja		15.06.03
0402	Merkhinweise anbringen bzw. eingeben	ja										ja		10.06.12
0403	Sperren anbringen bzw. eingeben	ja										ja		10.06.12

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Modul													
Nr.	Bezeichnung	gilt für											gültig ab
408		Fdl	Zm	öA	Tf	Tb	Zf	Zs	Ww	Rb, Rg	Bed Stw	Andere (einzeln genannt)	
Züge fahren - Besonderheiten -													
0411	Befehle - Regeln für Fdl, Zm, öA und Bed Stw -	ja	ja	ja							ja		10.06.12
0412	Befehle - Regeln für Tf, Tb und Zf -				ja	ja	ja						10.06.12
0412 V01	Vordruck Befehle 1 - 11	ja	ja	ja	ja	ja	ja				ja		01.12.12 *
0415	Fahrplan-Mitteilung	ja			ja		ja						13.12.09
0415 V01	Vordruck Fahrplan-Mitteilung	ja			ja		ja						13.12.09
0421	Blockstellen, Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen	ja	ja								ja	Mitarbeiter, der sich auf Zugmeldungen meldet	09.12.12 *
0423	Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen	ja	ja										10.06.12
0431	Sonderzüge, Umleiten oder Ausfall von Zügen - Regeln für Fahrdienstleiter -	ja											11.12.11
0432	Sonderzüge, Umleiten von Zügen - Regeln für Tf und Zf -				ja		ja						11.12.11
0435	Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja			ja		10.06.12
0441	Nachschieben - nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug -	ja	ja								ja		10.06.12
0442	Nachschieben - Regeln für Triebfahrzeugführer -				ja								11.12.11
0445	Geschobene Züge	ja			ja		ja					Mitarbeiter an der Spitze des Zuges	10.06.12

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Modul													
Nr. 408	Bezeichnung	gilt für											gültig ab
		Fdl	Zm	öA	Tf	Tb	Zf	Zs	Ww	Rb, Rg	Bed Stw	Andere (einzeln genannt)	
0451	Geschwindigkeit im Einfahrgleis beschränken, Einfahrtweg begrenzen	ja											10.06.12
0452	Fahrplanhalt ausfallen lassen	ja					ja						13.12.09
0453	Ausfahrt verhindert	ja											13.12.09
0455	Zugfahrten mit besonderem Auftrag zulassen	ja											10.06.12
0456	Halten, Weiterfahrt nach Halt, Halt vor der beabsichtigten Stelle, Zugfahrt mit besonderem Auftrag				ja								10.06.12
* 0458	Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen	ja									ja		01.12.12
0461	Vom Fahrplan für Zugmeldstellen abweichen	ja											10.12.06
0462	Von der Fahrordnung auf der freien Strecke abweichen	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja			ja		10.06.12
0463	Auf dem Gegengleis fahren - Regeln für Fdl, Zm und Bed Stw -	ja	ja								ja		10.06.12
0464	Auf dem Gegengleis fahren - Regeln für Tf -				ja								10.06.12
0475	Arbeiten an technischen Einrichtungen	ja									ja		10.06.12
0476	Arbeiten an LZB- oder ETCS-Streckeneinrichtungen - Regeln für Triebfahrzeugführer				ja								10.06.12
0481	Sperrfahrten durchführen - Regeln für Fdl, Zm und Bed Stw -	ja	ja								ja		10.06.12
0482	Sperrfahrten durchführen - Regeln für Tf und Zf -				ja		ja						10.06.12

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Modul													
Nr. 408	Bezeichnung	gilt für											gültig ab
		Fdl	Zm	öA	Tf	Tb	Zf	Zs	Ww	Rb, Rg	Bed Stw	Andere (einzeln genannt)	
0485	Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit durchführen	ja			ja								13.12.09
0491	Reisende sichern	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja			ja		12.12.04
0492	Sonstige Besonderheiten	ja	ja	ja							ja		10.06.12
Züge fahren - Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb -													
0501	Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt	ja											10.06.12
0505	Tf oder Zf arbeitsunfähig				ja	ja	ja	ja					13.12.09
0511	Schwierigkeiten beim Aus- oder Einsteigen Nach Halten am Bahnsteig anfahren				ja		ja	ja					13.12.09
0521	Anhalten vor der Signal-Zugschlussstelle	ja									ja		15.06.03
0531	Unzulässiges Vorbeifahren an Haltsignalen, LZB-Halt, ETCS-Halt oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war; Wechsel in ETCS-Betriebsart TR	ja			ja								10.06.12
0541	Gefahrdrohende Umstände	ja			ja								13.12.09
0551	Unregelmäßigkeiten an Signalen an Zügen	ja	ja	ja							ja	Meldeposten	13.12.09
0552	Offene Türen	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja			ja	Meldeposten	12.12.04
0553	Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen oder Ladungen	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja			ja	Meldeposten	11.12.11
0554	Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer im Zug	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja			ja	Meldeposten	12.12.04
0561	Auf Sicht fahren, Geschwindigkeit ermäßigen	ja			ja								10.06.12
0571	Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass	ja	ja		ja	ja	ja	ja					10.06.12

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
		Modul											
Nr. 408	Bezeichnung	gilt für											gültig ab
		Fdl	Zm	öA	Tf	Tb	Zf	Zs	Ww	Rb, Rg	Bed Stw	Andere (einzeln genannt)	
0572	Zug zurücksetzen	ja	ja		ja		ja					Mitarbeiter an der Spitze des Zuges	10.06.12
0581	Verhalten bei Gefahr	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja			ja		11.12.11
0591	Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb				ja		ja	ja					10.06.12
Züge fahren - Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen -													
0601	Unregelmäßigkeiten an Sperrsignalen als Flankenschutzeinrichtungen, Weichen, Gleissperren, Riegeln	ja									ja		13.12.09
0611	Unregelmäßigkeiten an Signalen - Regeln für Bediener -	ja									ja		10.06.12
0621	Einrichtungen des Bahnhofsblocks gestört	ja									ja		14.12.08
0622	Einrichtungen des Streckenblocks gestört	ja									ja		10.06.12
0625	Gleisfreimeldeanlagen im Bahnhof oder im Bereich einer Abzweigstelle gestört	ja									ja		11.12.11
0631	Verständigung zwischen Zugfolgestellen völlig gestört	ja	ja										13.12.09
0641	Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen - Regeln für Mitarbeiter auf Betriebsstellen -	ja	ja	ja							ja		10.06.12
* 0651	Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - Regeln für Fahrdienstleiter	ja											01.12.12
* 0652	Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - Regeln für Triebfahrzeugführer				ja								01.12.12

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Modul													
Nr. 408	Bezeichnung	gilt für										Andere (einzeln genannt)	gültig ab
		Fdl	Zm	öA	Tf	Tb	Zf	Zs	Ww	Rb, Rg	Bed Stw		
0661	Signalbild erloschen oder nicht zweifelsfrei erkennbar, Signal nicht beleuchtet - Regeln für Tf -				ja								10.12.06
0671	Unregelmäßigkeiten an Bahnübergängen - Regeln für Zugpersonal -				ja	ja	ja	ja					11.12.11
0681	Bremsen bei Unregelmäßigkeiten handhaben				ja	ja	ja	ja					11.12.11
0691	Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen - Regeln für Zugpersonal -				ja	ja	ja	ja					13.12.09
Züge fahren - Bilden der Züge -													
0701	Allgemeine Regeln für das Bilden der Züge						ja					Zugvorbereiter	13.12.09
0711	Stärke oder Länge der Züge						ja					Zugvorbereiter	11.12.11
0721	Bremsen im Zug, Brems Hundertstel				ja		ja					Zugvorbereiter	11.12.11
Rangieren													
0801	Allgemeines				ja				ja	ja			09.12.12 ¹ *
0811	Vorbereiten				ja				ja	ja			10.06.12
0821	Durchführen - Regelfall -				ja				ja	ja			13.12.09
0822	Durchführen - Weichen, Gleissperren, Signale -				ja				ja	ja	ja		11.12.11
0823	Durchführen - Übergänge sichern -				ja				ja	ja			13.12.09
0824	Durchführen - Ladestellen oder Umschlaggleise bedienen -				ja				ja	ja	ja		15.06.03
0825	Durchführen - Abstoßen oder Ablaufen -				ja				ja	ja			13.12.09

¹ Bis 08.12.2012 gilt Stand vom 10.06.2012

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Modul													
Nr. 408	Bezeichnung	gilt für										Andere (einzeln genannt)	gültig ab
		Fdl	Zm	öA	Tf	Tb	Zf	Zs	Ww	Rb, Rg	Bed Stw		
0831	Fahrzeuge aufhalten				ja					ja			11.12.11
0841	Fahrzeuge abstellen und festlegen				ja					ja			11.12.11
0851	Auf Hauptgleisen rangieren	ja			ja				ja	ja	ja		10.06.12

Züge fahren und Rangieren - Besonderheiten und Unregelmäßigkeiten -													
0901	Besonderheiten	ja			ja				ja	ja	ja		13.12.09
0902	Gleise sperren	ja	ja								ja	Andere Mitarbeiter, die Nebengleise sperren	10.06.12
0903	Oberleitung ausgeschaltet oder gestört	ja									ja	Andere Mitarbeiter, die nach Modul 408.0902 Nebengleise sperren	10.06.12
0911	Unregelmäßigkeiten an Weichen oder Gleissperren	ja			ja				ja	ja	ja		11.12.11

Weitere Bestandteile

Regelwerks- nummer	Titel	gültig ab
408.0203V11	Zugmeldebuch für eingleisige Strecken (Titel) A 4	12.12.04
408.0203V12	Zugmeldebuch für eingleisige Strecken (Einlage) A 4	15.06.03
408.0203V21	Zugmeldebuch für zweigleisige Strecken (Titel) A 4	12.12.04
408.0203V22	Zugmeldebuch für zweigleisige Strecken (Einlage) A 4	15.06.03
408.0203V31	Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken (Gemeinschaftsstrecke liegt links) (Titel) A 4	12.12.04
408.0203V32	Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken (Gemeinschaftsstrecke liegt links) (Einlage) A 4	15.06.03
408.0203V33	Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken (Gemeinschaftsstrecke liegt rechts) (Titel) A 4	12.12.04
408.0203V34	Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken (Gemeinschaftsstrecke liegt rechts) (Einlage) A 4	15.06.03
408.0203V41	Fernsprechbuch	15.06.03
408.0401V01	Anordnungen über den Zugverkehr	15.06.03
408.0412V01	Befehle 1 - 11	01.12.12 *
408.0415V01	Fahrplan-Mitteilung	13.12.09

(bleibt frei)

Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz	Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz
+ siehe Betriebshalt				Abschnittsprüfung	0231	3	1 a
¥	0341A01	4		- Arbeiten	0475	5, 7	
	0341A02	4,5,6		- Gleisfreimeldeanlage gestört	0625		
401, 402, 801 bis 808	0435	1	3 b	- Gleissperrung aufheben	0902	2	4 c
	0701	2 a	Nr. 3	- Mittelbar feststellen	0231	3	9
	0811	1	1 a 1.	Abstände der Fahrzeuge			
	0901	2	1 b	- Beim Abstoßen und Ab- laufen	0825	4	
-A (ergänzte Zuggattungs- bezeichnung)				Abstellen			
- Außergewöhnliches Fz/Zug	0435	1	3, 4	- Fahrzeuge vor freizuhalten- den Abschnitten	0841	2	1
- Auszuschließende Fahrzeuge	0701	2 a	Nr. 3	- Zug, Zugteil	0351		
- Einschränkungen für das Befahren von Bfs-gleisen	0901	2	1 b	Abstoßen	0102		
Abdrücken	0102			0825			
Abfahrauftrag	0333	1 - 5		- Bremsen	0831	1	3
- Befehl als Bedingung	0411	2	7	Abweichen vom Fahrplan für Zugmeldestellen	0461		
	0412	3	2	Abweichen von der Fahr- ordnung auf der freien Strecke	0462		
- Nach Halt am Bahnsteig	0511	2		- Befahren des Gegengleises	0463		
- Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt	0901	1	1 a	0464			
Abfahrbereit,	0332			Abzweigstellen	0102		
Abfahrbereitschaft				- Fahrordnung auf der freien Strecke	0212	3	
- Bedingung für Abfahrauftrag	0333	1		Achszähler gestört	0625	2	
Abfahrt des Zuges				Änderung			
- Bedingungen	0333	5		- Reihenfolge der Züge	0492	6	
- Fahrzeug an der Spitze steht über Signal hinaus	0331	3	4	- Traktionsart	0492	5	
- Haltepunkt, Haltestelle	0333	7		Anbieten	0221	1, 2	
- mehrere gewöhnliche Halteplätze	0331	3	7	- Bedienen von Awanst	0261	4	
- Mehrere Züge stehen zur Abfahrt bereit	0331	3	5	- Fahren auf Gegengleis	0463	5	
- Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt	0901	1	1	- Lü Cäsar	0435	3	3 a
- Zustimmung des Fdl	0331			- Zulassung Zugfahrt in Zugfolgeabschnitt	0261	1	1 a 2.
Abfahrtzeit	0221	3	4	Anfordern von Hilfe	0571	2	
Abhilfetext				- Tf arbeitsunfähig	0505	1	
- Eingeschränkte Geschwin- digkeit	0341	3	4 f	Ankündigen			
- Offene Türen	0552	1	2 a	- Arbeiten	0475	6	
Abkürzungen	0103			- Aufheben	0621	1	2
Ablaufen	0102			- Einführen	0621	1	1
	0825			Annehmen	0221	1, 2	
- Bremsbesetzung	0831	1	4	- Bedienen von Awanst	0261	4	
- Fahrbereitschaft feststellen	0811	2	1 g	- Fahren auf dem Gegengleis	0463	5, 6	
- Zustimmung	0811	3	3 b	- Lü Cäsar	0435	3	3 b
Abmelden, Abmeldung	0221	3		- Zulassen Zugfahrt in Zug- folgeabschnitt	0261	1	1 a
- außergewöhnliche Sendungen usw.	0435	1	9 a				Nr. 2, Nr. 3
- Hilfszüge	0485	2	1	Anordnungen über den Zugverkehr	0401		
- Sperrfahrten	0481	9	1	- Vordruck	0401V01		
- Zug auf Gegengleis	0463	7		Anrufschrankenwärter			
- zurücknehmen	0458	1	3	- Melden	0421	2	
Abnehmen von Signalteilen	0435	3	5	Ansage des freien Fahrwegs beim Rangieren	0821	5	
Abschnitte, freizuhaltende				Anschlussbahnhöfe	0102		
- Abstellen von Fahrzeugen	0841	2	1				

Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz	Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz
Anschlussstellen	0102			- Gleisperrung von Gleisen der freien Strecke	0902	1	8
- Fahrten	0261	4		- Räumungsprüfung auf Zeit	0244	5	6
	0902	1	1 d	- Rückmelden	0243	5	4
Anzeigeführt				Auflaufen, Schutz gegen andere Wagen	0825	7	
- Auftrag zur Fahrt auf Gegengleis	0464	1	2	Aufträge und Meldungen			
- Bedingungen für Abfahrt	0333	5	e	- Bezeichnen der Züge	0202	1	
- Begriff	0102			- Nachweisen	0203	1	
- Befehl 4	0463	10	3b	- Wiederholen	0202	3	
- Fahrordnung Bahnhof	0211	2	3	Ausbleiben			
- Haltstellung Hauptsignal nicht möglich	0611	1	2b, c	- Rückblockung	0243	4	
- Rangieren zustimmen	0811	3	1b Nr. 4	- Rückmeldung	0242	5	
				Ausfahren von Trittstufen	0435	1	5
- Streckenbeobachtung	0341	1	1			4	
- Zugfahrt mit besonderem Auftrag	0455	1		Ausfahrgleis			
	0456	4	1b	- Rangieren allgemein	0851	2	
	0456	4	3 b, c	Ausfahrtsignal			
- Zulässige Geschwindigkeit	0341	3	2, 4	- Bahnhöfe ohne	0261	3	
Arbeiten				Ausfahrt verhindert	0453		
- Ankündigen	0475	6		Ausfall			
- LZB-Streckeneinrichtung	0475	3		- Aufenthalt	0452		
	0476	1		- Bremsrichtungen	0681	5	
- ETCS-Streckeneinrichtung	0475	4		- Züge	0431	3	
	0476	2		Außergewöhnliche Fahrzeuge	0435	1	
- Technische Einrichtungen	0475			- Zugvorbereitung	0321	2	f
- Zugeinwirkungen	0475	1		- Zulassen der Zugfahrt	0261	1	1 a
- Zustimmung	0475	7					Nr. 8
Arbeitende Triebfahrzeuge	0102			Außergewöhnliche Sendungen	0435	1	
Arbeitsaufnahme,				- Besondere Regeln für Lü-	0435	3	
Arbeitsschluss				- Besondere Regeln für	0435	2	
- Melden	0111	5		- Zugvorbereitung	0321	2	f
Arbeitsstelle auf der freien Strecke benachrichtigen	0423			- Zulassen der Zugfahrt	0261	1	1 a
- Gleichzeitige Fahrten derselben Fahrtrichtung	0462	2	a				Nr. 8
- Hauptsignal auf Halt stellen	0458	1	3	Außergewöhnliche Züge	0435	1	
- Zug zurücksetzen	0572	1	2 b	Aussteigen			
- Zulassen Zugfahrt in Zugfolgeabschnitt	0261	1	1 a	- Reisende	0342	1	
			Nr. 6	- Schwierigkeiten	0511	1	
Arbeitsübergabe,	0111	6	1	- Verbotswidrig	0341	7	
Arbeitsübernahme					0342	5	
- Durchgehende Arbeit	0111	6	2	Ausweichanschlussstelle	0102		
Arbeitsunfähigkeit von Tf/Zf	0505	1, 2		Bahnanlagen	0102		
Aufdrücken	0102			Bahnhöfe	0102		
Aufenthalt				- Grenze zur freien Strecke	0102		
- Aussteigen bei ~ auf freier Strecke	0511	1	2	Bahnhofsblock			
- Melden	0571	3		- Ankündigen der Bedienung	0475	6	
Auffahren von Weichen	0911	1		- Störungen	0621	1	
Aufhalten der Fahrzeuge				Bahnhofsgleise			
- Bremsen	0831	1		- Gleisperrung	0902	2	
- Hemmschuhe	0831	2		Bahnhofsgrenze	0102		
Aufheben				Bahnsteig			
- Fahren auf dem Gegengleis	0463	15		- Höhengleiche Zugänge	0823	2	
- Gleisperrung von Bahnhofsgleisen	0902	2	4	- Länge	0711	4	
					0211	2	2

Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz	Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz
- Nach Halt anfahren	0511	2		- Sperrfahrten	0481	6	
- Nicht ausreichend lang	0461	2		- Verständigung zwischen Zugfolgestellen gestört	0631	3	1
- Trittstufen ausfahren	0435	4		Befehle	0411		
Bahnübergang					0412		
- Befahren von Hilfszügen	0485	5		- Aufbewahren	0203	4	
- Melden von Signal Bü 0 durch Tf	0671	2	9	- Bedingung für Abfahrt	0333	5	d, e
- nach unterbrochener Arbeits- zeit nicht schnee- und eisfrei	0541	2		- Befahren des Gegengleises	0463	10, 11, 12	
- Sichern beim Rangieren	0823	1			0464	1	1
- Sichern durch Posten	0341A01	4	6 i	- Nachschieben	0441	3	3
	0341A02	5 n		- Ohne Vordruck	0501	4	
	0342A01	3	4	- Sperrfahrten	0481	6 - 8	
- Sichern durch Zugpersonal	0341	6		- Vordruck	0412V01		
	0671	2		- Zugfahrt mit besonderem Auftrag zulassen	0455	1, 2	
- Technische Bahnübergangs- sicherung ausgefallen oder gestört	0641	3		- Zulassen Zugfahrt in Zugfolgeabschnitt	0456	4	1, 2
- Verhalten bei offenen Schranken	0671	1		- zulässige Geschwindigkeit	0261	1	1 a Nr. 7
- Verhalten bei Sperrfahrten	0481	12			0341	3	4 c
	0482	6			0456	4	3
Bahnübergangsposten				- Zustimmung zur Abfahrt	0331	2	b
- Benachrichtigung, Notwendigkeit	0421	1	1	Beförderungsanordnung für außergewöhnliche Fahr- zeuge, Sendungen, Züge	0435	1	7
- Benachrichtigung, Bedin- gungen für das Einführen	0421	1	3	- Anordnungen über den Zugverkehr	0435	1	8
- Melden	0421	1	4	- Unregelmäßigkeiten	0435	1	10
- Merkhinweis; Sperre	0421	1	3	Bekanntgabe			
Balise	0201			- Ausfall von Zügen	0431	3	
Baugleis				- Verkehren von Sonderzügen	0431	1	
- Fahrten	0481	1	4	Beiblatt zum Befehl	0485	5	3
	0482	1	4		0541	1	2 e
	0902	3	2	Beidrücken	0102		
- Erklären zum Baugleis	0902	3	1	- Anhalten vor dem	0825	9	
Bedarfshalt	0102			Benachrichtigen über Zugfahrten			
- Ausfahrt	0251	2	4	- Arbeitsstellen auf der freien Strecke	0423		
- Ausfall	0452	2			0261	1	1 a Nr. 6
- Darstellung im Fahrplan	0341A01	4	7	- Bahnübergangsposten, Schrankenwärter	0421		
	0341A02	9			0261	1	1 a Nr. 4
	0342A01	4		- Blockstellen	0421	1	1
- Fahrplan für Zmst	0211	1	2 c	Beobachten der Strecke	0341	1	
- Gewöhnlicher Halteplatz	0102			Beobachten der Züge			
- Vormelden	0342	9		- Gegenstand des Beobach- tens	0262	2	
Bedarfszüge siehe auch Sonderzüge	0102			- Personenkreis	0262	1	
Befahren des Gegengleises	0462			- Vorgänge am Zug	0333	6	
- Ausfahrgleis gesperrt	0902	2	2 d	Besetzen			
- Außergewöhnliche Züge	0435	1	7 f	- Arbeitende Triebfahrzeuge bei Zügen	0301	1	1
- Begriff	0102			- Arbeitende Triebfahrzeuge beim Rangieren	0801	2	
- Benachrichtigen von Arbeitsstellen	0423	1	3	- Fahrzeug an der Spitze eines Zuges	0301	1	2
		2	6	- Fahrzeug an der Spitze geschobener Züge	0445	1	3
		3	2				
- Nachschieben	0441	3	3				
- Nicht zugelassen	0501	1	1 c				
- Rangieren auf Ausfahrgleis	0851	2					
- Regeln für Fdl	0463						
- Regeln für Tf	0464						

Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz	Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz
- Führerräume bei Zügen	0301	1	4	Deckungsstellen	0102		
Betriebshalt	0102			Druckkraft, zulässige			
- Ausfahrt	0251	2	4	- Beschränken	0442	1	8
- Ausfall	0452	2		Durchfahrt von Zügen			
- Darstellung im Fahrplan	0341A01	4	7	- Bahnhöfe ohne Ausfahrtsignal	0261	3	
	0341A02	9			0341A01	4	6 a
	0342A01	4			0341A02	5 f	
- Fahrplan für	0211	1	2 c		0342A01	3	3.
Zugmeldestellen				Durchfahrzeit	0221	3	4
- Gewöhnlicher Halteplatz	0102			Durchgehende Hauptgleise	0102		
Betriebsstellen	0102			- Durchfahrten bei unterbro-	0232	5	
Bilden der Züge	0701			chener Arbeitszeit			
- Auszuschließende Fahrzeuge	0701	2		- Untersuchung Heißläufer	0553	2	2
- Besonderheiten	0701	3		Durchrutschweg			
- Einstellen von Fahrzeugen	0701	2 a	Nr. 4	- Auflösen	0251	5	
mit niedrigerer Geschwin-				- Besetzt	0451	1	2 a
digkeit							Nr. 2
- Nachgeschobene Züge	0442	1	1	- Fahrten gleichzeitig	0261	2	
	0701	3	6	zulassen			
Blockbedienung				- Fahrwegprüfung	0231	1	a, c
- Befahren des Gegengleises	0463	4			0231	2, 3	
- Schiebetriebfahrzeuge	0441	3	6	- Fahrweg sichern	0232	1, 2	
- Sperrfahrten	0481	6		- Hauptgleise beim Rangieren	0851	5	1
Blockeinrichtungen				freihalten			
- Grundstellung bei selbsttätig-	0622	1		- Sperren hinter Blocksignal	0902	2	2 e
em Streckenblock				Abzweigstelle			
- Störungen, Bahnblocksblock	0621			- Sperren hinter Einfahrtsignal	0902	2	2 e
- Störungen, Streckenblock	0622			- Verzicht	0451	1	2 a
Blockstellen	0102						Nr. 3
Blockstrecken	0102			Dynamische Bremse			
Bremsen				- Fahrleitungsschutzstrecke	0341A01	4	6 m
- Bei Gefahr	0681	1			0341A02	5	h
- Feste	0553	1	2	Einfahrgleis			
- Handhaben bei Unregelmä-	0681			- Besetzt	0231	3	8
ßigkeiten				- Fahrt in bestimmte Gleise	0451	1	
- Vom Zug aus	0681	2		- Maßnahmen beim Sperren	0902	2	2 b, e
Bremshundertstel	0721			von Bahnhofsgleisen			
Bremsprobe				- Rangieren	0851	3, 4	
- Ansage freier Fahrweg	0821	5	1 a	Einfahrt melden bei	0242	3	
- Fahrbereitschaft	0811	2	1 f	Räumungsprüfung	0243	5	3
- NBÜ nicht wirksam	0681	3		Einfahrweg			
- Zug vorbereiten	0321	2 c		- Begrenzung	0451	2	
Buchfahrplan					0231	1	c
- Erläuterungen	0341A02			- Verkürzt	0451	1	
Erläuterungen Fahrplan für	0342A01			Einfahrweiche			
Zugführer				- Begriff	0102		
- Erläuterungen zur Führer-	0341A01			- Rangieren über	0851	3, 4	
raumanzeige				- Rangieren, Zustimmung	0811	3	1 b
- Muster	0341A02	11					Nr. 5
- Muster zur Führerraum-	0341A01	5		Einsetzen von Fahrzeugen,			
anzeige				siehe Fahrzeuge			
-D, DA, DAB, DB				Einsteigen			
- Außergewöhnliches Fz/Zug	0435	1	3, 4	- Außentüren schließen	0332	3	
- Auszuschließende Fahrzeuge	0701	2 a	Nr. 3		0342	2	
- Einschränkungen für das	0901	2	1 b	- Reisende	0342	1, 3	
Befahren von Bfs-gleisen				- Schwierigkeiten	0511	1	
- Verständigen beim Rangieren	0811	1	1 a 1	- Verbotswidrig	0341	7	
					0342	5	

Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz	Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz
Einstellen				- Schiebetriebfahrzeug	0442	2	2 b
- Außergewöhnliche Fahr- zeuge oder Sendungen	0435	1	7 a, c	- Signal Zs 7	0456	4	3 a Nr. 2
- Fahrzeuge in Züge	0701	2 - 4		- Sperrfahrt, Rückfahrt	0482	7	
Einträge				Fahrdordnung			
- Im Zugmeldebuch	0203	1		- Abweichen auf der freien Strecke	0462		
Einzelräumungsprüfung	0244	2		- Abweichen vom Fahrplan für Zugmeldestellen	0461		
- Anlässe	0244	4	1	- Gewöhnliche Fahrtrichtung bei zweigleisigen Bahnen	0212	1	
- LZB-Übertragungsausfall	0651	4	d	- Im Bahnhof	0211		
- Rangieren auf Ausfahrgeleis	0851	2	5	- Mehrere Strecken derselben Fahrtrichtung	0212	2	
- Streckenblock gestört	0622	1		- Umleiten	0102 0431 0432	2	
Eisabwurf	0591	2					
Eiszapfen	0541	3		Fahrplan			
Ende des anschließenden Weichenbereichs, siehe Weichenbereich				- Angaben bei Sonderzügen	0431	1	2 a
Ersatzsignal erlischt nicht ETCS-Halt	0611	5		- Buchfahrplan	0341A02	11	
- Arbeiten an ETCS- Streckeneinrichtung	0475	4		- Fahrplanänderung	0401	3	
- Ausfall ETCS-Funkteil	0652	5	2	- Fahrplan für Zugführer	0342A01		
- Begriff	0201			- Fahrplan für Zugmelde- stellen, Abweichen vom	0461		
- ETCS unwirksam	0651	7		- Fahrplan für Zugmelde- stellen	0211	1	
- Halt vor der beabsichtigten Stelle	0455 0456	4 3		- Fahrplan-Mitteilung, Regeln	0415		
- Halten	0456	1		- Fahrplan-Mitteilung, Vordruck	0415V01		
- Unzulässiges Vorbeifahren	0531			- Führerraumanzeige	0341A01		
- Weiterfahrt nach Halt	0456 0492	2 7		- Vorhandensein bei Zugpersonal	0301	7	
- Zugfahrt mit besonderem Auftrag	0456	4		Fahrplanhalt	0102		
Fahrauftrag				- In Ankunftsspalte	0341A01 0341A02 0342A01	4 9 4	7
- Nicht über Rangierfunk	0801	3	6				
- Rangieren	0821	1, 2		- Ausfall	0452		
Fahrbereitschaft				- Laufweg des Zuges	0342A01	3	
- Feststellen beim Rangieren	0811	2		Fahrstraßen			
- Vor Fahrauftrag	0821	2	2.	- Auflösen	0251	4	
Fahrdienstleiter				- Auflösen beim Zurücknehmen der Zulassung einer Zugfahrt	0458	1, 2	
- Aufgaben, Zuständigkeit	0102			- Störungen beim Auflösen	0625	3	
- Hauptsignale bedienen	0251	1		Fahrstraßenhebel			
- Vorwissen beim Rangieren auf Hauptgleisen	0851	1		- Sichern des Fahrwegs	0232	3, 5	
- Zustimmung zur Abfahrt des Zuges auf Bahnhof	0331			- Zurücklegen	0251	4	1
Fahren auf Sicht	0561	1		Fahrstraßen-Zugschluss- stellen	0251	7	
- Ausfall Führerraumanzeige der Fahrplanangaben	0691	4		Fahrt des Zuges			
- Aufnahme in Anzeigeführung	0341	1	1 e	- Regeln für Tf und Tb	0341		
- Befehl 9 ersetzen	0411	4		- Regeln für Zf und Zb	0342		
- Befreiung mit Befehl	0455	2	4	- Ausfall eines Fahrplanhaltes	0452		
- ETCS-Betriebsart OS /SR	0456	4	3 c Nr. 2	Fahrterlaubnis			
- LZB-geführt nach Übertragungsausfall	0652	4	2	- Bedingung für Abfahrt	0333	5	e
- LZB-Vorsichtauftrag	0456	4	3 b Nr. 2	- Begriff	0201		
- PZB-Zwangsbremung	0652	3		- Haltstellung nicht möglich	0611	1	2 b
				- Weiterfahrt nach Halt	0492	7	

Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz	Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz
- Zugfahrt mit besonderem Auftrag zulassen	0455	1	1	- bei aufgehobener Signalabhängigkeit	0601	3	4
- Zulassung Zugfahrt mit besonderem Auftrag zurücknehmen	0456	4		- Ein-/Weiterfahrt vom Gegengleis ohne Halt	0463	6	3
- Zustimmung zur Abfahrt	0458	4		- W der Einfahrstraße bei Ausfahrt sichern	0463	11	1 b
Fahrthindernis	0331	2	g		0492	3	
Fahrtrichtung	0561	1		Fahrzeuge	0102		
- Fahrten entgegen	0462	1		- Ablaufberge nicht oder nur beschränkt befahren	0821	8	
- Gewöhnliche Fahrtrichtung bei zweigleisigen Bahnen	0212	1		- Aussetzen bei Schäden	0553	3	
- Gleichzeitige Fahrten derselben	0462	2		- Auszuschließende bei der Zugbildung	0701	2	
- Mehrere Strecken derselben	0212	2		- Besetzen an der Spitze bei geschobenen Zügen	0445	1	3
- Wechseln der Fahrtrichtung beim Rangieren	0811	3	3 a	- Einsetzen	0481	5	4
	0821	2	1 b		0482	1	5
Fahrtstellung Hauptsignal	0822	2	1 b		0811	1	1 b, c
- Abzweigstelle ohne Zs 6	0463	10	2 a		0811	3	3 c, d
	0464	1			0902	1	1 i
- Auswerten bei Räumungsprüfung	0244	4	6, 7		0902	2	1 e
- Begriff	0102				0902	2	4 c
- Fahrweg prüfen	0231	2	1 a	- Einstellen von Fahrzeugen mit niedrigerer Geschwindigkeit	0701	2 a	Nr. 4
- Fahrweg sichern	0232	2		- Festlegen von abgestellten	0841	2	
- Kontrollzug bei Räumungsprüfung auf Zeit	0244	5	6	- Kuppeln	0811	2	1 a
- PZB-Zwangsbremung bei Vorbeifahrt	0531			- Verbot des Abstellens zwischen Flankenschutzeinrichtungen und Fahrweg	0851	7	
- Zeitpunkt	0251	2	1	- Verschieben	0821	11	
- Zustimmung zur Abfahrt	0331	2	a	Fehlende Brems Hundertstel	0721	3	
Fahrweg				- Bei Bremsunregelmäßigkeiten	0681	5	1
- Ansage des freien Fahrwegs bei Rangierfahrten	0821	5		Fehlleitung	0102		
- Auftrag zur Fahrwegssicherung	0233	3	3		0458	1	2
- Fahrwegssicherung bei Rangierfahrten mit Reisenden	0822	1	5		0591	1	
- Fahrweg sichern bei Zugfahrten	0232			Fernsprechbuch	0203	3	
- Fehlleitung	0233			- Einträge	0203	1 a	
- Verbot des Abstellens zwischen Flankenschutzeinrichtungen und Fahrweg	0591	1		- Vordruck	0203V41		
- Während unterbrochener Arbeitszeit	0851	7		Fernsprecher			
Fahrwegprüfbezirke				- Fernsprechverbindungen für Zugmeldungen	0221	1	2
Fahrweg prüfen				- Völlig gestörte Verständigung	0631		
- Meldungen	0232	5		Festbremsortungsanlage	0553	1	2
- Prüfende Mitarbeiter	0501	1	3	Feststellbremse			
- Störung einer selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage	0233	1	2	- Ausfall von Brems einrichtungen	0681	5	2
Fahrwegssicherung				- Lösen beim Vorbereiten des Zuges	0321	2 i	
- Auftrag	0231			- Sichern eines Zuges oder Zugteils	0341A01	4	6 n
- Rangierfahrten mit Reisenden	0233	3		- Zugtrennung, mit Zugteil weiterfahren	0341A02	5 i	
- Zugfahrten	0233	1, 2			0571	5, 7	
Fahrwegssicherungsmeldung				Feuer im Zug	0554	2	
- allgemein	0625			Flankenschutzeinrichtungen	0102		
	0233	3	3	- Aufgehobene Signalabhängigkeit	0601	3	3

Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz	Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz
- Fahrzeuge zwischen Fahrweg und Flankenschutzeinrichtung	0851	7		Geschobene Züge	0102 0445		
- Feststellung der richtigen Stellung	0231	2	1	- Besetzen mit Tf	0301	1	2
Freie Strecke				- Besetzen mit Tb	0301	2	1
- Grenze gegen den Bahnhof	0102			- BÜ, technische Sicherung nicht möglich	0671	2	7
- Maßnahmen bei Halt eines Reisezuges	0511	1	2	- Geschwindigkeit Sperrfahrt	0481 0482	11 5	
- Sperrfahrten beginnen oder enden	0481 0482	1 1	1 1	Geschwindigkeit			
Führerräume				- Aufgehobene Signalabhängigkeit	0601	3	2
- Besetzen des vorderen Führerraums bei Zügen	0301	1	4	- Bei der Abfahrt auf Bahnhöfen	0341	3	6
- Besetzen des vorderen beim Rangieren	0801	2		- Bei Fahrt bei dunklem Lichtvorsignal	0456	4	3 a Nr. 4
Führerraumanzeige der Fahrplanangaben				- Beschränkung im Einfahrgleis	0451	1	
- Ausgefallen	0691	4		- Einfahrt in bestimmte Gleise	0451	1	
- Erläuterungen	0341A01			- Erkundungsfahrt auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit	0541	1	2 d
Führungsgrößen				- Ermäßigen bei unsichtigem Wetter	0561	2	1
- Begriff	0201			- Ermäßigen bei vermindertem Reibwert	0561	2	2
- Fahrt des Zuges	0341	1	1 c	- Fahren auf Sicht	0561	1	
FS				- Fahrten, die mit besonderem Auftrag stattfinden	0456	4	3
- Auftrag zur Fahrt auf Gegengleis	0463 0464	10 1	1 2	- Geschobene Züge	0445	3	2
- Bedingung für Abfahrt	0333	5	e	- Güterwagen	0701	4	
- Begriff	0102			- Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit	0485	4	2
- Vorbeifahrt an Sperrsignal	0456	4	2	- Nachgeschobene Züge	0442	1	7 a
- Zulassen Zugfahrt mit besonderem Auftrag	0455 0456	1 4	1 1 b	- Rangieren	0821	3	
- Zustimmung zur Abfahrt	0331	2	g	- Schiebetriebfahrzeuge, zurückkehrende	0442	1	7 b
Gefahr				- Schneeräumer	0481 0482	11 5	
- Aufträge / Meldungen wiederholen	0202	3	d	- Sperrfahrten	0481 0482	11 5	
- Bremsen bei Fahrzeugen, Ladungen	0681	1		- Zulässige	0341	3	
- Gleise erkunden bei gefährdrohenden Umständen	0553	1	1	- Zurücksetzen	0572	5	
- Hauptsignal auf Halt stellen	0541	1		Geschwindigkeitsheraufsetzung in der La	0341	3	1 b
- Haltstellung Hauptsignal nicht möglich	0458	1	1	Gleichzeitige Fahrten derselben Fahrtrichtung	0462	2	
- Mangel am Oberbau	0641	2	1	Gleise erkunden	0541	1	
- Rangieren	0801 0822	6 2		Gleisfreimeldeanlage, selbsttätige			
- Schlussignal fehlt	0551	2	1 b Nr. 2	- bei Kleinwagen	0231	3	6
- Stromabnehmer	0554	1	1	- Prüfung des Fahrwegs	0231	3	1
- Technische BÜ-Sicherung gestört	0641	3		- Störungen	0625		
- Verhalten bei ~	0581			- Versandung, Rostbildung, Verschmutzung	0231	3	4
- Vorgänge, Aufträge oder Meldungen nachweisen	0203	1	3	Gleissperren			
- Weiche aufgefahren	0911	1	2	- Fahrweg beobachten	0821	4	1
Gegengleis, siehe Befahren des Gegengleises				- Fahrweg prüfen	0231	2	
				- Fahrweg sichern	0232	3	
				- Flankenschutzeinrichtung	0102		

Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz	Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz
- Grundstellung	0131	1		- mehrere ~ zwischen zwei Hauptsignalen	0331	3	7
- Maßnahmen bei Störungen	0601	2, 4		- nicht am ~ halten	0511	2	2
- Sichern durch Sperre	0601	3	5	- Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt	0901	1	2
	0901	2		- Weichen der Einfahrstraße bei Ausfahrt sichern	0492	3	
	0911	4		- Zugfahrt mit besonderem Auftrag	0232	4	
- Rangieren - durchführen	0822	1		- Zugstraße auflösen	0251	4	
- Umstellverbot	0131	2		Haltepunkt	0333	7	
- Unregelmäßigkeiten	0911	2, 4, 5		- Abfahrt auf	0102		
Gleissperrung, siehe Sperrungen von Gleisen				- Begriff	0102		
Gleisstromkreise				Haltestelle	0261	5	
- Gestört	0625	1, 3		Haltmeldung	0342	7	
- Versandung, Rostbildung, Verschmutzung	0231	3	4	Haltsignal			
Gleiswaagen befahren	0821	6		- Für Züge mit „x“ oder „+“	0251	2	4
Gleiswechselbetrieb					0341A01	4	7 b, d
- Auf dem Gegengleis fahren	0463				0341A02	9	b, d
- Begriff	0102				0342A01	4	b, d
- Rangieren auf Ausfahr Gleis	0851	2	3	- Heranfahen an	0341	4	
- Von Fahrordnung auf freier Strecke abweichen	0462				0455	4	
- Zustimmung zum Zurücksetzen	0572	4			0456	1, 3	
Grenzzzeichenfrei, Meldung	0261	5		- Unzulässiges Vorbeifahren	0531		
	0342	7		Handbremse			
	0701	3	7	- Ausfall der Druckluftbremse des Zuges	0681	5	2
Großzettel				- Bremsen bei Gefahr	0681	1	
Grundstellung				- Lösen beim Vorbereiten des Zuges	0321	2 i	
- Gleissperrungen, Riegel, Sperr- signale, Weichen	0131	1		- Mit Zugteil weiterfahren	0571	7	1
Güterwagen	0102						
- Ablaufberg befahren	0821	8		- Rangieren	0811	2	1 f
- Ablaufen	0825				0825	6, 7	
- Einstellen in Züge	0701	2, 4			0831	1	
Halt				Handhaben der Bremsen bei Unregelmäßigkeiten	0681		
- auf freier Strecke	0481	13		Handverschluss			
	0482	7		- Fahrweg sichern	0232	3	
	0511	1	2	- Richtige Stellung von Weichen	0231	2	
- Gewöhnlicher Halteplatz	0102			- Sichern von Weichen beim Rangieren	0822	1	3, 6
	0341	4		- Sichern von Weichen bei Zugfahrten	0601	1	1
- nicht am gewöhnlichen -platz	0511	2	2	- Zungen- oder Herzstückver- schluss nicht in Ordnung	0911	3	
Halt zum Sichern eines BÜ	0102			Hauptgleis (s. auch durchgehende Hauptgleise)	0102		
- Darstellung im Fahrplan	0341A01	4	7 c	- Freihalten beim Rangieren	0851	5	
	0341A02	9	c	- Rangieren	0851		
	0342A01	4	c	Hauptluftleitung			
- gewöhnlicher Halteplatz	0102			- Ansage des freien Fahrwegs	0821	5	1
Halteplatz, gewöhnlicher	0102			- Bremsen im Zug	0721	1	1 a
- Abfahrtzeit	0221	3	4	- Rangieren, Bremsen	0831	1	
- Ankunftszeit	0203	1	1 a				
- Ausfahrt	0251	2	4				
- Befehle übermitteln	0411	2	1 a				
- D-Weg auflösen	0251	5					
- „H“ im Fahrplan	0341A01	4	7 e Nr. 1				
	0341A02	9	e Nr. 1				
- Halten am	0341	4					
- Halt vor beabsichtigter Stelle	0455	4					
	0456	3					
- hinter Ausfahrtsignal	0331	3	6				

Stichwort	Modul 408	Ab-schnitt	Ab-satz	Stichwort	Modul 408	Ab-schnitt	Ab-satz
Hauptsignal				- Verständigen beim Rangieren	0811	1	1 a
- Arbeiten an	0475	2		- Zugvorbereitung	0321	2	g
- Bedienen	0251			Kreuzen	0102		
- Maßnahmen bei gemeldeter Haltstellung	0492	7		Kuppeln der Fahrzeuge			
- Unregelmäßigkeiten	0611			- Bilden der Züge, Grundsatz	0701	1	b
- Zurücknahme	0458	1, 2		- Entkuppeln	0351	1	1
Heißläuferortungsanlage				- Entkuppeln während der Fahrt	0821	9	
- Anzeige eines Heißläufers	0553	1	2	- Fahrbereitschaft	0811	2	1 a
	0553	2	2	- Gemeinsam bewegte Fz	0811	2	1 a
- Störung	0641	5		- Nachschiebende Tfz	0442	1	
Hemmschuh				- Steifkupplung	0701	3	4, 6
- Ablaufen, Abstoßen	0825	2, 3, 6, 7		- Tfz geschobener Züge	0445	1	2
- Fahrbereitschaft	0811	2	1	- Vorbereiten des Zuges	0321	2	a
- Fahrzeuge aufhalten	0831	2		-L (ergänzte Zuggattungs-bezeichnung)	0435	1	3, 4
- Festlegen	0841	3			0701	2 a	Nr. 3
- Gleiswaagen	0821	6			0901	2	1 b
Herzstückverschluss				Ladegleise, Ladestellen			
- Fahrweg prüfen	0231	2	3 b Nr. 1	- Feststellen Fahrbereitschaft	0811	2	2
- Nicht in Ordnung	0911	3	2	- Oberleitung	0824	1	
- Signalabhängigkeit aufgehoben	0601	3	1	Lademaßüberschreitung, siehe Lü-Sendungen			
Hilfe anfordern	0571	2		Länge der Züge	0711		
- Bei Gefahr	0581	2	2	Lange Ladung			
- Feuer im Zug	0554	2	1	- Nachschieben	0442	1	1 a
- Tf arbeitsunfähig	0505	1	1	- Zugbildung	0701	3	3
- Triebfahrzeugbegleiter	0301	2	2	Last			
- Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass	0571	2, 4		- Überschreiten	0701	5	
Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit	0485			- Überschreiten Grenzlast Schnellgang	0341A01	3	f
Hindernis im Fahrweg	0231	3	1	- Überschreiten Lastgrenze	0341A02	2	d, k
Hinsehen					0701	2	a
- Außentüren vor Abfahrt	0333	5	c	Laufwegsteuerung, automatische			
- Fahrwegprüfung	0231	3	1, 6, 9	- Ausschalten	0825	5	1 b
- Rangieren mit Kleinwagen	0851	9		Lichthauptsignal			
- Weiche umstellen	0911	5	2	- Erloschen	0611	2	
ICE-A, siehe -A				- Vorbeifahrt an Halt zeigendem	0456	4	3 a Nr. 4
Kleinwagen,	0102			Lichtvorsignal			
Kleinwagenfahrt				- Erloschen	0611	4	
- Ansage freier Fahrweg verboten	0821	5		- Stellung „Halt erwarten“ nicht möglich	0611	4	
- Auffahren von Rückfallweichen verboten	0911	1	1	Linienzugbeeinflussung			
- Bahnübergänge sichern	0481	12		- Abfahrt des Zuges	0333	5 e	
- Bezeichnen	0202	1		- Arbeiten	0475	3, 7	
- Fahrplanangaben	0431	1	2 a		0476	1	
- Fahrstraße nicht aufgelöst	0625	3		- Blockstrecken, Blockstellen	0102		
- Fahrweg nicht festlegen bei	0232	4	d	- Fahrordnung im Bahnhof	0211	2	3
- Gleis sperren	0902	1	1 d 3	- Langsamfahrstellen	0475	7	2
	0902	2	1 e		0492	4	
- Gleisstromkreise gestört	0625	1	1, 3	- Hauptsignal auf Halt stellen	0458	2	2
- Merkhinweis	0402	Nr. 1		- LZB-geführte Züge	0102		
- Selbsttätige Gleisfreimeldeanlage	0231	3	6	- LZB-Halt an LZB-Blockstelle	0492	7	1
- Signalbedienung bei Sperrfahrten	0851	9		- LZB-Vorsichtauftrag	0411	4	
	0481	6	1 - 4		0456	4	3 b Nr. 2
				- Oberleitung schadhaft	0641	4	2 c
				- Rangieren an der Spitze eines Zuges	0811	3	1 b Nr. 4

Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz
- Schiebetriebfahrzeug	0442	1	4
- Störungen der Streckeneinrichtung	0651	4	
- Streckenbeobachtung	0341	1	
- Übertragungsausfall, unwirksam	0651	4, 5	
	0652	4	
- Zulässige Geschwindigkeit	0341	3	2
- Zurücksetzen eines Zuges	0572	1	2 f, g
- Zustimmung zur Abfahrt	0331	2 f	
	0331	3	3
LNT			
- Außergewöhnliches Fahrzeug	0435	1	3 c,
- Auszuschließende Fahrzeuge	0701	2 a	Nr. 3
- Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen	0901	2	
Lü Anton	0435	3	1 a
Lü Berta			
- Beförderungsart	0435	3	1 b
- Fahrwegprüfung	0231	3	3
Lü Cäsar			
- Bedingungen	0435	3	3
- Beförderungsart	0435	3	1 c
- Fahrwegprüfung	0231	3	3
- Zugmeldung	0221	1	7 b Nr. 3
Lü Dora			
- Aufheben der Gleissperrung	0902	1	8 a Nr. 4
- Beförderungsart	0435	3	1 d
- Sperren Bahnhofsgleis	0902	2	1 c
- Sperren von Gleisen der freien Strecke	0902	1	1 f
- Sperren von Gleisen	0435	3	4
Lü-Sendungen			
- Besondere Regeln	0435	3	
- Fahrweg beobachten	0821	4	3
- Rangieren auf Hauptgleisen	0851	8	
- Verständigen	0811	1	1 a Nr. 1
Luftbremkopf			
- Baugleis, Triebfahrzeugführer	0831	3	
- Beschäftigte warnen	0821	4	3
- Geschobene Züge	0445	2	3
Mehrere Züge stehen zur Abfahrt bereit	0331	3	5
Mängel			
- Am Oberbau	0641	2	
- An Fahrzeugen	0553	3	
- Entgleiste Wagen	0701	3	5
Melden			
- Bei Arbeitsaufnahme	0111	5	
- Bei Arbeitsschluss	0111	5	
- Durchgehende Arbeitszeit	0111	6	2
- Uhrzeitvergleich	0111	9	
- Unterbrochene Arbeitszeit	0111	7	

Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz
- Verlassen des Stellwerks	0111	8	
Merkhinweise			
- Anbringen bzw. eingeben	0402		
Mindestbremsleistung	0721	2, 3	
Mitarbeiter			
- Abgrenzen der Tätigkeiten	0111	3	
- Vorrang von Sicherheit und Pünktlichkeit	0111	4	
- Tätigkeiten selbstständig verrichten	0111	1	
Mittelbar feststellen/prüfen	0231	3	9
	0233	4	
	0111	10	
Mitteuropäische Sommerzeit			
Mittelverschluss	0231	2	3a
Nachschieben von Zügen			
- Einstellen von Fahrzeugen	0701	3	6 a
- Regeln für Fdl	0441		
- Regeln für Tf	0442		
NBÜ, siehe Notbremsüberbrückung			
Nebenzüge			
- Ausfall Bremsenrichtung	0681	5	2 a
- Mit/ohne Kraftantrieb	0102		
- Rangieren, Bremsen	0831	1	1
- Sperrfahrten, Geschwindigkeit	0481	11	
	0482	5	
	0102		
Nebengleis			
Neigung, maßgebende			
- Ausfall von Bremsenrichtungen	0681	5	2
- Betriebsstellen	0102		
- Buchfahrplan	0341A02	5 i	
- Fahrplandarstellung	0341A01	4	6 n
- Zugtrennung	0571	5, 7	
Notbremse	0681	2	
Notbremsüberbrückung			
- Fahrplandaten	0341A01	3	f
	0341A02	2	i
	0342A01	2	i
- Maßnahmen	0681	2	2
- Nicht vorhanden	0681	4	
- Nicht wirksam	0681	3	
- Notbremsüberbrückungsabschnitt, Begriff	0102		
Nothaltauftrag	0581	3, 4	
Notruf			
- Anfordern von Hilfe	0571	2	
- LZB-Nothalt	0581	3	4
- Nothaltauftrag einleiten	0581	3	2
Oberleitung			
- Ausgeschaltet/gestört	0903		
- Bedienen von Ladestellen	0824	1	
- Fahren mit gesenktem Stromabnehmer	0641	4	2
- Fahrweg prüfen	0231	3	5
- Feuer im Zug	0554	2	2
- Heftig schwankend	0554	1	1

Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz	Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz
- Mängel / schadhaft	0641	4		- LZB-Übertragungsausfall	0651	4	d
- Rangieren, Fahrweg beobachten	0821	4	1 Nr. 7	- Nachschieben	0441	3	4, 7
- Strecke beobachten	0341	1	1 a	- Nichtselbsttätiger Streckenblock	0243		
	0341	2		- Rangieren auf Ausfahrngleis	0851	2	5
	0342	8		- Schlusssignal fehlt	0551	2	
Offene Türen	0552			- Selbsttätiger Streckenblock	0244		
Ortskenntnis Zugpersonal	0301	6		- Sperrungen von Gleisen	0902	1	5 a Nr.1
Ortsstellbereich				- Sperrfahrten	0481	6, 7, 8	
- Begriff	0102			- Strecken ohne Streckenblock	0242		
- Rangieren im	0801	6		- Streckenblock gestört	0622	1	
OS				- Verständigung gestört	0631	1	
- Bedingung für Abfahrt	0333	5	e	- Zug/Zugteil bleibt auf Strecke stehen	0571	9	3 a
- Begriff	0102			- Zugfahrt in Zugfolgeabschnitt zulassen	0261	1	1 a Nr. 1
- Vorbeifahrt an Sperrsignal	0456	4	2	Räumungsprüfung auf Zeit	0244	5	
- Zugfahrt mit besonderem Auftrag	0455	1	1	Rangierbegleiter	0111	2	
- Zulässige Geschwindigkeit	0456	4	1 b	0801	1		
- Zulassung Zugfahrt mit besonderem Auftrag zurücknehmen	0458	4	4	- Ausführen der Aufgaben bestätigen	0821	1	
- Zustimmung zur Abfahrt	0331	2	g	- Fahrauftrag	0821	2	
Pfeifeinrichtung gestört	0691	1		- Fahrbereitschaft feststellen	0811	2	3
Planmäßiger Halt	0102			- Fahrweg beobachten	0821	4	2
- Fahrplan-Mitteilung	0415	1	3 d	- Fahrzeuge festlegen	0841	2	3
- Fahren mit gesenktem Stromabnehmer	0641	4	2 b	- Ladestellen/Umschlaggleise bedienen	0824	1	
- Gewöhnlicher Halteplatz	0102			- Luftbremskopf	0821	4	3
	0341	4		0831	3		
- Halt nicht am gewöhnlichen Halteplatz	0511	2	2 a	- Oberleitung	0824	1	2 b
- Übermitteln von Befehlen	0411	2	1 b	- Rangieren auf Hauptgleisen	0851	2, 4, 6	
PZB-Einrichtung				- Verschieben	0821	11	
- Fahrzeugeinrichtung gestört	0651	2		- Verständigen	0801	3	5, 6
	0652	2		0811	1	2, 3	
- Streckeneinrichtung gestört	0651	1		Rangieren	0801		
	0652	1		- Ansage des freien Fahrwegs	0821	5	
- Zwangsbremmung	0651	3		- Auffahren von Weichen	0911	1	
	0652	3		- Ausfahrngleis	0851	2	
	0531	1	1		0463	6	4
	0531	2	2	- Bedienen von Ladestellen mit Oberleitung	0824	1	
Räumungsprüfstelle	0241	2, 4		- Behandlung von Lü-Sendungen	0851	8	
	0242	1		- Beobachten des Fahrwegs	0821	4	
	0243	1		- Bremsen	0831		
	0244	1		- Durchführen	0821		
Räumungsprüfung, Bestätigen der Räumungsprüfung	0241			- Entkuppeln während der Fahrt	0821	9	
- Anhalten vor Signal-Zugschlussstelle	0521	1, 4		- Fahrauftrag	0821	2	
- Arbeiten	0475	7	1 b	- Geschwindigkeit	0821	3	
- Befahren des Gegengleises	0463	4, 8, 9		- Hauptgleis	0851		
- Bestätigen der Räumungsprüfung	0242	4		- Übergänge sichern	0823		
- Gleise erkunden	0541	1	2 c	- Verhalten bei Gefahr	0801	6	
- Haltstellung eines Hauptsignals nicht möglich	0611	1	2 a	- Vorbeifahrt an Signalen	0822	2	
- Hilfszug auf Strecke mit unterbrochener Arbeitszeit	0485	3		- Vorbereiten	0811		
				- Zurücknahme von Signalen	0822	2	2

Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz
Rangierfahrt	0102		
- Ansage des freien Fahrwegs	0821	5	
- Befahren eines gesperrten Bahnhofsgleises	0902	2	3
- Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt	0901	1	2
- Übergang in eine Zugfahrt	0901	1	1
Rangierfunk, Regeln	0801	3	4
Rangierseite	0801	3	6
Rangiersignale	0801	3	6
Regelfahrzeuge	0102		
Regelgleis			
- Abzweigstellen ohne Zs 6	0341A01	4	6 f
	0341A02	5	g
- Begriff	0102		
- Fahrplananzeige, -darstellung	0341A01	4	2, 3
	0341A02	4	a
- Gewöhnliche Fahrtrichtung	0212	1	
Regelhalt	0102		
- Darstellung im Fahrplan	0341A01	4	7
	0341A02	9	
	0342A01	4	
- Gewöhnlicher Halteplatz	0102		
Regelzug	0102		
Reihenfolge der Züge			
- Änderung	0492	6	
- Befahren des Gegengleises	0463	3	
- Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt	0501	1	1
- Zugmeldestelle	0102		
Release Speed			
- Begriff	0102		
- Fahrt des Zuges	0341	1	1 c
Reisende			
- Anfahren nach Halt am Bahnsteig	0511	2	
- Aufenthalt ausfallen lassen	0452	1	
- Aufgaben des Zugführers und des Zugschaffners	0342	1 - 5	
- Außentüren schließen	0332	3	1
- Bilden der Züge	0701	2	e
- Fahrwegsicherung bei Rangierfahrten	0822	1	5
- Feuer im Zug	0554	2	
- Gleise erkunden	0541	1	1 a Nr. 2
- Halt im Tunnel	0641	7	
- Notbremse überbrücken	0681	2	2
- Schwierigkeiten beim Aus- oder Einsteigen	0511	1	
- Sichern an höhengleichen Übergängen	0491		
	0823	2	1
	0825	1	2
- Verbotswidriges Aus- oder Einsteigen	0341	7	
- Zugteil bleibt stehen	0571	7	2

Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz
Reisezüge	0102		
- Besetzen mit Zugbegleitern	0301	3, 7	
Reisezugwagen	0102		
Riegel			
- Grundstellung	0131	1	
- Sichern durch Sperre	0901	3	
	0911	4	
- Unregelmäßigkeiten	0601	1, 4	
Rückblockung	0243	3, 4, 6	
- Vorzeitig	0622	2	
Rückmelden, Rückmeldung			
- Anlässe für das Einführen	0243	5	1
- Auf Strecken ohne Streckenblock	0242	4	
- Auf Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock	0243	5, 6	
- Arbeiten	0475	7	a
- Ausweichanschlussstellen	0261	4	2
- Begriff, Wortlaut	0221	4	
- Bestätigung auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock	0244	3	1
- Gegengleis	0463	8	
- Gestörte Verständigung	0631	1	
- Haltstellung Hauptsignal nicht möglich	0611	1	1
- Hilfszug	0485	2	1
- Schiebetriebfahrzeug	0441	2	1
Rückmeldeposten			
- Bei selbsttätigem Streckenblock	0244	5	7
Sägelinien			
- Buchfahrplan	0341A02	5 i	
	0341A02	6	
- Fahrplandarstellung	0341A01	4	
- Zugtrennung	0571	5, 7	
Schiebetriebfahrzeug, nicht mit dem Zug gekuppelt			
- Ansetzen an den Zug	0442	1	6 b
- Fahrweg prüfen	0231	3	9 c
- Geschwindigkeit	0442	1	7 a Nr. 2
- Regeln für Fdl	0441		
- Regeln für Tf	0442	2	
Schlussignal			
- Fehlt	0551	2	
- Feststellung bei Räumungsprüfung	0241	4	b
- Feststellung beim Zurückstellen von Hauptsignalen	0251	3	1a
- Feststellung ersetzen	0244	6	1
- Kann nicht festgestellt werden	0243	6	3
- Zweifelhaft	0551	3	
Schmierfilm	0561	2	2
Schneedecke, geschlossene	0541	5	

Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz	Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz
Schneeräumfahrten				- Lü Cäsar	0435	3	3 c
- Bahnhofsgleise, die nicht befahren werden dürfen	0901	2	2	- Meldung des Tf bei Haltstellung eines Signals	0492	7	2
- Geschwindigkeit	0481	11		- Oberleitung abgeschaltet	0903	2	1
	0482	5		- Rangieren auf Einfahrgleis	0851	3	2
- Sperren von Nachbargleisen	0902	1	7	- Räumungsprüfung auf Zeit	0244	5	5 c
- Sperrfahrt	0102			- Schiebetriebfahrzeug	0441	1	3
Schranken				- Schlussignal fehlt	0551	2	1 b Nr. 7
- offene, bei Sperrfahrten	0482	6	1	- Streckenblock gestört	0621	2	3 b Nr. 1
- offene, Unregelmäßigkeit	0671	1		- Technische Bahnübergangssicherung gestört	0641	3	3
- Rangieren, Bahnübergang	0823	1	1	- Wirkung	0251	2	1
Schrankenwärter				- Zuletzt gefahrener Zug nicht feststellbar	0244	4	8 c
- Benachrichtigen	0421			- Zugfahrt in Zugfolgeabschnitt zulassen	0261	1	1 b
- Zulassen Zugfahrt in Zugfolgeabschnitt	0261	1	1 a Nr. 4	- Zugfahrten mit besonderem Auftrag	0232	4	b
- Benachrichtigung zurücknehmen	0458	1	3	- Zurücksetzen eines Zuges	0572	1	2 c
Schutzweiche				- Zustimmung beim Rangieren	0811	3	1 c
- Handverschluss	0601	1		Selbsttätige Gleisesfreimeldeanlage, siehe Gleisfreimeldeanlage			
- Richtige Stellung	0231	2	3 b	Selbsttätiger Streckenblock, siehe Streckenblock			
Schwerwagen				Sicherheitsfahrerschaltung			
- Außergewöhnliche Sendung	0435	1	2 a	- Gestört	0691	2	
- Beförderungsanordnung	0435	1	7	- Keine wirksame	0301	2	1
- Besondere Regeln	0435	2		Sichern			
- Einstellen in Züge	0435	1	7 a Nr. 1	- Weichen auf Ladestellen mit Oberleitung	0824	1	3
- Kennzeichnen	0435	1	6	- Weichen der Einfahrstraße bei der Ausfahrt	0492	3	
- Tragfähigkeit der Bahnanlagen	0435	2	2	- Weichen durch Handverschluss	0601	1	
- Unregelmäßigkeiten	0435	1	10	- Weichen gegen Umstellen	0901	3	
- Zwischenwagen	0435	2	1	- Weichen usw. durch Sperren	0911	4	
Selbststellbetrieb				Sichern der Reisenden			
- Abschnittsprüfung bei Arbeiten	0475	5		- Höhengleiche Übergänge	0491		
- Anhalten vor der Signalzugschlussstelle	0521	3			0823	2	1
- Arbeiten, Abschnittsprüfung	0475	5		- Schwierigkeiten beim Aus- oder Einsteigen	0511	1	
- Auffahren von Weichen	0911	1	2	Sichtverbindung			
- Benachrichtigen von Arbeitsstellen	0423	2	7	- Rangieren	0801	3	6
- Benachrichtigung von Bahnübergangsposten	0421	1	3	Signalabhängigkeit, aufgehobene	0601	1, 3, 4	
- Eingeben von Langsamfahrstellen	0475	7	2	- Richtige Stellung von Weichen	0231	2	1
- Ersetzen von Feststellungen bei Räumungsprüfung	0244	6	1 d Nr. 3	Signalanlagen			
- Fahren auf dem Gegengleis	0463	1, 4		- Arbeiten an technischen Einrichtungen	0475		
- Fahrzeugbewegungen, die während einer Zugfahrt verboten sind	0811	3	1 c	- Störungen	0611		
- Feststellungen bei Räumungsprüfung	0241	4 c		Signalbedienung			
- Gleisfreimeldeanlage gestört	0625	1 - 3		- Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit	0485	3	
- Gleissperrung	0902	1	5 c				
- Haltstellung eines Hauptsignals nicht möglich	0611	1	2 a				
- Hauptsignal auf Halt stellen	0458	3	3				

Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz	Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz
- Schiebetriebfahrzeug	0441	3	5	- Vorbeifahrt mit Zugfahrten	0455	1	2
- Sperrfahrten	0481	6			0456	4	1, 2
Signalbild				- Zurücknahme	0458	6	
- Erloschen oder nicht zwei- felsfrei erkennbar	0661				0822	2	2
Signale				Spitzensignal, Nachtzeichen nicht in Ordnung	0551	1	
- Gültigkeit bei mehreren	0481	10			0691	6	
- Sperrfahrten	0482	4		Spitzenverschluss			
- Lichthauptsignal erloschen	0611	2		- Befahren von ortsgestellten Weichen ohne	0822	1	4
	0661		1 a	Sprechverbindung zwischen Tf und Wagenzug wirkt nicht	0681	3	
- Nachtzeichen erloschen	0611	3		Spurrillen, vereiste	0541	2	
	0661		2 a	SR			
- Reißen von Stelleitungen	0611	9		- Bedingung für Abfahrt	0333	5	d
- Signalbild erloschen oder nicht zweifelsfrei erkennbar	0661			- Begriff	0102		
- Störung	0611			- Fahrt des Zuges	0341	1	1 d
- Unzulässiges Vorbeifahren	0531			- Zugfahrt mit besonderem	0455	1	1
- Vorzeitig auf Halt	0611	6		- Auftrag zulassen	0456	4	1
- Weiterfahrt nach Halt	0456	2		- Zulässige Geschwindigkeit	0456	4	3 c
- Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 erlischt nicht	0611	5		- Zustimmung zur Abfahrt	0331	2	b, h
- Zurücknahme	0822	2	2	Standort des Zuges melden			
Signalflügelkupplung				- Befehl	0411	2	5, 10
- Gestört	0611	7			0412	2	2
Signal-Zugschlussstelle					0412V01		
- Anhalten vor	0521			- LZB-Übertragungsausfall	0651	4	a
- Zurückstellen des Signals auf Halt	0251	3			0652	4	1b
Sonderzüge	0102			Steifkupplung			
- Änderung der Traktionsart	0492	5		- Nachschieben	0442	1	1 a
- Eintrag in Anordnungen	0401	2			0701	3	6
- über den Zugverkehr	0435	1	8 a	- Zugbildung	0701	3	4
- Fahrordnung auf der freien Strecke	0212	3	2	Strecke, freie, siehe freie Strecke			
- Fahrordnung im Bahnhof	0211	2		Streckenbeobachtung	0341	1, 2	
- Regeln für Fahrdienstleiter	0431	1		Streckenblock			
- Regeln für Tf und Zf	0432	1		- Abmelden	0221	3	2
Sperrungen				- Annehmen	0221	2	7 b
- Anbringen bzw. eingeben	0403			- Bahnhofsgleise	0231	3	7
Sperrungen von Bahnhofsgleisen	0902	2		- Bedienung bei zurückkeh- renden Schiebetriebfahr- zeugen	0441	3	6
- Lü Dora	0435	3	4				
Sperrungen von Gleisen der freien Strecke	0902	1		- Bedienung beim Befahren des Gegengleises	0463	4	
- Lü Dora	0435	3	4	- Bedienung für Sperrfahrten	0481	6	
Sperrfahrten	0102			- Räumungsprüfung bei nicht- selbsttätigem	0243		
- Regeln für Fdl	0481			- Räumungsprüfung bei selbsttätigem	0244		
- Regeln für Tf, Zf	0482			- Störungen	0622		
Sperrsignale				Streckenfahrplan			
- Am Gegengleis gestört	0463	10	4	- Fahrordnung auf der freien Strecke	0212	3	1
- Flankenschutzeinrichtung	0102			- Verwendung	0421	3	
- Grundstellung	0131	1		Streckengleisfreimeldeanlagen			
- Maßnahmen bei Störung	0611	8, 9		- Besonderheiten bei	0243	2, 6	
- Signalabhängigkeit als Flankenschutzeinrichtung aufgehoben	0601	3	3 - 5	- Räumungsprüfung	0463	8	
- Vorbeifahrt mit Rangierfahrten	0822	2	1	- Rangieren auf Hauptgleis	0851	2	

Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz	Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz
Streckenkenntnis	0301	4, 5		Überwachungssiegel			
Stromabnehmer				- Lösen	0621	1	2 a
- Befehl beim Nachschieben	0442	1	5 b	- Maßnahmen bei gelöstem	0621	1	2 b
- Fahrplanangaben	0301	7	1 a	Uhr			
- Fahrten mit gesenktem ~	0641	4	2	- Mitarbeiter	0111	4	
- Fahrweg prüfen bei Tfz mit gehobenem ~	0231	3	5	- Umstellen	0111	10	
- Streckenkenntnis	0301	4	2	Uhrzeitvergleich	0111	9	
TALGO, Talgo-Fahrzeuge				- Umstellen der Uhren bei Beginn und Ende der mittel- europäischen Sommerzeit	0111	10	
- Außergewöhnliches Fz/Zug	0435	1	3, 4	Umleiten von Zügen	0102		
- Auszuschließende Fahrzeuge	0701	2 a	Nr. 3	- Darstellung im Fahrplan	0341A01	4	2, 6 g
- Einschränkungen für das Befahren von Bfs-gleisen	0901	2	1 a		0341A02	8	a
- Verständigen beim Rangieren	0811	1	1 a Nr. 1		0341A02	9	g
					0341A02	10	b
Traktionsart				- Regeln für Fdl	0431	2	
- Änderungen	0492	5		- Regeln für Tf	0432	2	
- Sonderzug, bekannt geben	0431	1	2 a	Unregelmäßigkeiten			
Triebfahrzeugbegleiter				- Außergewöhnliche Fahr- zeuge, Sendungen, Züge	0435	1	10
- Befehl, Verständigen	0412	3	1	- Bahnübergänge	0671		
- Nothaltauftrag	0581	3, 4		- Fahrzeuge oder Ladungen	0553		
- Sicherheitsfahrerschaltung gestört	0691	2		- Stromabnehmer	0554	1	
- Streckenbeobachtung	0341	2		- Offene Türen	0552		
- Triebfahrzeuge besetzen	0301	2		Unterbrochene Arbeitszeit			
- Tf arbeitsunfähig	0505	1		- Fahrweg prüfen	0231	3	2
- Übermittlung des Abfahr- auftrags	0333	3	1	- Fahrweg sichern	0232	5	
- Vorgänge am Zug beobach- ten	0333	6		- Gleise erkunden	0541	1	2
Triebfahrzeuge	0102			- Hilfszüge auf Strecken mit nach unt. Arbeitszeit Be- triebsstelle nicht besetzt	0485 0501		
- Besetzen	0301	1, 2		- Sperrfahrten während	0481	1, 6	
	0801	2			0482	1	1
- Einstellen nicht arbeitender	0701	3	8	Unterlagen, Gegenstände			
- Gehobene Stromabnehmer	0231	3	5	- Triebfahrzeugführer	0301	7	1
- Kuppeln der nachschieben- den	0442	1	2	- Zugführer	0301	7	2
Triebfahrzeugeinrichtungen				Unvorhergesehenes Halten			
- Störungen	0651	2, 4, 6		- einer Rangierfahrt eines Zuges	0801	7	2cNr.1
	0652	2, 4, 5		- Auftrag zum Anfahren am Bahnsteig	0571 0511	2	1
	0691	1 - 5		- Aussteigen auf freier Strecke	0511	1	2
Triebfahrzeugführer				Unzulässiges Vorbeifahren			
- Als Zugführer	0102			- Ortsfeste Haltsignale	0531		
- Arbeitsunfähig	0505	1	1	Verhalten bei Gefahr, siehe Gefahr			
- Behandeln von Befehlen	0412	4		Verlassen des Stellwerks	0111	8	
- Ortskenntnis	0301	6		Verminderter Reibwert	0561	2	2
- Streckenbeobachtung	0341	1		Verschieben	0102		
- Streckenkenntnis	0301	4		- Durchführen	0821	11	
Trittstufen ausfahren	0435	4		Verspätung	0492	1	
Übergang				Verständigen			
- Rangierfahrt in eine Zugfahrt	0901	1	1	- Bediener bei Rückmeldung	0243	5	3 c
- Zugfahrt in eine Rangierfahrt	0901	1	2	- Beteiligte	0811	1	1 d,e
Überholen	0102			- Bezeichnen der Züge	0202	1	
Überleitstelle	0102			- Durch Rangierbegleiter	0811	1	2
Übermittlungscode (Befehl)	0411	2	5, 7, 9, 12				
	0412	1, 2					

Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz	Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz
- Durch Triebfahrzeugführer	0811	1	1	- Aufgehobene Signalabhän- gigkeit	0601	3	
- Durch Weichenwärter	0811	1	3	- Fahrwegsicherung bei Zug- fahrten	0232	1	
- Fahrauftrag des Rangierbegleiters	0801	3	5	- Feststellen der richtigen Stellung	0231	2	
- Nachschieben von Zügen	0441	1	1	- Flachkreuzungen	0131	3	
	0442	1	5	- Grundstellung	0131	1	
- Nachweisen	0203	1		- Maßnahmen bei Störung	0601	1,3 - 5	
- Örtliche Besonderheiten	0801	5			0911		
- Rangierfunk	0801	3	4	- Rangieren	0822	1	
- Rangierseite	0801	3	6	- Sichern durch Handver- schluss bei Zugfahrten	0601	1, 5	
- Sichtverbindung	0801	3	6	- Sichern durch Sperre	0601	3	5
- Sprechverbindung	0221	1	2		0911	4	
- Unterbrechung der Sichtverbindung	0801	3	6	- Umstellverbot	0131	2	
- Unvorhergesehener Halt eines Zuges	0571	3, 4		Weichenbereich			
- Verbindungsmann	0801	3	6	- Achszähler gestört	0625	2	2 a
- Verzicht auf Verständigung des Weichenwärters	0811	1	1 a Nr. 2	- Kennzeichnung des Endes im Fahrplan	0341A01	4	5 i
- Völlig gestört	0631				0341A02	5	s
- Von Personen	0811	1	1 e	- Fahrt mit besonderem Auftrag	0456	4	3 a
- Wiederholen der Aufträge und Meldungen	0202	3		- Fahrweg prüfen	0231	3	9 b Nr. 3
- Zugpersonal über Befehle	0412	3	1	- Fahrzeugspitze steht über Signal hinaus	0331	3	4 a Nr. 2
- Zustimmung des Ww	0811	3		Weichenlaufkette	0232	2	
Verständigung zwischen Zugfolgestellen völlig gestört	0631			Weichensignal gestört	0911	2	
Virtuelle Blockstelle				Weichenwärter			
- Begriff	0102			- Verständigen	0811	1	3
- Räumungsprüfung, Fahrtsstellung auswerten	0244	4	6	- Verständigen durch Tf	0811	1	1 a
- Vorbeifahrt an Sperrsignal	0455	1	2	- Zustimmung beim Rangieren	0811	3	
	0456	1	2	Weiterfahrt			
- Weiterfahrt nach Halt	0492	7		- Abzweigstellen beim Fahren auf dem Gegengleis	0463	11	1
Vorbereiten beim Rangieren	0811			- Nach Anhalten wegen Gefahr	0581	5	
Vorbereiten des Zuges	0321			- Nach unvorhergesehenem Halten	0571	6 - 8	
Vorsichtsignal				- Sperrfahrten	0481	13	
- Erlischt nicht	0611	5			0482	7	
Vorsignale				- Zurücklassen eines Zugteils	0571	9	
- Reißen der Stelleitung	0611	9		Wendezüge	0102		
- Stellung „Halt erwarten“ nicht möglich	0611	4		- Stärke	0711	3	
-W (ergänzte Zuggattungs- bezeichnung), siehe Wirbel- strombremse				Windmeldeanlage			
W (Kennzeichen an ortsgestellten Weichen)	0821	1	2	- Gestört	0641	6	
Wagen	0102			- Windwarnung	0541	4	
- Abstellen im Baugleis	0841	1	2	Wiederholen			
- Abstellen vor freizuhaltenen Abschnitten	0841	1	1	- Abmeldung durch Schrankenwärter	0421	1	3
- Einstellen in Züge	0701	2, 3		- Anbieten und Annehmen	0221	2	5 d
- Entgleiste	0701	3	5	- Aufträge oder Meldungen	0202	3	
- Großzettel	0701	3	7	- Mündliche Aufträge oder Meldungen beim Rangieren	0801	3	1
Weichen				Wirbelstrombremse			
- Auffahren	0911	1		- Auszuschließende Fahrzeuge	0701	2 a	Nr. 3
				- Einschränkungen für das Be- fahren von Bahnhofsgleisen	0901	2	1
				- Rangieren, Verständigen	0811	1	1 a 1.

Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz	Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz
- Weisungen im Fahrplan	0341A01	4	7 i	Zugbildung, siehe Bilden der Züge			
	0341A02	10	b	Zugeinwirkung			
	0342A01	4	h	- Arbeiten	0475	1	
- Umleiten	0431	2	4	Zugfahrt			
- Zugvorbereitung	0332	2		- Durchführen	0261		
X, siehe Bedarfshalt				- Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt	0901	1	1
Yen-Zeichen (¥)	0341A01	4		- Übergang in eine Rangierfahrt	0901	1	2
	0341A02	4, 5, 6		Zugfahrt mit besonderem Auftrag			
Zielentfernung	0102			- Befehl	0411	2	4, 6
Zielgeschwindigkeit	0102			- Begriff	0102		
Zeitpunkt				- Einzelräumungsprüfung, Anlass	0244	4	1 a
- Abfahrtszeit	0221	3	4	- Fahrweg sichern	0232	4	
- Abmelden	0221	3	3	- Fahrwegsicherungsmeldung	0233	3	3
- Anbieten	0221	2	3	- Rückmelden, Anlass	0243	5	1 a
- Durchfahrtszeit	0221	3	4	- Umleiten	0431	2	2
Züge				- zulassen	0455		
- Ändern der Reihenfolge	0492	6		- Zulassung zurücknehmen	0458	4	
- Anhalten	0492	2		Zugfolge			
- Ausfall	0431	3		- Befahren des Gegengleises	0463	4	1
- Bedingungen für die Abfahrt	0333	5		Zugfolgeabschnitt	0102		
- Begriff	0102			- Zulassen einer Zugfahrt	0261	1	
- Beobachten	0262			Zugfolgestellen			
- Besetzen mit Zugbegleiter	0301	3		- Begriff, Ausschalten	0102	2	
- Bezeichnen	0202	1		- Räumungsprüfung	0242	1	
- Bilden	0701				0243	1	
- Einstellen von außerge- wöhnlichen Fahrzeugen oder Sendungen	0435	1	7	Zugführer			
- Fahrt	0341			- Arbeitsunfähig	0505	2	
	0342			- Triebfahrzeugführer	0102		
- Festlegen	0351	3		Zugfunk			
- Feuer	0554	2		- Nothaltauftrag	0581	3	2, 3
- Geschobene	0445			- Wiederholen der Aufträge oder Meldungen	0202	3	
- Nachschieben	0441			Zuglenkung mit Lenkplan	0102		
	0442			- Anhalten vor der Signal- Zugschlussstelle	0521	3	
- Schutz gefährdeter	0581	2		- Auffahren von Weichen	0911	1	2
	0581	4	2	- Feststellungen bei Räumungsprüfung	0241	4 c	
- Stehen bleiben/geblieben	0462	1	2 b	- Haltstellung eines Hauptsig- nals nicht möglich	0611	1	2 a
	0462	2	b	- Hauptsignal auf Halt stellen	0458	3	3
	0571	9		- Lü Cäsar	0435	3	3 c
- Umleiten	0431	2		- Weiterfahrt nach Halt	0492	7	2
	0432	2		- Zugfahrten mit besonderem Auftrag	0232	4 b	
- Vorbereiten	0321			- Zustimmung des Fahr- dienstleiters bei Arbeiten an technischen Einrichtungen	0475	7	
	0442	1	3	- Zustimmung beim Rangieren	0811	3	1 c
- Weiterfahrt nach unvorher- gesehenem Halten	0571	6 - 8		Zugmeldebuch			
- Zuletzt gefahrener Zug nicht feststellbar	0244	4	8	- Regeln	0203	1, 2, 4	
- Zurücksetzen	0572						
Zugaufsicht							
- Abfahrtauftrag	0333	1					
- Abfahrtsbereitschaft	0332						
- Bahnhof mit Ausfahrtsignal	0325	2					
- Bahnhof ohne Ausfahrtsignal	0325	1					
Zugbegleiter							
- Besetzen der Züge	0301	3					
- Ortskenntnis	0301	6					
- Personenkreis	0102						

Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz	Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz
- Vordruck für eingleisige Strecken	0203V11			- Eintrag im Zugmeldebuch	0203	2	b
- Vordruck für zweigleisige Strecken	0203V21			- Wortlaut	0244 0342	6 7	2 3
- Vordruck für zusammenlaufende zweigleisige Strecken	0203V31			Zugschlussstellen			
Zugmeldestelle	0102			- Örtliche Richtlinien	0251	7	
- Nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt	0501	1		Zugstraße			
- Räumungsprüfung	0244	1		- Auflösen	0251	4	
Zugmeldungen	0221			Zugteil			
- Befahren des Gegengleises	0463	5 - 7		- Stehen bleiben	0571	9	
- Verbinden mehrerer Zugmeldungen verboten	0421	1	1 c Nr. 2	- Weiterfahren	0571	7, 8	
- Zusatz bei Schiebetriebfahrzeugen	0441	3	2	Zugtrennung	0571	5	
Zugnummer				Zugverspätungen	0492	1	
- Bezeichnen der Züge	0202	1		Zulassen einer Zugfahrt in einen Zugfolgeabschnitt	0261	1	
- Sperrfahrten	0481	4		Zulassen gleichzeitiger Fahrten	0261	2	
Zugpersonal				Zuletzt gefahrener Zug nicht feststellbar	0244	4	8
- Arbeitsunfähigkeit des Tf	0505	1		Zungenverschluss			
- Arbeitsunfähigkeit des Zf	0505	2		- Feststellen der richtigen Stellung von Weichen mit Mittelverschluss	0231	2	3
- Behandeln von Befehlen durch den Tf	0412	4		- Nicht in Ordnung	0911	3	
- Behandeln von Befehlen durch den Zf	0412	2	4	- Ortsgestellter Weichen ohne Spitzenverschluss	0822	1	4
- Besetzen der Führerräume	0301	1		Zurücknahme			
- Besetzen der Tfz	0301	1		- Hauptsignal	0458		
- Besetzen der Züge mit Zugbegleitern	0301	3		- Signale beim Rangieren	0822	2	2
- Ortskenntnis	0301	6		- Sperrsignale für Zugfahrten	0458	6	
- Streckenkenntnis des Tf	0301	4		- Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen	0458	1, 2	
- Triebfahrzeugführer als Zf	0102			Zurücksetzen			
- Unterlagen, Gegenstände des Tf	0301	7	1	- nach unzulässiger Vorbeifahrt	0531	2	5
- Unterlagen, Gegenstände des Zf	0301	7	2	- Zug	0572		
Zugschlussfeststellung nicht möglich				Zurückstellen auf Halt			
- Befahren des Gegengleises	0463	9		- Hauptsignal	0251	3	
- Selbsttätiger Streckenblock	0244	6		Zurückziehen Befehl	0411	5	
Zugschlussmeldeposten	0241	3			0412	5	
- Bei Relaisblock	0243	5	3 d	Zusätzlicher Halt	0102		
- Bei selbsttätigem Streckenblock	0244	6	1 b	- Geeignetes Gleis	0492	2	2
Zugschlussmeldung, Zugvollständigkeitsmeldung				Zusatzsignal			
- Abgabe durch Zugführer	0261	5		- Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 erlischt nicht	0611	5	
	0342	7		Zustimmung			
- Ankunft auf Awanst	0261	4	2	- Abfahrt allgemein	0321	3	
- Anlässe	0244	6	1		0331		
- Aufforderung durch Fdl	0261	5	2		0333	1	
- Bei Kleinwagenfahrt	0231	3	6	- Abfahrt Sperrfahrt	0481	9	
- Bei mittelbarer Prüfung	0231	3	9 c Nr. 2		0482	3	
				- Ablassen einer Sperrfahrt	0481	5	
- Betriebsstelle nicht besetzt	0501	1	2 b Nr. 1	- Bediener bei ortsgestellten Weichen	0822	1	2
				- Bewegen Zug nach Anforderung von Hilfe	0571	2	3
					0571	6, 8	
					0571	9	3 b
				- Fahrdienstleiter bei Arbeiten	0475	7	
				- Fahrzeuge einsetzen	0482	1	5

Stichwort	Modul 408	Ab- schnitt	Ab- satz
- Fortsetzen nach Rangier- verbot	0851	6	2
- Rangieren auf Ausfahrgleis	0851	2	3
- Rangieren auf Einfahrgleis	0851	3	
- Rangieren mit Lü-Sendung	0851	8	
- Rück- oder Weiterfahrt	0481	13	
- Sperrfahrt	0482	7	
- Vor Fahrauftrag	0821	2	3.
- Vorbeifahrt am gestörten Signal	0822	2	1 c
- Weichenwärter	0811	3	
- Weiterfahrt nach Halt wegen drohender Gefahr	0581	5	
- Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen	0458		
- Zurücksetzen	0572	1, 4	
Zwangsbremung			
- PZB	0244	4	1 a
	0531	1, 2	
	0651	3	
	0652	3	
Zweifelhaftes Signalbild			
- Verhalten des Tf	0661		1 c
Zwieschutzweichen			
- Richtige Stellung	0231	2	1
Zwischenwagen			
- Bei Einzelbeförderung von Schwerwagen	0435	2	1

(bleibt frei)

Verzeichnis der Bekanntgaben

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Bekanntgabe eingearbeitet (Namenszeichen/Tag)
1	Neudruck	15.06.2003		
2	Verschiedenes	14.12.2003	Module 408.0681/0721/0911	
3	Verschiedenes	12.12.2004		
4	Verschiedenes	11.12.2005	Module 408.0341/A01/A02/0721/0722	
5	Verschiedenes	10.12.2006	(301 DS/DV B 6)	
6	Verschiedenes	10.12.2006	Module 408.0351/0821/0841	
7	Verschiedenes	14.12.2008	(Ril 301)	
8	Neudruck	13.12.2009		
9	Verschiedenes	11.12.2011	Herauslösen der Bremsregeln	
10	Verschiedenes	10.06.2012	Einführung ETCS-Regeln	
10A	Geschwindigkeit bei gestörter PZB, Zulassung Zugfahrt zurücknehmen	01.12.2012	Sechste Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (6. ERErLuÄndV) v. 25.07.2012	
11	Rangieren in Ortsstellbereichen	09.12.2012	Neuherausgabe 482.8001 - 8004	

□

1 Inhalt

Die Modulgruppen 408.01 - 09 enthalten die wesentlichen Regeln für den Bahnbetrieb.

Bahnbetrieb ist das Bewegen von Fahrzeugen.

Zum Bahnbetrieb gehören das Fahren von Zügen und das Rangieren.

2 Zusätzliche oder abweichende Regeln

Zusätzliche oder abweichende Regeln werden in den Örtlichen Richtlinien zur Richtlinie * 408.01 - 09 und im Auftragsbuch gegeben. Örtliche Richtlinien werden für Mitarbeiter * auf Betriebsstellen und für das Zugpersonal getrennt herausgegeben.

Wenn Regeln in den Örtlichen Richtlinien gegeben sein können, ist darauf hingewiesen.

Zusätzliche oder abweichende Regeln können

- in einer Fahrplananordnung oder Beförderungsanordnung,
- in einer Betra - soweit in den Modulen 408.0101 bis 408.0911 auf die Betra hingewiesen ist - ,
- in der La oder
- in Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken *
gegeben sein.

3 Ausnahmen

Ausnahmen von den Regeln genehmigt ausschließlich DB Netz AG - Betriebsverfahren - . Sie werden Ihnen im Auftragsbuch bekannt gegeben. *



Ablaufen, Abdrücken

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

Abstoßen

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

Abzweigstellen

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

Anschlussbahnhöfe

Anschlussbahnhöfe haben besondere Aufgaben bei der Meldung der ▶ Züge. In den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf ▶ Betriebsstellen ist bestimmt, ob ein ▶ Bahnhof Anschlussbahnhof ist und es sind die benachbarten Anschlussbahnhöfe genannt.

Anschlussstellen, Ausweichanschlussstellen

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

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

Anzeigegeführt

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

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

Arbeitendes Triebfahrzeug

Ein ▶ Triebfahrzeug ist arbeitend, wenn es Antriebskraft erzeugt.

Aufdrücken

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

Bahnanlagen

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

Bahnhöfe, Bahnhofsteile

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

Balise, Balisengruppe

Eine Balise ist ein im Gleis angeordnetes Datenübertragungselement.

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

Bei Neigetchnik übertragen Balisen Informationen für die Geschwindigkeitsüberwachung für Neigetchnik.

Bedarfshalt

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

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

Beidrücken

Beidrücken ist das Bewegen getrennt stehender ▶ Fahrzeuge zum Kuppeln.

Betriebshalt

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

Betriebsstellen

Betriebsstellen sind

- a) ▶ Bahnhöfe, ▶ Blockstellen, ▶ Abzweigstellen, ▶ Anschlussstellen, ▶ Haltepunkte, ▶ Haltestellen, ▶ Deckungsstellen oder
- b) Stellen in den ▶ Bahnhöfen oder auf der freien Strecke, die der unmittelbaren Regelung und Sicherung der Zugfahrten und des ▶ Rangierens dienen.

In den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen oder in einer Beta sind Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstellen genannt.

In den Örtlichen Richtlinien für das ▶ Zugpersonal ist für ▶ Bahnhöfe und ▶ Anschlussstellen die maßgebende Neigung angegeben, wenn sie größer ist als 2,5 ‰ (1 : 400).

In den Örtlichen Richtlinien ist angegeben, an welcher Stelle Hemmschuhe oder Radvorleger aufbewahrt werden müssen.

In den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen sind die maßgebenden Neigungen einschließlich der Neigungswechsel der Streckenabschnitte zwischen ▶ Zugmeldestellen angegeben.

Blockstellen

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

Es gibt Blockstellen für ▶ signalgeführte Züge und für ▶ anzeigegeführte ▶ Züge.

Blockstellen für ▶ signalgeführte ▶ Züge sind an Hauptsignalen eingerichtet.

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

Blockstrecken

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

Deckungsstellen

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

Durchgehende Hauptgleise

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

Die durchgehenden Hauptgleise einer zweigleisigen Bahn werden nach der Fahrtrichtung der ▶ Züge im Regelbetrieb bezeichnet. In den Örtlichen Richtlinien kann die Bezeichnung ergänzt sein.

Einfahrweiche

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

ETCS-Halt

Ein ETCS-Halt ist die Stelle, an der die ▶ Fahrerlaubnis eines ETCS-geführten Zuges endet. Dem Triebfahrzeugführer wird ein ETCS-Halt durch eine ▶ Zielgeschwindigkeit

von 0 km/h angekündigt und durch eine ▶ Sollgeschwindigkeit von 0 km/h angezeigt. In ETCS-Betriebsart ▶ SR wird dem Triebfahrzeugführer ein ETCS-Halt durch ein Signal Ne 14 angezeigt.

Fahrdienstleiter

Fahrdienstleiter regeln die Durchführung der Zugfahrten.

Ein ▶ Bahnhof kann in mehrere Fahrdienstleiterbezirke aufgeteilt sein (Örtliche Richtlinien).

▶ Selbsttätige ▶ Blockstellen des automatischen Streckenblocks sind auf zweigleisigen Strecken dem Fahrdienstleiter der vorgelegenen, auf eingleisigen Strecken dem Fahrdienstleiter der in den Örtlichen Richtlinien genannten ▶ Zugmeldestelle zugeteilt. ▶ Selbsttätige ▶ Blockstellen der übrigen Blockbauformen, Blockstellen für ▶ anzeigeführte ▶ Züge oder örtlich nicht besetzte ▶ Bahnhöfe oder ▶ Abzweigstellen gelten als mit dem Fahrdienstleiter besetzt, der die Signalanlage dieser Stellen bedient.

Fahrplanhalt

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

Fahrterlaubnis

Die Fahrterlaubnis ist die Erlaubnis für einen ETCS-geführten Zug, bis zu einer bestimmten Stelle, dem ▶ ETCS-Halt, zu fahren.

Fahrtstellung eines Hauptsignals, Hauptsignal auf Fahrt stellen

Fahrtstellung eines Hauptsignals bzw. Formulierungen wie „ein Hauptsignal auf Fahrt stellen“ umfassen jede Signalstellung eines Hauptsignals im Sinne des Moduls 301.0002 Abschnitt 1 g, die es dem Triebfahrzeugführer eines Zuges erlaubt, an dem Signal vorbeizufahren, z. B. Signal Hp 2, Ks 1, HI 3a, Sv 4.

Fahrzeuge

Fahrzeuge werden unterschieden nach ▶ Regelfahrzeugen und ▶ Nebenfahrzeugen.

Fehlleitung, fehlleiten

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

Flankenschutzeinrichtungen

Flankenschutzeinrichtungen sind signaltechnische Einrichtungen, die Fahrten auf Fahrstraßen gegen Fahrzeugbewegungen schützen. Zu den Flankenschutzeinrichtungen gehören Weichen, Gleissperren, Sperrsignale, Hauptsignale ohne Signal Zs 103, Signale Ra 11 (DS 301) mit Lichtsignal Sh 1, sofern technisch ausgeschlossen ist, dass das Signal Sh 1 erteilt werden kann, solange das Wartezeichen als Flankenschutz für eine Zugfahrt dient, und Signale Ra 11 a (DV 301).

Führungsgrößen

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

FS

Betriebsart bei ETCS, bei der ein Zug in Vollüberwachung fährt, und zwar mit einer technischen ▶ Fahrterlaubnis, die dem Triebfahrzeugführer mit ▶ Führungsgrößen und einem Symbol in der Führerraumanzeige angezeigt wird.

Gegengleis

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

Geschobene Züge

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

▶ Züge, die aus einem ▶ Nebenfahrzeug mit Kraftantrieb und einem vorangestellten ▶ Nebenfahrzeug ohne Kraftantrieb oder aus einem ▶ Triebfahrzeug und einem vorangestellten Schneeräumfahrzeug gebildet sind, sind keine geschobenen Züge, wenn die ▶ Fahrzeuge eine bauartkompatible Einheit bilden. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt dem ▶ Zugpersonal die zulässigen Fahrzeugkombinationen bekannt.

Gewöhnlicher Halteplatz

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

Der gewöhnliche Halteplatz eines Reisezuges mit ▶ Betriebshalt oder eines Güterzuges ist möglichst nahe am Halt gebietenden Signal.

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

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

In den Örtlichen Richtlinien können ergänzende Regeln gegeben sein.

Gleiswechselbetrieb

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

Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke

Als Grenze zwischen den ▶ Bahnhöfen und der freien Strecke gelten im Allgemeinen die Einfahrsignale oder Trapeztafeln, sonst die ▶ Einfahrweichen. Bei besonderen

örtlichen Verhältnissen kann in den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf ▶ Betriebsstellen die Grenze anderweitig festgelegt sein. Bahnhofsgleise und andere Anlagen neben den ▶ durchgehenden ▶ Hauptgleisen, die über die Grenze hinausreichen, gehören zu den Bahnhofsanlagen.

Halt zum Sichern eines Bahnüberganges

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

Haltepunkte

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

Haltestellen

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

Hauptgleise

Hauptgleise sind die von ▶ Zügen planmäßig befahrenen Gleise.

Kleinwagen

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

Kleinwagenfahrten

Kleinwagenfahrten sind Fahrten, die aus ▶ Kleinwagen gebildet sind oder in die ▶ Kleinwagen eingestellt sind.

Kleinwagenfahrten dürfen nur als ▶ Sperrfahrt oder ▶ Rangierfahrt verkehren.

Kleinwagenfahrten als ▶ Sperrfahrt müssen Sie nach den Regeln für Zugfahrten unter Beachtung der für ▶ Kleinwagen geltenden Besonderheiten durchführen.

Kleinwagenfahrten als ▶ Rangierfahrt müssen Sie nach den Regeln für das ▶ Rangieren unter Beachtung der für ▶ Kleinwagen geltenden Besonderheiten durchführen.

Kontaktstelle

Kontaktstelle ist die ▶ Zugmeldestelle, die während der Arbeitsunterbrechung einer ▶ überwachenden ▶ Zugmeldestelle die Aufgabe hat, für ein der ▶ überwachenden ▶ Zugmeldestelle zugeordnetes gesperrtes Gleis mit unterbrochener Arbeitszeit das Verständigen der zuständigen Notfalleitstelle zu übernehmen.

Kreuzen

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

Nachgeschobene Züge

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

Nebenfahrzeuge

Nebenfahrzeuge werden unterschieden in Nebenfahrzeuge mit Kraftantrieb und in Nebenfahrzeuge ohne Kraftantrieb. Bestimmungen für ▶ Triebfahrzeuge gelten auch für Nebenfahrzeuge mit Kraftantrieb, sofern es nicht im Einzelfall anders bestimmt ist. *

Nebengleise

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

Notbremsüberbrückungsabschnitt

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

Ortsstellbereich *

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

Ein für eine Rangierfahrt Halt gebietendes Signal begrenzt Ortsstellbereiche nach außen. Der Beginn eines Ortsstellbereiches kann durch ein Orientierungszeichen nach Modul 301.9001 gekennzeichnet sein. Die Ortsstellbereiche und ihre Grenzen sind in den Örtlichen Richtlinien zu Modul 408.0801 Abschnitt 6 Absatz 5 beschrieben. *

OS

Betriebsart bei ETCS, bei der ein Zug auf Sicht fahren muss, und zwar mit einer technischen ▶ Fahrterlaubnis, die dem Triebfahrzeugführer mit einem Symbol in der Führerraumanzeige angezeigt wird. ETCS überwacht die zulässige Höchstgeschwindigkeit und das Ende der Fahrterlaubnis.

Planmäßige Halte

Ein planmäßiger Halt kann

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

Rangieren

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

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

Rangierfahrt

Eine Rangierfahrt ist eine Fahrzeugbewegung beim ▶ Rangieren, bei der

- einzelne ▶ arbeitende ▶ Triebfahrzeuge oder
- eine Gruppe gekuppelter ▶ Fahrzeuge, von denen mindestens ein ▶ Fahrzeug ein ▶ arbeitendes ▶ Triebfahrzeug ist,

bewegt werden.

Regelfahrzeuge

Regelfahrzeuge werden unterschieden nach ▶ Triebfahrzeugen und ▶ Wagen.

Regelgleis

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

Regelhalt

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

Regelzüge

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

Release Speed

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

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

Schneeräumfahrten

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

Schneeräumfahrten dürfen nur als ▶ Sperrfahrt oder ▶ Rangierfahrt verkehren.

Selbsttätige Blockstellen

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

Selbststellbetrieb, Zuglenkung

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

In den Örtlichen Richtlinien ist angegeben, ob

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

vorhanden ist.

Signalgeführt

- ▶ Züge sind signalgeführt, wenn sie nicht ▶ anzeigegeführt sind.

Sollgeschwindigkeit

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

Sonderzüge

Sonderzüge sind ▶ Züge, die auf besondere Anordnung an bestimmten Tagen

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

Sperrfahrten

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

SR

Betriebsart bei ETCS, bei der ein Zug ohne eine technische ▶ Fahrerlaubnis fahren kann und die dem Triebfahrzeugführer durch ein Symbol in der Führerraumanzeige angezeigt wird; die betriebliche ▶ Fahrerlaubnis erhält der Triebfahrzeugführer durch einen Befehl, bei Level 1 auch durch ein Signal oder bei Level 2 auch durch eine Textmeldung.

Triebfahrzeuge

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

Überholen

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

Überleitstellen

Überleitstellen sind ▶ Blockstellen der freien Strecke, wo ▶ Züge auf ein anderes Gleis derselben Strecke übergehen können. Eine Überleitstelle wird durch ihre Blocksignale begrenzt. Bestimmungen für ▶ Abzweigstellen gelten auch für Überleitstellen, sofern es nicht im Einzelfall anders bestimmt ist.

Überwachende Zugmeldestelle

Die überwachende Zugmeldestelle ist die ▶ Zugmeldestelle, ab der ein Gleis der freien Strecke während der unterbrochenen Arbeitszeit gesperrt werden soll. Der ▶ Fahrdienstleiter der überwachenden Zugmeldestelle muss anwesend sein, wenn es für Meldungen bei Beginn und Ende der Arbeiten und für das Ablassen oder Beenden von ▶ Sperrfahrten erforderlich ist. Außerhalb dieser Anwesenheitspflicht darf die überwachende Zugmeldestelle die Arbeit unterbrechen, wenn eine andere ▶ Zugmeldestelle als ▶ Kontaktstelle eingerichtet ist.

Umleiten

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

Verschieben

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

Virtuelle Blockstelle

Virtuelle Blockstellen sind eingerichtet an Stellen, die mit einem allein stehenden Signal Ne 14 oder einem Blockkennzeichen gekennzeichnet sind. Bei LZB sind virtuelle Blockstellen außerdem eingerichtet für Fahrten auf dem ▶ Gegengleis in Höhe des Blocksignals einer ▶ Abzweigstelle oder in Höhe des Einfahrsignals eines ▶ Bahnhofs.

Wagen

Wagen werden eingeteilt in

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

Wendezüge

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

Zielentfernung

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

Zielgeschwindigkeit

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

Züge

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

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

Züge werden in Reise- und Güterzüge eingeteilt.

Zugfahrt mit besonderem Auftrag

Eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag ist eine Zugfahrt, die der Fahrdienstleiter nicht durch ▶ Fahrtstellung eines Hauptsignals oder einem daraus abgeleiteten Auftrag LZB-Fahrt bzw. einer ▶ Fahrerlaubnis in der ETCS-Betriebsart ▶ FS zulassen kann oder

darf. An einer ▶ virtuellen Blockstelle entspricht der Fahrtstellung des Hauptsignals der entsprechende Fahrmelder.

Zugfolgeabschnitte

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

Zugfolgestellen

Zugfolgestellen begrenzen ▶ Zugfolgeabschnitte und regeln die Folge der ▶ Züge auf der freien Strecke. In den Örtlichen Richtlinien kann angeordnet sein, dass einzelne Zugfolgestellen für bestimmte Zeiten aus der Regelung der Zugfolge ausgeschaltet werden. Es gibt Zugfolgestellen für ▶ signalgeführte ▶ Züge und für ▶ anzeigegeführte ▶ Züge.

Zugmeldestellen

Zugmeldestellen sind diejenigen ▶ Zugfolgestellen, die die Reihenfolge der ▶ Züge auf der freien Strecke regeln. ▶ Bahnhöfe, ▶ Abzweigstellen und ▶ Überleitstellen sind stets Zugmeldestellen; in den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf ▶ Betriebsstellen oder in einer Betra können andere ▶ Zugfolgestellen zu Zugmeldestellen erklärt sein.

Zugpersonal

Das Zugpersonal besteht aus dem Triebfahrzeugpersonal und den Zugbegleitern. Zum Triebfahrzeugpersonal gehören Triebfahrzeugführer und Triebfahrzeugbegleiter. Zu den Zugbegleitern gehören Zugführer und Zugschaffner.

Bei ▶ Zügen, die ohne Zugbegleiter verkehren oder deren Zugbegleiter nicht zum Zugführer befugt sind, müssen Sie als Triebfahrzeugführer des ▶ Fahrzeugs an der Spitze des Zuges, bei ▶ geschobenen ▶ Zügen als Triebfahrzeugführer des ersten ▶ arbeitenden ▶ Triebfahrzeugs, die Aufgaben des Zugführers übernehmen.

□

Wenn Sie Einträge abkürzen, müssen Sie folgende Abkürzungen verwenden. Sie dürfen Abkürzungen zusammensetzen, z. B. BÜP für Bahnübergangsposten.

Abfahrt	Abf
Abschnitt	Abschn
Abschnittsprüfung	Ap
Absetzen	abs
Abstand	Abst
abweichend von	abw v
Abweichung	Abw
Abzweigstelle	Abzw
Achse (Radsatz)	X
Angekommen	ak
Ankündigen	A
Ankunft	Ank
Anschluss	Anschl
Anschlussstelle	Anst
Arbeiten, Arbeitsstelle	Arb
Arbeitszug	Arbz
Aufgehoben	aufgeh
Aufgestellt	aufgest
Aufsicht	Aufs
Ausfahrtsignal	Asig
Ausfahrt(t)	Ausf
Ausfahrvorsignal	Avsig
ausgenommen	ausg
außergewöhnlich	au
außerplanmäßig	apl
Ausweichanschlussstelle	Awanst
Bahnhof	Bf
Bahnhofsteil	Bft
Bahnsteig	Bstg
Bahnübergang	BÜ
Baugleis	Bgl
Baustelle	Baust
Bedarfszug	B
Befehl	Bef
Beförderungsanordnung	Befo
Benachrichtigung, benachrichtigt	Ben, ben
besetzt	bes
Beteiligte (beteiligte Stellen)	Bet
Betriebs- und Bauanweisung	Betra
Betriebszentrale	BZ
Bezirk	Bez
bis auf weiteres	baw
Blinklichtanlagen	
- mit Fernüberwachung	Blifü
- mit Überwachungssignalen	Blilo
Blocksignal	Bksig
Blockstelle	Bk
Blockvorsignal	Bkvsig
Bremse	Br
Bremshundertstel	Brh

Bremsprobe	Brpr
Deckungssignal	Dksig
Deckungsstelle	Dkst
Durchfahr(t)	Durchf
Durchrutschweg	D-Weg
Einfahrtsignal	Esig
Einfahr(t)	Einf
Einfahrtvorschalt	Evsig
Eingang	Eing
eingefahren	eingef
ingleisig	eingl
einverstanden	einw
elektrisch	el
elektrische Lokomotive	Ellok
Europäische Zugbeeinflussung („European Train Control System“)	ETCS
Fahrdienstleiter	Fdl
Fahrplan	Fpl
Fahrplan für Zugmeldestellen	FfZ
Fahrplananordnung	Fplo
Fahrplan-Mitteilung	Fplm
Fahrstraßenausschluss	X
Fahrweg	Fweg
Fahrwegprüfung	Fpr
Fahrzeug, Fahrzeuge	Fz
fernmündlich	fmdl
Fernsprecher	Fspr
Festbremsortungsanlage	FBOA
Frühhalt	Frühh
Gegengleis	Ggl
gesichert	ges
gesperrt	gesp
gestört	gest
gezeichnet	gez.
Gleis	Gl
Gleissperre	Gs
Gleiswechselbetrieb	GWB
Grenzlast	GL
Grenzzeichenfreimeldung	GM
Größte zulässige Geschwindigkeit des Zuges (bei LZB)	VMZ
Güterzug	Gz
Haltepunkt	Hp
Haltestelle	Hst
Haltmeldung	HM
Handverschluss	HV
Heißläufer	Heißl
Heißläuferortungsanlage	HOA
Hilfsausschalttaste	HAT
Hilfseinschalttaste	HET
Im Auftrag	I. A.

Kennziffer	Kennz
Kleinwagen	Kl
Kreuzung	X
Lademaßüberschreitung	Lü
Langsamfahrtsignal	Lfsig
Langsamfahrstelle, vorübergehende	Lfst
Linienzugbeeinflussung	LZB
Lokomotive	Lok
Lokomotivwechsel	Lokw
Mindestbremsleistung	Mbr
Minute(n)	Min
mündlich	mdl
Oberleitung	OI
örtliche Aufsicht	öA
Örtliche Richtlinien zur Ril 408.01 - 09 für das Zugpersonal	ÖRil Zp
Örtliche Richtlinien zur Ril 408.01 - 09 für Mitarbeiter auf Betriebsstellen	ÖRil MaB
* Ortsstellbereich	OB
Plan, planmäßig	Pl, pl
Posten	P
Punktförmige Zugbeeinflussung	PZB
Radsatz (Achse)	X
Räumungsprüfung	Rp
Räumungsprüfung auf Zeit	Rpz
Rangierbegleiter	Rb
Rangierfahrt	Rf
Regelgleis	Rgl
Reisendenübergang	RÜ
Reisezug	Rz
Richtung	Ri
Rückfahrt	Rückf
Rückmelden, Rückmeldung	R
Rückmeldeposten	RMP
Schiebetriebfahrzeug	Sch-Tfz
Schrankenposten	Schrp
Schrankenwärter	Schrw
selbsttätige Blockstelle, selbsttätiges Blocksignal	Sbk
Sendung	Send
Sicherheitsfahrtschaltung	Sifa
Signal	Sig
Signalabhängigkeit	Sigabh
Sonderzug	Sdz
später	sp
Sperrfahrt	Sperrf
Sperrsignal	
- Formsignal	Hs
- Lichtsignal	Ls
Sperrung	Sperr

Stellwerk	Stw
Störung	Stör
Strecke (freie Strecke)	Str
Triebfahrzeug	Tfz
Triebfahrzeugbegleiter	Tb
Triebfahrzeugfahrt	Tfzf
Triebfahrzeugführer	Tf
übergeben	überg
überholt durch	ü
Überholung	⊙
Überleitstelle	Üst
Überleitung	Ültg
übernommen	übern
Überwachungssignal	Üs
Uhrzeit in Vordrucken	
- Spaltenspalte	Std. oder U
- Minutenspalte	Min. oder M
Umleitung	Uml
unbesetzt	u
unbestimmt	unbest
unverändert	unv
verkehrt (verkehren)	verk
verspätet	versp
vollständig	vollst
voraussichtlich	vsl
vor Plan	v Pl
Vorsignal	Vsig
Vorsignal eines selbsttätigen Blocksignals	Sbkvsig
Wagen	Wg
Wagenmeister	Wgm
Wagenprüfer	Wgp
Weiche	W
Weichenwärter	Ww
Weiterfahrt	Weiterf
wiederholen	wdh
Wiederholer	Wdh
Zentralschaltstelle	Zes
Zug	Z
Zugbegleiter	Zub
zugestimmt	zugest
Zugfolgestelle	Zfst
Zugführer	Zf
Zugfunk	ZF
Zuggattung	Zugg
Zugmeldebuch	Zmb
Zugmelder	Zm
Zugmeldestelle	Zmst
Zugpersonal	Zp
Zugschaffner	Zs
Zugschlussmeldeposten	ZMP

Zugschlussmeldung/Zugvollständigkeitsmeldung	ZM
Zugvorbereiter	Zugv
Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten zuständig	La
Zwischensignal	zust
Zwischenvorsignal	Zsig
	Zvsig



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.

Weitere Feiertage sind:

In den Bundesländern	Heilige Drei Könige, 06.01.	Fronleichnam	Mariä Himmelfahrt, 15.08.	Reformationstag	Allerheiligen	Buß- und Betttag
Baden-Württemberg	X	X			X	
Bayern	X	X	(K)		X	
Brandenburg				X		
Hessen		X				
Mecklenburg-Vorpommern				X		
Nordrhein-Westfalen		X			X	
Rheinland-Pfalz		X			X	
Saarland		X	X		X	
Sachsen		(1)		X		X
Sachsen-Anhalt	X			X		
Thüringen		(2)		X		
X = Feiertag, (K) = Feiertag in Gemeinden mit überwiegend katholischer Bevölkerung, (1) = Feiertag in den vom Staatsministerium des Innern durch Rechtsverordnung bestimmten Gemeinden im Landkreis Bautzen und im Landkreis Zittau-Löbau, (2) = Feiertag in den vom Innenminister durch Rechtsverordnung festgelegten Gemeinden mit überwiegend katholischer Bevölkerung.						

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.

□

1 Tätigkeiten selbstständig verrichten

Sie dürfen Tätigkeiten im Bahnbetrieb selbstständig nur verrichten, wenn Sie für die Tätigkeit geprüft und mit ihrer Ausführung beauftragt sind. Auszubildende Mitarbeiter dürfen Tätigkeiten im Bahnbetrieb nur unter Ihrer Aufsicht und Verantwortung ausführen.

Tätigkeiten im Bahnbetrieb verrichten

- Fahrdienstleiter,
- Weichenwärter,
- Triebfahrzeugführer oder
- Zugführer.

2 Tätigkeiten übertragen oder von anderen ständig verrichten

Aufgrund von Regeln dieser Richtlinie dürfen Tätigkeiten des Fahrdienstleiters, Weichenwärters, Triebfahrzeugführers oder Zugführers

- anderen Mitarbeitern übertragen werden oder
- ständig verrichtet werden vom Zugmelder, Rangierbegleiter, Rangierer, Triebfahrzeugbegleiter, Zugschaffner, Zugvorbereiter oder von der örtlichen Aufsicht.

3 Tätigkeiten abgrenzen

Wenn mehrere Mitarbeiter auf Betriebsstellen Tätigkeiten im Bahnbetrieb gemeinsam verrichten, ist ihre Verantwortung in den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen abgegrenzt.

4 Vorrang von Sicherheit und Pünktlichkeit

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

Sie dürfen Ton-, Funk-, Fernseh- oder Datenverarbeitungsgeräte nur betreiben, wenn dies für das Verrichten der Ihnen übertragenen Tätigkeiten erforderlich ist.

5 Melden bei Arbeitsaufnahme und Arbeitsschluss

Für Mitarbeiter auf Betriebsstellen ist in den Örtlichen Richtlinien bestimmt, ob und wo Sie sich bei Aufnahme und zum Schluss der Arbeit melden müssen.

6 Arbeitsübergabe, Arbeitsübernahme

- (1) Als Mitarbeiter auf Betriebsstellen müssen Sie Arbeitsübergabe und Arbeitsübernahme mit Unterschrift und genauer Zeitangabe in der in den Örtlichen Richtlinien bestimmten Unterlage bescheinigen. Alle der Betriebsabwicklung dienenden Unterlagen müssen Sie übergeben.

Allgemein

Wenn Sie die Arbeit übergeben, müssen Sie den übernehmenden Mitarbeiter auf Besonderheiten hinweisen. Als übernehmender Mitarbeiter müssen Sie die Unterlagen und das Auftragsbuch sofort nach Arbeitsaufnahme einsehen.

Arbeitsplatz verlassen

- (2) Als Mitarbeiter auf Betriebsstellen dürfen Sie bei durchgehender Arbeitszeit Ihren Arbeitsplatz nur verlassen, wenn die Arbeitsübernahme vom übernehmenden Mitarbeiter bescheinigt worden ist. In den Örtlichen Richtlinien können abweichende Regeln gegeben sein.

Nachweis

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

1		2		3		4		5		6		7		8		9		10	
Tag 15.12.		Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf						Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt											
Zugnummer →		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer ←		Meldungen und Vermerke	
		U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M		
4714				5	45			5	52			5	53			Vo Arbeitsaufnahme 5.35 Vogel			
4716				6	05			6	12			6	12						
4738				12	20			12	27			12	28			Vo / Sch			
																überg 12.25 übern			
																Vogel Schulz			
4784				19	20			19	27			19	28			überg 19.30 übern			
4786				19	45			19	52			19	53			He Schulz Heinzge			
4792				23	05			23	12			23	13			Arbeitschluss 23.30 Heinzge			

- * Beim ersten Eintrag nach Arbeitsaufnahme müssen Sie in Spalte „Meldungen und Vermerke“ Ihr Namenszeichen eintragen. Das Namenszeichen gilt auch für alle weiteren Einträge. Sind Einträge in einer Zeile von mehr als einem Mitarbeiter vorgenommen worden, muss jeder Mitarbeiter in Spalte „Meldungen und Vermerke“ sein Namenszeichen anbringen.

7 Unterbrochene Arbeitszeit

Bei unterbrochener Arbeitszeit müssen Sie den Beginn der Unterbrechung beteiligten Stellen mitteilen, wenn dies in den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen bestimmt ist.

Sie müssen die zu übergebenden Unterlagen an der in den Örtlichen Richtlinien bestimmten Stelle hinterlegen.

8 Verlassen des Stellwerks

Als Mitarbeiter, der einem Fahrdienstleiter zugeteilt ist, dürfen Sie während der Arbeitszeit den Stellwerksraum nur verlassen, wenn der Fahrdienstleiter zugestimmt hat.

9 Uhrzeitvergleich

Als Mitarbeiter auf Betriebsstellen ist für Sie in den Örtlichen Richtlinien geregelt, wann und wie Sie die Uhrzeit vergleichen müssen.

10 Umstellen der Uhren bei Beginn und Ende der MESZ

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

- (1) Sie müssen am Tag der Umstellung und am folgenden Tag eine richtig zeigende Uhr tragen. **Persönliche Uhren**
- (2) a) Am Tag des Beginns der MESZ müssen Sie die persönliche Uhr bis 1.45 Uhr um eine Stunde (auf 2.45 Uhr) vorgestellt und bezüglich des minutengenauen Ganges mit einer Bahnuhr verglichen haben. **Beginn der MESZ**
 - b) Mit Zeigersprung der Bahnuhr von 1.59 Uhr auf Null Minuten gilt die MESZ 3.00 Uhr und ab diesem Zeitpunkt vorerst nur noch die Zeitanzeige Ihrer persönlichen Uhr.
 - c) Vergleichen Sie als Fahrdienstleiter um 3.00 Uhr MESZ mit Stellen, die Sie über Zugfahrten benachrichtigen müssen, die Uhrzeit anhand Ihrer persönlichen Uhr. Weisen Sie die Übereinstimmung der Zeitanzeigen nach durch den Eintrag: „(Uhrzeit), Uhren zeigen richtig nach MESZ“.
 - d) Vergleichen Sie als Fahrdienstleiter nach dem Umstellen der Bahnuhren mit Stellen, die Sie über Zugfahrten benachrichtigen müssen, die Uhrzeit anhand der umgestellten Bahnuhren. Weisen Sie die Übereinstimmung der Zeitanzeigen nach durch den Eintrag: „(Uhrzeit), Bahnuhren zeigen richtig nach MESZ“.
- (3) a) Die Stunde von 2.00 Uhr bis 3.00 Uhr erscheint bei Beendigung der MESZ doppelt, wobei die erste Stunde (MESZ) als 2A, die zweite Stunde - mitteleuropäische Zeit (MEZ) - als 2B bezeichnet wird. Fügen Sie diese Bezeichnung bei Aufträgen und Meldungen, die eine Stundenangabe enthalten, sowie bei den entsprechenden Einträgen in die Unterlagen der Stundenbezeichnung hinzu, z.B. 2A Uhr ... Minuten bzw. 2B Uhr ... Minuten. **Ende der MESZ**
 - b) Am Tag der Beendigung der MESZ müssen Sie die persönliche Uhr bis 1.45 Uhr um eine Stunde (auf 0.45 Uhr) zurückgestellt und bezüglich des minutengenauen Ganges mit einer Bahnuhr verglichen haben.
 - c) Mit Zeigersprung der Bahnuhren von 2A.59 Uhr auf Null Minuten gilt die MEZ 2B.00 Uhr und ab diesem Zeitpunkt vorerst nur noch die Zeitanzeige Ihrer persönlichen Uhr.
 - d) Vergleichen Sie als Fahrdienstleiter um 2B.00 Uhr MEZ mit Stellen, die Sie über Zugfahrten benachrichtigen müssen, die Uhrzeit anhand Ihrer persönlichen Uhr. Weisen Sie die Übereinstimmung der Zeitanzeigen nach durch den Eintrag: „(Uhrzeit), Uhren zeigen richtig nach MEZ“.

e) Vergleichen Sie als Fahrdienstleiter nach dem Umstellen der Bahnhuhren mit Stellen, die Sie über Zugfahrten benachrichtigen müssen, die Uhrzeit anhand der umgestellten Bahnhuhren. Weisen Sie die Übereinstimmung der Zeitanzeigen nach durch den Eintrag: „(Uhrzeit), Bahnhuhren zeigen richtig nach MEZ“.

**Unterbrochene
Arbeitszeit**

(4) Wenden Sie auf Betriebsstellen mit unterbrochener Arbeitszeit die Bestimmungen sinngemäß am Tag der Arbeitsaufnahme an.

**Geräte mit
Zeitausdruck**

(5) Während der Umstellung der Bahnhuhren weisen selbsttätig schreibende oder druckende Geräte mit Zeitausdruck eine falsche Uhrzeit aus. Treffen Sie die Maßnahmen, wie sie bei Störung dieser Geräte vorgeschrieben sind. Nehmen Sie nach Abschluss des Umstellvorgangs der Bahnhuhren einen Probedruck vor. Wenn Sie dabei Übereinstimmung mit der richtigen Uhrzeit feststellen, gelten die Geräte wieder als ordnungsgemäß wirkend.

**Unregel-
mäßigkeiten**

(6) Treffen Sie nach Abschluss der Umstellmaßnahmen Uhren mit abweichender Zeitanzeige an, gilt die Anzeige Ihrer persönlichen Uhr.



1 Grundstellung

Ist bei Gleisbildstellwerken für Weichen oder Gleissperren ausnahmsweise eine Grundstellung erforderlich, ist dies in den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen bestimmt.

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

2 Umstellverbot

Unter Fahrzeugen dürfen Sie Weichen oder Gleissperren nicht umstellen.

3 Flachkreuzungen

Für Flachkreuzungen müssen Sie die Bestimmungen für Weichen sinngemäß anwenden.



1 Bezeichnen der Züge

Bezeichnen Sie Züge in Aufträgen oder Meldungen mit dem Wort „Zug“ und der Zugnummer. Ersetzen Sie „Zug“ bei Sperrfahrten durch „Sperrfahrt“, bei Kleinwagenfahrten durch „Sperrfahrt Kl“. Bezeichnen Sie Züge auch dann mit ihrer Zugnummer, wenn sie im Fahrplan eines anderen Zuges verkehren.

2 Einseitig gerichtete Sprechrichtung (Lautsprecher) verwenden

Aufträge dürfen Sie über einseitig gerichtete Sprechrichtungen geben, wenn dies im Einzelfall nicht verboten ist und die Ausführung vom Empfänger gemeldet werden muss oder von Ihnen selbst erkannt werden kann.

Einseitig gerichtete Sprechrichtungen dürfen Sie für Meldungen nicht verwenden.

3 Wiederholen

- a) Als Empfänger von Aufträgen oder Meldungen mit festem Wortlaut müssen Sie * wörtlich wiederholen.

Als Empfänger von Aufträgen oder Meldungen ohne festen Wortlaut müssen Sie * alle wesentlichen Angaben wiederholen.

Müssen Sie Aufträge oder Meldungen eintragen, müssen Sie zuerst eintragen * und dann wiederholen.

- b) Wenn Sie sich fernmündlich verständigen, müssen Sie jedes Wiederholen mit den Worten „Ich wiederhole“ beginnen. Ist richtig wiederholt worden, müssen Sie mit „Richtig“ bestätigen.
- c) Aufträge über einseitig gerichtete Sprechrichtungen müssen Sie zweimal geben. Beginnen Sie die zweite Durchsage mit den Worten „Ich wiederhole“.
- d) Aufträge oder Meldungen, die Sie zum Abwenden von Gefahr erhalten, brauchen Sie nicht zu wiederholen. Sie müssen unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen treffen, auch wenn Sie den Auftrag oder die Meldung unvollständig aufgenommen haben.

4 Fahrdienstleiter

Aufträge oder Meldungen, für die Sie als Fahrdienstleiter zuständig sind, sollen Sie selbst aufnehmen oder abgeben. Sie dürfen einen anderen Mitarbeiter damit beauftragen, wenn dies in den Örtlichen Richtlinien zugelassen ist. Sie müssen den Auftrag für jeden Einzelfall besonders erteilen. Sie dürfen den Auftrag nicht im Voraus allgemein oder bedingt erteilen. Zur Abgabe von Meldungen mit festem Wortlaut kann in den Örtlichen Richtlinien eine besondere Art zugelassen sein. *



1 Nachweisen

- (1) Als Mitarbeiter auf einer Betriebsstelle müssen Sie Aufträge, Meldungen oder Vorgänge, die die Durchführung der Züge betreffen, nachweisen, und zwar
- wenn es Zugmeldungen sind,
 - wenn dies in den Regeln der Module 408.01 bis 408.09 oder in den Örtlichen Richtlinien angeordnet ist oder
 - wenn Sie oder andere Mitarbeiter den Nachweis für erforderlich halten.

Weisen Sie in folgenden Unterlagen nach:

- a) Im Zugmeldebuch, hierbei gilt:

Tragen Sie Angaben nach der Anleitung auf der Titelseite des jeweiligen * Vordrucks oder nach den in den Modulen 408.0101 bis 408.0911 dargestellten * Mustern in den Vordruck ein. Sind für Angaben keine Spalten vorgesehen oder * keine Muster gegeben, sind die Einträge an keine Form gebunden. Sie dürfen dann auch quer über den Spaltenbau schreiben. Als Ankunftszeit gilt bei haltenden Zügen die Zeit, zu der der Zug am gewöhnlichen Halteplatz oder am Zielsignal zum Halten kommt, bei durchfahrenden Zügen die Durchfahrtszeit; als Ab- oder Durchfahrtszeit die nach Modul 408.0221 Abschnitt 3 Absatz 5 gemeldete Zeit.

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

- b) Im Fernsprechbuch, wenn kein Zugmeldebuch geführt wird oder wenn zwar ein Zugmeldebuch geführt wird, aber für Einträge, für die keine Spalten vorgesehen sind, der Nachweis im Fernsprechbuch zweckmäßig ist.
- c) In anderen Unterlagen, wenn es angeordnet ist.

- (2) Vorbereitende Gespräche brauchen Sie nicht einzutragen.
- (3) Tragen Sie - außer bei Gefahr - unmittelbar vor Abgabe oder sofort nach Eingang ein.
- (4) Sie dürfen nicht mit Bleistift eintragen und nicht radieren. Streichen Sie irrtümlich vorgenommene Einträge so durch, dass sie lesbar bleiben.

2 Zugmeldebuch

- a) Als Zugmeldebücher müssen Sie in der Regel Vordrucke 408.0203V11 bis 408.0203V31 verwenden.
- b) In den Örtlichen Richtlinien können für Zugmeldebücher besondere Regeln gegeben sein
1. bei mehreren ineinander übergehenden Strecken,
 2. in Fernstell- oder Fernsteuerbereichen,
 3. für Eintragen der Stundenzahlen,
 4. für Eintragen der Zugschlussmeldung.
- c) Für selbsttätige Blockstellen oder LZB-Blockstellen brauchen Sie keine Zugmeldebücher zu führen. *

3 Fernsprechbuch

- a) Sie müssen in der Regel Vordruck 408.0203V41 verwenden.
- b) In den Örtlichen Richtlinien können Regeln für das Fernsprechbuch gegeben sein.

4 Aufbewahren von Unterlagen

Zugmeldebücher, Fernsprechbücher, Vordrucke Anordnungen über den Zugverkehr, Befehle und Fahrplan-Mitteilungen müssen Sie nach ihrem Abschluss bei der in den Örtlichen Richtlinien genannten Stelle aufbewahren.

□

Zugmeldebuch

für die eingleisige Strecke

von bis

Betriebsstelle

Begonnen am, abgeschlossen am, Inhalt: Blätter

Anleitung

1. für Zugmeldestellen

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

Spalte 1: Nummer des ankommenden Zuges,

Spalte 2: Nummer des abgehenden Zuges,

Spalte 3: Zeit der Annahme,

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

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

Spalte 6: Zeit der Rückmeldung.

*

2. für Blockstellen

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

Spalte 1: Zugnummer der einen Richtung,

Spalte 2: Zugnummer der anderen Richtung,

Spalte 3: kein Eintrag,

Spalte 4: Zeit der gemeldeten Abfahrt,

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

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

*

Zugmeldebuch

für die zweigleisige Strecke

von bis

Betriebsstelle

Begonnen am, abgeschlossen am, Inhalt: Blätter

Anleitung

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

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

*

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

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

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

Zugmeldebuch für die zweigleisige Strecke

von bis

Betriebsstelle

Begonnen am, abgeschlossen am, Inhalt: Blätter

Anleitung

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

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

*

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

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

(linke Seite)

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

V408.0203V32 Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken, Gemeinschaftsstrecke liegt links (Einlage) A4d 5b-70 06.03

(rechte Seite)

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

V408.0203V32 Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken, Gemeinschaftsstrecke liegt links (Einlage) A4d 5b-70 06.03

Vordrucke V408.0203V33 „Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken, Gemeinschaftsstrecke liegt rechts (Titel)“ und V408.0203V34 „Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken, Gemeinschaftsstrecke liegt rechts (Einlage)“ sind gleich aufgebaut.



Fernsprechbuch

für

Begonnen am, abgeschlossen am

Inhalt: 80 Seiten

V408.0203V41 Fernsprechbuch A5 H80 5c-70 in 7b-250 rot 06.03

1 Fahrplan für Zugmeldestellen

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

Wo Sie als Fahrdienstleiter Signalanlagen örtlich nicht besetzter Zugmeldestellen bedienen, kann der Fahrplan für Zugmeldestellen auch Angaben für ferngestellte oder ferngesteuerte Zugmeldestellen enthalten.

- (2) a) Hinter der Zugnummer sind die Verkehrstage angegeben. Sind keine Verkehrstage angegeben, verkehren die Züge täglich.
- b) Bei Bedarfszügen ist vor der Zugnummer ein „B“ angegeben.
- c) Wenn ein „+“ (Betriebshalt) oder „x“ (Bedarfshalt) vor der Ankunftszeit angegeben ist, darf der Halt ausfallen, ohne dass Sie als Fahrdienstleiter den Zugführer verständigen müssen.

2 Sonderzüge

Als Fahrdienstleiter bestimmen Sie, welche Gleise ein Sonderzug befahren darf, soweit es nicht schon angeordnet ist. Beachten Sie folgende Regeln:

- (1) Für durchfahrende Züge dürfen Sie nur die in den Örtlichen Richtlinien zugelassenen Zugstraßen benutzen.

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

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

- (2) Reisezüge dürfen in der Regel nur in Gleise fahren, die für Reisezüge zugelassen sind. Muss ausnahmsweise ein Reisezug über Güterzuggleise fahren, müssen Sie den Triebfahrzeugführer des Zuges durch Befehl 9 anweisen, im Bahnhof mit höchstens 40 km/h zu fahren, soweit er nicht aus anderen Gründen mit höchstens 40 km/h fahren muss.

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

- (3) Lenken Sie anzeigegeführte Züge möglichst nicht von mit LZB oder ETCS ausgerüsteten Gleisen ab. *
- (4) Bei Zuglenkung mit Lenkplan können Gleise, die ein Sonderzug zu befahren hat, im Zuglenkplan angegeben sein. *

□

1 Gewöhnliche Fahrtrichtung auf zweigleisigen Bahnen

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

2 Mehrere Strecken derselben Fahrtrichtung

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

3 Abzweigstellen

- (1) Auf Abzweigstellen ist die Fahrtrichtung oder die Benutzung der Gleise im Fahrplan für Zugmeldestellen oder im Streckenfahrplan vorgeschrieben.
- (2) Als Fahrdienstleiter bestimmen Sie, welche Gleise ein Sonderzug befahren soll, soweit es nicht schon angeordnet ist.

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

Reisezüge dürfen in der Regel nur über Gleise fahren, die für Reisezüge zugelassen sind. Muss ausnahmsweise ein Reisezug über Güterzuggleise fahren, müssen Sie den Triebfahrzeugführer durch Befehl 9 anweisen, im Bereich der Abzweigstelle mit höchstens 40 km/h zu fahren, soweit er nicht aus anderen Gründen mit höchstens 40 km/h befahren werden muss.

□

1 Allgemeines

- | | |
|--|--|
| <p>(1) Es gibt folgende Zugmeldungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbieten und Annehmen, - Abmelden und - Rückmelden. | Arten |
| <p>(2) Geben Sie Zugmeldungen auf der in den Örtlichen Richtlinien genannten Fernsprechverbindung. In den Örtlichen Richtlinien kann zugelassen sein, dass Sie Zugmeldungen unmittelbar mündlich geben dürfen.</p> | Fernsprechverbindung |
| <p>(3) Als Mitarbeiter einer Zugmeldestelle müssen Sie sich mit „Fahrdienstleiter / Zugmelder (Name der Betriebsstelle)" melden. Bei der ersten Zugmeldung nach Arbeitsübernahme müssen Sie Ihren Namen nennen. Sind Sie Mitarbeiter einer anderen Betriebsstelle, melden Sie sich nur mit der Bezeichnung der Stelle (z. B. „Blockstelle Heide“).</p> <p>Bei umfangreichen Namen von Betriebsstellen können in den Örtlichen Richtlinien Verkürzungen zugelassen sein.</p> | Melden |
| <p>(4) Leiten Sie jede Zugmeldung mit dem Wort „Zugmeldung" ein. Folgt der Annahme unmittelbar die Abmeldung, ist das Wort „Zugmeldung“ vor der Abmeldung nicht erforderlich.</p> | Einleiten |
| <p>(5) a) Geben Sie bei parallel verlaufenden Strecken in der Zugmeldung zusätzlich die Strecke an (Örtliche Richtlinien).</p> <p>b) Wenn Züge auf Haltepunkten enden oder beginnen, müssen Sie in Zugmeldungen darauf hinweisen.</p> | Angabe der Strecke |
| <p>(6) a) Wo auf den beteiligten Zugmeldestellen Zugmeldungen durch technische Meldeeinrichtungen gegeben werden, brauchen Sie nicht mündlich anzubieten, anzunehmen oder abzumelden.</p> <p>b) Sie müssen jedoch Züge nach den Regeln in den Abschnitten 2 bzw. 3 mündlich anbieten und annehmen oder abmelden, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die technischen Meldeeinrichtungen gestört sind, 2. Rückmelden eingeführt ist oder bei Räumungsprüfung auf Zeit die Räumungsprüfung zu bestätigen ist, 3. für Zugmeldungen besondere Formen oder Zusätze angeordnet sind (z. B. für Sperrfahrten, „mit außergewöhnlichen Sendungen“, Lü-Sendungen „Cäsar“), außer wenn Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, für den Zusatz „auf dem Gegengleis“. <p>c) Wo Zugmeldungen durch technische Meldeeinrichtungen gegeben werden, können in den Örtlichen Richtlinien Regeln für das Rückmelden gegeben sein.</p> | Technische Meldeeinrichtungen |
| <p>(7) a) Wo benachbarte Zugmeldestellen demselben Fahrdienstleiter zugeteilt sind, brauchen Sie keine Zugmeldungen zu geben.</p> <p>b) Auf eingleisigen Stichstrecken kann in den Örtlichen Richtlinien zugelassen sein, dass keine Zugmeldungen gegeben werden.</p> | Zugmeldungen nicht erforderlich |

2 Anbieten und Annehmen

- Grundsatz** (1) a) Auf eingleisigen Strecken müssen Sie Züge anbieten.
b) Auf zweigleisigen Strecken müssen Sie Züge anbieten, wenn es
1. in dieser Richtlinie,
 2. in den Örtlichen Richtlinien oder
 3. in einer Beta
angeordnet ist.
- Anbietende Stelle** (2) Sie müssen Züge von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle anbieten.
- Zeitpunkt** (3) Sie dürfen einen Zug frühestens fünf Minuten vor der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit anbieten.
- Bedingungen** (4) Sie dürfen einen Zug erst anbieten, wenn
- a) der letzte vorausgefahrte Zug auf der nächsten Zugfolgestelle,
 - b) der letzte aus der Gegenrichtung angenommene Zug auf der eigenen Zugmeldestelle
angekommen ist.
- Mündlich** (5) Wenn Zugmeldungen mündlich gegeben werden, gilt Folgendes:
- Anbieten a) Sie müssen einen Zug anbieten mit den Worten:
„Wird Zug (Nummer) angenommen?“
- Annehmen b) Nehmen Sie einen Zug an mit den Worten:
„Zug (Nummer) ja“.
- Ablehnen c) Steht der Fahrt ein Hindernis entgegen, dürfen Sie den Zug nicht annehmen.
Lehnen Sie die Fahrt ab mit den Worten:
„Nein warten“.
Ist der Hinderungsgrund weggefallen, dürfen Sie den Zug annehmen mit den Worten:
„Jetzt Zug (Nummer) ja“.
- Wiederholen d) Abweichend von den Regeln im Modul 408.0202 Abschnitt 3 brauchen Sie beim Anbieten und Annehmen nur die Annahme zu wiederholen. Folgt der Annahme unmittelbar die Abmeldung, brauchen Sie nur die Abmeldung zu wiederholen.
- Technische Melde-
einrichtungen** (6) Wenn keine mündlichen Zugmeldungen gegeben werden, gilt ein Zug auch als angenommen, wenn Erlaubnisempfang angezeigt wird.
- Abweichen** (7) Von den Bestimmungen der Absätze 3 und 4 dürfen Sie in folgenden Fällen abweichen:
- a) Sie dürfen einen Zug bis zu zwei Minuten vor der voraussichtlichen Ankunft des letzten aus der Gegenrichtung angenommenen Zuges anbieten und unmittelbar nach dessen Ankunft ablassen.
Bieten Sie in diesem Fall den Zug an mit den Worten:

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

Nehmen Sie den Zug an mit den Worten:

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

Tragen Sie die Bedingung im Zugmeldebuch in Spalte „Meldungen und Vermerke“ ein, z. B. „Wenn Z 69136 in BES“.

Wenn Sie für den letzten Gegenzug die Räumungsprüfung bestätigen müssen, brauchen Sie die Bestätigung erst nach Abfahrt des bedingt angenommenen Zuges zu geben.

- b) Bei ordnungsgemäß wirkendem Streckenblock dürfen Sie einen Zug bis zu zwei Minuten vor der voraussichtlichen Ankunft des letzten vorausgefahrenen Zuges auf der nächsten Zugfolgestelle anbieten. Sie dürfen den Zug ablassen, sobald das Hauptsignal auf Fahrt gestellt werden kann.

Bieten Sie den Zug an mit den Worten:

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

Nehmen Sie den Zug an mit den Worten:

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

Tragen Sie die Bedingung im Zugmeldebuch in Spalte „Meldungen und Vermerke“ ein, z. B. „Wenn Z 69136 in BDH“.

3 Abmelden

- (1) Sie müssen Züge in der Regel von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle abmelden. In den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra kann angeordnet sein, dass Sie Züge an andere Zugfolgestellen abmelden müssen oder dass andere Zugfolgestellen Züge abmelden.

**Abmeldende
Stelle**

- (2) Sie dürfen einen Zug abmelden, wenn der letzte vorausgefahrte Zug auf der nächsten Zugfolgestelle angekommen ist. Bei ordnungsgemäß wirkendem Streckenblock dürfen Sie einen Zug schon abmelden, bevor der letzte vorausgefahrte Zug auf der nächsten Zugfolgestelle angekommen ist.

Bedingungen

- (3) a) Sie müssen Züge in der Regel bis zu fünf Minuten vorher mit der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit abmelden. In den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra kann für den Zeitpunkt der Abmeldung eine Mindestzeit bestimmt sein.

**Voraussichtliche
Ab- oder
Durchfahrtszeit**

- b) In den Örtlichen Richtlinien kann zugelassen sein, dass Sie mit der tatsächlichen Ab- oder Durchfahrtszeit abmelden dürfen. Sie müssen jedoch mit der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit abmelden, wenn Sie mit dem Abmelden Bahnübergangsposten benachrichtigen.

- c) Züge, die Sie angeboten haben, sollen Sie möglichst unmittelbar im Anschluss an die Annahme abmelden.

- (4) Als Abfahrtszeit gilt in der Regel der Zeitpunkt, zu dem der Zug am gewöhnlichen Halteplatz abfährt, als Durchfahrtszeit der Zeitpunkt, zu dem die Spitze des Zu-

**Abfahrtszeit,
Durchfahrtszeit**

ges beim Fahrdienstleiter vorbeifährt. Die Örtlichen Richtlinien können nähere Weisungen enthalten.

Wortlaut

- (5) Verwenden Sie beim Abmelden folgende Wortlaute:
- a) Beim Melden der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit:
„Zug (Nummer) in (Name der Zugmeldestelle) voraussichtlich ab (Minute der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit)".
 - b) Beim Melden der tatsächlichen Ab- oder Durchfahrtszeit:
„Zug (Nummer) in (Name der Zugmeldestelle) ab (Minute der Ab- oder Durchfahrtszeit)".

In den Örtlichen Richtlinien können ergänzende Regeln gegeben sein.

Berichtigung, Rücknahme

- (6) Weicht die tatsächliche Ab- oder Durchfahrtszeit um zwei Minuten oder mehr von der gemeldeten Zeit ab, müssen Sie die Zugmeldung möglichst frühzeitig berichtigen.

Leiten Sie die Berichtigung abweichend von Abschnitt 1 Absatz 4 ein mit den Worten:

„Berichtigte Zugmeldung"

Wenn der Zug zunächst nicht abfährt und Sie deshalb die Zugmeldung zurücknehmen, müssen Sie folgenden Wortlaut verwenden:

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

Weisen Sie Berichtigung oder Rücknahme einer Zugmeldung im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nach:

*

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						
Tag <i>15.12.</i>	Regelgleis von → Gegengleis nach ←				Regelgleis nach → Gegengleis von ←										
	Adorf				Cestadt										
Zugnummer →	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	
4728			10	30			10	37			10	38			
4730			10	52			10	59							
			10	48											
			Berichtigung einer Zugmeldung												
4736			12	20											Lokschaden
			Zurücknahme einer Zugmeldung												

4 Rückmelden

- (1) Die Rückmeldung ist die mündliche Bestätigung der Räumungsprüfung.
- (2) Als Fahrdienstleiter der Räumungsprüfstelle müssen Sie die Züge an den Fahrdienstleiter zurückmelden, der die Fahrt in den Zugfolgeabschnitt zulässt.
- (3) Die Rückmeldung lautet:
„Zug (Nummer) in (Name der Räumungsprüfstelle)".



1 Grundsatz

Bevor Sie auf einem Bahnhof oder einer Abzweigstelle eine Zugfahrt zulassen, müssen Sie feststellen, dass		
a)	die zu befahrenden Weichen, die Weichen im Durchrutschweg und die Flankenschutzeinrichtungen richtig stehen,	Dies gilt für Weichen von Anschlussstellen sinngemäß.
b)	der Fahrweg frei von Fahrzeugen ist,	Der zu prüfende Teil des Fahrwegs <ol style="list-style-type: none"> 1. beginnt im Gleis hinter dem Einfahrsignal oder Blocksignal <ul style="list-style-type: none"> - am Signal Ra 10, - wo dieses nicht vorhanden ist, mit der ersten Weiche hinter dem Einfahrsignal oder Blocksignal oder, - wo die Gleisfreimeldeanlage des Bahnhofs oder der Abzweigstelle zwischen Einfahrsignal oder Blocksignal und dem Signal Ra 10 oder der ersten Weiche beginnt, am ersten Abschnitt der Gleisfreimeldeanlage, 2. beginnt auf einem Bahnhof bei Einfahrt vom Gegengleis oder auf einer Abzweigstelle bei Weiterfahrt vom Gegengleis am ersten Abschnitt der Gleisfreimeldeanlage des Bahnhofs oder der Abzweigstelle, sonst in Höhe des Einfahrsignals oder Blocksignals des Regelgleises, 3. endet bei eingleisiger Strecke im Gleis hinter dem Ausfahrtsignal oder Blocksignal <ul style="list-style-type: none"> - am Signal Ra 10, - wo dieses nicht vorhanden ist, mit der letzten Weiche im Fahrweg, oder, - wo die Gleisfreimeldeanlage des Bahnhofs oder der Abzweigstelle zwischen Signal Ra 10 oder der letzten Weiche im Fahrweg und dem Einfahrsignal oder Blocksignal endet, hinter dem letzten Abschnitt der Gleisfreimeldeanlage,

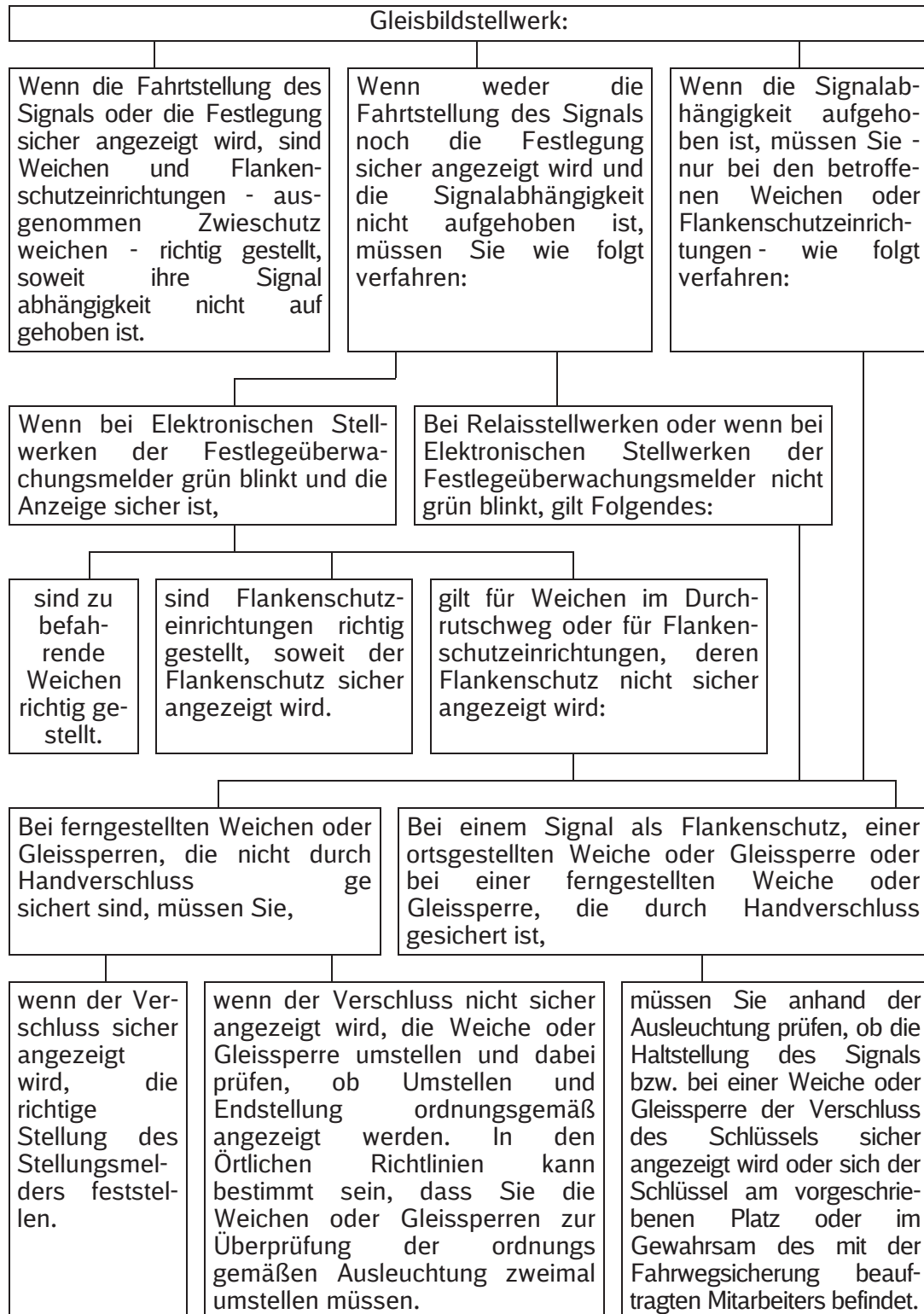
b)		<p>4. endet bei zweigleisiger Strecke bei Fahrten</p> <p>in das Regelgleis im Gleis hinter dem Ausfahrtsignal oder Blocksignal hinter dem letzten Abschnitt der Gleisfreimeldeanlage des Bahnhofs oder der Abzweigstelle, sonst in Höhe des Einfahrtsignals oder Blocksignals der Gegenrichtung,</p> <p>in das Gegengleis im Gleis hinter dem Ausfahrtsignal oder Blocksignal</p> <ul style="list-style-type: none">- am Signal Ra 10,- wo dieses nicht vorhanden ist, mit der letzten Weiche im Fahrweg, oder,- wo die Gleisfreimeldeanlage des Bahnhofs oder der Abzweigstelle zwischen Signal Ra 10 oder der letzten Weiche im Fahrweg und dem Einfahrtsignal oder Blocksignal endet, hinter dem letzten Abschnitt der Gleisfreimeldeanlage. <p>Der zu prüfende Teil des Fahrwegs kann an einer in den Örtlichen Richtlinien genannten Stelle beginnen oder enden.</p>
c)	<p>der zugehörige Durchrutschweg frei von Fahrzeugen ist,</p>	<p>Die Durchrutschwege sind in den Örtlichen Richtlinien angegeben.</p> <p>Auf das Freihalten des Durchrutschweges dürfen Sie verzichten, wo ausnahmsweise der Einfahrweg nicht durch ein Haupt- oder Sperrsignal als Zielsignal begrenzt ist oder in ein Nebengleis eingefahren werden muss.</p>
d)	<p>die einmündenden Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen frei von Fahrzeugen sind,</p>	<p>Sie müssen berücksichtigen, dass Züge oder Rangierfahrten sich nach dem Anhalten strecken können.</p>
e)	<p>zwischen Flankenschutzeinrichtung und dem Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg keine Fahrzeuge stehen,</p>	<p>Zwischen einem Signal als Flankenschutzeinrichtung und dem Grenzzeichen dürfen Fahrzeuge eines eingefahrenen Zuges stehen, wenn an diesen nicht rangiert wird. In einer Betra kann zugelassen sein, dass zwischen Flankenschutzeinrichtung und dem Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg Fahrzeuge stehen dürfen.</p>
f)	<p>Rangierverbote beachtet werden,</p>	
g)	<p>Bahnübergänge - soweit es in den Örtlichen Richtlinien vorgeschrieben ist - gesichert sind.</p>	

2 Richtige Stellung

- (1) Zur Feststellung, dass die zu befahrenden Weichen, die Weichen im Durchschwergweg oder die Flankenschutzeinrichtungen richtig stehen, müssen Sie - soweit Sie nicht nach Absatz 2 die richtige Stellung an der Außenanlage feststellen müssen - wie folgt verfahren:

Stellwerk

a)



Gleisbildstellwerk

Mechanisches
oder elektro-
mechanisches
Stellwerk

- b) 1. Wenn Sie den Fahrstraßenhebel oder den Signalhebel umlegen können, sind Weichen und Flankenschutzeinrichtungen - ausgenommen Zwieschutzweichen - richtig gestellt, soweit ihre Signalabhängigkeit nicht aufgehoben ist.
2. Bei Zwieschutzweichen oder wenn Sie den Fahrstraßenhebel bzw. den Signalhebel nicht umlegen können oder wenn die Signalabhängigkeit aufgehoben ist, müssen Sie - bei aufgehobener Signalabhängigkeit nur bei den betroffenen Weichen oder Flankenschutzeinrichtungen - prüfen, ob
- die Stell- und Riegelhebel richtig stehen und die Überwachungseinrichtungen Ordnungsstellung zeigen und
 - die Schlüssel der Handverschlüsse sich am vorgeschriebenen Platz oder im Gewahrsam des mit der Fahrwegsicherung beauftragten Mitarbeiters befinden.

Außenanlage

- (2) Sie müssen die richtige Stellung an der Außenanlage feststellen
- a) bei Weichen, Gleissperren oder Signalen, die
1. ortsgestellt (auch abgebunden) und nicht durch Handverschluss gesichert oder geriegelt sind oder
 2. elektrisch gestellt sind, wenn deren Überwachungseinrichtung eine Störung anzeigt und sie nicht durch Handverschluss gesichert sind. Ist eine Weiche durch Handverschluss gesichert, müssen Sie, solange die Weiche in derselben Stellung befahren wird, die richtige Stellung an der Außenanlage nur vor der ersten Zugfahrt feststellen,
- b) bei Weichen oder Gleissperren, die
1. durch Handverschluss zu sichern sind - solange die Weiche in derselben Stellung befahren wird, nur vor der ersten Zugfahrt -, oder
 2. Sie überblicken und gegen fremden Eingriff schützen müssen,
- c) bei Weichen oder Gleissperren, die durch Drahtzug geriegelt werden - solange die Weiche in derselben Stellung befahren wird oder die Gleissperre nicht erneut bedient wurde, nur vor der ersten Zugfahrt -, wenn
1. bei Verriegelung durch Riegeldrahtzug der Riegelhebel nicht umgelegt werden kann oder
 2. bei Verriegelung durch Signaldrahtzug der Signalhebel nicht umgelegt werden kann oder der Signalflügel trotz umgelegten Signalhebels nicht auf Fahrt kommt.

Sie dürfen die richtige Stellung im Stellwerk feststellen, wenn

- bei Stellwerken der Bauform GS II zwar die Ausleuchtung einer Weiche oder Gleissperre gestört ist, jedoch die Fahrstraßenfestlegung oder die Verschlussüberwachung der Fahrstraße angezeigt wird oder
- bei EZMG-Stellwerken zwar die Ausleuchtung der Fahrwegelemente gestört ist, jedoch die Anzeigen in den Prüffeldern ausgewertet werden können.

Besonderheiten

- (3) a) Bei der Feststellung nach Absatz 2 müssen Sie außerdem prüfen, ob bei Weichen mit Mittelverschlüssen beide Zungen in ihrem gesamten Verlauf richtig liegen und bei Weichen mit beweglicher Herzstückspitze die Lage von Zungen und Herzstückspitze übereinstimmt.

- b) 1. Wenn Sie bei ortsgestellten Weichen, die gegen die Spitze befahren werden, nach Modul 408.0601 Abschnitt 1 Absatz 2 b oder bei ortsgestellten Schutzweichen nach Modul 408.0601 Abschnitt 1 Absatz 2 c auf Handverschluss verzichten, müssen Sie bei der Feststellung nach Absatz 2 auch prüfen, dass Zungen- und Herzstückverschlüsse an den Weichen in Ordnung sind. Sind diese Einrichtungen nicht in Ordnung, dürfen Sie auf Handverschluss nicht verzichten.
2. Wenn Sie bei Schutzweichen nach Modul 408.0601 Abschnitt 1 Absatz 2 d oder Absatz 2 e auf Handverschluss verzichten, brauchen Sie die Feststellung nach Absatz 2 nicht zu treffen.

3 Frei von Fahrzeugen

- (1) Die Feststellungen, dass Fahrweg, Durchrutschweg oder einmündende Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen frei von Fahrzeugen sind und dass zwischen Flankenschutzeinrichtung und Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg keine Fahrzeuge stehen, müssen Sie treffen

Grundsatz

a)

- wo eine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage vorhanden ist -

durch Auswerten der sicheren Anzeigen, soweit nicht eine Abschnittsprüfung vorgeschrieben ist.

Zeigen Anzeigen das Freisein nicht an, müssen Sie eine Abschnittsprüfung vornehmen.

In den Örtlichen Richtlinien sind die Grenzen der Gleisfreimeldeanlage angegeben.

Bei der Abschnittsprüfung müssen Sie durch Hinsehen an der Außenanlage feststellen, dass im betroffenen Abschnitt bis zu den begrenzenden Weichen, Sperrsignalen, Wartezeichen oder Hauptsignalen keine Fahrzeuge stehen.

Wurde vor Abfahrt eines Zuges vor der Zugspitze rangiert - ausgenommen nur mit dem Triebfahrzeug, das sich an der Spitze des Zuges befindet -, müssen Sie sicherstellen, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen wurden.

Sie müssen feststellen, dass im Fahrweg, Durchrutschweg oder in einmündenden Gleisabschnitten keine anderen Hindernisse vorhanden sind, soweit dies von Ihrem Standort aus möglich ist.

b)

- wo keine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage vorhanden ist -

durch Hinsehen.

In den Örtlichen Richtlinien können ergänzende Regeln gegeben sein.

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

**Unterbrochene
Arbeitszeit**

**Lü Berta oder
Lü Cäsar**

- (3) a) Bevor Sie eine Zugfahrt mit Lü-Sendungen „Berta“ oder „Cäsar“ zulassen, müssen - abweichend von den Regeln in Absatz 1 - einmündende Gleisabschnitte über das Grennzeichen hinaus bis zum Ende des an die Weiche anschließenden Weichenbogens, bei anschließender Kreuzung bis zum Nachbargleis frei von Fahrzeugen sein. Bevor Sie andere Zugfahrten zulassen, müssen Sie feststellen, dass Lü-Sendungen „Berta“ oder „Cäsar“ nicht in diesem Gleisabschnitt stehen. Für Gleise, die im Bogen liegen, ist der freizuhaltende Gleisabschnitt in den Örtlichen Richtlinien angegeben.
- b) Bei selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage ist in den Örtlichen Richtlinien geregelt, wie Sie bei Lü-Sendungen „Berta“ oder „Cäsar“ verfahren müssen.

**Versandung,
Rostbildung,
Verschmutzung**

- (4) In den Örtlichen Richtlinien ist geregelt, wie Sie verfahren müssen, wenn bei einer Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen in bestimmten Gleis- oder Weichenabschnitten Versandung, Rostbildung oder starke Verschmutzung eintreten kann und dadurch ein Abschnitt nicht als besetzt angezeigt wird, obwohl er besetzt ist.

Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer

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

Kleinwagenfahrten

- (6) Kleinwagenfahrten dürfen Sie auf Gleisen mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage erst zulassen, wenn Sie Merkhinweis nach Modul 408.0402 Nr. 1 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 1 angebracht bzw. eingegeben haben.

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

- * Bei EZMG-Stellwerken müssen Sie nach Einfahrt der Kleinwagenfahrt auf beiden Bahnhofsköpfen sofort einen anderen Fahrweg einstellen.

Streckenblock auf Bahnhofsgleisen

- (7) Wo auf Bahnhofsgleisen Streckenblock vorhanden ist, sind in den Örtlichen Richtlinien Regeln gegeben.

Maßnahmen bei besetzten Einfahrgleisen

- (8) a) Als Mitarbeiter, in dessen Fahrwegprüfbezirk ein Einfahrgleis besetzt wird, oder wenn Sie Fahrdienstleiter sind, müssen Sie die in den Örtlichen Richtlinien genannten Maßnahmen sofort treffen, wenn das Gleis voraussichtlich 10 Minuten oder länger besetzt bleibt.
- b) Wird ein Einfahrgleis auf einem Bahnhof besetzt, auf dem Sie als Fahrdienstleiter auch andere Aufgaben wahrzunehmen haben und auf dem kein abhängiges Stellwerk an der Zulassung der Einfahrt beteiligt ist, müssen Sie die Maßnahmen nach a) sofort treffen, wenn das Gleis voraussichtlich drei Minuten oder länger besetzt bleibt.

(9) a) 1. Wo keine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage vorhanden ist, dürfen Sie die Feststellungen, dass

- Fahrweg, Durchrutschweg und einmündende Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen frei von Fahrzeugen sind und
- zwischen Flankenschutzeinrichtungen und Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg keine Fahrzeuge stehen

nach c) treffen, soweit Sie die Feststellungen nicht durch Hinsehen treffen können.

2. Das mittelbare Feststellen müssen Sie, außer für Abschnitte, die Sie ständig nicht einsehen können, einführen und, wenn der Anlass weggefallen ist, aufheben. Ständig nicht einsehbare Abschnitte sind in den Örtlichen Richtlinien genannt.
3. Bevor Sie das mittelbare Feststellen einführen, müssen Sie die Feststellungen nach Nr. 1 durch Hinsehen treffen.
4. Maßnahmen nach Absatz 8 müssen Sie sofort treffen.

b) 1. Wo eine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage vorhanden ist, dürfen Sie die Feststellungen der Abschnittsprüfung nach c) treffen, soweit Sie die Feststellungen nicht durch Hinsehen treffen können.

2. Das mittelbare Feststellen müssen Sie einführen und, wenn der Anlass weggefallen ist, aufheben.
3. Bevor Sie das mittelbare Feststellen einführen, müssen Sie in der Regel eine Abschnittsprüfung durchführen.

Statt der Abschnittsprüfung dürfen Sie den Triebfahrzeugführer beauftragen, im betroffenen Abschnitt

- in einem Bahnhof bis zum nächsten Hauptsignal, bei Ausfahrten bis zum Ende des anschließenden Weichenbereichs oder, wenn noch ein besonderer Bahnabschnitt der Gleisfreimeldeanlage des Bahnhofs ohne Weichen folgt (Örtliche Richtlinien), bis zu dessen Ende („bis km ...“),
- auf einer Abzweigstelle bis zum Ende des anschließenden Weichenbereichs oder, wenn noch ein besonderer Abschnitt der Gleisfreimeldeanlage der Abzweigstelle ohne Weichen folgt (Örtliche Richtlinien), bis zu dessen Ende („bis km ...“)

auf Sicht zu fahren. Wenn Abschnitte mit Weichen oder Kreuzungen betroffen sind, gilt dies so lange, bis alle Zweige der Weiche oder Kreuzung von mindestens einem Zug befahren worden sind. Anschließend müssen Sie jeweils feststellen, dass der Zug den Abschnitt mit Schlussignal verlassen hat. Die Feststellung müssen Sie nach den Regeln in c) Nr. 1 treffen.

**Mittelbar
feststellen**Selbsttätige
Gleisfreimelde-
anlage nicht
vorhandenSelbsttätige
Gleisfreimelde-
anlage vor-
handen

Feststellen

- c) Wenn Sie mittelbar prüfen, müssen Sie
1. feststellen, dass der zuletzt gefahrene Zug den Fahrweg, Durchrutschweg bzw. bei Abschnittsprüfung den betroffenen Abschnitt mit Schlussignal durchfahren hat.
Wo Züge durch ein nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug nachgeschoben werden, müssen Sie prüfen, dass auch das Schiebetriebfahrzeug Fahrweg und Durchrutschweg bzw. den betroffenen Abschnitt freigefahren hat,
 2. feststellen, dass bei Zügen, die zur Kreuzung oder Überholung im Bahnhof halten, Zugspitze und Zugschluss grenzzeichenfrei stehen. Sie dürfen den Zugführer nach dem Anhalten des Zuges auffordern, eine Zugvollständigkeitsmeldung für seinen Zug abzugeben oder zu melden, dass der Zug grenzzeichenfrei steht,
 3. bei Zügen, die im Fahrweg oder im betroffenen Abschnitt beginnen, enden oder halten oder wenn dort rangiert worden ist, vor Zulassen der nächsten Zugfahrt durch Hinsehen feststellen, dass Fahrweg, Durchrutschweg und einmündende Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen frei von Fahrzeugen sind und dass zwischen Flankenschutzeinrichtungen und Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg - bei einer Abschnittsprüfung bis zu den begrenzenden Weichen, Sperrsignalen, Wartezeichen oder Hauptsignalen - keine Fahrzeuge stehen.
Darauf dürfen Sie verzichten
 - bei haltenden Zügen, wenn an ihnen nicht rangiert worden ist; für sie gilt Nr. 1,
 - bei Rangierfahrten, die den Fahrweg, Durchrutschweg oder betroffenen Abschnitt durchfahren, wenn diese den Fahrweg, Durchrutschweg bzw. betroffenen Abschnitt mit allen Fahrzeugen verlassen haben,
 - bei Einfahrgleisen von Bahnhöfen mit Ablaufberg, wenn alle Wagen im betroffenen Gleis abgedrückt wurden und die Abdrücklokomotive dieses Gleis verlassen hat,
 4. feststellen, dass im Fahrweg, Durchrutschweg oder im betroffenen Abschnitt kein Zug oder Zugteil abgestellt worden ist.
- d) Wo eine Gleisfreimeldeanlage vorhanden ist, dürfen Sie statt nach c) mittelbar zu prüfen, den Triebfahrzeugführer beauftragen, in dem in b) Nr. 3 genannten Abschnitt auf Sicht zu fahren.

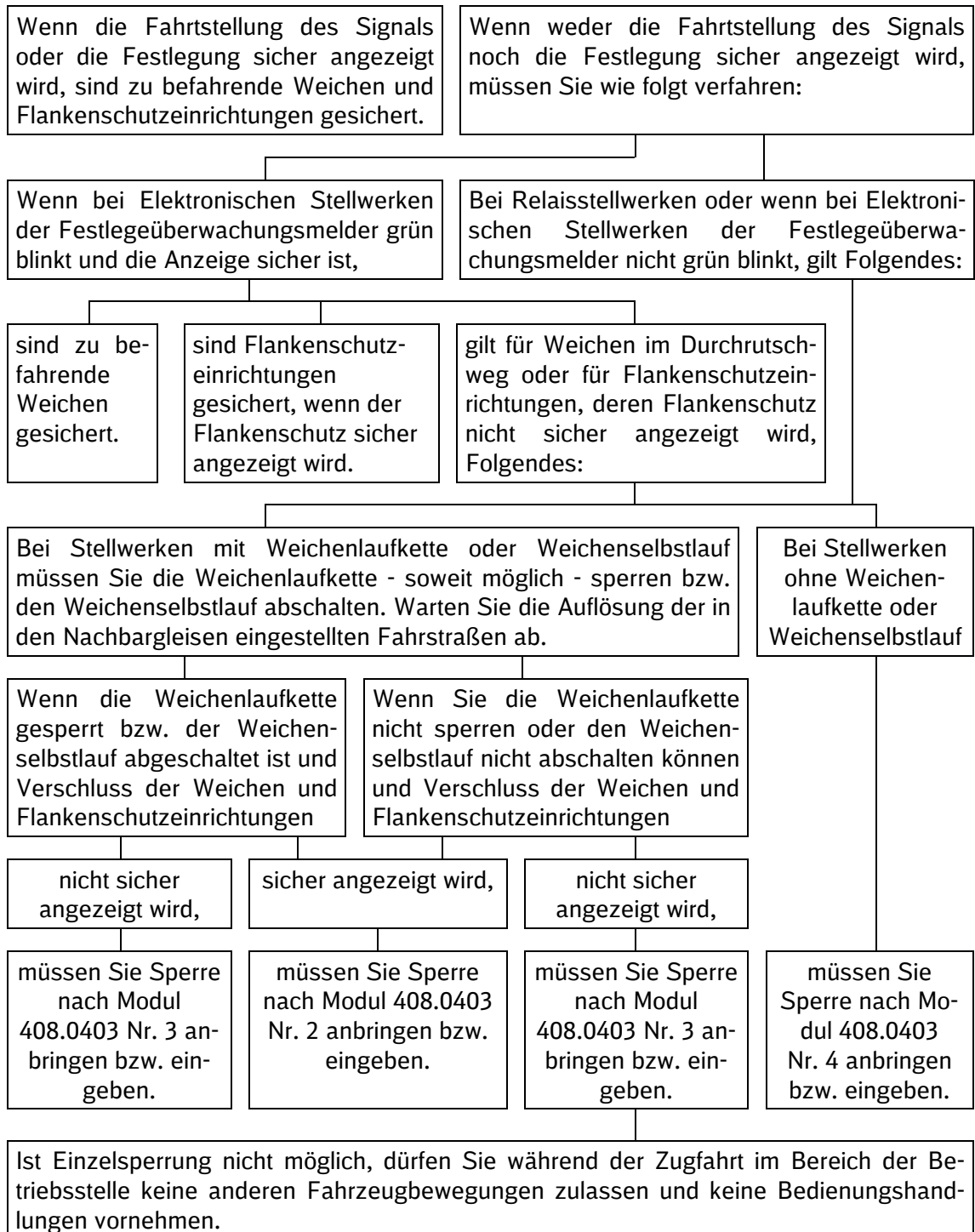
Auf Sicht
fahren



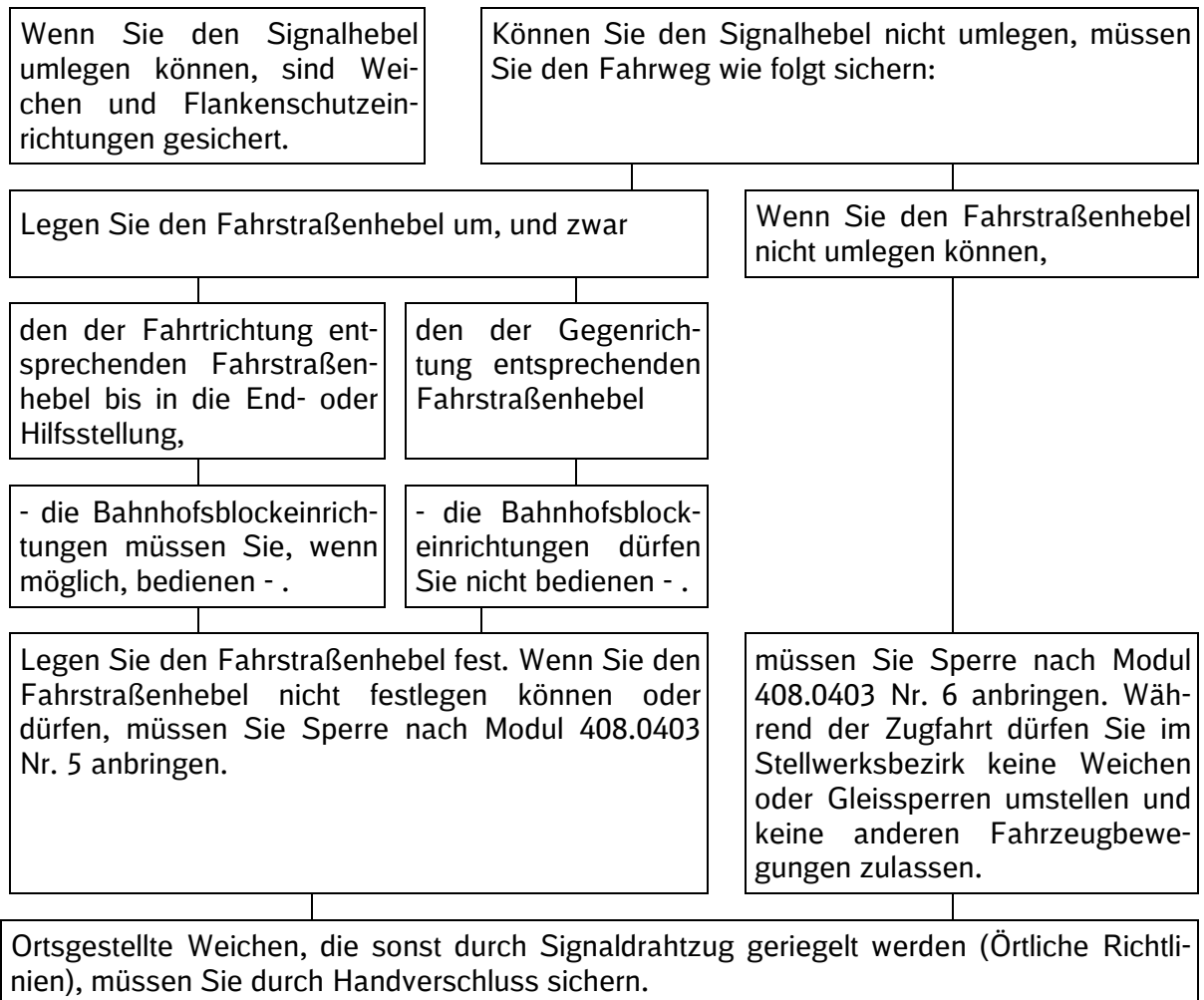
1 Grundsatz

Sie dürfen eine Zugfahrt erst zulassen, wenn zu befahrende Weichen, Weichen im Durchrutschweg und Flankenschutzeinrichtungen nach den Verschlussunterlagen und den Regeln in den Abschnitten 2 und 3 gesichert sind, soweit sie nicht nach den Regeln im Modul 408.0601 zu sichern sind.

2 Gleisbildstellwerk



3 Mechanisches oder elektromechanisches Stellwerk



* 4 Zugfahrten mit besonderem Auftrag

* Bei Zugfahrten, die Sie mit besonderem Auftrag zulassen, gilt Folgendes:

Dauer der Maßnahmen

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

Selbststellbetrieb oder Zuglenkung

- * b) Am Signal oder der virtuellen Blockstelle, an der die Zugfahrt zugelassen werden soll und an den in den Örtlichen Richtlinien genannten Signalen dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Sie müssen Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Rangierfahrtsignal

- * c) Sie müssen Rangierfahrtsignale sofort löschen bzw. bei Stellwerken der Bauform GS III Sp 68 vor dem Einspeichern bedienungsmäßig ausschalten. Zuvor müssen Sie den Triebfahrzeugführer über für ihn nicht gültige Rangierfahrtsignale unterrichten.

Kleinwagenfahrten

- * d) Für Kleinwagenfahrten dürfen Sie den Fahrweg nicht festlegen.

5 Unterbrochene Arbeitszeit

- a) Während unterbrochener Arbeitszeit müssen Sie Weichen für Durchfahrten in der Regel zur Fahrt über die durchgehenden Hauptgleise stellen. In den Örtlichen Richtlinien oder in einer Beta kann eine andere Stellung bestimmt sein.
- b) In den Örtlichen Richtlinien ist für abzweigende Strecken die Stellung der Weichen bestimmt. In einer Beta können abweichende Regeln gegeben sein.
- c) Sie müssen den Fahrweg wie folgt sichern:
 - 1. Im Gleisbildstellwerk müssen Sie Hilfssperre nach Modul 408.0403 Nr. 3 anbringen.
 - 2. Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk müssen Sie den der Fahrtrichtung entsprechenden Fahrstraßenhebel bis in die End- oder Hilfsstellung umlegen und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 5 anbringen. Wenn Sie den Fahrstraßenhebel nicht umlegen können, müssen Sie Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 6 anbringen.

In den Örtlichen Richtlinien ist angeordnet, wie Sie ortsgestellte Weichen sichern müssen. In einer Beta können abweichende Regeln gegeben sein.



1 Prüfende oder sichernde Mitarbeiter

- (1) Als Bediener der Signalanlage müssen Sie die Feststellungen nach Modul 408.0231 Abschnitt 1 a treffen.
- (2) a) Feststellungen nach Modul 408.0231
 - Abschnitte 1 b, 1 c, 1 d, 1 e, 1 f oder 1 g oder
 - Abschnitt 3 Absätze 3, 4, 5, 6 oder 9müssen Sie entweder als Fahrdienstleiter allein oder, wenn eine Betriebsstelle in mehrere Prüfbezirke eingeteilt ist (Örtliche Richtlinien), als Mitarbeiter, der für den einzelnen Bezirk bestimmt ist, treffen.
 - b) In den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra kann ein anderer Mitarbeiter bestimmt sein.
- (3) Als Bediener der Signalanlage müssen Sie Weichen oder Flankenschutzeinrichtungen sichern.

2 Prüfen oder Sichern durch andere Mitarbeiter

- (1) Können Sie als zuständiger Mitarbeiter ausnahmsweise Feststellungen nach Modul 408.0231 Abschnitt 1 nicht selbst treffen, dürfen Sie einen anderen Mitarbeiter nach entsprechender Einweisung beauftragen, die Feststellungen zu treffen.
- (2) Können Sie als Bediener ausnahmsweise zu befahrende Weichen, Weichen im Durchrutschweg oder Flankenschutzeinrichtungen nicht selbst sichern, dürfen Sie einen anderen Mitarbeiter nach entsprechender Einweisung beauftragen, Weichen oder Flankenschutzeinrichtungen zu sichern.
- (3) Können Sie als zuständiger Mitarbeiter oder Bediener ausnahmsweise bei zu befahrenden Weichen oder Flankenschutzeinrichtungen von Anschlussstellen die Feststellungen nach Modul 408.0231 Abschnitt 1 nicht selbst treffen oder können Sie zu befahrende Weichen oder Flankenschutzeinrichtungen nicht selbst sichern, dürfen Sie den Triebfahrzeugführer nach entsprechender Einweisung mit Befehl 11 beauftragen, vor der ersten Weiche der Anschlussstelle zu halten, die richtige Stellung der zu befahrenden Weichen und Flankenschutzeinrichtungen festzustellen und festzustellen, dass der Schlüssel in der Schlüsselsperre verschlossen ist.

3 Melden

- (1) Wenn Sie nach Abschnitt 2 andere Mitarbeiter ausnahmsweise beauftragt haben, müssen Sie die Mitarbeiter auffordern, Ihnen mündlich zu melden, dass sie die erforderlichen Feststellungen getroffen bzw. die Einrichtungen gesichert haben.
- (2) a) Treffen Sie, wenn Sie kein Fahrdienstleiter sind, Feststellungen nach Abschnitt 1 oder sichern Sie zu befahrende Weichen, Weichen im Durchrutschweg oder Flankenschutzeinrichtungen, müssen Sie die Feststellungen dem Fahrdienstleiter in der Regel mündlich melden. Wenn Sie nach Abschnitt 2 andere Mitarbeiter beauftragt haben, dürfen Sie dem Fahrdienstleiter melden, wenn die anderen Mitarbeiter Ihnen gemeldet haben, dass sie die erforderlichen Feststellungen getroffen bzw. die Einrichtungen gesichert haben.

- b) Treffen außer Ihnen als Fahrdienstleiter noch andere Mitarbeiter Feststellungen nach Abschnitt 1 oder sichern andere Mitarbeiter zu befahrende Weichen, Weichen im Durchrutschweg oder Flankenschutzeinrichtungen, dürfen Sie die Zugfahrt zulassen, wenn alle beteiligten Mitarbeiter die Feststellungen getroffen bzw. die genannten Einrichtungen gesichert und Ihnen dies in der Regel mündlich gemeldet haben.
- c) In den Örtlichen Richtlinien können abweichende oder ergänzende Regeln gegeben sein.
- * (3) Wenn bei Zugfahrten mit besonderem Auftrag außer Ihnen als Fahrdienstleiter andere Mitarbeiter den Fahrweg prüfen oder sichern, müssen Sie folgenden Auftrag geben:
„Zug (Nummer) fährt ohne Fahrtstellung eines Hauptsignals nach/aus Gleis (Nummer)“.
Als beteiligter Mitarbeiter müssen Sie den Fahrweg prüfen und sichern und dem Fahrdienstleiter melden:
„Fahrweg für Zug (Nummer) nach/aus Gleis (Nummer) gesichert“.
Ergänzen Sie Auftrag und Meldung - soweit erforderlich - durch Zusätze, z. B. „in das Gegengleis“, „aus Richtung Bstadt“.

4 Nachweis

- (1) Einführen und Aufheben des mittelbaren Feststellens nach Modul 408.0231 Abschnitt 3 Absatz 9 a Nr. 2 oder Abschnitt 3 Absatz 9 b Nr. 2 müssen Sie nachweisen.
- (2) Mündlich erhaltene Meldungen nach Abschnitt 3 müssen Sie nachweisen. In den Örtlichen Richtlinien kann angeordnet sein, dass Sie für Meldungen nach Abschnitt 3 Absatz 3 einen Eingangsnachweis für Fahrwegsicherungsmeldungen führen müssen. Es können Regeln für das Führen des Nachweises gegeben sein.

□

1 Zugfolgeabschnitt

Räumungsprüfung wird für einen Zugfolgeabschnitt durchgeführt.

2 Räumungsprüfstelle

- (1) Räumungsprüfung wird auf der Räumungsprüfstelle durchgeführt.
- (2) Welche Stelle Räumungsprüfstelle ist und in welchen Fällen eine Räumungsprüfung durchzuführen ist, ist in den Regeln für
 - Strecken ohne Streckenblock,
 - Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock oder
 - Strecken mit selbsttätigem Streckenblockbestimmt.

3 Zeitpunkt

Räumungsprüfung müssen Sie als Bediener des Hauptsignals auf der Räumungsprüfstelle durchführen, wenn der Zug, der den Zugfolgeabschnitt zuletzt befahren hat, dort angekommen ist. In den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra kann zugelassen sein, dass ein Zugschlussmeldeposten an der Räumungsprüfung beteiligt ist.

4 Feststellungen

Bei der Räumungsprüfung müssen Sie feststellen, dass

- a) der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals oder des Signals Ne 14 auf der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist, *
- b) der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat und *
- c) das Hauptsignal bzw. der Melder der virtuellen Blockstelle der Räumungsprüfstelle Halt zeigt und der Melder des Signals Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 erloschen ist. Haltstellung und Erlöschen der Signale müssen sicher angezeigt werden. An diesem Signal dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Sie müssen Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen. *

In den Örtlichen Richtlinien können für die Feststellung nach b) andere Regeln gegeben sein.

5 Verzicht

In den Örtlichen Richtlinien kann zugelassen sein, dass auf Strecken ohne Streckenblock, mit nichtselbsttätigem Streckenblock oder automatischem Streckenblock auf die Feststellung nach Abschnitt 4 b bei Reisezügen verzichtet wird.

6 Haltstellung prüfen

Die sichere Anzeige der Haltstellung des Hauptsignals müssen Sie am Signal selbst oder am Signalhaltmelder feststellen. Dabei dürfen Sie sich nicht auf das Signallücklicht verlassen.

7 Ergänzende oder abweichende Regeln

Für die Räumungsprüfung können in den Modulen 408.0101 bis 408.0911 ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.



1 Räumungsprüfstelle

Räumungsprüfstelle ist die Zugfolgestelle am Ende des Zugfolgeabschnitts.

2 Anwenden

Die Räumungsprüfung müssen Sie bei allen Zugfahrten durchführen.

3 Einfahrt melden

Wo das Hauptsignal nicht vom Fahrdienstleiter bedient wird, müssen Sie ihm als Bediener die Einfahrt der Züge melden. Die Meldung lautet:

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

In den Örtlichen Richtlinien kann eine andere Art der Meldung zugelassen sein.

4 Bestätigen

Die Räumungsprüfung müssen Sie durch Rückmelden bestätigen.

5 Bestätigung bleibt aus

Wird ein Zug nicht spätestens fünf Minuten nach Ablauf der planmäßigen Fahrzeit zurückgemeldet, müssen Sie sich als Fahrdienstleiter nach dem Verbleib erkundigen. Erhalten Sie die Mitteilung, dass der Zug noch nicht angekommen ist oder aus besonderem Anlass nicht zurückgemeldet werden darf, müssen Sie Merkhinweis nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.

□

1 Räumungsprüfstelle

Räumungsprüfstelle ist die Zugfolgegestelle am Ende des Zugfolgeabschnitts.

2 Anwenden

Die Räumungsprüfung müssen Sie bei allen Zugfahrten durchführen. Bei Relaisblock und Trägerfrequenzblock 71 mit Streckengleisfreimeldeanlage müssen Sie die im Abschnitt 6 genannten Besonderheiten beachten.

3 Bestätigen

Räumungsprüfung müssen Sie durch Rückblocken bestätigen. Bei Relaisblock wird in bestimmten Fällen zugbewirkt zurückgeblockt.

4 Bestätigung bleibt aus

Wird ein Zug nicht spätestens fünf Minuten nach Ablauf der planmäßigen Fahrzeit zurückgeblockt, müssen Sie sich als Fahrdienstleiter nach dem Verbleib erkundigen. Erhalten Sie die Mitteilung, dass der Zug noch nicht angekommen ist oder aus besonderem Anlass noch nicht zurückgeblockt werden darf, müssen Sie Merkhinweis „RP“ * nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.

5 Rückmelden

- (1) Die Räumungsprüfung müssen Sie als Fahrdienstleiter bei folgenden Anlässen durch Rückmelden bestätigen: * **Anlässe**
- a) Ein Zug soll mit besonderem Auftrag in einen Zugfolgeabschnitt fahren. *
 - b) Der Streckenblock wirkt nicht ordnungsgemäß, weil *
 - 1. nicht vor- oder zurückgeblockt werden kann oder er die Bedienung nicht anzeigt, *
 - 2. der Streckenblock nur mit Hilfseinrichtungen bedient werden kann, *
 - 3. Streckenblockeinrichtungen vorzeitig frei werden, * - c) Die mit gelbem Quadrat gekennzeichneten Verschlüsse fehlen oder sind gelöst, es sei denn, die Fachkraft hat die Verschlüsse gelöst. *
 - d) Die Fachkraft hat das Rückmelden im Arbeits- und Störungsbuch angeordnet. *
- (2) a) Das Rückmelden müssen Sie als Fahrdienstleiter der Zugfolgegestelle einführen, bei der der Anlass aufgetreten ist. Beim Einführen des Rückmeldens müssen Sie den Anlass angeben. Beim Einführen des Rückmeldens muss der Zug zurückgemeldet werden, der den Zugfolgeabschnitt zuletzt befahren hat. Ist der Anlass nach dem Aufheben einer Gleissperrung aufgetreten, muss der Zug zurückgemeldet werden, der den Zugfolgeabschnitt vor der Gleissperrung zuletzt befahren hat. **Einführen**

- * b) Weisen Sie das Einführen des Rückmeldens im Zugmeldebuch nach folgen-
* dem Muster nach:

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

**Durchführen,
Bedienen des
Streckenblocks**

- (3) a) Auf eingleisigen Strecken und auf zweigleisigen Strecken mit Erlaubniswechsel müssen Sie die Züge beider Fahrtrichtungen zurückmelden.
 b) Bedienen Sie den Streckenblock, soweit dies möglich und zulässig ist. Wenn der Streckenblock bedient wird, ist zuerst zurückzumelden und danach zurückzublocken.
 c) Wo der Streckenblock nicht vom Fahrdienstleiter bedient wird, müssen Sie als Bediener die Einfahrt der Züge melden mit dem Wortlaut:
 „Zug (Nummer) mit Schluss eingefahren, Signal (Bezeichnung) auf Halt.“
 Als Fahrdienstleiter melden Sie hierauf den Zug zurück und beauftragen danach den Bediener zurückzublocken.
 d) Wo bei Relaisblock ein Zugschlussmeldeposten vorhanden ist, müssen Sie das zugbewirkte Rückblocken sperren. Ist dies nicht möglich, meldet der Zugschlussmeldeposten die Einfahrt der Züge nach c).

Aufheben

- (4) Sie dürfen das Rückmelden aufheben, wenn Sie es eingeführt haben und folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
 a) Alle Anlässe müssen weggefallen sein. War das Rückmelden eingeführt, weil Streckenblockeinrichtungen vorzeitig frei geworden sind oder bei Trägerfrequenzblock 71 eine Dauerstörung der Blockübertragungseinrichtung vorgelegen hat, muss im Arbeits- und Störungsbuch außerdem das Ende der Arbeiten eingetragen sein.
 b) Danach muss der Zugfolgeabschnitt von einem Kontrollzug befahren worden sein, und zwar
 1. auf zweigleisigen Strecken ohne Erlaubniswechsel von einem Zug in der gewöhnlichen Fahrtrichtung,
 2. auf eingleisigen Strecken oder zweigleisigen Strecken mit Erlaubniswechsel von je einem Zug in beiden Fahrtrichtungen.
 Der Kontrollzug muss in den betroffenen Zugfolgeabschnitt auf Hauptsignal eingefahren und bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen vor- und zurückgeblockt worden sein.

c) Weisen Sie das Aufheben des Rückmeldens im Zugmeldebuch nach folgen- *
 dem Muster nach: *

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

- (5) Wo Sie den Streckenblock nicht selbst als Fahrdienstleiter bedienen, müssen Sie dem Bediener Einführen und Aufheben des Rückmeldens bekannt geben. **Verständigen**
- (6) Solange Züge zurückzumelden sind, müssen Sie als Fahrdienstleiter der Stelle, die die Zugfolge regelt, Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. **Merkhinweis, * Sperre**
- (7) Für Besonderheiten beim Rückmelden auf Strecken mit Blockstellen, die keine Blockendstellen sind, enthalten die Örtlichen Richtlinien Weisungen. **Blockstelle nicht Blockendstelle**

6 Besonderheiten bei Gleisfreimeldeanlage

Bei Relaisblock und Trägerfrequenzblock 71 mit Streckengleisfreimeldeanlage gelten folgende ergänzende oder abweichende Bestimmungen:

- (1) Räumungsprüfung ist erforderlich, wenn
 - a) sie aus Anlässen nach Abschnitt 5 Absatz 1 durch Rückmelden bestätigt werden muss,
 - b) nicht zugbewirkt zurückgeblockt wird oder
 - c) die Achszählgrundstellung für die Streckengleisfreimeldung hergestellt werden soll.
- (2) Die Feststellungen nach Modul 408.0241 Abschnitt 4 a und 4 b dürfen Sie durch Blockabschnittsprüfung ersetzen. Die Blockabschnittsprüfung ist nicht zulässig, wenn die Fachkraft die Räumungsprüfung im Arbeits- und Störungsbuch angeordnet hat.
- (3) Wenn Sie die Rückmeldung nicht geben dürfen, weil das Schlussignal nicht mehr festgestellt werden kann, obwohl der Zug angekommen ist, müssen Sie den Triebfahrzeugführer des folgenden Zuges mit Befehl 9 anweisen, im Zugfolgeabschnitt auf Sicht zu fahren.
- (4) Wenn Züge zurückgemeldet werden, müssen Sie das zugbewirkte Rückblocken sperren. Ist das nicht möglich, geht die Rückblockung vor der Rückmeldung ein.



1 Räumungsprüfstelle

Räumungsprüfstelle ist die Zugmeldestelle hinter dem Zugfolgeabschnitt. In den Örtlichen Richtlinien kann eine andere Stelle als Räumungsprüfstelle bestimmt sein.

2 Einzelräumungsprüfung, Räumungsprüfung auf Zeit

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

3 Bestätigen

- (1) Räumungsprüfung müssen Sie durch Rückmelden bestätigen, wenn Sie als Fahrdienstleiter der Räumungsprüfstelle nicht zugleich Fahrdienstleiter der Zugfolgestelle sind, der die Fahrt in den Zugfolgeabschnitt zulässt. Wenn die Bestätigung nicht erforderlich ist, müssen Sie die Räumungsprüfung im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen. *

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

- (2) In den Örtlichen Richtlinien können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.

4 Einzelräumungsprüfung

- (1) Einzelräumungsprüfung wird bei folgenden Anlässen erforderlich: * **Anlässe**
- a) Ein Zug soll mit besonderem Auftrag in einen Zugfolgeabschnitt fahren. *
 - b) Ein Zug soll in einem Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge signalgeführt weiterfahren, dessen Ende gekennzeichnet ist durch ein Blockkennzeichen der freien Strecke. *
 - c) Ein Zug soll an einem LZB-Nothalt auf der freien Strecke oder hinter einem Ausfahrtsignal weiterfahren. *
 - d) Blockeinrichtungen sollen in die Grundstellung gebracht werden - ausgenommen der Zentralblockabschnitt soll aufgelöst werden, ohne dass eine Zugfahrt stattgefunden hat. Sie dürfen diese Einzelräumungsprüfung durch Maßnahmen nach Modul 408.0622 Abschnitt 1 ersetzen. *
 - e) Für die Hilfsauflösung einer Fahrstraße ist in den Örtlichen Richtlinien Einzelräumungsprüfung vorgeschrieben. *

- * In den Örtlichen Richtlinien können zu den Anlässen nach a und b ergänzende
- * Regeln gegeben sein.

In den Örtlichen Richtlinien ist bestimmt, wenn bei den Anlässen nach a bis c im Anschluss an die Einzelräumungsprüfung Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden muss.

- * Den Anlass für die Einzelräumungsprüfung müssen Sie im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

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

Anlass nach einer Gleissperrung

- (2) Ist der Anlass für die Räumungsprüfung nach dem Aufheben einer Gleissperrung aufgetreten, müssen Sie Räumungsprüfung bei dem Zug durchführen, der den Zugfolgeabschnitt vor der Gleissperrung zuletzt befahren hat.

Durchführung

- (3) Wenn Räumungsprüfung zu bestätigen ist, müssen Sie den für die Räumungsprüfung zuständigen Fahrdienstleiter zur Abgabe der Rückmeldung auffordern. Dabei müssen Sie den betroffenen Zug angeben.

Blockabschnittsprüfung

- (4) In Relaisstellwerken dürfen Sie bei Zentralblock mit Achszählern eine Einzelräumungsprüfung in den Fällen der Absätze 1 a, 1 b oder 1 c durch Blockabschnittsprüfung für den betroffenen Zugfolgeabschnitt ersetzen. Bei Blockabschnittsprüfung müssen Sie Folgendes feststellen:

- Der Zugfolgeabschnitt muss als frei angezeigt werden und
- der Halt- oder Fahrtmelder des Hauptsignals am Ende des Zugfolgeabschnitts muss leuchten und der Melder des Signals Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 muss dunkel sein.

Blockabschnittsprüfung ist nicht zulässig, wenn ein Zentralblockabschnitt nicht aufgelöst ist, der Ausfahrsperrmelder leuchtet, der Blockabschnittsmelder rot leuchtet oder wenn in den Örtlichen Richtlinien nach Absatz 1 bestimmt ist, dass Sie im Anschluss an eine Einzelräumungsprüfung Räumungsprüfung auf Zeit einführen müssen.

Auswerten der Anzeigen

- (5) a) In Elektronischen Stellwerken dürfen Sie bei Zentralblock eine Einzelräumungsprüfung in den Fällen der Absätze 1 a, 1 b oder 1 c durch Auswerten der sicheren Anzeigen bis zum nächsten Hauptsignal bzw. bis zur nächsten durch Signal Ne 14 gekennzeichneten virtuellen Blockstelle ersetzen.

- b) Die Örtlichen Richtlinien können zulassen, dass Sie eine Einzelräumungsprüfung * durch das Auswerten der sicheren Anzeigen im betroffenen Zugfolgeabschnitt * ersetzen dürfen. Dabei müssen Sie Folgendes feststellen: *
- Der Zugfolgeabschnitt muss als frei angezeigt werden und *
 - der Halt- oder Fahrmelder des Hauptsignals am Ende des Zugfolgeabschnitts muss leuchten und der Melder des Signals Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 * muss dunkel sein. *
- (6) Sie dürfen eine Einzelräumungsprüfung nach Absatz 1 a ersetzen durch die Feststellung, dass das Hauptsignal bzw. die virtuelle Blockstelle am Anfang des betroffenen Abschnittes eine Fahrtstellung zeigt. Hierzu dürfen Sie die Anzeige des Fahrmelders auswerten - ausgenommen bei Selbstblocksignalen - oder sich vom Triebfahrzeugführer bestätigen lassen, dass das Selbstblocksignal in Fahrtstellung ist. * **Auswerten der Fahrtstellung**
- (7) a) Sie müssen die Blockabschnittsprüfung nach Absatz 4, das Auswerten der sicheren Anzeigen nach Absatz 5 oder das Auswerten der Fahrtstellung nach Absatz 6 gemäß folgendem Muster nachweisen und - soweit erforderlich - den Eintrag dem Fahrdienstleiter, der die Zugfahrt in den betroffenen Zugfolgeabschnitt zulässt, mitteilen. Die Bestätigung der Räumungsprüfung durch Rückmelden ist nicht erforderlich. Nachweisen *

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

- b) Sie müssen als Fahrdienstleiter, der die Zugfahrt in den betroffenen Zugfolgeabschnitt zulässt, die Meldung nach a) im Zugmeldebuch nachweisen. Diese ersetzt die Räumungsprüfung. Beteiligte verständigen
- (8) Wenn Einzelräumungsprüfung erforderlich ist, Sie aber nicht feststellen können, welcher Zug den Zugfolgeabschnitt zuletzt befahren hat, müssen Sie wie folgt vorgehen: **Zuletzt gefahrener Zug nicht feststellbar**
- a) Sie müssen ein selbsttätiges Blocksignal oder eine Blockstelle für anzeigegeführte Züge am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts sperren. Sie müssen Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 anbringen bzw. eingeben. Bei Elektronischen Stellwerken müssen Sie ein selbsttätiges Blocksignal oder eine Blockstelle für anzeigegeführte Züge nicht sperren, wenn Sie im betroffenen Zugfolgeabschnitt Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 9 eingeben können. *
- b) Bei einem Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts müssen Sie Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. *

- c) Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingeschaltet sein. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.
- d) Auf der Räumungsprüfstelle müssen Sie feststellen, dass die Bedingungen nach Modul 408.0241 Abschnitt 4 c - Hauptsignal bzw. Melder der virtuellen Blockstelle zeigt Halt - erfüllt sind.
 - *
 - *
- e) Den Triebfahrzeugführer des nächsten Zuges, der den Zugfolgeabschnitt befahren soll, müssen Sie beauftragen, auf Sicht zu fahren, und zwar
 - bei Zentralblock mit Achszählern oder automatischem Streckenblock oder wenn bis zur nächsten Zugmeldestelle nur ein Zugfolgeabschnitt vorhanden ist, im betroffenen Zugfolgeabschnitt,
 - in allen übrigen Fällen im betroffenen und im nächsten Zugfolgeabschnitt.
- * Auf Strecken mit Blockkennzeichen gilt als betroffener Zugfolgeabschnitt
 - für signalgeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge,
 - * - für anzeigegeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge.
- * f) Sie müssen den Triebfahrzeugführer mündlich verständigen, dass er am Hauptsignal oder am Signal Ne 14 der Räumungsprüfstelle angehalten wird, um dort dem Fahrdienstleiter seine Zugnummer anzugeben.
- * g) Als Fahrdienstleiter der Räumungsprüfstelle dürfen Sie die Einfahrt des Zuges auf der Räumungsprüfstelle erst zulassen, wenn der Triebfahrzeugführer die Nummer seines Zuges gemeldet hat.
- h) Bei diesem Zug müssen Sie eine Einzelräumungsprüfung durchführen.

5 Räumungsprüfung auf Zeit

Anlässe

- (1) Räumungsprüfung auf Zeit wird erforderlich, wenn
 - a) sie nach Modul 408.0622 Abschnitt 1 Absatz 2 Nr. 4 eingeführt werden muss, weil Blockeinrichtungen nicht in Grundstellung gebracht werden konnten,
 - b) bekannt wird, dass ein Blockabschnitt nicht als besetzt angezeigt wird, obwohl er besetzt ist,
 - c) die Bedienung nach Abschnitt 4 Absatz 1 e nicht ordnungsgemäß gewirkt hat oder
 - d) die Fachkraft die Räumungsprüfung vorgeschrieben hat.

Zugfolge auf eingleisigen Strecken oder bei GWB

- (2) Sind auf eingleisigen Strecken zwischen zwei Zugmeldestellen mehrere Zugfolgeabschnitte vorhanden und ist für einen der Zugfolgeabschnitte Räumungsprüfung auf Zeit erforderlich, müssen Sie die Zugfolge für beide Fahrrichtungen an den Hauptsignalen bzw. den Signalen Ne 14 der Räumungsprüfstellen regeln. Dies gilt auch, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, sobald ein Zug auf dem Gegengleis gefahren ist.
 - *
 - *

Arbeiten

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

- (4) Räumungsprüfung auf Zeit müssen Sie als Fahrdienstleiter der Zugfolgestelle einführen, bei der der Anlass aufgetreten ist. **Einführen**

Wenn Räumungsprüfungen bestätigt werden müssen, müssen Sie dem beteiligten Fahrdienstleiter Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit, Zugfolgeabschnitt und Anlass mitteilen.

Als für die Räumungsprüfung zuständiger Fahrdienstleiter müssen Sie die Züge unaufgefordert zurückmelden.

Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit müssen Sie im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen: *

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

- (5) Bei Räumungsprüfung auf Zeit müssen Sie wie folgt vorgehen:

- a) Sie müssen das selbsttätige Blocksignal bzw. die Blockstelle für anzeigegeführte Züge am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts sperren und bis zur Fahrt des Kontrollzuges gesperrt lassen. Sie müssen Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 anbringen. Bei Elektronischen Stellwerken müssen Sie ein selbsttätiges Blocksignal bzw. die Blockstelle für anzeigegeführte Züge nicht sperren, wenn Sie im betroffenen Zugfolgeabschnitt Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 9 eingeben können.

Sperren selbsttätig wirkender Einrichtungen, Merkhinweis, Sperre

Kann ein selbsttätiges Blocksignal bzw. die Blockstelle für anzeigegeführte Züge nicht gesperrt werden, müssen Sie die Zugfolge am Hauptsignal oder an der durch Signal Ne 14 gekennzeichneten virtuellen Blockstelle der rückgelegenen Zugmeldestelle regeln. Für dieses Signal gelten die Regeln unter b).

- b) Bei einem Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts müssen Sie Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.
- c) Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingeschaltet sein. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Sind zwischen zwei Zugmeldestellen mehrere Zugfolgeabschnitte betroffen, müssen Sie die Maßnahmen nach a) oder b) nur für das Hauptsignal bzw. die virtuelle Blockstelle am Anfang des ersten betroffenen Zugfolgeabschnitts treffen.

Aufheben

(6) Sie dürfen Räumungsprüfung auf Zeit aufheben, wenn Sie diese eingeführt haben und folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

a) Alle Anlässe müssen weggefallen sein. War Räumungsprüfung auf Zeit nach den Absätzen 1 a, 1 b oder 1 c eingeführt, muss im Arbeits- und Störungsbuch außerdem das Ende der Arbeiten eingetragen sein.

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

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

Die Fahrt des Kontrollzuges in den Zugfolgeabschnitt muss durch Fahrtstellung eines Hauptsignals bzw. der virtuellen Blockstelle zugelassen worden sein. Der Kontrollzug muss den Zugfolgeabschnitt bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben. Ein selbsttätiges Blocksignal bzw. die Blockstelle für anzeigegeführte Züge müssen Sie dafür entsperren und unmittelbar nach Haltstellung durch den Kontrollzug wieder sperren.

Das Aufheben der Räumungsprüfung auf Zeit müssen Sie im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

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

Rückmeldeposten

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

Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit mit Rückmeldeposten und Bestätigung der Räumungsprüfung durch den Rückmeldeposten müssen Sie im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen: *

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

6 Feststellungen ersetzen

Anlässe

- (1) Bei Einzelräumungsprüfung oder bei Räumungsprüfung auf Zeit gilt Folgendes:
- a) Sie dürfen die Feststellung, dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schluss-signals hat (Modul 408.0241 Abschnitt 4 b) ersetzen durch eine Zugvollständigkeitsmeldung des Zugführers für seinen Zug auf der Räumungsprüfstelle. Der Zug muss bei Abgabe der Zugvollständigkeitsmeldung halten und darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein.
 - * b) Sie dürfen die Feststellungen, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals oder des Signals Ne 14 der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist und dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat (Modul 408.0241 Abschnitt 4 a und 4 b) ersetzen durch
 1. eine Zugschlussmeldung eines Zugschlussmeldepostens. Dem Zugschlussmeldeposten müssen die Züge bekannt sein, für die Zugschlussmeldungen zu geben sind,
 2. eine Zugschlussmeldung des Fahrdienstleiters der nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle; der Zug darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein,
 3. eine Zugvollständigkeitsmeldung des Zugführers für seinen Zug auf einer Betriebsstelle, die zwischen der Räumungsprüfstelle und der nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle liegt. Der Zug muss bei Abgabe der Zugvollständigkeitsmeldung halten und darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein.
 - * c) Sie dürfen bei Elektronischen Stellwerken die Feststellung, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals oder des Signals Ne 14 der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist, ersetzen durch die Feststellung, dass der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen und hinter dem Hauptsignal oder des Signals Ne 14 der erste Gleis- oder Weichenabschnitt der selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage als frei angezeigt ist. In den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen können zusätzliche Regeln gegeben sein.
 - * d) Wenn der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist
 - und eine Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung nach a) oder b) nicht gegeben oder
 - die Feststellung, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals oder des Signals Ne 14 der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist (Modul 408.0241 Abschnitt 4 a), nicht getroffen
- werden kann oder dies unzweckmäßig ist, dürfen Sie wie folgt vorgehen:

Bei Einzelräumungsprüfung:	Bei Räumungsprüfung auf Zeit:	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Sie müssen ein selbsttätiges Blocksignal oder eine Blockstelle für anzeigegeführte Züge am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts sperren. Sie müssen Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 anbringen bzw. eingeben. Bei Elektronischen Stellwerken müssen Sie ein selbsttätiges Blocksignal oder eine Blockstelle für anzeigegeführte Züge nicht sperren, wenn Sie im betroffenen Zugfolgeabschnitt Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 9 eingeben können. 2. Bei einem Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts müssen Sie Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. 3. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen. 	<p>* * * * * *</p>	
<p>Sie müssen den Triebfahrzeugführer des nächsten Zuges, der den Zugfolgeabschnitt befahren soll, beauftragen auf Sicht zu fahren, und zwar</p> <ul style="list-style-type: none"> - bei Zentralblock mit Achszählern oder automatischem Streckenblock oder wenn bis zur nächsten Zugmeldestelle nur ein Zugfolgeabschnitt vorhanden ist, im betroffenen Zugfolgeabschnitt, - in allen übrigen Fällen im betroffenen und im nächsten Zugfolgeabschnitt. <p>Auf Strecken mit Blockkennzeichen gilt als betroffener Zugfolgeabschnitt</p> <ul style="list-style-type: none"> - für signalgeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge, - für anzeigegeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge. 		<p>*</p>
<p>Bei diesem Zug müssen Sie eine Räumungsprüfung durchführen.</p>		

**Wortlaut der
Zugschluss-
meldung,
Nachweis**

(2) Die Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung lautet:

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

Die Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung müssen Sie im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen.

*

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag 15.12.	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf				Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt				
Zugnummer →	Annahme Abfahrt Rückmeldung			Ankunft	Annahme Abfahrt Rückmeldung			Zugnummer ←	Meldungen und Vemerke
	U	M	U	M	U	M	U	M	
4754			15	18		15	34		15,42 von Zf: Zvollst in FCS ak



1 Zuständigkeit

Hauptsignale müssen Sie als Fahrdienstleiter in der Regel selbst bedienen oder freigeben. Wenn es in den Örtlichen Richtlinien zugelassen ist, dürfen Sie einen anderen Mitarbeiter beauftragen, Hauptsignale zu bedienen oder freizugeben. Sie müssen den Auftrag für jede Zugfahrt besonders erteilen.

2 Hauptsignale auf Fahrt stellen

- | | |
|--|----------------------------------|
| (1) Sie müssen Hauptsignale rechtzeitig auf Fahrt stellen oder freigeben, wenn die Bedingungen erfüllt sind und ein Zug zu erwarten ist oder seine Abfahrt bevorsteht. Bei Selbststellbetrieb oder bei der Zuglenkung mit Lenkplan kommen die Hauptsignale selbsttätig in Fahrtstellung. Selbsttätige Blocksignale können selbsttätig in Fahrtstellung kommen. | Zeitpunkt |
| (2) Sie müssen den Auftrag, ein Hauptsignal auf Fahrt zu stellen, durch Bahnhofsblock, Auftragsmelder oder mündlich erteilen. Sie dürfen den Auftrag nicht an eine Bedingung knüpfen. In den Örtlichen Richtlinien kann für den mündlichen Auftrag ein Wortlaut vorgeschrieben sein. | Auftrag |
| (3) Das Einfahrsignal eines Bahnhofs oder das Blocksignal einer Abzweigstelle dürfen Sie erst auf Fahrt stellen oder freigeben, wenn durch die Abmeldung bekannt ist, welcher Zug kommt. | Einfahrt,
Weiterfahrt |
| (4) Wenn ein Zug, für den im Fahrplan für Zugmeldestellen vor der Ankunftszeit ein „+“ (Betriebshalt) oder ein „x“ (Bedarfshalt) angegeben ist, auf dem Bahnhof halten soll, dürfen Sie das Signal für die Ausfahrt erst auf Fahrt stellen oder freigeben, wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen ist. | Ausfahrt
*
* |
| (5) Für Züge, die auf einem Bahnhof ohne Halt durchfahren sollen, dürfen Sie das Einfahrsignal bzw. das Zwischensignal vor dem Ausfahrtsignal auf Fahrt stellen oder freigeben, wenn ein Ausfahrtsignal vorhanden und es wegen eines verkürzten Bremswegs in den Örtlichen Richtlinien nicht verboten ist. | Durchfahrt |
| (6) a) Die Einfahrt in ein Gleis, aus dem auf Gruppenausfahrtsignal ausgefahren werden kann, und die Ausfahrt aus einem anderen zum Gruppenausfahrtsignal gehörenden Gleis dürfen Sie nicht gleichzeitig zulassen.
b) Durchfahrten auf Gruppenausfahrtsignal dürfen Sie zulassen, wenn die zum Gruppenausfahrtsignal gehörenden Gleise durch hohe Sperrsignale abgeschlossen sind (Örtliche Richtlinien), sonst nur, wenn kein anderer Zug in diesen Gleisen abfahrtsbereit ist.
c) Bei einem Gruppenzwischensignal gelten die Bestimmungen unter a) und b) sinngemäß. | Gruppen-
signal |

3 Hauptsignale auf Halt zurückstellen

- | | |
|--|------------------|
| (1) a) Ein Hauptsignal müssen Sie sofort auf Halt stellen, wenn Sie festgestellt haben, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle mit Schlussignal vorbeigefahren ist, soweit das Signal nicht selbsttätig in die Haltstellung kommt. In den Örtlichen Richtlinien können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.

Bei Reisezügen dürfen Sie auf das Erkennen des Schlussignals verzichten, wenn dies nach Modul 408.0241 Abschnitt 5 zugelassen ist. | Zeitpunkt |
|--|------------------|

Bei Hauptsignalen mit elektrischer Signalflügelkupplung müssen Sie vor Zurücklegen des Signalhebels außerdem feststellen, dass das Signal selbsttätig in die Haltstellung gekommen ist.

- b) Bei Gleisbildstellwerken und bei selbsttätigem Streckenblock kommen die Lichthauptsignale in der Regel selbsttätig in die Haltstellung. Werden die Hauptsignale nicht selbsttätig auf Halt gestellt, gelten die Regeln nach a).

**Vor weiterer
Zugfahrt**

- (2) Nach Vorbeifahrt eines Zuges an einem Hauptsignal muss dieses Signal erst auf Halt gestellt oder der Melder eines für den Zug bedienten Signals Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 erloschen sein, bevor Sie eine weitere Zugfahrt auf dieses Signal als Ziel-signal zulassen dürfen.

4 Zugstraße auflösen

- (1) Die Einrichtung für die Fahrstraßenauflösung dürfen Sie bedienen oder den Fahrstraßenhebel zurücklegen, wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz - wenn im Fahrweg mehrere gewöhnliche Halteplätze liegen, am letzten gewöhnlichen Halteplatz - oder am Zielsignal der Zugstraße zum Halten gekommen oder an der Fahrstraßen-Zugschlussstelle vorbeigefahren ist. Danach müssen Sie Einrichtungen für den Befehlsempfang oder Zustimmungsempfang bedienen.
- * (2) Bei Gleisbildstellwerken mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage werden Zugstraßen in der Regel hinter dem fahrenden Zug selbsttätig aufgelöst. Werden die Zugstraßen nicht selbsttätig aufgelöst, gelten die Regeln nach Absatz 1.

5 Durchrutschweg auflösen

- (1) Den Durchrutschweg dürfen Sie auflösen, wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz - wenn im Fahrweg mehrere gewöhnliche Halteplätze liegen, am letzten gewöhnlichen Halteplatz - oder am Zielsignal der Zugstraße zum Halten gekommen ist.
- * (2) Müssen Sie bei Gleisbildstellwerken den Durchrutschweg von Hand auflösen, dürfen Sie dies, wenn der Zug am letzten gewöhnlichen Halteplatz oder am Zielsignal der Zugstraße hält. Wo Sie nicht feststellen können, dass der Zug hält, sind in den Örtlichen Richtlinien Regeln gegeben.

6 Zustimmungsempfang

In den Örtlichen Richtlinien kann zugelassen sein, dass Sie Einrichtungen für den Zustimmungsempfang nicht nach jeder Zugfahrt bedienen müssen.

7 Zugschlussstellen

Signal-Zugschlussstellen und Fahrstraßen-Zugschlussstellen sind in den Örtlichen Richtlinien oder in der Beta genannt.

□

1 Zugfahrt in einen Zugfolgeabschnitt zulassen

(1) a) Sie dürfen eine Zugfahrt in einen Zugfolgeabschnitt nur zulassen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Wo für den zuletzt gefahrenen Zug die Räumungsprüfung im Zugmeldebuch nachzuweisen ist, muss diese eingetragen sein.
2. Wo der Zug anzubieten ist, muss die Annahme im Zugmeldebuch eingetragen sein.
3. Wo ein Streckengleis in beiden Richtungen befahren wird, muss der letzte aus der Gegenrichtung angenommene Zug angekommen sein.

Wo die beteiligten Zugmeldestellen demselben Fahrdienstleiter zugeteilt sind, muss der letzte in die Gegenrichtung abgelassene Zug angekommen sein.

4. Wo Sie Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen müssen, müssen Sie diese benachrichtigt haben. Wo es in den Örtlichen Richtlinien nach Modul 408.0421 Abschnitt 1 Absatz 4 vorgeschrieben ist, muss Ihnen der Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten bestätigt haben, dass der Bahnübergang gesichert ist.
5. Bei Bahnübergangssicherungsanlagen mit Fernüberwachung darf Ihnen keine Störung bekannt sein.
6. Wo Arbeitsstellen über Zugfahrten zu benachrichtigen sind, müssen sie benachrichtigt sein.
7. Sind Befehle erforderlich, müssen sie dem Triebfahrzeugführer oder Zugführer übermittelt sein.
8. Soweit sich im Zug außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge befinden, dürfen Sie die Fahrt nur zulassen, wenn
 - die Fahrt von der in der Beförderungsanordnung genannten Stelle oder der Betriebszentrale nicht verboten worden ist und
 - auf der Betriebsstelle, auf der der Zug beginnt oder sich die Zusammensetzung des Zuges geändert hat, der Zugführer die Nummern der Beförderungsanordnungen für die im Zug eingestellten außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeuge mitgeteilt hat und die Beförderungsanordnungen bei Ihnen vorliegen.

b) Durch Einschalten des Selbststellbetriebes oder der Zuglenkung mit Lenkplan an einem Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle lassen Sie im Voraus die Fahrt aller Züge in den anschließenden Zugfolgeabschnitt zu. Deshalb dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan eingeschaltet sein, solange keine Bedingungen nach a) Nr. 1 bis 4 oder Nr. 6 bis 8 zu erfüllen sind oder im Fall a) Nr. 5 keine Störung der Anlage bekannt ist.

Zuglenkung mit Lenkplan darf außerdem eingeschaltet sein, solange

1. Bedingungen nach a) Nr. 1 bis 4 oder Nr. 6 zu erfüllen sind und in den Fällen nach a)
 - Nr. 1, 2 oder 4 Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8,

- * - Nr. 3 Zugfahrten durch Fahrtstellung eines Hauptsignals oder einer virtuellen Blockstelle zugelassen werden, oder - wenn Zugfahrten mit besonderem Auftrag zugelassen werden - Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8,
- * - Nr. 6 Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 10 oder
- * 2. im Fall nach a) Nr. 5 eine Störung der Anlage bekannt ist und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8
eingegeben ist.

- (2) Bei Gleisbildstellwerken müssen die Bedingungen nach Absatz 1 a) vor dem Einstellen oder Einspeichern der Zugstraße auch dann erfüllt sein, wenn die Zugstraße bereits eingestellt oder eingespeichert werden kann, bevor der anschließende Zugfolgeabschnitt geräumt ist (Nachlaufen des Hauptsignals).

2 Fahrten gleichzeitig zulassen

Die gleichzeitige Fahrt mehrerer Züge dürfen Sie nur zulassen, wenn ihre Fahrwege getrennt voneinander verlaufen; ihre Durchrutschwege dürfen sich jedoch berühren.

3 Zugfahrten auf Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal

Für die Durchführung der Züge auf Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal gilt Folgendes:

- (1) Ist in der Ankunftspalte des Fahrplans bei diesem Bahnhof ein „H“ angegeben und soll der Zug ohne Halt durchfahren, ist ihm Signal Zp 9 als Durchfahrauftrag zu geben. Den Auftrag hierzu erteilen Sie als Fahrdienstleiter jeweils besonders, soweit Sie das Signal nicht selbst geben.
- (2) Ist in der Ankunftsspalte des Fahrplans oder in der Spalte „Fahrzeit von Streckenbeginn“ des Ersatzfahrplans bei einem Bahnhof ein „H“ angegeben und ist dieser Bahnhof zur Zeit der Zugfahrt unbesetzt, müssen Sie als Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, die den Zug auf die Strecke ablässt, den Triebfahrzeugführer des Zuges durch Befehl 11 anweisen (Örtliche Richtlinien), auf diesem Bahnhof ohne Durchfahrauftrag durchzufahren.

4 Ausweichanschlussstellen bei selbsttätigem Streckenblock bedienen

- (1) Fahrten zu oder von Ausweichanschlussstellen auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock müssen Sie abmelden, auf eingleisiger Strecke oder dem Gegengleis anbieten und annehmen, wenn die benachbarte Zugmeldestelle einem anderen Fahrdienstleiter zugeteilt ist. Zur Bedienung einer Ausweichanschlussstelle darf jeweils eine Fahrt unterwegs sein.
- (2) Wenn eine Einzelräumungsprüfung durchgeführt werden muss oder Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt ist, müssen Sie den Zugführer nach Ankunft des Zuges auf der Ausweichanschlussstelle auffordern, eine Zugvollständigkeitsmeldung für seinen Zug zu geben. Die Zugvollständigkeitsmeldung ersetzt die Räumungsprüfung für diesen Zug.

5 Meldungen des Zugführers

- (1) In den Örtlichen Richtlinien kann angegeben sein, dass das Zugpersonal
 - a) die Spitze des Zuges oder den Zugschluss grenzzeichenfrei meldet,
 - b) eine Zugvollständigkeitsmeldung für seinen Zug gibt oder
 - c) das Halten des Zuges meldet.
- (2) Sie dürfen den Zugführer auffordern, Meldungen nach Absatz 1 für seinen Zug zu geben.

*



1 Allgemeines

Als Bediener eines Stellwerks, Meldeposten oder wenn es in den Örtlichen Richtlinien bestimmt ist, müssen Sie vorbeifahrende Züge beobachten, sofern dies nicht aus örtlichen Gründen unmöglich ist.

2 Gegenstand des Beobachtens

Sie müssen auf Folgendes achten:

- Signale am Zug,
- nach außen aufschlagende Türen und bei Personenwagen andere offene Außentüren,
- Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen oder an Ladungen,
- Feuer im Zug.

□

1 Triebfahrzeuge mit Triebfahrzeugführern besetzen

- (1) Arbeitende Triebfahrzeuge müssen während der Fahrt mit einem Triebfahrzeugführer besetzt sein. Werden arbeitende Triebfahrzeuge gesteuert, dürfen sie unbesetzt sein.
- (2) Das Fahrzeug an der Spitze des Zuges muss während der Fahrt mit einem Triebfahrzeugführer besetzt sein. Dies gilt nicht für geschobene Züge.
- (3) Wenn Sie sich als Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges, aber nicht im Führerraum befinden, darf dieses Fahrzeug während der Fahrt unbesetzt sein, wenn Sie den Zug zur Sicherung von Bahnübergängen verlassen müssen.
- (4) Bei Triebfahrzeugen mit zwei Führerräumen müssen Sie sich als Triebfahrzeugführer im vorderen Führerraum befinden. Bei kurzen Rückwärtsbewegungen brauchen Sie den Führerraum nicht zu wechseln.

2 Triebfahrzeuge mit Triebfahrzeugbegleitern besetzen

- (1) Das Fahrzeug an der Spitze des Zuges ist während der Fahrt - außer bei geschobenen Zügen - mit einem Triebfahrzeugbegleiter zu besetzen, wenn es keine wirksame Sicherheitsfahrerschaltung, Fahr- und Stillstandsüberwachungseinrichtung oder keine betriebsbereite Einrichtung zum selbsttätigen Anhalten des Fahrzeugs hat.
- (2) Triebfahrzeugbegleiter nach Absatz 1 darf ein Mitarbeiter sein, der Tätigkeiten im Bahnbetrieb verrichten darf; Sie müssen nach Einweisung durch den Triebfahrzeugführer den Zug zum Halten bringen und Hilfe anfordern können.

3 Züge mit Zugbegleitern besetzen

Reisezüge sind in der Regel mit mindestens einem Zugbegleiter zu besetzen. Leerreisezüge dürfen ohne Zugbegleiter fahren. Andere Reisezüge dürfen ohne Zugbegleiter fahren, wenn es dem Triebfahrzeugführer bekannt gegeben ist.

4 Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers

- (1) Als Triebfahrzeugführer des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges müssen Sie streckenkundig sein.
- (2) Als Triebfahrzeugführer eines elektrischen Triebfahrzeuges müssen Sie beim Fahren mit gehobenem Stromabnehmer auch dann streckenkundig sein, wenn das Triebfahrzeug nicht an der Spitze des Zuges läuft.
- (3) Wenn Sie den Auftrag erhalten, auf einer Strecke zu fahren, auf der Sie nicht streckenkundig sind, müssen Sie dies unaufgefordert der auftraggebenden Stelle melden.

5 Ohne Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers fahren

- (1) Wenn Sie ausnahmsweise nicht streckenkundig sind, müssen Sie fahren, wenn Ihnen ein streckenkundiger Mitarbeiter beigegeben wird.
- (2) a) Steht ein streckenkundiger Mitarbeiter nicht zur Verfügung, dürfen Sie auf Weisung Ihrer auftraggebenden Stelle fahren, ohne dass ein streckenkundiger Mitarbeiter beigegeben wird, soweit es in den Örtlichen Richtlinien nicht verboten ist. Sie haben dann Ihre Fahrweise den Strecken- und Sichtverhältnissen anzupassen.
b) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt auf Hauptbahnen 100 km/h, auf Nebenbahnen 40 km/h. In den Örtlichen Richtlinien für das Zugpersonal können auf Nebenbahnen höhere Geschwindigkeiten zugelassen sein.

*** 6 Ortskenntnis des Zugpersonals**

- * Wenn Sie planmäßig rangieren sollen, müssen Sie die hierfür erforderliche Ortskenntnis besitzen. Müssen Sie außerplanmäßig rangieren, müssen Sie sich beim
- * Weichenwärter oder der zuständigen Stelle erkundigen, wenn die Ortskenntnis nicht ausreichend ist.

7 Unterlagen, Gegenstände

Triebfahrzeugführer

- (1) a) Wenn Sie Triebfahrzeugführer eines Fahrzeugs an der Spitze des Zuges sind und sich während der Fahrt im Führerraum befinden, oder wenn Sie Triebfahrzeugführer eines anderen Triebfahrzeugs mit gehobenem Stromabnehmer sind, müssen die für den Zug geltenden Fahrplan- und La-Angaben in der Regel in der Führerraumanzeige angezeigt werden.

Wenn keine Führerraumanzeige des Fahrplans zur Verfügung steht, müssen Sie den Fahrplan des Zuges in gedruckter Form aufgeschlagen haben.

Wenn keine Führerraumanzeige der La zur Verfügung steht, müssen Sie die La der zu befahrenden Strecke in gedruckter Form im Führerraum aufgeschlagen haben, soweit Sie Einträge beachten müssen.

Sie müssen die Örtlichen Richtlinien für das Zugpersonal während Ihrer Tätigkeit einsehen können.

- b) Wenn Sie Triebfahrzeugführer eines Fahrzeugs an der Spitze des Zuges sind und sich während der Fahrt nicht im Führerraum befinden, müssen Sie den für den Zug geltenden Fahrplan, die La und die Örtlichen Richtlinien für das Zugpersonal vor Beginn der Fahrt einsehen.

Sie müssen mit einer rot abblendbaren Handleuchte und - wenn am Signal Bü 4 bzw. am Signal Pf 2 und mehrmals vor dem Befahren des Bahnübergangs zu blasen ist - mit einem Signalthorn ausgerüstet sein.

Zugführer

- (2) Als Zugführer müssen Sie während der Fahrt die von Ihnen zu beachtenden Fahrplanangaben für den Zug in gedruckter Form und die Örtlichen Richtlinien für das Zugpersonal mit sich führen.

Bei einem Reisezug, der mit mehr als einem Zugbegleiter besetzt ist, müssen Sie an einem Unterarm den roten Zugführer-Ärmelstreifen tragen.

□

1 Grundsatz

- (1) Auf dem Zuganfangsbahnhof oder auf Unterwegsbahnhöfen, auf denen sich die Zusammensetzung des Zuges ändert, müssen Sie als Zugführer den Zug vorbereiten, soweit nicht Aufgaben von anderen Mitarbeitern wahrgenommen werden.
- (2) Als anderer Mitarbeiter, der Aufgaben beim Vorbereiten des Zuges wahrnimmt, müssen Sie die Durchführung der Aufgaben dem Zugführer melden, soweit diese nicht dem Zugführer in einem durch ein Datenverarbeitungssystem erstellten Bremszettel bestätigt wird. In den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen können zusätzliche Regeln gegeben sein.

2 Wann ist ein Zug vorbereitet?

Ein Zug ist vorbereitet, wenn

- a) die Fahrzeuge ordnungsgemäß gekuppelt sind,
- b) die wagentechnische Behandlung ausgeführt ist,
- c) - soweit erforderlich - die Bremsprobe ausgeführt ist,
- d) - soweit ein Bremszettel zu führen ist - dieser erstellt ist und sich beim Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges befindet. Befindet sich der Triebfahrzeugführer während der Fahrt auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges, aber nicht im Führerraum, muss der Bremszettel im Führerraum des Triebfahrzeugs liegen,
- e) - soweit im Bremszettel angegeben ist, dass sich im Zug Wagen mit gefährlichen Gütern befinden - sich Frachtbrief oder Begleitschein der Sendungen mit gefährlichen Gütern auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges befinden. Befindet sich der Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges, aber nicht im Führerraum, müssen die Frachtbriefe oder Begleitscheine im Führerraum des Triebfahrzeugs liegen,
- f)
 1. - soweit eine Wagenliste geführt wird - und in dieser „Schwer“, „Lü“, „Ausend“ oder „Aufz“ angegeben ist oder
 2. - soweit keine Wagenliste geführt wird - und im Zug außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge eingestellt sind,
sich die Beförderungsanordnungen für die im Zug eingestellten außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeuge beim Zug befinden und die Nummern der Beförderungsanordnungen - ausgenommen bei Zügen nach Modul 408.0435 Abschnitt 1 Absatz 7 c, 7 d oder 7 e - dem Fahrdienstleiter mitgeteilt worden sind,
- g) bei Kleinwagenfahrten im Fahrplan die Bezeichnung „Sperrfahrt Kl“ angegeben * ist,
- h) die Zugsignale angebracht sind; als Triebfahrzeugführer müssen Sie dafür sorgen, dass die Zugsignale an Ihrem Triebfahrzeug oder am Fahrzeug an der Spitze des Zuges angebracht sind,
- i) die Festlegemittel entfernt und die Feststellbremsen gelöst sind. *

3 An den Fahrdienstleiter melden

- Auf dem Zuganfangsbahnhof oder auf Unterwegsbahnhöfen, auf denen sich die Zusammensetzung oder die Fahrtrichtung des Zuges ändert, müssen Sie als Zugaufsicht an den Fahrdienstleiter melden, dass der Zug vorbereitet ist, es sei denn, dass
- * der Fahrdienstleiter bereits die Zustimmung zur Abfahrt gegeben hat. Die Zugaufsicht
 - * darf einen anderen Mitarbeiter mit der Abgabe dieser Meldung beauftragen. Ein anderer
 - * Mitarbeiter darf diese Meldung auch ständig abgeben. In den Örtlichen Richtlinien können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.

4 An andere Triebfahrzeugführer melden

Sind außer dem Triebfahrzeug an der Spitze des Zuges andere arbeitende Triebfahrzeuge im Zug, müssen Sie als Triebfahrzeugführer des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges den anderen Triebfahrzeugführern die Last des Zuges mitteilen.



1 Bahnhöfe ohne Ausfahrtsignal

Auf Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal darf die Zugaufsicht nur von der örtlichen Aufsicht wahrgenommen werden.

2 Bahnhöfe mit Ausfahrtsignal

- (1) Auf Bahnhöfen mit Ausfahrtsignal müssen Sie als Zugführer in der Regel die Zugaufsicht wahrnehmen. **Zugführer**

Wo es in den Örtlichen Richtlinien zugelassen ist, dürfen Sie als Zugführer die Zugaufsicht im Einzelfall der örtlichen Aufsicht mündlich übertragen.

- (2) In den Örtlichen Richtlinien kann angegeben sein, dass die Zugaufsicht von der örtlichen Aufsicht wahrgenommen wird. **Örtliche Aufsicht**

Als örtliche Aufsicht dürfen Sie die Zugaufsicht im Einzelfall dem Zugführer übertragen mit den Worten: „Zugführer (Zugnummer) bitte Zugaufsicht übernehmen“.

3 Ausrüstung der örtlichen Aufsicht

Die örtliche Aufsicht trägt eine rote Mütze.



1 Grundsatz

Kein Zug darf auf einem Bahnhof abfahren, bevor der Fahrdienstleiter der Zugaufsicht die Zustimmung gegeben hat.

2 Arten der Zustimmung

- a) Fahrtstellung des Hauptsignals,
- b) Befehle 2, 3 oder 6,
- c) Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8,
- d) mündlicher Auftrag, wenn an einem Hauptsignal Signal Zs 12 vorhanden ist,
- e) mündlicher Auftrag an die örtliche Aufsicht auf Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal, soweit der Fahrdienstleiter nicht selbst die Zugaufsicht wahrnimmt,
- f) bei LZB der Auftrag „LZB-Fahrt“, der LZB-Ersatzauftrag, der LZB-Vorsichtauftrag, der LZB-Gegengleisfahrauftrag,
- g) bei ETCS Level 1 und Level 2 eine Fahrerlaubnis in der Betriebsart FS oder OS, *
- h) bei ETCS Level 2 in Betriebsart SR die Textmeldung „Sie dürfen vorbeifahren an ETCS-Halt-Tafel ... [Signalbezeichnung]“. *
- i) Kennlicht bei Hauptsignalen, soweit dies in den Örtlichen Richtlinien zugelassen ist. *

3 Besonderheiten

- (1)
 - a) Als Zugaufsicht dürfen Sie die Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auch anhand eines Fahrtanzeigers feststellen. **Signal nicht sichtbar**
 - b) Bei unsichtigem Wetter oder wenn es wegen der örtlichen Verhältnisse in den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra vorgesehen ist, müssen Sie als Fahrdienstleiter der Zugaufsicht mitteilen, dass das Hauptsignal auf Fahrt gestellt ist, das Kennlicht eingeschaltet ist oder das Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 bedient wurde.
 - c) Können Sie als Zugaufsicht die Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt nicht erkennen und geht die Mitteilung nach Absatz b) nicht rechtzeitig vor der Abfahrtszeit des Zuges bei Ihnen ein, müssen Sie dies dem Fahrdienstleiter melden.
- (2)
 - a) Wenn an einem Gleis, das zu einem Gruppensignal gehört, kein Sperrsignal als Lichtsignal oder als hohes Formsignal vorhanden ist, müssen Sie als Fahrdienstleiter zusätzlich zur Zustimmung nach Abschnitt 2 noch besonders zustimmen. Als Zugaufsicht dürfen Sie die Zustimmung des Fahrdienstleiters nach Abschnitt 2 nur als gültig anerkennen, wenn der Fahrdienstleiter noch besonders zugestimmt hat. In den Örtlichen Richtlinien können ergänzende Regeln gegeben sein. **Gruppensignal**
 - b) Sie dürfen die besondere Zustimmung nicht über einseitig gerichtete Sprechrichtungen geben. In den Örtlichen Richtlinien kann zugelassen sein, dass Sie die besondere Zustimmung durch einen anderen Mitarbeiter übermitteln dürfen. Die Weisung zur Übermittlung müssen Sie für jeden Fall einzeln ge-

ben. Als Zugaufsicht dürfen Sie die Übermittlung der besonderen Zustimmung durch einen anderen Mitarbeiter nur dann anerkennen, wenn es in den Örtlichen Richtlinien zugelassen ist.

Hauptsignal nicht vorhanden, Dunkel-schaltung

- * (3) Wenn ein Hauptsignal nicht vorhanden ist oder ein Hauptsignal durch die LZB oder ETCS betrieblich abgeschaltet ist (Dunkelschaltung), müssen Sie als Triebfahrzeugführer die Zustimmung des Fahrdienstleiters der Zugaufsicht übermitteln. Dies ist nicht erforderlich, wenn Sie selbst die Zugaufsicht wahrnehmen oder die Zugaufsicht die Zustimmung des Fahrdienstleiters anhand eines Fahrtanzeigers feststellen kann.

Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus

- (4) Steht das Fahrzeug an der Spitze des Zuges ausnahmsweise über das Signal hinaus, mit dem der Fahrdienstleiter der Abfahrt zustimmt und war die Weiterfahrt an diesem Signal nicht bereits zugelassen, müssen Sie wie folgt verfahren:

Als Triebfahrzeugführer müssen Sie dem Fahrdienstleiter mitteilen, dass die Spitze des Zuges über das Signal hinaus steht.

- a) Wenn das Signal auf Fahrt gestellt ist, müssen Sie als Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer verständigen.

1. Als Triebfahrzeugführer müssen Sie die Stellung des Signals selbst feststellen. Bei Gruppensignalen müssen Sie zusätzlich feststellen, dass das zugehörige Sperrsignal die Fahrt nicht verbietet. Bei Fahrt in das Gegengleis müssen Sie zusätzlich das Signalbild Zs 6 feststellen. Wenn Sie dies als Triebfahrzeugführer nicht feststellen können, müssen Sie die Zugaufsicht beauftragen.

2. Wenn Sie als Zugaufsicht vom Triebfahrzeugführer beauftragt werden, die Fahrtstellung des Signals nach Nr. 1 festzustellen, müssen Sie die Feststellungen nach Nr. 1 treffen und das Ergebnis dem Triebfahrzeugführer melden.

Als Triebfahrzeugführer müssen Sie

- im anschließenden Weichenbereich und

- bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals - höchstens 2.000 m -

mit höchstens 40 km/h fahren.

- b) Kann das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden, müssen Sie als Fahrdienstleiter

1. die Zustimmung durch Befehl 2 erteilen und

2. den Triebfahrzeugführer durch Befehl 2.1 zusätzlich beauftragen, bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h zu fahren. Befehl 2.1 ist nicht erforderlich, wenn ein Vorsignal am Fahrweg des Zuges die Stellung des folgenden Hauptsignals anzeigt oder der Zug in das Gegengleis ausfährt und Befehl 6 oder 7 erhält bzw. am Gegengleis ein Signal Ne 2 vorhanden ist.

Mehrere Züge stehen zur Abfahrt bereit

- (5) a) Wenn in einem Gleis mehrere Züge zur Abfahrt bereit stehen, die am selben Signal zugelassen werden soll, gilt die Zustimmung zur Abfahrt nur für den ersten Zug. Dies gilt auch, wenn eine Rangierfahrt in eine Zugfahrt übergehen soll.

- b) Bevor Sie als Fahrdienstleiter die Zustimmung für den ersten Zug geben, müssen Sie die Zugaufsicht des zweiten Zuges und weiterer Züge verständigen, dass Sie die Zustimmung zusätzlich noch mündlich geben.
- c) In den Örtlichen Richtlinien können zusätzliche Regeln gegeben sein.
- (6) Liegt ein gewöhnlicher Halteplatz hinter dem Ausfahrtsignal und ist der Zug zuvor an diesem Signal vorbeigefahren, ist eine Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt nicht erforderlich.
- (7) Hält ein Zug in einem Bahnhof zwischen zwei Hauptsignalen an mehreren gewöhnlichen Halteplätzen und ist der Zug zuvor an einem Einfahr- oder Zwischen-signal vorbeigefahren, ist eine Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt nur am letzten gewöhnlichen Halteplatz erforderlich. Dies gilt sinngemäß auch, wenn ein Zug vom Gegengleis aus in einen Bahnhof eingefahren ist. In den Örtlichen Richtlinien können zusätzliche Regeln gegeben sein.

Gewöhnlicher Halteplatz hinter dem Ausfahrtsignal

Mehrere gewöhnliche Halteplätze zwischen zwei Hauptsignalen



1 Grundsatz

Ein Zug darf nur abfahren, wenn er abfahrbereit ist. Als Zugaufsicht müssen Sie feststellen, dass der Zug abfahrbereit ist.

2 Wann ist ein Zug abfahrbereit?

Ein Zug ist abfahrbereit, wenn

- er vorbereitet ist,
- die Ladearbeiten eingestellt sind,
- die Außentüren zum Aus- oder Einsteigen und - soweit vorgeschrieben - andere Außentüren geschlossen sind,
- zusätzliche Bedingungen erfüllt sind, die Ihnen Ihr Eisenbahnverkehrsunternehmen vorgegeben hat, z.B. bei Zügen mit Wirbelstrombremse. *

3 Außentüren schließen

- | | |
|--|--------------------------------------|
| (1) Die Außentüren dürfen erst geschlossen werden, wenn die Reisenden aus- und eingestiegen sind. | Grundsatz |
| (2) a) Vor dem Schließen der Türen müssen Sie als Zugaufsicht einen Achtungspfeiff geben.
b) Wird der Zug nicht begleitet, brauchen Sie als Triebfahrzeugführer keinen Achtungspfeiff zu geben.
c) Wenn Sie als Zugschaffner einen Zug begleiten, bei dem der Triebfahrzeugführer die Zugaufsicht wahrnimmt, müssen Sie den Achtungspfeiff geben. | Achtungspfeiff |
| (3) Wenn Sie als Triebfahrzeugführer die Außentüren vom Führerraum aus schließen, müssen Sie das Schließen der Türen durch Lautsprecher ankündigen. Sie brauchen das Schließen der Türen nicht durch Lautsprecher anzukündigen, wenn ein Warntongebener vorhanden ist oder im Wagenzug ausschließlich Fahrzeuge mit dem Kennbuchstaben „a“ in der Gattungsbezeichnung oder hinter der Fahrzeugnummer sind. | Ankündigen durch Lautsprecher |

4 Feststellen und melden, dass die Außentüren geschlossen sind

- | | |
|---|----------------------------------|
| (1) Als Zugführer oder als Zugschaffner müssen Sie feststellen, dass die Außentüren geschlossen und keine Personen oder Gegenstände eingeklemmt sind. | Zugführer, Zugschaffner |
| (2) Als Zugschaffner müssen Sie dies dem Zugführer melden. Dazu müssen Sie die orangefarbene Zugbegleiter-Meldescheibe, bei Dunkelheit eine weißleuchtende Handleuchte heben. | Melden durch Zugschaffner |
| (3) Wenn es in der Bedienungsanweisung des Triebfahrzeugs oder des Steuerwagens zugelassen ist, brauchen Sie bei wirksamer Überwachungseinrichtung im Führerraum nicht festzustellen, dass die Außentüren geschlossen und keine Personen oder Gegenstände eingeklemmt sind. | Verzicht |

**Triebwagen
wird von
Triebfahrzeug
gezogen**

- (4) Wird ein Triebwagen, der ohne Zugbegleiter verkehrt, von einem Triebfahrzeug gezogen, müssen Sie als Triebfahrzeugführer des Triebwagens feststellen, dass die Außentüren geschlossen und keine Personen oder Gegenstände eingeklemmt sind und dies dem Triebfahrzeugführer an der Spitze mit erhobenem Arm melden. Sie dürfen die Meldung nur geben, wenn auch die Überwachungseinrichtung im Führerraum anzeigt, dass die Außentüren geschlossen sind.

5 Melden, dass der Zug abfahrbereit ist

- (1) Nimmt eine örtliche Aufsicht die Zugaufsicht wahr, müssen Sie als Zugführer dieser mündlich oder mit erhobenem Arm melden, dass der Zug abfahrbereit ist.

Wenn Sie als Triebfahrzeugführer die Aufgaben des Zugführers wahrnehmen, dürfen Sie die Meldung erst geben, wenn - soweit vorhanden - die Überwachungseinrichtung im Führerraum anzeigt, dass die Außentüren geschlossen sind.

- (2) In den Örtlichen Richtlinien kann zugelassen sein, dass die örtliche Aufsicht bei Reisezügen, bei denen der Triebfahrzeugführer zugleich Zugführer ist, die Abfahrbereitschaft ohne Meldung nach Absatz 1 feststellt.

6 Besonderheiten

- (1) Welche Aufgaben bei der Feststellung der Abfahrbereitschaft bei Zügen, bei denen Sie als Triebfahrzeugführer die Aufgaben des Zugführers wahrnehmen, von Mitarbeitern der Betriebsstellen wahrzunehmen sind, ist in Ihrem Dienstplan angegeben.
- (2) In den Örtlichen Richtlinien können abweichende Regelungen für das Feststellen der Abfahrbereitschaft gegeben sein.

□

1 Bedingungen für den Abfahrauftrag

Als Zugaufsicht dürfen Sie dem Triebfahrzeugführer Abfahrauftrag erteilen, wenn

- auf Bahnhöfen der Fahrdienstleiter der Abfahrt zugestimmt hat, wenn dies nach Modul 408.0331 erforderlich ist, und
- der Zug abfahrtsbereit ist.

2 Art des Abfahrauftrags

Sie müssen den Abfahrauftrag mündlich oder durch Signal Zp 9 geben.

Wenn Sie den Abfahrauftrag mit Lichtsignal Zp 9 geben können, müssen Sie dieses Signal anwenden.

Den mündlichen Abfahrauftrag dürfen Sie nicht durch einseitig gerichtete Sprechrichtungen geben.

Bei Triebwagen dürfen Sie den mündlichen Abfahrauftrag durch einen mäßig langen Ton mit der Summer- oder Klingelanlage ersetzen.

Auf Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal dürfen Sie als örtliche Aufsicht den Abfahrauftrag mündlich erteilen, wenn der Triebfahrzeugführer sich bei Ihnen melden muss (Örtliche Richtlinien).

3 Besonderheiten beim Erteilen des Abfahrauftrags

- (1) Wenn Sie Aufgaben des Triebfahrzeugbegleiters wahrnehmen und der Abfahrauftrag wird auf Ihrer Fahrzeugseite gegeben, müssen Sie den Abfahrauftrag dem Triebfahrzeugführer übermitteln.
- (2) Wenn mehrere Züge zur Abfahrt bereitstehen, müssen Sie sich zum Erteilen des Abfahrauftrags so aufstellen, dass das Signal Zp 9 nur von dem Triebfahrzeugführer des Zuges aufgenommen werden kann, für den es gilt. Bei mündlichem Abfahrauftrag müssen Sie dann die Zugnummer hinzufügen.

4 Auf Abfahrauftrag verzichten

Wenn Sie als Triebfahrzeugführer die Zugaufsicht wahrnehmen, brauchen Sie keinen Abfahrauftrag zu geben.

5 Bedingungen für die Abfahrt

Als Triebfahrzeugführer dürfen Sie nur abfahren, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind: *

- a) Die Bremse muss in Ordnung sein. *
- b) Sofern Sie nicht selbst die Zugaufsicht wahrnehmen - muss der Zugführer Ihres Zuges oder die örtlichen Aufsicht Abfahrauftrag erteilt haben oder das Lichtsignal Zp 9 muss leuchten. *

- * c) Soweit vorhanden - muss die Überwachungseinrichtung im Führerraum anzeigen,
* dass die Außentüren geschlossen sind, auch dann, wenn Sie bereits einen Abfahrauftrag erhalten haben.

Zeigt die Überwachungseinrichtung an, dass die Außentüren nicht geschlossen sind, müssen Sie die Zugbegleiter oder - bei Zügen, die nicht begleitet werden - die Reisenden auffordern, die Türen zu schließen. Wird weiterhin angezeigt, dass die Außentüren nicht geschlossen sind, dürfen Sie nur abfahren, wenn Sie oder die Zugbegleiter erneut durch Hinsehen festgestellt haben, dass die Außentüren geschlossen sind.
- * d) Bei einem signalgeführten Zug müssen Sie auf Bahnhöfen mit Ausfahrtsignal erkannt haben, dass das für Sie gültige Signal die Fahrt erlaubt - soweit nach Modul 408.0331 eine Zustimmung des Fahrdienstleiters erforderlich ist - oder Sie müssen einen Befehl 2 für die Vorbeifahrt an diesem Signal, Befehl 3 oder 6 für die Ausfahrt ohne Ausfahrtsignal oder bei ETCS Level 2 in Betriebsart SR eine Textmeldung mit dem Wortlaut „Sie dürfen vorbeifahren an ETCS Halt-Tafel ... [Signalbezeichnung]“ erhalten haben. Können Sie bei unsichtigem Wetter oder wegen der besonderen örtlichen Verhältnisse das Signal nicht selbst sehen, müssen Sie bis zum Erkennen der Stellung des Signals so vorsichtig fahren, dass Sie ggf. rechtzeitig zum Halten kommen. Wenn Sie über das Signal hinaus stehen, gelten die Regeln im Modul 408.0331 Abschnitt 3 Absatz 4.
- * e) Bei einem anzeigegeführten Zug müssen Sie an einer Blockstelle den Auftrag „LZB-Fahrt“, einen LZB-Ersatzauftrag, LZB-Vorsichtauftrag, LZB-Gegengleisfahrauftrag, eine ETCS-Fahrerlaubnis in der Betriebsart FS bzw. OS oder einen Befehl für die Vorbeifahrt an einem LZB-Halt bzw. ETCS-Halt erhalten haben.

6 Vorgänge am Zug beobachten

Bei der Abfahrt müssen Sie als Triebfahrzeugführer, Triebfahrzeugbegleiter, Zugführer, Zugschaffner oder wenn Sie als örtliche Aufsicht die Zugaufsicht wahrnehmen die Vorgänge am Zug beobachten. Ist im Führerraum eine Überwachungseinrichtung für Außentüren wirksam, müssen Sie die Vorgänge am Zug nur beobachten, wenn im Zug Reisezugwagen mit dem Kennbuchstaben „n“ oder „y“ sind.

7 Abfahrt auf Haltepunkt oder Haltestelle

Bei Abfahrt auf einem Haltepunkt oder einer Haltestelle zwischen Vor- und Hauptsignal müssen Sie als Triebfahrzeugführer bis zum Erkennen der Stellung des Hauptsignals so vorsichtig fahren, dass Sie bei Haltstellung rechtzeitig zum Halten kommen.



1 Strecke durch den Triebfahrzeugführer beobachten

- (1) a) Als Triebfahrzeugführer eines Fahrzeugs, das an der Spitze eines Zuges fährt, müssen Sie die zu befahrende Strecke, die Signale, die Bahnübergänge und die Oberleitung beobachten. Achten Sie auf Unregelmäßigkeiten, die den Zug gefährden könnten.
- b) Als Triebfahrzeugführer eines anzeigegeführten Zuges müssen Sie außerdem die Führerraumanzeigen beachten. *
- c) Wenn LZB oder ETCS Führungsgrößen anzeigen, gelten Hauptsignale, Vorsignale und Zusatzsignale nicht; Langsamfahrtsignale und EI-Signale gelten nur, wenn es angeordnet ist. *
- Wenn ETCS bei Level 1 Release Speed anzeigt und ein Hauptsignal, ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 an ihrem Fahrweg die Fahrt zulässt, dürfen sie mit Release Speed weiterfahren. *
- d) Bei ETCS Level 2 gelten in der Betriebsart SR Hauptsignale, Vorsignale sowie Signale Zs 1, Zs 7 und Zs 8 nicht. *
- e) Der für einen signalgeführten Zug mit Signal Zs 7 erteilte Auftrag, auf Sicht zu fahren, gilt weiter, auch wenn der Zug zum anzeigegeführten Zug wird. *
- (2) Als Triebfahrzeugführer eines Fahrzeugs, das nicht an der Spitze des Zuges fährt, müssen Sie auf die Signale des Triebfahrzeugführers an der Spitze des Zuges achten. Mit gehobenem Stromabnehmer dürfen Sie nur fahren, wenn der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges Ihnen EI-Signale oder entsprechende Aufträge von LZB oder ETCS übermitteln kann oder wenn Sie EI-Signale selbst wahrnehmen können. Außerdem müssen Sie auf Unregelmäßigkeiten achten, die den Zug gefährden könnten und sich an der Beobachtung der Strecke beteiligen, soweit Ihre sonstigen Aufgaben sowie Bauart und Bedienungsweise des Fahrzeugs dies zulassen. *

2 Strecke durch den Triebfahrzeugbegleiter beobachten

Als Triebfahrzeugbegleiter müssen Sie den Triebfahrzeugführer bei der Beobachtung der zu befahrenden Strecke, der Signale, der Bahnübergänge und der Oberleitung unterstützen. Sie müssen auf Unregelmäßigkeiten achten, die den Zug gefährden könnten.

3 Zulässige Geschwindigkeit

- (1) Die zulässigen Geschwindigkeiten, die Sie mit einem signalgeführten Zug fahren dürfen, sind im Fahrplan des Zuges und in der La vorgeschrieben. **Signalgeführter Zug**
- a) Ist in der La eine niedrigere Geschwindigkeit als im Fahrplan des Zuges vorgeschrieben, ist die in der La vorgeschriebene Geschwindigkeit die zulässige Geschwindigkeit.
- b) Ist in der La eine höhere Geschwindigkeit als im Fahrplan des Zuges vorgeschrieben, ist die in der La vorgeschriebene Geschwindigkeit die zulässige Geschwindigkeit, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind: *

- Aufgaben des Triebfahrzeugführers und des Triebfahrzeugbegleiters -

- * 1. In der La muss „Geschwindigkeitsheraufsetzung“ eingetragen sein.
- * 2. Soweit die La Brems Hundertstel angibt - müssen die im Zug vorhandenen
- * Brems Hundertstel mindestens so hoch sein wie die in der La angegebenen Brems Hundertstel. Bei Zügen, in deren Fahrplan eingetragen ist „Mindestens 90 % der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein“, gelten die im Fahrplan angegebenen Mindestbrems Hundertstel als im Zug vorhanden, wenn mindestens 90 % der Achsen des Zuges gebremst sind.

Die im Fahrplan angegebene größte zulässige Geschwindigkeit des Zuges dürfen Sie jedoch nicht überschreiten.

**Anzeigege-
führter Zug**

- * (2) Bei einem anzeigegeführten Zuge zeigt Ihnen die Führerraumanzeige die aktuell
- * zulässige Geschwindigkeit als V-soll an.

Erläuterungen

- (3) Erläuterungen sind enthalten:
 - zur Führerraumanzeige der Fahrplanangaben im Modul 408.0341A01,
 - zum Buchfahrplan im Modul 408.0341A02.

**Einschrän-
kungen**

- (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 sig-
 - * nalgeführten Zug,
 - e) Regeln für das Bedienen der Triebfahrzeuge,
 - f) Regeln im Abhilfetext zur Störungsbehebung im Display des Führerraums.

Die jeweils niedrigste Geschwindigkeit ist die zulässige Geschwindigkeit des Zuges.

**Triebfahrzeug-
führer nicht im
Führerraum**

- (5) Ein Zug, bei dem Sie sich als Triebfahrzeugführer während der Fahrt auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges, aber nicht im Führerraum befinden, darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren, wenn die im Fahrplan, in der La, durch Signale, Befehl oder Fahrplan-Mitteilung vorgeschriebene Geschwindigkeit niedriger als 30 km/h ist.

**Abfahrt auf
einem
Bahnhof**

- (6) Die mit Hauptsignal oder mit Signal Zs 3 angezeigte Geschwindigkeit gilt auf Bahnhöfen bereits bei der Abfahrt des Zuges.

4 Am gewöhnlichen Halteplatz halten

Bei planmäßigem Halt sollen Sie den Zug am gewöhnlichen Halteplatz anhalten. Liegt der gewöhnliche Halteplatz an einem Haltsignal, sollen Sie möglichst nahe an dieses Signal heranfahren.

5 Fahrt auf Signal Hp 2 ohne Vorankündigung

Auf eine Fahrt mit Signal Hp 2 müssen Sie sich auch ohne Vorankündigung einrichten, wenn

- a) im Gleisabschnitt vor dem Hauptsignal eine Geschwindigkeit von höchstens 60 km/h zugelassen ist oder
- b) für Ihren Zug im Fahrplan, in der La oder mit Fahrplan-Mitteilung ein Halt oder ein Bedarfshalt vorgeschrieben ist, auch wenn Ihnen der Ausfall eines Haltes mitgeteilt wurde.

6 Bahnübergänge sichern

Wenn Sie sich während der Fahrt auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges, aber nicht im Führerraum befinden, müssen Sie

- vor einem Bahnübergang, bei dem der Anfang der Einschaltstrecke durch Signal Bü 2 oder Bü 3 gekennzeichnet ist, anhalten und den Bahnübergang nach Modul 408.0671 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.

7 Verbotswidriges Aus- oder Einsteigen

Versucht ein Reisender einen in Bewegung befindlichen Zug zu verlassen oder zu besteigen, dürfen Sie ihn nur durch Zuruf warnen, nicht aber gewaltsam daran hindern.

□

1 Allgemeines

In der Führerraumanzeige des Fahrplans stehen Ihnen die Darstellungen

- Fahrplanauswahl,
- Fahrplan- und Streckengrunddaten und
- Fahrplandarstellung

zur Verfügung.

2 Fahrplanauswahl

In der Fahrplanauswahl können Sie zu einer Zugnummer auswählen:

- Anfangs- und Zielbahnhof,
- Verkehrstagerregelung,
- Mindestbrems Hundertstel,
- Baureihennummern der arbeitenden Triebfahrzeuge.

3 Fahrplan- und Streckengrunddaten

In den Fahrplan- und Streckengrunddaten können folgende Angaben enthalten sein:

- a) Zuggattung,
- b) Zugnummer,
- c) Anfangs- und Zielbahnhof,
- d) die Bezeichnung „Sperrfahrt“ oder „Sperrfahrt KI“,
- e) Verkehrstage,
- f) Fahrplandaten und zwar
 1. Baureihennummern der arbeitenden Triebfahrzeuge,
 2. Last (zulässiges Gewicht des Wagenzuges). Bei Triebwagen kann die Zusammensetzung der Einheit angegeben sein, z. B. „Tfz 628.2 + 928.2“; eine Grenzlast ist durch „GL“ hinter der Lastangabe gekennzeichnet,
 3. zulässige Länge des Gesamtzuges,
 4. Mindestbrems Hundertstel,
 5. größte zulässige Geschwindigkeit,
 6. Bremsstellung R/P oder G (bei R + WB ist „WB“ angegeben),
 7. Notbremsüberbrückung bei Reisezügen,
 8. Angaben zur Stufenschaltung bei Zügen, die mit Brennkrafttriebfahrzeugen befördert werden. Es bedeuten: SG = Schnellgang, LG = Langsamgang.
 - Reisezüge werden im Schnellgang gefahren. Wenn ein Reisezug ausnahmsweise im Langsamgang gefahren werden muss, ist angegeben z. B. „von ... bis ... LG“,
 - Wenn bei Güterzügen, die im Schnellgang gefahren werden, ein Klammervermerk für den Langsamgang angebracht ist, sind die im Fahrplan angege-

- benen zulässigen Geschwindigkeiten und die Uhrzeiten auf den Schnellgang abgestimmt.
- Enthält der Fahrplan die Angabe „SG ... t GL (LG ... t GL)“, dürfen Sie bei einer Überschreitung der für den Schnellgang angegebenen Grenzlast eine höhere Last im Langsamgang nur befördern, wenn dies durch die Betriebszentrale angeordnet wurde,
9. abschnittsweise Durchführung eines Zuges unter einer anderen Zugnummer (Doppelfahrplan),
 10. Hinweis auf eine zweite Fahrplandarstellung des Zuges,
 11. „Mindestens 90 % der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein“, ggf. mit dem Zusatz „Bei einem Gewicht des Wagenzuges von mehr als 800 t müssen Bremschwerachsen ausgerechnet werden“,
 12. Streckenabschnitte, auf denen Züge mit der angegebenen Last nachgeschoben werden müssen.

4 Fahrplandarstellung

Kopfzeile

- (1) In der Kopfzeile der Fahrplandarstellung sind die ausgewählte Zugnummer, die Gültigkeit der Fahrplandaten sowie Datum und Zeit der Systemuhr des Bordgerätes angegeben.

Fahrplandaten mit abgelaufener Gültigkeit dürfen Sie für eine Zugfahrt nicht verwenden.

Fahrplan- anzeige

- (2) Sie müssen die Fahrplananzeige von unten nach oben lesen.

Die Fahrplananzeige besteht aus Geschwindigkeits-, Kilometrierungs-, Grafik-, Text-, Ankunft- und Abfahrtspalte.

Der in der Grafikspalte fett dargestellte Strich muss rechts sein, während ein Zug das Regelgleis sowie den davor liegenden Abschnitt zwischen der im Fahrplan durch das Zeichen „ ∇ “ gekennzeichneten Stelle und der Bahnhofsgrenze befährt.

Der in der Grafikspalte fett dargestellte Strich muss links sein, während ein Zug das Gegengleis sowie den davor liegenden Abschnitt zwischen der im Fahrplan durch das Zeichen „ ∇ “ gekennzeichneten Stelle und der Bahnhofsgrenze befährt.

Wenn Züge unter erleichterten Bedingungen umgeleitet werden dürfen, können Sie die Anzeige der Umleitstrecke anwählen.

Geschwindig- keitsspalte

- (3) Angaben in der Geschwindigkeitsspalte:

- a) Zulässige Geschwindigkeiten der Abschnitte des angewählten Gleises auf freier Strecke und in den Bahnhöfen für signalgeführte Züge.

Bei zweigleisigen Strecken gelten die angegebenen zulässigen Geschwindigkeiten, wenn in der Grafikspalte der fett dargestellte Strich

- rechts ist, für einen Zug, der das Regelgleis befährt,
- links ist, für einen Zug, der das Gegengleis befährt.

Wenn die zulässige Geschwindigkeit durch weiße Schrift auf schwarzem Grund (invers) dargestellt ist, wird sie nicht durch Signale angezeigt,

- b) Sie müssen eine niedrigere über einer waagerechten Linie angegebene zulässige Geschwindigkeit fahren, wenn der Zug
1. bei Bahnübergängen das Signal Lf 5 bzw. Lf 7, wo dieses nicht vorhanden ist, den Bahnübergang,
 2. sonst die in der Kilometrierungsspalte angegebene Stelle mit der Spitze erreicht hat,
- c) Sie dürfen eine höhere über einer waagerechten Linie angegebene zulässige Geschwindigkeit fahren, 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 in der Textspalte die in der Kilometrierungsspalte angegebene Stellemit der Spitze erreicht hat,
- d) in Fahrplänen für NeiTech-Züge (GNT) können Sie zwischen zwei Geschwindigkeitsdarstellungen auswählen.
- Wenn die Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech (GNT) des Triebfahrzeugs wirksam ist, müssen Sie die Fahrplandarstellung für GNT einschalten und wenn sie unwirksam ist, ausschalten.
- Wenn bei wirksamer Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech (GNT) des Triebfahrzeugs die Fahrplandarstellung für GNT eingeschaltet ist, gelten die Signale Lf 6 und Lf 7 bzw. Lf 4 (DV 301) und Lf 5 (DV 301) nicht,
- e) wenn eine Geschwindigkeitsangabe nur vorübergehend gilt, wird sie hervorgehoben und die ungültige Geschwindigkeitsangabe in Klammern dargestellt,
- f) senkrechter Balken zur Orientierung über das Geschwindigkeitsniveau, der bei vorübergehender Änderung gegenüber dem ungültigen Geschwindigkeitsbalken hervorgehoben dargestellt ist.
- (4) In der Kilometrierungsspalte sind, gerundet auf Hektometer, enthalten:
- a) Stellen der Geschwindigkeitswechsel für die in der Geschwindigkeitsspalte angegebenen Geschwindigkeiten,
 - b) Standorte der in der Textspalte genannten Signale,
 - c) die Angaben zu a) oder b) sind durch weiße Schrift auf schwarzem Grund (invers) dargestellt, wenn die zugehörige Geschwindigkeitsangabe in der Geschwindigkeitsspalte oder in der Textspalte invers dargestellt ist,
 - d) Lage der Betriebsstellen,
 - e) Lage eines Bahnübergangs, wenn Sie vor dem Bahnübergang anhalten müssen, weil der Bahnübergang planmäßig durch Zugpersonal oder durch andere Mitarbeiter beim Zug gesichert werden muss,
 - f) Lage der LZB-Bereichskennungswechsel,
 - g) Lage der Wechsel der Zugfunkbereiche,
 - h) Begrenzung der Sägelinien,

**Kilometrie-
rungsspalte**

- i) Beginn und Ende der dargestellten Tunnels,
 k) 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 Hektometerzeichen 48,2 und 48,4 nicht 200 m, sondern 600 m (gerundet).

Beispiel:



Fehllänge:	Überlänge:
170,0	48,4
	+ 6
82,9	48,2
	+ 0
	48,2
	48,2

- l) durch „¥“ gekennzeichnete Stellen,
 m) eine Kilometerangabe in Klammern bezieht sich auf eine befahrene Strecke, deren Kilometrierungssprünge wegen der Kürze des befahrenen Abschnitts nicht dargestellt werden.


Grafikspalte

- (5) In der Mitte der Grafikspalte ist eine Gleisdarstellung mit ein oder zwei Gleisen. Der Wechsel von ein- auf zweigleisig und umgekehrt ist symbolisch und entspricht nicht der tatsächlichen Überleitung.

Das angewählte Gleis wird hervorgehoben (fett gedruckter Strich) dargestellt.

- In der Grafikspalte sind auch Tunnel abgebildet. Dabei sind Tunnelanfang und -ende durch die Zeichen  und  über der Gleisdarstellung dargestellt.


Rechts oder links der Gleisdarstellung können folgende Zeichen dargestellt sein, die Sie dem jeweiligen Gleis zuordnen müssen:

- a)  In der Textspalte genannte Vorsignale, allein stehende Vorsignaltafeln, andere Signale mit Vorsignalfunktion, Signale Lf 6, Lf 4 (DV 301) oder Überwachungssignale stehen in einem um mehr als 5 % verkürzten Bremswegabstand.


















- () In der Textspalte genannte Signale in einem um mehr als 5 % verkürzten Bremswegabstand




- stehen nicht am durchgehenden Hauptgleis
- sind am durchgehenden Hauptgleis nur bei bestimmten Betriebsverhältnissen in Betrieb

oder der um mehr als 5 % verkürzte Bremswegabstand besteht nicht im durchgehenden Hauptgleis,

- b)  Einfahrgleis ist
- Stumpfgleis oder Gleis mit verkürztem Einfahrweg,
 - teilweise besetztes Gleis,
 - Gleis, dessen Durchrutschweg nicht ausreichend ist, oder

Strecke endet am Haltepunkt,

- c)  LZB-Bereichskennungswechsel, an der eine Aufnahme in die LZB möglich ist,
-  LZB-Ende,
- d)  Beginn eines Streckenabschnitts, der mit Streckeneinrichtungen zur Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech-Züge ausgerüstet ist,
-  Ende eines Streckenabschnitts, der mit Streckeneinrichtungen zur Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech-Züge ausgerüstet ist,
- e)  Beginn oder Wechsel eines Zugfunk-Bereichs,
-  Ende der Zugfunkversorgung,
- f)  Hauptschalter ausschalten, Sie müssen Signal EI 1 beachten,
-  Bügel ab erwarten, Sie müssen Signal EI 3 beachten,
-  Bügel ab, Sie müssen Signal EI 4 beachten,
-  Bügel an, Sie müssen Signal EI 5 beachten,
-  von der Infrastruktur vorgegebene Oberstrombegrenzung, z. B. „600 A“, ggf. mit zusätzlichen Angaben, z.B. „900 A nur Gz“. Sie müssen die Textspalte beachten,
-  Ende der Elektrifizierung,
- g)  Zugsammelschiene ausschalten, Sie müssen die Zugsammelschiene ausschalten, wenn die zentrale Energieversorgung von Reisezugwagen durch Diesellokomotive mit einer anderen Frequenz als 22 Hz oder 60 Hz betrieben wird,
-  Zugsammelschiene einschalten erlaubt,
- h)  Eintrag in der Textspalte gilt nur für Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer.
- i)  Kennzeichnung des Endes des anschließenden Weichenbereichs bei Ausfahrt aus einem Bahnhof oder Fahrt auf einer Abzweigstelle,
- j) ← das in der Textspalte genannte Signal befindet sich nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis sondern links vom Gleis,
- k) → das in der Textspalte genannte Signal befindet sich nicht unmittelbar links neben oder über dem Gleis sondern rechts vom Gleis.
- l)  allein stehendes Signal Ne 14 *

- * m)  ETCS-Beginn
- * n)  ETCS-Ende
- * o)  ETCS-Levelwechsel-Tafel

Textspalte

(6) In der Textspalte können folgende Angaben enthalten sein:

a) Betriebsstellen,

dabei bedeutet hinter einer Betriebsstellenangabe:

ohne Asig, dass der Bahnhof kein Ausfahrtsignal hat,

[ZF], dass die Blockstelle über Zugfunk, Betriebsart E erreichbar ist,

b) Gleisbezeichnungen, z.B. „Neckarausfahrt“,

* c) Hauptsignale, allein stehende Signale Ne 14, Sperrsignale am Gegengleis in Höhe eines Einfahrtsignals oder allein stehende Vorsignaltafeln am Gegengleis,

d) 1. Hauptsignale, Vorsignale, Signale Lf 6 oder Lf 4 (DV 301), Überwachungssignale oder allein stehende Vorsignaltafeln, die sich auf eingleisigen Strecken, auf zweigleisigen Strecken am Regelgleis oder im Bahnhof am durchgehenden Hauptgleis nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis, sondern links vom Gleis befinden, sind in der Grafikspalte durch das Zeichen „←“,

2. Hauptsignale, Vorsignale, Signale Lf 6 oder Lf 4 (DV 301), Überwachungssignale, Sperrsignale in Höhe eines Einfahrtsignals, oder allein stehende Vorsignaltafeln, die sich auf zweigleisigen Strecken am Gegengleis nicht unmittelbar links neben oder über dem Gleis, sondern rechts vom Gleis befinden, sind in der Grafikspalte durch das Zeichen „→“

gekennzeichnet. Signale Lf 6 oder Lf 4 (DV 301) werden durch „Lf“ - ggf. durch eine Richtungsangabe, z.B. „Lf Ri Adorf“, ergänzt -, ein Überwachungssignal durch „Üs“ gekennzeichnet. Ist bei Hauptsignalen keine Schachbretttafel aufgestellt, ist die Angabe durch „ohne Ne 4“ ergänzt,

e) zulässige Geschwindigkeit bei Fahrt auf Signal Hp 2, wenn sie von 40 km/h abweicht und nicht durch Signal Zs 3 angezeigt wird; vor der zulässigen Geschwindigkeit ist angegeben: „E“ für Einfahrtsignale, „Z“ für Zwischensignale, „A“ für Ausfahrtsignale, „Bk“ für Blocksignale von Abzweigstellen, z. B. „E 50“,

f) Angabe „ohne Zs 6“ bei Blocksignalen von Abzweig- oder Überleitstellen, die nicht mit Signal Zs 6 ausgerüstet sind.

Bei Fahrt auf dem Regelgleis wird die Fahrt ins Gegengleis mit Signal Hp 1 und Zs 3 oder Hp 2 bzw. mit Signal Ks 1 oder Ks 2 und Zs 3 angezeigt.

Bei Fahrt auf dem Gegengleis wird die Weiterfahrt auf dem Gegengleis mit Signal Hp 1 bzw. mit Signal Ks 1 oder Ks 2 angezeigt,

g) Angabe, wie Sie über eine Umleitung unter erleichterten Bedingungen unterrichtet werden, wenn kein Signal Zs 2 vorhanden ist,

h) Vorsignale, allein stehende Vorsignaltafeln, andere Signale mit Vorsignalfunktion, Signale Lf 6, Lf 4 (DV 301) oder Überwachungssignale mit von der Regel abweichenden Standorten oder im mehr als 5 % verkürzten Bremswegabstand. Ist das Signal in Klammern gesetzt, steht es nicht am durchgehenden Hauptgleis, z. B. „(Zvsig)“, oder ist am durchgehenden Hauptgleis nur bei bestimmten

Betriebsverhältnissen in Betrieb. Die Signale Lf 6 oder Lf 4 (DV 301) werden durch „Lf“ - ggf. durch eine Richtungsangabe, z. B.: „Lf Ri Adorf“, ergänzt -, ein Überwachungssignal durch „Üs“, Vorsignaltafeln durch „Ne 2“ gekennzeichnet.

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung in weißer Schrift auf schwarzem Grund (invers) hinter „Evsig“, „Zvsig“, „Avsig“ oder „Bkvsig“ müssen Sie am Vorsignal durchgeführt haben, wenn das Signal Vr 0 zeigt,

- i) „BÜ km ...“ in Verbindung mit „Halt“ in der Ankunftspalte, wenn Sie vor dem Bahnübergang anhalten müssen, weil der Bahnübergang planmäßig durch Zugpersonal oder durch andere Mitarbeiter beim Zug gesichert werden muss.

Vor dem Bahnübergang müssen Sie anhalten.

Darauf folgt ein Hinweis zur Sicherung. Es bedeuten:

„Schranke“

Bedienen der Schranken; Sie dürfen weiterfahren, wenn die Schranken geschlossen sind. Können die Schranken nicht geschlossen werden, gelten die Regeln im Modul 408.0671 Abschnitt 2 Absatz 7,

„ET“

Bedienen der Einschalttaste; Sie dürfen weiterfahren, wenn die Meldelampe blinkt. Blinkt nach Bedienen der Einschalttaste die Meldelampe nicht, gelten die Regeln im Modul 408.0671 Abschnitt 2 Absatz 7,

„AutomET“

Sie müssen bis an das Schild „AutomatikET“ heranfahren; Sie dürfen den Bahnübergang befahren, wenn nach dem Heranfahren ein weißes Licht leuchtet oder blinkt. Leuchtet oder blinkt kein weißes Licht, gelten die Regeln im Modul 408.0671 Abschnitt 2 Absatz 7,

„HET“

Bedienen der Hilfseinschalttaste; Sie dürfen den Bahnübergang befahren, wenn nach Bedienen der Hilfseinschalttaste eines der Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die Schrankenbäume gesenkt sind. Ist die technische Sicherung nicht hergestellt, gelten die Regeln im Modul 408.0671 Abschnitt 2 Absatz 7,

„AutomHET“

Sie müssen bis an das Schild „AutomatikHET“ heranfahren; Sie dürfen den Bahnübergang befahren, wenn nach dem Heranfahren eines der Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die Schrankenbäume gesenkt sind. Ist die technische Sicherung nicht hergestellt, gelten die Regeln im Modul 408.0671 Abschnitt 2 Absatz 7,

„Posten“

Sie dürfen mit Schrittgeschwindigkeit weiterfahren, wenn der Bahnübergang durch Posten gesichert und Sie Wegebenutzer und Posten durch Signal Zp 1 gewarnt haben. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat und der Posten wieder aufgenommen ist, müssen Sie den Bahnübergang schnellstens räumen.

Als Posten, der den Bahnübergang sichert, haben Sie folgende Aufgaben: Sie müssen sich, mit der Brust oder dem Rücken dem Straßenverkehr zugewandt, gut sichtbar auf der Straße aufstellen und die Zeichen

- „Anhalten“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes)
und anschließend
- „Halt“ (seitliches Ausstrecken eines Armes oder beider Arme)

geben. Müssen Sie den Straßenverkehr aus beiden Richtungen anhalten, müssen Sie den Fahrer des zuerst angehaltenen Fahrzeugs zum weiteren Halten auffordern, ehe Sie sich der anderen Seite des Bahnübergangs zuwenden.

Die Zeichen müssen Sie bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter mit rotleuchtender Handleuchte nach beiden Straßenrichtungen geben. Für das Geben der Tageszeichen müssen Sie - soweit vorhanden - eine rot-weiße Signalfahne benutzen.

Das „Halt“-Zeichen müssen Sie so lange geben, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat. Anschließend dürfen Sie den Bahnübergang verlassen,

- k) „ET km ...,... für BÜ km ...,...“, wenn vor der Abfahrt auf der Betriebsstelle Bahnübergangssicherungsanlagen durch Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug bedient werden müssen,
- l) „VMZ ... km/h“ an Stellen, an denen Sie den Einstellwert VMZ ändern müssen. Der Eintrag kann auf Bahnhöfen mit Triebfahrzeug- oder Führerraumwechsel wiederholt sein,
- m) Kennzeichnung einer
 - Fahrleitungsschutzstrecke durch die Bezeichnung „El 1“,
 - ständigen Schwungfahrstelle durch die Bezeichnung „El 4“,

Die Angaben „El 1“ oder „El 4“ können durch eine Geschwindigkeitsangabe ergänzt sein. In diesem Fall ist der gesamte Eintrag in weißer Schrift auf schwarzem Grund (invers) dargestellt.

Eine Geschwindigkeitsangabe hinter dem Eintrag „El 1“ oder „El 4“ müssen Sie als Triebfahrzeugführer eines elektrischen Triebfahrzeuges, bei dem mit dem Ausschalten die angerechnete dynamische Bremse unwirksam wird, beachten, wenn das Signal El 1 oder El 4 gezeigt wird. Sie müssen die Angabe so lange beachten, bis Sie den Hauptschalter wieder eingeschaltet haben,

- n) Sägelinien zur Kennzeichnung der maßgebenden Neigung für das Sichern eines Zuges oder Zugteils mit Feststellbremsen. Es bedeuten:

Anzahl Sägelinien	Maßgebende Neigung
keine	0 ‰ bis 10 ‰
eine	mehr als 10 ‰ bis 20 ‰
zwei	mehr als 20 ‰,

- o) Beginn oder Wechsel eines Zugfunk-Bereiches 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“ und das Ende der Zugfunkversorgung mit „- ZF-Ende -“,

- p) „Betriebsbremsung“ an der Stelle, an der Sie bei Güterzügen eine Betriebsbremsung durchführen müssen. Bei ungenügender Bremswirkung müssen Sie sofort anhalten und eine volle Bremsprobe durchführen,
- q) Kennzeichnung von Hauptsignalen mit Richtungsanzeiger durch „Ri“ und einem Kennbuchstaben, z. B. „Zsig Ri F“. Die Angabe ist in Klammern, wenn nur ein Teil der Fahrwege am Richtungsanzeiger vorbeiführt, z. B. „Asig (Ri M)“.

(7) Angaben in Ankunft- und Abfahrtspalten:

**Ankunft- und
Abfahrtspalten**

In den Ankunft- und Abfahrtspalten sind Ankunft-, Abfahrt- und Durchfahrtszeiten auf 10 Sekunden genau angegeben.

Eine Zeitangabe in der Abfahrtspalte ist

- Abfahrtszeit, und zwar auf dem Anfangsbahnhof und nach einem Regelhalt, Bedarfshalt bzw. Betriebshalt,
- Durchfahrtszeit, wenn in der Ankunftsspalte nichts eingetragen ist.

Ein Eintrag in der Ankunftsspalte ordnet einen Fahrplanhalt an.

Im Einzelnen gilt Folgendes:

- a) Eine Zeitangabe in der Ankunftsspalte kennzeichnet die planmäßige Ankunftszeit eines Regelhaltes,
- b) „x“ kennzeichnet einen Bedarfshalt,
- c) „Halt“ in der Ankunftsspalte kennzeichnet einen Halt zum Sichern eines Bahnübergangs,
- d) „+“ vor der Ankunftszeit kennzeichnet einen Betriebshalt,
- e) Bei Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal ist bei planmäßig durchfahrenden Zügen statt der Ankunftszeit
 1. ein „H“ eingetragen. Es bedeutet: Sie müssen am gewöhnlichen Halteplatz halten. Sie dürfen ohne Halt durchfahren, wenn Sie Signal Zp 9 als Durchfahrauftrag erhalten oder durch Befehl 11 beauftragt werden, auf diesem Bahnhof ohne Durchfahrauftrag durchzufahren,
 2. ein „U“ eingetragen. Es bedeutet: Sie dürfen ohne Halt durchfahren,
- f) „N“ kennzeichnet einen nicht veröffentlichten Halt,
- g) „A“ bedeutet Halt nur zum Aussteigen von Reisenden, Zug darf vor der planmäßigen Abfahrtszeit, jedoch nicht vor der planmäßigen Ankunftszeit abfahren,
- h) „Z“ bedeutet Halt nur zum Zusteigen von Reisenden,
- i) Hinweiszeichen „*“, „*1“, oder „*2“ usw. weisen auf eine Fußnote hin,
- k) Fußnoten unter der Betriebsstellenangabe, an der Hinweiszeichen angebracht sind, geben Weisungen z.B. zum Sichern von Bahnübergängen durch Zugpersonal, zum Vereinigen von Zügen oder zum Sperren der Wirbelstrombremse.

5 Musterdarstellung

69361		Fahrplan gültig ! <small>La-Daten nur 11.12.11</small>		11.12.11	07:53:08
	25,8		Norburg	10:05.2	
	25,3	└	Esig		
30	17,9	¥			
	17,5	Asig	A 60		
	15,4	Bft Bachstedt		09:23.4	09:52.0
	14,6	Zsig			
	13,9	Bft Meilingen		09:03.1	09:20.0
	12,8	Esig Bachstedt			
80	9,8				
	9,6	✂ - ZF-Ende -			
70	9,3	▽ Üs			
	9,3				
60	9,2				
	7,6	¥			
	7,5	Asig			
	6,8	Neuhof			08:55.5
	6,4	Esig			
	5,6	▽ Evsig			
70	3,4	Bk Angerb Hp			08:50.4
	3,4	Bksig			
	0,6	¥			
	0,3	Asig	A 60		
	0,0	Mittelstadt		08:18.3	08:46.0
80	83,2	☎ - ZF GSM-R -			
	84,2	Esig	E 60		
	91,9	Sbk 6			08:12.5
	95,4	¥			
	95,7	Abzw Arensberg			08:05.0
90	95,7	Bksig	Bk 50		
	99,9	Edelsdorf Hp			08:01.3
85	102,2	Sbk 4			07:58.4
	104,6	¥			
	104,9	Asig			
	105,5	Heidenau			07:55.0
90		☎ - ZF A 63 -			



1 Allgemeines

In der gedruckten Ausgabe des Buchfahrplans können die in den folgenden Abschnitten genannten Angaben enthalten sein.

2 Angaben im Kopf des Buchfahrplans

- a) Bezeichnung des Streckenabschnitts,
- b) Zugnummer, bei Sperrfahrten mit dem Zusatz „Sperrfahrt“ oder „Sperrfahrt KI“ vor der Zugnummer,
- c) Baureihennummern der arbeitenden Triebfahrzeuge,
- d) Last (zulässiges Gewicht des Wagenzuges). Bei Triebwagen kann die Zusammensetzung der Einheit angegeben sein, z. B. „Tfz 628.2 + 928.2“; eine Grenzlast ist durch „GL“ hinter der Lastangabe gekennzeichnet,
- e) zulässige Länge des Gesamtzuges,
- f) Mindestbremsleistung,
- g) größte zulässige Geschwindigkeit,
- h) Bremsstellung R/P oder G (bei R + WB ist „WB“ angegeben),
- i) Notbremsüberbrückung bei Reisezügen,
- k) Angaben zur Stufenschaltung bei Zügen, die mit Brennkrafttriebfahrzeugen befördert werden. Es bedeuten: SG = Schnellgang, LG = Langsamgang.
 1. Reisezüge müssen Sie im Schnellgang fahren. Wenn ein Reisezug ausnahmsweise im Langsamgang gefahren werden muss, ist angegeben z. B. „von ... bis ... LG“,
 2. Wenn bei Güterzügen, die Sie im Schnellgang fahren müssen, ein Klammervermerk für den Langsamgang angebracht ist, sind die im Fahrplan angegebenen zulässigen Geschwindigkeiten (Spalten 2 und 3a) und die Uhrzeiten (Spalten 4 und 5) auf den Schnellgang abgestimmt. Enthält der Fahrplan die Angabe „SG ... t GL (LG ... t GL)“, dürfen Sie als Triebfahrzeugführer bei einer Überschreitung der für den Schnellgang angegebenen Grenzlast eine höhere Last im Langsamgang nur befördern, wenn dies durch die Betriebszentrale angeordnet wurde,
- l) abschnittsweise Durchführung eines Zuges unter einer anderen Zugnummer (Doppelfahrplan),
- m) Hinweis auf zweite Fahrplandarstellung des Zuges,
- n) maßgebende Geschwindigkeitshefte,
- o) „Mindestens 90 % der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein“, ggf. mit dem Zusatz „Bei einem Gewicht des Wagenzuges von mehr als 800 t müssen Bremsleistung ausgeglichen werden“,
- p) Streckenabschnitte, auf denen Züge mit der angegebenen Last nachgeschoben werden müssen.

3 Angaben in Spalte 1

- a) Stellen der Geschwindigkeitswechsel für die in Spalte 2 angegebenen Geschwindigkeiten,
- b) Standorte der in Spalte 3a genannten Vorsignale, allein stehenden Vorsignaltafeln, Hauptsignale mit Vorsignalfunktion, Signale Lf 6, Lf 4 (DV 301) oder Überwachungssignale mit einem um mehr als 5 % verkürzten Bremswegabstand,
- c) die Angaben zu a) oder b) sind durch weiße Schrift auf schwarzem Grund (invers) dargestellt, wenn die zugehörige Geschwindigkeitsangabe in den Spalten 2 oder 3a invers dargestellt ist.
- d) Spalte 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 Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech (GNT) des Triebfahrzeugs nicht wirksam ist.

Die Angaben in Spalte 1b gelten, wenn die Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech (GNT) des Triebfahrzeugs wirksam ist.

- e) eine Kilometerangabe in Klammern bezieht sich auf eine befahrene Strecke, deren Kilometrierungssprünge wegen der Kürze des befahrenen Abschnitts nicht dargestellt werden.

4 Angaben in Spalte 2

- a) Zulässige Geschwindigkeiten für die einzelnen Gleisabschnitte auf freier Strecke und in den Bahnhöfen.

Wenn die zulässige Geschwindigkeit durch weiße Schrift auf schwarzem Grund (invers) dargestellt ist, wird sie nicht durch Signale angezeigt.

Die angegebene zulässige Geschwindigkeit gilt für das Regelgleis und für das Gegengleis. Gilt im Gegengleis eine andere Geschwindigkeit, ist sie in Winkel darunter angegeben,

z. B. $\left| \begin{array}{c} 140 \\ < 120 > \end{array} \right|$.

Unterschiedliche Geschwindigkeitsangaben für das Regel- oder Gegengleis gelten auf Bahnhöfen oder Abzweigstellen bereits ab der Stelle, die in Spalte 3a mit dem Zeichen „ ∇ “ oder „ ∇ >“ gekennzeichnet ist,

- b) eine niedrigere unter einer waagerechten Linie angegebene zulässige Geschwindigkeit gilt, wenn der Zug
 1. bei Bahnübergängen das Signal Lf 5 bzw. Lf 7, wo dieses nicht vorhanden ist, den Bahnübergang,
 2. sonst die in Spalte 1 angegebene Stelle mit der Spitze erreicht hat,
- c) eine höhere unter einer waagerechten Linie angegebene zulässige Geschwindigkeit darf gefahren werden, wenn der Zug
 1. bei einer durchgehenden Linie die in Spalte 1 angegebene Stelle mit seiner gesamten Länge verlassen hat,
 2. bei einer gestrichelten Linie

- die Straßenmitte des in Spalte 3a bezeichneten Bahnüberganges oder
- ohne Angabe eines Bahnüberganges in Spalte 3a die in Spalte 1 angegebene Stelle

mit der Spitze erreicht hat,

- d) Spalte 2 kann in die Spalten 2a und 2b unterteilt sein. Geschwindigkeitsangaben in Spalte 2b sind kursiv gedruckt.

Die Geschwindigkeitsangaben der Spalte 2a gelten, wenn die Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech (GNT) des Triebfahrzeugs nicht wirksam ist.

Die Geschwindigkeitsangaben in Spalte 2b gelten, wenn die Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech (GNT) des Triebfahrzeugs wirksam ist. Die Signale Lf 6 und Lf 7 bzw. Lf 4 (DV 301) und Lf 5 (DV 301) gelten nicht.

5 Angaben in Spalte 3a

Die im Geschwindigkeitsheft angegebenen zulässigen Geschwindigkeiten gelten nur, wenn der Zug signalgeführt fährt oder es angeordnet ist.

- a) Betriebsstellen, Hauptsignale, allein stehende Signale Ne 14, Sperrsignale am Gegengleis in Höhe eines Einfahrsignals oder allein stehende Vorsignaltafeln am Gegengleis. Dabei sind Signale am Gegengleis in Winkel gesetzt, z. B. <Esig>.

Besetzte Blockstellen, die über Zugfunk, Betriebsart E erreichbar sind, sind durch „[ZF]“ hinter der Betriebsstellenangabe gekennzeichnet.

- Hauptsignale, Vorsignale, Signale Lf 6 oder Lf 4 (DV 301), Überwachungssignale oder allein stehende Vorsignaltafeln, die sich auf eingleisigen Strecken, auf zweigleisigen Strecken am Regelgleis oder im Bahnhof am durchgehenden Hauptgleis nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis, sondern links vom Gleis befinden, sind durch das Zeichen „←“,
- Hauptsignale, Vorsignale, Signale Lf 6 oder Lf 4 (DV 301), 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 das Zeichen „→“

im Anschluss an die Signalbezeichnung gekennzeichnet, z. B. „Esig ←“, „<Sbk 131a →>“, „Evsig ←“, „<Ls →>“, „<Ne 2 →>“. Signale Lf 6 oder Lf 4 (DV 301) werden durch „Lf“ - ggf. durch eine Richtungsangabe, z. B. „Lf Ri Adorf“, ergänzt -, ein Überwachungssignal durch „Üs“ gekennzeichnet, z. B. „<Lf →>“, „Üs ←“. Ist bei Hauptsignalen keine Schachbretttafel aufgestellt, ist der Zusatz durch „ohne Ne 4“ ergänzt,

- b)  Einfahrgleis ist

- Stumpfgleis oder Gleis mit verkürztem Einfahrweg,
- teilweise besetztes Gleis,
- Gleis, dessen Durchrutschweg nicht ausreichend ist, oder
Strecke endet am Haltepunkt,

- c) bei Vorsignalen, allein stehenden Vorsignaltafeln, anderen Signalen mit Vorsignalfunktion, Signalen Lf 6 oder Lf 4 (DV 301) oder Überwachungssignalen, die in einem um mehr als 5 % verkürzten Bremswegabstand stehen, das Zeichen „∇“.

Ist das Signal oder das Zeichen „∇“ in Klammern gesetzt,

- steht das Signal nicht am durchgehenden Hauptgleis, z. B. „(Zvsig ∇)“,
- ist das Signal am durchgehenden Hauptgleis nur bei bestimmten Betriebsverhältnissen in Betrieb oder
- der um mehr als 5 % verkürzte Bremswegabstand besteht nicht im durchgehenden Hauptgleis.

Bei Vorsignaltafeln ist „Ne 2“, bei Signalen Lf 6 oder Lf 4 (DV 301) ist „Lf“ - ggf. durch eine Richtungsangabe, z. B.: „Lf Ri Adorf“, ergänzt -, bei Überwachungssignalen ist „Üs“ vor das Zeichen „∇“ gesetzt,

- d) eine Geschwindigkeitsbeschränkung in weißer Schrift auf schwarzem Grund (invers) hinter „Evsig ∇“, „Zvsig ∇“, „Avsig ∇“ oder „Bkvsig ∇“ müssen Sie am Vorsignal durchgeführt haben, wenn das Signal Vr 0 zeigt,
- e) zulässige Geschwindigkeit bei Fahrt auf Signal Hp 2, wenn sie von 40 km/h abweicht und nicht durch Signal Zs 3 angezeigt wird. Dabei sind angegeben: „E“ für Einfahrsignale, „Z“ für Zwischensignale, „A“ für Ausfahrtsignale, „Bk“ für Blocksignale von Abzweigstellen, z. B. „E 50“,
- f) Kennzeichnung von Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal durch den Zusatz „ohne Asig“,
- g) Kennzeichnung von Abzweig- oder Überleitstellen, deren Blocksignale nicht mit Signal Zs 6 ausgerüstet sind, mit der Angabe „ohne Zs 6“,

Bei Fahrt auf dem Regelgleis wird die Fahrt ins Gegengleis mit Signal Hp 1 und Zs 3 oder Hp 2 bzw. mit Signal Ks 1 oder Ks 2 und Zs 3 angezeigt.

Bei Fahrt auf dem Gegengleis wird die Weiterfahrt auf dem Gegengleis mit Signal Hp 1 bzw. mit Signal Ks 1 oder Ks 2 angezeigt,

- h) Kennzeichnung einer
 - Fahrleitungsschutzstrecke durch die Bezeichnung „El 1“,
 - ständigen Schwungfahrstelle durch die Bezeichnung „El 4“.

Die Angaben „El 1“ oder „El 4“ können durch eine Geschwindigkeitsangabe ergänzt sein. In diesem Fall ist der gesamte Eintrag durch weiße Schrift auf schwarzem Grund (invers) dargestellt.



Eine Geschwindigkeitsangabe hinter dem Eintrag „El 1“ oder „El 4“ müssen Sie als Triebfahrzeugführer 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. Sie müssen die Angabe so lange beachten, bis Sie den Hauptschalter wieder eingeschaltet haben,

- i) Sägelinien zur Kennzeichnung der maßgebenden Neigung für das Sichern eines Zuges oder Zugteils mit Feststellbremsen. Es bedeuten:

Anzahl Sägelinien	Maßgebende Neigung
keine	0 ‰ bis 10 ‰
eine	mehr als 10 ‰ bis 20 ‰
zwei	mehr als 20 ‰

- k) LZB-Bereichskennungswechsel, an denen eine Aufnahme in die LZB möglich ist, durch die Angabe „LZB“,

l) Beginn oder Ende eines Streckenabschnitts, der mit Streckeneinrichtungen zur Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech-Züge ausgerüstet ist durch die Angabe „**GNT-Anfang**“ oder „**GNT-Ende**“,

m) für Tunnel den Namen des Tunnels und die Zeichen „“ und „“, ggf. mit einem senkrechten Strich verbunden, *
*

n) „BÜ km ...,...“ mit der Angabe „Schranke“, „ET“, „AutomET“, „HET“, „AutomHET“ oder „Posten“ in Verbindung mit dem Auftrag „Halt“ in Spalte 4, wenn der Bahnübergang durch Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug gesichert werden muss.

Vor dem Bahnübergang müssen Sie anhalten. Es bedeuten:

„Schranke“

Bedienen der Schranken; Sie dürfen weiterfahren, wenn die Schranken geschlossen sind. Können die Schranken nicht geschlossen werden, gelten die Regeln im Modul 408.0671 Abschnitt 2 Absatz 7.

„ET“

Bedienen der Einschalttaste; Sie dürfen weiterfahren, wenn die Meldelampe blinkt. Blinkt nach dem Bedienen der Einschalttaste die Meldelampe nicht, gelten die Regeln im Modul 408.0671 Abschnitt 2 Absatz 7.

„AutomET“

Sie müssen bis an das Schild „AutomatikET“ heranfahren. Sie dürfen den Bahnübergang befahren, wenn nach dem Heranfahren ein weißes Licht leuchtet oder blinkt. Leuchtet oder blinkt kein weißes Licht, gelten die Regeln im Modul 408.0671 Abschnitt 2 Absatz 7.

„HET“

Bedienen der Hilfseinschalttaste; Sie dürfen den Bahnübergang befahren, wenn nach Bedienen der Hilfseinschalttaste eines der Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die Schrankenbäume gesenkt sind. Ist die technische Sicherung nicht hergestellt, gelten die Regeln im Modul 408.0671 Abschnitt 2 Absatz 7.

„AutomHET“

Sie müssen bis an das Schild „AutomatikHET“ heranfahren. Sie dürfen den Bahnübergang befahren, wenn nach dem Heranfahren eines der Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die Schrankenbäume gesenkt sind. Ist die technische Sicherung nicht hergestellt, gelten die Regeln im Modul 408.0671 Abschnitt 2 Absatz 7.

„Posten“

Sie dürfen mit Schrittgeschwindigkeit weiterfahren, wenn der Bahnübergang durch Posten gesichert und Sie Wegebenutzer und Posten durch Signal Zp 1 gewarnt haben. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat und der Posten wieder aufgenommen ist, müssen Sie den Bahnübergang schnellstens räumen.

Als Posten, der den Bahnübergang sichert, haben Sie folgende Aufgaben: Sie müssen sich, mit der Brust oder dem Rücken dem Straßenverkehr zugewandt, gut sichtbar auf der Straße aufstellen und die Zeichen

- „Anhalten“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes)













und anschließend

- „Halt“ (seitliches Ausstrecken eines Armes oder beider Arme)

geben. Müssen Sie den Straßenverkehr aus beiden Richtungen anhalten, müssen Sie den Fahrer des zuerst angehaltenen Fahrzeugs zum weiteren Halten auffordern, ehe Sie sich der anderen Seite des Bahnübergangs zuwenden.

Die Zeichen müssen Sie bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter mit rotleuchtender Handleuchte nach beiden Straßenrichtungen geben. Für das Geben der Tageszeichen müssen Sie - soweit vorhanden - eine rot-weiße Signalfahne benutzen.

Das „Halt“-Zeichen müssen Sie so lange geben, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat. Anschließend dürfen Sie den Bahnübergang verlassen,

- o) „ET km ...,... für BÜ km ...,...“ hinter einer Betriebsstellenangabe, z. B. „Adorf ET km 33,8 für BÜ km 34,205“, wenn vor der Abfahrt Bahnübergangssicherungsanlagen durch Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug bedient werden müssen,
- p) Beginn oder Wechsel eines Zugfunk-Bereiches 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“ und das Ende der Zugfunkversorgung mit „- ZF-Ende -“,
- q) „Betriebsbremsung“ an der Stelle, an der Sie bei Güterzügen eine Betriebsbremsung durchführen müssen. Bei ungenügender Bremswirkung müssen Sie sofort anhalten und eine volle Bremsprobe durchführen,
- r) Kennzeichnung von Hauptsignalen mit Richtungsanzeiger durch „Ri“ und einem Kennbuchstaben, z. B. „Zsig Ri F“. Die Angabe ist in Klammern, wenn nur ein Teil der Fahrwege am Richtungsanzeiger vorbeiführt, z. B. „Asig (Ri M)“,
- s) das Zeichen „“ zur Kennzeichnung des Endes des anschließenden Weichenbereiches bei Ausfahrt aus einem Bahnhof oder Fahrt auf einer Abzweigstelle. Zur Darstellung von Fahrwegen, die auf das Gegengleis führen, ist das Zeichen in Winkel eingerahmt: „</>“,
- t) das Zeichen „“ mit Angabe der von der Infrastruktur vorgegebenen Oberstrombegrenzung, z. B. „ 600 A“, ggf. mit zusätzlichen Angaben, z.B. „ 900 A nur Gz“,
- u) das Zeichen „“ am Ende der Elektrifizierung,
- v) das Zeichen „“ am Beginn eines Streckenabschnittes, an dem Sie die Zugsammelschiene ausschalten müssen, wenn die zentrale Energieversorgung von Reisezugwagen durch Diesellokomotive mit einer anderen Frequenz als 22 Hz oder 60 Hz betrieben wird,
- w) das Zeichen „“ am Ende vorgenannten Streckenabschnittes, Sie dürfen die Zugsammelschiene wieder einschalten.
- * x) das Zeichen " " für ein allein stehendes Signal Ne 14,
- * y) Beginn oder Ende eines Streckenabschnitts, der mit ETCS ausgerüstet ist, durch die Angabe „“ bzw. „“,
- * z) ETCS-Levelwechsel durch die Angabe „“.

6 Angaben in Spalte 3b

- a) Lage der Betriebsstellen,
- b) Standorte der Signale nach Abschnitt 5 a,

- c) Lage der LZB-Bereichskennungswechsel,
- d) Lage der Wechsel der Zugfunkbereiche,
- e) Begrenzung der Sägelinien,
- f) Beginn und Ende der in Spalte 3a dargestellten Tunnels,
- g) 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:

Fehllänge: Überlänge:

82.9	48.2	↓
170.0	48.2	
	+ 0	
	48.2	
	+ 6	
	48.4	

- h) durch „¥“ gekennzeichnete Stellen.

7 Angaben in Spalte 3c

- a) Laufweg des Zuges durch Angabe von
 1. Anfangsbahnhof (Grenzbahnhof),
 2. Bahnhöfen und Haltepunkten mit Fahrplanhalt,
 3. Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal,
 4. Bahnübergängen, die planmäßig durch Zugpersonal oder durch andere Mitarbeiter beim Zug gesichert werden müssen, mit den Angaben nach Abschnitt 5 n oder 5 o,
 5. weiteren Bahnhöfen oder Abzweigstellen,
 6. Hinweisen, wenn im Geschwindigkeitsheft mehrere Fahrmöglichkeiten aufgeführt sind,
 7. Endbahnhof (Grenzbahnhof),
- b) Hinweise 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 Mindestbremsleistungswerten,
- c) **└** Einfahrgleis ist
 - Stumpfgleis oder Gleis mit verkürztem Einfahrweg,
 - teilweise besetztes Gleis,
 - Gleis, dessen Durchrutschweg nicht ausreichend ist, oder

Strecke endet am Haltepunkt,

- d) an Stellen, an denen Sie den Einstellwert VMZ ändern müssen, der Eintrag „VMZ ... km/h“. Der Eintrag kann auf Bahnhöfen mit Triebfahrzeug- oder Führer-
raumwechsel wiederholt sein.

8 Angaben in den Spalten 1 bis 3b

- a) Umleiten unter erleichterten Bedingungen

Die Angaben in den Spalten 1 bis 3b für Strecken, auf denen Züge unter erleichterten Bedingungen umgeleitet werden dürfen, werden vom Umleitbahnhof ab - getrennt durch waagerechte Striche - quer über den Spaltenbau nacheinander aufgeführt, wobei unter dem Querstrich zunächst die Strecke bezeichnet wird. Zusätzlich kann angegeben sein, wie Sie über eine Umleitung unterrichtet werden, wenn kein Signal Zs 2 vorhanden ist,

- b) Hinweise

1. vor einem Einschub auf die Weiterführung des Fahrplans, wenn er nicht auf derselben Seite fortgesetzt wird, z. B. „Fortsetzung Seite 112“,
2. auf einen nicht auf derselben Seite beginnenden Einschub, z. B. „über Gz-Strecke siehe Seite 116“ bei der Stelle, an der im Fahrplan eine Verzweigung vorgenommen ist.

9 Angaben in den Spalten 4 oder 5

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. Im Spaltenkopf des Umleitungsfahrplanes ist die Nummer der U-Linie angegeben, für die die Spaltenangaben gelten.

Unter der jeweiligen Zugnummer sind für die in Spalte 3a oder 3c genannten Betriebsstellen in Spalte 4 Ankunft- und in Spalte 5 Abfahrt- 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 Spalte 3c aufgeführten Stelle nicht halten, ist in Spalte 5 ein senkrechter Strich aufgenommen.

Eine Zeitangabe in Spalte 5 ist

- Abfahrtszeit, und zwar auf dem Anfangsbahnhof oder nach einem Regelhalt, Bedarfshalt bzw. Betriebshalt,
- Durchfahrtszeit, wenn in der Ankunftsspalte nichts eingetragen ist.

Ein Eintrag in Spalte 4 ordnet einen Fahrplanhalt an.

Im Einzelnen gilt Folgendes:

- a) Eine Zeitangabe in der Spalte 4 kennzeichnet die planmäßige Ankunftszeit eines Regelhaltes,
- b) „x“ kennzeichnet einen Bedarfshalt,
- c) „Halt“ in Spalte 4 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 in Spalte 4 kennzeichnet einen Betriebshalt,
- e) Bei Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal ist bei planmäßig durchfahrenden Zügen statt der Ankunftszeit,
 - 1. ein „H“ eingetragen. Es bedeutet: Sie müssen am gewöhnlichen Halteplatz halten. Sie dürfen nur ohne Halt durchfahren, wenn Ihnen Signal Zp 9 als Durchfahrauftrag gegeben oder Sie durch Befehl 11 beauftragt werden, auf diesem Bahnhof ohne Durchfahrauftrag durchzufahren,
 - 2. ein „U“ eingetragen. Es bedeutet: Sie dürfen ohne Halt durchfahren,
- f) Ersatzfahrplan in den Spalten 4a bis 4d die Fahrzeiten der Züge vom Streckenbeginn bis zur jeweiligen Betriebsstelle,
- g) im Umleitungsfahrplan unter der jeweiligen U-Linie für die in Spalte 3c genannten Betriebsstellen die Minuten der Durchfahrtszeit. Ankunfts- und Abfahrtszeiten sind durch einen Bruchstrich voneinander getrennt,
- h) „N“ kennzeichnet einen nicht veröffentlichten Halt,
- i) „A“ bedeutet Halt nur zum Aussteigen von Reisenden, Zug darf vor der planmäßigen Abfahrtszeit, jedoch nicht vor der planmäßigen Ankunftszeit abfahren,
- k) „Z“ bedeutet Halt nur zum Zusteigen von Reisenden.

10 Angaben in den Spalten 1 bis 3b bzw. 4 oder 5

- a) Hinweiszeichen „*)“, „*1)“ oder „*2)“ usw. weisen auf eine Fußnote hin,
- b) Fußnoten am unteren Rand geben
 - 1. Fortsetzungshinweise,
 - 2. Weisungen z. B. über Umleitungen unter erleichterten Bedingungen, für Überleitstellen, zum Sichern von Bahnübergängen durch Zugpersonal, zum Vereinigen von Zügen oder zum Sperren der Wirbelstrombremse.

11 Musterdarstellungen

Geschwindigkeitsheft (GeH)

Strecke Heidenau - Norburg			
100 km/h		Mbr 72 R/P	
1	2	3a	3b
	100	- ZF A 63 - Heidenau	105,5
		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)

34132, 34134 ab Heidenau Tfz 202 150 t 120 m Mbr 72 R/P 100 km/h				
ab Norburg Tfz 120 150 t 120 m Mbr 103 R/P 140 km/h				
GeH 456, ab Norburg 498				
3c	4/5		4/5	
Betriebsstelle, Hinweis auf GeH und Mbr	34132		34134	
	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.
GeH 456 S. 26 Mbr 72				
Heidenau		18.48		23.42
Edelsdorf		■	23.47	47
Arensberg		■		■
Mittelstadt	19.04	19.06	00.01	00.02
Bk Angersb Hp	09	10		■
Neuhof	13	18	08	09
Bft Meilingen	24	24		■
Bft Bachstedt	26	27	17	18
Norburg	37	45	00.28	
VMZ 140 km/h GeH 498 S. 126 Mbr 103 Sp 2d				
Marwicke	19.50	19.55		

Geschlossene Darstellung

Strecke Heidenau - Norburg					
69361					
Mo-Fr		Tfz 218 + 218 LG	1500 t	600 m	Mbr 70 G
90 km/h					
ab Mittelstadt					
Mo-Fr		Tfz 218 SG	500 t	600 m	(LG 900t GL) Mbr 46 G
60 km/h					
Mindestens 90% der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein					
Bei einem Wagenzuggewicht von mehr als 800t müssen Brems Hundertstel					
ausgerechnet werden					
1	2	3a	3b	4	5
	90	- ZF A 63 -	105,5		
		Heidenau			7.55
		Asig	104,9		
		¥	104,6		
		<¥>	104,6		
102,2		Sbk 4	102,2		58
	85	Edelsdorf Hp	99,9		8.01
95,7		Bksig	95,7		
	90	Abzw Arensberg			05
		¥	95,4		
		<¥>	95,3		
		Sbk 6	91,9		12
84,2		Esig	84,2		
		E 60			
	70	- ZF GSM-R -	83,2		
83,2		Mittelstadt	0,0	8.18	46
	60	Asig	0,3		
		¥	0,6		
		<¥>	0,7		
		Bksig	3,4		
		Bk Angersb Hp			50
5,6		Evsig ▽, 55 km/h			
		Esig	6,4		
		Neuhof	6,8		55
		Asig	7,5		
		¥	7,6		
		<¥>	7,6		
9,2					
	50				
9,3		Üs ▽			
	60				
9,8		- ZF Ende -	9,8		

Ersatzfahrplan

La 15 a										
Strecke Mittelstadt - Norburg										
Mbr für 70 km/h = 36 R/P / 46 G										
für 80 km/h = 47 R/P / 59 G										
für 90 km/h = 64 R/P / 70 G										
für 100 km/h = 75 R/P										
1	2a	2b	2c	2d	3a	3b	4a	4b	4c	4d
	70	80	90	100	Betriebsstelle	Lage	70	80	90	100
	km/h					in km	km/h			
ab km	km/h	km/h	km/h	km/h		Min	Min	Min	Min	
	70	80	90	100	- ZF GSM-R - Mittelstadt	0,0				
					Asig A 60	0,3				
					¥	0,6				
					<¥>	0,7				
					Bksig	3,4				
					Bk Angerb Hp		3	3	3	2
5,5										
	60	70	80	95						
5,6					Evsig ▽					
	70	80	90	100						
					Esig	6,4				
					Neuhof	6,8	6	5	5	4
					Asig	7,5				
					¥	7,6				
					<¥>	7,6				
9,2										
	50	60	70	70						
9,3					Üs ▽					
	70	70								
9,8					- ZF Ende -	9,8				
		80	80	80						
					Esig Bachstedt	12,8				
					Bft Meilingen	13,9	12	11	10	9
					Zsig	14,6				
					Bft Bachstedt	15,4	15	14	13	12
					Asig A 60	17,5				
					¥	17,9				
					<¥>	18,0				
25,3					Esig †	25,3				
	30	30	30	30						
					Norburg	25,8	23	22	21	20

Umleitungsfahrplan (U-Plan)

Strecke 26 a						
München - Augsburg - Treuchtlingen						
Mbr 193						
GeH 800 S. 223						
3c	4/5					
Betriebsstelle, Hinweis auf Bfpl und Mbr	U 61	U 63	U 65	U 67	U 69	U 71
	Abfahrt					
München Hbf	00	10	20	30	40	50
Abzw Landsbgstr	04	14	24	34	44	54
Bft Mü-Pasing	07	17	27	37	47	57
Mü-Lochhausen	09	19	29	39	49	59
Olching	13	23	33	43	53	03
Maisach	16	26	36	46	56	06
Nannhofen	18	28	38	48	58	08
Haspelmoor	20	30	40	50	00	10
Mering	24	34	44	54	04	14
Kissing	26	36	46	56	06	16
Au-Hochzoll	29	39	49	59	09	19
Bft Augsburg Hbf	34	44	54	04	14	24
Bft Au-Oberhsn	36	46	56	06	16	26
Gersthofen	38	48	58	08	18	28
Gablingen	40	50	00	10	20	30
Abzw Stahlwerk	42	52	02	12	22	32
Meitingen	44	54	04	14	24	34
Mertingen	49	59	09	19	29	39
Donauwörth	52	02	12	22	32	42
Mündling	58	08	18	28	38	48
Otting-Weilheim	02	12	22	32	42	52
Möhren	05	15	25	35	45	55
Treuchtlingen	11	21	31	41	51	01

Blattfahrplan

Blattfahrplan für 13.12.2009

Fahrplan vom 13.12.09 - 11.12.10

Buchfahrplan gültig ab 13.12.09

Leipzig Hbf - Dresden Hbf

17443 RE-D

13.12.09 - 11.12.10 Mo-Sa(S) (außer 17.11.10)

Tfz 143 230 t Mbr 100 R/P

120 km/h

1	2	3a	3b	4	5
	60	- ZF GSM-R - - Ferngleis - Bft Leipzig Hbf ⊙ 780A ,Gz: 600 A	-0,1		
0,2		Zvsig ∇, Zsig	0,2		
1,0		Zsig Ri E,	1,0		4.58
	90	ins Gegengl Asig Bft L-Volkmarshöf (¥)	1,3		
		Asig	1,5		5.00
2,6			2,3		
	70	¥			
2,7			2,7		
	120	(Bksig)			
			3,1		
			3,2		
		Sellerhausen Hp	3,4		02
		Sbk 5121	3,4		5.02



1 Aus- und Einsteigen der Reisenden, Einnehmen der Plätze

Als Zugführer oder als Zugschaffner müssen Sie - soweit möglich - darauf achten, dass die Reisenden

- nur an den dazu bestimmten Stellen oder nur an der dazu bestimmten Seite der Fahrzeuge aus- und einsteigen, während die Wagen stillstehen und
- nur die zu ihrer Beförderung vorgesehenen Sitz- und Stehplätze einnehmen.

2 Außentüren schließen

Als Zugführer oder als Zugschaffner müssen Sie nach dem Aus- und Einsteigen die Außentüren der Personenwagen schließen. Nach außen führende Türen, die nicht dem Aus- und Einsteigen dienen, müssen gegen unbefugtes Öffnen gesichert oder bewacht sein, wenn Reisende bei geöffneter Tür gefährdet werden können.

3 Reisezugwagen verschließen

Wenn das Besetzen von Reisezugwagen nicht gestattet ist, müssen Sie als Zugführer oder als Zugschaffner darauf achten, dass die Türen auf beiden Seiten der Wagen verschlossen sind. Reisende, die in diese Wagen einsteigen wollen, müssen Sie nach Möglichkeit darauf hinweisen, dass die Wagen nicht benutzt werden können.

4 Türen überwachen

Als Zugführer oder als Zugschaffner müssen Sie beim Gang durch den Zug darauf achten, dass den Reisenden zugängliche Außentüren geschlossen sind.

5 Verbotswidriges Aus- oder Einsteigen

Versucht ein Reisender einen in Bewegung befindlichen Zug zu verlassen oder zu besteigen, dürfen Sie ihn nur durch Zuruf warnen, nicht aber gewaltsam daran hindern.

6 Fahrplan für Zugführer

Erläuterungen zum Fahrplan für Zugführer sind im Modul 408.0342A01 enthalten.

7 Melden

- (1) In den Örtlichen Richtlinien kann vorgeschrieben sein, dass Sie als Zugführer nach dem Anhalten des Zuges
- a) und dem Lösen der Bremse Spitze oder Schluss des Zuges grenzzeichenfrei melden müssen,
 - b) eine Zugvollständigkeitsmeldung für den eigenen Zug abgeben müssen oder *
 - c) das Halten melden müssen.

**Örtliche
Richtlinien**

- Nach Aufforderung** * (2) Der Fahrdienstleiter darf Sie als Zugführer auffordern, für den eigenen Zug eine Grenzzeichenfreimeldung, Zugvollständigkeitsmeldung oder Haltmeldung zu geben, wenn der Zug hält.
- Wortlaut** * (3) Müssen Sie als Zugführer eine Zugvollständigkeitsmeldung geben oder fordert Sie der Fahrdienstleiter hierzu auf, müssen Sie folgenden Wortlaut verwenden:
„Zug (Nummer) vollständig in (Name der Zugmeldestelle) angekommen“.

8 Strecke beobachten

Wenn Sie als Zugbegleiter im besetzten Führerraum mitfahren, müssen Sie den Triebfahrzeugführer bei der Beobachtung der zu befahrenden Strecke, der Signale, der Bahnübergänge und der Oberleitung unterstützen. Sie müssen auf Unregelmäßigkeiten achten, die den Zug gefährden könnten.

*** 9 Bedarfshalt vormelden**

- * Sind auf einer Betriebsstelle, bei der im Fahrplan vor der Ankunftszeit ein „X“ (Bedarfshalt) angegeben ist, Güter auszuladen oder Wagen abzusetzen, müssen Sie
- * dies der Betriebsstelle vormelden.

□

1 Allgemeines

In der gedruckten Ausgabe des Fahrplans für Zugführer können die in den folgenden Abschnitten genannten Angaben enthalten sein.

2 Angaben im Kopf des Fahrplans

- a) Bezeichnung des Streckenabschnitts,
- b) Zugnummer,
- c) Baureihennummern der arbeitenden Triebfahrzeuge,
- d) Last (zulässiges Gewicht des Wagenzuges). Bei Triebwagen kann die Zusammensetzung der Einheit angegeben sein, z. B. „Tfz 628.2 + 928.2“; eine Grenzlast ist durch „GL“ hinter der Lastangabe gekennzeichnet,
- e) zulässige Länge des Gesamtzuges, *
- f) Mindestbremsleistung,
- g) größte zulässige Geschwindigkeit,
- h) Bremsstellung R/P oder G (bei R + WB ist „WB“ angegeben), *
- i) Notbremsüberbrückung bei Reisezügen,
- k) abschnittsweise Durchführung eines Zuges unter einer anderen Zugnummer (Doppelfahrplan),
- l) Hinweis auf zweite Fahrplandarstellung des Zuges,
- m) „Mindestens 90 % der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein“, ggf. mit dem Zusatz „Bei einem Gewicht des Wagenzuges von mehr als 800 t müssen Bremsleistung ausgerechnet werden“,
- n) Streckenabschnitte, auf denen Züge mit der angegebenen Last nachgeschoben werden müssen.

3 Angaben in Spalte 3a

Laufweg des Zuges durch Angabe von

1. Anfangsbahnhof (Grenzbahnhof),
2. Bahnhöfen und Haltepunkten mit Fahrplanhalten,
3. Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal,
4. „BÜ km ...,...“ mit der Angabe „Schranke“, „ET“, „AutomET“, „HET“, „AutomHET“ oder „Posten“ in Verbindung mit dem Auftrag „Halt“ in Spalte 4, wenn der Triebfahrzeugführer vor dem Bahnübergang anhalten muss, weil der Bahnübergang durch Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug gesichert werden muss.

Es bedeuten:

„Schranke“

Bedienen der Schranken; der Zug darf weiterfahren, wenn die Schranken geschlossen sind. Können die Schranken nicht geschlossen werden, gelten die Regeln im Modul 408.0671 Abschnitt 2 Absatz 7. *

„ET“

- * Bedienen der Einschalttaste; der Zug darf weiterfahren, wenn die Meldelampe blinkt. Blinkt nach dem Bedienen der Einschalttaste die Meldelampe nicht, gelten die Regeln im Modul 408.0671 Abschnitt 2 Absatz 7.

„AutomET“

- * Der Zug muss bis an das Schild „AutomatikET“ heranfahren. Er darf den Bahnübergang befahren, wenn nach dem Heranfahren ein weißes Licht leuchtet oder blinkt. Leuchtet oder blinkt kein weißes Licht, gelten die Regeln im Modul 408.0671 Abschnitt 2 Absatz 7.

„HET“

- * Bedienen der Hilfseinschalttaste; der Zug darf den Bahnübergang befahren, wenn nach Bedienen der Hilfseinschalttaste eines der Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die Schrankenbäume gesenkt sind. Ist die technische Sicherung nicht hergestellt, gelten die Regeln im Modul 408.0671 Abschnitt 2 Absatz 7.

„AutomHET“

- * Der Zug muss bis an das Schild „AutomatikHET“ heranfahren. Er darf den Bahnübergang befahren, wenn nach dem Heranfahren eines der Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die Schrankenbäume gesenkt sind. Ist die technische Sicherung nicht hergestellt, gelten die Regeln im Modul 408.0671 Abschnitt 2 Absatz 7.

„Posten“

Der Zug darf mit Schrittgeschwindigkeit weiterfahren, wenn der Bahnübergang durch Posten gesichert und Sie Wegebenutzer und Posten durch Signal Zp 1 gewarnt sind. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat und der Posten wieder aufgenommen ist, muss der Zug den Bahnübergang schnellstens räumen.

Als Posten, der den Bahnübergang sichert, haben Sie folgende Aufgaben: Sie müssen sich, mit der Brust oder dem Rücken dem Straßenverkehr zugewandt, gut sichtbar auf der Straße aufstellen und die Zeichen

- „Anhalten“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes)

und anschließend

- „Halt“ (seitliches Ausstrecken eines Armes oder beider Arme)

geben. Müssen Sie den Straßenverkehr aus beiden Richtungen anhalten, müssen Sie den Fahrer des zuerst angehaltenen Fahrzeugs zum weiteren Halten auffordern, ehe Sie sich der anderen Seite des Bahnübergangs zuwenden.

- * Die Zeichen müssen Sie bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter mit rotleuchtender Handleuchte nach beiden Straßenrichtungen geben. Für das Geben der Tageszeichen müssen Sie - soweit vorhanden - eine rot-weiße Signalfahne benutzen.

Das „Halt“-Zeichen müssen Sie so lange geben, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat. Anschließend dürfen Sie den Bahnübergang verlassen,

5. „ET km ...,... für BÜ km ...,...“ hinter einer Betriebsstellenangabe, z. B. „Adorf ET km 33,8 für BÜ km 34,205“, wenn vor der Abfahrt Bahnübergangssicherungsanlagen durch Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug bedient werden müssen,
6. Endbahnhof (Grenzbahnhof).

4 Angaben in den Spalten 4 oder 5

Unter der jeweiligen Zugnummer sind für die in Spalte 3a genannten Betriebsstellen in Spalte 4 Ankunfts- und in Spalte 5 Abfahrtszeiten 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 Spalte 3a aufgeführten Stelle nicht halten, ist in Spalte 5 ein senkrechter Strich aufgenommen.

Eine Zeitangabe in Spalte 5 ist

- Abfahrtszeit, und zwar auf dem Anfangsbahnhof und nach einem Regelhalt, Bedarfshalt bzw. Betriebshalt,
- Durchfahrtszeit, wenn in der Ankunftsspalte nichts eingetragen ist.

Ein Eintrag in Spalte 4 gibt einen Fahrplanhalt an.

Im Einzelnen gilt Folgendes:

- a) Eine Zeitangabe in der Spalte 4 kennzeichnet die planmäßige Ankunftszeit eines Regelhaltes,
- b) „x“ kennzeichnet einen Bedarfshalt, *
- c) „Halt“ in Spalte 4 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 in Spalte 4 kennzeichnet einen Betriebshalt,
- e) „N“ kennzeichnet einen nicht veröffentlichten Halt,
- f) „A“ bedeutet Halt nur zum Aussteigen von Reisenden, Zug darf vor der planmäßigen Abfahrtszeit, jedoch nicht vor der planmäßigen Ankunftszeit abfahren, *
- g) „Z“ bedeutet Halt nur zum Zusteigen von Reisenden, *
- h) Hinweiszeichen „*)“, „*1)“ oder „*2)“ usw. weisen auf eine Fußnote hin,
- i) Fußnoten am unteren Rand geben Fortsetzungshinweise und Weisungen, z.B. zum Sichern von Bahnübergängen durch Zugpersonal, zum Vereinigen von Zügen oder zum Sperren der Wirbelstrombremse.



1 Verantwortlich

*

Für das Abstellen oder Festlegen von Zügen oder Zugteilen und für das Melden an den Fahrdienstleiter sind Sie als Zugführer verantwortlich. Bei Triebwagen, Triebköpfen oder Triebzügen sind Sie als Triebfahrzeugführer verantwortlich. Wenn andere Mitarbeiter den Zug oder Zugteile festlegen, müssen diese Ihnen bestätigen, dass sie das Abstellen oder Festlegen übernehmen.

2 Abstellen

- (1) Das Abstellen von Zügen oder Zugteilen müssen Sie dem Fahrdienstleiter melden.
- (2) Beim Abstellen von Fahrzeugen vor einem Grenzzeichen, einem Übergang oder einem sonst freizuhaltenden Abschnitt müssen Sie berücksichtigen, dass die Fahrzeuge sich noch bewegen können, wenn sich die Pufferfedern strecken oder andere Fahrzeuge anstoßen.

Melden**Vor freizuhaltenen
Abschnitten**

3 Festlegen

Sie müssen abgestellte Züge oder Zugteile festlegen.

*

4 Auf der freien Strecke trennen oder Fahrzeuge abstellen

In den Örtlichen Richtlinien oder in einer Beta kann zugelassen sein, dass Sie auf der freien Strecke Züge trennen oder einzelne Fahrzeuge abstellen dürfen.

□

1 Bestätigen

Sie müssen den Eingang von Anordnungen über den Zugverkehr oder die Berichtigung von Fahrplanunterlagen der in den Örtlichen Richtlinien genannten Stelle bestätigen. In den Örtlichen Richtlinien kann zugelassen sein, dass Sie auf die Bestätigung verzichten dürfen, wenn der Absender eine automatische elektronische Empfangsbestätigung erhält. *

2 Im Vordruck 408.0401V01 eintragen

Sie müssen Anordnungen über den Zugverkehr in Vordruck 408.0401V01 nach folgenden und in den Örtlichen Richtlinien gegebenen Regeln eintragen, soweit nicht in den Örtlichen Richtlinien auf das Eintragen verzichtet oder vorgeschrieben ist, die Anordnungen über den Zugverkehr in eine andere Unterlage einzutragen oder in Betriebszentralen elektronisch darzustellen. *

- a) Sie müssen alle Anordnungen eintragen, die für das Verkehren der Züge von Bedeutung sind, z. B. Verkehren von Sonderzügen, Ausfall von Zügen, Züge mit außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeugen. Umfangreiche Anordnungen, wie Betra oder das Erteilen von Befehlen oder Fahrplan-Mitteilungen, dürfen Sie quer über den Spaltenbau eintragen.
- b) Anordnungen mit Gültigkeitstag müssen Sie tageweise geordnet in einer Mappe „Anordnungen mit Gültigkeitstag“, Anordnungen ohne Gültigkeitstag nach ihrer Nummer geordnet in einer Mappe „Anordnungen ohne Gültigkeitstag“ aufbewahren.
- c) Die Spalten 1 bis 8 müssen Sie ausfüllen
 - für Anordnungen mit Gültigkeitstag sofort nach Eingang der Anordnung,
 - für Anordnungen ohne Gültigkeitstag sofort nach Bekanntgabe des Gültigkeitstages.

Bei fernmündlicher Bekanntgabe müssen Sie in Spalte 8 die Eingangszeit eintragen. Bei Bekanntgabe an Schrankenwärter müssen Sie bei Sonderzügen, die nicht in den Fahrplanunterlagen für Schrankenwärter enthalten sind und wo der Schrankenwärter nach Modul 408.0421 Abschnitt 1 Absatz 4 nicht bestätigt, dass die Schranken geschlossen sind, die größte zulässige Geschwindigkeit auf dem Streckenabschnitt von der Zugmeldestelle bis zum Bahnübergang mitteilen.

Nach Eintrag der ersten Anordnung in den Vordruck 408.0401V01 müssen Sie diesen in der Mappe „Anordnungen mit Gültigkeitstag“ unter dem im Vordruck eingetragenen Tag aufbewahren. Wird der Vordruck für mehrere Tage geführt, müssen Sie ihn unter dem Tag des jeweils ersten gültigen Eintrags aufbewahren.

- d) Die zu benachrichtigenden Betriebsstellen sind in den Örtlichen Richtlinien genannt. Die Stellen müssen Sie im Kopf der Spalte 9 (obere Hälfte) vortragen.
- e) In den Spalten 9 und 10 gilt die obere Hälfte für die bekannt gebende, die untere Hälfte für die zu benachrichtigende Betriebsstelle. Die jeweils nicht gültige obere oder untere Hälfte müssen Sie im Kopf des Vordrucks schräg durchstreichen.
- f) Um Mitternacht müssen Sie die bis dahin vorliegenden, für den laufenden Tag gültigen Anordnungen den zu benachrichtigenden Betriebsstellen in zeitlicher Reihenfolge bekannt geben. Später eingehende Anordnungen für diesen Tag müssen Sie sofort nach Eintrag bekannt geben. Bei unterbrochener Arbeitszeit

müssen Sie die Anordnungen nach Aufnahme der Arbeit sofort bekannt geben. Die für den laufenden Tag gültigen Anordnungen müssen Sie in eine Mappe „Heute gültige Anordnungen“ einlegen.

- g) In Spalte 9 müssen Sie für jede im Kopf angegebene zu benachrichtigende Betriebsstelle die Zeit der Benachrichtigung eintragen.
- h) Bei erledigten Einträgen müssen Sie die Zugnummer oder die Anordnung schräg durchstreichen.

3 Fahrplanänderungen



Fahrplanänderungen müssen Sie so lange in den Vordruck 408.0401V01 eintragen, bis bei den zu benachrichtigenden Betriebsstellen die Fahrplanunterlagen berichtigt sind. Als Fahrdienstleiter müssen Sie die erledigten Berichtigungen auf der Anordnung vermerken, mit der die Änderung bekannt gegeben wurde.









Züge fahren
Merkinweise anbringen bzw. eingeben
408.0402
 Seite 1 von 6

Nr.	Sie müssen Merkinweise anbringen bzw. eingeben		Modul 408	Ab- schnitt	Absatz
	im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk	im Gleisbildstellwerk			
1	KL (Kleinwagen) am Hebelschild der zugehörigen Fahrstraßenhebel.	KL (Kleinwagen) im betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitt.	0231 0851	3 9	6
2	RP (Räumungsprüfung) beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.	RP (Räumungsprüfung) bei einer Zugmeldestelle - an oder neben der Zieltaste der Zugstraßen, - bei EZMG-Stellwerken an der Zugstraßensignaltaste „Ausfahrt“ oder - im ersten Zugfolgeabschnitt. bei einem selbsttätigen Blocksignal - neben der Signaltaste oder - im Zugfolgeabschnitt hinter dem selbsttätigen Blocksignal oder LZB-Blockstellen oder an der in den Örtlichen Richtlinien genannten Stelle.	0242 0243 0243 0244 0244 0244 0244 0244 0244 0441 0441 0501 0521 0551 0571 0572 0622 0622 0622 0851 0851 0851	5 4 5 4 4 5 5 6 6 2 3 1 2 2 4 3 1 1 3 2 3 3	6 8 a 8 b 5 a 5 b 1 d Nr. 1 1 dNr. 2 2 8 a 2 b 1 b Nr. 5 1a 1b 2 2 3

Nr.	Sie müssen Merkinweise anbringen bzw. eingeben		Modul 408	Ab- schnitt	Absatz
	im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk	im Gleisbildstellwerk			
3	<p style="text-align: center;">BUE (Bahnübergang)</p> <p>beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die</p> <ul style="list-style-type: none"> - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, <p>wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.</p>	<p style="text-align: center;">BUE (Bahnübergang)</p> <ul style="list-style-type: none"> - an oder neben der Ziel- taste der Zugstraßen, - bei EZMG-Stellwerken an der Zugstraßentaste „Ausfahrt“ oder - im ersten Zugfolgeab- schnitt. 	0421 0421 0641	1 1 3	2 (Örtli- che Richt- linien) 3 3
* 4	<p style="text-align: center;">ARB (Arbeitsstelle)</p> <p>beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die</p> <ul style="list-style-type: none"> - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, <p>wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.</p>	<p style="text-align: center;">ARB (Arbeitsstelle)</p> <p>bei Relaisstellwerken oder Elektronischen Stellwerken ohne ESTW-Zentralblock</p> <ul style="list-style-type: none"> - an oder neben der Ziel- taste der Zugstraßen, - bei EZMG-Stellwerken an der Zugstraßensig- naltaste „Ausfahrt“ oder - im ersten Zugfolgeab- schnitt, <p>bei Elektronischen Stell- werken mit ESTW-Zentral- block</p> <p>in dem Zugfolgeabschnitt, in dem sich die Arbeits- stelle befindet.</p>	0423	2	6

Nr.	Sie müssen Merkinweise anbringen bzw. eingeben		Modul 408	Ab- schnitt	Absatz		
	im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk	im Gleisbildstellwerk					
5	<p>NLF (Gegengleis nicht befahren) am Hebelschild des der Gegenrichtung entspre- chenden Fahrstraßenhe- bels für Ausfahrten in das Gegengleis</p>	<p>NLF (Gegengleis nicht befahren) an oder neben der Ziel- taste der</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zugstraßen in das Ge- gengleis, - Zughilfsstraßen in das Gegengleis <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> - im ersten Zugfolgeab- schnitt des Gegengleises. 	0462	3	2 c	*	
6	<p>LUE (Lademaßüberschreitung) beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die</p> <ul style="list-style-type: none"> - Befehlsabgabe <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale. 	<p>LUE (Lademaßüberschreitung)</p> <ul style="list-style-type: none"> - an oder neben der Ziel- taste der Zugstraßen, - bei EZMG-Stellwerken an der Zugstraßentaste „Ausfahrt“ <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> - im ersten Zugfolgeab- schnitt. 	0435	3	3 b		
7	<p style="text-align: center;"></p> <p>(Gesperrt) beim gesperrten Gleis</p>	<p>BGL (Baugleis) beim Baugleis</p>	<p style="text-align: center;"></p> <p>(Gesperrt) beim gesperrten Gleis</p>	<p>BGL (Baugleis) beim Baugleis</p>	0902	1	9
	<p>beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die</p> <ul style="list-style-type: none"> - Befehlsabgabe <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale. 	<ul style="list-style-type: none"> - an oder neben der Ziel- taste der Zugstraßen, - bei EZMG-Stellwerken an der Zugstraßentaste „Ausfahrt“ <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> - im ersten Zugfolgeab- schnitt. 	0902	3	3		

Nr.	Sie müssen Merkinweise anbringen bzw. eingeben im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk		im Gleisbildstellwerk		Modul 408	Ab- schnitt	Absatz
	 (Gesperrt) beim gesperrten Gleis	BGL (Baugleis) beim Baugleis	 (Gesperrt) beim gesperrten Gleis	BGL (Baugleis) beim Baugleis			
8	<p>an den Hebeln der Weichen, Gleissperren oder Sperrsignale</p>		<ul style="list-style-type: none"> - an den Tasten im Gleis, - bei EZMG-Stellwerken an den Fahrwegtasten, - im gesperrten Gleis oder - an der gesperrten Weiche. 		0902 0902	2 3	5 3
9	<p> (Oberleitung abgeschaltet) beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die</p> <ul style="list-style-type: none"> - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale. 		<p> oder F (Oberleitung abgeschaltet)</p> <ul style="list-style-type: none"> - an oder neben der Ziel-taste der Zugstraßen, - bei EZMG-Stellwerken an der Zugstraßentaste „Ausfahrt“ oder - im ersten Zugfolgeab-schnitt. 		0903	2	2b
10	<p> (Oberleitung abgeschaltet) an den Hebeln der Wei-chen, die in Gleise der be-troffenen Schaltgruppe führen.</p> <p>Der Merkinweis ist nicht erforderlich, wenn die betrof-fene Schaltgruppe durch besondere Einrichtungen kenntlich gemacht ist.</p>		<p> oder F (Oberleitung abgeschaltet)</p> <ul style="list-style-type: none"> - an den Tasten im Gleis, - bei EZMG-Stellwerken an den Fahrwegtasten oder - im betroffenen Gleisab-schnitt. 		0903	2	3b

Nr.	Sie müssen Merkinweise anbringen bzw. eingeben		Modul 408	Ab- schnitt	Absatz
	im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk	im Gleisbildstellwerk			
11	AP (Abschnittsprüfung) am Hebelschild der zugehörigen Fahrstraßenhebel.	AP (Abschnittsprüfung) im betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitt	0475 0625 0625 0625 0625 0625	5 1 1 1 2 3	1 2 3 2 b 1
12	↔ (Fahren auf dem Gegengleis) beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.	↔ oder LF (Fahren auf dem Gegengleis) - an oder neben der Zieltaste der Zugstraßen, oder - im ersten Zugfolgeabschnitt.	0463 0463	14 14	1 b 2
13		↔ oder LF (Fahren auf dem Gegengleis) an oder neben der - Zieltaste der Zugstraßen oder Zughilfsstraßen, oder - Einfahrstastentaste oder im ersten Zugfolgeabschnitt des Gegengleises.	0463	14	2

*

Kann der Merkhinweis nach Nr. 2, 3, 4, 6, 7, 9 oder 12 nicht an der Einrichtung beim Fahrdienstleiter angebracht werden, sind in den Örtlichen Richtlinien Regeln gegeben.

Bei Elektronischen Stellwerken kann in den Örtlichen Richtlinien angegeben sein, dass Sie

- andere als in Nr. 1 bis Nr. 13 genannte Merkhinweise verwenden oder
- Merkhinweise an anderen als in Nr. 1 bis Nr. 13 angegebenen Einrichtungen anbringen bzw. eingeben müssen.

□

Nr.	Sie müssen Sperrungen anbringen bzw. eingeben		Modul 408	Ab- schnitt	Absatz
	im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk	im Gleisbildstellwerk			
1	<p>Hilfssperre an den zugehörigen Fahrstraßenhebeln in Grundstellung.</p>	<p>Hilfssperre an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Zugstraßen - bei EZMG-Stellwerken an der Zugstraßensignaltaste „Einfahrt“ - oder Zielsperrung der betroffenen Zugstraßen oder Sperre im Zielabschnitt der Zugstraßen.</p>	<p>0231 0475 0625 0625 0625 0625 0625 0625 0851 0903</p>	<p>3 5 1 1 1 2 3 9 2</p>	<p>6 1 2 3 2 b 1 3b</p>
2		<p>bei Relaisstellwerken Hilfssperre an der Einrichtung für die Rücknahme der Fahrstraße.</p>	<p>0232</p>	<p>2</p>	
3		<p>Einzelsperrung der Weichen und Flankenschutzeinrichtungen. Ist Einzelsperrung nicht möglich, Hilfssperre an den Tasten der Weichen und Flankenschutzeinrichtungen.</p>	<p>0232 0232</p>	<p>2 5 c Nr. 1</p>	

*

Nr.	Sie müssen Sperren anbringen bzw. eingeben		Modul 408	Ab- schnitt	Absatz
	im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk	im Gleisbildstellwerk			
4		Hilfssperre <ul style="list-style-type: none"> - an der Einrichtung für die Rücknahme der Fahrstraße, - an den Tasten der Weichen, die gegen die Spitze befahren werden, der Weichen im Durchrutschweg und der Flankenschutz-einrichtungen, - bei EZMG-Stellwerken nach Bedienungsplan. 	0232	2	
5	Hilfssperre am umgelegten Fahrstra- ßenhebel.		0232 0232 0475 0621	3 5 c Nr. 2 1 2	2
6	Hilfssperre an den Stelleinrichtungen der <ol style="list-style-type: none"> 1. ferngestellten Weichen, die gegen die Spitze be- fahren werden, 2. Schutzweichen und Gleissperren, 3. Riegel, 4. Sperrsignale oder Sig- nale für zurückkehrende Schiebetriebfahrzeuge und Sperrfahrten sowie Brückendeckungssig- nale, bei Schlüsselwer- ken an den entspre- chenden Schlüsseln der Werkschlösser oder am Schloss selbst. 		0232 0232 0492	3 5 c Nr. 2 3	

Nr.	Sie müssen Sperren anbringen bzw. eingeben		Modul 408	Ab- schnitt	Absatz
	im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk	im Gleisbildstellwerk			
7		bei Relaisstellwerken	0232	4 b	
		Hilfssperre	0241	4 c	
		an der Taste für das Ein- schalten des Selbststell- betriebs.	0244	4	8 c
			0244	5	5 c
			0244	6	1d Nr. 3
			0421	1	2 (ÖRil)
			0421	1	3, 1. Anstr.
			0423	2	7 *
			0435	1	9 c
			0435	3	3 c
			0441	1	3
			0458	1	2
			0463	1	1
			0475	5	* *
			0475	6	2 *
			0492	7	2 *
			0521	3	
			0551	2	1 b Nr. 7
			0572	1	2 c
			0611	1	2 a
			0622	1	1 Nr. 1. c
			0625	1	1
			0625	1	2
			0625	1	3
			0625	2	2 b
			0625	3	1
			0641	3	3
			0811	3	1 c
			0851	3	2
			0902	1	5 c
		0902	2	2 c	
		0903	2	1	
		0911	1	2	

Nr.	Sie müssen Sperren anbringen bzw. eingeben		Modul 408	Ab- schnitt	Absatz
	im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk	im Gleisbildstellwerk			
8	<p>Hilfssperre beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die</p> <ul style="list-style-type: none"> - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, <p>wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.</p>	<p>Hilfssperre an der Zieltaste der Zugstra- ßen - bei EZMG-Stellwerken an der Zugstraßensignal- taste „Ausfahrt“ -</p> <p>oder</p> <p>Sperre im ersten Zugfolgeabschnitt</p>	0242	5	
			0243	4	
			0243	5	6
			0244	4	8 b
			0244	5	5 b
			0244	6	1 d Nr. 2
			0261	1	1 b Nr. 1
			0261	1	1 b Nr. 2
			0421	1	2 (ÖRil)
			0421	1	3, 3. Anstr.
			0435	3	3 b
			0441	2	2
			0441	3	8 a
			0463	14	1
			0463	14	2
			0501	1	2 b
			0521	2	
			0551	2	1 b Nr. 5
			0571	4	
			0572	3	
0622	1	1 Nr. 1. b			
0622	3				
0641	3	3			
0851	2	2			
0851	3	2			
0902	1	9			
0903	2	2b			
9		<p>bei Elektronischen Stellwerken</p> <p>Sperre im Zugfolgeabschnitt hinter dem selbsttätigen Blocksig- nal oder der virtuellen Blockstelle oder an der in den Örtlichen Richtlinien genannten Stelle.</p>	0244	4	8 a
			0244	5	5 a
			0244	6	1 d Nr. 1
			0622	1	1 Nr. 1. a
*					
*					

Nr.	Sie müssen Sperrungen anbringen bzw. eingeben		Modul 408	Ab- schnitt	Absatz	
	im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk	im Gleisbildstellwerk				
10	<p>Hilfssperre beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die</p> <ul style="list-style-type: none"> - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, <p>wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.</p>	<p>bei Relaisstellwerken oder Elektronischen Stell- werken ohne ESTW-Zen- tralblock</p> <p>Hilfssperre an der Zieltaste der Zug- straßen - bei EZMG-Stell- werken an der Zugstra- ßen signaltaste „Ausfahrt“ - oder</p> <p>Sperre im ersten Zugfolgeab- schnitt,</p> <p>bei Elektronischen Stell- werken mit ESTW-Zen- tralblock</p> <p>Sperre in dem Zugfolgeabschnitt, in dem sich die Arbeits- stelle befindet.</p>	0261 0423	1 2	1 b Nr. 1 6	*
11		<p>Hilfssperre an der Zieltaste</p> <ul style="list-style-type: none"> - der Zugstraßen in das Gegengleis, - der Zughilfsstraßen in das Gegengleis <p>oder</p> <p>Sperre Im ersten Zugfolgeab- schnitt des Gegengleises.</p>	0462	3	2 c	*

Nr.	Sie müssen Sperren anbringen bzw. eingeben		Modul 408	Ab- schnitt	Absatz
	im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk	im Gleisbildstellwerk			
12	<p>Hilfssperre an den Hebeln der Zugangswweichen, der Gleissperren oder Sperrsignale und</p> <p>Hilfssperre an den zugehörigen Fahrstraßenhebeln in Grundstellung.</p>	<p>Hilfssperre an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Zugstraßen - bei EZMG-Stellwerken auch an den Fahrwegtasten oder der Zugstraßensignaltaste - oder</p> <p>Sperre im Zielabschnitt der Zugstraßen, außerdem im Stellwerk ohne Weichenlaufkette oder Weichenselbstlauf</p> <p>Hilfssperre an den Tasten der Weichen, Gleissperren und Signale, im Stellwerk mit Weichenlaufkette oder Weichenselbstlauf</p> <p>Einzelsperrung der Weichen, Gleissperren und Sperrsignale oder</p> <p>Sperre im gesperrten Abschnitt. Ist Einzelsperrung oder Sperre nicht möglich, müssen Sie die Weichenlaufkette sperren oder den Weichenselbstlauf abschalten; an den Tasten der Weichen, Gleissperren und Sperrsignale müssen Sie Hilfssperren anbringen. Kann die Weichenlaufkette nicht gesperrt oder der Weichenselbstlauf nicht abgeschaltet werden, müssen Sie die Weichen durch Handverschluss sichern.</p>	0902	2	5

Nr.	Sie müssen Sperrungen anbringen bzw. eingeben		Modul 408	Ab- schnitt	Absatz
	im mechanischen oder elektrome- chanischen Stellwerk	im Gleisbildstellwerk			
13	Hilfssperre an den Hebeln der Weichen, Riegel, Gleissperren oder Sperrsignale.	Bedienungsausschaltung	0601	1	2 d
		der Weichen, Kreuzungen, Gleissperren oder Signale	0601	3	5
		oder	0822	1	3
		im Stellwerk ohne Weichenlaufkette oder Weichenselbstlauf	0824	1	3
		Hilfssperre	0901	3	
			0911	4	
	an den Tasten der Weichen, Gleissperren oder Sperrsignale - bei EZMG-Stellwerken zusätzlich Hilfssperre an den Fahrwegtasten oder der Zugstraßensignaltaste - oder im Stellwerk mit Weichenlaufkette oder Weichenselbstlauf				
	Einzelsperrung der Weichen, Gleissperren oder Sperrsignale oder				
	Sperre im gesperrten Abschnitt. Ist Einzelsperrung oder Sperre nicht möglich, müssen Sie die Weichenlaufkette sperren oder den Weichenselbstlauf abschalten; an den Tasten der Weichen, Gleissperren oder Sperrsignale müssen Sie Hilfssperren anbringen. Kann die Weichenlaufkette nicht gesperrt oder der Weichenselbstlauf nicht abgeschaltet werden, müssen Sie die Weichen durch Handverschluss sichern.				

Nr.	Sie müssen Sperren anbringen bzw. eingeben		Modul 408	Ab- schnitt	Absatz
	im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk	im Gleisbildstellwerk			
14	Hilfssperre an der Stelleinrichtung des Signals (bei gekuppelten Hebeln an beiden).	Bedienungsausschaltung des Signals oder Hilfssperre an der Taste des Signals - bei EZMG-Stellwerken an der Fahrwegtaste (Sie müssen den Fahrweg zuvor nach einem anderen Gleis einstellen) oder Einzelsperrung des Signals.	0475	2	
15		Hilfssperre an der Zieltaste der Zug- hilfsstraße oder Zielsperrung der Zugstraßen in das Ge- gengleis oder Sperre im ersten Zugfolgeabschnitt des Gegengleises.	0463	14	2
16	Hilfssperre bei nichtselbsttätigem Stre- ckenblock an der Taste für das Rückblocken.	Hilfssperre bei nichtselbsttätigem Stre- ckenblock an der Taste für das Rückblocken.	0551	2	1 b Nr. 5
17	Hilfssperre am Hebel des Signals (bei gekuppelten Hebeln an beiden).		0611 0611	9 9	1 2
18	Hilfssperre am Fahrstraßenhebel in Grundstellung.		0621	3	2

Kann eine Sperre nach Nr. 8 oder 10 nicht an der Einrichtung beim Fahrdienstleiter angebracht werden, sind in den Örtlichen Richtlinien Regeln gegeben.



1 Grundsatz

- (1) Als Fahrdienstleiter dürfen Sie mit schriftlichen Befehlen Aufträge an Triebfahrzeugführer erteilen.
- (2) Verwenden Sie in der Regel Vordruck 408.0412V01, soweit es nicht anders bestimmt ist. Ist der Vordruck ausnahmsweise nicht vorhanden, müssen Sie den Wortlaut des Vordrucks anwenden.

2 Übermitteln

- (1) a) Als Fahrdienstleiter sollen Sie Befehle 1, 2, 3, 4 oder 5 in der Regel vor der Stelle übermitteln, von der ab der Befehl gilt, z. B. vor einem Hauptsignal. Sie dürfen den Befehl auch bei Halt am gewöhnlichen Halteplatz unmittelbar vor dieser Stelle übermitteln.

Ort
Befehle 1, 2, 3, 4, 5

Befehle 2, 4 oder 5 dürfen Sie auch übermitteln, wenn der Zug am rückliegenden Hauptsignal hält oder am gewöhnlichen Halteplatz unmittelbar vor diesem Signal. *

Befehl 2 zur Vorbeifahrt an einem Zwischen- oder Ausfahrtsignal sowie Befehle 4 oder 5 dürfen Sie in Höhe des Einfahrtsignals übermitteln., *

Befehl 2 zur Vorbeifahrt an einem Sperrsignal dürfen Sie auch am rückliegenden Hauptsignal oder in Höhe des Einfahrtsignals übermitteln. *

Befehl 3 dürfen Sie am Einfahrtsignal, in Höhe des Einfahrtsignals oder am Zwischensignal übermitteln.

Die o. g. Regeln für Hauptsignale gelten auch für virtuelle Blockstellen. *
- b) Als Fahrdienstleiter sollen Sie Befehle 8, 9 oder 11 - wenn nichts anderes vorgeschrieben ist, beim letzten planmäßigen Halt übermitteln. Als Mitarbeiter, der den Befehl übermittelt, müssen Sie dem Fahrdienstleiter, der die Übermittlung veranlasst hat, diese bestätigen. Als Fahrdienstleiter müssen Sie die Bestätigung nachweisen. Bleibt die Bestätigung aus, müssen Sie den Zug anhalten.

Befehle 8, 9, 11
- (2) Als Fahrdienstleiter dürfen Sie dem Triebfahrzeugführer Befehle wie folgt übermitteln:

Übermittlungsarten

 - a) Sie dürfen Befehle ohne Durchschrift ausfertigen und dem Triebfahrzeugführer oder Zugführer diktieren.
 - b) Sie dürfen Befehle einem anderen Mitarbeiter (Örtliche Richtlinien) diktieren, der den Befehl dem Zugpersonal aushändigt.
 - c) Sie dürfen Befehle ausfertigen und dem Triebfahrzeugführer oder Zugführer aushändigen oder durch Boten aushändigen lassen.
 - d) Sie dürfen einen anderen Mitarbeiter (Örtliche Richtlinien) oder einen anderen Fahrdienstleiter für einen bestimmten Anlass beauftragen, Befehle 8, 9 oder 11 in eigener Zuständigkeit auszufertigen.

- Weiterfahrt bei LZB-Halt oder ETCS-Halt** (3) Befehle für die Weiterfahrt bei LZB-Halt an einer LZB-Blockstelle dürfen Sie übermitteln, wenn der Triebfahrzeugführer auf Anfrage bestätigt hat, dass der Zug LZB-geführt ist.
- * Befehle für die Weiterfahrt bei ETCS-Halt an einer ETCS-Blockstelle dürfen Sie
 - * übermitteln, wenn der Triebfahrzeugführer auf Anfrage bestätigt hat, dass der Zug
 - * in ETCS Level 1 oder 2 ist.
- Vorbereiten** * (4) Sie dürfen Befehle vorbereiten. Bei einem Befehl, mit dem Sie eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag zulassen, dürfen Sie Uhrzeit und Unterschrift erst eintragen, wenn die Bedingungen nach Modul 408.0455 Abschnitt 3 erfüllt sind.
- Diktieren** (5) Sie dürfen einen Befehl dem Triebfahrzeugführer oder Zugführer diktieren, wenn der Zug hält und der Triebfahrzeugführer oder Zugführer Ihnen den Standort des Zuges gemeldet hat. Sie müssen den Standort des Zuges in die Kopfzeile des ersten verwendeten Vordrucks eintragen.
- Wenn Sie Befehle diktieren, müssen Sie Namen und Tätigkeit des Mitarbeiters, der den Befehl ausfertigt, und die Übermittlungsart auf der rechten Seite des Unterschriftenteils des letzten verwendeten Vordrucks vermerken.
- * Als Ausfertiger müssen Sie nach dem Diktieren die Wortlaute aller erteilten Befehle und den Übermittlungscode nach Absatz 12 wiederholen. Als diktierender Mitarbeiter müssen Sie die Richtigkeit der Wiederholung bestätigen.
- Nachdem die Richtigkeit bestätigt worden ist, müssen Sie als Ausfertiger auf dem letzten verwendeten Vordruck den Namen des diktierenden Mitarbeiters mit dem Zusatz „gez.“ vermerken, die Uhrzeit eintragen und mit dem Zusatz „I. A.“ unterzeichnen. Wenn der diktierende Mitarbeiter es anordnet, müssen Sie das Wort „Fahrdienstleiter“ streichen und durch eine andere Bezeichnung ersetzen.
- Zeitpunkt** * (6) Sie dürfen einen Befehl für Zugfahrten, die Sie mit besonderem Auftrag zulassen, einem Mitarbeiter nach Absatz 2 b diktieren oder einem Boten übergeben, bevor der Zug vor dem Signal zum Halten gekommen ist, wenn die Bedingungen nach Modul 408.0455 Abschnitt 3 erfüllt sind.
- Aushändigen** (7) Als Mitarbeiter, der Befehle aushändigt oder durch Boten aushändigen lässt, müssen Sie Befehle mit einer Durchschrift ausfertigen und dem Triebfahrzeugführer oder Zugführer die Urschrift aushändigen oder durch Boten aushändigen lassen. Beim Aushändigen des Befehls muss der Zug halten. Triebfahrzeugführer oder Zugführer müssen den Empfang auf der im Block bleibenden Durchschrift des letzten verwendeten Vordrucks bescheinigen. Wenn Sie einen Befehl dem Triebfahrzeugführer unmittelbar aushändigen oder aushändigen lassen, müssen Sie nach Möglichkeit für Verständigung des Zugführers sorgen. Sie müssen den Zugführer verständigen, wenn der Befehl Bedingung für das Erteilen des Abfahrauftrags durch den Zugführer ist. Wenn der Fahrdienstleiter Sie auffordert, müssen Sie als
- * Aushändiger nach Absatz 2 b oder als Bote dem Fahrdienstleiter anhand des
 - * Übermittlungscode (Absatz 12) bestätigen, dass Sie den Befehl dem Triebfahrzeugführer oder Zugführer ausgehändigt haben; als Fahrdienstleiter müssen Sie die Bestätigung nachweisen.
- Ausfüllen** (8) Sie dürfen Namen von Betriebsstellen wie im Buchfahrplan abkürzen. Streichen Sie verschriebene Vordrucke durch.

- (9) Als Mitarbeiter, der nach Absatz 2 d) Befehle im Auftrag eines anderen Fahrdienstleiters in eigener Zuständigkeit ausfertigt, müssen Sie Befehle nach den Regeln in den Absätzen 3 bis 8 übermitteln. Wenn Sie kein Fahrdienstleiter sind, müssen Sie unter der Unterschriftenzeile des Befehls das Wort „Fahrdienstleiter“ streichen und Ihre Tätigkeit eintragen. Sie müssen die Übermittlung des Befehls dem Fahrdienstleiter bestätigen, der sie veranlasst hat. Die Bestätigung müssen Sie anhand des Übermittlungscodes (Absatz 12) nachweisen. * **Befehle im Auftrag eines anderen Fahrdienstleiters in eigener Zuständigkeit ausfertigen** *
- (10) Wenn Sie als Fahrdienstleiter unmittelbar hintereinander Befehle mit gleichem Inhalt für mehrere Züge durch Diktieren übermitteln müssen, brauchen Sie innerhalb einer Arbeitsschicht den Befehl nur für den ersten Zug auszufertigen. Für weitere Züge müssen Sie auf der Rückseite des bei Ihnen befindlichen Befehls für den ersten Zug - bei Platzmangel auf einem einzufügenden Blatt - die Zugnummern, den Standort, Datum, Name und Tätigkeit des Mitarbeiters, der den Befehl ausfertigt, Uhrzeit und Übermittlungsart angeben. Nur in diesen Angaben dürfen sich die Befehle von der Erstaufbereitung unterscheiden. * **Befehle mit gleichem Inhalt**
- (11) Auf dem Vordruck 408.0412V01 müssen Sie im Übermittlungsvermerk als Ort bei Befehlen * **Name der Betriebsstelle**
- für örtlich besetzte Betriebsstellen oder für ferngesteuerte Betriebsstellen, die ausnahmsweise besetzt sind, deren Name,
 - bei Befehlen für ferngestellte oder ferngesteuerte Betriebsstellen den Namen der Betriebsstelle, bei der Sie Ihren Arbeitsplatz haben,
- eintragen.
- (12) Als Fahrdienstleiter, der den Inhalt eines Befehls bestimmt (Absatz 2, Satz 1) müssen Sie jeden Befehl mit einem Übermittlungscode Ihrer Betriebsstelle kennzeichnen. Der Übermittlungscode setzt sich zusammen aus einer in den Örtlichen Richtlinien vorgegebenen Abkürzung und einer laufenden dreistelligen Nummer, z. B. „FGER-007“. Wenn Sie Befehle im Auftrag eines anderen Fahrdienstleiters in eigener Zuständigkeit für mehrere Züge ausfertigen (Absatz 9) oder wenn Sie Befehle mit gleichem Inhalt an mehrere Züge durch Diktieren übermitteln (Absatz 10), bleibt der Übermittlungscode gleich. Sie müssen dem Triebfahrzeugführer den Übermittlungscode übermitteln. * **Übermittlungscode** *

3 Besonderheiten

1. Als Fahrdienstleiter dürfen Sie auf einem Vordruck mehrere Befehle erteilen, wenn diese vom Triebfahrzeugführer in der im Vordruck angegebenen Reihenfolge ausgeführt werden können; andernfalls müssen Sie mehrere Vordrucke verwenden. Diese müssen Sie fortlaufend nummerieren (z.B. „Vordruck 1 von 3 Vordruck(en)“) und nur auf dem letzten Vordruck unterschreiben. Befehle mit unterschiedlichen Übermittlungscodes dürfen Sie nicht zusammenfassen. *
2. Als Fahrdienstleiter dürfen Sie Befehle 2 nur erteilen, wenn die Signale oder die virtuellen Blockstellen Ihnen zugeteilt sind. *
3. Als Fahrdienstleiter dürfen Sie mit nur einem Befehl 2 die Vorbeifahrt an mehreren Signalen oder mehreren virtuellen Blockstellen zulassen, wenn die Signale bzw. Blockstellen vom Triebfahrzeugführer in der im Befehl genannten Reihenfolge angetroffen werden und - außer Sperrsignale - unmittelbar aufeinander folgen. *

- * 4. Als Fahrdienstleiter dürfen Sie Befehle 6 und 7 für mehrere Zugmeldestellen erteilen, wenn diese Stellen vom Triebfahrzeugführer in der im Vordruck genannten Reihenfolge angetroffen werden und unmittelbar aufeinander folgen.
- * 5. Als Fahrdienstleiter dürfen Sie Befehle 2 mit 8 oder 11 ohne Vordruck aushändigen, wenn dies in den Örtlichen Richtlinien zugelassen ist, die Signale oder Bahnübergänge vom Triebfahrzeugführer in der im Befehl genannten Reihenfolge angetroffen werden und unmittelbar aufeinander folgen.
- * 6. Als Fahrdienstleiter dürfen Sie Aufträge des Befehls 8 durch Befehl 11 erteilen.

4 Befehl 9 ersetzen

- Wenn Sie das Freisein eines Gleises nicht feststellen können, dürfen Sie Befehl 9 (Grund Nr. 1) mit der Weisung auf Sicht zu fahren, ersetzen durch Signal Zs 7 oder einem daraus von der LZB oder von ETCS abgeleiteten Auftrag, soweit der Auftrag, auf Sicht zu fahren, nur bis zum nächsten Hauptsignal oder bis zur nächsten virtuellen Blockstelle erforderlich ist und es im Einzelfall nicht verboten ist.

5 Befehle zurückziehen

- * Als Fahrdienstleiter dürfen Sie Befehle zurückziehen. Wenn Sie mehrere Befehle auf einem oder mehreren Vordrucken erteilt hatten, müssen Sie alle Befehle zurückziehen.
- * Hierzu müssen Sie Befehl 11 erteilen mit dem Wortlaut „Befehl ... (Übermittlungscode des zurückziehenden Befehls) ist zurückgezogen.“. Durchkreuzen Sie anschließend Ihre Ausfertigung des zurückgezogenen Befehls und vermerken Sie das Zurückziehen auf der Rückseite des Befehls mit dem Wortlaut „Zurückgezogen mit Befehl ... (Übermittlungscode des zurückziehenden Befehls)“.
- * Wenn Sie einen von mehreren Befehlen mit gleichem Inhalt (Abschnitt 2 Absatz 10) zurückgezogen haben, müssen Sie statt der Ausfertigung des Befehls den Übermittlungsvermerk auf der Rückseite durchkreuzen.

□

4 Behandeln durch den Triebfahrzeugführer

- Prüfen** * (1) Wenn Sie einen Befehl erhalten, müssen Sie prüfen, ob sich der Befehl auf Ihren Zug und dessen Standort bezieht.
*
- Auslegen** * (2) Sie müssen Befehle bis zur Erledigung im Führerraum sichtbar auslegen. Wenn Sie sich nicht im Führerraum aufhalten, müssen Sie die Befehle bei sich führen.
- Fahrzeugwechsel** * (3) Wechselt das Fahrzeug an der Spitze des Zuges oder wird Ihre Arbeit von einem anderen Triebfahrzeugführer übernommen, müssen Sie für die Übergabe weiterhin gültiger Befehle sorgen.
- Erledigte Befehle** * (4) Einen erledigten Befehl müssen Sie durchkreuzen und weglegen.

5 Befehle zurückziehen

- Grundsatz** * (1) Der Fahrdienstleiter darf Befehle zurückziehen. Wenn er mehrere Befehle auf einem oder mehreren Vordrucken erteilt hatte, muss er alle Befehle zurückziehen.
* Hierzu erteilt der Fahrdienstleiter Ihnen Befehl 11 mit dem Wortlaut „Befehl ... (Übermittlungscode des zurückzuziehenden Befehls) ist zurückgezogen.“ Sie müssen den zurückgezogenen Befehl ungültig machen, indem Sie ihn durchkreuzen und das Zurückziehen auf der Rückseite des Befehls mit folgendem Wortlaut vermerken: „Zurückgezogen mit Befehl ... (Übermittlungscode des zurückziehenden Befehls)“.
*
*
*
*
*
*
*

□

Gründe		Geben Sie auf der Vordersseite im Befehl 9 folgenden Auftrag
Gleisbelegung Zugfolge		
1	Gleis kann besetzt sein	auf Sicht
2	Fahrzeuge im Gleis	auf Sicht
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs	auf Sicht
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis	30 km/h
5	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis	20 km/h
6	Durchrutschweg besetzt, nur teilweise befahrbar oder nicht ausreichend	30 km/h
7	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört	auf Sicht
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren	40 km/h
Bahnübergänge, Übergänge zu Bahnsteigen		
10	Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert	20 km/h
11	Spurillen nicht von Eis und Schnee gereinigt	30 km/h
12	Reisendeübergang nicht gesichert	5 km/h
Arbeiten, La		
20	Bauarbeiten	*)
21	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis	auf Sicht
22	Zustand nach Bauarbeiten	*)
23	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt	auf Sicht
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La	*)
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis	20 km/h
Mängel an Bahnanlagen		
30	Mängel am Oberbau	und auf Sicht
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im Nachbargleis)	*)
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.)	auf Sicht
33	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel	auf Sicht
34	PZB-Streckeneinrichtung gestört	auf Sicht
35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen	50 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert	50 km/h
Besonderheiten am Zug		
40	Engstelle bei Lü-Sendungen	5 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen für Schwenwagen	10 km/h
42	Spitzensignal unvollständig	*)
		40 km/h

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben

1 Fahrplan-Mitteilung 1

- (1) Mit Fahrplan-Mitteilung 1 dürfen Sie als Fahrdienstleiter Fahrplanangaben bekannt geben.
- (2) Verwenden Sie in der Regel Vordruck 408.0415V01, soweit es nicht anders bestimmt ist. Ist der Vordruck ausnahmsweise nicht vorhanden, müssen Sie den Wortlaut des Vordrucks anwenden.
- (3) Sie müssen eintragen
 - a) Nummer des Fahrplanheftes, in dem sich die Spalten 1 bis 3b befinden, nach denen der Zug fahren soll,
 - b) Nummer der Seite im Fahrplanheft, auf der die Betriebsstelle genannt ist, ab der der Zug nach dem Fahrplan fahren soll,
 - c) Nummer der Spalte oder Linie des Fahrplans, nach der der Zug fahren soll oder die Nummer des Zuges, dessen Fahrplan für den Zug gilt,
 - d) Namen der Betriebsstellen, zwischen denen die Fahrplanangaben gelten sollen, sowie Betriebsstellen mit planmäßigen Halten. *

2 Übermitteln

- (1) Als Fahrdienstleiter dürfen Sie dem Triebfahrzeugführer oder Zugführer eine Fahrplan-Mitteilung wie folgt übermitteln: **Allgemein**
 - a) Eine durch Fax bekannt gegebene Fahrplan-Mitteilung dürfen Sie
 1. dem Triebfahrzeugführer oder Zugführer aushändigen, und zwar dem Triebfahrzeugführer das Original, dem Zugführer eine Kopie,
 2. ohne Durchschrift ausfertigen und der örtlichen Aufsicht diktieren oder durch Fax bekannt geben. Als örtliche Aufsicht müssen Sie die Fahrplan-Mitteilung nach den Regeln in Nr. 1 aushändigen, nach den Regeln in b) Nr. 2 oder 3 ausfertigen und aushändigen oder nach den Regeln im Absatz 2 diktieren.
 3. ohne Durchschrift ausfertigen und dem Triebfahrzeugführer oder Zugführer nach den Regeln im Absatz 2 diktieren.
 - b) Eine Ihnen diktierte Fahrplan-Mitteilung oder von Ihnen erteilte Fahrplan-Mitteilung 1 dürfen Sie
 1. nach den Regeln nach a) Nr. 2 oder 3 übermitteln,
 2. - wenn der Triebfahrzeugführer die Aufgaben des Zugführers wahrnimmt - mit einer Durchschrift ausfertigen, und dem Triebfahrzeugführer die Urschrift aushändigen
 3. - wenn der Zug von einem Zugführer begleitet wird - mit zwei Durchschriften ausfertigen, und dem Triebfahrzeugführer oder dem Zugführer die Urschrift und die erste Durchschrift aushändigen.

Diktieren

- * (2) Sie dürfen die Fahrplan-Mitteilung dem Triebfahrzeugführer oder Zugführer erst diktieren oder aushändigen, wenn der Zug hält.

Als Triebfahrzeugführer oder Zugführer fertigen Sie die Fahrplan-Mitteilung ohne Durchschrift aus. Als Ausfertiger müssen Sie den Wortlaut der Fahrplan-Mitteilung wiederholen.

Als diktierender Mitarbeiter müssen Sie die Richtigkeit der Wiederholung bestätigen. Nachdem die Richtigkeit der Wiederholung bestätigt worden ist, müssen Sie als Ausfertiger die anordnende Stelle und den Namen des diktierenden Mitarbeiters mit dem Zusatz „gez.“ vermerken, die Uhrzeit eintragen und mit dem Zusatz „l. A.“ unterzeichnen.

3 Verständigen durch den Triebfahrzeugführer

- Wird Ihnen eine Fahrplan-Mitteilung ausgehändigt oder diktiert, müssen Sie nach Möglichkeit für die Verständigung des Zugführers sorgen. Bei einer Fahrplan-Mitteilung 1 * müssen Sie den Zugführer immer verständigen.

4 Behandeln durch den Triebfahrzeugführer

Sie müssen Fahrplan-Mitteilungen wie einen Befehl behandeln.



1 Regeln für Fahrdienstleiter von Zugmeldestellen

- | | |
|---|--|
| <p>(1) Bevor Sie als Fahrdienstleiter einer Zugmeldestelle eine Zugfahrt zulassen, müssen Sie in den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra genannte Blockstellen und Schrankenwärter benachrichtigen; Bahnübergangsposten müssen Sie vor Zulassung einer Zugfahrt benachrichtigen, wenn Ihnen mitgeteilt wurde, dass Bahnübergänge durch Bahnübergangsposten gesichert werden.</p> | Grundsatz |
| <p>(2) In den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra kann geregelt sein, dass Anrufschranken während längerer festgelegter Zugpausen offen gelassen werden dürfen.</p> | Anrufschranken in Zugpausen offen lassen |
| <p>(3) - Sie müssen Bahnübergangsposten von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle benachrichtigen.</p> <p>Solange Sie Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen müssen, darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingeschleift sein. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.</p> <p>- Sie müssen dem Bahnübergangsposten mitteilen, wie Sie ihn benachrichtigen und ihn über bereits unterwegs befindliche Züge unterrichten.</p> <p>- Solange Sie Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen müssen, müssen Sie Merkhinweis „BUE“ nach Modul 408.0402 Nr. 3 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.</p> | Benachrichtigungsabschnitt und Bedingungen bei Bahnübergangsposten, Merkhinweis, Sperre |
| <p>(4) Sie müssen überwachen, dass sich Mitarbeiter meldepflichtiger Stellen und Bahnübergangsposten melden.</p> <p>Sie müssen überwachen, dass Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten, wo dies in den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra vorgeschrieben ist, bestätigen, dass der Bahnübergang gesichert ist.</p> | Melden, Bestätigen, dass Bahnübergang gesichert ist |
| <p>(5) Wenn Sie Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten nicht einzeln benachrichtigen, dürfen Sie eine Benachrichtigung nicht mit einer Benachrichtigung für einen anderen Zug oder einer Mitteilung verbinden.</p> | Verbinden mit anderen Mitteilungen |
| <p>(6) Leiten Sie jede Benachrichtigung ein mit dem Wort „Zugmeldung“.</p> | Einleiten |
| <p>(7) Wenn Sie nicht durch Abmelden benachrichtigen, müssen Sie für die Benachrichtigung folgenden Wortlaut verwenden:</p> <p>„Zug (Nummer) in (Name der Zugmeldestelle) voraussichtlich ab (Minute der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit).“</p> | Wortlaut |
| <p>(8) Sie müssen Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten bis zu fünf Minuten vorher mit der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit der Zugfahrt benachrichtigen. In den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra kann für den Zeitpunkt der Benachrichtigung eine Mindestzeit bestimmt sein.</p> | * Voraussichtliche Ab- oder Durchfahrtszeit
* |
| <p>(9) Bei der Benachrichtigung von Bahnübergangsposten müssen Sie die im Fahrplan angegebene zulässige Geschwindigkeit des Zuges mitteilen, wenn dies in den Örtlichen Richtlinien oder einer Betra bestimmt ist.</p> | Zulässige Geschwindigkeit |
| <p>(10) Weicht die tatsächliche Ab- oder Durchfahrtszeit um zwei Minuten oder mehr von der gemeldeten Zeit ab, müssen Sie die Benachrichtigung möglichst frühzeitig berichtigen.</p> | Berichtigung, Rücknahme |

Leiten Sie die Berichtigung abweichend von Absatz 8 ein mit den Worten:

„Berichtigte Zugmeldung“

Wenn ein Zug zunächst nicht abfährt und Sie deshalb die Benachrichtigung zurücknehmen, müssen Sie folgenden Wortlaut verwenden:

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

**Benachbarte
Zugmelde-
stelle kann
nicht
benachrichtigt
werden**

- (11) Wenn Sie den Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle nicht benachrichtigen können, müssen Sie als Fahrdienstleiter der rufenden Zugmeldestelle dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 erteilen, wenn der Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle Schranken bedient, die auf die Benachrichtigung hin geschlossen werden müssen (Örtliche Richtlinien zu Absatz 1).

**Blockstelle
kann nicht
benachrichtigt
werden**

- (12) Können Sie den Fahrdienstleiter einer Blockstelle, die nicht Bahnhof oder Abzweigstelle ist, nicht benachrichtigen, dürfen Sie die Zugfahrt zulassen; verständigen Sie möglichst den Triebfahrzeugführer mündlich; ist der Fahrdienstleiter der Blockstelle zugleich Schrankenwärter (Örtliche Richtlinien zu Absatz 1), müssen Sie als Fahrdienstleiter der rufenden Zugmeldestelle dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 erteilen.

**Schranken-
wärter oder
Bahnüber-
gangsposten
kann nicht
benachrichtigt
werden oder
Bestätigung
bleibt aus**

- (13) Wenn Sie einen Schrankenwärter oder einen Bahnübergangsposten nicht benachrichtigen können oder wenn ein Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten, wo dies vorgeschrieben ist, nicht bestätigen kann, dass der Bahnübergang gesichert ist, müssen Sie dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 erteilen.

Befehl 8 ist nicht erforderlich, wenn ein Schrankenwärter, dessen Schranken bei nicht besetztem Posten in geschlossener Stellung verschlossen sind (Örtliche Richtlinien), sich nicht zur Arbeit meldet. Sie müssen den Schrankenwärter dann bei seiner Meldung zur Arbeit nachträglich benachrichtigen.

- (14) Hat ein Anrufschrakenwärter, dessen Schranken während einer Zugpause offen gelassen werden dürfen, am Ende der Zugpause nicht gemeldet, dass die Schranken geschlossen sind, müssen Sie dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 erteilen.

- (15) Wenn sich die zum Wiederholen verpflichtete Stelle (Örtliche Richtlinien zu Absatz 1) nicht meldet, müssen Sie, wenn weitere Gesprächsteilnehmer vorhanden sind, den Mitarbeiter der letzten in Fahrtrichtung des Zuges gelegenen Betriebsstelle auffordern, die Benachrichtigung zu wiederholen.

- (16) Wenn Sie nicht durch Abmelden benachrichtigen, müssen Sie Benachrichtigungen in der Unterlage nachweisen, die in den Örtlichen Richtlinien genannt ist. Bei Bahnübergangsposten müssen Sie Vorgänge nach Abschnitt 1 Absätze 1 und 4, jede Benachrichtigung des Bahnübergangspostens sowie Besonderheiten nach Abschnitt 1 Absatz 10 nach folgendem Muster nachweisen:

**Anrufschraken-
wärter
meldet Ende
der Offen-
haltung nicht
Zum Wieder-
holen ver-
pflichtete
Stelle meldet
sich nicht
Nachweis**

1	2		3		4		5		6		7		8		9	10	
Tag 15.12.	Regelgleis von → Gegengleis nach ←						Regelgleis nach → Gegengleis von ←										
	Adorf						Cestadt										
Zugnummer →	Annahme		Abfahrt		Rück- meldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rück- meldung		Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke	
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M			
4756			15	34			15	40			15	41				15.45 von BÜP: BÜ in km 57,778 wird durch BÜP ges	
4758			15	47			15	53			15	54				BÜP 120 km/h	
4760			16	05			16	12			16	12				BÜP 120 km/h	
																16.20 von BÜP: BÜ in km 57,778 wird nicht mehr durch BÜP ges	

2 Regeln für zu benachrichtigende Stellen

- (1) Als Fahrdienstleiter einer Blockstelle, die nicht Bahnhof oder Abzweigstelle ist, müssen Sie sich bei einer Benachrichtigung melden, wenn Sie einzeln benachrichtigt werden oder es in den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra vorgeschrieben ist. Melden Sie sich mit der Bezeichnung Ihrer Stelle, z. B. „Blockstelle Heide“. Melden Sie sich möglichst in der Reihenfolge der Betriebsstellen, wenn in einem Gespräch mehrere Mitarbeiter gleichzeitig benachrichtigt werden. In den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra kann eine andere als die fernmündliche Meldung vorgeschrieben sein. Sie müssen die Benachrichtigung wiederholen, wenn Sie einzeln benachrichtigt werden, wenn es in den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra vorgeschrieben ist oder Sie der Fahrdienstleiter hierzu auffordert.
- (2) Auf Blockstellen sind Angaben zu Regel- und Bedarfszügen in einem Streckenfahrplan dargestellt.

**Melden als
Fahrdienst-
leiter einer
Blockstelle,
Wiederholen**

**Strecken-
fahrplan**



1 Allgemeines

- (1) Als Fahrdienstleiter müssen Sie Arbeitsstellen auf der freien Strecke auf Antrag über Zugfahrten in nicht gesperrten Gleisen benachrichtigen. * **Grundsatz**
*
- (2) Zuständig sind Sie als Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, die Zugfahrten in Richtung Arbeitsstelle zulässt. Befindet sich die Arbeitsstelle jedoch bei ESTW-Zentralblock hinter einem selbsttätigen Blocksignal, das zu einem Elektronischen Stellwerk gehört, sind Sie als Fahrdienstleiter zuständig, dem das selbsttätige Blocksignal zugeteilt ist. * **Zuständigkeit**
*
- (3) In den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra * **Zulässige Zugfolgeab-**
a) sind die Zugmeldestellen bzw. bei ESTW-Zentralblock die selbsttätigen Block- * **schnitte**
signale genannt, hinter denen das Benachrichtigen von Arbeitsstellen zulässig *
ist, *
b) ist angegeben, ob das Benachrichtigen auch für Fahrten im Gegengleis zulässig ist. * **Befahren des Gegengleises**

2 Voraussetzungen

- (1) Ein Antragsteller an der Arbeitsstelle beantragt das Benachrichtigen bei Ihnen als zuständigem Fahrdienstleiter. * **Antrag**
*
- (2) Der Antragsteller an der Arbeitsstelle teilt Ihnen als Fahrdienstleiter mit, * **Lage, Gleise und Fahrtrichtung, Beginn, Ende**
- in welchem Gleis und in welchem Kilometer sich die Arbeitsstelle befindet, *
- für welche Gleise und für welche Fahrtrichtung eine Benachrichtigung erforderlich ist, *
- bei einer Arbeitsstelle im Bereich eines Elektronischen Stellwerks mit ESTW-Zentralblock zusätzlich die Bezeichnung des selbsttätigen Blocksignals, der Ausfahrtsignale oder Blocksignale der Abzweigstelle, hinter denen das Benachrichtigen erforderlich ist, *
- wann die Arbeiten beginnen und voraussichtlich enden. *
Beispiel für die Mitteilung von Gleisen und Fahrtrichtung bei einem Fahrdienstleiter, der für die Zugmeldestellen Astadt und Beheim zuständig ist: „Benachrichtigung erforderlich für Regelgleis Astadt - Beheim und Gegengleis Beheim - Astadt.“ *
*
- (3) Zwischen Fahrdienstleiter und dem Meldeposten an der Arbeitsstelle muss eine zweiseitig gerichtete Einzelverbindung bestehen. * **Einzelverbindung**
Der Meldeposten an der Arbeitsstelle vereinbart mit Ihnen als Fahrdienstleiter die Art der Sprechverbindung und das Rufzeichen, die Rufnummer bzw. den Funkkanal der Arbeitsstelle. *
- (4) Als Fahrdienstleiter dürfen Sie höchstens eine Arbeitsstelle in zwei Gleisen bzw. zwei Fahrtrichtungen oder zwei Arbeitsstellen in je einem Gleis und in je einer Fahrtrichtung benachrichtigen. Sind zwei Arbeitsstellen zu benachrichtigen, müssen Sie diesen ihre Bezeichnung mitteilen (z. B. „Arbeitsstelle 1“, „Arbeitsstelle 2“). * **Höchstzahl der zu benachrichtigenden Arbeitsstellen**

- Außergewöhnliche Arbeitsbelastung** * (5) Es darf keine außergewöhnliche Arbeitsbelastung nach Abschnitt 4 Absatz 2 vorliegen.
*
- Merkhinweis, Sperre** (6) Solange Sie Arbeitsstellen über Zugfahrten benachrichtigen müssen, müssen Sie als Fahrdienstleiter
*
- bei derjenigen Zugmeldestelle, die Zugfahrten auf dem Regel- oder Gegengleis in Richtung Arbeitsstelle zulässt,
- dem das selbsttätige Blocksignal zugeteilt ist - wenn sich die Arbeitsstelle bei ESTW-Zentralblock hinter einem selbsttätigen Blocksignal, das zu einem Elektronischen Stellwerk gehört -,
*
Merkhinweis „ARB“ nach Modul 408.0402 Nr. 4 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 10 anbringen bzw. eingeben.
- Selbststellbetrieb** * (7) Bei Relaisstellwerken darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und dürfen Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen. Bei Elektronischen Stellwerken darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein, wenn sich die Arbeitsstelle im Zugfolgeabschnitt hinter einem Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle befindet.
- Räumung der Gleise** * (8) Gleise, für die das Benachrichtigen beantragt wurde, müssen vor Beginn der Arbeiten bis zur nächsten Zugmeldestelle geräumt sein.
*
- Zustimmung** * (9) Wenn die o. g. Voraussetzungen erfüllt sind, dürfen Sie als Fahrdienstleiter dem Beginn der Arbeiten zustimmen.
*

3 Benachrichtigung

- Art und Zeitpunkt** * (1) Bis zu fünf Minuten, bevor Sie eine Zugfahrt am rückgelegenen
- Ausfahrtsignal,
- Blocksignal einer Abzweigstelle oder
- selbsttätigen Blocksignal - nur bei ESTW-Zentralblock in Elektronischen Stellwerken -
*
zulassen, müssen Sie als Fahrdienstleiter die Arbeitsstellen einzeln benachrichtigen.
*
- Wortlaut** * (2) Sie müssen den Meldeposten mit folgendem Wortlaut benachrichtigen:
„Zug (Nummer) von (Name der letzten Zugmeldestelle vor der Arbeitsstelle) nach (Name der ersten Zugmeldestelle hinter der Arbeitsstelle)“.
*
Bei einer Zugfahrt auf dem Gegengleis müssen Sie den o. g. Wortlaut mit „auf dem Gegengleis“ ergänzen.
*
Beispiel: „Zug 4809 von Beheim nach Astadt auf dem Gegengleis.“
- Meldeposten** * (3) An der Arbeitsstelle nimmt ein Meldeposten die Benachrichtigung entgegen.

- f) Wenn auf zweigleisiger Strecke ein Reisezug in zwei Teilen verkehrt, gelten für den zweiten Teil Fahr- und Haltezeiten des ersten Teils, verkehrt ein Ersatzzug, gelten die Fahr- und Haltezeiten des Stammzuges.

- Rettungszüge** (3) Für Rettungszüge auf bestimmten Strecken gelten die in den Örtlichen Richtlinien enthaltenen Einsatzaufträge.

2 Umleiten

- Bekannt-
geben
Erleichterun-
gen** (1) Sie dürfen beauftragt werden, Fahrplanangaben bekannt zu geben.
(2) In den Örtlichen Richtlinien können Umleitungen unter erleichterten Bedingungen zugelassen sein.

Sie brauchen dem Triebfahrzeugführer keine Fahrplan-Mitteilung zu übermitteln.

Als Fahrdienstleiter der Betriebsstelle, auf der die Umleitung beginnt, müssen Sie die betroffenen Stellen verständigen. Sie müssen den Triebfahrzeugführer mündlich verständigen, wenn es in den Örtlichen Richtlinien angeordnet ist oder Sie die Fahrt mit besonderem Auftrag zulassen.

- Zulässige
Geschwindig-
keit mehr als
200 km/h** (3) Die Betriebszentrale darf Sie beauftragen, Reisezügen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 200 km/h, die umzuleitenden Reisezügen begegnen können, Befehl 11 zu erteilen mit dem Auftrag „Stellen Sie VMZ 200 von ... bis ... ein“.

- Wirbelstrom-
bremse** (4) Soll ein Zug umgeleitet werden, dessen Zuggattungsbezeichnung durch „-W“ ergänzt ist, dürfen Sie die Zugfahrt in die Umleitungsstrecke zulassen, wenn Ihnen der Triebfahrzeugführer bestätigt hat, dass die Wirbelstrombremse auf der Umleitungsstrecke entweder

1. eingeschaltet sein darf, oder
2. - sofern sie nicht eingeschaltet sein darf - gesperrt ist.

Die Bestätigung des Triebfahrzeugführers müssen Sie nachweisen.

3 Ausfall von Zügen

Ausfall von Zügen müssen Sie so frühzeitig wie möglich bekannt geben. Wegen der zu benachrichtigenden Stellen und der Art der Bekanntgabe gelten die Regeln in Abschnitt 1 Absätze 1 und 2.

□

1 Sonderzüge

- | | |
|--|--|
| <p>(1) a) 1. Sie dürfen einen Sonderzug als Triebfahrzeugführer fahren, wenn Ihnen die für den Zug geltenden Fahrplanangaben bekannt gegeben sind.</p> <p>2. Sie dürfen einen Sonderzug als Zugführer begleiten, wenn Ihnen die für den Zug von Ihnen zu beachtenden Fahrplanangaben bekannt gegeben sind.</p> <p>b) Die Angaben dürfen nur schriftlich - auch durch Angabe von Fahrplanheft oder Vergleichsfahrplan - bekannt gegeben oder mit Fahrplan-Mitteilung übermittelt werden. Für Sperrfahrten, die unvorhergesehen verkehren, dürfen die Angaben der Fahrplan-Mitteilung durch Eintrag in den Befehl 11 bekannt gegeben werden.</p> <p>c) 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.</p> | <p>Fahrplan-
angaben</p> |
| <p>(2) Für Rettungszüge auf bestimmten Strecken gelten die in den Führerräumen der Triebfahrzeuge der Rettungszüge vorhandenen Einsatzaufträge.</p> | <p>Rettungszüge</p> |

2 Umleiten

- | | |
|--|---|
| <p>(1) Ihr Zug darf nur umgeleitet werden, wenn Ihnen die im Abschnitt 1 Absatz 1 a genannten Angaben nach Abschnitt 1 Absatz 1 b bekannt gegeben sind. Statt des Zuganfangsbahnhofs und des Zugendbahnhofs muss Ihnen die Betriebsstelle bekannt gegeben werden, auf der die Umleitung beginnt oder endet.</p> | <p>Allgemein</p> |
| <p>(2) Züge können unter erleichterten Bedingungen umgeleitet werden. Sie erhalten keine Fahrplan-Mitteilung. Die Angaben sind im Fahrplan enthalten. In den Örtlichen Richtlinien ist angegeben, wie Sie über die Umleitung unterrichtet werden. *
Wird Ihnen die Umleitung nicht durch Signale angezeigt, verständigt Sie der Fahrdienstleiter mündlich. *</p> | <p>Erleichterun-
gen</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> |



1 Allgemeines

- | | |
|---|----------------------------|
| <p>(1) Wenn von den für Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abgewichen werden soll, wird unterschieden nach</p> <ul style="list-style-type: none"> - außergewöhnlichen Sendungen, - außergewöhnlichen Fahrzeugen, - außergewöhnlichen Zügen, - sonstigen Abweichungen. | Begriffe |
| <p>(2) Außergewöhnliche Sendungen sind</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Schwerwagen, b) Sendungen mit Lademaßüberschreitungen (Lü-Sendungen), c) andere Sendungen, die nur unter besonderen Bedingungen befördert werden. | Außergewöhnliche Sendungen |
| <p>(3) Außergewöhnliche Fahrzeuge sind</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Talgo-Fahrzeuge, die in Züge eingestellt sind, die nicht die Zuggattungsbezeichnung TALGO oder LTALGO haben, b) Fahrzeuge der Baureihen 401, 402 oder 801 bis 808 bzw. Wagen der Bauartnummernreihe 116, die in Züge eingestellt sind, deren Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-A“ ergänzt ist, c) Fahrzeuge mit der Anschrift „LNT“, die in Züge eingestellt sind, deren Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-L“ ergänzt ist, d) Fahrzeuge mit den Gattungsbuchstaben DA, DAB oder DB, die in Züge eingestellt sind, deren Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-D“ ergänzt ist oder e) andere Fahrzeuge, die in einer Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung als außergewöhnliche Fahrzeuge bezeichnet sind. | Außergewöhnliche Fahrzeuge |
| <p>(4) Außergewöhnliche Züge sind</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Züge mit Zuggattungsbezeichnung TALGO, LTALGO oder b) Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-A“, „-L“, oder „-D“ ergänzt ist, <p>wenn sie auf Strecken verkehren, die für diese Züge nicht zugelassen sind. In den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen sind die zugelassenen Strecken genannt und es können zusätzliche Regeln gegeben sein.</p> | Außergewöhnliche Züge |
| <p>(5) Sonstige Abweichungen sind beim Ausfahren von Trittstufen gegeben.</p> | Sonstige Abweichungen |
| <p>(6) 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 hellblauenzetteln versehen. Wagen geschlossener Züge, die aus Wagen mit automatischer Kuppelung UIC 69 oder UIC 69e gebildet sind (AK-Züge oder AK-Schwerwagenzüge) tragen keinen hellblauen Zettel.</p> | Kennzeichnung |

**Beförderungs-
anordnung,
Fahrplan-
anordnung**

- (7) a) Sie dürfen außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge nur in Züge einstellen oder außergewöhnliche Züge nur verkehren lassen, wenn dies in einer Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung zugelassen ist.

Die Beförderungsanordnung enthält die Beförderungsbedingungen, die Bezeichnung der Sendung oder des Fahrzeugs, den Beförderungstag, die zu benutzenden Züge und bei außergewöhnlichen Zügen die Zugnummer. Beförderungstag und bei außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeugen auch die Züge können besonders bekannt gegeben werden.

- b) Für häufig vorkommende außergewöhnliche Sendungen oder für häufig zu befördernde außergewöhnliche Fahrzeuge mit gleichen Beförderungsbedingungen können im Voraus Dauer-Beförderungsanordnungen herausgegeben werden.

In einer ergänzenden Beförderungsanordnung 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. aS-Züge sind im Fahrplan für Zugmeldestellen und im Streckenfahrplan durch den Zusatz „aS“ hinter der Zugnummer gekennzeichnet. Es sind Beförderungsbedingungen und Nummer der Beförderungsanordnung angegeben. Die Beförderungsbedingungen gelten auch dann, wenn im aS-Zug keine außergewöhnlichen Sendungen befördert werden.

Wenn es in der Beförderungsanordnung zugelassen ist, dürfen Sie auch Sendungen, die nicht häufig vorkommen, in aS-Züge einstellen.

- d) Die mit Dauer-Beförderungsanordnung bekannt gegebenen Züge, die aus Wagen mit automatischer Kupplung UIC 69 oder UIC 69e gebildet sind, sind im Fahrplan für Zugmeldestellen und im Streckenfahrplan durch den Zusatz „AK-Zug“ oder „AK-Schwerwagenzug“ und der Nummer der Beförderungsanordnung gekennzeichnet.

- e) Die mit Dauer-Beförderungsanordnung des Kombinierten Verkehrs (KV) bekannt gegebenen Züge sind im Fahrplan für Zugmeldestellen und im Streckenfahrplan durch den Zusatz „KV“, die Nummer der Dauer-Beförderungsanordnung und den Hinweis „Lü Anton“ gekennzeichnet.

- f) Auf zweigleisigen Strecken darf das Gegengleis von außergewöhnlichen Zügen, von Zügen mit außergewöhnlichen Sendungen oder von Zügen mit außergewöhnlichen Fahrzeugen nur befahren werden, wenn dies in der Beförderungsanordnung zugelassen ist.

**Anordnungen
über den Zug-
verkehr**

- (8) a) Züge, die außergewöhnliche Fahrzeuge oder außergewöhnliche Sendungen nach den Absätzen 7 a oder 7 b befördern, müssen Sie mit Zugnummer und Bezeichnung der außergewöhnlichen Fahrzeuge oder der außergewöhnlichen Sendung in die Anordnungen über den Zugverkehr eintragen. Züge nach den Absätzen 7 c, 7 d oder 7 e müssen Sie in die Anordnungen über den Zugverkehr eintragen, wenn sie als Sonderzüge bekannt gegeben werden.

- b) Außergewöhnliche Züge müssen Sie mit Zugnummer und Bezeichnung der Zuggattung in die Anordnungen über den Zugverkehr eintragen.

- c) Werden außergewöhnliche Fahrzeuge häufig mit gleichen Beförderungsbedingungen befördert oder außergewöhnliche Züge häufig mit gleichen Beförderungsbedingungen durchgeführt, können die Beförderungsbedingungen im

Fahrplan für Zugmeldestellen oder im Streckenfahrplan angegeben sein. Sie brauchen dann keinen Eintrag in den Anordnungen über den Zugverkehr vorzunehmen.

- d) Bei Bedarfszügen, die nach dem Fahrplan für Zugmeldestellen oder nach dem Streckenfahrplan außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge befördern oder außergewöhnliche Züge sind, brauchen Sie in die Anordnung für den Zugverkehr nur den Beförderungstag und die Zugnummer einzutragen.

- (9) a) Ist ein Zug wegen außergewöhnlicher Sendungen oder außergewöhnlicher Fahrzeuge oder weil er ein außergewöhnlicher Zug ist, in den Anordnungen über den Zugverkehr eingetragen, müssen Sie beim Abmelden

Allgemeine Maßnahmen
Abmelden

1. des Zuges mit außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeugen hinter der Zugnummer die Worte „mit außergewöhnlichen Sendungen“ bzw. „mit außergewöhnlichen Fahrzeugen“,
2. des außergewöhnlichen Zuges vor der Zugnummer die Worte „außergewöhnlicher Zug“

hinzufügen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt das folgende Muster:

*

1	2			3			4			5		6			7			8			9		10	
Tag	Regelgleis von → Gegengleis nach ←						Regelgleis nach → Gegengleis von ←																	
15.12.	Adorf						Cestadt																	
Zugnummer	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer	Meldungen und Vermerke								
→	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	←									
55896			10	44			10	52			10	54				<i>au Send</i>								

- b) Als Fahrdienstleiter müssen Sie sich vor Durchführung von Zügen mit außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeugen oder außergewöhnlicher Züge anhand der Beförderungsanordnung oder der im Fahrplan für Zugmeldestellen oder im Streckenfahrplan vorhandenen Angaben über die Beförderungsbedingungen unterrichten und den an der Durchführung beteiligten örtlichen Mitarbeitern die Beförderungsbedingungen mitteilen.

Bedingungen

- c) Sind für die Durchführung eines Zuges mit außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeugen oder eines außergewöhnlichen Zuges Beförderungsbedingungen zu erfüllen, dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan in der Regel nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingeschaltet sein. Sie müssen Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan

Wenn außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge nach Absatz 7 d oder 7 e durchgeführt werden, darf

- Zuglenkung mit Lenkplan eingeschaltet sein oder

- Selbststellbetrieb eingeschaltet sein, wenn auf jeder Zugstraße, die für den Zug selbsttätig eingestellt werden kann, die Beförderungsbedingungen erfüllt sind.

**Maßnahmen
bei Unregel-
mäßigkeiten**

- (10) Wenn Weisungen der Beförderungsanordnung nicht eingehalten werden können, dürfen außergewöhnliche Züge nicht verkehren, bei außergewöhnlichen Fahrzeugen oder außergewöhnlichen Sendungen müssen Sie als Fahrdienstleiter das Aussetzen veranlassen. Dies gilt auch bei außergewöhnlichen Sendungen, wenn Veränderungen der Sendung festgestellt werden. Aussetzen oder Ausfall außergewöhnlicher Sendungen oder Fahrzeuge müssen Sie der Betriebszentrale mitteilen. Eine ausgesetzte Sendung oder ein ausgesetztes Fahrzeug darf nur weiter befördert werden, wenn dies in einer zusätzlichen Weisung zur Beförderungsanordnung zugelassen ist.

2 Besondere Regeln für Schwerwagen

**Zwischen-
wagen**

- (1) In der Beförderungsanordnung kann angegeben sein, wie viel Zwischenwagen zwischen einem Schwerwagen und weiteren Schwerwagen oder Wagen, die über die Lastgrenze C 2 hinaus beladen sind, eingestellt werden müssen.

Als Zwischenwagen dürfen Sie als Zugführer - sofern die Beförderungsanordnung nichts anderes vorschreibt - alle leeren Wagen und die bis höchstens zur Lastgrenze C 2 beladenen Wagen verwenden.

Befehl 9

- (2) Ist in der Beförderungsanordnung angegeben, dass Schwerwagen mit einer niedrigeren als im Fahrplan des Zuges zulässigen Geschwindigkeit fahren müssen, müssen Sie als Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 9 erteilen.

3 Besondere Regeln für Lü-Sendungen

**Nachbargleise
Beförderungs-
arten**

- (1) Mit Rücksicht auf Nachbargleise kommen für die Beförderung von Lü-Sendungen folgende Arten in Betracht
- a) „Anton" ohne Maßnahmen,
 - b) „Berta" ohne Maßnahmen, (siehe aber c),
 - c) „Cäsar" unter Ausschluss von Lü-Sendungen „Berta" oder „Cäsar" im Nachbargleis oder
 - d) „Dora" unter Sperrung des Nachbargleises.

**Ergänzende
Anordnungen**

- (2) a) Wenn in den Örtlichen Richtlinien nichts anderes bestimmt ist, gelten die für die freie Strecke angeordneten Beförderungsbedingungen auch in den begrenzenden Bahnhöfen zwischen letzter Weiche und Bahnhofsgrenze bzw. Bahnhofsgrenze und erster Weiche.
- b) Züge mit Lü-Sendungen dürfen Sie in Bahnhöfen nur über solche Gleise leiten, die dafür in den Örtlichen Richtlinien zugelassen und durch die Beförderungsanordnung nicht ausgeschlossen sind.
- c) Umfahrzugstraßen dürfen Sie für Züge mit Lü-Sendungen nur einstellen, wenn es in der Lü-Anordnung zugelassen ist.
- d) In den Örtlichen Richtlinien kann angeordnet sein, dass Sie Züge mit Lü-Sendungen nur ab- oder durchlassen dürfen, wenn der Fahrdienstleiter der be-

nachbarten Zugmeldestelle zugestimmt hat.

- (3) a) Wenn die benachbarte Zugmeldestelle einem anderen Fahrdienstleiter zugeteilt ist, müssen Sie den Zug mit einer Lü-Sendung „Cäsar“ auch auf zweigleisiger Strecke mit dem Zusatz „mit Lü Cäsar“ anbieten. Dies gilt sinngemäß auch für das Nachbargleis einer parallel verlaufenden Strecke. Bedingungen bei „Lü Cäsar“
- b) Als Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle müssen Sie Merkhinweis „LUE“ nach Modul 408.0402 Nr. 6 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben, *
- sofort nach Annahme des Zuges, wenn sie einem anderen Fahrdienstleiter,
 - vor Zulassung der Zugfahrt, wenn sie Ihnen selbst
- zugeteilt ist.
- c) Bei der benachbarten Zugmeldestelle dürfen bei einem Zug mit Lü-Sendung „Cäsar“ Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Sie müssen Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.
- d) Bei Arbeiten mit Fahrzeugen oder Baumaschinen im Nachbargleis dürfen Sie die Fahrt erst zulassen, wenn die Fachkraft gemeldet hat, dass die Fahrzeuge oder Baumaschinen nicht mehr als 1645 mm von Gleismitte in Anspruch nehmen.
- (4) Ist die Beförderung mit Sperrung des Nachbargleises auf freier Strecke oder im Bahnhof angeordnet, müssen Sie als Fahrdienstleiter der für die Sperrung zuständigen Zugmeldestelle dafür sorgen, dass das zu sperrende Gleis von Fahrzeugen oder Baumaschinen geräumt ist, soweit nicht in der Beförderungsanordnung Ausnahmen zugelassen sind. Sperrung von Gleisen bei „Lü Dora“
- (5) Ist in der Beförderungsanordnung die Abnahme von Signalteilen oder die Beseitigung von Einrichtungen usw. angeordnet, dürfen Sie als Fahrdienstleiter des rückgelegenen Bahnhofs den Zug nur ab- oder durchlassen, wenn Ihnen die Ausführung gemeldet ist. **Feste Gegenstände,
Abnehmen von Signalteilen usw.**
- (6) a) Muss eine Lü-Sendung an einer Engstelle vorbeigeleitet werden, müssen Sie den Triebfahrzeugführer des Zuges nach der Beförderungsanordnung durch Befehl 9 anweisen, an der Engstelle mit höchstens 10 km/h zu fahren. Vorbeileiten an Gegenständen
- b) Muss eine Fachkraft beim Vorbeileiten einer Lü-Sendung an einer Engstelle dem Triebfahrzeugführer Weisungen geben, müssen Sie dem Triebfahrzeugführer nach der Beförderungsanordnung Befehl 11 erteilen.
- c) Ist in der Beförderungsanordnung das Vorbeileiten nach b) angeordnet, dürfen Sie als Fahrdienstleiter des Bahnhofs vor der Engstelle den Zug erst ablassen, nachdem Ihnen bestätigt ist, dass sich die Fachkraft im Zug oder an der Engstelle befindet.
- d) In der Beförderungsanordnung kann angeordnet sein, dass die Fachkraft für einen Streckenabschnitt im Führerraum des Triebfahrzeugs mitfährt und dem Triebfahrzeugführer die Weisungen für das Vorbeileiten an allen Engstellen dieses Abschnitts gibt. In diesem Fall müssen Sie als Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, auf der die Fachkraft zusteigt, dem Triebfahrzeugführer Befehl 11 mit folgendem Wortlaut erteilen: „Sie müssen zwischen (Zugmeldestelle) und

(Zugmeldestelle) an Engstellen auf Weisung der Fachkraft fahren".

4 Trittstufen ausfahren

- (1) Als Triebfahrzeugführer dürfen Sie bei Halt am Bahnsteig zum Ein- und Aussteigen Trittstufen ausfahren, soweit dies nicht durch Befehl 11 verboten ist.
- (2) Wenn an bestimmten Bahnsteiggleisen (Örtliche Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen) Trittstufen nicht ausgefahren werden dürfen, müssen Sie als Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer eines zum Aus- oder Einsteigen haltenden Zuges durch Befehl 11 verständigen. Der Befehl lautet: „Sie dürfen Trittstufen in (Betriebsstelle) nicht ausfahren.“

□

1 Allgemeine Regeln

- (1) Planmäßig nachgeschobene Züge mit einem nicht mit dem Zug gekoppeltem Schiebetriebfahrzeug sind im Fahrplan für Zugmeldestellen enthalten. Hat die Betriebszentrale außerplanmäßiges Nachschieben mit einem nicht mit dem Zug gekoppeltem Schiebetriebfahrzeug angeordnet, teilt sie dies Ihnen als Fahrdienstleiter mit. Wenn sich das nicht mit dem Zug gekoppelte Schiebetriebfahrzeug an den Zug gesetzt hat, meldet Ihnen dies der Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs. **Mitteilung**
- (2) Bei Zugmeldungen oder Benachrichtigungen für Züge mit nicht mit dem Zug gekoppeltem Schiebetriebfahrzeug müssen Sie hinter der Zugnummer den Zusatz „mit Schiebetriebfahrzeug, das nicht mit dem Zug gekuppelt ist“ anfügen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt das Muster in Abschnitt 3 Absatz 2. **Zugmeldung, Benachrichtigung**
*
- (3) Soll ein Zug mit nicht mit dem Zug gekoppeltem Schiebetriebfahrzeug ab- oder durchgelassen werden, darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen. **Selbststellbetrieb**
- (4) Wenn Sie dem Triebfahrzeugführer eines nachgeschobenen Zuges einen Befehl erteilen, der auch für das Verhalten des Triebfahrzeugführers des Schiebetriebfahrzeugs Bedeutung hat (z. B. Halt zur Sicherung eines Bahnübergangs, Herabsetzen der zulässigen Geschwindigkeit, Fahrt mit gesenkten Stromabnehmern), muss der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges den Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs vom Inhalt des Befehls verständigen. Ist dies nicht möglich, muss der Triebfahrzeugführer Ihnen dies mitteilen. In diesem Fall müssen Sie den Befehl auch dem Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs erteilen. **Befehle**

2 Schiebetriebfahrzeug bleibt bis zu einem Bahnhof am Zug

- (1) Züge, bei denen das nicht mit dem Zug gekoppelte Schiebetriebfahrzeug bis zu einem Bahnhof am Zug bleibt, müssen Sie auf Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock zurückmelden. **Rückmelden**
- (2) Sie müssen Merkinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. *** Merkinweis, Sperre**

3 Schiebetriebfahrzeug kehrt von der freien Strecke zurück

- (1) Auf Strecken mit automatischem Streckenblock dürfen Schiebetriebfahrzeuge nicht von der freien Strecke aus zurückkehren. **Verbot**
- (2) Wenn ein nicht mit dem Zug gekoppeltes Schiebetriebfahrzeug außerplanmäßig von der freien Strecke aus zurückkehren soll, müssen Sie bei der Zugmeldung oder Benachrichtigung hinter der Zugnummer den Zusatz „mit Schiebetriebfahrzeug, das von (Ort, wo das Schiebetriebfahrzeug den Zug verlässt) zurückfährt“ anfügen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt das folgende Muster: **Zugmeldung, Benachrichtigung**
*

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						
Tag	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf				Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt											
Zugnummer	Annahme			Abfahrt		Rück-meldung		Ankunft	Annahme		Abfahrt		Rück-meldung		Zugnummer	Meldungen und Vermerke
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M		
55892			10	20	10	28	10	28			10	35				
Sch-Tfz													10	42	Sch-Tfz	fährt von km 56,8 zurück

Befehle

- (3) Dem Triebfahrzeugführer eines nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeugs, das von der freien Strecke aus zurückkehren soll, müssen Sie für das Nachschieben und für die Rückfahrt Befehl erteilen, und zwar
- auf eingleisigen Strecken Befehl 11 mit dem Wortlaut: „Sie schieben nach in Richtung (Name der benachbarten Zugmeldestelle) bis (Stelle, bis zu der nachzuschieben ist) und kehren zurück“,
 - auf zweigleisigen Strecken Befehl 5 und - soweit Sie die Einfahrt nicht durch Fahrtstellung eines Hauptsignals, Signal Zs 1, Signal Zs 7, Signal Ts 3 oder Signal Sh 1 zulassen können - Befehl 6 oder Befehl 7.

Wo regelmäßig mit Triebfahrzeugen nachgeschoben wird, die nicht mit dem Zug gekuppelt sind, dürfen Sie auf den Befehl verzichten (Örtliche Richtlinien).

Bei Rückkehr auf dem Gegengleis dürfen Sie die Einfahrt in den Bahnhof mit Befehl 6 oder Befehl 1 zulassen, soweit Sie die Einfahrt nicht durch Fahrtstellung eines Hauptsignals, Signal Zs 1, Signal Zs 7, Signal Ts 3 oder Signal Sh 1 zulassen können.

Überwachen der Rückkehr

- (4) a) Wenn das Schiebetriebfahrzeug von der freien Strecke aus zurückkehrt, müssen Sie feststellen, dass es auf dem ersten bei der Rückfahrt erreichten Bahnhof angekommen ist und sich ein etwa für die Einfahrt bedientes Signal wieder in Grundstellung befindet.
- b) Sie müssen die Rückkehr des Schiebetriebfahrzeugs an die erste vom Zug ohne Schiebetriebfahrzeug erreichte Zugmeldestelle und die dazwischen gelegenen Zugfolgestellen melden, bei selbsttätigem Streckenblock jedoch nur, wenn diese Stellen Ihnen nicht zugeteilt sind.
- c) Melden Sie die Rückkehr des Schiebetriebfahrzeugs mit den Worten:
„Schiebetriebfahrzeug von Zug (Nummer) in (Name des Bahnhofs)“.
- d) Wenn Sie als Fahrdienstleiter einer beteiligten Zugfolgestelle bei dem Zug eine Räumungsprüfung durchführen, dürfen Sie diese erst bestätigen, wenn Sie die Meldung über die Rückkehr des Schiebetriebfahrzeugs erhalten haben.

Signalbedienung

- (5) a) Für die Zugfahrt dürfen Sie die Hauptsignale bedienen. Bei Zentralblock müssen Sie die selbsttätigen Blocksignale unmittelbar nach der Vorbeifahrt des Zu-

ges mit nicht mit dem Zug gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug in Haltstellung sperren. Nach Rückkehr des Schiebetriebfahrzeugs dürfen Sie die Signale wieder entsperren.

- b) Für das zurückkehrende Schiebetriebfahrzeug dürfen Sie bei nichtselbsttätigem Streckenblock die Hauptsignale nicht bedienen.
- (6) a) Auf Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock müssen Sie
1. nach Ausfahrt eines Zuges mit Schiebetriebfahrzeug, das nicht mit dem Zug gekuppelt ist, das Anfangsfeld des Bahnhofs blocken,
 2. auf den vom Zug mit oder ohne Schiebetriebfahrzeug berührten Zugfolgenstellen den Streckenblock zunächst nicht bedienen,
 3. auf der vom Zug ohne Schiebetriebfahrzeug erreichten Zugmeldestelle das Endfeld zunächst nicht blocken. Bei Relaisblock oder Trägerfrequenzblock 71 müssen Sie das zugbewirkte Rückblocken sperren, wenn es die Anlage zulässt.
- b) Nach Eingang der Meldung über die Rückkehr des Schiebetriebfahrzeugs nach Absatz 4 müssen Sie die Blockbedienung für den Zug nachholen.

**Block-
bedienung**

- (7) Selbsttätige Blockeinrichtungen, die sich nach Rückkehr des Schiebetriebfahrzeugs nicht in Grundstellung befinden, müssen Sie in Grundstellung bringen, wenn bei dem Zug auf der ersten ohne Schiebetriebfahrzeug erreichten Zugmeldestelle eine Räumungsprüfung durchgeführt worden ist.

**Grundstellung
selbsttätiger
Blockein-
richtungen**

- (8) Wenn das Schiebetriebfahrzeug von der freien Strecke aus zurückkehrt, müssen Sie
- a) auf dem letzten vom Zug mit nicht mit dem Zug gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug durchfahrenen Bahnhof Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8, *
- b) auf den vom Zug mit nicht mit dem Zug gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug berührten Abzweigstellen Merkhinweis und Sperre nach den Angaben in den Örtlichen Richtlinien
- anbringen bzw. eingeben.

**Merkhinweis,
Sperre**

4 Unbeabsichtigtes Trennen vom Zug

Hat sich ein nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug ohne Absicht vom Zug getrennt, muss der Triebfahrzeugführer das Schiebetriebfahrzeug sofort anhalten. Vor der Fahrt zum Ansetzen an den Zug muss der Triebfahrzeugführer die mündliche Zustimmung des Fahrdienstleiters einholen. Sie dürfen als Fahrdienstleiter die mündliche Zustimmung erteilen, wenn der nachzuschiebende Zug hält und Sie dem Triebfahrzeugführer des nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeugs die zur Vorbeifahrt an Halt zeigenden Signalen und zur Sicherung von Bahnübergängen erforderlichen Befehle erteilt haben.

□

1 Allgemeines

- (1) a) Bevor ein Zug außerplanmäßig nachgeschoben wird, müssen Sie 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 Sie miteinander kuppeln. Schiebetriebfahrzeuge, die bis zu einem Bahnhof oder darüber hinaus am Zug bleiben, müssen Sie bis zum letzten Haltbahnhof mit dem Zug kuppeln. Schiebetriebfahrzeuge, die in Gefällen am Zug bleiben, müssen Sie stets mit dem Zug kuppeln.
- (3) Als Triebfahrzeugführer eines mit einem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeuges müssen Sie dafür sorgen, dass vor Beginn des Nachschiebens das Schlusssignal vom letzten Fahrzeug vor dem Schiebetriebfahrzeug entfernt und nach Beendigung des Nachschiebens wieder angebracht ist.
- (4) Bei Schiebetriebfahrzeugen müssen Sie Fahrzeugeinrichtungen der Zugbeeinflussung abschalten. Bei Schiebetriebfahrzeugen, die von der freien Strecke zurückkehren, gilt dies für die LZB bis zur Rückkehr in einen Bahnhof.
- (5) a) Als Triebfahrzeugführer des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges und als Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs verständigen Sie sich in der Regel über Funk. Steht Funk nicht zur Verfügung, dürfen Sie sich durch Signal Zp 1 verständigen, wenn die Schiebetriebfahrzeuge mit dem Zug gekuppelt sind oder wenn dies in den Örtlichen Richtlinien zugelassen ist.
- b) Erhalten Sie als Triebfahrzeugführer eines nachgeschobenen Zuges einen Befehl, der auch für das Verhalten des Triebfahrzeugführers des Schiebetriebfahrzeuges Bedeutung hat (z. B. Halt zur Sicherung eines Bahnübergangs, Herabsetzen der zulässigen Geschwindigkeit, Fahrt mit gesenkten Stromabnehmern), müssen Sie als Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges den Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs vom Inhalt des Befehls verständigen. Wenn dies nicht möglich ist, müssen Sie dem Fahrdienstleiter mitteilen, dass er den Befehl auch dem Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs übermitteln muss.
- (6) a) Als Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs müssen Sie das Schiebetriebfahrzeug vor der Abfahrt an den Zug setzen. Wenn Sie zum Nachschieben bereit sind, müssen Sie den Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges verständigen. Steht Funk nicht zur Verfügung, müssen Sie Signal Zp 1 geben.
- b) Hat die Betriebszentrale das außerplanmäßige Nachschieben mit einem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeug angeordnet, teilt sie dies dem Fahrdienstleiter mit. Wenn Sie als Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahr-

**Zugbildung
Einschränkungen**
Kuppeln
**Zug-
vorbereitung**
Zugbeeinflussung
Verständigen
**Ansetzen an
den Zug**

zeugs das Fahrzeug an den Zug gesetzt haben, müssen Sie dies dem Fahrdienstleiter melden.

- c) Mit dem Nachschieben dürfen Sie erst beginnen, wenn der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges die Weisung zum Anfahren gegeben hat. Steht Funk nicht zur Verfügung, müssen Sie als Triebfahrzeugführer an der Spitze Signal Zp 1 geben. Als Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs müssen Sie mit Signal Zp 1 antworten und mit dem Nachschieben beginnen. In den Örtlichen Richtlinien kann eine andere Art der Verständigung angeordnet sein.

Geschwindigkeit

- (7) Die zulässige Geschwindigkeit ist für
- a) nachgeschobene Züge
 - 1. wenn das Schiebetriebfahrzeug mit dem Zug gekuppelt ist, 80 km/h,
 - 2. sonst 60 km/h,
 - b) Schiebetriebfahrzeuge, die von der freien Strecke aus zurückkehren, 50 km/h.

Druckkraft

- (8) Beim Nachschieben darf die Druckkraft höchstens 240 kN (24 t) betragen. In Bahnhöfen oder auf Abzweigstellen müssen Sie die Druckkraft auf 120 kN (12 t) beschränken. Größere Druckkräfte können für bestimmte Streckenabschnitte oder Züge in den Örtlichen Richtlinien zugelassen sein.

Bremsen

- (9) Bevor Sie als Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges eine Bremsung einleiten, müssen Sie den Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs verständigen. Steht Funk nicht zur Verfügung, müssen Sie Signal Zp 1 geben.

2 Nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug

Beenden des Nachschiebens

- (1) a) Die Stelle, wo ein nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug den Zug verlassen soll, ist durch Signal Ts 1 bezeichnet oder im Befehl angegeben.
- b) Wenn Sie als Triebfahrzeugführer eines nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeugs das Nachschieben beenden, müssen Sie den Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges verständigen. Steht Funk nicht zur Verfügung, müssen Sie Signal Zp 1 geben. Sie müssen den weiterfahrenden Zug so lange beobachten, bis Sie sich überzeugt haben, dass keine Zugtrennung eingetreten ist.

Unbeabsichtigtes Trennen vom Zug

- (2) a) Hat sich ein nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug ohne Absicht vom Zug getrennt, müssen Sie es sofort anhalten. Erkennen Sie, dass während des Abbremsens ein Bahnübergang befahren wird, müssen Sie mehrmals Signal Zp 1 geben. Nach dem Anhalten müssen Sie den Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges verständigen.
- b) Sie dürfen 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 müssen Sie die mündliche Zustimmung des Fahrdienstleiters einholen. Bei der Fahrt zum Ansetzen an den Zug müssen Sie auf Sicht fahren.

- (3) Als Triebfahrzeugführer eines nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeugs, das von der freien Strecke aus zurückkehren soll, erhalten Sie für das Nachschieben und für die Rückfahrt Befehl, und zwar **Befehl**
- auf eingleisigen Strecken Befehl 11 mit dem Wortlaut: „Sie schieben nach in Richtung (Name der benachbarten Zugmeldestelle) bis (Stelle, bis zu der nachzuschieben ist) und kehren zurück“,
 - auf zweigleisigen Strecken Befehl 5 und - soweit die Einfahrt nicht durch Fahrstellung eines Hauptsignals, Signal Zs 1, Signal Zs 7, Signal Ts 3 oder Signal Sh 1 zugelassen wird - Befehl 6 oder Befehl 7.

Wo regelmäßig mit Triebfahrzeugen nachgeschoben wird, die nicht mit dem Zug gekuppelt sind, darf auf den Befehl verzichtet werden (Örtliche Richtlinien).

□

1 Allgemeines

- | | |
|--|---|
| <p>(1) Es dürfen geschoben werden</p> <p>a) Arbeitszüge,</p> <p>b) Züge nach und von Anschlussstellen sowie benachbarten Bahnhöfen, die nur an eines der beiden Streckengleise angeschlossen sind,</p> <p>c) Züge bei besonderen örtlichen Verhältnissen, wenn es in den Örtlichen Richtlinien zugelassen ist oder</p> <p>d) Züge in Störungsfällen.</p> <p>In den Örtlichen Richtlinien kann das Schieben von Zügen verboten sein.</p> | Zulässig |
| <p>(2) Schiebende Triebfahrzeuge müssen mit dem Zug gekuppelt sein.</p> | Kuppeln |
| <p>(3) a) Das Fahrzeug an der Spitze des Zuges muss mit einem Mitarbeiter besetzt sein.</p> <p>b) Auf das Besetzen des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges darf verzichtet werden, wenn</p> <p>1. nur ein Fahrzeug geschoben wird und Sie als Triebfahrzeugführer die Strecke nach Modul 408.0341 Abschnitt 1 Absatz 1 a beobachten können,</p> <p>2. es bei zurücksetzenden Zügen nach Modul 408.0572 Abschnitt 1 Absatz 1 a *</p> <p>zulässig ist.</p> | Besetzen des Fahrzeugs an der Spitze |

2 Ausrüstung

- | | |
|---|----------------------------------|
| <p>(1) Als Mitarbeiter an der Spitze des Zuges müssen Sie eine Signalpfeife und bei Dunkelheit eine weiß leuchtende Handleuchte mitführen.</p> | Signalpfeife, Handleuchte |
| <p>(2) Als Mitarbeiter an der Spitze des Zuges müssen Sie mit einem Signalhorn ausgerüstet sein, und zwar</p> <ul style="list-style-type: none"> - auf Strecken mit Bahnübergängen ohne technische Sicherung, in den Fällen nach Abschnitt 1 Absatz 1 a bis 1 c oder - wenn Sie den Auftrag haben, Beschäftigte zu warnen | Signalhorn |
| <p>(3) Als Mitarbeiter an der Spitze des Zuges müssen Sie einen Luftbremskopf verwenden, wenn Sie den Auftrag haben, Beschäftigte zu warnen. Örtliche Richtlinien oder eine Betra können die Verwendung des Luftbremskopfes vorschreiben.</p> | Luftbremskopf |
| <p>(4) Als Mitarbeiter an der Spitze des Zuges müssen Sie in Funkverbindung mit dem Triebfahrzeugführer stehen, wenn Sie den Auftrag haben, Beschäftigte zu warnen.</p> | Funk |

3 Aufgaben

**Mitarbeiter an
der Spitze des
Zuges**

- (1) a) Sie müssen die Strecke nach den Regeln im Modul 408.0341 Abschnitt 1 Absatz 1 a beobachten.
- b) Erforderlichenfalls müssen Sie Haltaufträge geben sowie die Bestimmungen im Modul 301.0901 Abschnitt 2 und im Modul 301.1501 Abschnitt 1 Absatz 3 beachten.
- c) Wenn der Triebfahrzeugführer Sie unterrichtet hat, dass Sie Beschäftigte warnen müssen, müssen Sie Personen am und im Gleis durch Signal Zp 1 warnen und anhalten, wenn Personen das Gleis nicht verlassen.

**Triebfahrzeug-
führer**

- (2) a) Wenn Sie den Auftrag haben, Beschäftigte zu warnen, müssen Sie den Mitarbeiter an der Spitze des Zuges hierüber unterrichten.
- b) Sie müssen sich an der Streckenbeobachtung beteiligen und auf die Aufträge des Mitarbeiters an der Spitze des Zuges achten.
- c) Wenn Sie nach Abschnitt 1 Absatz 3 b Nr. 1 auf die Besetzung des Fahrzeuges an der Spitze verzichten und den Auftrag haben, Beschäftigte zu warnen, müssen Sie unmittelbar vor Ingangsetzen der Fahrt feststellen, dass sich direkt vor dem ersten Fahrzeug keine Beschäftigten aufhalten.
- d) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 30 km/h für Züge nach Abschnitt 1 Absatz 1 a bis 1 c.
- e) Über Bahnübergänge ohne technische Sicherung dürfen Sie mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 20 km/h fahren.
- f) Im Störfall nach Abschnitt 1 Absatz 1 d dürfen Sie nur so langsam fahren, dass Sie jederzeit anhalten können. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 10 km/h.

□

1 Geschwindigkeit im Einfahrgleis beschränken

- (1) Sie dürfen die Fahrt eines Zuges in ein Stumpfgleis oder in ein Gleis mit verkürztem Einfahrweg zulassen, wenn
- die Einfahrt durch Signal Zs 13 angekündigt wird,
 - die zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h - bei einem besonders kurzen Stumpfgleis von 20 km/h - durch Signal Zs 3v und Signal Zs 3 angezeigt wird,
 - der Zug planmäßig in ein Stumpfgleis - ausgenommen in ein besonders kurzes Stumpfgleis - oder in ein Gleis mit verkürztem Einfahrweg einfährt,
 - der Zug außerplanmäßig in ein Stumpfgleis oder planmäßig oder außerplanmäßig in ein besonders kurzes Stumpfgleis einfährt und die zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h - bei einem besonders kurzen Stumpfgleis von 20 km/h - durch Signal Zs 3 am Hauptsignal angezeigt wird und Sie den Zug am Hauptsignal anhalten und dann einlassen oder
 - Sie dem Triebfahrzeugführer bei Einfahrt in ein
 - Stumpfgleis die zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h - bei einem besonders kurzen Stumpfgleis von 20 km/h - durch Befehl 9 vorgeschrieben,
 - Gleis mit verkürztem Einfahrweg Befehl 11 mit dem Wortlaut „Sie fahren in ein Gleis mit verkürztem Einfahrweg“ erteilt
 haben. Sie müssen Befehl 9 bzw. Befehl 11 am Hauptsignal unmittelbar vor Zulassen der Zugfahrt übermitteln.

**Stumpfgleis
oder Gleis mit
verkürztem
Einfahrweg**

Stumpfgleise und Gleise mit verkürztem Einfahrweg sind in den Örtlichen Richtlinien genannt; dabei ist auf besonders kurze Stumpfgleise hingewiesen.

- (2) a) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt bei Fahrten in ein Gleis,
- das zum Teil besetzt oder aus anderen Gründen nur teilweise befahrbar ist, 20 km/h,
 - dessen Durchrutschweg besetzt, aus anderen Gründen nur teilweise befahrbar oder nicht ausreichend ist, 30 km/h oder
 - auf dessen Durchrutschweg nach Modul 408.0231 Abschnitt 1 c verzichtet wird und wenn der Zug im Bahnhof halten soll, 30 km/h.
- b) Sie dürfen die Fahrt eines Zuges in ein Gleis nach a) zulassen, wenn
- die zulässige Geschwindigkeit
 - durch Signal Zs 3v und Signal Zs 3 angezeigt wird,
 - durch ein alleinstehendes Signal Zs 3 im Fahrweg hinter einem Hauptsignal angezeigt wird und die Vorbeifahrt am Hauptsignal mit Signal Zs 7 zugelassen wird, oder
 - nur durch Signal Zs 3 am Hauptsignal angezeigt wird und Sie den Zug am Hauptsignal anhalten und dann erst einlassen,

**Gleis oder
Durchrutsch-
weg besetzt
usw.**

2. Sie die zulässige Geschwindigkeit durch Befehl 9 vorgeschrieben haben, soweit nicht aus anderen Gründen der Zug nur mit höchstens der zulässigen Geschwindigkeit fahren darf. Bei einem Sperrsignal als Zielsignal müssen Sie auf Strecken mit LZB oder ETCS zusätzlich Befehl 11 erteilen mit folgendem Wortlaut: „Halten Sie an vor Signal ... (Bezeichnung des Signals, z. B. 20L201Y)“. Sie müssen den Befehl auf dem letzten rückgelegenen Bahnhof oder vor Zulassen der Zugfahrt in das betroffene Gleis übermitteln.
- *
 - *
 - *

2 Einfahrweg begrenzen

- a) Soll ein Zug in ein Gleis einfahren, das nicht durch ein Hauptsignal oder Sperrsignal begrenzt oder das nicht in seiner ganzen Länge befahrbar ist, müssen Sie den Zug in der Regel am Ende des Einfahrwegs durch eine Wärterhaltscheibe anhalten. In den Örtlichen Richtlinien können Ausnahmen zugelassen sein.
- b) Wenn Sie den Zug ausnahmsweise nicht durch eine Wärterhaltscheibe am Ende des Einfahrwegs anhalten können, weil z. B. ein Mitarbeiter zum Aufstellen des Signals nicht zur Verfügung steht, dürfen Sie die Zugfahrt zulassen, wenn es in den Örtlichen Richtlinien zugelassen ist und Sie dem Triebfahrzeugführer im Befehl 11 den Halteplatz vorgeschrieben haben.
- c) Sie brauchen die Maßnahmen nach a) oder b) nicht zu treffen, wenn die Bedingungen für die Ausfahrt des Zuges beim Zulassen der Zugfahrt erfüllt sind.



1 Grundsatz

Ein nicht benötigter Fahrplanhalt darf ausfallen, wenn er *

- den Reisenden nicht bekannt gegeben ist,
- der Zug über eine Fahrstraße für Durchfahrten geleitet werden kann und
- für diese Fahrstraße ein Ausfahrtsignal vorhanden ist.

2 Aufgaben

- a) Wenn Sie als Fahrdienstleiter einen Fahrplanhalt ausfallen lassen wollen, müssen Sie sich mit dem Zugführer verständigen. Sie brauchen den Zugführer nicht zu verständigen, wenn im Fahrplan ein Bedarfshalt oder ein Betriebshalt vorgeschrieben ist. * **Fahrdienstleiter**
*
- b) Wenn Sie als Zugführer feststellen, dass ein Fahrplanhalt nicht gebraucht wird, müssen Sie beim Fahrdienstleiter nachfragen, ob der Fahrplanhalt ausfallen darf. Sie brauchen nicht nachzufragen, wenn im Fahrplan Bedarfshalt vorgeschrieben ist. Braucht der Zug voraussichtlich nicht zu halten, müssen Sie den Triebfahrzeugführer verständigen. Sie brauchen den Triebfahrzeugführer nicht zu verständigen, wenn im Fahrplan ein Betriebshalt vorgeschrieben ist. * **Zugführer**
*



1 Grundsatz

Steht der Ausfahrt eines Zuges aus einem Bahnhof, auf dem er planmäßig durchfahren soll, ein Hindernis entgegen, gilt Folgendes:

- (1) a) Auf einem Bahnhof mit Ausfahrtsignal müssen Sie den Zug am Einfahrtsignal anhalten, wenn

**Bahnhof mit
Ausfahrtsignal**

1. kein Ausfahrtsignal vorhanden ist und das Einfahrtsignal keine Vorsignalfunktion hat oder
2. - obwohl ein Ausfahrtsignal vorhanden ist oder das Einfahrtsignal Vorsignalfunktion hat - das Bedienen des Einfahrtsignals vor dem Ausfahrtsignal wegen eines verkürzten Bremsweges in den Örtlichen Richtlinien nach Modul 408.0251 Abschnitt 2 Absatz 5 verboten ist.

Sie dürfen das Signal auf Fahrt stellen oder freigeben, wenn der Zug davor zum Halten gekommen ist. Sinngemäß müssen Sie bei einem Zwischensignal verfahren.

- b) Ist kein Einfahrtsignal vorhanden, müssen Sie den Zug durch Schutzsignal anhalten.

- c) Wenn ein Zug bei Einfahrt in ein zu einem Gruppenausfahrtsignal gehörendes Gleis nicht bis zum Gruppenausfahrtsignal fahren darf, müssen Sie den Halteplatz durch eine Wärterhaltscheibe kennzeichnen, soweit am Einfahrgleis kein Zwischensignal oder hochstehendes Sperrsignal vorhanden ist.

Wenn Sie den Halteplatz ausnahmsweise nicht durch eine Wärterhaltscheibe kennzeichnen können, weil z. B. ein Mitarbeiter zum Aufstellen des Signals nicht zur Verfügung steht, dürfen Sie die Zugfahrt zulassen, wenn es in den Örtlichen Richtlinien zugelassen ist und Sie dem Triebfahrzeugführer im Befehl 11 * den Halteplatz vorgeschrieben haben.

- d) Wollen Sie auf einem Bahnhof mit mehreren nacheinander folgenden Hauptsignalen, deren Stellung nicht signalmäßig vorangekündigt wird,

- einen Zug an einem Zwischensignal oder am Ausfahrtsignal außerplanmäßig anhalten bzw.

- einen planmäßig durchfahrenden Zug mit einer zulässigen Geschwindigkeit über 60 km/h abweichend statt des Signals Hp 1 das Signal Hp 2 erteilen,

müssen Sie den Zug am letzten Hauptsignal, dessen Stellung signalmäßig vorangekündigt wird, anhalten.

- (2) Auf einem Bahnhof ohne Ausfahrtsignal müssen Sie einen Zug, für den im Fahrplan für Zugmeldestellen statt der Ankunftszeit bei diesem Bahnhof ein „H“ vorgeschrieben ist, am Einfahrtsignal anhalten. Sie dürfen das Signal auf Fahrt stellen oder freigeben, nachdem der Zug davor zum Halten gekommen ist und der Triebfahrzeugführer über die verhinderte Ausfahrt mündlich verständigt wurde. Sie müssen den Zug im Bahnhof durch Schutzsignal anhalten.

**Bahnhof ohne
Ausfahrtsignal**

2 Ausnahmen

Sie brauchen einen Zug nicht nach Abschnitt 1 am Einfahrtsignal bzw. Zwischensignal anzuhalten, wenn

- * - ein Halt in der La oder nach Modul 408.0492 Abschnitt 2 Absatz 2 angeordnet ist oder
- in den Örtlichen Richtlinien für bestimmte Züge auf bestimmten Fahrwegen auf das Anhalten verzichtet ist, um das Halten schwerer Züge in Steigungen von 1 : 100 (10 ‰) und mehr zu vermeiden.

□

1 Zulassen einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag

(1) Eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag dürfen Sie nach folgender Übersicht zulassen: *

Zulassen der Zugfahrt durch	zulässig für		
	signalgeführter Zug	anzeigegeführter Zug	
		bei LZB	bei ETCS
Signal Zs 1	ja	ja, Tf erhält LZB-Ersatz-auftrag	ja, Tf erhält Fahrerlaubnis in Betriebsart FS oder Textmeldung in Betriebsart SR
Signal Zs 7	ja	ja, Tf erhält LZB-Vorsicht-auftrag	ja, Tf erhält Fahrerlaubnis in Betriebsart OS oder Textmeldung in Betriebsart SR
Signal Zs 8	ja	ja, Tf erhält LZB-Gegengleis-fahrauftrag	ja, Tf erhält Fahrerlaubnis in Betriebsart FS oder Textmeldung in Betriebsart SR
Signal Sh 1 bei Einfahrt an einem Sperrsignal in Höhe des Einfahrsignals beim Befahren des Gegengleises	ja	ja, Tf erhält LZB-Fahrt	ja, Tf erhält Fahrerlaubnis in Betriebsart FS
Signal Ts 3	ja	nein	nein
Befehl 1	ja	ja	ja
Befehl 2	ja	ja	ja
Befehl 3	ja	ja	ja
Befehl 6	ja	nein	nein
mündlicher Auftrag, wenn am Hauptsignal Signal Zs 12 vorhanden ist	ja	nein	nein

Wenn Sie die Zugfahrt durch Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8, Sh 1 oder Ts 3 zulassen, dürfen Sie das Signal schon bedienen oder den Auftrag schon erteilen, wenn sich der Zug dem Signal oder dem LZB-Halt bzw. ETCS-Halt nähert. *

In den Örtlichen Richtlinien können ergänzende Regeln gegeben sein.

- Sperrsignal** * (2) Muss ein Zug an einem Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignal vorbeifahren, müssen Sie Befehl 2 erteilen. Die Vorbeifahrt eines anzeigegeführten Zuges an einem Sperrsignal, an dem eine virtuelle Blockstelle eingerichtet ist, dürfen Sie auch durch Signal Zs 1 zulassen. In den Örtlichen Richtlinien können ergänzende Regeln gegeben sein.
- *
 - *
 - *
 - *

2 Weitere Befehle

- Anschlussstellen** (1) Soll der Zug Weichen von Anschlussstellen gegen die Spitze befahren, müssen Sie den Triebfahrzeugführer durch Befehl 9 beauftragen, die Weichen mit höchstens 50 km/h zu befahren, wenn der Zug nicht schon aus anderen Gründen nur mit höchstens 50 km/h fahren darf. Die Weichen sind in den Örtlichen Richtlinien genannt.
- *
 - *

- Befehl 1.1, 3.1, 6.1** (2) Soll ein signalgeführter Zug auf einem Bahnhof mit Befehl 3 ausfahren oder auf einer Abzweigstelle vom Gegengleis mit Befehl 1 oder 6 weiterfahren, müssen Sie den Triebfahrzeugführer durch Befehl 1.1, 3.1 oder 6.1 beauftragen, bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals mit höchstens 40 km/h zu fahren; Befehl 1.1, 3.1 oder 6.1 ist nicht erforderlich, wenn ein Vorsignal am Fahrweg des Zuges die Stellung des folgenden Hauptsignals anzeigt oder der Zug in das Gegengleis ausfährt oder auf dem Gegengleis weiterfährt und Befehl 6 oder 7 erhält bzw. am Gegengleis ein Signal Ne 2 vorhanden ist.

- Befehl 2.1** (3) Wenn Sie eine Zugfahrt mit Befehl 2 an einem Ausfahr- oder Blocksignal zulassen, das gleichzeitig Vorsignal ist oder bei dem sich ein Vorsignal befindet, müssen Sie den Triebfahrzeugführer eines signalgeführten Zuges zusätzlich mit Befehl 2.1 beauftragen, bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals mit höchstens 40 km/h zu fahren. Befehl 2.1 ist nicht erforderlich, wenn das Vorsignal für den Fahrweg des Zuges nicht gilt.

- Befehl 10** * (4) Wenn Sie die Fahrt eines ETCS-geführten Zuges mit Befehl zulassen und das Freisein des Gleises feststellen konnten, müssen Sie Befehl 10 erteilen.
- *

3 Bedingungen

Sie dürfen die Zugfahrt zulassen, wenn hierfür die Bedingungen erfüllt sind. Außerdem müssen Sie Folgendes beachten:

- Gleichzeitige Fahrten** a) Fahrten, die sich nach den Verschlussunterlagen ausschließen, dürfen Sie auf Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8, Sh 1, Ts 3, Befehl oder mündlichen Auftrag nicht gleichzeitig zulassen.
- Signalnottaste** b) Bei einem Hauptsignal, das mit einer Signalnottaste auf Halt gestellt werden kann (Örtliche Richtlinien), müssen Sie feststellen, dass die Signalnottaste nicht bedient wurde oder dass das Hindernis beseitigt ist.
- Signalgesteuerte BÜ** c) Bei signalgesteuerten Bahnübergangssicherungsanlagen müssen Sie festgestellt haben, dass der Bahnübergang gesichert ist.
- Erlaubniswechsel** d) Auf Strecken, für die Erlaubniswechsel vorhanden ist, muss sich die Erlaubnis bei der Zugmeldestelle befinden, die die Zugfahrt zulässt, soweit der Wechsel der Erlaubnis nicht wegen Störung verhindert wird.

4 Halt vor der beabsichtigten Stelle

Wenn ein Zug in einem Bahnhof vor der beabsichtigten Stelle zum Halten gekommen ist und zum Signal, LZB-Halt bzw. ETCS-Halt oder zum gewöhnlichen Halteplatz vorziehen muss, müssen Sie bei Halt zeigendem Signal, LZB-Halt oder ETCS-Halt dem Vorziehen mündlich zustimmen. Sie dürfen mündlich zustimmen, wenn die Zugstraße einschließlich Durchrutschweg gesichert ist; den Triebfahrzeugführer eines LZB-geführten Zuges müssen Sie außerdem auffordern, die LZB mit dem Störschalter ab- und wieder einzuschalten.

□

1 Halten

- (1) Wenn Sie wegen eines Halt zeigenden Signals, eines LZB-Halts oder eines ETCS-Haltes halten müssen, müssen Sie möglichst nahe an das Signal, den LZB-Halt oder den ETCS-Halt heranfahren. Bei einem ETCS-Halt sollen Sie unabhängig von der Führerraumanzeige vor dem zugehörigen Hauptsignal, dem Signal Ne 14 oder dem Blockkennzeichen halten. Sie müssen die Ursache des Haltes beim Fahrdienstleiter erfragen, wenn sie Ihnen nicht bereits bekannt ist. Sie müssen den Fahrdienstleiter jedoch spätestens fünf Minuten nach dem Anhalten verständigen.
- * **Haltstellung**
* **eines Signals,**
* **LZB-Halt oder**
* **ETCS-Halt**
- (2) Werden Sie am Einfahrsignal eines Bahnhofs angehalten und ist im Fahrplan Ihres Zuges in der Ankunftsspalte für diesen Bahnhof ein „H“ vorgeschrieben, müssen Sie sich sofort nach dem Anhalten beim Fahrdienstleiter melden.
- „H“ im Fahrplan

2 Weiterfahrt nach Halt

- (1) Wenn Sie wegen eines Halt zeigenden Signals, eines LZB-Halts oder eines ETCS-Haltes halten, dürfen Sie weiterfahren, sobald das Signal oder Führerraumanzeigen die Fahrt zulassen.
- * **Haltsignal,**
* **LZB-Halt,**
* **ETCS-Halt**
- (2) Wenn Sie wegen eines Halt zeigenden Einfahr- oder Zwischensignals, an dem sich keine Vorsignalisierung befindet, gehalten haben, müssen Sie bis zum Erkennen der Stellung des Ausfahrsignals so vorsichtig fahren, dass Sie bei Haltstellung eines Zwischen- oder Ausfahrsignals vor diesem zum Halten kommen.
- Einfahr- oder Zwischen-signal**
- (3) Wenn bei einem gestörten oder Halt zeigenden Lichtsignal mit weiß-gelb-weiß-gelb-weißem Mastschild keine Verständigung mit dem Fahrdienstleiter möglich ist und Sie deshalb nach Modul 301.0002 Abschnitt 8 Absatz 1 b bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht weiterfahren, müssen Sie den Fahrdienstleiter so bald wie möglich, spätestens auf dem nächsten Bahnhof, über die Weiterfahrt verständigen.
- Lichtsignal mit weiß-gelb-weiß-gelb-weißem Mast-schild**

3 Halt vor der beabsichtigten Stelle

Wenn Sie in einem Bahnhof vor der beabsichtigten Stelle zum Halten gekommen sind und zum Signal, LZB-Halt bzw. ETCS-Halt oder zum gewöhnlichen Halteplatz vorziehen müssen, dürfen Sie dies bei Halt zeigendem Signal, LZB-Halt oder ETCS-Halt nur nach mündlicher Zustimmung des Fahrdienstleiters tun. Als Triebfahrzeugführer eines LZB-geführten Zuges müssen Sie auf Aufforderung des Fahrdienstleiters die LZB mit dem Störschalter ab- und wieder einschalten.

4 Zugfahrt mit besonderem Auftrag

Art des Auftrags

- * (1) - Zur Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal,
 - zur Fahrt, wenn ein Fahrweg benutzt werden muss, für den ein Hauptsignal nicht vorhanden ist oder
- * - zur Fahrt bei LZB-Halt oder ETCS-Halt
- * - zur Vorbeifahrt an einem Signal Ne 14 in der ETCS-Betriebsart SR
- * kann Sie der Fahrdienstleiter wie folgt beauftragen:
- * a) Bei einem signalgeführten Zug durch
 - Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8, Ts 3 oder Signal Sh 1 bei Einfahrt an einem Sperrsignal in Höhe des Einfahrsignals beim Befahren des Gegengleises,
 - Befehl, und zwar Befehl 1, Befehl 2, Befehl 3 oder Befehl 6,
 - mündlichen Auftrag, wenn am Hauptsignal Signal Zs 12 vorhanden ist.
- * b) Bei einem anzeigegeführten Zug oder bei einem Zug in der ETCS-Betriebsart SR
- * - durch Befehl, und zwar Befehl 1, Befehl 2 oder Befehl 3,
- * - bei LZB durch LZB-Ersatzauftrag, LZB-Vorsichtauftrag oder LZB-Gegengleisfahrauftrag
- * - bei ETCS durch eine Fahrerlaubnis in der Betriebsart OS oder FS; bei ETCS Level 2 in Betriebsart SR auch durch eine Textmeldung mit dem Wortlaut „Sie dürfen vorbeifahren an ETCS Halt-Tafel ... [Signalbezeichnung]“.

Sperrsignal

- * (2) Zur Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignal erteilt Ihnen der Fahrdienstleiter Befehl 2.
- * 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 dürfen Sie an einem Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignal, an dem eine virtuelle Blockstelle eingerichtet ist, vorbeifahren, wenn Sie folgende Textmeldung erhalten: „Vorbeifahrt an [Bezeichnung des Signals] erlaubt.“

Zulässige Geschwindigkeit für signalgeführte Züge - Zs 1, Zs 8, Sh 1, Ts 3, Befehl, mündlicher Auftrag

- (3) a) Für signalgeführte Züge gilt:
 1. Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch Signal Zs 1, Zs 8, Sh 1, Ts 3, Befehl oder mündlichen Auftrag zugelassen hat, beträgt die zulässige Geschwindigkeit 40 km/h.
Bei Signalen ohne anschließenden Weichenbereich nach Modul 301.0002 Abschnitt 5 gilt diese Geschwindigkeit, bis die Spitze des Zuges am Signal vorbeigefahren ist. Bei Signalen mit anschließendem Weichenbereich gilt diese Geschwindigkeit vom Signal ab bis der Zug den anschließenden Weichenbereich durchfahren hat, sofern nicht innerhalb des Weichenbereichs eine niedrigere Geschwindigkeit angezeigt wird. Ist kein Signal vorhanden, liegt der Anfang des etwa anschließenden Weichenbereichs an der Stelle, von der ab der Befehl gilt.

- | | |
|--|--|
| 2. Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch Signal Zs 7 zugelassen hat, müssen Sie nach den Regeln im Modul 408.0561 Abschnitt 1 auf Sicht fahren und die Regeln nach 1. beachten. | |
| 3. Die zulässige Geschwindigkeit für Zugfahrten, die der Fahrdienstleiter mit Befehl, Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8 oder mündlichem Auftrag zugelassen hat, gilt auf Bahnhöfen bereits bei der Abfahrt des Zuges. | - Abfahrt |
| 4. Wenn Sie an einem Halt zeigenden oder gestörten
- Lichthauptsignal mit dunklem Lichtvorsignal oder
- Hauptsignal, das die Stellung „Halt erwarten“ zeigen kann,
vorbeifahren, müssen Sie bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals - höchstens 2000 m - mit höchstens 40 km/h fahren. | - Fehlende
Vorsignal-
information |
| b) Für LZB-geführte Züge gilt: | Zulässige Ge-
 schwindigkeit
 für LZB-
 geführte Züge |
| 1. Wenn der Fahrdienstleiter 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. | Befehl, LZB-
Ersatzauftrag,
LZB-Gegen-
gleisfahr-
auftrag |
| 2. Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch einen LZB-Vorsichtauftrag zugelassen hat, müssen Sie nach den Regeln im Modul 408.0561 Abschnitt 1 bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht fahren. | LZB-Vorsicht-
auftrag |
| c) Für ETCS-geführte Züge oder für Züge in der ETCS-Betriebsart SR gilt: | * Zulässige Ge-
 schwindigkeit
 für ETCS-
 geführte Züge
* |
| 1. Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch Befehl zugelassen hat und Sie mit Befehl 10 vom Auftrag, auf Sicht zu fahren, befreit hat, beträgt die zulässige Geschwindigkeit 40 km/h. | * |
| Diese Geschwindigkeit gilt bis zum Ende des etwa anschließenden Weichenbereichs nach Modul 301.0002 Abschnitt 5. Danach müssen Sie die Geschwindigkeiten in Fahrplan und La beachten. Dies gilt so lange, bis die Führerraumanzeige wieder Betriebsart FS anzeigt. | *
*
*
* |
| 2. Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch | * |
| - einen Befehl zugelassen hat und Sie nicht mit Befehl 10 vom Auftrag, auf Sicht zu fahren befreit oder | *
* |
| - eine Fahrerlaubnis in der ETCS-Betriebsart OS zugelassen hat,

müssen Sie nach den Regeln in Modul 408.0561 Abschnitt 1 auf Sicht fahren. Dabei müssen Sie 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 Fahrerlaubnis in der Betriebsart FS anzeigt, oder | * |
| - bis zum nächsten Hauptsignal oder bis zum nächsten Signal Ne 14, wenn dort ein Übergang bzw. Wechsel in Betriebsart SR stattfindet. | *
* |



1 Wann muss ein Hauptsignal auf Halt gestellt werden?

- (1) Der Bediener muss ein Hauptsignal sofort auf Halt stellen, wenn Gefahr droht, sofern nicht durch das Anhalten des Zuges die Gefahr vergrößert wird. * **Gefahr**
- (2) Der Bediener muss ein Hauptsignal sofort auf Halt stellen, um zu vermeiden, dass ein Zug fehlgeleitet wird. Die Fahrstraße darf er jedoch erst auflösen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind: * **Fehlleitung**
 - 1. Der Zug muss zum Halten gekommen sein. *
 - 2. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter bestätigt haben, dass der Zug halten bleibt. *
 - 3. Auf Strecken mit LZB oder ETCS muss der Fahrdienstleiter beim Triebfahrzeugführer nachfragen, ob der Zug LZB-geführt oder ETCS-geführt ist. Wenn der Zug LZB-geführt oder ETCS-geführt ist, gilt Folgendes: *
 - a) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer eines LZB-geführten Zuges anordnen, die LZB mit dem LZB-Störschalter ab- und wieder einzuschalten. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter die Ausführung bestätigen haben. *
 - b) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer eines ETCS-geführten Zuges zusätzlich Befehl 11 erteilt haben mit dem Wortlaut „Bleiben Sie halten.“ *
- (3) Der Fahrdienstleiter muss ein Hauptsignal auf Halt stellen, bevor er eine Abmeldung oder Benachrichtigung eines Schrankenwärters, eines Bahnübergangsposten oder einer Arbeitsstelle zurücknimmt. * **Benachrichtigung zurücknehmen**

2 Wann darf ein Hauptsignal auf Halt gestellt werden?

Der Fahrdienstleiter darf über die in Abschnitt 1 genannten Anlässe hinaus ein Hauptsignal in folgenden Fällen auf Halt stellen: *

- (1) Bei einem haltenden Zug darf der Fahrdienstleiter ein Hauptsignal auf Halt stellen und die Fahrstraße auflösen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind: * **Haltender Zug**
 - 1. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter bestätigt haben, dass der Zug halten bleibt. *
 - 2. Auf Strecken mit LZB oder ETCS muss der Fahrdienstleiter beim Triebfahrzeugführer nachfragen, ob der Zug LZB-geführt oder ETCS-geführt ist. Wenn der Zug LZB-geführt oder ETCS-geführt ist, gilt Folgendes: *
 - a) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer eines LZB-geführten Zuges anordnen, die LZB mit dem LZB-Störschalter ab- und wieder einzuschalten. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter die Ausführung bestätigen haben. *
 - b) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer eines ETCS-geführten Zuges zusätzlich Befehl 11 erteilt haben mit dem Wortlaut „Bleiben Sie halten.“ *
- (2) Bei einem fahrenden Zug darf der Fahrdienstleiter auf Strecken ohne LZB und ohne ETCS ein Hauptsignal auf Halt stellen und die Fahrstraße auflösen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind: * **Fahrender Zug**

1. Die Zugspitze darf noch nicht am rückgelegenen Hauptsignal vorbeigefahren sein.
 2. Der Zug darf auch den Zugfolgeabschnitt vor dem rückgelegenen Hauptsignal noch nicht besetzt haben, sofern das Vorsignal des zurückzunehmenden Hauptsignals am rückgelegenen Hauptsignal angeordnet ist oder das rückgelegene Hauptsignal Vorsignalfunktion hat.
- * Auf Strecken mit LZB oder ETCS darf der Fahrdienstleiter ein Hauptsignal bei einem fahrenden Zug nicht auf Halt stellen.

3 Besonderheiten

Haltstellung durch Bediener

- * (1) Wenn der Fahrdienstleiter ein Signal nicht selbst auf Halt stellen kann, muss er den Bediener des Signals hierzu beauftragen.
- * Wenn der Bediener das Signal zurückgenommen hat, muss er dem Fahrdienstleiter die Haltstellung melden. Strecken- oder Bahnhofsblock darf er nur nach Weisung des Fahrdienstleiters bedienen.

Entblocken der Befehlsabgabe

- * (2) Wo ein Zugmelder die Räumungsprüfung auf Entblocken des Befehlsabgabefelds hin ohne Mitwirkung des Fahrdienstleiters bestätigen darf, muss der Fahrdienstleiter dem Zugmelder mitteilen, dass das Befehlsabgabefeld nur wegen Rücknahme entblockt wird.

Selbststellbetrieb, Zuglenkung mit Lenkplan

- * (3) Wenn der Fahrdienstleiter eine Fahrstraße auflösen will, nachdem er ein Hauptsignal auf Halt gestellt hat, dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Er muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Bedienen von Nottasten

- * (4) a) Wenn der Bediener ein Hauptsignal mit einer Signalnottaste auf Halt gestellt hat, muss er den Fahrdienstleiter sofort verständigen.
- * b) Signalnottasten, die zurückgestellt werden müssen, sind in den Örtlichen Richtlinien genannt. Der Bediener darf diese Signalnottasten nur auf Weisung des Fahrdienstleiters zurückstellen.

Dunkelschaltung

- * (5) Der Fahrdienstleiter muss alle Hauptsignale, welche die LZB oder ETCS für den Zug dunkelgeschaltet hatte, auf Halt stellen. Zusätzlich muss er ermitteln, ob die LZB oder ETCS für den Zug auch Signale dunkelgeschaltet hatte, die Nachbarfahrdienstleitern zugeteilt sind. Wenn dies zutrifft, muss er die Nachbarfahrdienstleiter auffordern, die Signale auf Halt zu stellen und dies zu bestätigen.

4 Zulassung einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag zurücknehmen

- * Wenn der Fahrdienstleiter eine Zugfahrt, die er mit besonderem Auftrag zugelassen hat, nicht durchführen will, darf er die Sicherung des Fahrwegs erst aufheben oder eine andere Fahrt erst zulassen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
- * (1) Der Triebfahrzeugführer muss bestätigt haben, dass der Zug halten bleibt, bis der Fahrdienstleiter die Weiterfahrt erneut zulässt.
- * (2) Auf Strecken mit ETCS muss der Fahrdienstleiter beim Triebfahrzeugführer nachfragen, ob der Zug ETCS-geführt ist. Er muss dem Triebfahrzeugführer eines ETCS-geführten Zuges zusätzlich Befehl 11 erteilen mit dem Wortlaut „Bleiben Sie halten.“

- (3) Der Melder eines für den Zug bedienten Signals Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 muss erloschen sein oder der Fahrdienstleiter muss einen Befehl zurückgezogen haben, mit dem er die Zugfahrt zugelassen hatte. *
- (4) Der Triebfahrzeugführer muss bestätigt haben, dass ein LZB-Ersatzauftrag, ein LZB-Vorsichtauftrag, ein LZB-Gegengleisfahrauftrag oder bei ETCS Level 2 eine Fahrerlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS oder OS in der Führerraumanzeige gelöscht ist.
- (5) Der Fahrdienstleiter muss alle Hauptsignale, welche die LZB oder ETCS für den Zug dunkelgeschaltet hatte, auf Halt stellen. Zusätzlich muss er ermitteln, ob die LZB oder ETCS für den Zug auch Signale dunkelgeschaltet hatte, die Nachbarfahrdienstleitern zugeteilt sind. Wenn dies zutrifft, muss er die Nachbarfahrdienstleiter auffordern, die Signale auf Halt zu stellen und dies zu bestätigen. *

Der Fahrdienstleiter muss entsprechend verfahren, wenn ein Zug vom Gegengleis nicht auf Signal Sh 1 oder Ts 3 einfahren soll. *

5 Hauptsignal wieder auf Fahrt stellen, Befehl 11 zurückziehen

- (1) Der Fahrdienstleiter darf ein Hauptsignal wieder auf Fahrt stellen, wenn die Voraussetzungen erfüllt sind und die Anlage dies zulässt. * **Signal wieder auf Fahrt stellen**
- (2) Der Fahrdienstleiter darf einen Befehl 11, mit dem er einen Triebfahrzeugführer eines ETCS-geführten Zuges beauftragt hatte, halten zu bleiben, zurückziehen, wenn die Voraussetzungen für die Weiterfahrt des Zuges erfüllt sind. * **Befehl 11 zurückziehen**

6 Signal Sh 1, virtuelle Blockstellen

Die Regeln in den Abschnitten 1 bis 5 gelten sinngemäß für Signale Sh 1 und virtuelle Blockstellen.



1 Grundsatz

- a) Sie dürfen vom Fahrplan für Zugmeldestellen abweichen.
- b) Beim Abweichen vom Fahrplan für Zugmeldestellen müssen Sie die Regeln in Modul 408.0211 Abschnitt 2 und Modul 408.0212 Abschnitt 3 beachten. Sie müssen Mitarbeiter beteiligter Stellen unterrichten.

2 Bahnsteig nicht ausreichend lang

Wenn Sie einen Reisezug mit Halt zum Ein- oder Aussteigen ausnahmsweise in ein * Gleis einlassen müssen, dessen Bahnsteig nicht ausreichend lang ist, müssen Sie * zuvor den Zugführer verständigen. *

3 Planmäßig durchfahrende Züge

Wenn einem planmäßig durchfahrenden Zug mit einer zulässigen Geschwindigkeit über 60 km/h an einem Zwischen- oder Ausfahrtsignal statt des Signals Hp 1 das Signal Hp 2 gezeigt werden kann, ohne dass es signalmäßig vorangekündigt wird, müssen Sie die in den Örtlichen Richtlinien gegebenen Regeln beachten.



1 Anwenden

- (1) Auf zweigleisigen Strecken darf auf der freien Strecke auf dem Gegengleis gefahren werden. *
- (2) Fahren auf dem Gegengleis ist zugelassen,
 - a) wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, wenn es der Beschleunigung des Bahnbetriebs dient, *
 - b) wo Gleiswechselbetrieb vorübergehend oder nicht eingerichtet ist, *
 1. zwischen einer Anschlussstelle, einer Abzweigstelle (ausgenommen Überleitstelle) oder einem Bahnhof, die nur an eines der beiden Streckengleise angeschlossen sind und dem benachbarten Bahnhof,
 2. wenn der Zweck der Fahrt es erfordert (z. B. Arbeitszug, Hilfszug oder zurückkehrendes Schiebetriebfahrzeug) oder
 3. wenn das Regelgleis vorübergehend nicht befahren werden kann oder darf (z. B. gesperrtes Gleis, stehen 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 und keine Bahnübergangsposten oder Arbeitsstellen über Zugfahrten zu benachrichtigen sind; wo Schrankenwärter vorhanden sind, können in den Örtlichen Richtlinien gleichzeitige Fahrten zugelassen sein, oder
- b) bei Zügen nach Abschnitt 1 Absatz 2 b Nr. 1, Sperrfahrten, zurückkehrenden Schiebetriebfahrzeugen oder stehen gebliebenen Zügen, die ihre Fahrt fortsetzen.

3 Verbot

- (1) Als Fahrdienstleiter dürfen Sie auf Antrag Fahrten auf dem Gegengleis ausschließen.
- (2) a) Als Fahrdienstleiter dürfen Sie dem Antrag zustimmen, wenn keine Fahrten auf dem Gegengleis zugelassen sind und Sie Fahrten auf dem Gegengleis ausschließen können.
- b) Nachdem Sie zugestimmt haben, dürfen Sie Fahrten auf dem Gegengleis nicht zulassen.
- c) Solange Fahrten auf dem Gegengleis ausgeschlossen sind, müssen Sie Merkhinweis „NLF“ nach Modul 408.0402 Nr. 5 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 11 angebracht bzw. eingegeben haben. *

**Ausschluss
von Fahrten
auf dem
Gegengleis**

- d) Die Maßnahmen nach b) und c) dürfen Sie aufheben, nachdem Ihnen der Wegfall des Anlasses gemeldet wurde.
- e) Beginn und Ende des Ausschlusses von Fahrten auf dem Gegengleis müssen Sie nachweisen.

□

1 Einführen

- (1) Führen Sie Fahren auf dem Gegengleis nach den folgenden Regeln ein:
 - a) Wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, brauchen Sie Fahren auf dem Gegengleis nicht einzuführen, auch dann nicht, wenn der Auftrag zum Fahren auf dem Gegengleis durch Signal Zs 8 oder Befehl erteilt wird.
 - b) Wo Gleiswechselbetrieb vorübergehend eingerichtet ist, müssen Sie als Fahrdienstleiter der in der Betra genannten Zugmeldestelle Fahren auf dem Gegengleis einführen.
 - c) Wo kein Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, müssen Sie sich mit den Fahrdienstleitern der beteiligten Zugmeldestellen verständigen, wenn Sie Zugfahrten auf dem Gegengleis durchführen wollen. Führen Sie Fahren auf dem Gegengleis bis zur nächsten Zugmeldestelle ein. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet sein. Sie müssen Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.
- (2) Wenn Sie Fahren auf dem Gegengleis eingeführt haben, müssen Sie beteiligte Stellen verständigen.
- (3) Wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, ist im Fahrplan für Zugmeldestellen und im Streckenfahrplan angegeben, welche Züge planmäßig auf dem Gegengleis verkehren. Soll ein Zug außerplanmäßig das Gegengleis befahren, müssen Sie beteiligte Stellen verständigen.

2 Abzweigstellen

Auf Abzweigstellen können in den Örtlichen Richtlinien zusätzliche Regeln für das Fahren auf dem Gegengleis mit Signal Zs 8 oder mit Befehl gegeben sein.

3 Reihenfolge

Als Fahrdienstleiter der für Gleissperrungen zuständigen Zugmeldestelle müssen Sie die Reihenfolge der Züge bestimmen. In den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra kann der Fahrdienstleiter einer anderen Zugmeldestelle bestimmt sein.

4 Zugfolge, Signal- und Blockbedienung

- (1) Für die Zugfolge gelten folgende Regeln:
 - a) Züge auf dem Regelgleis dürfen einander im Abstand der Zugfolgestellen folgen.
 - b) Züge auf dem Gegengleis dürfen, wenn Gleiswechselbetrieb *
 - eingerichtet ist, einander im Abstand der Zugfolgestellen folgen, *
 - nicht eingerichtet ist, einander im Abstand der Zugmeldestellen folgen. *
Hauptsignale und Streckenblock dürfen Sie nicht bedienen.
- (2) Selbsttätige Blockeinrichtungen, die nach Beendigung einer Fahrt auf dem Gegengleis nicht in Grundstellung gekommen sind, dürfen Sie in Grundstellung bringen, nachdem Räumungsprüfung nach Abschnitt 8 durchgeführt worden ist.

- (3) Bei Abgabe der Erlaubnis für einen Zug auf dem Gegengleis darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein.

5 Anbieten, Annehmen

Ist die benachbarte Zugmeldestelle einem anderen Fahrdienstleiter zugeteilt, müssen Sie Züge nach folgenden Regeln anbieten und annehmen.

- * (1) Wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, gilt Folgendes:
 - * a) Züge, die das Gegengleis befahren, müssen Sie anbieten und annehmen mit dem Zusatz „auf dem Gegengleis“; wenn keine mündlichen Zugmeldungen gegeben werden, gilt ein Zug als angenommen, wenn Erlaubnisempfang angezeigt wird.
 - * b) Züge, die das Regelgleis befahren, müssen Sie in folgenden Fällen anbieten und annehmen:
 - * - Gleiswechselbetrieb ist vorübergehend eingerichtet; wenn keine mündlichen Zugmeldungen gegeben werden, gilt ein Zug als angenommen, wenn Erlaubnisempfang angezeigt wird,
 - * - Ein Erlaubnismelder ist nicht vorhanden und das Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle konnte für den unmittelbar zuvor auf dem Gegengleis gefahrenen Zug nicht in eine Fahrtstellung gestellt werden.
 - * - Die Erlaubnis wurde für einen unmittelbar zuvor auf dem Gegengleis gefahrenen Zug nicht angezeigt.
- * (2) Wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, müssen Sie Züge die das Regelgleis oder das Gegengleis befahren, anbieten und annehmen, bei Zügen auf dem Gegengleis mit dem Zusatz „auf dem Gegengleis“.
- (3) Sie dürfen einen Zug nicht bedingt anbieten und annehmen (Modul 408.0221 Abschnitt 2 Absatz 7).

6 Bedingungen für Annahme oder Zulassen der Zugfahrt

- * (1) Wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, dürfen Sie einen Zug auf dem Gegengleis erst annehmen oder die Zugfahrt erst zulassen, wenn bei Zentralblock die Zentralblockabschnitte für die Fahrtrichtung des Zuges festgelegt sind.
- * (2) Wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist und am Gegengleis ein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal vorhanden ist, gilt: Sie dürfen einen Zug auf dem Gegengleis annehmen, wenn Sie festgestellt haben, dass der Haltmelder des Hauptsignals oder Sperrsignals leuchtet. Leuchtet der Haltmelder nicht, müssen Sie die Regeln in Abschnitt 10 Absatz 4 beachten. Dies gilt auch für die Zulassung einer Zugfahrt, wenn der Zug nicht angeboten werden muss.

- (3) Soweit am Gegengleis kein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal vorhanden ist und der Zug auf dem Gegengleis ohne Halt auf einer Abzweigstelle weiterfahren oder in einen Bahnhof einfahren soll, gilt: Sie dürfen einen Zug auf dem Gegengleis annehmen, wenn auf der Abzweigstelle oder im Bahnhof die Bedingungen für das Zulassen der Zugfahrt erfüllt sind. Sind die Zugmeldestellen anderen Fahrdienstleitern zugeteilt, müssen diese der Weiter- oder Einfahrt ohne Halt zustimmen; für hierzu erforderliche Meldungen gelten die Regeln in Modul 408.0233 Abschnitt 3 Absatz 3 sinngemäß. *

Dies gilt auch für die Zulassung einer Zugfahrt, wenn der Zug nicht angeboten werden muss. *

- (4) Sie dürfen einen Zug auf dem Gegengleis annehmen, wenn Sie festgestellt haben, dass auch der Gleisabschnitt nach Modul 408.0851 Abschnitt 2 Absatz 6 frei ist. Dies gilt auch für die Zulassung einer Zugfahrt, wenn der Zug nicht angeboten werden muss. *

7 Abmelden, Benachrichtigen

Sie müssen Züge, die auf dem Gegengleis fahren, abmelden, wenn die beteiligten Zugmeldestellen einem anderen Fahrdienstleiter zugeteilt sind. Setzen Sie die Worte „auf dem Gegengleis“ zu. Verwenden Sie diesen Zusatz auch beim Benachrichtigen von Schrankenwärtern oder Bahnübergangsposten.

8 Räumungsprüfung

- (1) Wo Gleiswechselbetrieb vorübergehend eingerichtet ist, gilt Folgendes: * **Gleiswechselbetrieb vorübergehend eingerichtet**
- a) Nachdem Fahren auf dem Gegengleis eingeführt ist, müssen Sie bei Einführen
- selbsttätigem Streckenblock für die Züge beider Fahrrichtungen Räumungsprüfung durchführen,
 - nichtselbsttätigem Streckenblock die Züge beider Fahrrichtungen zusätzlich zur Blockbedienung zurückmelden,
- bis das Gleis in jeder Fahrrichtung von einem Zug (Kontrollzug) befahren worden ist. Der Zug muss mit Hauptsignal in das Gleis eingefahren sein und es bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben.
- b) Nachdem Fahren auf dem Gegengleis eingeführt und anschließend das Gleis in jeder Fahrrichtung von einem Kontrollzug befahren worden ist, müssen Sie bei Durchführen
- nichtselbsttätigem Streckenblock die Regeln im Modul 408.0243 beachten,
 - selbsttätigem Streckenblock die Regeln im Modul 408.0244 beachten.
- c) Nachdem vorübergehend eingerichteter Gleiswechselbetrieb aufgehoben ist, * **Aufheben** müssen Sie für Züge
- bei nichtselbsttätigem Streckenblock die Räumungsprüfung durch Rückmelden bestätigen,
 - bei selbsttätigem Streckenblock Räumungsprüfung durchführen,

bis beide Streckengleise in Regelrichtung von je einem Zug befahren worden sind. Der jeweilige Zug muss in das Gleis mit Hauptsignal einfahren und es mit ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben.

Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet

(2) Wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, müssen Sie für Züge, die auf dem Regelgleis oder auf dem Gegengleis fahren, bei

- selbsttätigem Streckenblock die Regeln im Modul 408.0244 beachten,
- nichtselbsttätigem Streckenblock die Regeln im Modul 408.0243 beachten.

Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet

(3) Wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, gilt Folgendes:

a) Für Züge, die auf dem Gegengleis fahren, müssen Sie Räumungsprüfung für das Streckengleis zwischen den benachbarten Zugmeldestellen durchführen. Bei selbsttätigem Streckenblock dürfen Sie statt der Räumungsprüfung die Räumung dadurch prüfen, dass Sie das Freisein aller Zugfolgeabschnitte zwischen den Zugmeldestellen nach Modul 408.0244 Abschnitt 4 Absätze 4 oder 5 feststellen. Bei Relaisblock mit Streckengleisfreimeldeanlage dürfen Sie die Regeln im Modul 408.0243 Abschnitt 6 Absatz 2 sinngemäß anwenden. Sie müssen die Räumungsprüfung durch Rückmelden an den Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle bestätigen, der den Zug in das Gegengleis abgelassen hat, soweit Ihnen nicht beide Zugmeldestellen zugeteilt sind. Zwischengelegene Blockstellen müssen Sie benachrichtigen.

b) Für Züge, die auf dem Regelgleis fahren, gilt:

- Bei selbsttätigem Streckenblock müssen Sie Räumungsprüfung durchführen, wenn anschließend ein Zug auf dem Gegengleis fahren soll. Sie müssen die Räumungsprüfung auf der Zugmeldestelle durchführen, auf der der Zug in das Gegengleis fahren soll. Sie dürfen statt der Räumungsprüfung die Räumung dadurch prüfen, dass Sie das Freisein aller Zugfolgeabschnitte zwischen den Zugmeldestellen nach Modul 408.0244 Abschnitt 4 Absätze 4 oder 5 feststellen. Sie müssen die Räumungsprüfung nicht bestätigen.
- Bei nichtselbsttätigem Streckenblock müssen Sie, nachdem Fahren auf dem Gegengleis eingeführt ist, zusätzlich zur Blockbedienung zurückmelden. Bei Relaisblock mit Streckengleisfreimeldeanlage dürfen Sie die Regeln im Modul 408.0243 Abschnitt 6 Absatz 2 sinngemäß anwenden.

9 Auf Sicht fahren

- * Soll auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock, wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, ein Zug auf Sicht fahren, weil die Räumungsprüfung nicht durchgeführt werden konnte, müssen Sie den Triebfahrzeugführer beauftragen, bis zur benachbarten Zugmeldestelle auf Sicht zu fahren.

10 Auftrag

Grundsatz

- (1) Sie dürfen den Auftrag, auf dem Gegengleis zu fahren, in der Regel durch Signal Zs 6, Signal Zs 8, LZB-Auftrag „Fahrt“, LZB-Gegengleisfahrauftrag, ETCS-Fahrtbefehl in Betriebsart FS oder Befehl 4 erteilen. Sie dürfen den Auftrag für denselben Zug nicht gleichzeitig durch Signal Zs 6 und Signal Zs 8 erteilen.

Ausnahmen

Abzweigstellen

- (2) a) Wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, regelt der Fahrplan bei Abzweigstellen, deren Blocksignale nicht mit Signal Zs 6 ausgerüstet sind, die Verständigung des Triebfahrzeugführers über die Fahrt in das Gegengleis oder die Weiterfahrt im Gegengleis. Wenn Sie an einer Abzweigstelle, deren Blocksignale nicht mit Signal Zs 6 ausgerüstet sind, eine Fahrt in das Gegengleis oder die Weiterfahrt im Gegengleis ohne Fahrtstellung des Hauptsignals zulassen, müssen Sie dem Triebfahrzeugführer Befehl 4 erteilen. *
- b) Der Auftrag, beim Bedienen von Anschlussstellen auf dem Gegengleis zu fahren, kann im Fahrplan erteilt sein. Anschlussstellen
- (3) Wenn Sie den Auftrag, auf dem Gegengleis zu fahren, durch Befehl 4 erteilen, müssen Sie folgende Regeln beachten: Befehl 4
- a) Für signalgeführte Züge gilt:
1. Wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist und kein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal am Gegengleis in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle oder in Höhe des Einfahrsignals vorhanden ist, dürfen Sie den Auftrag höchstens bis zum übernächsten Bahnhof erteilen, jedoch nicht weiter als bis zum ersten Bahnhof, der einem anderen Fahrdienstleiter zugeteilt ist. *
 2. - Wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist oder
 - wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist und ein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal am Gegengleis in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle oder in Höhe des Einfahrsignals vorhanden ist, dürfen Sie den Auftrag bis zur nächsten Zugmeldestelle erteilen. *
- b) Bei anzeigegeführten Zügen dürfen Sie den Auftrag bis zur nächsten Zugmeldestelle erteilen. *
- c) Den Auftrag zur Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal, zur Fahrt bei LZB-Halt oder ETCS-Halt müssen Sie durch Befehl erteilen. * In den Örtlichen Richtlinien können abweichende Regeln gegeben sein.
- (4) Wenn das Hauptsignal oder Sperrsignal am Gegengleis in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle oder in Höhe des Einfahrsignals gestört ist, dürfen Sie den Auftrag zum Befahren des Gegengleises ausschließlich durch Befehl 4 erteilen. Sie müssen dem Triebfahrzeugführer durch Befehl 7 vorschreiben, in Höhe des Blocksignals der Abzweigstelle oder in Höhe des Einfahrsignals zu halten. Für die Vorbeifahrt am gestörten Signal müssen Sie Befehl 2 erteilen. * **Hauptsignal oder Sperrsignal gestört**
- (5) Wenn Sie den LZB-Gegengleisfahrauftrag nicht durch Führerraumanzeige übermitteln können, müssen Sie dem Triebfahrzeugführer Befehl 4 und Befehl 11 erteilen. Im Befehl 11 müssen Sie vermerken: „LZB-Gegengleisfahrauftrag gestört“. **LZB-Auftrag kann nicht übermittelt werden**

11 Weiterfahrt, Einfahrt, Halten

- (1) a) Ist für die Weiterfahrt auf einer Abzweigstelle oder Einfahrt in einen Bahnhof am Gegengleis kein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal vorhanden, dürfen Sie den Triebfahrzeugführer eines signalgeführten Zuges durch Befehl 6 beauftragen, **Befehl 6**
1. auf Abzweigstellen ohne Halt weiterzufahren,
 2. in den nächsten Bahnhof ohne Halt einzufahren,

3. auf dem nächsten Bahnhof ohne Halt ein- und auszufahren, sofern dieser Bahnhof Ihnen zugeteilt ist,
4. - soweit der Zug in den nächsten Bahnhof ohne Halt ein- und ausfahren soll - auf dem übernächsten Bahnhof ohne Halt einzufahren.

b) Sie dürfen einen Befehl 6 dem Triebfahrzeugführer erst übermitteln, wenn auf den im Befehl genannten Zugmeldestellen die Bedingungen für das Zulassen der Zugfahrt erfüllt sind. Sind die Zugmeldestellen anderen Fahrdienstleitern zugeteilt, müssen diese der Weiter- oder Einfahrt ohne Halt zugestimmt haben; für hierzu erforderliche Meldungen gelten die Regeln in Modul 408.0233 Abschnitt 3 Absatz 3 sinngemäß.

*
*

c) Sie dürfen einen Befehl 6 nicht ausstellen, wenn es für bestimmte Zugmeldestellen in den Örtlichen Richtlinien verboten ist.

Befehl 7

- (2) a) Ist für die Weiterfahrt auf einer Abzweigstelle oder Einfahrt in einen Bahnhof am Gegengleis kein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal vorhanden, müssen Sie dem Triebfahrzeugführer durch Befehl 7 vorschreiben,
1. in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle,
 2. in Höhe des Einfahrsignals eines Bahnhofs
- zu halten, sofern Sie nicht bei signalgeführten Zügen nach Absatz 1 durch Befehl 6 auf den Halt verzichtet haben.

Befehl 11

b) Für den Halt vor anderen Stellen im befahrenen Gleis (Örtliche Richtlinien) müssen Sie dem Triebfahrzeugführer Befehl 11 erteilen.

Befehl 1

c) Wurde dem Triebfahrzeugführer auf dem Gegengleis ein Halt vorgeschrieben, müssen Sie für die Weiterfahrt auf der freien Strecke oder für die Einfahrt in einen Bahnhof Befehl 1 erteilen.

**Reihenfolge
der
Weisungen**

- (3) Sie dürfen nur dann Weisungen mit Befehl 6 und 7 für mehrere Zugmeldestellen geben, wenn diese Stellen unmittelbar aufeinander folgen und vom Triebfahrzeugführer in der im Befehlsvordruck vorgesehenen Reihenfolge angetroffen werden.

12 Muster für Befehle

- * In den Örtlichen Richtlinien sind Muster für Befehle für das Fahren auf dem Gegengleis
* und ggf. Weisungen hierzu gegeben.

13 Bahnübergänge

Für das Befahren von Bahnübergängen können in den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra Regeln gegeben sein.

14 Merkhinweis, Sperre

- * (1) Wenn Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, gilt Folgendes:
- a) Wenn die Erlaubnis bei der Stelle vorhanden ist, die den Zug auf das Gegengleis ablässt, brauchen Sie keinen Merkhinweis und keine Sperre anzubringen.

- b) Wenn die Erlaubnis nicht bei der Stelle vorhanden ist, die den Zug auf das Gegengleis ablässt, oder wenn eine Erlaubnis nicht vorhanden ist, müssen Sie als Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, bei der die Erlaubnis angezeigt wird, oder, wenn eine Erlaubnis nicht vorhanden ist, als Fahrdienstleiter, der die Zugfahrt nicht zulässt, Merkinweis „↔“ bzw. „LF“ nach Modul 408.0402 Nr. 12 Sperre * nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben, bis der Zug angekommen ist.
- (2) Solange Fahren auf dem Gegengleis - außer bei Gleiswechselbetrieb - eingeführt * ist, müssen Sie als Fahrdienstleiter
- der Fahrten in das Regelgleis zulässt, Merkinweis „↔“ bzw. „LF“ nach Modul * 408.0402 Nr. 12 Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben,
 - der Fahrten in das Gegengleis zulässt, Merkinweis „↔“ bzw. „LF“ nach Modul * 408.0402 Nr. 13 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 15 anbringen bzw. eingeben.

15 Aufheben

Wenn Sie Fahren auf dem Gegengleis eingeführt haben, dürfen Sie es wieder aufheben, wenn der Anlass weggefallen ist. Sie müssen beteiligte Stellen verständigen.

1 Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis

- (1) Bei signalgeführten Zügen kann Ihnen der Auftrag, auf dem Gegengleis zu fahren, * **signalgeführte**
erteilt werden durch * **Züge**

- Signal Zs 6,
- Signal Zs 8,
- Befehl 4 oder
- Befehl 5 bei Sperrfahrten und Schiebetriebfahrzeugen.

Beim Bedienen von Anschlussstellen darf Ihnen der Auftrag zum Fahren auf dem Gegengleis im Fahrplan des Zuges erteilt werden.

Auf Abzweigstellen, deren Blocksignale nicht mit Signal Zs 6 ausgerüstet sind, verständigt Sie der Fahrplan über die Fahrt in das Gegengleis oder die Weiterfahrt im Gegengleis, soweit der Fahrdienstleiter die Fahrt durch Fahrtstellung eines Hauptsignals zulässt. *

- (2) Bei anzeigegeführten Zügen dürfen Sie das Regelgleis oder das Gegengleis * **anzeigegeführte**
befahren, wenn Ihnen Auftrag „LZB-Fahrt“ oder ein ETCS-Fahrauftrag in * **Züge**
Betriebsart FS erteilt wird. Der Auftrag, auf dem Gegengleis zu fahren, kann Ihnen *
außerdem durch LZB-Gegengleisfahrauftrag oder Befehl 4 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 in den Örtlichen Richtlinien genannt.



1 Zugeinwirkungen

Bei Arbeiten an Zugeinwirkungen, die auf eine Fahrstraßenfestlegung wirken, müssen Sie Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 5 anbringen.

2 Signale

Wenn an Hauptsignalen, Vorsignalen, Sperrsignalen, Signalen für zurückkehrende Schiebetriebfahrzeuge und Sperrfahrten sowie Deckungssignalen gearbeitet wird, müssen Sie Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 14 anbringen bzw. eingeben.

3 LZB-Streckeneinrichtung

Bei unvorhergesehenen Arbeiten an der LZB-Streckeneinrichtung darf die Betriebszentrale anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren. Sie müssen dem Triebfahrzeugführer Befehl 11 mit dem Wortlaut „Schalten Sie LZB von ... bis ... ab, Zug fährt signalgeführt“ erteilen.

Sie dürfen das Hauptsignal für diese Züge erst auf Fahrt stellen, wenn der Triebfahrzeugführer bestätigt hat, dass die LZB abgeschaltet ist. Bei einer seitlichen Einfahrt müssen Sie den Befehl 11 vor der Einfahrt in die LZB-Strecke übermitteln.

Für Züge, die bereits LZB-geführt fahren, dürfen Sie den Befehl 11 erst übermitteln, wenn die Bedingungen nach Modul 408.0651 Abschnitt 4 b und c erfüllt sind. *

4 ETCS-Streckeneinrichtung

Bei unvorhergesehenen Arbeiten an der ETCS-Streckeneinrichtung darf die Betriebszentrale anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren. *

Als Fahrdienstleiter *

- müssen Sie ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 oder einen Befehl zurücknehmen, *
- müssen Sie in den betroffenen Abschnitten ETCS-Sperrungen einrichten, *
- dürfen Sie das Hauptsignal auf Fahrt stellen, wenn in den betroffenen Abschnitten ETCS-Sperrungen eingerichtet sind, *
- müssen Sie Zügen mit ETCS-Halt Befehl 11 erteilen mit dem Wortlaut „Fahren Sie signalgeführt weiter“. *

5 Abschnittsprüfung

Hat die Fachkraft Abschnittsprüfung vorgeschrieben, müssen Sie Merkinweis „AP“ * nach Modul 408.0402 Nr. 11 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

6 Ankündigen

Wurde das Ankündigen der Bahnhofsblockbedienung von der Fachkraft für erforderlich erklärt, müssen Sie nach Modul 408.0621 Abschnitt 1 Absatz 1 verfahren.

7 Zustimmung

- (1) Sie dürfen dem Beginn von Arbeiten erst zustimmen, wenn Sie - soweit es nach den Angaben der Fachkraft in Betracht kommt -
- a) bei nichtselbsttätigem Streckenblock Rückmelden eingeführt haben,
 - b) bei selbsttätigem Streckenblock festgestellt haben, dass die Bedingungen nach Modul 408.0244 Abschnitt 5 Absatz 3 erfüllt sind und Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt ist,
 - c) Ankündigen eingeführt haben,
 - d) die Abgabe der Meldungen über die Sicherung des Fahrwegs veranlasst haben,
 - e) Maßnahmen zur Abschnittsprüfung getroffen haben,
 - * f) bei Arbeiten an der LZB oder an ETCS festgestellt haben, dass sich kein Zug in dem von der Fachkraft benannten Bereich befindet und eine Zugfahrt in diesen Bereich hinein nicht zugelassen ist,
 - g) für das Anbringen der vorgeschriebenen Sperren gesorgt haben.
- (2) Sie dürfen dem Eingeben von vorübergehenden Langsamfahrstellen in die LZB oder in ETCS nur zustimmen oder Langsamfahrstellen in die LZB oder in ETCS eingeben, wenn
- sich im betroffenen Bereich kein Zug befindet und keine Zugfahrt in diesen Bereich zugelassen ist,
 - Züge, die sich im betroffenen Bereich befinden, halten oder
 - Züge, die sich im betroffenen Bereich befinden, mit Befehl nach Modul 408.0492 Abschnitt 4 beauftragt sind, höchstens mit der einzugebenden Geschwindigkeit zu fahren.

Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan dürfen nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

□

1 LZB-Streckeneinrichtung

Bei unvorhergesehenen Arbeiten an der LZB-Streckeneinrichtung darf die Betriebszentrale anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren. Als Triebfahrzeugführer werden Sie davon durch Befehl 11 mit dem Wortlaut „Schalten Sie LZB von ... bis ... ab, Zug fährt signalgeführt“ verständigt.

Sie müssen dem Fahrdienstleiter bestätigen, dass Sie die LZB abgeschaltet haben.

Auf der Zugmeldestelle, bis zu der die LZB abzuschalten ist, müssen Sie zum Wiedereinschalten der LZB anhalten.

2 ETCS-Streckeneinrichtung

Bei unvorhergesehenen Arbeiten an der ETCS-Streckeneinrichtung darf die Betriebszentrale anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren. Als Triebfahrzeugführer erhalten Sie Befehl 11 mit dem Wortlaut „Fahren Sie signalgeführt weiter“. Wenn Sie den Befehl erhalten haben, müssen Sie Level „NTC PZB“ wählen. Der Befehl, signalgeführt weiterzufahren, wird ungültig, wenn bei der Weiterfahrt ein Levelwechsel nach ETCS Level 1 oder 2 stattfindet oder wenn Ihr Zug in die LZB-Führung aufgenommen wird.

□

1 Ausdehnung der Sperrfahrten

(1) Sperrfahrten dürfen

Grundsatz

- a) von einer Zugmeldestelle bis zur nächsten verkehren und dabei auf zweigleisiger Strecke das Regelgleis oder das Gegengleis befahren,
- b) einen Teil der freien Strecke zwischen zwei Zugmeldestellen befahren und dabei
 - auf einer Zugmeldestelle beginnen und auf demselben Gleis zur Zugmeldestelle zurückkehren oder auf der freien Strecke enden, oder
 - auf der freien Strecke beginnen und auf der freien Strecke oder auf einer Zugmeldestelle enden.

Für Sperrfahrten, die während unterbrochener Arbeitszeit verkehren, kann in einer Beta etwas anderes bestimmt sein.

Auf zweigleisigen Strecken mit automatischem Streckenblock ohne Erlaubniswechsel müssen Sperrfahrten, die auf dem Regelgleis beginnen, bis zur nächsten Zugmeldestelle durchfahren. Von der freien Strecke dürfen sie nur dann zurückkehren, wenn das Gleis nicht bis zur nächsten Zugmeldestelle befahrbar ist.

Auf Strecken mit automatischem Streckenblock mit Erlaubniswechsel dürfen Sperrfahrten, die von der freien Strecke zurückkehren oder auf freier Strecke enden, nur in entgegengesetzter Fahrtrichtung zur Erlaubnis abgelassen werden, außer, wenn sich die Erlaubnis nicht wechseln lässt. Bei Sperrfahrten, die auf der freien Strecke beginnen, muss die Erlaubnis der Fahrtrichtung entsprechen.

(2) In ein gesperrtes Streckengleis dürfen mehrere Sperrfahrten eingelassen werden.

Mehrere Sperrfahrten

(3) Für Sperrfahrten, die im Bereich von Abzweigstellen verkehren oder Anschlussstellen bedienen, können in den Örtlichen Richtlinien oder in einer Beta ergänzende Regeln gegeben sein.

Abzweigstellen, Anschlussstellen

(4) Das Bewegen von Fahrzeugen im Baugleis ist Rangieren.

Baugleis

2 Verbot

In ein Gleis, das zur Sicherung von Personen gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesperrt ist, dürfen keine Sperrfahrten eingelassen werden.

3 Sperrfahrten trennen, Fahrzeuge abstellen

In den Örtlichen Richtlinien oder in einer Beta kann zugelassen sein, dass auf der freien Strecke Sperrfahrten getrennt oder einzelne Fahrzeuge abgestellt werden dürfen.

4 Zugnummer

Bei unvorhergesehenen Fahrten müssen Sie als Fahrdienstleiter der ablassenden Zugmeldestelle die Zugnummer bei der Betriebszentrale erfragen. Unvorhergesehene Sperrfahrten fahren nach dem Ersatzfahrplan.

5 Zustimmung

- (1) Sperrfahrten dürfen nur mit Zustimmung des Fahrdienstleiters zugelassen werden, der das Gleis gesperrt hat.
- (2) Soll eine Sperrfahrt auf einer Abzweigstelle beginnen, dürfen Sie als Fahrdienstleiter, der das Gleis gesperrt hat, die Zustimmung erst erteilen, wenn die Fahrdienstleiter der der Abzweigstelle benachbarten Zugmeldestellen zugestimmt haben.
- (3) Eine Sperrfahrt, die auf der freien Strecke - außer auf einer Abzweigstelle - beginnt, dürfen nur Sie als Fahrdienstleiter, der das Gleis gesperrt hat, zulassen.
- (4) Fahrzeuge dürfen in ein Gleis nur eingesetzt werden, wenn Sie als Fahrdienstleiter, der das Gleis gesperrt hat, zustimmen.

6 Signal- und Blockbedienung, Befehle

Für Signal- und Blockbedienung und das Erteilen von Befehlen gelten folgende Regeln:

Strecken ohne Streckenblock

- (1) Auf Strecken ohne Streckenblock müssen Sie - ausgenommen für Kleinwagenfahrten - Hauptsignale bedienen. Sperrfahrten auf dem Gegengleis müssen Sie
 - Befehl 4 und Befehl 6,
 - Befehl 4, Befehl 7 und Befehl 1,
 - Befehl 5 und Befehl 6 oder
 - Befehl 5, Befehl 7 und Befehl 1 und
 - ggf. Befehl 11 nach Modul 408.0463 Abschnitt 11 Absatz 2 b erteilen.

Strecken mit Streckenblock - allgemein -

- (2) Auf Strecken mit Streckenblock gilt in der Regel:
 - a) Bei Fahrten bis zur nächsten Zugmeldestelle müssen Sie - ausgenommen für Kleinwagenfahrten - Hauptsignale und Streckenblock bedienen, wenn die Fahrten im Abstand der Zugfolgestellen verkehren und unterwegs keine Rückwärtsbewegungen ausführen.

Die Regeln in Abschnitt 8 Absatz 2 gelten nicht.

Für Sperrfahrten auf dem Gegengleis gelten die Regeln im Modul 408.0463 Abschnitte 10 bis 13.
 - b) Bei Fahrten auf einem Teil einer zweigleisigen Strecke, wenn die Sperrfahrt auf dem Regelgleis hin und auf dem Gegengleis zurückfährt, dürfen Sie für die Hinfahrt Hauptsignale nicht bedienen. Sie müssen Befehl 5 und, sofern für die Ein- oder Weiterfahrt vom Gegengleis kein für Züge gültiges Signal vorhanden ist, Befehl 6 oder Befehl 7 und ggf. Befehl 11 nach Modul 408.0463 Abschnitt 11 Absatz 2 b erteilen.
 - c) Bei Fahrten auf einem Teil einer zweigleisigen Strecke, wenn die Sperrfahrt auf dem Gegengleis hin und auf dem Regelgleis zurückfährt, dürfen Sie Hauptsignale nicht bedienen.

Beim Hereinholen von Zügen oder Zugteilen müssen Sie - ausgenommen für Kleinwagenfahrten - die für die Fahrtrichtung des Zuges geltenden Signale bedienen.

Sie dürfen die Sperrfahrt durch Signal Zs 8 zulassen oder der Sperrfahrt Befehl 5 und ggf. Befehl 11 nach Modul 408.0463 Abschnitt 11 Absatz 2 b erteilen.

- d) Bei Fahrten auf einem Teil einer eingleisigen Strecke dürfen Sie Hauptsignale nicht bedienen. Beim Hereinholen von Zügen oder Zugteilen müssen Sie - ausgenommen für Kleinwagenfahrten - die für die Fahrtrichtung des Zuges geltenden Signale bedienen.
- (3) Bei nichtselbsttätigem Streckenblock müssen Sie abweichend von den im Absatz 2 gegebenen Regeln für Sperrfahrten - außer Kleinwagenfahrten -, die zum Ausgangsbahnhof zurückkehren, bei der Rückkehr das Einfahrsignal auf Fahrt stellen, wenn

**Nicht-
selbsttätiger
Streckenblock**

- es in den Örtlichen Richtlinien zugelassen ist oder
- auf eingleisigen Strecken mit Trägerfrequenzblock 71 vor dem Ablassen der ersten Sperrfahrt die Erlaubnis mindestens einmal gewechselt worden ist.

- (4) Bei selbsttätigem Streckenblock gilt abweichend von den im Absatz 2 genannten Regeln:

**Selbsttätiger
Streckenblock**

- a) Sie müssen Hauptsignale - außer für Kleinwagenfahrten - auf Fahrt stellen, wenn es die Anlage zulässt. Für Kleinwagenfahrten müssen Sie - soweit möglich - selbsttätige Blocksignale vor Zulassung der Fahrt sperren.
- b) Sie müssen bei Zentralblock die Zentralblockabschnitte soweit möglich für die Fahrtrichtung der Sperrfahrt festlegen, bevor Sie eine Sperrfahrt mit besonderem Auftrag zulassen. *
- c) Selbsttätige Blockeinrichtungen, die sich nach Beendigung aller Sperrfahrten nicht in Grundstellung befinden, dürfen Sie in Grundstellung bringen, wenn Sie bei dem Zug, der den Zugfolgeabschnitt vor der Gleissperrung zuletzt befahren hat, eine Räumungsprüfung durchgeführt oder das Freisein des Sperrabschnittes vor dem Einlassen der ersten Sperrfahrt durch Blockabschnittsprüfung oder Auswerten der Anzeigen nach Modul 408.0244 Abschnitt 4 Absätze 4 oder 5 festgestellt haben.

- (5) Sperrfahrten, die während unterbrochener Arbeitszeit verkehren, erhalten Weisungen zur Fahrt abweichend von den Regeln in den Absätzen 1 oder 2 durch Befehl 11. Näheres ist in einer Betra geregelt.

**Sperrfahrten
bei unter-
brochener
Arbeitszeit**

7 Räumungsprüfung

- (1) Bevor Sie auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock eine Sperrfahrt zulassen, müssen Sie in der Regel eine Räumungsprüfung durchführen, wenn ein Anlass nach Modul 408.0244 Abschnitt 4 Absatz 1 gegeben ist oder eine Sperrfahrt auf der freien Strecke - außer auf einer Abzweigstelle - beginnt.
- (2) Sie müssen die Räumungsprüfung bei dem Zug durchführen, der den gesperrten Abschnitt zuletzt vor der Gleissperrung befahren hat.

- (3) Kann die Räumungsprüfung nicht durchgeführt werden, dürfen Sie eine Sperrfahrt nur zulassen, wenn der Triebfahrzeugführer Befehl 9 nach Abschnitt 8 Absatz 1 a erhalten hat.

8 Befehl 9

- (1) Sie müssen Sperrfahrten Befehl 9 wie anderen Zügen erteilen, ferner wenn
- a) auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock Räumungsprüfung nach Abschnitt 7 Absatz 3 nicht durchgeführt werden kann,
 - b) 1. im Gleis eine unbefahrbare Stelle vorhanden ist,
2. sich im Gleis Fahrzeuge befinden,
3. mehrere Sperrfahrten in das Gleis eingelassen werden sollen.

In diesen Fällen müssen Sie für das gesperrte Gleis Fahren auf Sicht anordnen.

- (2) Eine weitere Sperrfahrt dürfen Sie erst zulassen, wenn die erste Sperrfahrt Befehl 9 nach Absatz 1 b Nr. 3 erhalten hat.
- (3) Wenn eine Sperrfahrt in ein Gleis eingelassen werden soll, in dem Beschäftigte zu warnen sind, müssen Sie den Triebfahrzeugführer mit Befehl 9 anweisen, im gesperrten Gleis mit höchstens 20 km/h und auf Sicht zu fahren. Erteilen Sie zusätzlich Befehl 9.5.

9 Abmelden, Abfahrt

- (1) Sie müssen Sperrfahrten abmelden. Die Stelle, von der die Sperrfahrt abfährt, müssen Sie mit angeben.
- (2) Sperrfahrten dürfen auf der freien Strecke erst abfahren, wenn Sie als Fahrdienstleiter dem Zugführer die Zustimmung zur Abfahrt mündlich gegeben haben.

10 Gültigkeit der Signale bei mehreren Sperrfahrten

Wenn mehrere Sperrfahrten vor einem Signal halten oder sich ihm nähern, gelten die Fahrtstellung der Hauptsignale oder die Signale Sh 1, Zs 1, Zs 7, Zs 8 oder Ts 3 nur für den Triebfahrzeugführer der jeweils ersten Sperrfahrt.

11 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.

- (4) Die zulässige Geschwindigkeit einer Kleinwagenfahrt, die von einem Kleinwagen angetrieben wird, ist 25 km/h.

**Kleinwagen-
fahrt**

12 Bahnübergänge

- (1) Bei Bahnübergängen mit zuggesteuerter Bahnübergangssicherung ist in den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra bestimmt, wie Sie verfahren müssen, wenn Sperrfahrten - ausgenommen Kleinwagenfahrten - zwischen dem Einschaltpunkt und dem Bahnübergang halten müssen oder beginnen oder enden.
- (2) Dem Triebfahrzeugführer von Kleinwagenfahrten müssen Sie für das Sichern von Bahnübergängen mit zuggesteuerter Bahnübergangssicherung Befehl 8 erteilen. In den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra ist bestimmt, wie Sie verfahren müssen, wenn Kleinwagenfahrten zwischen dem Einschaltpunkt und dem Bahnübergang halten müssen bzw. beginnen oder enden.

13 Rück- oder Weiterfahrt

Bei Halt auf freier Strecke muss der Zugführer Sie als Fahrdienstleiter, der die Sperrfahrt abgelassen oder zugelassen hat, sobald wie möglich über die Rück- oder Weiterfahrt verständigen. Als Fahrdienstleiter müssen Sie sofort die Beteiligten von der Rück- oder Weiterfahrt benachrichtigen und der Rück- oder Weiterfahrt zustimmen.

14 Sperrfahrt beenden

- (1) Wenn eine Sperrfahrt auf einer Zugmeldestelle endet, muss der Zugführer Ihnen als Fahrdienstleiter die Ankunft aller Fahrzeuge melden.
- (2) Wenn eine Sperrfahrt auf der freien Strecke - außer auf einer Abzweigstelle - endet, muss der Zugführer,
- wenn die Sperrfahrt auf einer Zugmeldestelle abgefahren ist, Ihnen als Fahrdienstleiter dieser Zugmeldestelle
 - wenn die Sperrfahrt auf der freien Strecke abgefahren ist, Ihnen als Fahrdienstleiter, 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 dürfen Sie erst nach der Meldung bedienen.

- (3) Als Fahrdienstleiter müssen Sie das Beenden der Sperrfahrt der benachbarten Zugmeldestelle - sofern sie einem anderen Fahrdienstleiter zugeteilt ist - sowie den beteiligten Betriebsstellen mit den Worten melden: „Sperrfahrt (Nummer) in (Name der Betriebsstelle/km ...) beendet, Gleis bleibt gesperrt“. Mit der Meldung über das Beenden der Sperrfahrt dürfen Sie die Meldung über die Aufhebung der Gleissperrung verbinden.

15 Nachweis

Als Fahrdienstleiter müssen Sie nachweisen:

- Abfahrt der Sperrfahrt,

- Meldung des Zugführers über die Ankunft aller Fahrzeuge, wenn die Sperrfahrt auf einer Zugmeldestelle endet,
 - Meldung des Zugführers, dass das Streckengleis von allen Fahrzeugen der Sperrfahrt geräumt ist, wenn die Sperrfahrt auf der freien Strecke endet, und
 - das Beenden der Sperrfahrt.
- * Für Einträge im Zugmeldebuch gilt folgendes Muster:

1	2		3		4		5		6		7		8		9	10
Tag 15.12.	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf						Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt									
Zugnummer →	Annahme		Abfahrt		Rück- meldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rück- meldung		Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M		
4728			10	30			10	36			10	37				
<i>Sperrf</i> 80412									Gesp	10.45						Betra 2312, 10.46 Bet ben
4730			10	48			10	55	ab	FBH 10.50						
4732			11	05			11	12								
									an	FBH 11.57			<i>Sperrf</i> 80412			11.57 alle Fz in FBH, Lange, Zf
																11.58 GI FBH- FCS befahrbar, Groß
									Sperr aufgeh	11.59						11.59 Bet ben
Baugleis																
4728			10	30			10	36			10	37				
									Gesp	10.45						Betra 2312, 10.46 Bet
4730			10	48			10	55	Baugleis	10.50						10.51 Bet ben
4732			11	05			11	12								



1 Ausdehnung der Sperrfahrten

(1) Sperrfahrten dürfen

Grundsatz

- a) von einer Zugmeldestelle bis zur nächsten verkehren und dabei auf zweigleisiger Strecke das Regelgleis oder das Gegengleis befahren,
- b) einen Teil der freien Strecke zwischen zwei Zugmeldestellen befahren und dabei
 - auf einer Zugmeldestelle beginnen und auf demselben Gleis zur Zugmeldestelle zurückkehren oder auf der freien Strecke enden, oder
 - auf der freien Strecke beginnen und auf der freien Strecke oder auf einer Zugmeldestelle enden.

Für Sperrfahrten, die während unterbrochener Arbeitszeit verkehren, kann in einer Beta etwas anderes bestimmt sein.

(2) In ein gesperrtes Streckengleis dürfen mehrere Sperrfahrten eingelassen werden.

Mehrere Sperrfahrten

(3) Für Sperrfahrten, die im Bereich von Abzweigstellen verkehren oder Anschlussstellen bedienen, können in den Örtlichen Richtlinien oder in einer Beta ergänzende Regeln gegeben sein.

Abzweigstellen, Anschlussstellen

(4) Das Bewegen von Fahrzeugen im Baugleis ist Rangieren.

Baugleis

(5) Sie dürfen Fahrzeuge in ein Gleis einsetzen, wenn der Fahrdienstleiter, der das Gleis gesperrt hat, zugestimmt hat.

Fahrzeuge einsetzen

2 Sperrfahrten trennen, Fahrzeuge abstellen

In den Örtlichen Richtlinien oder in einer Beta kann zugelassen sein, dass auf der freien Strecke Sperrfahrten getrennt oder einzelne Fahrzeuge abgestellt werden dürfen.

3 Abfahrt

Sperrfahrten dürfen auf der freien Strecke erst abfahren, wenn der Fahrdienstleiter Ihnen als Zugführer die Zustimmung zur Abfahrt mündlich gegeben hat.

4 Gültigkeit der Signale bei mehreren Sperrfahrten

Wenn mehrere Sperrfahrten vor einem Signal halten oder sich ihm nähern, gelten die Fahrtstellung der Hauptsignale oder die Signale Sh 1, Zs 1, Zs 7, Zs 8 oder Ts 3 nur für den Triebfahrzeugführer der jeweils ersten Sperrfahrt.

5 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.

6 Verhalten an Bahnübergängen

- (1) Vor Bahnübergängen mit offenen Schranken müssen Sie anhalten, bis die Schranken geschlossen sind. Müssen Sie nach Abschnitt 7 bei der Rück- oder Weiterfahrt auf Sicht fahren, müssen Sie auch bei geschlossenen Schranken zunächst anhalten. Ist eine Verständigung mit dem Schrankenwärter nicht möglich, * müssen Sie nach Modul 408.0671 Abschnitt 2 Absatz 7 verfahren.
- (2) Für Sperrfahrten zum Bedienen von Anschlussstellen können Regeln in den Örtlichen Richtlinien gegeben sein.

7 Rück- oder Weiterfahrt

Bei Halt auf freier Strecke müssen Sie als Zugführer den Fahrdienstleiter 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, müssen Sie als Triebfahrzeugführer auf Sicht fahren.

8 Sperrfahrt beenden

- (1) Wenn die Sperrfahrt auf einer Zugmeldestelle endet, müssen Sie als Zugführer die Ankunft aller Fahrzeuge dem Fahrdienstleiter melden.
- (2) Wenn die Sperrfahrt auf der freien Strecke - außer auf einer Abzweigstelle - endet, müssen Sie als Zugführer
- a) - wenn die Sperrfahrt auf einer Zugmeldestelle abgefahren ist - dem Fahrdienstleiter dieser Zugmeldestelle
 - b) - wenn die Sperrfahrt auf der freien Strecke abgefahren ist - dem Fahrdienstleiter, 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 dürfen Sie 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 Verständigung

- (1) Als Fahrdienstleiter der Zugmeldestellen, die die Strecke mit unterbrochener Arbeitszeit begrenzen, müssen Sie Hilfszüge vereinbaren, abmelden und zurückmelden.
- (2) Als Fahrdienstleiter, der einen Hilfszug abgelassen hat, müssen Sie nach dem Ende der unterbrochenen Arbeitszeit sofort die dazwischen gelegenen Zugmeldestellen verständigen, dass ein Hilfszug gefahren ist und ob dieser die Strecke geräumt hat oder noch unterwegs ist.
- (3) Vereinbarung und Meldungen müssen Sie nachweisen.

3 Signale bedienen

Als Fahrdienstleiter der Zugmeldestellen, die die Strecke mit unterbrochener Arbeitszeit begrenzen, dürfen Sie für die Aus- und Einfahrt des Hilfszuges Hauptsignale nicht bedienen. Für die Ausfahrt auf die Strecke mit unterbrochener Arbeitszeit ist keine Räumungsprüfung bei dem zuletzt gefahrenen Zug erforderlich.

4 Gültigkeit der Signale, Befehle

- (1) Für die Fahrt gelten nur die Hauptsignale und Sperrsignale der Zugmeldestellen, die die Strecke mit unterbrochener Arbeitszeit begrenzen.
- (2) Als Fahrdienstleiter, der den Hilfszug ablässt, müssen Sie den Triebfahrzeugführer mit Befehl 9 anweisen, die Strecke mit höchstens 50 km/h zu befahren. Im Befehl 11 müssen Sie zusätzlich vorschreiben, durch Bahnhöfe auf Sicht zu fahren. * Außerdem müssen Sie das erste vom Triebfahrzeugführer zu beachtende Einfahrsignal bzw. Blocksignal einer Abzweigstelle nennen.

5 Bahnübergänge befahren

- (1) Für die Fahrt zum Einsatzort müssen Sie dem Triebfahrzeugführer mit Befehl 11 * die Bahnübergänge bezeichnen, deren technische Sicherung nicht wirkt oder bei denen die Wirksamkeit der technischen Sicherung nicht überwacht wird (Örtliche Richtlinien). Sie müssen die Weisung geben, die Bahnübergänge mit höchstens 10 km/h zu befahren und Wegebenutzer durch Signal Zp 1 zu warnen.
- (2) Dem Triebfahrzeugführer eines Hilfszuges, der zum Heimatbahnhof zurückkehrt, müssen Sie für das Befahren der in Absatz 1 genannten Bahnübergänge Befehl 8 erteilen.
- (3) Die Bahnübergänge dürfen auch in einem vorbereiteten Beiblatt zum Befehl genannt werden.

Wo höhengleiche Übergänge von Reisenden betreten werden können, sind in den Örtlichen Richtlinien Regeln gegeben.

*

□

1 Zugverspätungen

- (1) Wenn Sie als Fahrdienstleiter bei Verspätung eines Zuges Maßnahmen zu treffen haben, müssen Sie sich, ohne eine Verspätungsmeldung abzuwarten, nach dem Lauf des Zuges erkundigen. **Erkundigen**

- (2) Als Fahrdienstleiter einer Zugmeldestelle, auf der die Verspätung eines Reisezuges erstmals 10 Minuten und mehr beträgt oder auf der sich eine gemeldete Verspätung um 10 Minuten und mehr ändert, müssen Sie die Verspätung unter Angabe des Grundes in der Regel fernmündlich allen Zugmeldestellen bis zum nächsten Anschlussbahnhof melden. **Züge, Meldungen**

Als Fahrdienstleiter eines Anschlussbahnhofs müssen Sie die Verspätung in gleicher Weise weiter melden, wobei Sie voraussichtliche Änderungen berücksichtigen müssen.

In den Örtlichen Richtlinien kann die Meldung kleinerer Verspätungen angeordnet oder eine andere Stelle mit den Meldungen beauftragt sein. Verspätungen von 30 Minuten und mehr müssen Sie darüber hinaus auch den Stellen melden, die besondere Maßnahmen zu treffen haben. In den Örtlichen Richtlinien sind die Züge und Stellen bestimmt.

- (3) Sie müssen die Verspätungsmeldung möglichst frühzeitig, spätestens fünf Minuten nach der planmäßigen Ab- oder Durchfahrtszeit des Zuges geben. Ist die Verspätung zu diesem Zeitpunkt noch nicht genau bekannt, müssen Sie die Verspätung schätzen und als voraussichtliche Verspätung melden. Weicht die tatsächliche Verspätung um 10 Minuten und mehr ab, müssen Sie diese möglichst nachmelden. **Zeitpunkt der Meldung**
- (4) Über Zugverspätungen müssen Sie die beteiligten Stellen der Deutschen Bahn und ggf. auch andere Stellen (z. B. Grenzdienststellen) benachrichtigen. **Benachrichtigen**

2 Züge anhalten

- (1) Bei Bahnbetriebsunfällen, Bränden oder anderen allgemeinen Gefahren dürfen Sie als Fahrdienstleiter Züge anhalten, um Hilfskräfte aufzunehmen oder abzusetzen. **Aufnahme von Hilfskräften**
- (2) Wenn die Betriebszentrale Ihnen mitteilt, dass sie einen zusätzlichen Halt genehmigt hat, müssen Sie den Zug in ein hierfür geeignetes Gleis einlassen. **Zusätzlicher Halt**

3 Weichen der Einfahrstraße bei der Ausfahrt sichern

Ist ein Zug nach dem Anhalten an einem gewöhnlichen Halteplatz oder vor dem Ziel-signal einer Zugstraße nicht vollständig an der Fahrstraßen-Zugschlussstelle vorbeigefahren und werden bei der Ausfahrt noch Weichen der Einfahrstraße befahren, die nicht vom Ausfahrtsignal abhängig sind, müssen Sie den Fahrstraßenhebel für die Einfahrt in umgelegter Stellung belassen. Ist das nicht möglich und kann er bei der Ausfahrt nicht erneut umgelegt werden, müssen Sie Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 6 anbringen. Wegen der Fahrwegsicherungsmeldung müssen Sie die Regeln im Modul 408.0233 Abschnitt 3 Absatz 3 beachten. Bei beginnenden Zügen müssen Sie sinngemäß verfahren.

4 Langsamfahrstellen auf Strecken mit LZB oder ETCS

- * Wenn Sie als Fahrdienstleiter auf Strecken mit LZB oder ETCS Triebfahrzeugführer über eine vorübergehende Langsamfahrstelle durch Befehl 9 unterrichten müssen,
- * müssen Sie wie folgt vorgehen:
 - * a) Wenn das Fahrzeug an der Spitze des Zuges weder mit LZB noch mit ETCS ausgerüstet ist, müssen Sie dem Triebfahrzeugführer Befehl 9 erteilen, wenn die anzuordnende Geschwindigkeit niedriger ist als 160 km/h.
 - * b) Wenn die Langsamfahrstelle in die LZB und in ETCS eingegeben ist und das Fahrzeug an der Spitze des Zuges mit LZB oder ETCS ausgerüstet ist, müssen Sie dem Triebfahrzeugführer Befehl 9 erteilen, wenn die anzuordnende Geschwindigkeit niedriger ist als 160 km/h.
 - * c) Wenn die Langsamfahrstelle nicht in die LZB bzw. in ETCS eingegeben ist und das Fahrzeug an der Spitze des Zuges mit LZB oder ETCS ausgerüstet ist, gilt Folgendes:
 - 1 Bei einer anzuordnenden Geschwindigkeit unter 160 km/h müssen Sie dem Triebfahrzeugführer
 - Befehl 11 erteilen mit dem Auftrag, bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeit zu fahren und die in der Führerraumanzeige angezeigten niedrigeren Geschwindigkeiten und Langsamfahrtsignale zu beachten und
 - Befehl 9 für die Langsamfahrstelle erteilen.
 2. Bei einer anzuordnenden Geschwindigkeit von 160 km/h oder höher müssen Sie dem Triebfahrzeugführer Befehl 9 erteilen mit dem Auftrag, die anzuordnende Geschwindigkeit vom Ort der Befehlsübermittlung bis zur ersten Zugmeldestelle hinter dem Ende der Langsamfahrstelle zu fahren.

5 Änderung der Traktionsart

Wenn auf Strecken mit elektrischem Zugbetrieb ein Triebfahrzeug mit einer anderen Traktionsart gestellt wird, als im Fahrplan vorgesehen ist, müssen Sie als Fahrdienstleiter die beteiligten Stellen wie bei fernmündlicher Bekanntgabe eines Sonderzuges verständigen.

6 Reihenfolge der Züge ändern

Wenn Sie als Fahrdienstleiter einer Zugmeldestelle auf eingleisiger Strecke von der planmäßigen oder der zuletzt bekannt gegebenen Reihenfolge der Züge abweichen wollen, müssen Sie die geänderte Reihenfolge mit den beteiligten Zugmeldestellen vereinbaren. Sie müssen die beteiligten Mitarbeiter auf den Betriebsstellen unterrichten.

7 Weiterfahrt nach Halt

- (1) Hat sich ein Triebfahrzeugführer an einem selbsttätigen Blocksignal - außer bei automatischem Streckenblock - bei Haltstellung oder an einer Blockstelle für anzeigeführte Züge bei LZB-Halt oder ETCS-Halt gemeldet und steht nicht sofort fest, dass der zugehörige Zugfolgeabschnitt noch durch einen Zug besetzt ist, müssen Sie als Fahrdienstleiter das Blocksignal oder die virtuelle Blockstelle sperren, bis der Zug weiterfahren darf.

**Selbsttätiges
* Blocksignal
* oder LZB-
Blockstelle**

Können Sie das selbsttätige Blocksignal oder die virtuelle Blockstelle nicht sperren, müssen Sie den Triebfahrzeugführer mündlich anweisen, auch dann halten zu bleiben, wenn das Blocksignal Fahrt zeigt oder der Auftrag „LZB-Fahrt“ bzw. eine Fahrerlaubnis in ETCS erteilt ist, und zwar so lange, bis Sie der Weiterfahrt zusätzlich mündlich zugestimmt haben.

- (2) Hat sich ein Triebfahrzeugführer wegen Haltstellung eines Einfahr-, Zwischen- oder Ausfahrsignals oder Blocksignals einer Abzweigstelle gemeldet, dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan für dieses Signal nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein, wenn Sie nicht sogleich erkennen, dass die zugehörige Zugstraße oder der zugehörige Zugfolgeabschnitt noch besetzt ist. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

**Selbststell-
betrieb,
Zuglenkung**



1 Zugmeldestelle

- (1) a) Hat nach unterbrochener Arbeitszeit der Fahrdienstleiter der benachbarten örtlich besetzten Zugmeldestelle oder eines benachbarten örtlich besetzten Bahnhofsteils die Arbeit wider Erwarten nicht aufgenommen, dürfen Sie Züge in der Regel ablassen, wenn Sie mit dem Fahrdienstleiter der nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle oder des nächsten örtlich besetzten Bahnhofsteils die Reihenfolge der Züge vereinbart haben. Sie müssen die Zugmeldungen an diese Stelle geben. **Allgemeines**
- b) Soll ein Zug auf der Zugmeldestelle, deren Fahrdienstleiter die Arbeit nicht aufgenommen hat, enden oder beginnen und kann die Reihenfolge der Züge nicht mit der nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle vereinbart werden, weil
- sie nicht vorhanden ist oder
 - Ihre Zugmeldestelle die nächste örtlich besetzte Zugmeldestelle ist,
- müssen Sie die Reihenfolge der Züge selbst bestimmen und im Zugmeldebuch nachweisen.
- c) Sie müssen Schrankenwärter oder örtlich besetzte Blockstellen verständigen (Örtliche Richtlinien). Das Befahren des Gegengleises ist nicht zugelassen.
- (2) a) Sie müssen den Triebfahrzeugführer durch Befehl 11 **Befehl 11**
1. beauftragen, am Einfahrsignal oder Blocksignal der noch nicht besetzten Zugmeldestellen zu halten und Weisung des dortigen Fahrdienstleiters für die Weiterfahrt einzuholen,
 2. beauftragen - wenn der Fahrdienstleiter nicht erreicht wird - mit höchstens 5 km/h auf Bahnhöfen ein- und - wenn der Zug weiterfahren soll - auszufahren bzw. auf Abzweigstellen weiterzufahren,
 3. verständigen, dass Haupt- und Sperrsignale der nicht besetzten Zugmeldestellen nicht gelten,
 4. verständigen, dass Signale der Blockstellen bis zur nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle, die dem Fahrdienstleiter zugeteilt sind, der die Arbeit nicht aufgenommen hat, nicht gelten,
 5. beauftragen, gegen die Spitze zu befahrende Weichen der bis zur nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle vorhandenen Anschlussstellen mit höchstens 50 km/h zu befahren, wenn die Zugfahrt über diese Weichen mit besonderem Auftrag zugelassen wird. * *
- b) Soll ein Zug auf der Zugmeldestelle, deren Fahrdienstleiter die Arbeit nicht aufgenommen hat,
1. enden, müssen Sie den Triebfahrzeugführer zusätzlich zu den Weisungen nach a) durch Befehl 11 beauftragen, nach Halten am gewöhnlichen Halteplatz die Weisung des Fahrdienstleiters einzuholen, und - wenn der Fahrdienstleiter nicht erreicht werden kann - sich bei Ihnen zu melden und Ihnen eine Zugvollständigkeitsmeldung für seinen Zug zu geben,
 2. beginnen, müssen Sie dem Triebfahrzeugführer Weisungen nach a) Nr. 3 bis Nr. 5 erteilen und ihn durch Befehl 11 beauftragen, auf der nicht besetzten Zugmeldestelle mit höchstens 5 km/h auszufahren.

- * Sie müssen Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 eingeben bzw. anbringen.

Die in a) Nr. 1 und Nr. 4 genannten Signale und die in a) Nr. 5 genannten Weichen sind in den Örtlichen Richtlinien genannt.

Bei Übermittlung des Befehls 11 müssen Sie den Triebfahrzeugführer mündlich über den Anlass verständigen.

Fahrwege

- (3) In den Örtlichen Richtlinien ist bestimmt, für welche Fahrtrichtung Fahrwege auf benachbarten Abzweigstellen oder Bahnhöfen mit Streckenverzweigungen eingestellt sind.

2 Blockstelle

Hat nach unterbrochener Arbeitszeit der Fahrdienstleiter einer Blockstelle, die keine Zugmeldestelle ist, die Arbeit wider Erwarten nicht aufgenommen, müssen Sie den Triebfahrzeugführern durch Befehl 11 mitteilen, dass das Blocksignal nicht gilt.

3 Bahnübergänge

In den Örtlichen Richtlinien ist bestimmt, bei welchen Bahnübergängen bis zur nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle die technische Sicherung nicht wirkt oder bei denen die Wirksamkeit der technischen Sicherung nicht auf den besetzten Betriebsstellen überwacht wird und für die Sie deshalb dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 erteilen müssen.

4 Befehle ohne Vordruck

- (1) Befehle nach Abschnitt 1 Absatz 2, Abschnitt 2 oder Abschnitt 3 dürfen Sie auch ohne Vordruck geben (Örtliche Richtlinien). Wenn Sie Befehle ohne Vordruck geben, müssen Signale oder Bahnübergänge vom Triebfahrzeugführer in der im Befehl genannten Reihenfolge angetroffen werden.
- (2) In den Örtlichen Richtlinien können Muster für Befehle enthalten sein.

5 Betriebsstelle wieder besetzt

Wenn Sie als Fahrdienstleiter die Arbeit nach unterbrochener Arbeitszeit verspätet aufnehmen, müssen Sie sich sofort bei den benachbarten Fahrdienstleitern erkundigen, ob ein Zug abgelassen wurde. Meldet sich ein Triebfahrzeugführer am Einfahrsignal bzw. Blocksignal einer Abzweigstelle, müssen Sie ihm mitteilen, dass die Zugmeldestelle inzwischen besetzt ist und dass die von der benachbarten Zugmeldestelle ausgestellten Befehle für die Weiterfahrt nicht mehr gelten. Sie müssen hiervon die Fahrdienstleiter verständigen, die die Zugfahrt vereinbart hatten.

□

Züge fahren Triebfahrzeugführer oder Zugführer arbeitsunfähig	408.0505 Seite 1 von 1
--	----------------------------------

1 Triebfahrzeugführer

Wenn Sie als Triebfahrzeugbegleiter feststellen, dass der Triebfahrzeugführer während der Fahrt arbeitsunfähig geworden ist, müssen Sie den Zug anhalten und Hilfe anfordern.

2 Zugführer

Wenn der Zugführer während der Fahrt arbeitsunfähig geworden ist und kein Zugbegleiter die Aufgaben des Zugführers übernehmen darf, müssen Sie als Triebfahrzeugführer die Aufgaben des Zugführers wahrnehmen.

*



1 Schwierigkeiten beim Aus- oder Einsteigen

- (1) a) Wenn mit Reisenden besetzte Wagen ausnahmsweise an Stellen zum Halten gekommen sind, wo das Aus- oder Einsteigen schwierig ist, müssen Sie als Zugbegleiter die Reisenden zur Vorsicht auffordern. Sie müssen die Reisenden bitten, nach Möglichkeit durch die Wagen so weit durchzugehen, dass sie ungefährdet aussteigen können.
- b) Wird Ihnen als Zugführer bekannt, dass Schwierigkeiten beim Aussteigen zu erwarten sind, müssen Sie dafür sorgen, dass
1. sich ein Zugbegleiter in dem betroffenen Wagen aufhält, um ein Aussteigen aus diesem Wagen möglichst zu verhindern,
 2. die Reisenden bis zu einem für das Aussteigen geeigneten Wagen durchgehen.
- (2) Hält ein Zug auf freier Strecke aus unvorhergesehenem Anlass, dürfen Sie als Zugführer das Aussteigen der Reisenden zulassen, wenn der Aufenthalt voraussichtlich längere Zeit dauert und sie nicht gefährdet werden können. Sie müssen die Reisenden darauf hinweisen, dass sie auf eigene Gefahr aus- oder einsteigen.

**Allgemeine
Maßnahmen**

**Maßnahmen
bei Halt auf
freier Strecke**

2 Nach Halten am Bahnsteig anfahren

- (1) a) Kommt ein Reisezug mit wirksamer Überwachungseinrichtung der Außentüren im Führerraum am Bahnsteig unvorhergesehen zum Halten, dürfen Sie als Triebfahrzeugführer die Außentüren der Wagen nicht freigeben. Sie dürfen den Zug ohne Auftrag des Zugführers bewegen, wenn im Führerraum angezeigt wird, dass keine Außentüren geöffnet worden sind.
- b) Wird im Führerraum angezeigt, dass Außentüren geöffnet worden sind oder hat der Reisezug keine wirksame Überwachungseinrichtung der Außentüren im Führerraum, dürfen Sie als Triebfahrzeugführer den Zug bewegen, wenn der Zugführer Sie hierzu beauftragt hat.
- Als Zugführer oder Zugschaffner müssen Sie feststellen, dass Reisende nicht ein- oder aussteigen und die Türen geschlossen sind.
- Nach dieser Feststellung geben Sie:
- als Zugschaffner eine Fertigmeldung,
 - als Zugführer dem Triebfahrzeugführer Abfahrauftrag nach Modul 408.0333 mit Signal Zp 9,
 - als Triebfahrzeugführer, bevor Sie den Zug bewegen, Signal Zp 1.
- (2) a) Kommt ein Reisezug mit wirksamer Überwachungseinrichtung der Außentüren im Führerraum bei planmäßigem Halt nicht am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten, dürfen Sie als Triebfahrzeugführer die Außentüren der Wagen nicht freigeben. Sie dürfen den Zug ohne Auftrag des Zugführers bewegen, wenn im Führerraum angezeigt wird, dass keine Außentüren geöffnet worden sind.
- b) Wird im Führerraum angezeigt, dass Außentüren geöffnet worden sind, oder hat der Reisezug keine wirksame Überwachungseinrichtung der Außentüren im Führerraum, dürfen Sie als Triebfahrzeugführer den Zug bewegen, wenn der Zugführer Sie hierzu beauftragt hat.

**Unvorherge-
sehenes
Halten**

**Halten nicht
am gewöhn-
lichen Halte-
platz**

Als Zugführer oder Zugschaffner müssen Sie feststellen, dass Reisende nicht ein- oder aussteigen und die Türen geschlossen sind.

Nach dieser Feststellung geben Sie:

- als Zugschaffner eine Fertigmeldung,
- als Zugführer müssen Sie den Triebfahrzeugführer mündlich oder durch Hochhalten des Armes beauftragen, weiterzufahren. Abfahrauftrag nach Modul 408.0333 dürfen Sie nicht geben,
- als Triebfahrzeugführer, bevor Sie den Zug bewegen, Signal Zp 1.

□

1 Allgemeine Maßnahmen

Kommt ein Zug zum Halten, bevor er mit Zugschluss an der Signal-Zugschlussstelle eines Einfahr- oder Blocksignals vorbeigefahren ist, dürfen Sie das Signal nicht auf Halt stellen und die Räumungsprüfung nicht bestätigen. Als Bediener des Signals müssen Sie sofort den Fahrdienstleiter verständigen. Als Fahrdienstleiter müssen Sie sofort den Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugfolgestelle verständigen.

2 Merkhinweis, Sperre

Auf Strecken ohne Streckenblock müssen Sie als Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugfolgestelle Merkhinweis nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.

3 Selbststellbetrieb, Zuglenkung mit Lenkplan

Auf der rückgelegenen Zugfolgestelle dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit * Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Sperre müs- * sen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

4 Signal auf Halt stellen

Nachdem der Zug mit Zugschluss an der Signal-Zugschlussstelle vorbeigefahren ist, dürfen Sie das Signal auf Halt stellen und die Räumungsprüfung bestätigen.

5 Weichen umstellen

Müssen durch das Signal gesicherte Weichen umgestellt werden, dürfen Sie das Signal auf Halt stellen und die Fahrstraße auflösen. Sie müssen das Signal anschließend wieder auf Fahrt stellen, wenn es die Anlage zulässt.

□

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	408.0531 Seite 1 von 2
--	----------------------------------

1 Aufgaben des Triebfahrzeugführers

- (1) Wenn Sie an einem
- Halt zeigenden Signal, *
 - LZB-Halt, *
 - LZB-Nothalt oder einem *
 - ETCS-Halt *
- unzulässig vorbeigefahren sind, müssen Sie sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen. Dies gilt auch bei jedem Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR sowie bei jeder PZB-Zwangsbremung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung oder Kennlicht zeigt oder einem Sperrsignal, das Signal Sh 1, Ra 12 (DV 301) oder Kennlicht zeigt. *
- (2) Wenn Sie an einer Stelle vorbeigefahren sind, an der nach Befehl zu halten war, müssen Sie sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen. *
- (3) Für die Weiterfahrt erteilt der Fahrdienstleiter Befehl 2. *

2 Aufgaben des Fahrdienstleiters

- (1) Sie müssen dem Triebfahrzeugführer für die Weiterfahrt Befehl 2 erteilen, auch wenn Sie das Signal nachträglich bedienen. **Befehl 2**
- (2) Sie dürfen den Befehl erst übermitteln, wenn die Voraussetzungen für die Weiterfahrt erfüllt sind. Dies gilt auch, wenn der Triebfahrzeugführer Ihnen mitgeteilt hat, dass eine Zwangsbremung durch PZB an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung oder Kennlicht oder einem Sperrsignal, das Signal Sh 1, Ra 12 (DV 301) oder Kennlicht zeigt, eingetreten ist. **Voraussetzungen** *
- (3) Sie müssen den Triebfahrzeugführer eines signalgeführten Zuges zusätzlich zum Befehl 2 nach Absatz 1 mit Befehl 2.1 beauftragen, bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals mit höchstens 40 km/h zu fahren, wenn ein Zug unzulässig
- an einem Ausfahr- oder Blocksignal vorbeigefahren ist,
 - an einer Stelle vorbeigefahren ist, an der nach Befehl zu halten war und der Zug aus einem Bahnhof ausfahren bzw. auf der freien Strecke weiterfahren soll.
- Befehl 2.1 ist nicht erforderlich, wenn ein Vorsignal am Fahrweg des Zuges die Stellung des folgenden Hauptsignals anzeigt oder der Zug auf dem Gegengleis weiterfährt und Befehl 6 oder 7 erhält bzw. am Gegengleis ein Signal Ne 2 vorhanden ist. **Befehl 2.1**
- (4) Das Signal, an dem der Zug unzulässig vorbeigefahren ist, müssen Sie nachträglich auf Fahrt stellen, wenn es die Anlage zulässt. Das gilt bei nichtselbsttätigem Streckenblock für Einfahr- oder Blocksignale jedoch nur, wenn bei der Weiterfahrt **Signal auf Fahrt stellen**

des Zuges noch mindestens eine Achse die Zugeinwirkung für den Streckenblock befährt.

- Zurücksetzen** (5) Das Zurücksetzen eines Zuges dürfen Sie anordnen, wenn wichtige Gründe dafür vorliegen.



1 Gleise erkunden

- | | |
|---|---|
| <p>(1) a) 1. Lassen wetterbedingte oder andere gefahrdrohende Umstände (Stürme, Eisregen, extreme Schneehöhen, Hochwasser, Brände, Abfragen eines Notrufes nicht möglich, Tiere usw.) befürchten, dass Gleise nicht ohne Gefahr befahren werden können, sind sie zu erkunden.</p> <p>2. 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.</p> <p>3. Wenn Sie es mit dem Triebfahrzeugführer vereinbaren und es vertretbar erscheint, darf bei Tag und sichtigem Wetter oder in Tunnels bei eingeschalteter Tunnelbeleuchtung die Erkundung auch mit Reise- oder Güterzügen durchgeführt werden.</p> <p>b) Sie müssen den Triebfahrzeugführer mit Befehl 9 anweisen, auf den betroffenen Gleisen auf Sicht zu fahren. Weisen Sie den Triebfahrzeugführer zusätzlich durch Befehl 9.1 an, das Gleis zu erkunden und das Ergebnis der Erkundung an Sie zu melden.</p> <p>(2) a) Ist die Arbeitszeit unterbrochen, dürfen Sie Gleise ausschließlich nach Absatz 1 a) Nr. 2 erkunden.</p> <p>b) Als Fahrdienstleiter, der die Erkundungsfahrt ablässt, müssen Sie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Erkundungsfahrt mit dem Fahrdienstleiter der nächsten mit einem Fahrdienstleiter besetzten Zugmeldestelle vereinbaren, 2. nach Beendigung der Arbeitsunterbrechung sofort die Zugmeldestellen, auf denen die Arbeit unterbrochen war, verständigen, dass eine Erkundungsfahrt gefahren ist und ob diese die Strecke geräumt hat oder noch unterwegs ist, 3. Vereinbarung und Meldungen nachweisen. <p>c) Als Fahrdienstleiter, der die Erkundungsfahrt ablässt, und als Fahrdienstleiter der nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle, dürfen Sie für die Aus- und Einfahrt der Erkundungsfahrt Hauptsignale nicht bedienen. Für die Ausfahrt ist keine Räumungsprüfung bei dem zuletzt gefahrenen Zug erforderlich.</p> <p>d) 1. Für die Fahrt gelten nur Hauptsignale und Sperrsignale der Zugmeldestelle, auf der die Erkundungsfahrt beginnt, und der nächsten mit einem Fahrdienstleiter besetzten Zugmeldestelle.</p> <p>2. Als Fahrdienstleiter, der die Erkundungsfahrt ablässt, müssen Sie den Triebfahrzeugführer durch Befehl 9 anweisen, bis zur nächsten mit einem Fahrdienstleiter besetzten Zugmeldestelle mit höchstens 50 km/h zu fahren, und durch einen weiteren Befehl 9 anweisen, auf den zu erkundenden Gleisen auf Sicht zu fahren und das Gleis zu erkunden (Befehl 9.1).</p> <p>Im Befehl 11 müssen Sie zusätzlich vorschreiben, durch Bahnhöfe auf Sicht zu fahren. Außerdem müssen Sie das erste vom Triebfahrzeugführer zu beachtende Einfahrtsignal bzw. Blocksignal einer Abzweigstelle nennen.</p> <p>e) In den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen ist bestimmt, bei welchen Bahnübergängen bis zur nächsten mit einem Fahrdienstleiter besetzten Zugmeldestelle die technische Sicherung nicht wirkt oder bei denen die</p> | <p>Allgemeines
* Sachverhalt,
* Fahrten</p> <p>Befehl 9
*
*</p> <p>unterbrochene Arbeitszeit
Fahrten
Verständigung</p> <p>Signale bedienen</p> <p>Gültigkeit der Signale, Befehle</p> <p>Bahnübergänge befahren</p> |
|---|---|

Wirksamkeit der technischen Sicherung nicht auf den besetzten Betriebsstellen überwacht wird und für die Sie als Fahrdienstleiter, der die Erkundungsfahrt ablässt, dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 erteilen müssen. Die Bahnübergänge dürfen auch in einem vorbereiteten Beiblatt zum Befehl genannt werden.

2 Befahren von vereisten Spurrillen oder Bahnübergängen

- a) Wenn nach Ablauf der in den Örtlichen Richtlinien nach b) genannten Zeit kein Zug gefahren ist und Spurrillen auf freier Strecke oder auf Bahnübergängen nicht schnee- und eisfrei gemacht werden konnten, müssen Sie vom Triebfahrzeugführer des Zuges, der das Gleis zuerst befährt, die Radsatzlast des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges melden lassen, soweit die Radsatzlast des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges nicht nach b) in den Örtlichen Richtlinien angegeben ist.

Ist die gemeldete oder die in den Örtlichen Richtlinien nach b) angegebene Radsatzlast für diesen Zug nicht größer als 16 t, müssen Sie den Triebfahrzeugführer durch Befehl 9 anweisen, den Streckenabschnitt mit Spurrillen und die Bahnübergänge mit höchstens 30 km/h zu befahren.

- b) In den Örtlichen Richtlinien sind die betroffenen Streckenabschnitte, Bahnübergänge und Zeiten genannt. Es können Radsatzlasten der Fahrzeuge angegeben sein, die an der Spitze des Zuges fahren, und zusätzliche Regeln gegeben sein.

3 Eiszapfenbildung

Wenn sich in Tunnels Eiszapfen bilden können (Örtliche Richtlinien), müssen Sie den Triebfahrzeugführer des Zuges, der das Gleis zuerst befährt, durch Befehl 9 anweisen, im Tunnel auf Sicht zu fahren.

4 Windwarnung

Zeigt eine Windmeldeanlage Windwarnung an, müssen Sie die in den Örtlichen Richtlinien genannten Maßnahmen treffen.

5 Geschlossene Schneedecke

- Die Betriebszentrale darf anordnen, dass Züge mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 200 km/h wegen geschlossener Schneedecke mit höchstens 200 km/h * fahren. Sie müssen dem Triebfahrzeugführer Befehl 11 mit Wortlaut „Stellen Sie VMZ 200 von ... bis ... ein“ erteilen.

*** 6 Melden**

- * Als Triebfahrzeugführer müssen Sie gefahrdrohende Umstände dem Fahrdienstleiter * melden.

7 Nachweis

Gefahrdrohende Umstände und getroffene Maßnahmen müssen Sie nachweisen.

□

1 Nachtzeichen des Spitzensignals nicht in Ordnung

- (1) Ein erloschenes Nachtzeichen müssen Sie den Betriebsstellen bis zum nächsten Bahnhof melden. Als Fahrdienstleiter müssen Sie den Zug dort anhalten. Befährt der Zug bis zum nächsten Bahnhof nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge, müssen Sie ihn bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter sofort anhalten. **erloschen**

Nach dem Anhalten des Zuges muss das Signal in Ordnung gebracht werden. Ist das nicht möglich, darf der Zug bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter nicht weiterfahren.

Darf der Zug weiterfahren, müssen Sie die Unregelmäßigkeit von Bahnhof zu Bahnhof melden.

- (2) Ein unvollständiges Nachtzeichen müssen Sie den Betriebsstellen bis zum nächsten Bahnhof, als Fahrdienstleiter von Bahnhof zu Bahnhof bis zum nächsten Haltbahnhof melden. Befährt der Zug nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge, müssen Sie ihn bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter auf dem nächsten Bahnhof anhalten. **unvollständig**

Nach dem Anhalten des Zuges muss das Nachtzeichen in Ordnung gebracht werden. Ist das nicht möglich, darf der Zug bis zu dem Bahnhof fahren, auf dem das Nachtzeichen in Ordnung gebracht werden kann. Als Fahrdienstleiter müssen Sie die Unregelmäßigkeit von Bahnhof zu Bahnhof melden.

Auf Nebenbahnen müssen Sie bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter den Triebfahrzeugführer außerdem

- durch Befehl 9 anweisen, mit höchstens 40 km/h zu fahren, und
- durch Befehl 11 anweisen, auch vor den nicht mit Pfeiftafeln gekennzeichneten Bahnübergängen ohne technische Sicherung wie bei unsichtigem Wetter Signal Zp 1 nach Modul 301.0901 Abschnitt 2 Absatz 4 zu geben. *

In den Örtlichen Richtlinien können für Nebenbahnen abweichende Regeln gegeben sein. *

2 Schlussignal fehlt

- (1) Fehlt das Schlussignal, ist wie folgt vorzugehen:

- a) Auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock müssen Sie als Fahrdienstleiter die vorgelegenen Betriebsstellen bis zum nächsten örtlich besetzten Bahnhof verständigen. Als Fahrdienstleiter dieses Bahnhofs müssen Sie die Meldung in gleicher Weise weitergeben. Der Zug ist auf dem nächsten geeigneten Bahnhof anzuhalten, damit das Schlussignal angebracht werden kann. **Strecken mit selbsttätigem Streckenblock**

- b) Auf Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock oder ohne Streckenblock ist wie folgt zu verfahren: **Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock oder ohne Streckenblock**
1. Als Fahrdienstleiter müssen Sie die vorgelegenen Betriebsstellen bis zum nächsten örtlich besetzten Bahnhof und die Zugfolgestellen bis zur rückgelegenen Zugmeldestelle verständigen.

2. Ausfahrtsignale müssen Sie sofort auf Halt stellen. Block- oder Einfahrtsignale müssen Sie in der Fahrtstellung lassen, sofern sie nicht selbsttätig in die Haltstellung kommen. Einfahrtsignale dürfen Sie jedoch mit Genehmigung des Fahrdienstleiters auf Halt stellen, wenn Weichen umgestellt werden

müssen. Bei drohender Gefahr dürfen Sie selbstständig handeln und den Fahrdienstleiter nachträglich verständigen.

3. Sie dürfen den Zug zunächst nicht vorblocken, sofern nicht selbsttätig vorgeblockt wird.
4. Die Räumungsprüfung für den betroffenen Zug brauchen Sie zunächst nicht durchzuführen. Bei Relaisblock oder Trägerfrequenzblock 71 müssen Sie das zugbewirkte Rückblocken sperren, wenn es die Anlage zulässt.
5. Merkhinweis müssen Sie nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 und Nr. 16 anbringen bzw. eingeben.
6. Als Fahrdienstleiter müssen Sie den Zug auf dem nächsten Bahnhof anhalten lassen.
7. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingeschichert sein. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Für Abzweigstellen können in den Örtlichen Richtlinien abweichende Regeln gegeben sein.

Zug vollständig

- (2) Wird festgestellt, dass der Zug vollständig ist, müssen Sie das Schlussignal anbringen lassen. Als Fahrdienstleiter müssen Sie die benachrichtigten Stellen verständigen, dass der Zug vollständig ist. Die Verständigung gilt für die Räumungsprüfung als Feststellung nach Modul 408.0241 Abschnitt 4 b. Sie dürfen die Signale auf Halt stellen und das Vorblocken und die Bestätigung der Räumungsprüfung nachholen.

Zug nicht vollständig

- (3) Ist der Zug nicht vollständig, müssen Sie das Gleis sperren und nach Modul 408.0571 Abschnitt 9 vorgehen.

3 Schlussignal zweifelhaft

Ist das Vorhandensein des Schlusssignals zweifelhaft, müssen Sie zunächst nach Abschnitt 2 vorgehen und bei einer vorgelegenen Betriebsstelle nachfragen. Die weiteren Maßnahmen ergeben sich aus den Feststellungen des Mitarbeiters dieser Betriebsstelle.

4 Nachweis

Feststellungen und Meldungen nach Abschnitt 1 Absatz 1, Abschnitt 2 Absatz 1 und 2 und Abschnitt 3 und getroffene Maßnahmen müssen Sie nachweisen.

□

1 Reisezüge

- (1) a) Wenn Sie in einem Reisezug nach außen aufschlagende Türen oder andere offene Außentüren von Personenwagen feststellen oder wenn Ihnen solche Türen gemeldet worden sind, müssen Sie den Triebfahrzeugführer sofort verständigen. * **Maßnahmen**
* Verständigen
*
- b) Können Sie den Triebfahrzeugführer nicht verständigen, müssen Sie den Zug sofort anhalten. * Zug anhalten
*
- (2) a) Sind Ihnen als Triebfahrzeugführer offene Außentüren im Reisezug gemeldet worden oder haben Sie offene Außentüren festgestellt, müssen Sie den Zug in der Regel sofort durch Vollbremsung anhalten. * **Maßnahmen**
* Zug anhalten
*
- In den Regeln für das Bedienen der Triebfahrzeuge oder technischer Einrichtungen am Zug oder im Abhilfetext zur Störungsbeseitigung im Display der Führerraumanzeige können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein. *
- b) Nach dem Anhalten müssen Sie, soweit der Zug begleitet wird, die Zugbegleiter verständigen. Als Zugbegleiter müssen Sie Weisungen des Triebfahrzeugführers beachten. * **Maßnahmen**
* nach dem
* Anhalten

2 Güterzüge

Wenn Sie in einem Güterzug nach außen aufschlagende Türen feststellen oder wenn Ihnen nach außen aufschlagende Türen gemeldet worden sind, müssen Sie den Zug sofort anhalten. *

3 Nachweis

Als Fahrdienstleiter müssen Sie Unregelmäßigkeiten und getroffene Maßnahmen nachweisen.



1 Feststellen, Melden

- (1) Wenn Sie an Fahrzeugen oder Ladungen Unregelmäßigkeiten

**Maßnahmen
bei Gefahr**

(z. B. Brandgeruch, Ölqualm, Flammenbildung, rotglühende Radsatzlager, Pfeiftöne, blockierter Radsatz, Funkensprühen 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)

feststellen oder wenn Ihnen solche Unregelmäßigkeiten gemeldet werden, müssen Sie, außer wenn eine Unregelmäßigkeit nach Absatz 2 angezeigt wird, Maßnahmen bei Gefahr treffen.

- (2) a) Wird Ihnen als Fahrdienstleiter durch eine Heißläuferortungsanlage oder Festbremsortungsanlage ein Heißläufer oder „Feste Bremse - heiß“ angezeigt, müssen Sie den Zug an dem in den Örtlichen Richtlinien genannten Hauptsignal anhalten. In den Örtlichen Richtlinien können abweichende Regeln zum Anhalten des Zuges gegeben sein. *
- b) Wird Ihnen als Fahrdienstleiter durch eine Heißläuferortungsanlage oder Festbremsortungsanlage ein Warmläufer oder „Feste Bremse - warm“ angezeigt, müssen Sie den Zug in dem in den Örtlichen Richtlinien genannten Bahnhof anhalten.
- c) Teilen Sie dem Triebfahrzeugführer vor dem Anhalten des Zuges die Art der Meldung, den betroffenen Radsatz und die betroffene Zugseite mit. *
- d) Als Triebfahrzeugführer sollen Sie bei einem Heißläufer oder bei der Meldung „Feste Bremse - heiß“ den Zug mit einer Vollbremsung anhalten. *

**Anzeige durch
Ortungs-
anlagen**

2 Untersuchen

- (1) a) Nach dem Anhalten müssen Sie als Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer die Unregelmäßigkeit mitteilen, sofern ihm diese nicht schon nach Abschnitt 1 Absatz 2 mitgeteilt worden ist.
- b) Als Triebfahrzeugführer müssen Sie - auch wenn Sie eine Unregelmäßigkeit selbst festgestellt haben -
1. den Zug nach der Unregelmäßigkeit absuchen,
 2. bei Anzeige durch eine Ortungsanlage das geortete Fahrzeug untersuchen; können Sie an diesem Fahrzeug keine Unregelmäßigkeit feststellen, müssen Sie das davor und dahinter laufende Fahrzeug nach Wärmequellen absuchen,
 3. dem Fahrdienstleiter die zu treffenden Maßnahmen mitteilen.

Allgemein

- (2) Haben Sie als Fahrdienstleiter einen Zug mit einem durch Heißläuferortungsanlage angezeigten Heißläufer an einem Einfahrsignal angehalten, dürfen Sie den Zug durch den Triebfahrzeugführer im Bahnhof untersuchen lassen, sofern dies in den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen nicht verboten ist. Sie müssen den Zug in das durchgehende Hauptgleis einlassen. Während der Einfahrt des Zuges dürfen unmittelbar benachbarte Gleise nicht befahren werden. Als Triebfahrzeugführer dürfen Sie den Zug nur mit Schrittgeschwindigkeit in den Bahnhof fahren.

im Bahnhof

3 Schäden an Fahrzeugen

Als Triebfahrzeugführer müssen Sie, sofern ein Wagenmeister nicht zur Verfügung steht, Fahrzeuge mit Mängeln, die den Bahnbetrieb gefährden können, aus dem Zug aussetzen.

4 Nachweis

Als Fahrdienstleiter müssen Sie Unregelmäßigkeiten und Maßnahmen nachweisen.



1 Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern

- (1) Wenn Sie bei einem Triebfahrzeug einen beschädigten gehobenen Stromabnehmer feststellen oder einen unruhigen Stromabnehmerlauf (z. B. heftig schwankende Oberleitung) beobachten, müssen Sie Maßnahmen bei Gefahr treffen. Als Fahrdienstleiter müssen Sie die Zentralschaltstelle verständigen und mit ihr die weiteren Maßnahmen vereinbaren. Als Triebfahrzeugführer müssen Sie dem Fahrdienstleiter melden, ob der Zug weiterfahren darf. **Triebfahrzeug**
- (2) Wenn Sie bei einem fahrenden Zug einen Speisewagen mit gehobenem Stromabnehmer feststellen, müssen Sie den Zug sofort anhalten und als Fahrdienstleiter die Zentralschaltstelle verständigen. **Speisewagen**
- Nach dem Halt müssen Sie als Zugführer veranlassen, dass der Stromabnehmer gesenkt wird. Ist dies nicht möglich, müssen Sie den Speisewagen auf dem nächsten Bahnhof aussetzen.
- (3) Als Fahrdienstleiter müssen Sie Unregelmäßigkeiten und Maßnahmen nachweisen. **Nachweis**

2 Feuer im Zug

- (1) Wenn während der Fahrt ein Fahrzeug in Brand gerät, müssen Sie den Zug so schnell wie möglich anhalten. Dabei sollten Sie als Triebfahrzeugführer möglichst nicht in Tunnels, an brandgefährdeten Stellen oder an Stellen, wo die Hilfeleistung erschwert ist, halten. **Erste Maßnahmen**
- Wenn Sie als Zugbegleiter Feuer entdecken, müssen Sie bei Zügen mit Lautsprecheranlage die Hilfe der anderen Zugbegleiter anfordern mit der Ansage:
"Achtung Zugbegleiter! Mit F-Gerät in Wagen (Nummer) kommen."
- Als Zugpersonal müssen Sie unverzüglich für die Sicherung der Reisenden und Ladungen sorgen.
- (2) Auf elektrisch betriebenen Strecken müssen Sie das Halten auf freier Strecke möglichst abkürzen. Brennende Fahrzeuge müssen Sie möglichst auf ein Gleis ohne Oberleitung oder ein Nebengleis fahren, jedoch nicht in unmittelbare Nähe der Oberleitungsmaste oder Quertragwerke. **Elektrisch betriebene Strecken**
- (3) Wenn ein Fahrzeug eines Zuges, der Reisende befördert, in Brand gerät und der Zug in einem Tunnel zum Halten kommt, müssen Sie wie folgt verfahren: **Tunnel**
- a) Als Zugbegleiter müssen Sie dafür sorgen, dass Reisende den Wagen mit der Brandstelle sofort räumen und sich in die benachbarten Wagen begeben.
- b) Sie müssen Klimaanlage und Belüftung im ganzen Zug sofort ausschalten. *
- c) Sobald Sie als Zugführer erkennen, dass der Brand nicht gelöscht werden kann, müssen Sie die Räumung des Zuges anordnen. Dazu müssen Sie - möglichst in Absprache mit dem Fahrdienstleiter - die Fluchtrichtung festlegen und für das Anschalten einer eventuell vorhandenen Tunnelbeleuchtung sorgen. Als Zugpersonal müssen Sie dafür sorgen, dass als Fluchtweg der Randweg neben dem haltenden Zug benutzt wird.



1 Auf Sicht fahren

Wenn Sie als Triebfahrzeugführer auf Sicht fahren müssen, dürfen Sie je nach den Sichtverhältnissen nur so schnell fahren, dass Sie den Zug vor einem Fahrthindernis oder Haltsignal sicher anhalten können. Sie dürfen höchstens 40 km/h fahren.

Wenn Sie bis zu einem Hauptsignal oder einem Signal Ne 14 auf Sicht fahren müssen, und wenn ab dort die Fahrt zugelassen ist, müssen Sie noch 400 m über diese Signale hinaus auf Sicht fahren. *

2 Geschwindigkeit ermäßigen

(1) Wenn Sie als Triebfahrzeugführer eines signalgeführten Zuges bei unsichtigem Wetter den Standort von Signalen nicht mit Sicherheit bestimmen können, müssen Sie die Geschwindigkeit des Zuges entsprechend ermäßigen.

**Unsichtiges
Wetter**

(2) a) Wenn Sie als Triebfahrzeugführer verminderten Reibwert zwischen Rad und Schiene feststellen, müssen Sie die Geschwindigkeit des Zuges entsprechend ermäßigen. Sie müssen die Unregelmäßigkeit dem Fahrdienstleiter melden.

**Verminderter
Reibwert**

Die Meldung soll folgende Angaben enthalten:

- Gleis von ... nach ...,
- Strecken-km,
- Steigungs- oder Gefälleabschnitt,
- Schwierigkeiten beim Anfahren oder Bremsen.

b) Hat Ihnen als Fahrdienstleiter ein Triebfahrzeugführer eine Unregelmäßigkeit nach a) gemeldet, müssen Sie dem Triebfahrzeugführer des nachfolgenden Zuges mitteilen, dass es zu Schwierigkeiten beim Anfahren oder Bremsen kommen kann.

c) Wenn Sie als Triebfahrzeugführer über Schwierigkeiten beim Anfahren oder Bremsen verständigt worden sind, müssen Sie auf dem betroffenen Streckenabschnitt Betriebsbremsungen durchführen und dem Fahrdienstleiter mitteilen, ob Bremswegverlängerungen aufgetreten sind.

d) Hat Ihnen als Fahrdienstleiter der Triebfahrzeugführer Bremswegverlängerungen gemeldet, müssen Sie den Triebfahrzeugführer des nachfolgenden Zuges hierüber verständigen.



1 Ursache ermitteln

Hält Ihr Zug unvorhergesehen, außer wegen Haltstellung eines Signals, LZB-Halts * oder ETCS-Halts, müssen Sie als Triebfahrzeugführer die Ursache umgehend ermit- * teln.

2 Hilfe anfordern

- (1) Das Anfordern von Hilfe über Zugfunk oder Streckenfernsprechverbindung müssen Sie durch Notruf einleiten.
- (2) Fordern Sie in der Nähe befindliche Mitarbeiter auf zu helfen.
- (3) Wenn Sie als Zugbegleiter oder Triebfahrzeugbegleiter Hilfe angefordert haben, müssen Sie den Triebfahrzeugführer hierüber verständigen. Nachdem vom Zugpersonal Hilfe angefordert worden ist, dürfen Sie als Triebfahrzeugführer 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, müssen Sie als Triebfahrzeugführer oder Zugführer das Halten dem Fahrdienstleiter einer benachbarten Zugmeldestelle melden.

Wenn dies nicht möglich ist, müssen Sie, nachdem der Anlass beseitigt ist, die Meldung bei der Weiterfahrt nachholen. Als Triebfahrzeugführer müssen Sie bis dahin auf Sicht fahren.

4 Beteiligte verständigen

Wenn Ihnen als Fahrdienstleiter das Halten des Zuges nach Abschnitt 3 gemeldet oder wenn Hilfe angefordert worden ist, müssen Sie die Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle und der beteiligten Blockstellen sowie die Schrankenwärter, Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen verständigen. Sie müssen Merkhinweis * „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen * bzw. eingeben.

5 Zugtrennung

Nach einer Zugtrennung müssen Sie als Zugführer im abgetrennten Zugteil Feststellbremsen entsprechend der maßgebenden Neigung anziehen, und zwar unabhängig davon, wie lange der Zugteil stehen bleibt. Bestimmen Sie die maßgebende Neigung anhand der Sägelnien im Fahrplan.

6 Mit dem ganzen Zug weiterfahren

- (1) Kann ein Zug nach Halt aus unvorhergesehenem Anlass weiterfahren, müssen Sie als Triebfahrzeugführer oder Zugführer den Fahrdienstleiter, dem Sie das Halten mitgeteilt haben, von der beabsichtigten Weiterfahrt verständigen. Sie dürfen nur weiterfahren, wenn der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle zugestimmt hat.

- (2) Als Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle dürfen Sie der Weiterfahrt nur zustimmen, nachdem Sie die Fahrdienstleiter der vorgelegenen Zugmeldestelle und der beteiligten Blockstellen sowie die Schrankenwärter, Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen unterrichtet haben.

7 Mit einem Zugteil weiterfahren

- (1) Kann mit einem Zugteil weitergefahren werden, müssen Sie als Zugführer vor der Weiterfahrt am stehen bleibenden Zugteil Feststellbremsen entsprechend der maßgebenden Neigung anziehen. Bestimmen Sie die maßgebende Neigung anhand der Sägelinien im Fahrplan.
- (2) Ein Zugbegleiter oder Triebfahrzeugbegleiter soll beim stehen bleibenden Zugteil bleiben. Ist das nicht möglich, dürfen Sie als Zugführer die Weiterfahrt nicht zulassen, solange sich im stehen bleibenden Zugteil Reisende befinden oder wenn der Streckenabschnitt, auf dem der Zugteil stehen bleiben soll, im Fahrplan durch zwei Sägelinien gekennzeichnet ist.
- (3) Für die Weiterfahrt eines Zugteils gelten die Regeln im Abschnitt 6 sinngemäß. Bevor Sie weiterfahren, müssen Sie als Zugführer feststellen, dass am weiterfahrenden Zugteil kein Schlussignal angebracht ist.

8 Mit mehreren Zugteilen getrennt weiterfahren

- (1) Können mehrere Teile des Zuges getrennt weiterfahren, gelten die Regeln in den Abschnitten 6 und 7 sinngemäß.
- (2) Als Fahrdienstleiter müssen Sie bei der Betriebszentrale die Zugnummern erfragen.
- (3) Bevor Sie als Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle der Weiterfahrt eines zweiten oder weiteren Zugteils zustimmen, müssen Sie deren Triebfahrzeugführer jeweils mit Befehl 9 anweisen, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren.
- (4) Als Fahrdienstleiter der nächsten Zugmeldestelle müssen Sie die Räumung des Gleises zwischen den betroffenen Zugmeldestellen feststellen. Es gelten die Regeln im Abschnitt 9 Absatz 3 sinngemäß.

9 Zug oder Zugteil bleibt auf der freien Strecke stehen

- (1) Kann ein Zug auf der freien Strecke nicht aus eigener Kraft weiterfahren oder muss ein Zugteil auf freier Strecke stehen bleiben, müssen Sie als zuständiger Fahrdienstleiter das Gleis sperren und die Räumung des Gleises veranlassen.
- (2) Wo beim Einlassen von Hilfsfahrzeugen Störungen an der Gleisfreimeldeanlage auftreten können, sind in den Örtlichen Richtlinien Regeln gegeben.
- (3) a) Für den betroffenen Zug dürfen Sie keine Räumungsprüfung durchführen. Wenn die Meldungen über die Beendigung aller Sperrfahrten im Zugmeldebuch eingetragen sind und - wenn der Zug in mehreren Teilen von der freien Strecke geholt wurde - Sie als Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmelde-

- stelle den Vergleich nach c) durchgeführt haben, gilt die Räumung des Gleises als festgestellt.
- b) Soll der Zug in mehreren Teilen von der freien Strecke geholt werden, dürfen Sie als Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle der Weiterfahrt der Zugteile nur zustimmen, wenn für den betroffenen Zug
- der Zugführer bestätigt hat, dass eine Wagenliste beim Zug ist oder er die Nummern aller Fahrzeuge des Zuges in der im Zug vorhandenen Reihenfolge in eine Liste eingetragen hat oder
 - bei Ihnen oder bei der Betriebszentrale eine Wagenliste vorhanden ist.
- c) Nach Ankunft der Zugteile und Sperrfahrten müssen Sie durch Vergleichen der Meldungen der Zugführer mit einer der genannten Listen feststellen, dass keine Fahrzeuge auf der Strecke zurückgelassen wurden. Können Sie dies nicht feststellen oder können Sie nicht mit einer der genannten Listen vergleichen, müssen Sie den Triebfahrzeugführer des ersten Zuges, der das Gleis nach der Sperrung befährt, anweisen, im zuvor gesperrten Gleis auf Sicht zu fahren.
- d) Wenn Sie als Zugführer den Vergleich nach c) mit dem Fahrdienstleiter durchgeführt haben, müssen Sie das Schlussignal wieder anbringen.
- (4) Nach Aufheben der Gleissperrung müssen Sie bei nichtselbsttätigem Streckenblock das Rückblocken nachholen. Selbsttätige Blockeinrichtungen, die sich nach Aufhebung der Sperrung nicht in Grundstellung befinden, dürfen Sie in Grundstellung bringen.

1 Bedingungen

- (1) Als Zugführer dürfen Sie einen Zug oder Zugteil zurücksetzen lassen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
- Das Fahrzeug an der Spitze des zurücksetzenden Zuges oder Zugteils muss mit einem Mitarbeiter besetzt sein und die Verständigung zwischen diesem und dem Triebfahrzeugführer muss möglich sein. Züge oder Zugteile bis zu 100 m Gesamtlänge dürfen ohne Mitarbeiter an der Spitze zurücksetzen, wenn keine Bahnübergänge befahren werden - ausgenommen solche mit wärterbedienten Schranken -; erfragen Sie dies beim Fahrdienstleiter. Sie müssen dem Fahrdienstleiter melden, wenn Sie zum Zurücksetzen bereit sind.
 - Beim Zurücksetzen in einem Bahnhof muss der Fahrdienstleiter zugestimmt haben. Soll auf der freien Strecke zurückgesetzt werden, muss der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle zugestimmt haben. Der Fahrdienstleiter stimmt dem Zurücksetzen mit Befehl 11 zu und gibt im Befehl die Stelle an, bis zu der zurückgesetzt werden darf.
- (2) Als Fahrdienstleiter müssen Sie dem Zugführer auf Anfrage mitteilen, ob beim Zurücksetzen Bahnübergänge befahren werden, ausgenommen solche mit wärterbedienten Schranken. Danach dürfen Sie dem Zurücksetzen zustimmen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind: *
- Der Zugführer hat Ihnen mitgeteilt, dass der Zug zum Zurücksetzen bereit ist. *
 - Sie müssen *
 - die vorgelegene Zugmeldestelle,
 - dazwischen gelegene Betriebsstellen oder Arbeitsstellen,
 - Betriebsstellen oder Arbeitsstellen, die zwischen dem Zug oder Zugteil und der Stelle liegen, bis zu der zurückgesetzt werden soll und
 - beteiligte örtliche Stellen - benachrichtigt haben. *
 - Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen. *
 - Sie müssen Strecke und Fahrweg für das Zurücksetzen geprüft und gesichert haben; vor dem Zurücksetzen auf einer Abzweigstelle muss auch der Fahrdienstleiter der nächsten Zugmeldestelle, in deren Richtung zurückgesetzt wird, der Fahrt zugestimmt haben. *
 - Sie müssen für alle technisch gesicherten Bahnübergänge, die nicht durch wärterbediente Schranken gesichert sind, dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 übermitteln haben. *
 - Alle für den Zug von der LZB oder von ETCS dunkelgeschalteten Hauptsignale müssen auf Halt gestellt worden sein. *
 - Sie müssen bei einem LZB-geführten Zug - wenn es der Triebfahrzeugführer fordert - Befehl 11 mit dem Wortlaut „Bedienen Sie die Befehlstaste zur Entlassung aus der LZB“ übermitteln haben. *

2 Hauptsignale nicht bedienen

Für den zurücksetzenden Zug oder Zugteil dürfen Sie auf Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock die Hauptsignale nicht bedienen.

3 Merkhinweis, Sperre

Beim Zurücksetzen auf der freien Strecke müssen Sie als Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, in deren Richtung zurückgesetzt wird, und als Fahrdienstleiter der dazwischen gelegenen Zugfolgestellen Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.

4 Zustimmung erteilen

Die Zustimmung zum Zurücksetzen in einem Bahnhof oder auf der freien Strecke müssen Sie als Fahrdienstleiter durch Befehl 11 erteilen. Im Befehl müssen Sie die Stelle angeben, bis zu der zurückgesetzt werden darf.

Beim Zurücksetzen auf der freien Strecke müssen Sie auf eingleisiger Strecke oder auf Strecken, auf denen Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, im Befehl 11 zusetzen: „Die Hauptsignale am Fahrweg gelten nicht“. Dies gilt auch, wenn am Gegengleis ein Hauptsignal angeordnet ist und Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist.

5 Geschwindigkeit

- (1) Als Triebfahrzeugführer oder als Mitarbeiter an der Spitze des Zuges oder Zugteils müssen Sie die in Modul 408.0445 Abschnitt 3 gegebenen Regeln beachten.
- (2) Als Triebfahrzeugführer müssen Sie beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass Sie den Zug jederzeit anhalten können; 10 km/h dürfen Sie dabei nicht überschreiten. Befinden Sie sich als Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze des zurücksetzenden Zuges oder Zugteils, ist die zulässige Geschwindigkeit 20 km/h.

6 Zurücksetzen beendet

- (1) Als Zugführer müssen Sie die Beendigung des Zurücksetzens dem Fahrdienstleiter melden.
- (2) Wurde ein Zugteil zurückgesetzt, müssen Sie als Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, in deren Richtung zurückgesetzt wurde, feststellen, dass das Gleis bis zur vorgelegenen Zugmeldestelle geräumt ist. Es gelten die Regeln im Modul 408.0571 Abschnitt 9 Absatz 3 sinngemäß.

7 Weiterfahrt

Nach dem Zurücksetzen auf freier Strecke gelten für die Weiterfahrt die Regeln im Modul 408.0571 Abschnitt 6 sinngemäß. Als Triebfahrzeugführer müssen Sie bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals - höchstens 2000 m - mit höchstens 40 km/h fahren.

8 Blockeinrichtungen

Als Fahrdienstleiter dürfen Sie selbsttätige Blockeinrichtungen, die sich nach dem Zurücksetzen nicht in Grundstellung befinden, in Grundstellung bringen.

9 Nachweis

Als Fahrdienstleiter müssen Sie das Zurücksetzen nachweisen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt das folgende Muster: *

1	2		3		4		5		6		7		8		9	10	
Tag 15.12.	Regelgleis von Regelgleis nach Gegengleis nach Gegengleis von								Regelgleis nach Regelgleis von Gegengleis von Gegengleis nach								
	Adorf								Cestadt								
Zugnummer →	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke	
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M			
4742			13	12			13	18			13	19				13.21 von FCS: Erdrutsch i	
											Gesp 13,22					km 56,3, Z 4742 angehalte	
																13.23 Bet ben	
							13	42							4742	13.30 Z setzt nach FBH zurück	
																13.42 Zurücksetzen beendet,	
																Lange, Zf	



1 Grundsatz

Wenn eine Gefahr droht, müssen Sie in eigener Verantwortung umsichtig und entschlossen alles tun, um die Gefahr abzuwenden oder zu mindern. In den Örtlichen Richtlinien können zusätzliche Regeln gegeben sein.

2 Züge anhalten

- (1) Bei Gefahr müssen Sie Züge anhalten, 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 müssen Sie die Gefahr auch für Züge in Nachbargleisen annehmen, wenn nicht einwandfrei festgestellt wird, dass die Nachbargleise befahren werden können. Als Triebfahrzeugführer müssen Sie Signal Zp 5 geben, um das Zugpersonal und andere in der Nähe befindliche Mitarbeiter aufmerksam zu machen und zur Hilfeleistung aufzufordern.

3 Nothaltauftrag geben

- (1) Bei Gefahr müssen Sie sofort zusätzlich zu den Maßnahmen nach Abschnitt 2 Nothaltauftrag geben. Wenn Sie einen Nothaltauftrag fernmündlich geben, gelten folgende Wortlaute:
 - a) auf der Streckenfernsprechverbindung,
 - „Betriebsgefahr, alle Züge sofort anhalten!
Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge sofort anhalten!
Hier (Tätigkeit und Name des Meldenden)“,
 - b) auf anderen Fernsprechverbindungen,
 - „Betriebsgefahr, alle Züge zwischen (Zugmeldestelle) und (Zugmeldestelle) / im Bahnhof (Name) sofort anhalten!
Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge zwischen (Zugmeldestelle) und (Zugmeldestelle) / im Bahnhof (Name) sofort anhalten!
Hier (Tätigkeit und Stelle des Meldenden) / Hier Zug (Nummer)“.
 - oder
 - „Betriebsgefahr, Zug (Nummer) sofort anhalten!
Ich wiederhole: Betriebsgefahr, Zug (Nummer) sofort anhalten!
Hier (Tätigkeit und Stelle des Meldenden) / Hier Zug (Nummer)“.
- (2) Wenn Sie einen Nothaltauftrag auf der Streckenfernsprechverbindung oder fernmündlich über Zugfunk geben, müssen Sie ihn durch Notruf einleiten. **Einleiten** *
- (3) Ist Zugfunk nicht verfügbar, müssen Sie den Nothaltauftrag über eine andere Fernsprechverbindung geben. Wenn Sie hierzu einen Strecken- oder Signalfernsprecher benutzen, verwenden Sie bei zweigleisiger Strecke den in Fahrtrichtung des Zuges gelegenen. **Zugfunk nicht verfügbar** *
*
*
- (4) Bei einem LZB-geführten Zug müssen Sie als Triebfahrzeugführer zusätzlich zum Nothaltauftrag LZB-Nothalt geben und hiervon sofort den Fahrdienstleiter ver- **LZB-Nothalt**

ständigen. Haben Sie den LZB-Nothalt bei Halt des Zuges gegeben, müssen Sie ihn nach der Meldung an den Fahrdienstleiter zurücknehmen. Bei einem LZB-Nothalt während der Fahrt müssen Sie ihn nach Begegnung mit einem Zug im Nachbargleis, spätestens aber nach einer Fahrt von etwa 3000 m - im Tunnel möglichst am Tunnelende - zurücknehmen.

Notruf (5) Als Triebfahrzeugführer, der eine durch Notruf eingeleitete Meldung nicht eindeutig aufnehmen oder verstehen kann, müssen Sie die Geschwindigkeit Ihres Zuges sofort auf höchstens 40 km/h verringern und so lange auf Sicht weiter fahren, bis sich aus der anschließenden Meldung ergibt, dass Sie nicht betroffen sind oder bis Sie die Ursache des Notrufs mit dem Fahrdienstleiter geklärt haben.

Nothaltauftrag unvollständig (6) Als Triebfahrzeugführer müssen Sie einen Nothaltauftrag sofort ausführen, auch wenn Sie ihn unvollständig aufgenommen haben.

4 Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrags

Ergänzende Meldungen * (1) a) Sie müssen den Nothaltauftrag, soweit erforderlich, nach der Durchsage begründen und anschließend die Notrufverbindung beenden. Erst danach dürfen Sie ergänzende Meldungen entgegennehmen und rückfragen.

b) Als Fahrdienstleiter müssen Sie den Empfang des Nothaltauftrages dem Abgebenden bestätigen.

Schutz gefährdeter Züge * (2) a) Als Triebfahrzeugführer müssen Sie die Gleise nach vorn beobachten. Bei Annäherung eines gefährdeten Zuges müssen Sie Signal Sh 3 geben; erscheint dies nicht ausreichend, müssen Sie Signal Sh 5 geben. Wenn Sie das Fahrzeug verlassen, müssen Sie bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter eine Handleuchte mitnehmen.

b) Als Zugbegleiter oder Triebfahrzeugbegleiter müssen Sie die Gleise beobachten und gefährdete Züge mit Signal Sh 3 anhalten. Dabei müssen Sie einem Zug möglichst entgegenlaufen und bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter eine Handleuchte mitnehmen.

Beteiligte verständigen (3) a) Wurde vom Zugpersonal ein Nothaltauftrag gegeben, müssen Sie als Fahrdienstleiter das Zugpersonal verständigen, sobald feststeht, dass keine Züge mehr zu erwarten sind.

b) Als Zugpersonal brauchen Sie Maßnahmen nach Absatz 2 nicht durchzuführen, wenn Ihnen der Fahrdienstleiter mitgeteilt hat, dass keine Züge mehr zu erwarten sind.

5 Weiterfahrt

Als Triebfahrzeugführer eines Zuges, der wegen drohender Gefahr angehalten worden ist, dürfen Sie nur mit Zustimmung des Fahrdienstleiters weiterfahren.

6 Nachweis

Als Fahrdienstleiter müssen Sie Meldungen, Aufträge und Maßnahmen nachweisen.

□

1 Fehlleitung

Wenn Sie als Triebfahrzeugführer erkennen, dass Ihr Zug fehlgeleitet wird, müssen * Sie den Zug sofort anhalten und die Weisung des Fahrdienstleiters einholen.

2 Eisabwurf

Wenn bei kalter Witterung durch Flugschnee Eisstücke unter den Fahrzeugen entstehen können, müssen Sie auf den Strecken

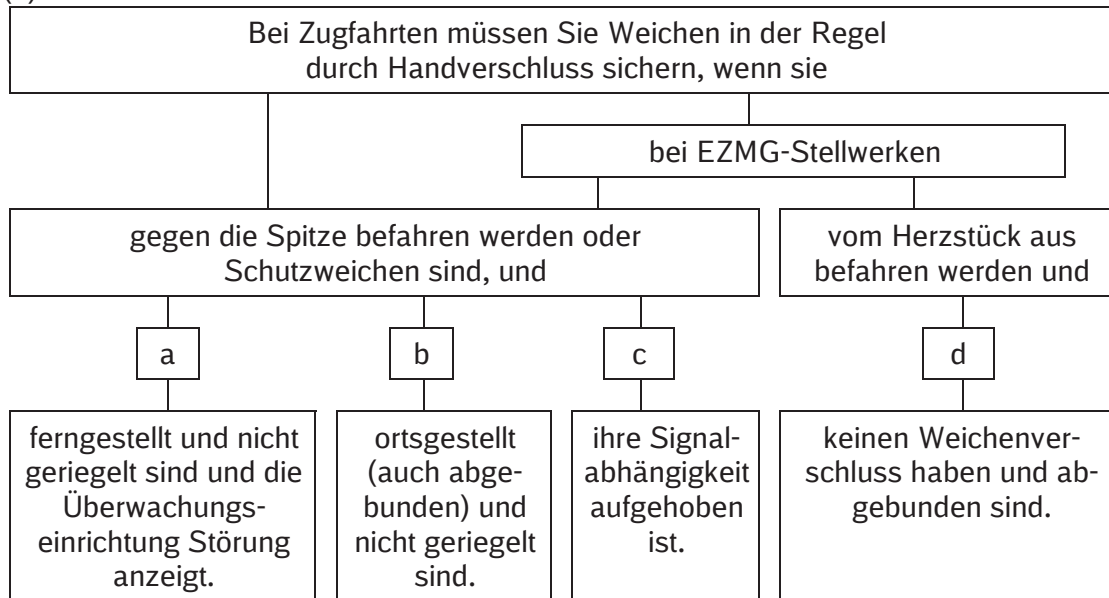
- Hannover - Würzburg (einschließlich Nantenbacher Kurve),
 - Mannheim - Stuttgart,
 - Hannover - Berlin und
 - Hamburg - Berlin
- a) als Zugbegleiter Poltern oder Schlagen am Wagen sofort dem Triebfahrzeugführer mitteilen,
- b) als Triebfahrzeugführer bei Zugbegegnungen auf herabfallende Eisstücke achten und, wenn Sie feststellen, dass Eisstücke herabfallen, dies bzw. eine Mitteilung der Zugbegleiter nach a) sofort der Betriebszentrale melden. Auf den genannten Strecken dürfen Sie dann nicht schneller als 200 km/h fahren.

□

1 Handverschluss

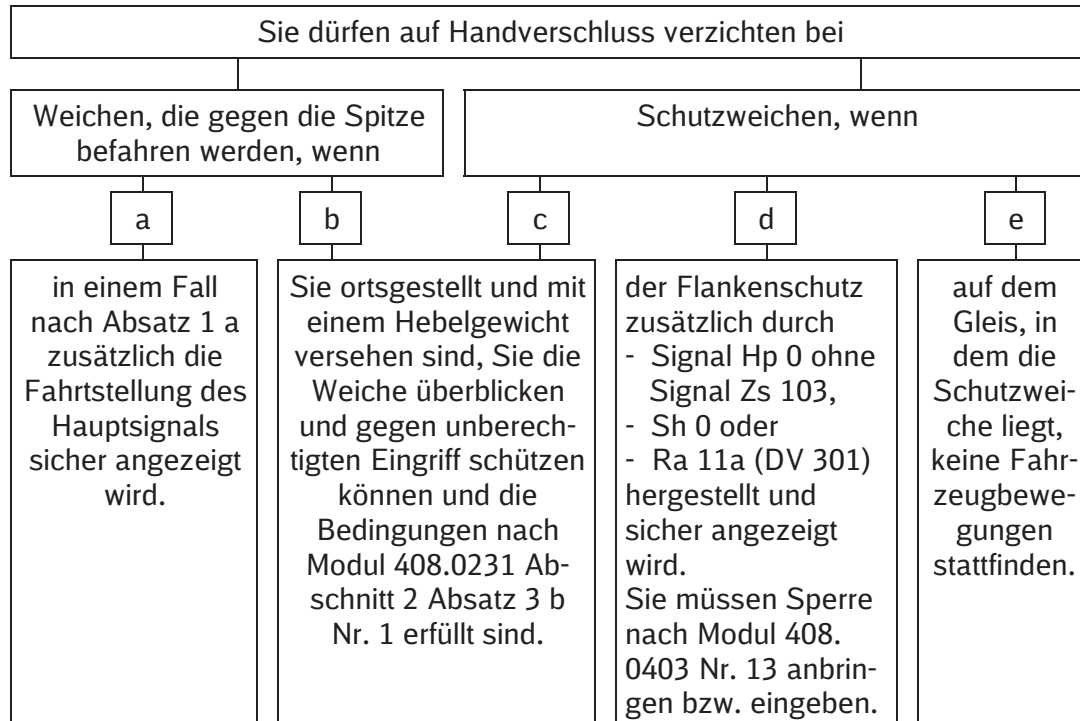
(1)

Erforderlich



(2)

Verzicht



2 Gleissperren gestört

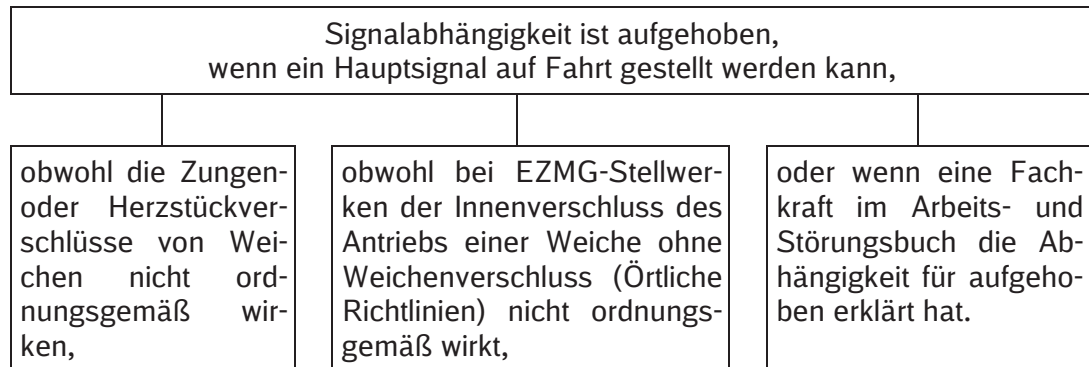
Gestörte Gleissperren müssen Sie überblicken und gegen unberechtigten Eingriff schützen können. Ist das nicht möglich, darf auf dem Gleis, in dem die Gleissperre liegt, keine Fahrzeugbewegung stattfinden. Bei abgestellten Fahrzeugen müssen Sie

sich vergewissern, dass sie gegen unbeabsichtigte Bewegungen gesichert sind.

3 Signalabhängigkeit aufgehoben

Begriff

(1)



Geschwindigkeit

Verzicht auf
Befehl 9

(2) Ist die Signalabhängigkeit zu befahrender Weichen aufgehoben, müssen Sie den Triebfahrzeugführer durch Befehl 9 anweisen, die Weichen mit höchstens 50 km/h zu befahren. Befehl 9 ist nicht erforderlich, wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung in der La angegeben ist oder wenn in den Örtlichen Richtlinien zugelassen ist, dass Sie auf den Befehl verzichten dürfen, weil Züge aus anderen Gründen nur mit höchstens 50 km/h fahren dürfen.

Bei Weichen von Anschlussstellen gilt dies nur für Züge, die Weichen gegen die Spitze befahren. Die Weichen sind in den Örtlichen Richtlinien zu Modul 408.0455 Abschnitt 2 Absatz 1 genannt.

Verbot gefährdender Fahrten

(3) Ist die Signalabhängigkeit von Flankenschutzeinrichtungen aufgehoben, dürfen Sie Fahrzeugbewegungen nur zulassen, wenn diese die Zugfahrt nicht gefährden können.

Auftrag und Meldung

(4) Ist die Signalabhängigkeit zu befahrender Weichen oder Flankenschutzeinrichtungen aufgehoben, müssen Sie Auftrag und Meldung zur Sicherung des Fahrwegs sinngemäß nach Modul 408.0233 Abschnitt 3 Absatz 3 geben.

Sperrung

(5) Ist die Signalabhängigkeit einer Weiche, Gleissperre oder eines Sperrsignals, die Flankenschutzeinrichtungen sind, aufgehoben, müssen Sie Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 13 anbringen bzw. eingeben.

4 Weichen, Gleissperren oder Riegel abgebunden

Sind zu einer Fahrstraße gehörende Weichen, Gleissperren oder Riegel abgebunden, dürfen Sie das zugehörige Hauptsignal auf Fahrt stellen, wenn eine Fachkraft im Arbeits- und Störungsbuch dies für zulässig oder die Signalabhängigkeit für aufgehoben erklärt hat.

5 Handverschluss 73 ohne Sperrvorrichtung

Ist eine Weiche mit Handverschluss 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert, müssen Sie den Triebfahrzeugführer durch Befehl 9 anweisen, die Weiche mit höchstens 5 km/h zu befahren.

□

1 Haltstellung eines Hauptsignals nicht möglich

Kann ein Hauptsignal nach Vorbeifahrt eines Zuges nicht wieder auf Halt gestellt werden oder kommt es nicht vollständig in die Haltstellung, müssen Sie wie folgt verfahren:

- (1) Bei nichtselbsttätigem Streckenblock müssen Sie Rückmelden einführen; Sie dürfen den Streckenblock nicht bedienen.
- (2) a) Eine Zugfahrt dürfen Sie am letzten rückgelegenen Hauptsignal zulassen, wenn für den anschließenden Gleisabschnitt und für den Gleisabschnitt hinter dem gestörten Hauptsignal das Freisein durch eine Räumungsprüfung bzw. Fahrwegprüfung festgestellt und ggf. bestätigt worden ist. Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan dürfen nicht eingeschaltet sein. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.
- b) Sie müssen Triebfahrzeugführer signalgeführter Züge am letzten rückgelegenen Hauptsignal durch Befehl 11 anweisen, am gestörten Signal auch bei Fahrtstellung zu halten.
 Triebfahrzeugführer anzeigegeführter Züge müssen Sie an der letzten rückgelegenen Blockstelle durch Befehl 11 anweisen, bis zur gestörten Blockstelle höchstens mit der im Fahrplan angegebenen Geschwindigkeit zu fahren und dort auch bei LZB-Fahrt bzw. ETCS-Fahrerlaubnis zu halten. *
- c) Sie müssen Triebfahrzeugführern
 - signalgeführter Züge zur Vorbeifahrt am gestörten Signal Befehl 2 oder bei Signal Zs 12 mündlichen Auftrag,
 - anzeigegeführter Züge zur Weiterfahrt an der Blockstelle für anzeigegeführte Züge Befehl 2 *
 erteilen.
- (3) Können Sie das Freisein der Gleisabschnitte nach Absatz 2 a nicht feststellen oder kann der Abschnitt hinter dem gestörten Hauptsignal nicht geräumt werden (z. B. bei Stumpfgleisen), müssen Sie die Triebfahrzeugführer zusätzlich zum Befehl 11 durch Befehl 9 anweisen, bis zum gestörten Signal bzw. bis zur gestörten LZB-Blockstelle auf Sicht zu fahren. Dort müssen Sie den Triebfahrzeugführern zusätzlich Befehl 9 erteilen mit der Weisung, in dem nicht auf Freisein geprüften oder noch besetzten Gleisabschnitt auf Sicht zu fahren.
- (4) Wenn Sie die Störung erst bemerken, wenn mit der Annäherung eines Zuges zu rechnen ist, müssen Sie Maßnahmen bei Gefahr treffen.

2 Lichthauptsignal erloschen

Ist das Signalbild eines Lichthauptsignals erloschen, gilt Abschnitt 1 mit folgenden Abweichungen:

- a) Sie müssen die Triebfahrzeugführer nicht durch Befehl 11, sondern mündlich von der Störung verständigen.
- b) Für die Vorbeifahrt am gestörten Signal dürfen Sie Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 bedienen oder bei Signal Zs 12 mündlichen Auftrag erteilen.

3 Nachtzeichen erloschen

Wird Ihnen als Bediener bekannt, dass das Nachtzeichen eines Formhauptsignals vollständig oder teilweise erloschen ist, müssen Sie die Züge am letzten rückgelegenen Hauptsignal anhalten und den Triebfahrzeugführer mündlich von der Unregelmäßigkeit verständigen.

4 Stellung „Halt erwarten“ nicht möglich

Wird Ihnen als Bediener bekannt, dass ein Vorsignal zu einem Halt zeigenden Hauptsignal nicht in Stellung „Halt erwarten“ kommt oder erloschen ist, müssen Sie sinngemäß nach Abschnitt 3 verfahren.

5 Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 erlischt nicht

Erlischt ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 nicht selbsttätig, müssen Sie es nach den Regeln in den Richtlinien 482.90XX löschen. Wenn Sie ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 nicht löschen können, müssen Sie nach Abschnitt 1 verfahren.

6 Signal kommt vorzeitig auf Halt

Kommt ein Hauptsignal vorzeitig auf Halt, müssen Sie prüfen, ob eine Signalnottaste bedient wurde. Sie dürfen das Signal wieder auf Fahrt stellen, wenn es bedienbar ist und die Voraussetzungen für die Weiterfahrt erfüllt sind.

7 Signalflügelkupplung gestört

Wenn bei elektrischer Signalflügelkupplung das Hauptsignal nicht selbsttätig in die Haltstellung kommt und auch beim Zurücklegen des Signalhebels der Hebelbewegung nicht folgt, müssen Sie nach Abschnitt 1 verfahren.

8 Gestörtes Sperrsignal usw.

Für die Vorbeifahrt von Zügen an gestörten Sperrsignalen, Signalen für zurückkehrende Schiebetriebfahrzeuge und Sperrfahrten, an gestörten Zugdeckungssignalen oder Brückendeckungssignalen gelten die Bestimmungen für Hauptsignale sinngemäß.

9 Reißen von Stelleleitungen

**Haupt- oder
Vorsignale**

(1) Reißt die Stelleitung eines Haupt- oder Vorsignals, müssen Sie sich als Bediener überzeugen, dass sich das Hauptsignal in Haltstellung und das Vorsignal in Stellung „Halt erwarten“ befindet. Bis dahin müssen Sie erforderlichenfalls nach Abschnitt 1 oder 4 verfahren. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 17 anbringen.

**Sperrsignale,
Ts-Signale
oder Brücken-
deckungs-
signale**

(2) Reißt die Stelleitung eines Sperrsignals, eines Signals für zurückkehrende Schiebetriebfahrzeuge und Sperrfahrten oder eines Brückendeckungssignals, müssen Sie sich als Bediener überzeugen, dass sich das Signal in der Haltstellung befindet. Ist das nicht der Fall, müssen Sie das Gleis sofort durch Wärterhaltscheibe abriegeln und den Fahrdienstleiter benachrichtigen. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 17 anbringen.

□

1 Ankündigen

- (1) Bei Störungen des Bahnhofsblocks müssen Sie als Fahrdienstleiter anordnen, dass jedes Bedienen der betroffenen Bahnhofsblockeinrichtungen der beteiligten Stelle anzukündigen ist.
- (2) Sie dürfen das Ankündigen der Bahnhofsblockbedienung wieder aufheben, nachdem eine Fachkraft die Beseitigung der Störung gemeldet hat.

2 Überwachungssiegel lösen

- (1) Sie dürfen ein Überwachungssiegel nur auf Weisung des Fahrdienstleiters lösen. *
- (2) Bahnhofsblockfelder dürfen Sie auch bei gelöstem Überwachungssiegel durch Bedienen des Blockfeldes blocken und entblocken. Solange Überwachungssiegel an Einrichtungen für die Befehls- oder Zustimmungsabgabe oder für die Fahrstraßenfestlegung fehlen, müssen Sie bei allen Zugfahrten Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 5 anbringen.

3 Mit Hilfseinrichtung blocken oder entblocken

- (1) Können Bahnhofsblockfelder nicht ge- oder entblockt werden, dürfen Sie - für jeden Einzelfall auf Anordnung des Fahrdienstleiters - die Hilfseinrichtung benutzen
 - zum Entblocken von Feldern, durch die Fahrstraßen festgelegt sind,
 - zum Blocken von Wechselstrom-Fahrstraßenfestlegefeldern.
- (2) Kann ein Befehls- oder Zustimmungsempfangsfeld nicht geblockt werden, dürfen Sie bei Anlagen ohne Rückgabezwang auf das Entblocken des Befehls- oder Zustimmungsempfangsfeldes mit der Hilfseinrichtung verzichten, wenn Sie den Befehl oder die Zustimmung vor Zulassung einer weiteren Zugfahrt mündlich geben. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 18 anbringen. Befehls- und Zustimmungsempfangsfelder ohne Rückgabezwang sind in den Örtlichen Richtlinien genannt.

□

1 Grundstellung bei selbsttätigem Streckenblock herstellen

- (1) Wenn Blockeinrichtungen des selbsttätigen Streckenblocks nicht ordnungsgemäß gewirkt haben, gilt Folgendes: **Bedingungen**
1. a) Sie müssen ein selbsttätiges Blocksignal oder eine virtuelle Blockstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts sperren und Merkinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 anbringen bzw. eingeben. Bei Elektronischen Stellwerken müssen Sie ein selbsttätiges Blocksignal oder eine virtuelle Blockstelle nicht sperren, wenn Sie im betroffenen Zugfolgeabschnitt Merkinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 9 eingeben können, *
 - b) Sie müssen bei einem Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts Merkinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben, *
 - c) Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen,
 - d) Sie müssen
 - eine Einzelräumungsprüfung für den zuletzt gefahrenen Zug durchführen oder
 - feststellen, dass der zuletzt gefahrene Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und den ersten Zug nach Eintritt der Störung mit Befehl 9 beauftragen, auf Sicht zu fahren (siehe Absatz 3); diesen Befehl 9 dürfen Sie nicht durch Signal Zs 7, LZB-Vorsichtauftrag oder durch eine ETCS-Fahrterlaubnis in Betriebsart OS ersetzen. *
 2. Danach dürfen Sie die Blockeinrichtungen nach den Regeln für das Bedienen der Signalanlagen in Grundstellung bringen.
- (2) Wenn Sie Blockeinrichtungen nach Absatz 1 nicht in Grundstellung bringen konnten, obwohl Sie die in den Regeln für das Bedienen von Signalanlagen genannten Einrichtungen bedient haben, müssen Sie wie folgt vorgehen: **Grundstellung kann nicht hergestellt werden**
1. Wenn Sie nach Absatz 1 Nr. 1 d), erster Anstrich eine Einzelräumungsprüfung durchführen konnten, müssen Sie den Triebfahrzeugführer des ersten Zuges, der den betroffenen Zugfolgeabschnitt nach Eintritt der Störung befahren soll, beauftragen, auf Sicht zu fahren (siehe Absatz 3).
 2. Sie müssen
 - beim ersten Zug, der den betroffenen Zugfolgeabschnitt nach Eintritt der Störung befährt, eine Einzelräumungsprüfung durchführen oder
 - feststellen, dass dieser Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und den zweiten Zug nach Eintritt der Störung mit Befehl 9 beauftragen, auf Sicht zu fahren (siehe Absatz 3); diesen Befehl 9 dürfen Sie nicht durch Signal Zs 7, LZB-Vorsichtauftrag oder durch eine ETCS-Fahrterlaubnis in Betriebsart OS ersetzen. *

3. Danach dürfen Sie Blockeinrichtungen nach den Regeln für das Bedienen der Signalanlagen in Grundstellung bringen.
4. Wenn Sie Blockeinrichtungen nach Nr. 3 nicht in Grundstellung bringen konnten, obwohl Sie die in den Regeln für das Bedienen von Signalanlagen genannten Einrichtungen bedient haben, müssen sie Räumungsprüfung auf Zeit einführen.

Befehl 9

- (3) Der Abschnitt, in dem Sie Züge beauftragen müssen, auf Sicht zu fahren, ist
- bei Zentralblock mit Achszählern oder automatischem Streckenblock oder wenn bis zur nächsten Zugmeldestelle nur ein Zugfolgeabschnitt vorhanden ist, der betroffene Zugfolgeabschnitt,
 - in allen übrigen Fällen der betroffene und der nächste Zugfolgeabschnitt.

Auf Strecken mit LZB-Blockkennzeichen gilt als betroffener Zugfolgeabschnitt

- für signalgeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge,
- für LZB-geführte Züge der Zugfolgeabschnitt für LZB-geführte Züge.

**Nach
Grundstellung
tritt Störung
erneut auf**

- (4) Wenn Sie Grundstellung nach Absatz 1 Nr. 2 bzw. Absatz 2 Nr. 3 herstellen konnten, aber die Störung beim nächsten Zug erneut auftritt, müssen Sie die Regeln nach den Absätzen 2 bis 3 sinngemäß anwenden.

2 Rückblockung geht vorzeitig ein

- a) Geht die Rückblockung unerwartet früh ein, dürfen Sie das Hauptsignal zunächst nicht auf Fahrt stellen. Als Fahrdienstleiter müssen Sie feststellen, ob der zuletzt abgelassene Zug auf der vorgelegenen Zugfolgeabschnitt angekommen ist.
- b) Hat der zuletzt abgelassene Zug den betroffenen Zugfolgeabschnitt noch nicht geräumt, müssen Sie Rückmelden einführen.

3 Erlaubniswechsel nicht möglich

- * Kann die Erlaubnis nicht abgegeben werden, müssen bei der Zugmeldestelle, bei der die Erlaubnis angezeigt wird, Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 angebracht bzw. eingegeben sein, bis der Zug angekommen ist.

□

1 Gleisstromkreise

- (1) Wird bei einer selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen ein Abschnitt als besetzt angezeigt, obwohl er frei sein müsste, müssen Sie - auch wenn der Abschnitt inzwischen als frei angezeigt wird - eine Abschnittsprüfung durchführen.

**Als besetzt
angezeigt,
obwohl frei
sein müsste**

Die Anlage gilt wieder als ordnungsgemäß wirkend, wenn der Abschnitt nach der Abschnittsprüfung von Fahrzeugen - außer Kleinwagenfahrten - durchfahren * worden ist und danach nicht mehr als besetzt angezeigt wird oder wenn die Fachkraft die Beseitigung der Störung gemeldet hat.

Für die Dauer der Störung ist Abschnittsprüfung erforderlich. Merkhinweis müssen Sie nach Modul 408.0402 Nr. 11 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

- (2) Wird bei einer selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen ein Abschnitt nicht als besetzt angezeigt, obwohl er besetzt ist, gilt die Gleisfreimeldeanlage als gestört, bis die Fachkraft im Arbeits- und Störungsbuch die Beseitigung der Störung eingetragen hat.

**Nicht als be-
setzt ange-
zeigt, obwohl
besetzt ist**

Für die Dauer der Störung ist Abschnittsprüfung erforderlich. Merkhinweis müssen Sie nach Modul 408.0402 Nr. 11 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

- (3) Ist bei einer selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen ein Abschnitt länger als 24 Stunden nicht befahren worden - außer mit Kleinwagenfahrten -, gilt die Gleisfreimeldeanlage als nicht ordnungsgemäß wirkend. Sie müssen Merkhinweis nach Modul 408.0402 Nr. 11 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

**Länger als 24
* Stunden nicht
* befahren**

Bevor Sie die nächste Zugfahrt zulassen, müssen Sie im betroffenen Abschnitt eine Abschnittsprüfung durchführen. Die Anlage gilt als ordnungsgemäß wirkend, wenn Sie bei der nächsten Zugfahrt - außer Kleinwagenfahrt - die ordnungsgemäße Besetztanzeige des Abschnitts festgestellt haben. Wird der Abschnitt nicht als besetzt angezeigt, müssen Sie nach Absatz 2 verfahren. *

2 Achszähler

- (1) Wird bei einer selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern ein Abschnitt als besetzt angezeigt, obwohl er frei sein müsste, müssen Sie eine Abschnittsprüfung durchführen.

Wenn Sie festgestellt haben, dass sich im Abschnitt keine Fahrzeuge befinden und keine Fahrten in Richtung dieses Abschnitts zugelassen sind, dürfen Sie die Achszählgrundstellung herstellen. Wird danach der Abschnitt nicht mehr als be-

setzt angezeigt, gilt die Anlage wieder als ordnungsgemäß wirkend. In den Örtlichen Richtlinien können abweichende Regeln gegeben sein.

- (2) a) Wird der Abschnitt nach dem Bedienen der Einrichtung für die Achszählgrundstellung weiterhin als besetzt angezeigt, müssen Sie den Triebfahrzeugführer des nächsten Zuges, der den betroffenen Abschnitt befahren soll, beauftragen, bis zum nächsten Hauptsignal, bei Ausfahrten bis zum Ende des anschließenden Weichenbereichs oder, wenn noch ein besonderer Bahnabschnitt ohne Weichen folgt, bis zu dessen Ende (Örtliche Richtlinien zu Modul 408.0231 Abschnitt 3 Absatz 9 b Nr.3) auf Sicht zu fahren.
- b) Wird der Abschnitt nach dem Befahren durch den Zug nach a) als besetzt angezeigt, müssen Sie nach Absatz 1 vorgehen. Wird der Abschnitt - nachdem Sie die Maßnahmen nach Absatz 1 durchgeführt haben - weiter als besetzt angezeigt, gilt die Gleisfreimeldeanlage als gestört, bis die Fachkraft die Beseitigung der Störung gemeldet hat.

Für alle folgenden Züge müssen Sie für die Dauer der Störung eine Abschnittsprüfung durchführen. Merkinweis müssen Sie nach Modul 408.0402 Nr. 11 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

3 Fahrstraße nicht aufgelöst

- * (1) Sind bei einer Fahrstraße nach dem Befahren - außer durch Kleinwagenfahrten - Abschnitte mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage nicht aufgelöst, obwohl sie nicht mehr als besetzt angezeigt werden, und müssen Sie deshalb die Fahrstraße oder einzelne Abschnitte hilfswise auflösen, gelten diese Abschnitte als gestört. Merkinweis müssen Sie nach Modul 408.0402 Nr. 11 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.
- (2) Vor weiteren Zugfahrten müssen Sie in den betroffenen Abschnitten Abschnittsprüfung durchführen. Dies gilt so lange, bis betroffene Abschnitte von Fahrzeugen - außer Kleinwagen - durchfahren worden sind und dabei die ordnungsgemäße Besetztanzeige beobachtet worden ist. Weichen müssen dabei in der Stellung wie beim Auftreten der Störung befahren werden. Wird bei Abschnitten einer Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen festgestellt, dass eine Besetzung nicht angezeigt wird, müssen Sie nach Abschnitt 1 Absatz 2 verfahren.

□

1 Begriff

Die Verständigung zwischen Zugfolgestellen gilt als völlig gestört, wenn keine Verständigung über Telekommunikationseinrichtungen möglich ist, aber Räumungsprüfung durch Rückmelden bestätigt werden muss.

2 Vorzeitiges Ab- oder Durchlassen verboten

Ist die Verständigung zwischen Zugfolgestellen völlig gestört, dürfen Sie Züge nicht vorzeitig ab- oder durchlassen.

3 Verständigung zwischen Zugmeldestellen völlig gestört

- | | |
|---|--|
| <p>(1) Ist die Verständigung zwischen Zugmeldestellen völlig gestört, dürfen Sie einen Zug nur ablassen, wenn Sie annehmen können, dass der vorausgefahrte Zug auf der nächsten Zugmeldestelle eingetroffen und kein Gegenzug auf demselben Gleis zu erwarten ist. Fahrten auf dem Gegengleis, Fahrten auf Strecken ohne Streckenblock, Fahrten entgegen der über die Streckenblockeinrichtung erteilten Erlaubnis oder Fahrten auf eingleisigen Strecken in Richtung auf eine Abzweigstelle dürfen Sie nicht zulassen.</p> | Allgemeines |
| <p>(2) Sie müssen den Triebfahrzeugführer des abzulassenden Zuges durch</p> <p>a) Befehl 9 beauftragen, bis zur nächsten Zugmeldestelle auf Sicht zu fahren,</p> <p>b) Befehl 11 beauftragen,</p> <p style="margin-left: 40px;">1. am Einfahrsignal des nächsten Bahnhofs oder am Blocksignal der nächsten Abzweigstelle zu halten und den Fahrdienstleiter zu verständigen,</p> <p style="margin-left: 40px;">2. wenn der Fahrdienstleiter nicht erreicht wird, in den Bahnhof mit höchstens 5 km/h einzufahren.</p> | Auftrag
durch Befehle
9 und 11
* |
| <p>(3) Sie müssen dem Triebfahrzeugführer des abzulassenden Zuges durch Befehl 11 mitteilen, dass</p> <p>a) bei der Einfahrt die Hauptsignale und Sperrsignale des nächsten Bahnhofs nicht gelten und</p> <p>b) die Signale der zwischen den Zugmeldestellen gelegenen Blockstellen nicht gelten; Sie müssen die Fahrdienstleiter der Blockstellen möglichst über die Zugfahrt unterrichten.</p> | * Mitteilung
durch
Befehl 11 |

4 Verständigung mit einer Blockstelle völlig gestört

Ist die Verständigung mit einer Blockstelle der freien Strecke (außer Abzweigstelle) völlig gestört, scheidet sie für die Zufolge aus. Sie müssen die Triebfahrzeugführer der Züge durch Befehl 11 benachrichtigen. Darin müssen Sie mitteilen, dass das Blocksignal nicht gilt. *

5 Bahnübergänge

Bei völlig gestörter Verständigung müssen Sie den Triebfahrzeugführern der Züge Befehl 8 erteilen für im betroffenen Gleisabschnitt vorhandene Bahnübergänge,

- * a) deren Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten nicht benachrichtigt werden können, obwohl sie benachrichtigt werden müssten,
- * b) deren Schranken von der benachbarten Zugmeldestelle bedient werden,
- c) mit signal- und zuggesteuerten Bahnübergangssicherungsanlagen (ausgenommen Bahnübergänge mit Überwachungssignal), deren Überwachungseinrichtung sich nicht beim ablassenden Fahrdienstleiter befindet.

6 Nachweis

Die Unregelmäßigkeit müssen Sie nachweisen.



1 Stelle mit verminderter Geschwindigkeit befahren

- (1) Hat Ihnen als Fahrdienstleiter einer Zugmeldestelle eine Fachkraft gemeldet, dass eine Stelle im Gleis nur mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden darf, müssen Sie den Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle verständigen, der Zugfahrten in Richtung der Langsamfahrstelle zulassen kann.
- (2) Wird Ihnen als Fahrdienstleiter bekannt, dass eine Stelle im Gleis nur mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden darf, müssen Sie die Triebfahrzeugführer der Züge durch Befehl 9 anweisen, die Langsamfahrstelle mit der zulässigen Geschwindigkeit zu befahren.

2 Mangel am Oberbau

- (1) Wird Ihnen ein Mangel am Oberbau gemeldet oder von Ihnen festgestellt, müssen Sie Maßnahmen bei Gefahr treffen.
- (2) Als Fahrdienstleiter müssen Sie für das Sperren des Gleises sorgen. Sie brauchen das Gleis nicht zu sperren, wenn eine Fachkraft die Stelle im Gleis, an der der Mangel festgestellt wurde, für befahrbar erklärt hat.
- (3) Einen Mangel am Oberbau müssen Sie nachweisen.

3 Technische Bahnübergangssicherung ausgefallen oder gestört

- (1) Wird Ihnen als Fahrdienstleiter bekannt, dass die technische Sicherung eines Bahnübergangs ausgefallen oder gestört und der Bahnübergang nicht gesichert ist, müssen Sie Maßnahmen bei Gefahr treffen. Sie müssen die Triebfahrzeugführer der Züge durch Befehl 8 verständigen. Dies gilt nicht für Bahnübergänge mit Überwachungssignalen. In den Örtlichen Richtlinien ist bestimmt, wenn Sie den Befehl 8 für mehrere Bahnübergänge ausstellen müssen.

BÜ nicht gesichert

Sie brauchen den Befehl 8 nicht zu erteilen, wenn vor dem Bahnübergang ein selbsttätiges Blocksignal mit Signal Zs 9 steht.

- (2) Wird Ihnen als Fahrdienstleiter bekannt, dass ein Bahnübergang nicht ausreichend gesichert ist, müssen Sie Maßnahmen bei Gefahr treffen. Sie müssen die Triebfahrzeugführer der Züge durch Befehl 9 anweisen, den Bahnübergang mit höchstens 20 km/h zu befahren. Sie müssen dem Triebfahrzeugführer zusätzlichen Befehl 9.2 erteilen.

BÜ nicht ausreichend gesichert

- (3) Solange Befehle nach Absatz 1 oder 2 erforderlich sind, müssen Sie als Fahrdienstleiter auf den benachbarten Zugmeldestellen Merkhinweis „BUE“ nach Modul 408.0402 Nr. 3 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingeschaltet sein. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Merkhinweise und Sperren

- (4) Wenn Ihnen ein Triebfahrzeugführer, dem Sie Befehl 8 erteilt hatten, meldet, dass Wegebenutzer zwischen den Schranken eingeschlossen sind, müssen Sie die Schranken öffnen, um den Wegebenutzern das Verlassen des Bahnübergangs zu ermöglichen.

Eingeschlossene Wegebenutzer

4 Oberleitung schadhaft

Geringfügiger Schaden

- (1) Wird ein geringfügiger Schaden an der Oberleitung vermutet, dürfen Sie als Fahrdienstleiter bei Tage und sichtigem Wetter den Triebfahrzeugführer eines Zuges durch Befehl 9 anweisen, das betroffene Gleis auf Sicht zu befahren. Sie müssen dem Triebfahrzeugführer zusätzlichen Befehl 9.3 erteilen. Das Ergebnis müssen Sie der Zentralschaltstelle mitteilen. Sie entscheidet, ob das Gleis wieder ohne Einschränkungen befahren werden darf.

Fahren mit gesenktem Stromabnehmer

- (2) a) Bei ausgeschalteter oder gestörter Oberleitung dürfen elektrisch beförderte Züge einen Gleisabschnitt, der nicht mit gehobenem Stromabnehmer befahren werden darf, auf Weisung der Fachkraft mit Schwung durchfahren. Sofern die Triebfahrzeugführer nicht durch die La verständigt sind, müssen Sie als Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführern der Züge Befehl 11 mit folgendem Wortlaut erteilen:

„Sie müssen mit gesenktem Stromabnehmer im Bahnhof/Bahnhofsteil (Name) von km ... bis km ... fahren, EI-Signale - nicht - aufgestellt“

oder

„Sie müssen mit gesenktem Stromabnehmer zwischen (Zugmeldestelle) und (Zugmeldestelle) von km ... bis km ... fahren, EI-Signale - nicht - aufgestellt“.

Sind keine EI-Signale aufgestellt, dürfen Sie im Bahnhof statt der Kilometerangaben auch markante Punkte (z. B. Hauptsignale mit ihren Bezeichnungen) nennen.

- b) In die Weisung nach a) müssen Sie bei Zügen, die im betroffenen Abschnitt planmäßig halten und daher beim Anfahren nachgeschoben werden müssen, den Hinweis aufnehmen

„Beim Anfahren nachgeschoben bis“.

- * c) Auf Strecken mit LZB oder ETCS müssen Sie zusätzlich zu den Maßnahmen nach a) und b) in die LZB bzw. ETCS eine Langsamfahrstelle mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 140 km/h eingeben, und zwar für den Gleisabschnitt, der 200 m vor dem Signal EI 3 beginnt und am Signal EI 5 endet.
- *
- *
- *

5 Heißläuferortungsanlage oder Festbremsortungsanlage gestört

Grundsatz

- (1) Ist eine Heißläuferortungsanlage oder Festbremsortungsanlage gestört, müssen Sie die in den Örtlichen Richtlinien genannten Maßnahmen treffen.

Strecken mit zulässiger Geschwindigkeit von mehr als 200 km/h

- (2) a) Fällt eine Heißläuferortungsanlage oder Festbremsortungsanlage auf Strecken mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 200 km/h aus, müssen Sie als Fahrdienstleiter sofort die für die benachbarten Anlagen zuständigen Fahrdienstleiter verständigen. Beim Ausfall von zwei oder mehr benachbarten Anlagen müssen Sie als Fahrdienstleiter, der für die zuletzt ausgefallene Anlage zuständig ist, die Eingabe einer vorübergehenden Langsamfahrstelle mit 200 km/h in die LZB bzw. in ETCS für den zwischen den noch betriebsbereiten Anlagen liegenden Gleisabschnitt veranlassen. In den Örtlichen Richtlinien ist für jede Langsamfahrstelle ein vorbereiteter Eingabetext vorhanden.
- *

- b) Die Standorte der dem Fahrdienstleiter zugeteilten Heißläuferortungsanlagen und Festbremsortungsanlagen nach a) und der jeweils zwei davor und dahin-

ter gelegenen Anlagen und die zuständigen Fahrdienstleiter sind in den Örtlichen Richtlinien angegeben.

6 Windmeldeanlage gestört

Ist eine Windmeldeanlage gestört, müssen Sie die in den Örtlichen Richtlinien genannten Maßnahmen treffen.

7 Halt im Tunnel

Wenn ein Zugführer Sie als Fahrdienstleiter davon verständigt hat, dass bei Halt des Zuges im Tunnel vermutlich Reisende den Zug verlassen haben, müssen Sie die Gleise im Tunnel sperren und nach dem Verbleib der Reisenden forschen lassen.

□

1 PZB-Streckeneinrichtung gestört

Wenn dem Fahrdienstleiter bekannt wird, dass PZB-Streckeneinrichtungen gestört sind, gilt Folgendes: *

1. Er muss die Triebfahrzeugführer durch Befehl 9 anweisen, im betroffenen Abschnitt mit höchstens 50 km/h, zu fahren (Grund Nr. 34). Er muss zusätzlich Hinweis durch Befehl 9.4 geben. *

Der betroffene Abschnitt ist bei Störung der PZB-Einrichtung

- an einem Hauptsignal, das allein steht und an dem die Stellung des nächsten Hauptsignals nicht angekündigt wird, der Abschnitt vom rückliegenden Hauptsignal bis zum Hauptsignal mit der gestörten PZB-Einrichtung,
 - in allen anderen Fällen der Abschnitt vom rückliegenden bis zum folgenden Hauptsignal.
2. Hat der Triebfahrzeugführer eine Störung einer PZB-Streckeneinrichtung an Langsamfahrstellen mitgeteilt, muss der Fahrdienstleiter gemeinsam mit ihm feststellen, ob sich zwischen dem Signal Lf 1, Lf 4 (DV 301) oder Lf 6 und dem Signal Lf 2, Lf 5 (DV 301) oder Lf 7 ein Hauptsignal befindet. Trifft dies zu, muss der Fahrdienstleiter die Triebfahrzeugführer im Befehl 9 anweisen, im Zugfolgeabschnitt bzw. Gleisabschnitt vor und hinter dem Hauptsignal mit höchstens 50 km/h zu fahren (Grund Nr. 34). *
 3. Ist der Abschnitt mit LZB oder ETCS ausgerüstet, muss der Fahrdienstleiter im Befehl 9 die Geschwindigkeitsangabe mit einem „*“ versehen und im Befehl 11 eintragen: „*“ gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird“. *

2 PZB-Fahrzeugeinrichtung gestört

Wenn ein Triebfahrzeugführer meldet, dass die PZB-Fahrzeugeinrichtung gestört ist, muss der Fahrdienstleiter die Betriebszentrale unterrichten. *

Hinweis: Die zulässige Geschwindigkeit eines signalgeführten Zuges ist 50 km/h. *

3 PZB-Zwangsbremung

Wenn ein Triebfahrzeugführer meldet, dass eine PZB-Zwangsbremung seinen Zug angehalten hat, muss der Fahrdienstleiter gemeinsam mit ihm feststellen, ob die Zwangsbremung an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist. Wenn dies zutrifft oder wenn es sich nicht eindeutig feststellen lässt, gelten die Regeln im Modul 408.0531. Wenn die Zwangsbremung nicht an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist, darf der Triebfahrzeugführer mit mündlicher Zustimmung weiterfahren. *

4 LZB-Übertragungsausfall - Aufgaben des Fahrdienstleiters -

Meldet der Triebfahrzeugführer, dass er für die Weiterfahrt nach einem LZB-Übertragungsausfall einen Befehl benötigt, gilt Folgendes:

- a) Der Triebfahrzeugführer muss mitteilen, wo die Spitze des Zuges hält. *
- b) Der Fahrdienstleiter muss einen LZB-Ersatzauftrag, LZB-Vorsichtauftrag oder LZB-Gegengleisfahrauftrag zurücknehmen; einen Befehl, mit dem er die Fahrt des Zuges zugelassen hatte, muss er zurückziehen. *

- * c) Der Fahrdienstleiter muss alle Hauptsignale, welche die LZB für den Zug dunkel geschaltet hatte, auf Halt stellen. Zusätzlich muss er ermitteln, ob die LZB für den Zug Signale dunkelgeschaltet hatte, die Nachbarfahrdienstleitern zugeteilt sind.
- * Wenn dies zutrifft, muss er die Nachbarfahrdienstleiter auffordern, die Signale auf Halt zu stellen und dies zu bestätigen.
- d) Wenn der Zug in einem Zugfolgeabschnitt hält, dessen Ende durch ein Blockkennzeichen der freien Strecke gekennzeichnet ist, muss der Fahrdienstleiter eine Einzelräumungsprüfung durchführen. In den Örtlichen Richtlinien können ergänzende Regeln gegeben sein.
- * e) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer Befehl 11 erteilen mit dem Wortlaut: „Sie dürfen signalgeführt weiterfahren und müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.“

5 LZB unwirksam - Anordnung der Betriebszentrale -

Wenn die LZB-Streckeneinrichtung unwirksam ist, darf die Betriebszentrale anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren. Für Fahrdienstleiter gilt Folgendes:

- * a) Er muss den Triebfahrzeugführern Befehl 11 erteilen mit dem Wortlaut:
„Schalten Sie LZB von ... bis ... ab, Zug fährt signalgeführt“.
- * b) Er darf das Hauptsignal erst auf Fahrt stellen, wenn der Triebfahrzeugführer bestätigt hat, dass die LZB abgeschaltet ist. Bei einer seitlichen Einfahrt muss er den Befehl vor Einfahrt in die LZB-Strecke übermitteln.
- * c) Für Züge, die bereits LZB-geführt fahren, darf er den Befehl erst übermitteln, wenn die Bedingungen nach Abschnitt 4 b und c erfüllt sind.

6 ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört; Aufgaben des Fahrdienstleiters

Meldet der Triebfahrzeugführer, dass die ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört ist und dass der Zug für die Weiterfahrt einen Befehl benötigt, gilt Folgendes:

- * a) Der Triebfahrzeugführer muss mitteilen, wo die Spitze des Zuges hält.
- * b) Ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 muss der Fahrdienstleiter zurücknehmen, um die daraus durch ETCS abgeleiteten Fahraufträge zurückzunehmen; einen Befehl, mit dem er die Fahrt des Zuges zugelassen hatte, muss er zurückziehen.
- * c) Der Fahrdienstleiter muss alle Hauptsignale, die ETCS für den Zug dunkel geschaltet hatte, auf Halt stellen. Zusätzlich muss er ermitteln, ob ETCS für den Zug Signale dunkelgeschaltet hatte, die Nachbarfahrdienstleitern zugeteilt sind. Wenn dies zutrifft, muss er die Nachbarfahrdienstleiter auffordern, die Signale auf Halt zu stellen und dies zu bestätigen.
- d) Wenn der Zug in einem Zugfolgeabschnitt hält, dessen Ende durch ein Blockkennzeichen der freien Strecke gekennzeichnet ist, muss der Fahrdienstleiter eine Einzelräumungsprüfung durchführen. In den Örtlichen Richtlinien können ergänzende Regeln gegeben sein.
- * e) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer Befehl 11 erteilen mit dem Wortlaut „Sie dürfen signalgeführt weiterfahren und müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren“.

7 ETCS unwirksam – Anordnung der Betriebszentrale

Wenn die ETCS-Streckeneinrichtung unwirksam ist, darf die Betriebszentrale auf Strecken, die mit Hauptsignalen ausgerüstet sind, anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren.

Für Fahrdienstleiter gilt Folgendes:

- a) Ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 muss er zurücknehmen, um die daraus durch ETCS abgeleiteten Fahraufträge zurückzunehmen; einen Befehl, mit dem er die Fahrt des Zuges zugelassen hatte, muss er zurückziehen. *
- b) Er muss in den betroffenen Abschnitten ETCS-Sperrungen einrichten. *
- c) Er darf das Hauptsignal auf Fahrt stellen, wenn in den betroffenen Abschnitten ETCS-Sperrungen eingerichtet sind. *
- d) Er muss Zügen mit ETCS-Halt Befehl 11 erteilen mit dem Wortlaut „Fahren Sie signalgeführt weiter“. *

□

1 PZB-Streckeneinrichtung gestört

Wenn der Triebfahrzeugführer eine Störung an einer PZB-Streckeneinrichtung feststellt *
oder vermutet, muss er dies dem Fahrdienstleiter melden. Er muss - soweit er dies *
feststellen kann - Folgendes angeben: *

- das Signal, an dem sich die gestörte Einrichtung befindet oder die Lage der ge-
störten Einrichtung, *
- 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 Triebfahr- *
zeugführer gemeinsam mit dem Fahrdienstleiter feststellen, ob sich zwischen dem Sig- *
nal Lf 1, Lf 4 (DV 301) oder Lf 6 und dem Signal Lf 2, Lf 5 (DV301) oder Lf 7 ein
Hauptsignal befindet. *

2 PZB-Fahrzeugeinrichtung gestört

Eine Störung an der PZB-Fahrzeugeinrichtung muss der Triebfahrzeugführer der Be- *
triebszentrale melden. Ein signalgeführter Zug darf mit 50 km/h weiterfahren. *

3 PZB-Zwangsbremmung

Wenn ein Zug infolge einer PZB-Zwangsbremmung zum Halten gekommen ist, muss *
der Triebfahrzeugführer sofort den Fahrdienstleiter verständigen und gemeinsam mit *
ihm feststellen, ob die Zwangsbremmung an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten *
ist. Wenn dies zutrifft oder wenn es sich nicht eindeutig feststellen lässt, gelten die Re- *
geln im Modul 408.0531. Wenn die Zwangsbremmung nicht an einem Haupt- oder *
Sperrsignal eingetreten ist, darf der Triebfahrzeugführer mit mündlicher Zustimmung *
des Fahrdienstleiters weiterfahren. *

Wenn der Triebfahrzeugführer nach dem Anhalten den Fahrdienstleiter nicht verständi- *
gen kann und eine PZB-Zwangsbremmung den Zug auf der freien Strecke - ausge- *
nommen an einem Haupt- oder Sperrsignal - angehalten hat, darf der Triebfahrzeug- *
führer auf Sicht weiterfahren, bis er den Fahrdienstleiter verständigen kann, höchstens *
bis zum nächsten Hauptsignal. Für die Weiterfahrt nach PZB-Zwangsbremmung an ei- *
nem Lichtsignal mit weiß-gelb-weiß-gelb-weißem Mastschild gelten die Regeln in Mo- *
dul 408.0456 Abschnitt 2 Absatz 3. *

4 LZB-Übertragungsausfall

(1) Bei einem LZB-Übertragungsausfall gilt Folgendes:

- a) Bei einem LZB-Übertragungsausfall im Ganzblockmodus darf der Zug signalge- * **Ganzblock-**
führt weiterfahren. Hierzu muss der Triebfahrzeugführer 2 km mit höchstens * **modus**
160 km/h gefahren sein und alle Signale am Fahrweg beachtet haben; andern- *
falls muss er 2 km mit höchstens 40 km/h zur Beobachtung der Signale weiter- *
fahren. Er muss den Fahrdienstleiter verständigen. *

- | | |
|--|--|
| Teilblock-
modus | * b) Bei einem LZB-Übertragungsausfall im Teilblockmodus muss der Triebfahrzeugführer nach dem Anhalten des Zuges den Fahrdienstleiter 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 Ihres Zuges festzustellen, darf der Triebfahrzeugführer 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 ist ein Befehl 11 erforderlich. |
| Halt vor
Hauptsignal | * c) Hält der Zug vor einem Hauptsignal und ist das Hauptsignal in Fahrtstellung, bleibt die Fahrtstellung des Hauptsignals gültig. Ist das Hauptsignal nicht in Fahrtstellung, wird ein Befehl 2, bei LZB-Halt weiterzufahren, ungültig. |
| Zug wieder
anzeige-
geführt | * (2) 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 Triebfahrzeugführer muss den Fahrdienstleiter verständigen.

War Fahren auf Sicht angeordnet, bleibt dieser Auftrag gültig. |

5 ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört

- (1) Bei einem fehlerhaft verlaufenen Selbsttest, einer gestörten Führerraumanzeige oder einem Systemfehler gilt Folgendes:
- * a) Der Triebfahrzeugführer muss ein Ersatztriebfahrzeug anfordern.
 - * b) Wenn der Zug zum Halten gekommen ist, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter verständigen. Wenn der Triebfahrzeugführer den Zug bewegen muss, muss er den Standort der Spitze des Zuges angeben. Hält der Zug vor einem Hauptsignal, einem Signal Ne 14 oder einem Blockkennzeichen, 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. Für die Weiterfahrt als signalgeführter Zug erhält er einen Befehl 11 mit dem Wortlaut „Sie dürfen signalgeführt weiterfahren und müssen 2000 m höchstens 40 km/h fahren.“
 - * c) Wenn der Triebfahrzeugführer Befehl 11 erhalten hat, muss er ETCS ausschalten und wenn möglich, die PZB aktivieren. Danach gilt:
 - * 1. Mit wirksamer PZB darf der Zug auf Strecken mit Hauptsignalen mit zulässiger Geschwindigkeit gemäß Fahrplan fahren.
 - * 2. Ohne wirksame PZB darf der Zug auf den Strecken, die mit Hauptsignalen ausgerüstet sind, mit 50 km/h fahren.
 - * 3. Auf Strecken mit Signalen Ne 14, aber ohne Hauptsignale darf der Zug mit 40 km/h fahren; an Signalen Ne 14 darf der Triebfahrzeugführer nur auf Befehl vorbeifahren.

- (2) Bei einem vollständigen Ausfall des ETCS-Funkteils gilt Folgendes:
- a) Wenn der Zug sich auf einer Strecke befindet, die ausschließlich mit ETCS Level 2 ausgerüstet ist, muss der Triebfahrzeugführer ein Ersatztriebfahrzeug anfordern und den Fahrdienstleiter verständigen. Wenn er den Zug bewegen muss, muss er beim Fahrdienstleiter einen Befehl 2 zur Weiterfahrt bei ETCS-Halt anfordern.
 - b) Wenn sich der Zug auf einer Strecke mit Hauptsignalen befindet, muss der Triebfahrzeugführer beim Fahrdienstleiter einen Befehl zur Weiterfahrt als signalgeführter Zug anfordern.
 - c) Wenn der Zug im weiteren Fahrtverlauf über eine Strecke fährt, die ausschließlich mit ETCS Level 2 ausgerüstet ist, muss der Triebfahrzeugführer ein Ersatztriebfahrzeug anfordern und die Betriebszentrale verständigen.
- (3) Wenn das NTC PZB/LZB ausfällt, gilt Folgendes: Der Triebfahrzeugführer muss den Ausfall der Betriebszentrale melden. Der Zug muss auf nicht mit ETCS ausgerüsteten Strecken in ETCS Level 0 als signalgeführter Zug weiterfahren. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.



- (1) Wenn
 - a) das Signalbild eines Lichtsignals vollständig oder teilweise erloschen ist,
 - b) ein zu beleuchtendes Signal nicht beleuchtet ist oder
 - c) Sie ein Signalbild nicht zweifelsfrei erkennen können,müssen Sie die Bedeutung annehmen, welche die größere Vorsicht erfordert.

- (2) a) Ist das Nachtzeichen eines Hauptsignals, Vorsignals oder eines Signals Lf 1 vollständig oder teilweise erloschen, gilt das Tageszeichen.
b) Vor Lichtsignalen, die durch weiß-rot-weiße oder weiß-gelb-weiß-gelb-weiße Mastschilder gekennzeichnet sind, müssen Sie bei erloschenem Signalbild halten.

- (3) Unregelmäßigkeiten nach den Absätzen 1 oder 2 müssen Sie dem Fahrdienstleiter melden. *



1 Offene Schranken

Wenn Sie als Triebfahrzeugführer unerwartet offene Schranken oder Halbschranken bemerken, müssen Sie Signal Zp 1 geben. Wenn Sie erkennen, dass am Bahnübergang ein Zusammenprall droht, müssen Sie sofort eine Schnellbremsung durchführen. Sie müssen die Unregelmäßigkeit dem Fahrdienstleiter melden.

2 Bahnübergang sichern

- (1) Die Sicherung eines Bahnübergangs durch das Zugpersonal ist erforderlich, wenn
- sie durch Befehl 8 angeordnet wurde,
 - sie durch Regeln in Ril 301 vorgeschrieben ist oder
 - der Zug zwischen dem Signal Bü 2 oder Bü 3 und dem Bahnübergang gehalten hat oder langsamer als 20 km/h gefahren ist.

**Allgemeine
Regeln**

Diese Sicherung ist nicht erforderlich

- bei Anlagen mit Signal Bü 2, wenn der Zug ausschließlich an einem Bahnsteig planmäßig gehalten hat und zwischen dem Zug und dem Bahnübergang ein Überwachungssignal oder Überwachungssignalwiederholer Signal Bü 1 zeigt, *
 - bei Anlagen mit Signal Bü 2, wenn der Zug zwischen Signal Bü 2 und dem Bahnübergang ausschließlich wegen Haltstellung eines Hauptsignals
- gehalten hat oder
- langsamer als 20 km/h gefahren ist
und bei der Weiterfahrt ein Überwachungssignalwiederholer in unmittelbarer Nähe des Hauptsignals Signal Bü 1 zeigt, *
 - bei Anlagen mit Signal Bü 3, wenn der Zug zwischen Signal Bü 3 und dem Bahnübergang ausschließlich an einem Bahnsteig planmäßig gehalten hat
oder *
 - bei Anlagen mit Signal Bü 3, wenn der Zug zwischen Signal Bü 3 und dem Bahnübergang ausschließlich wegen Haltstellung eines Hauptsignals
- gehalten hat oder
- langsamer als 20 km/h gefahren ist
und zur Weiterfahrt eine Fahrtstellung, Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 gezeigt wird. *
- (2) Ist vor dem nach Absatz 1 zu sichernden Bahnübergang zusätzlich zur Bü-Kennzeichentafel eine Bü-Ankündetafel aufgestellt, müssen Sie
- alle folgenden Bahnübergänge, vor denen zusätzlich zur Bü-Kennzeichentafel eine Bü-Ankündetafel und
 - den nächsten Bahnübergang, vor dem eine Bü-Kennzeichentafel aufgestellt ist, sichern. Dies gilt auch, wenn vor diesen Bahnübergängen Überwachungssignale Signal Bü 1 zeigen.

**Mehrere Bahn-
übergänge
sichern**

**Örtliche
Richtlinien
Anhalten**

- (3) Die Örtlichen Richtlinien können abweichende Regelungen enthalten.
- (4) Vor dem Bahnübergang müssen Sie anhalten, auch wenn die Schrankenbäume gesenkt sind oder die Straßensignale rot blinken oder leuchten.

**Eingeschlos-
sene Wege-
benutzer**

- * (5) Wenn Sie feststellen, dass Wegebenutzer zwischen den Schranken eingeschlossen sind, gilt Folgendes:
- * a) Bei Bahnübergängen mit Ausfahrsschrankenöffnungsschalter (AOS) müssen Sie die Ausfahrsschranken öffnen und, nachdem die Wegebenutzer den Bahnübergang verlassen haben, wieder schließen. Wenn Sie bei einem Bahnübergang mit Überwachungssignal anschließend ein Signal Bü 1 aufnehmen können, müssen Sie den Bahnübergang nicht nach den Absätzen 6 bis 8 sichern.
 - * Bahnübergänge mit Ausfahrsschrankenöffnungsschalter sind in den Örtlichen Richtlinien genannt.
 - * b) Bei Bahnübergängen ohne Ausfahrsschrankenöffnungsschalter müssen Sie den Fahrdienstleiter verständigen.

**Technisch
sichern**

- (6) a) Sie müssen den Bahnübergang technisch sichern. Die technische Sicherung müssen Sie wie folgt einschalten:
1. Bedienen der Hilfseinschalttaste (HET).
 - Das erste Fahrzeug muss vor dem Standort der HET halten.
 - Sie müssen die am befahrenen Gleis - vom Zug aus gesehen - vor dem Bahnübergang befindliche HET bedienen.
 2. Automatisches Einschalten durch Befahren einer Zugeinwirkungsstelle.

Zum automatischen Einschalten müssen Sie mit dem ersten Fahrzeug bis an das Schild „Automatik HET“ heranfahren.
- b) Sie dürfen 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 HET und der Hilfsausschalttaste (HAT) an diesem Bahnübergang angeordnet sein. In diesem Fall müssen Sie abweichend von a) Nr. 1 die Tasten bedienen, die - von der Sperrfahrt aus gesehen - auf der anderen Seite des Bahnübergangs am befahrenen Gleis angebracht sind.

**Technisch
sichern nicht
möglich**

- * (7) Können Sie die technische Sicherung nach Absatz 6 nicht einschalten, müssen Sie als Triebfahrzeugführer - bei geschobenen Zügen als Mitarbeiter auf dem Fahrzeug an der Spitze - vor der Weiterfahrt die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 warnen. Danach dürfen Sie als Triebfahrzeugführer mit Schrittgeschwindigkeit auf den Bahnübergang fahren. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat, müssen Sie den Bahnübergang schnellstens räumen.

**Besonder-
heit bei
geschlos-
senen
Schranken**

- (8) Sind bei einem Bahnübergang mit Schranken bei Annäherung die Schranken bereits geschlossen und haben Sie als Zugpersonal nach dem Anhalten festgestellt, dass keine Hilfseinschalttaste vorhanden ist oder sich keine Bedienungsstelle am Bahnübergang befindet, dürfen Sie den Bahnübergang befahren und dabei die Schranken beobachten. Als Triebfahrzeugführer müssen Sie die Wegebenutzer

durch Signal Zp 1 warnen, falls sich die Schranken öffnen, bevor das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat.

- (9) Wenn ein Überwachungssignal oder ein Überwachungssignalwiederholer Signal Bü 0 zeigt, müssen Sie dies als Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter melden, es sei denn, die Sicherung des Bahnübergangs ist gemäß Absatz 1 c nicht erforderlich. **Melden**



1 Bremsen bei Gefahr

Wenn Sie als Zugpersonal erkennen, dass eine Gefahr droht, die durch Anhalten des Zuges abgewendet oder gemindert werden kann, müssen Sie sofort eine Schnellbremsung oder Notbremsung durchführen. Bei ungenügender Bremswirkung müssen Sie mit allen Mitteln versuchen, erreichbare Handbremsen anzuziehen. Das Gleiche gilt, wenn der Triebfahrzeugführer Signal Zp 5 gibt.

2 Bremsen aus dem Zug

(1) Wird die Druckluftbremse aus dem Zug in Tätigkeit gesetzt, müssen Sie als Triebfahrzeugführer die Bremsung sofort unterstützen.

Bremsung unterstützen

(2) a) Wenn in einem Zug mit wirksamer Notbremsüberbrückung eine Notbremse betätigt wird, müssen Sie als Triebfahrzeugführer die Bremsung unterstützen, wenn Sie außerhalb eines Tunnels oder am nächsten planmäßigen Halt innerhalb eines Tunnels zum Halten kommen. Andernfalls müssen Sie die Notbremsung überbrücken und höchstens mit der im Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit weiterfahren. Danach müssen Sie so anhalten, dass Ihr Zug außerhalb des Tunnels oder am nächsten planmäßigen Halt innerhalb des Tunnels zum Halten kommt.

Notbremse überbrücken

Wird die Notbremse im Bereich eines Bahnsteiges betätigt, an dem Ihr Zug gehalten hat, müssen Sie 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 müssen Sie 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, müssen Sie diese nochmals überbrücken.

b) Als Triebfahrzeugführer müssen Sie Zugbegleiter und Reisende über eine Notbremsüberbrückung informieren, und zwar:

- bei Zügen des Nah- und Stadtschnellverkehrs mit dem Wortlaut „Achtung, es wurde eine Notbremse gezogen. Der Zug hält an der nächsten geeigneten Stelle an.“
- bei Zügen des Fernverkehrs mit dem Wortlaut „Achtung Zugbegleiter, Schaltschrankanzeige oder Display beachten!“

Anschließend müssen Sie den Fahrdienstleiter verständigen.

c) Als Zugbegleiter müssen Sie nach der Ansage des Triebfahrzeugführers anhand der Schaltschrankanzeigen oder der Displays in den Wagen prüfen, in welchen Wagen und aus welchem Grund die Notbremse betätigt wurde. Sie müssen den Triebfahrzeugführer umgehend über das Ergebnis der Prüfung verständigen.

d) Bei Zügen ohne Zugbegleitpersonal müssen Sie als Triebfahrzeugführer 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, müssen Sie als Triebfahrzeugführer

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, müssen Sie als Zugführer unverzüglich den Fahrdienstleiter 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, müssen Sie als Zugführer wie folgt verfahren:

Verständigen Sie die Betriebszentrale. 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 Ihre mündliche Weisung weiterfahren, wenn im Zug für jeweils vier Wagen ein Zugbegleiter oder andere geeignete Mitarbeiter zur Verfügung stehen. Stehen nicht genügend Mitarbeiter zur Verfügung, müssen Sie die Weisung der Betriebszentrale einholen.

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 Mindestbremsleistung nicht mehr erreicht werden, muss das Zugpersonal die Weisung der Betriebszentrale einholen.
- * Können Sie die Betriebszentrale nicht verständigen, darf der Zug bis zum nächsten Haltbahnhof fahren. Bei der Fahrt müssen Sie als Triebfahrzeugführer die zulässige Geschwindigkeit des Zuges nach den Vorgaben Ihres Eisenbahnverkehrsunternehmens ermäßigen
- * (2) Kann die Druckluftbremse eines Zuges nicht mehr ordnungsgemäß bedient werden, müssen Sie als Zugführer nach dem Halten eine Feststellbremse anziehen und prüfen, ob die Druckluftbremse wirkt.
- * Wirkt die Druckluftbremse nicht oder hält der Zug länger als 60 Minuten, muss das Zugpersonal entsprechend der maßgebenden Neigung Feststellbremsen anziehen.
- *

□

1 Pfeifeinrichtung

Wenn Sie als Triebfahrzeugführer eine Störung der Pfeifeinrichtung feststellen, müssen Sie die Geschwindigkeit des Zuges auf 80 km/h herabsetzen. Vor Bahnübergängen, vor denen zu pfeifen ist, müssen Sie anhalten. Sie dürfen die Bahnübergänge unter Beobachtung des Verkehrs mit Schrittgeschwindigkeit befahren. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat, müssen Sie mit dem Zug den Bahnübergang schnellstens räumen. Die Störung müssen Sie der Betriebszentrale melden.

2 Sicherheitsfahrerschaltung

Wenn Sie als Triebfahrzeugführer des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges eine Störung der Sicherheitsfahrerschaltung, der Fahr- und Stillstandsüberwachungseinrichtung oder der Einrichtung zum selbsttätigen Anhalten des Fahrzeugs feststellen, müssen Sie die Störung der Betriebszentrale melden. Der Zug darf mit höchstens 50 km/h weiterfahren, bis ein Triebfahrzeugbegleiter gestellt wird.

3 Bedienung vom hinteren Führerraum aus

Können Sie das Fahrzeug an der Spitze des Zuges ausnahmsweise nicht vom vorderen Führerraum aus bedienen, dürfen Sie den Zug mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h fahren, wenn Sie das Fahrzeug vom hinteren Führerraum aus bedienen können und sich im vorderen Führerraum ein Mitarbeiter befindet, der den Zug anhalten kann.

4 Führerraumanzeige der Fahrplanangaben

- a) Fällt die Führerraumanzeige der Fahrplanangaben aus, müssen Sie den Zug anhalten und die Betriebszentrale verständigen. Sie gibt Weisung mit Fahrplan-Mitteilung oder ordnet die Weiterfahrt ohne Fahrplan-Mitteilung an.
- b) Können Sie die Betriebszentrale nicht erreichen, dürfen Sie mit dem Zug ohne Fahrplan-Mitteilung bis zu einem Bahnhof weiterfahren, auf dem Sie die Betriebszentrale erreichen.
- c) Bei der Weiterfahrt ohne Fahrplan-Mitteilung müssen Sie Spalte „40 km/h“ des Ersatzfahrplans anwenden.
- d) Bei Zugfahrten, die
 - an einem Einfahr- oder Zwischensignal mit Signal Zs 1 oder Befehl oder
 - in Höhe des Einfahrsignals mit Signal Sh 1 oder Befehlzugelassen werden, müssen Sie auf Sicht fahren.

5 Schlussignal nicht vollständig

Wenn Sie, nachdem der Zug vorbereitet ist, feststellen, dass bei einem Reisezug als Schlussignal nur ein Zeichen vorhanden ist, darf - wenn Sie das Schlussignal nicht vervollständigen können - der Zug mit einem Zeichen des Schlusssignals bis zum Endbahnhof fahren.

6 Nachtzeichen des Spitzensignals nicht in Ordnung

erloschen

- (1) Wenn Sie als Triebfahrzeugführer feststellen, dass das Nachtzeichen des Spitzensignals an Ihrem Zug erloschen ist, müssen Sie den Zug anhalten und zwar
- a) sofort, wenn Dunkelheit oder unsichtiges Wetter herrscht und es in den Örtlichen Richtlinien bestimmt ist,
 - b) auf dem nächsten Bahnhof in den übrigen Fällen.

Nachdem ihr Zug hält, müssen Sie die Unregelmäßigkeit dem Fahrdienstleiter melden.

Sie müssen versuchen, das Nachtzeichen in Ordnung zu bringen. Dies gilt auch, wenn der Fahrdienstleiter Ihren Zug angehalten hat.

Können Sie das Nachtzeichen nicht in Ordnung bringen, müssen Sie dem Fahrdienstleiter mitteilen, ob das Nachtzeichen erloschen oder unvollständig ist.

Bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter dürfen Sie mit erloschenem Nachtzeichen nicht weiterfahren.

unvollständig

- (2) Wenn Sie als Triebfahrzeugführer feststellen, dass das Nachtzeichen des Spitzensignals an Ihrem Zug unvollständig ist, müssen Sie den Zug anhalten und zwar
- a) auf dem nächsten Bahnhof, wenn Dunkelheit oder unsichtiges Wetter herrscht und es in den Örtlichen Richtlinien bestimmt ist,
 - b) auf dem nächsten Haltbahnhof in allen übrigen Fällen.

Nachdem Ihr Zug hält, müssen Sie die Unregelmäßigkeit dem Fahrdienstleiter melden.

Sie müssen versuchen, das Nachtzeichen in Ordnung zu bringen. Dies gilt auch, wenn der Fahrdienstleiter Ihren Zug angehalten hat.

Können Sie das Nachtzeichen nicht in Ordnung bringen, müssen Sie dies dem Fahrdienstleiter mitteilen. Sie dürfen bis zu dem Bahnhof weiterfahren, auf dem das Signal in Ordnung gebracht werden kann.

* Der Fahrdienstleiter kann Ihnen für die Weiterfahrt bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter auf Nebenbahnen Weisungen durch Befehle 9 und 11 erteilen.

□

1 Grundsätze

Beim Bilden der Züge müssen Sie darauf achten, dass

- a) nur Fahrzeuge eingestellt werden, die zur Beförderung mit dem Zug zugelassen sind,
- b) die Fahrzeuge vorschriftsmäßig gekuppelt werden,
- c) lose Fahrzeugteile (z. B. Rungen) ordnungsgemäß festgelegt und bewegliche Fahrzeugeinrichtungen (z. B. Türen, Klappen, Dächer, Wände, verstellbare Pufferträger) richtig gestellt und verriegelt sind,
- d) der Zustand der Fahrzeuge und Ladungen die Betriebssicherheit nicht gefährden kann. Bei Zweifeln entscheidet der Wagenmeister, wenn keiner anwesend ist, der Triebfahrzeugführer,
- e) bei Reisezügen, die Stirnwandtüren der Reisezugwagen an der Spitze und am Schluss des Wagenzuges verschlossen sind.

2 Auszuschließende Fahrzeuge

Sie dürfen nicht einstellen

- a) in Züge
 1. Fahrzeuge, bei denen das Gewicht der Ladung die am Fahrzeug angeschriebene Lastgrenze für diejenige Streckenklasse überschreitet, in die die zu befahrenden Strecken oder Streckenabschnitte eingestuft sind. Unterwegs festgestellte Lastgrenzüberschreitungen bei Güterwagen sind zulässig, wenn sie nicht mehr als 2 % des angeschriebenen Eigengewichts betragen,
 2. Fahrzeuge, die nach ihrer Anschrift auf den zu befahrenden Strecken nicht zugelassen sind,
 3. 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.

Sie dürfen jedoch einstellen:

- Talgo-Fahrzeuge in Züge der Zuggattung TALGO oder LTALGO, *
- Fahrzeuge der Baureihen 401, 402 oder 801 bis 808 bzw. Wagen der Bauart-Nummernreihe 116 in Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-A“ ergänzt ist, *
- Fahrzeuge mit der Anschrift „LNT“ in Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-L“ ergänzt ist, *
- Fahrzeuge mit Gattungsbuchstaben DA, DAB oder DB in Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-D“ ergänzt ist, *
- Fahrzeuge mit wirkender Wirbelstrombremse in Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-W“ ergänzt ist, *

- * 4. Fahrzeuge, deren zulässige Geschwindigkeit niedriger ist als die zulässige Geschwindigkeit des Zuges; mit Genehmigung der Betriebszentrale dürfen Sie Fahrzeuge einstellen, deren zulässige Geschwindigkeit niedriger ist als die des Zuges. Sie müssen der Betriebszentrale die Geschwindigkeit des Fahrzeugs
- * mitteilen, dessen zulässige Geschwindigkeit niedriger ist als die zulässige Geschwindigkeit des Zuges, bei mehreren Fahrzeugen die niedrigste. Die Betriebszentrale gibt Weisung mit Fahrplan-Mitteilung.
- * In einer Beförderungsanordnung können Ausnahmen zugelassen sein,
 - b) bei Reisezügen solche Güterwagen,
 - 1. deren Gesamtgewicht mehr als 40 t beträgt, wenn sie keine wirkende Druckluftbremse haben,
 - 2. die über die für die Streckenklasse C4 angeschriebene Lastgrenze hinaus beladen sind. In der Beförderungsanordnung können Ausnahmen zugelassen sein,
 - c) in Güterzügen, für die Bremsstellung R vorgeschrieben ist und deren Wagenzug länger als 500 m ist, Güterwagen ohne Drehgestelle,
 - d) Güterwagen in Zügen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 120 km/h,
 - e) mit Reisenden besetzte Fahrzeuge in Güterzügen.

3 Besonderheiten beim Einstellen von Fahrzeugen

Grundsatz

- (1) Fahrzeuge dürfen Sie in Züge einstellen, wenn
 - in der Fahrzeugnummer als Kennzahl für die Eigentumsverwaltung 80 angegeben ist,
 - sie im Vereinbarungsraaster das Zeichen „RIC“, „RIV“ oder das Kurzzeichen „D“ oder „DB“ tragen, oder
 - sie als Fahrzeuge eines Eisenbahnverkehrsunternehmens mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland gekennzeichnet sind.

In einer Beförderungsanordnung können Ausnahmen zugelassen sein.

Ungewöhnliche Ladung

- (2) Unmittelbar vor oder hinter besetzten Personenwagen dürfen Sie nicht einstellen
 - zwei oder mehr Wagen, über die dieselbe Ladung reicht, oder
 - Wagen, deren Ladung höher ist als die Stirnwand und die sich in der Längsrichtung leicht verschieben kann.

Lange Ladung

- (3) Einheiten mit einer Ladung von mehr als 60 m Länge müssen Sie - einzeln oder zu mehreren - am Schluss von Zügen einstellen. Langschiementransporteinheiten, die auf einer Tafel als solche gekennzeichnet sind, dürfen Sie an beliebiger Stelle im Zug einstellen.

Durch Ladung oder Steifkupplung verbunden

- (4) Wagen, die nur durch die Ladung oder zusätzlich durch Steifkupplung verbunden sind, müssen Sie am Schluss von Zügen einstellen.

Entgleiste oder ausgesetzte Wagen

- (5) Wagen, die entgleist oder wegen betriebsgefährdender Mängel ausgesetzt waren, dürfen Sie nur mit Genehmigung einer Fachkraft in Züge einstellen.

- (6) a) In Züge, die nachgeschoben werden, dürfen Sie Fahrzeuge nicht einstellen,
- deren Zug- und Stoßeinrichtung das Nachschieben nicht zulässt oder
- die nur durch die Ladung oder zusätzlich durch Steifkupplung verbunden sind.
- b) Wagen mit Ladungen, die über mehrere Wagen reicht, dürfen Sie in Züge, die nachgeschoben werden, nur einstellen, wenn die einzelne Ladung nicht länger als 60 m ist und die Wagen durch Schraubenkupplung verbunden sind. Die Einschränkung gilt nicht für Langschiementransporteinheiten, die auf einer Tafel als solche gekennzeichnet sind.
- c) Zwischen Schiebetriebfahrzeug und Wagenzug dürfen keine Fahrzeuge laufen.

Nachgeschobene Züge

- (7) a) Wagen oder Großcontainer mit Großzetteln oder mit einer orangefarbenen Tafel dürfen Sie nicht in Reisezüge einstellen.
- b) Wagen oder Großcontainer, die einen Großzettel nach Muster 1, 1.5 oder 1.6 tragen, müssen Sie in Gleisrichtung von Wagen oder Großcontainern mit Großzettel nach Muster 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 oder 5.2 durch einen Schutzabstand trennen.
- Der Schutzabstand ist eingehalten, wenn, gemessen zwischen Puffertellern bzw. Großcontainerwänden,
- ein Abstand von mindestens 18 Metern oder
 - ein Abstand, der der Länge von zwei zweiachsigen oder einem mehr als dreiachsigen Wagen entspricht, besteht.

Großzettel

- (8) Eine nicht arbeitende Lokomotive dürfen Sie nur dann in den Wagenzug einstellen, wenn auf einer Tafel oder in anderer geeigneter Weise die zulässige Geschwindigkeit, der Beförderungsweg, die eingestellte Bremsstellung und bei der Zugbildung zu beachtende Regeln, z. B. Beförderung des Fahrzeugs am Schluss des Zuges, angegeben sind.

Nicht arbeitende Lokomotiven

4 Zulässige Geschwindigkeit für Güterwagen

- (1) Die zulässige Geschwindigkeit, die ein Güterwagen fahren darf, ist im Lastgrenzenraster oder Lastgrenzen-ZusatZRaster angegeben. Im Lastgrenzen-ZusatZRaster können Bedingungen angegeben sein.
- (2) Zusätzlich zu den Regeln im Absatz 1 müssen Sie folgende Regeln beachten:
Die zulässige Geschwindigkeit beträgt
- a) 120 km/h für
- Güterwagen mit dem Zeichen **SS** im Lastgrenzenraster oder im Lastgrenzen-ZusatZRaster unter den dort angegebenen Bedingungen,
 - Güterwagen mit dem Zeichen **S** oder **90** und dem Zusatzzeichen ** (zwei Sterne) neben dem Lastgrenzenraster, wenn sie im Zugbildungsplan nicht ausgeschlossen sind,
- b) 100 km/h für Güterwagen mit dem Zeichen **S** im Lastgrenzenraster oder
- c) 80 km/h für Güterwagen ohne Geschwindigkeitsangabe im Lastgrenzenraster oder Lastgrenzen-ZusatZRaster.

5 Überschreiten von Last oder Länge

Soll eine im Fahrplan angegebene Last oder Länge überschritten werden, müssen Sie die Weisung der Betriebszentrale einholen.



1 Gesamtzug

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.

Ein Zug, bei dem sich der Triebfahrzeugführer während der Fahrt auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges, aber nicht im Führerraum befindet, darf höchstens 150 m lang sein.

2 Wagenzug

Ein Wagenzug eines Güterzuges, für den die Bremsstellung R vorgeschrieben ist, * darf höchstens 600 m lang sein.

Ein Wagenzug eines Leerreise- oder Autoreisezuges darf höchstens 100 Achsen, ein Wagenzug anderer Reisezüge höchstens 80 Achsen stark sein.

3 Wendezug

Bei einem Wendezug mit Steuerwagen an der Spitze darf der geschobene Teil des Wagenzuges höchstens 60 Achsen stark sein. Einschließlich eines gezogenen Zugteils dürfen im Wagenzug höchstens 80 Achsen sein.

4 Reisezug

Ein Reisezug darf in der Regel nicht länger sein als die Bahnsteige, an denen Halte zum Ein- oder Aussteigen geplant sind. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt Ihnen die zulässige Zuglänge bekannt.

Ein Reisezug darf länger sein als die Bahnsteige, wenn die Sicherheit der Reisenden durch betriebliche Anweisungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens gewährleistet ist.



1 Bremsen im Zug

- (1) a) Sie müssen alle Fahrzeuge im Zug an die Hauptluftleitung anschließen. **Regel**
b) Sie müssen alle brauchbaren Druckluftbremsen einschalten.
c) Das erste und letzte Fahrzeug eines Zuges muss in der Regel eine wirkende Bremse haben.
- (2) Bei Güterzügen und Triebfahrzeugfahrten darf ein Fahrzeug ohne wirkende Bremse am Schluss laufen, wenn das Fahrzeug wegen eines Mangels oder einer Bauartabweichung nicht an anderer Stelle im Zug laufen kann. **Abweichung** *

2 Mindestbrems Hundertstel

Die für einen Zug erforderlichen Brems Hundertstel (Mindestbrems Hundertstel) sind im Fahrplan angegeben.

3 Brems Hundertstel fehlen

- (1) Sind die im Zug vorhandenen Brems Hundertstel nicht mindestens so hoch wie die Mindestbrems Hundertstel, müssen Sie als Triebfahrzeugführer
- a) die Betriebszentrale verständigen und ihr die fehlenden und die im Zug vorhandenen Brems Hundertstel bekannt geben,
b) bei getrennter Darstellung des Buchfahrplans anhand der in Spalte 3c des Fahrzeitenheftes angegebenen Mindestbrems Hundertstel feststellen, für welche Streckenabschnitte Brems Hundertstel fehlen. Sie müssen der Betriebszentrale die betroffenen Streckenabschnitte und den letzten Haltbahnhof vor dem jeweils betroffenen Streckenabschnitt mitteilen.
- (2) Die Betriebszentrale gibt Weisung für die Streckenabschnitte, auf denen Brems Hundertstel fehlen, mit Fahrplan-Mitteilung.

□

1 Rangierbegleiter

In der Regel rangiert der Triebfahrzeugführer. Im Rangier- oder Dienstplan oder in einer Beta können Aufgaben des Triebfahrzeugführers einem Rangierbegleiter übertragen sein. Als Triebfahrzeugführer dürfen Sie Aufgaben einem Rangierbegleiter übertragen.

2 Besetzen der Triebfahrzeuge

Arbeitende Triebfahrzeuge müssen beim Rangieren mit einem Triebfahrzeugführer besetzt sein. Obliegt Ihnen als Triebfahrzeugführer die Beobachtung des Fahrwegs und der Signale, müssen Sie sich bei Triebfahrzeugen mit zwei Führerräumen im vorderen Führerraum aufhalten. Sind arbeitende Triebfahrzeuge gesteuert, dürfen sie unbesetzt sein.

3 Verständigen

- | | |
|---|--|
| <p>(1) a) Mündlich gegebene Aufträge und Meldungen müssen Sie als Empfänger wiederholen. Sie müssen alle wesentlichen Angaben wiederholen.</p> <p>b) Wenn Sie sich fernmündlich verständigen, müssen Sie jedes Wiederholen mit den Worten „Ich wiederhole“ beginnen.</p> <p>c) Ist richtig wiederholt worden, müssen Sie als Mitarbeiter, der den Auftrag oder die Meldung abgegeben hat, mit „Richtig“ bestätigen.</p> | Allgemein |
| <p>(2) Aufträge oder Meldungen über einseitig gerichtete Sprechrichtungen müssen Sie zweimal geben. Beginnen Sie die zweite Durchsage mit den Worten „Ich wiederhole“.</p> | Einseitig gerichtete Sprechrichtungen |
| <p>(3) Bei Fragen müssen in der Antwort alle wesentlichen Angaben der Frage enthalten sein.</p> | Fragen |
| <p>(4) Die Regeln für die Verständigung über Rangierfunk sind in Modulen der Richtlinie 481 gegeben.</p> | Rangierfunk |
| <p>(5) Aufträge, Fahrzeugbewegungen auszuführen, dürfen Sie als Rangierbegleiter nur erteilen, wenn Sie nach Modul 408.0821 Abschnitt 4 Absatz 1 den Fahrweg beobachten. Aufträge zum Halten müssen Sie als Triebfahrzeugführer stets ausführen, auch wenn sie nicht vom Rangierbegleiter gegeben werden.</p> | Aufträge |
| <p>(6) Wenn Sie als Rangierbegleiter den Fahrauftrag nicht über Rangierfunk geben, müssen Sie mit dem Triebfahrzeugführer eine Rangierseite vereinbaren, sofern sie nicht in den Örtlichen Richtlinien bestimmt ist.</p> | Während der Fahrt |

Wird die Sichtverbindung zwischen Ihnen als Triebfahrzeugführer und dem Rangierbegleiter unterbrochen, müssen Sie die Geschwindigkeit ermäßigen, wird die Sichtverbindung nicht alsbald wieder hergestellt, müssen Sie anhalten.

Wird dem Triebfahrzeugführer die Aufnahme der Rangiersignale erschwert, müssen Sie als Rangierbegleiter einen oder mehrere Rangierer zur Weitergabe der Signale bestimmen.

4 Nachweis

In den Örtlichen Richtlinien kann vorgeschrieben sein, dass Sie auf den Betriebsstellen Vorgänge, Aufträge oder Meldungen schriftlich nachweisen müssen.

5 Örtliche Besonderheiten

Örtliche Besonderheiten für das Rangieren sind in den Örtlichen Richtlinien bekannt
* gegeben.

*** 6 Rangieren in Ortsstellbereichen**

- * (1) Besonderheiten (z.B. gestörte Bahnübergangssicherung, niedrigere Geschwindigkeit als 25 km/h) sind dem Triebfahrzeugführer bekanntzugeben.
- * (2) Besonderheiten dürfen von der Bekanntgabe ausgenommen werden, wenn:
 - * - Gleise mit abgeschalteter oder gestörter Oberleitung mit Fahrleitungssignalen
 - * oder
 - * - Besonderheiten in Gleisen, z.B. durch Wärterhaltscheiben
 - * gekennzeichnet sind.
- * (3) a) Bevor Sie als Triebfahrzeugführer in einen Ortsstellbereich hineinfahren, müssen Sie sich bei der zuständigen Stelle melden oder Unterlagen einsehen (Örtliche Richtlinien).
- * b) Bei Arbeitsaufnahme oder nach einer Arbeitsunterbrechung in einem Ortsstellbereich müssen Sie sich als Triebfahrzeugführer bei der zuständigen Stelle melden oder Unterlagen einsehen (Örtliche Richtlinien).
- * (4) Sie als Triebfahrzeugführer müssen Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen und Fahrzeugen an die zuständige Stelle melden (Örtliche Richtlinien).
- * (5) In den Örtlichen Richtlinien können zusätzliche Regeln gegeben sein, z.B. Beschreibung des Ortsstellbereiches, dessen Grenzen und weitere örtliche Regeln.

7 Verhalten bei Gefahr oder Unregelmäßigkeiten

Gefahr

- (1) Wenn eine Gefahr droht, müssen Sie in eigener Verantwortung umsichtig und entschlossen alles tun, um die Gefahr abzuwenden oder zu mindern.

Bei Gefahr müssen Sie Fahrzeuge anhalten, soweit nicht die Gefahr durch das Anhalten vergrößert wird. Gefahr müssen Sie auch für Nachbargleise annehmen, wenn nicht einwandfrei festgestellt wird, dass die Nachbargleise befahren werden können.

Unregelmäßigkeiten an Bahn- anlagen

- (2) a) Wird Ihnen ein Mangel am Oberbau gemeldet oder von Ihnen festgestellt, müssen Sie Maßnahmen bei Gefahr treffen.

Als Triebfahrzeugführer müssen Sie den Mangel dem Weichenwärter mitteilen.

Als Weichenwärter müssen Sie für das Sperren des Gleises sorgen.

an Fahrzeu- gen

- b) Wenn Sie an Fahrzeugen oder Ladungen Unregelmäßigkeiten (z. B. Brandgeruch, Ölqualm, Flammenbildung, rot glühende Radsatzlager, Pfeiftöne, blo-

ckierter Radsatz, Funkensprühen am Radsatz, kreischendes Geräusch, rot glühende Bremsklötze oder Radreifen, brennende Bremsbeläge, unruhiger Lauf des Fahrzeugs, klapperndes klirrendes Geräusch, regelmäßiges starkes Klopfen oder Schlagen, lose Wagendecken, verschobene Ladung, nach außen aufschlagende Türen, Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer) feststellen oder wenn Ihnen solche Unregelmäßigkeiten gemeldet werden, müssen Sie Maßnahmen bei Gefahr treffen.

Nach dem Anhalten müssen Sie als Triebfahrzeugführer die Unregelmäßigkeit dem Weichenwärter mitteilen.

Als Triebfahrzeugführer müssen Sie - auch wenn Sie eine Unregelmäßigkeit selbst festgestellt haben - die Fahrzeuge nach der Unregelmäßigkeit absuchen und dem Weichenwärter die zu treffenden Maßnahmen mitteilen.

- c) 1. Hält eine Rangierfahrt unvorhergesehen, außer wegen Haltstellung eines Signals, müssen Sie als Triebfahrzeugführer die Ursache umgehend ermitteln. sonstige
2. Wenn Sie an einem Halt zeigenden Signal unzulässig vorbeigefahren sind, müssen Sie sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Weichenwärter verständigen. Dies gilt auch bei einer PZB-Zwangsbremmung an einem Signal, das Signal Sh 1, Ra 12 (DV 301) oder Kennlicht zeigt.



1 Verständigen

- (1) a) 1. Bevor Fahrzeuge bewegt werden, müssen Sie als Triebfahrzeugführer den Weichenwärter über Ziel, Zweck und Besonderheiten (z. B. Lü-Sendung, außergewöhnliche Länge, Kleinwagenfahrt, Fahrzeuge der Baureihen 401, 402 oder 801 bis 808, Talgo-Fahrzeuge, Wagen der Bauart-Nummernreihe 116, Fahrzeuge mit wirkender Wirbelstrombremse oder Fahrzeuge mit Gattungsbuchstaben DA, DAB bzw. DB) der Fahrzeugbewegung verständigen.

**Triebfahr-
zeugführer**

Sind Ihnen Ziel oder Zweck der Fahrzeugbewegung nicht bekannt, müssen Sie diese mit dem Weichenwärter vereinbaren.

2. Sie brauchen den Weichenwärter nicht über Ziel und Zweck zu verständigen,

- wenn es sich um regelmäßig wiederkehrende Fahrten mit dem Triebfahrzeug eines Zuges (z. B. Vorziehen von Fahrzeugen zum Kuppeln von Zugteilen, Abstellen von Fahrzeugen, Fahrten von und zum Zug) handelt,
- wenn ein Triebfahrzeug zum Kuppeln oder Entkuppeln von Fahrzeugen aufdrücken muss oder nach dem Entkuppeln geringfügig vorziehen soll, damit die Fahrzeuge getrennt stehen,
- wo für das Beidrücken Förderanlagen oder von einem Ablaufrechner gesteuerte Lokomotiven verwendet werden,
- wo in Einfahrstumpfgleisen einzeln oder zu zweien fahrende Triebfahrzeuge (auch Einheiten, die aus Triebwagen, Triebköpfen, Steuerwagen oder Mittelwagen gebildet sind) eines angekommenen Zuges dem ausfahrenden Zug oder den als Rangierfahrt weggehenden Fahrzeugen ohne Zustimmung des Weichenwärters nachfahren dürfen,
- wo einzelne Wagen oder Wagengruppen beim Beladen oder Entladen ohne Zustimmung des Weichenwärters verschoben werden dürfen,
- wenn im Baugleis rangiert werden soll.

- b) Bevor Sie als Triebfahrzeugführer Fahrzeuge in ein Gleis - außer in ein Baugleis - einsetzen, müssen Sie den Weichenwärter verständigen.

- c) Bevor Sie im Baugleis rangieren oder Fahrzeuge in ein Baugleis einsetzen, müssen Sie als Triebfahrzeugführer die in der Betra genannte Person verständigen. In der Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

- d) Bevor Fahrzeuge bewegt werden, müssen Sie als Triebfahrzeugführer verständigen:

1. beteiligte Rangierer über Ziel und Zweck der Fahrzeugbewegung und über Besonderheiten, die beim Durchführen der Fahrzeugbewegung zu beachten sind,
2. andere Triebfahrzeugführer, die Fahrzeugbewegungen durchführen, wenn eine gegenseitige Gefährdung eintreten kann.

- e) Vor dem Bewegen von Fahrzeugen oder vor dem Heranfahren an Fahrzeuge müssen Sie als Triebfahrzeugführer Personen, die sich an oder in diesen Fahrzeugen befinden, verständigen. In den Örtlichen Richtlinien können zusätzliche Regeln gegeben sein.

**Rangier-
begleiter**

- (2) a) Als Rangierbegleiter müssen Sie die Verständigung nach Absatz 1 durchführen, wenn Ihnen diese Aufgaben übertragen worden sind.
- b) Wenn Sie als Rangierbegleiter die Verständigung des Weichenwärters nach Absatz 1 a durchführen, müssen Sie den Triebfahrzeugführer über Ziel und Zweck der Fahrzeugbewegung und über Besonderheiten, die beim Durchführen der Fahrzeugbewegung zu beachten sind, verständigen.

**Weichen-
wärter**

- (3) a) Als Weichenwärter müssen Sie dem Triebfahrzeugführer Besonderheiten (z. B. gestörte Bahnübergangssicherung, erloschenes Signal, abgeschaltete oder gestörte Oberleitung, besonderer Fahrweg, vorübergehend niedrigere Geschwindigkeit als 25 km/h) mitteilen, die beim Durchführen der Bewegung zu beachten sind. Sie müssen die Besonderheiten dem Rangierbegleiter mitteilen, wenn er Sie über Ziel und Zweck verständigt hat.

Soll eine Rangierfahrt in ein gesperrtes Gleis eingelassen werden, in dem der Triebfahrzeugführer Beschäftigte warnen muss, müssen Sie dies dem Triebfahrzeugführer mitteilen; geben Sie hierbei die Lage der Arbeitsstelle an.

- b) Bei regelmäßig wiederkehrenden Fahrten mit dem Triebfahrzeug eines Zuges (z. B. Vorziehen von Fahrzeugen zum Kuppeln von Zugteilen, Abstellen von Fahrzeugen, Fahrten von und zum Zug) müssen Sie den Triebfahrzeugführer verständigen, wenn sich der Zweck der Fahrt geändert hat oder vom Ziel abgewichen werden soll.
- c) Als Weichenwärter müssen Sie verständigen
1. den Weichenwärter des benachbarten Stellwerks, wenn eine Rangierfahrt über den eigenen Rangierbezirk hinaus durchgeführt werden soll,
 2. den Schrankenwärter, wenn ein Bahnübergang befahren werden soll.
- d) Beim Rangieren im Baugleis brauchen Sie als Weichenwärter keine Besonderheiten nach a) mitzuteilen und keine Verständigung nach b) oder c) durchzuführen. In der Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

2 Fahrbereitschaft feststellen

Allgemein

- (1) Bevor Fahrzeuge bewegt werden, müssen Sie als Triebfahrzeugführer feststellen, dass
- a) gemeinsam zu bewegendende Fahrzeuge untereinander gekuppelt sind, ausgenommen beim Beidrücken oder an Trennstellen abzustoßender oder ablaufender Fahrzeuge,
 - b) die Bremsen gelöst sind,
 - c) die zu bewegendenden Fahrzeuge nicht durch Hemmschuhe oder Radvorleger festgelegt sind,
 - d) Mitfahrende verständigt sind,
 - e) Außentüren von Reisezugwagen geschlossen sind,
 - f) - soweit erforderlich - die Bremsprobe ausgeführt ist oder die besetzten Handbremsen auf ihre Wirksamkeit geprüft sind,
 - g) beim Abstoßen oder Ablaufen die erforderlichen Hemmschuhe zum Anhalten der Wagen gebrauchsfähig an den vorgesehenen Stellen bereitliegen.

- (2) Zusatzanlagen sind Privatgleisanschlüsse, Ladestraßen, Laderampen, Lagerplätze, Anlagen des Kombinierten Verkehrs, Güterhallen, Lademittelstützpunkte, Gleise und Ladestellen für die Post, Übergabegleise für private Eisenbahnen, Gleise für Zoll- und Grenzbehandlung, Anschlüsse der DB AG mit Ladetätigkeit, Gleiswaa- gen, Lademaße, Entseuchungsanlagen, Ladeanlagen „Auto im Reise-zug“, Gleise für Ladetätigkeit von Dienstleistern, Schadwagen- und Werkstattgleise, Wasch- und Reinigungsanlagen sowie besondere Gleise, die der Betriebspflege von Reisezug- wagen dienen. **Zusatzanlagen**
- Bevor auf Zusatzanlagen Fahrzeuge bewegt werden, müssen Sie als Triebfahr- zeugführer außerdem feststellen, dass
- a) Ladearbeiten eingestellt und Personen, die sich zum Be- und Entladen im Wa- gen befinden, ausgestiegen sind,
 - b) lose Fahrzeugteile ordnungsgemäß festgelegt und bewegliche Fahrzeugein- richtungen richtig gestellt und verriegelt und Wagendecken befestigt sind,
 - c) der lichte Raum frei ist; hierzu gehört auch das Entfernen von an Fahrzeugen angeschlossenen Ver- oder Entsorgungseinrichtungen.
- (3) Die Feststellungen nach den Absätzen 1 oder 2 müssen Sie als Rangierbegleiter treffen, wenn Ihnen diese Aufgaben übertragen worden sind. **Rangier- begleiter**

3 Zustimmung

- (1) a) Bevor Fahrzeuge bewegt werden, ist in der Regel die Zustimmung des Wei- chenwärters erforderlich. **Allgemein**
- b) Als Weichenwärter dürfen Sie die Zustimmung erst geben, wenn folgende Be- dingungen erfüllt sind: *
- 1. Die Beteiligten nach Abschnitt 1 Absatz 3 müssen verständigt sein. *
 - 2. Zugfahrten oder andere Fahrzeugbewegungen dürfen nicht gefährdet wer- den. *
 - 3. Der Fahrweg muss eingestellt sein. *
 - 4. Vor dem Rangieren an der Spitze eines anzeigegeführten Zuges müssen * alle für den Zug von der LZB oder von ETCS dunkel geschalteten Haupt- * signale in Haltstellung gebracht worden sein und, wenn es der Triebfahr- * zeugführer bei LZB gefordert hat, der Zug Befehl 11 mit dem Wortlaut „Be- * dienen Sie die Befehlstaste zur Entlassung aus der LZB“ erhalten hat. *
 - 5. Sie müssen vor dem Rangieren auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 * oder, wo kein Signal Ra 10 vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus, * den Fahrdienstleiter verständigt haben und dieser muss Ihnen bestätigt ha- * ben, dass er das Rangieren durch Befehl 11 erlaubt hat. *
- Die Nummer der Einfahrweiche in Einfahrgleisen ohne Signal Ra 10 ist in * den Örtlichen Richtlinien genannt. *
- Wenn eine Rangierfahrt über Ihren Rangierbezirk hinaus durchgeführt werden soll, müssen die beteiligten Weichenwärter zugestimmt haben. Stimmen nicht alle beteiligten Weichenwärter zu, darf die Fahrt nur bis zu einem neu vereinbar- ten Ziel stattfinden.
- Ist bei Gleisbildstellwerken mit Weichenselbstlauf oder Weichenlaufkette keine Rangierstraße vorhanden, müssen Sie den Weichenselbstlauf oder die Wei-

chenlaufkette abschalten oder sperren. Ist dies nicht möglich, müssen Sie die für das Einstellen des Fahrwegs benötigten Weichen gegen Umstellen einzeln sperren.

Ist bei Gleisbildstellwerken keine Rangierstraße vorhanden, müssen Sie bei der Bauform GS II eine Zughilfsstraße, bei den Bauformen GS II Sp 64b oder GS III Sp 68 eine Zugstraße mit Signalbedienungsausschaltung benutzen. Ist dies nicht möglich, müssen Sie den Weichenselbstlauf oder die Weichenlaufkette abschalten oder sperren oder die benötigten Weichen, Gleissperren und Kreuzungen bedienungsmäßig ausschalten oder gegen Umstellen sperren.

- c) Als Weichenwärter dürfen Sie Fahrzeugbewegungen, die nach den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra nach Modul 408.0851 Abschnitt 6 Absatz 1 während einer Zugfahrt verboten sind, nur zustimmen, wenn die Zugfahrt nicht zugelassen ist und für die in den Örtlichen Richtlinien genannten Signale, mit denen die Zugfahrt zugelassen wird, Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sind. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.
- d) Als Weichenwärter können Sie zustimmen
 - 1. durch Signal Sh 1 oder Ra 12 (DV 301) - in den Örtlichen Richtlinien können zusätzliche Regeln gegeben sein - ,
 - 2. mündlich oder
 - 3. durch Hochhalten eines Arms oder einer weißleuchtenden Handleuchte, wenn Sie nicht durch ein Signal oder mündlich zustimmen können.

Verzicht

- (2) Eine Zustimmung des Weichenwärters ist nicht erforderlich,
 - a) wenn bei regelmäßig wiederkehrenden Fahrten mit dem Triebfahrzeug eines Zuges zum Kuppeln von Zugteilen vorgezogen werden soll,
 - b) wo - soweit es in den Örtlichen Richtlinien zugelassen ist - in Einfahrstumpfgleisen einzeln oder zu zweien fahrende Triebfahrzeuge (auch Einheiten, die aus Triebwagen, Triebköpfen, Steuerwagen oder Mittelwagen gebildet sind) eines angekommenen Zuges dem ausfahrenden Zug oder den als Rangierfahrt wegfahrenden Fahrzeugen nachfahren dürfen,
 - c) wenn ein Triebfahrzeug zum Kuppeln oder Entkuppeln von Fahrzeugen aufdrücken muss oder nach dem Entkuppeln geringfügig vorziehen soll, damit die Fahrzeuge getrennt stehen,
 - d) wo für das Beidrücken Förderanlagen oder von einem Ablaufrechner gesteuerte Lokomotiven verwendet werden,
 - e) wo einzelne Wagen oder Wagengruppen beim Beladen oder Entladen verschoben werden dürfen; die hierfür zugelassenen Gleisabschnitte sind in den Örtlichen Richtlinien angegeben, oder
 - f) wenn im Baugleis rangiert werden soll.

Sonderfälle

- (3) a) Beim Wechsel der Fahrtrichtung ist für die Weiterfahrt stets eine neue Zustimmung erforderlich.
- b) Beim Ablaufen ist nur eine Zustimmung vor Beginn des Ablaufens erforderlich.
- c) Fahrzeuge dürfen in ein Gleis - außer in ein Baugleis - eingesetzt werden, wenn der Weichenwärter zugestimmt hat.

- d) Beim Rangieren im Baugleis oder beim Einsetzen von Fahrzeugen in ein Baugleis wird die Zustimmung von der in der Beta genannten Person mündlich gegeben. In der Beta können abweichende Regeln gegeben sein.
- (4) Sie dürfen dem Rangieren in einem Gleis, das zur Sicherung von Personen gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesperrt ist, nicht zustimmen. **Verbot**

4 In ETCS-Betriebsart SH wechseln

Als Triebfahrzeugführer dürfen Sie in ETCS-Betriebsart SH wechseln, wenn - soweit *
erforderlich - eine Zustimmung zum Rangieren vorliegt. *



1 Bestätigen durch den Rangierbegleiter

Wenn Sie als Rangierbegleiter Aufgaben des Triebfahrzeugführers wahrnehmen, müssen Sie die Ausführung der Aufgaben dem Triebfahrzeugführer bestätigen.

Erteilen Sie als Rangierbegleiter Fahrauftrag, brauchen Sie die Ausführung der in Abschnitt 2 Nr. 1 bis 3 genannten Aufgaben nicht zu bestätigen.

2 Fahrauftrag

Als Rangierbegleiter dürfen Sie Fahrauftrag erteilen, wenn

1. die Beteiligten verständigt worden sind,
2. die Fahrbereitschaft festgestellt worden ist und
3. die Zustimmung des Weichenwärters gegeben ist.

Sie dürfen den Fahrauftrag durch Rangiersignal oder mündlich erteilen. Beim Wechsel der Fahrtrichtung müssen Sie stets einen neuen Fahrauftrag erteilen.

3 Geschwindigkeit

- (1) a) Beim Rangieren müssen Sie als Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeit so regeln, dass Sie
 - vor Halt gebietenden Signalen,
 - vor Fahrzeugen,
 - vor Gefahrstellen, die einen Halt erfordern (Örtliche Richtlinien oder Beta) oder
 - an der beabsichtigten Stelle anhalten können.
- b) Die Geschwindigkeit, mit der Sie höchstens fahren dürfen, beträgt 25 km/h, beim Rangieren im Baugleis 20 km/h. In den Örtlichen Richtlinien oder in einer Beta kann eine niedrigere Geschwindigkeit vorgeschrieben sein.
- (2) In den Örtlichen Richtlinien sind Regeln für das Befahren von Gleisbogen mit einem Radius von weniger als 150 m gegeben.

4 Fahrweg beobachten

- (1) Bei jeder Fahrzeugbewegung müssen Sie als Triebfahrzeugführer den Fahrweg und seine Signale beobachten und darauf achten, dass
 1. der Fahrweg frei ist,
 2. Weichen - soweit ein bestimmter Fahrweg vereinbart wurde und Weichensignale vorhanden sind -, Gleissperren, Drehscheiben, Schiebebühnen, Gleisbremsen und sonstige Einrichtungen richtig gestellt sind,
 3. die einmündenden Gleisabschnitte bis zum Grennzeichen frei sind,
 4. sich dem Fahrweg kein Fahrzeug in gefährdender Weise nähert,

**Triebfahr-
zeugführer**

5. kein Fahrzeug unbeabsichtigt über ein Grenzzeichen oder Isolierzeichen am anderen Ende des Gleises gelangt,
6. Bahnübergänge gesichert sind,
7. ein Triebfahrzeug mit gehobenem Stromabnehmer nur in einen Fahrweg mit Oberleitung eingelassen wird und diese weder abgeschaltet noch gestört ist.

Beschäftigte warnen

- * (2) In Ablaufanlagen mit technischen Einrichtungen zur Überwachung des Beidrückens können zu Absatz 1 Nr. 5 in den Örtlichen Richtlinien zusätzliche Regeln gegeben sein.
- * (3) Wenn Sie in einem Baugleis rangieren oder wenn der Weichenwärter Ihnen mitgeteilt hat, dass Sie in einem gesperrten Bahnhofsgleis Beschäftigte warnen müssen, gilt Folgendes:
 - * 1. Die Spitze der Rangierfahrt muss mit mindestens einem weißen Licht gekennzeichnet sein.
 - * 2. Sie müssen die Rangierfahrt luftgebremst durchführen.
 - * 3. Die Rangierfahrt muss von der Spitze aus gesteuert sein oder die Spitze der Rangierfahrt muss mit einem Rangierbegleiter besetzt sein. Auf das Besetzen des Fahrzeugs an der Spitze dürfen Sie verzichten, wenn
 - * - nur ein Fahrzeug geschoben wird,
 - * - Sie als Triebfahrzeugführer den Fahrweg beobachten können und
 - * - eine Person unmittelbar vor Ingangsetzen der Fahrt das Freisein des Fahrwegs von Beschäftigten direkt vor dem ersten Fahrzeug feststellt.
 - * 4. Wenn Sie sich als Triebfahrzeugführer an der Spitze der Rangierfahrt, aber nicht im Führerraum befinden, müssen Sie mit einem Signalhorn ausgerüstet sein. Wenn ein Rangierbegleiter die Spitze der Rangierfahrt besetzt, muss dieser in Funkkontakt mit Ihnen als Triebfahrzeugführer stehen, einen Luftbremskopf verwenden und mit einem Signalhorn ausgerüstet sein.
 - * 5. Sie dürfen mit höchstens 20 km/h fahren.
 - * 6. Als Mitarbeiter an der Spitze der Rangierfahrt müssen Sie Personen an und im Gleis mit Signal Zp 1 warnen.
 - * 7. Sie müssen vor im Gleis befindliche Personen anhalten, wenn diese das Gleis nicht verlassen.
- * In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

Rangierbegleiter

- * (4) a) Die Aufgaben nach Absatz 1 und 3 müssen Sie als Rangierbegleiter wahrnehmen, wenn sie Ihnen übertragen worden sind.
- b) Befinden Sie sich als Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze der Rangierfahrt, dürfen Sie die Aufgaben nach Absatz 1 Nr. 1 oder Nr. 7 nicht auf den Rangierbegleiter übertragen.
- c) Beim Rangieren im Baugleis müssen Sie als Rangierbegleiter Signal Zp 1 nach Modul 301.0901 geben.
- d) Wenn Sie als Rangierbegleiter nicht gleichzeitig den Fahrweg mit seinen Signalen beobachten und Verbindung zum Triebfahrzeugführer halten können, dürfen Sie eine dieser Aufgaben einem Rangierer übertragen.

- (5) Beim Rangieren mit Lü-Sendungen müssen Sie feste Gegenstände am Gleis, Fahrzeuge in Nachbargleisen und die Sendungen selbst beobachten. Ein in der Beförderungsanordnung ausgesprochenes Verbot des Fahrtrichtungswechsels gilt nicht. **Lü-Sendungen**

5 Freien Fahrweg ansagen

- (1) a) Mit Rangierfahrten, bei denen
- Sie sich als Triebfahrzeugführer an der Spitze in einem Führerraum befinden,
 - alle Fahrzeuge an die Hauptluftleitung angeschlossen sind und alle brauchbaren Bremsen eingeschaltet sind und *
 - festgestellt wurde, dass alle eingeschalteten Druckluftbremsen ordnungsgemäß wirken oder *

b) mit allein oder zu zweien fahrenden Triebfahrzeugen (außer Kleinwagen)

dürfen Sie bis zu 40 km/h fahren, wenn der Weichenwärter den freien Fahrweg angesagt hat.

Bei der Beobachtung des Fahrwegs dürfen Sie damit rechnen, dass die Bedingungen nach Abschnitt 4 Absatz 1 Nr. 1 und 2 erfüllt sind.

- (2) Als Weichenwärter dürfen Sie den freien Fahrweg ansagen, wenn
1. dies in den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen zugelassen ist,
 2. Sie den Fahrweg bis zu dem Signal eingestellt haben, das Ziel oder Zwischenziel der Rangierfahrt ist und
 3. Sie festgestellt haben, dass der Fahrweg frei von Fahrzeugen ist.

Die Ansage des freien Fahrwegs lautet: „Fahrweg bis (Bezeichnung des Signals) frei“. Einseitig gerichtete Sprechrichtungen dürfen Sie für die Ansage nicht verwenden.

- (3) Wenn die Voraussetzungen für die Ansage des freien Fahrwegs bei bestimmten Rangierfahrten in bestimmten Gleisen vor Zulassung der Fahrt stets gegeben sind, kann in den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen bestimmt sein, dass auf die Ansage verzichtet wird.



6 Gleiswaagen befahren


- In den Örtlichen Richtlinien ist angegeben, wenn Sie *
- a) nicht mit gebremsten Fahrzeugen über Gleiswaagen fahren, oder *
 - b) Hemmschuhe nicht auf, unmittelbar vor oder hinter Gleiswaagen zum Anhalten von Fahrzeugen auflegen *
- dürfen. *

7 Stärker geneigte Gleise befahren

Beim Rangieren in Gleisen, die auch nur teilweise im Gefälle von mehr als 2,5 ‰ (1 : 400) liegen oder an die sich ein solches Gefälle anschließt, müssen Sie die in den Örtlichen Richtlinien gegebenen Regeln beachten.

8 Ablaufberge befahren

Güterwagen mit dem Zeichen  dürfen keinen Ablaufberg befahren, dessen Ausrundungsradius 250 m oder kleiner ist. Alle übrigen Fahrzeuge mit dem Zeichen  dürfen keinen Ablaufberg befahren.

Fahrzeuge mit einer Zahl unter dem Zeichen, z. B. , dürfen Ablaufberge mit einem Ausrundungsradius unter dem angegebenen Wert nicht befahren.

9 Während der Fahrt entkuppeln

Es ist verboten, während der Fahrt zu entkuppeln, mit dem vorderen Teil der Rangierfahrt vorzufahren und zwischen ihm und dem folgenden Teil eine Weiche umzustellen. In den Örtlichen Richtlinien können Ausnahmen zugelassen sein.

10 Baugleis verlassen

Der Übergang einer Rangierfahrt, die ein Baugleis verlässt, ohne Halt in eine andere Rangierfahrt ist nicht zugelassen.

11 Verschieben

Menschen

- (1) a) Durch Menschen dürfen Fahrzeuge nur in solcher Zahl und mit solcher Geschwindigkeit bewegt werden, dass sie durch Menschenkraft, durch die Fahrzeugbremsen oder andere Bremsmittel beherrscht werden.
- b) Personen, die nicht zum Rangierpersonal gehören, dürfen beim Verschieben nur helfen, wenn Sie als Triebfahrzeugführer oder Rangierbegleiter zugestimmt haben. Sie müssen die Personen über die von ihnen wahrzunehmenden Aufgaben unterrichten.

Kraftfahrzeuge usw.

- (2) Mit Kraftfahrzeugen, Spillanlagen, Seilwinden oder Wagenschiebern dürfen Sie Fahrzeuge nur bewegen, wenn es in den Örtlichen Richtlinien zugelassen ist.

Baugleis

- (3) Im Baugleis dürfen Sie keine Fahrzeuge verschieben.

□

1 Weichen und Gleissperren

- | | |
|---|---|
| <p>(1) Beim Stellen ferngestellter Weichen oder Gleissperren für Rangierfahrten - ausgenommen auf Rangierstraßen - müssen Sie zuerst die in Fahrtrichtung entfernteste und zuletzt die der Rangierfahrt am nächsten liegende Weiche oder Gleissperre stellen. Dies gilt auch für das Abstoßen, sofern in den Örtlichen Richtlinien nicht Ausnahmen zugelassen sind.</p> | <p>Reihenfolge beim Stellen</p> |
| <p>(2) Ortsgestellte Weichen oder Gleissperren müssen vom Rangierpersonal bedient werden. Durch ein „W“ gekennzeichnete ortsgestellte Weichen und Gleissperren dürfen nur mit Zustimmung des zuständigen Bedieners umgestellt werden.</p> | <p>Stellen durch Rangierpersonal</p> |
| <p>(3) Weichen im Baugleis dürfen Sie in der Regel nicht umstellen. Sie müssen Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 13 anbringen bzw. eingeben. Durch ein „W“ gekennzeichnete ortsgestellte Weichen müssen Sie durch Handverschluss sichern.

In der Betra können abweichende Regeln gegeben sein.</p> | <p>Umstellverbot</p> |
| <p>(4) Wenn ortsgestellte Weichen ohne Spitzenverschluss gegen die Spitze befahren werden sollen, müssen Sie den Weichenhebel während des Befahrens kräftig niederdrücken. Steht beim Befahren mehrerer solcher Weichen nur ein Mitarbeiter zur Verfügung, muss er die erste Weiche entsprechend bedienen und die anderen Weichen beaufsichtigen.</p> | <p>Ortsgestellte Weichen ohne Spitzenverschluss befahren</p> |
| <p>(5) Werden bei Rangierfahrten mit Reisenden besetzte Fahrzeuge nicht auf durch Fahrstraßenhebel gesicherten Fahrwegen oder nicht auf Rangierstraßen bewegt, dürfen in diesem Stellwerksbezirk bzw. Stelltischbereich keine Weichen oder Gleissperren umgestellt werden. In den Örtlichen Richtlinien können Ausnahmen zugelassen sein.</p> | <p>Rangierfahrten mit Reisenden</p> |
| <p>(6) a) Beim Rangieren müssen Sie Weichen, die gegen die Spitze befahren werden, durch Handverschluss sichern, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. sie abgebunden und nicht mit Hebelgewichten versehen sind, 2. die Überwachungseinrichtung einer elektrisch gestellten Weiche eine Störung anzeigt und der Stellstrom nicht abgeschaltet ist oder 3. eine Fachkraft dies bei Arbeiten vorgeschrieben hat. <p>b) Ist eine Weiche mit Handverschluss 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert, darf sie mit höchstens 5 km/h befahren werden.</p> | <p>Handverschluss</p> |
| <p>(7) Gestörte Gleissperren müssen Sie als Bediener überblicken und gegen unbeberechtigten Eingriff schützen können. Ist das nicht möglich, darf auf dem Gleis, in dem die Gleissperre liegt, keine Fahrt stattfinden; bei abgestellten Fahrzeugen müssen Sie sich vergewissern, dass sie gegen unbeabsichtigte Bewegungen festgelegt sind.</p> | <p>Gleissperren gestört</p> |

2 Signale

Vorbeifahrt

- (1) a) Ortsfeste Signale gelten für Rangierfahrten nur, wenn sie sich in der beabsichtigten Fahrtrichtung vor der Spitze der Rangierfahrt befinden.
- b) Wo Hauptsignale, Sperrsignale oder Wartezeichen vorhanden sind, müssen Sie, wenn es möglich ist, beim Wechsel der Fahrtrichtung bis hinter ein Signal der Gegenrichtung fahren.
- c) Kann das Signal Sh 1 oder Ra 12 (DV 301) nicht gezeigt werden, müssen Sie als Bediener des Stellwerks die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Hauptsignal, Sperrsignal oder Wartezeichen mündlich erteilen, wenn die Rangierfahrt vor dem Signal hält.
- d) Für Rangierfahrten im Baugleis oder für Rangierfahrten, die in ein Baugleis fahren, können in einer Beta Signale für nicht gültig erklärt sein.

Auf Halt stellen

- (2) Bei Gefahr müssen Sie die Signale am Fahrweg sofort auf Halt stellen. Sonst dürfen Sie Signale auf Halt stellen, wenn Sie zuvor den Triebfahrzeugführer oder Rangierbegleiter verständigt haben und die Fahrzeuge halten.

□

1 Bahnübergänge sichern

- (1) Bevor Sie Bahnübergänge befahren, müssen Sie die Schranken schließen und bei Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen die in den Örtlichen Richtlinien oder in einer Beta gegebenen Weisungen beachten.

**Technische
Sicherung**

- (2) Ist die technische Sicherung ausgefallen, müssen Sie vor dem Bahnübergang anhalten.

**Technische
Sicherung
ausgefallen**

Wird das Triebfahrzeug gesteuert - ausgenommen von einem Steuerwagen aus - oder ist ein Rangierbegleiter anwesend, dürfen Sie mit Schrittgeschwindigkeit weiterfahren, wenn der Bahnübergang durch Posten gesichert ist und die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 gewarnt sind. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat, müssen Sie den Bahnübergang schnellstens räumen.

Als Posten müssen Sie sich zur Sicherung des Bahnübergangs mit der Brust oder dem Rücken dem Straßenverkehr zugewandt, gut sichtbar auf der Straße aufstellen und die Zeichen

„Anhalten“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes)

und anschließend

„Halt“ (seitliches Ausstrecken eines Armes oder beider Arme)

geben. Müssen Sie den Straßenverkehr aus beiden Richtungen anhalten, müssen Sie den Fahrer des zuerst angehaltenen Fahrzeugs zum weiteren Halten auffordern, ehe Sie sich der anderen Seite des Bahnübergangs zuwenden.

Bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter müssen Sie die Zeichen mit rotleuchtender Handleuchte nach beiden Straßenrichtungen geben. Für das Geben der Tageszeichen müssen Sie - soweit vorhanden - eine weiß-rot-weiße Signalfahne benutzen.

Das „Halt“-Zeichen müssen Sie so lange geben, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat. Anschließend dürfen Sie den Bahnübergang verlassen.

Wird das Triebfahrzeug von einem Steuerwagen aus gesteuert oder wird das Triebfahrzeug nicht gesteuert und es ist kein Rangierbegleiter anwesend, müssen Sie als Triebfahrzeugführer vor der Weiterfahrt die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 warnen. Danach dürfen Sie mit Schrittgeschwindigkeit auf den Bahnübergang fahren. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat, müssen Sie den Bahnübergang schnellstens räumen.

- (3) Ist der Bahnübergang nicht technisch gesichert, müssen Sie den Bahnübergang nach Absatz 2 sichern, soweit nicht in den Örtlichen Richtlinien eine andere Art der Sicherung zugelassen ist.

**Bahnüber-
gang nicht
technisch
gesichert**

2 Andere Übergänge sichern

- * (1) Vor höhengleichen Übergängen zu den Bahnsteigen müssen Sie Rangierfahrten anhalten, wenn Reisende gefährdet werden können. Soweit erforderlich, müssen Sie die Reisenden vor der Weiterfahrt warnen. In den Örtlichen Richtlinien können andere Maßnahmen zur Sicherung von Reisenden vorgeschrieben sein.
- (2) Für die Sicherung der Übergänge, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Bahnhöfe dienen, gelten die Regeln in den Örtlichen Richtlinien.



1 Ladestellen mit Oberleitung

- (1) a) Die Oberleitung von Ladegleisen dürfen Sie nur einschalten, wenn diese von Triebfahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer befahren werden müssen. Sie darf erst eingeschaltet werden, wenn alle im Gleisbereich Tätigen von Ihnen als Triebfahrzeugführer unterrichtet sind und die Plätze verlassen haben, von denen aus eine gefährliche Annäherung an unter Spannung stehende Teile der Oberleitung unbeabsichtigt möglich wäre. Sie dürfen die Oberleitung nicht zu einer vorher vereinbarten Zeit einschalten.
- b) Als Rangierbegleiter müssen Sie die im Gleisbereich Tätigen verständigen, wenn Ihnen diese Aufgabe übertragen worden ist.
- (2) a) Weichen für die Fahrt in das Ladegleis dürfen Sie erst umstellen, wenn Sie die Oberleitung eingeschaltet haben. Sobald das elektrische Triebfahrzeug das Ladegleis nach der Bedienung wieder verlassen oder im Ladegleis stehend den Stromabnehmer gesenkt hat, müssen Sie die Weichen zurückstellen. Danach müssen Sie die Oberleitung wieder abschalten und den Dreikant-Steckschlüssel verwahren. Erst dann dürfen Sie die Erlaubnis geben, das Ladegeschäft fortzusetzen.
- b) Als Rangierbegleiter müssen Sie die Oberleitung ein- bzw. ausschalten oder die Weichen umstellen bzw. zurückstellen, wenn Ihnen diese Aufgaben übertragen worden sind. Es gelten die Regeln nach a) und nach Absatz 1 a).
- (3) Ferngestellte Zugangsweichen müssen Sie in abweisende Stellung bringen. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 13 anbringen bzw. eingeben.

**Bedingungen
für das
Einschalten**

**Reihenfolge
der Hand-
lungen**

**Zugangswei-
chen sichern**

2 Umschlaggleise

Für das Bedienen von Umschlaggleisen können in den Örtlichen Richtlinien Regeln gegeben sein.



1 Zugelassen - Verboten

- (1) Sie dürfen Fahrzeuge nur in Gleise abstoßen oder ablaufen lassen, die in den Örtlichen Richtlinien zugelassen sind.
- (2) Sie dürfen Fahrzeuge nicht abstoßen oder ablaufen lassen in Gleise, in denen Fahrzeuge stehen, an oder in denen gearbeitet wird. In den Örtlichen Richtlinien können Ausnahmen zugelassen sein.

Sie dürfen Fahrzeuge über Bahnübergänge oder Übergänge für Reisende nur abstoßen oder ablaufen lassen, wenn die Bahnübergänge oder Übergänge gesichert sind.

2 Fahrzeuggruppen

Sollen Fahrzeuggruppen beim Abstoßen oder Ablaufen durch Hemmschuhe aufgehalten werden, darf die Radsatzlast des ersten Fahrzeugs nicht kleiner sein als die mittlere Radsatzlast der Fahrzeuggruppe. In den Örtlichen Richtlinien können abweichende Regeln gegeben sein.

3 Wageneinheiten


Wageneinheiten oder Gelenkwagen dürfen beim Abstoßen oder Ablaufen durch Hemmschuhe aufgehalten werden, wenn dies in den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen zugelassen ist. *

4 Abstände der Fahrzeuge

Beim Abstoßen oder Ablaufen dürfen die Fahrzeuge einander nur in solchen Abständen folgen, dass die Weichen rechtzeitig umgestellt werden und Fahrzeuge die Weichen grennzeichenfrei räumen können, bevor nachfolgende Fahrzeuge für die Fahrt auf dem anderen Zweig der Weiche eintreffen.

Vor und nach den unter Abschnitt 6 Absatz 1 Spalten 3 b und 3 c aufgeführten Fahrzeugen soll ein größerer Abstand bleiben. Dieser kann in Ablaufanlagen mit automatischer Geschwindigkeitsregelung entfallen (Örtliche Richtlinien). *

5 Güterwagen mit einem Achsstand von mehr als 14 m

- (1) Für das Ablaufen von Drehgestellgüterwagen mit einem Achsstand der inneren Achsen von mehr als 14 m gelten folgende Regeln:
 - a) Wenn Sperreinrichtungen an Weichen unwirksam sein können, sind in den Örtlichen Richtlinien Regeln gegeben.
 - b) Bei Ablaufanlagen mit automatischer Laufwegsteuerung dürfen die Fahrzeuge nur ablaufen, wenn die automatische Laufwegsteuerung ausgeschaltet ist. In den Örtlichen Richtlinien kann das Ablaufen mit eingeschalteter automatischer Laufwegsteuerung zugelassen sein.
- (2) Drehgestellgüterwagen sind durch das Zeichen  gekennzeichnet. Die Zahl unter dem Zeichen gibt den Abstand der inneren Achsen an.

6 Einschränkungen beim Abstoßen oder Ablaufen

(1)

1	2	3			4		
		a	b	c	a	b	
Nr.	Für die in den Zeilen 1 bis 16 genannten Fahrzeuge müssen Sie die in den Spalten 3 und 4 gegebenen Regeln beachten, wenn für die jeweilige Zeile in Spalte 3 oder 4 ein „X“ eingetragen ist.	Abstoßen oder Ablaufen verboten.	Ablaufen ist erlaubt, wenn das Fahrzeug durch Handbremse angehalten wird.		Andere Fahrzeuge dürfen Sie auf diese Fahrzeuge nicht abstoßen oder ablaufen lassen.	Schützen gegen Auflaufen anderer Fahrzeuge durch ein Fahrzeug mit angezogener Handbremse oder durch zwei Hemmschuhe erforderlich.	
1	Lokomotiven	X				X	
2	Triebfahrzeuge außer Lokomotiven	X			X		
3	Reisezugwagen	X			X		
4	Steuer-, Mittel- oder Beiwagen	X			X		
5	Fahrzeuge	mit der Anschrift „Abstoßen und Ablaufen lassen verboten“	X			X	
6		mit der Anschrift „Vorsichtig rangieren“			X		X
7		mit drei roten Dreiecken	X			X	
8		mit zwei roten Dreiecken		X			X
9		mit einem roten Dreieck			X		X
10	Kesselwagen	mit der Anschrift „Chlor“	X			X	
11		mit orangefarbenem Längsstreifen		X			X
12		mit Großzettel Nr. 6.1 (giftige Stoffe) oder Nr. 8 (ätzende Stoffe)			X		X
13	Fahrzeuge	mit gelber Fahne (Signal Fz 2)	X			X	
14		mit einer Ladung von mehr als 60 m Länge		X			X
15		die noch nicht fertig be- oder entladen sind		X			X
16		mit verschobener Ladung		X			X

- (2) Hat ein Fahrzeug mehrere Merkmale, müssen Sie es nach dem Merkmal behandeln, das die größte Vorsicht erfordert.
- (3) Die in Spalte 2 genannten Merkmale können Ihnen auch durch ein Datenverarbeitungssystem angezeigt werden.

7 Gegen Auflaufen anderer Fahrzeuge schützen

Angehaltene Wagen müssen Sie durch einen Hemmschuh gegen unerwartet nachlaufende Wagen schützen, soweit Sie diese nicht nach Abschnitt 6 Absatz 1 Spalte 4 b schützen müssen. Für ablaufende Wagen, die mit Handbremse angehalten werden und für Rangierfahrten müssen Sie den aufgelegten Hemmschuh entfernen.

8 Abweichende Regeln

- (1) Sie dürfen andere Fahrzeuge auf Fahrzeuge mit drei roten Dreiecken und dem Nebenzettel > 100 t abstoßen oder ablaufen lassen. *
- (2) In den Örtlichen Richtlinien können abweichende Regeln zu den Angaben im Abschnitt 6 Absatz 1 Spalten 3 oder 4 gegeben sein. *

9 Vor dem Beidrücken anhalten

Bevor Sie mit Fahrzeugen nach Abschnitt 6 Absatz 1 Spalte 3 an andere Fahrzeuge oder mit anderen Fahrzeugen an Fahrzeuge nach Abschnitt 6 Absatz 1 Spalte 3 heranfahren, müssen Sie anhalten und dann erst beidrücken. Sie brauchen nicht anzuhalten, wenn für das Beidrücken Förderanlagen oder Lokomotiven verwendet werden, deren Geschwindigkeit rechnergesteuert oder durch den Triebfahrzeugführer ständig überwacht wird (Örtliche Richtlinien). Die Geschwindigkeit während des Beidrückens darf 5 km/h nicht überschreiten. *



1 Bremsen

*

- (1) Wenn Sie Druckluftbremsen benutzen, müssen Sie feststellen, dass die Bremsen ordnungsgemäß wirken. * **Wirksamkeit
* der Bremsen**
- (2) Bei Rangierfahrten in einem Baugleis müssen Sie alle Fahrzeuge an die Hauptluftleitung anschließen und alle brauchbaren Bremsen einschalten. Das erste und letzte Fahrzeug muss eine wirkende Bremse haben. Mindestens 80 % der Fahrzeuge müssen gebremst sein. **Bremsen im
Baugleis**
- (3) Ohne bediente Handbremse dürfen Sie höchstens 10 Achsen gleichzeitig abstoßen. In stärkeren Wagengruppen müssen Sie für je angefangene 20 Achsen mindestens eine Handbremse bedienen. In den Örtlichen Richtlinien können andere Werte vorgeschrieben sein. **Abstoßen**
- (4) a) Beim Abdrücken ist in den vom Triebfahrzeug geschobenen Wagengruppen keine wirkende Bremse erforderlich. In den Örtlichen Richtlinien können andere Regeln gegeben sein. **Abdrücken,
Ablaufen**
- b) Ohne bediente Handbremse dürfen Sie höchstens 6 Achsen, bei Leerwagengruppen höchstens 10 Achsen, gleichzeitig ablaufen lassen. In stärkeren Wagengruppen müssen Sie für je angefangene 20 Achsen mindestens eine Handbremse bedienen. In den Örtlichen Richtlinien können andere Werte vorgeschrieben sein.
- c) Bei Ablaufanlagen mit Gleisbremsen oder Einrichtungen zur kontinuierlichen Geschwindigkeitsregelung kann in den Örtlichen Richtlinien für eine ablaufende Wagengruppe eine größere Achsenzahl ohne bediente Handbremse zugelassen sein.

2 Hemmschuhe

- (1) Bevor Fahrzeuge abgedrückt oder abgestoßen werden, müssen Sie als Rangierer, der Hemmschuhe auslegt, Ihren Platz im Auffangbereich einnehmen und sich überzeugen, dass die zu verwendenden Hemmschuhe vollzählig und in Ordnung sind. **Vollzählig und
in Ordnung**
- (2) Hemmschuhe müssen Sie in solchem Abstand auslegen, dass die bewegten Wagen mit Sicherheit vor den im Gleis stehenden Wagen zum Stillstand kommen. **Abstand**
- (3) Wenn Sie zwei Hemmschuhe auslegen müssen, müssen Sie diese entweder auf derselben Schiene hintereinander oder verteilt auf beide Schienen versetzt angeordnet auslegen. Dabei müssen Sie den hinteren Hemmschuh für den Ablauf so auflegen, dass ein ausreichender Bremsweg vorhanden ist. Den zweiten Hemmschuh müssen Sie möglichst entfernen, wenn der erste wirkt. **Zwei Hemm-
schuhe**
- (4) Sie müssen die Wirkungsweise des Hemmschuhs überwachen. Springt er ab, müssen Sie möglichst einen zweiten auslegen. Sie müssen den Hemmschuhle-gervormann verständigen. **Wirkungs-
weise**

Entfernen

- (5) Sie müssen einen Hemmschuh, wenn das Fahrzeug von ihm abgerollt ist, möglichst sofort abnehmen und - sofern er nicht gleich wieder verwendet wird - an den dafür bestimmten Platz legen.

3 Luftbremskopf

Einen Luftbremskopf müssen Sie verwenden, wenn Sie als Rangierbegleiter den Fahrweg und die Signale beobachten müssen, und zwar

- a) bei Rangierfahrten im Baugleis stets,
- b) in anderen Fällen, wenn es in den Örtlichen Richtlinien angeordnet ist.



Rangieren Fahrzeuge abstellen und festlegen	408.0841 Seite 1 von 1
--	----------------------------------

1 Abstellen

*

- (1) Beim Abstellen von Fahrzeugen vor einem Grennzeichen, einem Übergang oder einem sonst freizuhaltenden Abschnitt müssen Sie berücksichtigen, dass die Fahrzeuge sich noch bewegen können, wenn sich die Pufferfedern strecken oder andere Fahrzeuge anstoßen.
- (2) Im Baugleis dürfen Sie Fahrzeuge nur abstellen, wenn es in der Betra zugelassen ist.

Vor freizuhaltenen Abschnitten

Im Baugleis

2 Festlegen

*

- (1) Abgestellte Fahrzeuge müssen Sie so festlegen, dass sie nicht über ein Grennzeichen, ein Hauptsignal, Sperrsignal, eine Gleissperre oder einen Übergang entlaufen oder an Fahrzeuge anstoßen, an oder in denen gearbeitet wird.
- (2) Sind in einem Gleis mehr als ein Fahrzeug oder mehr als eine Fahrzeuggruppe abgestellt, müssen Sie die dem Grennzeichen, dem Hauptsignal, Sperrsignal, der Gleissperre oder dem Übergang am nächsten abgestellten Fahrzeuge oder Fahrzeuggruppen festlegen. Berücksichtigen Sie dabei auch weitere im Gleis abgestellte Fahrzeuge oder Fahrzeuggruppen.
- (3) Für das Festlegen von Fahrzeugen kann in den Örtlichen Richtlinien zugelassen sein, dass das Festlegen der Fahrzeuge mit Hemmschuhen nur nach der Talseite hin genügt oder dass auf das Festlegen verzichtet werden darf.
- (4) Für das Festlegen der Fahrzeuge sind Sie als Triebfahrzeugführer verantwortlich, wenn Sie die Fahrzeuge abstellen. Als Rangierbegleiter sind Sie verantwortlich, wenn Ihnen diese Aufgabe übertragen worden ist.

* **Umfang**

*

*

*

* **Erleichterungen**

*

Zuständigkeit



1 Vorwissen des Fahrdienstleiters

Sie dürfen nur mit Vorwissen des Fahrdienstleiters auf Hauptgleisen rangieren oder Hauptgleise mit Fahrzeugen besetzen. Hauptgleise müssen Sie für Zugfahrten rechtzeitig räumen.

2 Auf dem Ausfahrgleis rangieren

- (1) Auf Bahnhöfen zweigleisiger Strecken sollen Sie, wenn Sie kein Ausziehgleis benutzen können, nach Möglichkeit auf dem Ausfahrgleis rangieren.
- (2) Bei selbsttätigem Streckenblock dürfen Sie in den Bereich der Streckengleisfreimeldeanlage in der Regel nur rangieren, wenn der Ausfahrblockabschnitt geräumt ist. Leuchtet der Blockabschnittsmelder bei der Zustimmung zum Rangieren rot, weil der Blockabschnitt gestört oder ausnahmsweise noch nicht von einem zuvor ausgefahrenen Zug geräumt ist, müssen Sie Merkhinweis „RP“ nach * Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.
- (3) Wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist und Erlaubnismelder vorhanden * sind, dürfen Sie auf dem Ausfahrgleis - außer wenn das Gleis zum Baugleis erklärt ist - nur rangieren, wenn der Erlaubnisempfang ordnungsgemäß angezeigt wird. Wird er nicht ordnungsgemäß angezeigt, muss die benachbarte Zugmeldestelle dem Rangieren zustimmen.
- (4) Wenn bei Zentralblock in den Bereich der Streckengleisfreimeldeanlage rangiert werden soll, muss der zuständige Fahrdienstleiter, den Sie ggf. rechtzeitig verständigen müssen, das erste Zentralblocksignal in Ausfahrrichtung sperren.
- (5) Wenn bei selbsttätigem Streckenblock in den Bereich der Streckengleisfreimeldeanlage rangiert wurde und danach Blockeinrichtungen nicht in Grundstellung sind, dürfen Sie diese in Grundstellung bringen, nachdem der Triebfahrzeugführer oder der beauftragte Rangierbegleiter die Rückkehr aller Fahrzeuge gemeldet hat. War der Blockabschnitt bei Zulassung der Rangierfahrt noch mit einem Zug besetzt, müssen Sie bei diesem Zug eine Einzelräumungsprüfung durchführen.
- (6) In den Örtlichen Richtlinien ist bestimmt, welcher Gleisabschnitt im Ausfahrgleis freizuhalten ist, solange ein Zug das Gegengleis befährt oder die Rückkehr eines Schiebetriebfahrzeugs von der freien Strecke zu erwarten ist.

3 Auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder Einfahrweiche hinaus rangieren

- (1) Das Rangieren auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder, wo kein Signal Ra 10 vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus ist nur mit schriftlicher Erlaubnis des Fahrdienstleiters gestattet. Als Fahrdienstleiter müssen Sie sich vorher vergewissern, dass die benachbarte Zugfolgestelle, bei automatischem Streckenblock die benachbarte Zugmeldestelle, keinen Zug abgelassen hat und zustimmt.
- (2) Bevor Sie als Fahrdienstleiter der benachbarten Zugfolgestelle, bei automatischem Streckenblock der benachbarten Zugmeldestelle, zustimmen, müssen Sie Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 *

Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. Ist diese Zugfolgestelle ein Bahnhof oder eine Abzweigstelle, darf dort Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen dort nicht eingespeichert sein. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

- (3) Bei selbsttätigem Streckenblock, ausgenommen bei automatischem Streckenblock, erteilen Sie als Fahrdienstleiter die Zustimmung, wenn Ihnen das Hauptsignal am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts zugeteilt ist. Sie dürfen nur zustimmen, wenn der Zugfolgeabschnitt, in den rangiert werden soll, geräumt und das die Fahrt in diesen Abschnitt sichernde selbsttätige Blocksignal gesperrt ist.
- * Sie müssen Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 anbringen bzw. eingeben.

Bei automatischem Streckenblock erteilen Sie als Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle die Zustimmung. Sie dürfen nur zustimmen, wenn der Zugfolgeabschnitt, in den rangiert werden soll und alle anderen Zugfolgeabschnitte bis zur benachbarten Zugmeldestelle geräumt sind.

- (4) Sie müssen das Rangieren auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder Einfahrweiche hinaus mit Befehl 11 mit dem Wortlaut zulassen:

„Sie dürfen im Bf/Bft (Name des Bahnhofs oder Bahnhofsteils) auf Einfahrgleis aus Richtung (Name der benachbarten Zugfolgestelle) über Signal Ra 10/Einfahrweiche Nr. (Nummer der Weiche) hinaus bis (Uhrzeit) Uhr rangieren“

Bei Aushändigung wird der Empfang nicht bescheinigt. Sie dürfen den Befehl dem Triebfahrzeugführer über Funk diktieren, wenn das Triebfahrzeug hält.

- (5) Sind nach Rückkehr der Rangierfahrt Blockeinrichtungen nicht in Grundstellung, müssen Sie sinngemäß nach Abschnitt 2 Absatz 5 verfahren.

4 Sicherstellen, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen werden, Melden

- (1) Beim Rangieren auf dem Ein- oder Ausfahrgleis müssen Sie als Triebfahrzeugführer oder, wenn Sie beauftragt worden sind, als Rangierbegleiter sicherstellen, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen werden.
- * (2) Als Weichenwärter müssen Sie sich vom Triebfahrzeugführer bestätigen lassen,
* dass das Rangieren
- * a) auf dem Ausfahrgleis über den letzten Abschnitt der Bahnhofsgleisfreimeldeanlage, sonst über die Höhe des Einfahrsignals der Gegenrichtung hinaus oder
*
* b) auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder, wo kein Signal Ra 10 vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus,
*
* beendet ist und sich alle Fahrzeuge im Fall a) innerhalb der Grenzen der Bahnhofsgleisfreimeldeanlage bzw. im Bahnhof, im Fall b) vor Signal Ra 10 bzw. der ersten Einfahrweiche befinden. In den Örtlichen Richtlinien können zusätzliche Regeln gegeben sein.
*
- (3) Hat die benachbarte Zugfolgestelle - bei automatischem Streckenblock die Zugmeldestelle - dem Rangieren zugestimmt, müssen Sie diese als Fahrdienstleiter über die Räumung des Gleises unterrichten.

5 Hauptgleise freihalten

- (1) Der Fahrweg eines Zuges einschließlich Durchrutschweg darf beim Rangieren nicht berührt werden, sobald eine Zugfahrt zugelassen oder eine Zustimmung oder Gleisfreimeldung für sie gegeben ist. **Allgemein**
- (2) Auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal muss der Fahrweg 10 Minuten vor der voraussichtlichen Ankunft eines Zuges geräumt sein, wenn nicht in den Örtlichen Richtlinien etwas anderes bestimmt ist. **Auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal**

6 Rangierverbot

- (1) Rangieren ist verboten, wenn eine Zugfahrt gefährdet werden kann. In den Örtlichen Richtlinien oder in einer Beta sind die während einer Zugfahrt geltenden Rangierverbote genannt. In den im Modul 408.0811 Abschnitt 3 Absatz 2 a, c, d, e und f genannten Fällen ist Rangieren erlaubt. Im Fall nach Modul 408.0811 Abschnitt 3 Absatz 2 b gilt der ausfahrende Zug durch einzeln oder zu zweien nachfolgende Triebfahrzeuge eines angekommenen Zuges als nicht gefährdet.
- (2) Als Mitarbeiter, der den Fahrweg prüft, müssen Sie anordnen, dass gefährdende Fahrzeugbewegungen eingestellt werden; als Triebfahrzeugführer oder beauftragter Rangierbegleiter müssen Sie dies bestätigen. Das Rangieren darf erst fortgesetzt werden, wenn der Mitarbeiter, der den Fahrweg prüft, zugestimmt hat.

7 Abstellverbot

Zwischen einer Flankenschutzeinrichtung und dem Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg dürfen beim Rangieren keine Fahrzeuge abgestellt werden. In einer Beta können abweichende Regeln gegeben sein.

8 Lü-Sendungen

Vor dem Rangieren mit Lü-Sendungen oder dem Abstellen einer solchen Sendung auf Hauptgleisen oder auf den ihnen benachbarten Nebengleisen müssen Sie die Zustimmung des Fahrdienstleiters einholen. Lü-Sendungen dürfen nicht in einem Gleisabschnitt nach Modul 408.0231 Abschnitt 3 Absatz 3 a abgestellt werden.

9 Mit Kleinwagenfahrten auf Gleisen mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage rangieren

Solange Gleise mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage von Kleinwagenfahrten besetzt sind, müssen Sie Merkhinweis „KL“ nach Modul 408.0402 Nr. 1 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben.

Merkhinweis und Sperre dürfen Sie entfernen, wenn Sie durch Hinsehen festgestellt haben oder der Triebfahrzeugführer Ihnen bestätigt hat, dass die betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitte nicht mit Kleinwagenfahrten besetzt sind.

In den Örtlichen Richtlinien können ergänzende Regeln gegeben sein.

10 Nachweis

Die Zustimmung nach Abschnitt 3 Absatz 1 und die Unterrichtung über die Räumung des Gleises nach Abschnitt 4 Absatz 3 müssen Sie nachweisen.



1 Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt

- (1) a) Eine Rangierfahrt, die in eine Zugfahrt übergehen soll, braucht am nächsten Hauptsignal - bei einem Gruppensignal am zugehörigen Sperrsignal - nicht angehalten zu werden, wenn die Voraussetzungen für die Abfahrt des Zuges erfüllt sind. Bei Gruppensignalen ohne Lichtsperrsignal oder hohes Formsperrsignal ist dies nicht zugelassen. **Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt**
- Die Zugfahrt beginnt mit Vorbeifahrt der Spitze der Rangierfahrt an den genannten Signalen. Ein Abfahrauftrag ist nicht erforderlich.
- b) Der Übergang einer Rangierfahrt, die ein Baugleis verlässt, ohne Halt in eine Zugfahrt ist nicht zugelassen.
- (2) a) In der Regel darf eine Zugfahrt in eine Rangierfahrt übergehen, wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen ist. **Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt**
- b) Eine Zugfahrt darf ohne Halt am gewöhnlichen Halteplatz in eine Rangierfahrt übergehen, wenn
1. in den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen die Nummer des Zuges und der Fahrweg der Rangierfahrt, in den Örtlichen Richtlinien für das Zugpersonal die Nummer des Zuges genannt sind und *
 2. die Zustimmung durch Signal Sh 1 Lichtsignal (DS 301) oder Ra 12 (DV 301) am Halt zeigenden Hauptsignal gegeben wird.
- Die Rangierfahrt beginnt mit der Vorbeifahrt der Spitze des Zuges am Signal.

2 Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen

- (1) Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen sind in den Örtlichen Richtlinien genannt, und zwar auf Strecken, die zugelassen sind für
- a) Züge mit Zuggattungsbezeichnung TALGO für Talgo-Fahrzeuge oder Züge mit Zuggattungsbezeichnung TALGO oder LTALGO, **TALGO** *
- b) Züge, deren Zuggattungsbezeichnung ergänzt ist durch
- „-A“ für Fahrzeuge der Baureihen 401, 402 oder 801 bis 808 bzw. für Wagen der Bauart-Nummernreihe 116 oder Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-A“ ergänzt ist, **-A** *
 - „-L“ für Fahrzeuge mit der Anschrift „LNT“ oder für Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-L“ ergänzt ist, **-L** *
 - „-D“ für Fahrzeuge mit Gattungsbuchstaben DA, DAB oder DB oder Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-D“ ergänzt ist, **-D** *
 - „-W“ für Fahrzeuge mit wirkender Wirbelstrombremse oder Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-W“ ergänzt ist. **-W** *
- (2) Wo Bahnhofsgleise von Schneeräumfahrten mit Schneeräumern - außer Schneepflügen, die mit dem Triebfahrzeug fest verbunden sind - nicht befahren werden dürfen, ist dies in den Örtlichen Richtlinien angegeben. *** Schneeräumfahrten** *

3 Weichen, Gleissperren, Riegel oder Sperrsignale durch Sperre sichern

Wenn Sie verhüten müssen, dass Weichen, Gleissperren, Riegel oder Sperrsignale versehentlich umgestellt werden, müssen Sie Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 13 anbringen bzw. eingeben.

4 Weichen umkurbeln

Als Bediener dürfen Sie einen anderen Mitarbeiter nach entsprechender Einweisung beauftragen, Weichen mit elektrischem Antrieb umzukurbeln.



- Ausnahme** b) Wenn ein Gleis nicht durchgehend befahren werden kann, dürfen Sie es sperren, ohne dass die Voraussetzungen nach a) erfüllt sind.
- Selbststellbetrieb** c) Wenn Sie ein Streckengleis sperren, darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und dürfen Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.
- Meldung** (6) Als Fahrdienstleiter der zuständigen Zugmeldestelle müssen Sie das Gleis mit folgenden Worten sperren:
„Gleis von ... nach ... gesperrt“.
- Schneeräumfahrten** (7) Bei Schneeräumfahrten müssen Sie in der Regel auch die benachbarten Gleise sperren. In den Örtlichen Richtlinien können Ausnahmen zugelassen sein. In den gesperrten benachbarten Gleisen dürfen sich keine Fahrzeuge oder Baumaschinen befinden. Die Fachkraft darf Ausnahmen zulassen.
- Aufheben Bedingungen** (8) a) Als Fahrdienstleiter, der die Sperrung ausgesprochen hat, dürfen Sie diese aufheben, wenn Sie
1. festgestellt haben oder Ihnen gemeldet worden ist, dass alle Anlässe für die Gleissperrung weggefallen sind und Sie dies im Zugmeldebuch eingetragen haben,
 2. außerdem im Zugmeldebuch eingetragen haben
 - die Beendigung aller in das gesperrte Gleis abgelassenen oder auf freier Strecke begonnenen Sperrfahrten und die Ankunft aller etwa liegengeliebener Züge oder Zugteile,
 - bei einer Gleissperrung nach Absatz 5 b - die Ankunft aller Züge, die vor der Gleissperrung in den gesperrten Streckenabschnitt eingelassen worden sind,
 - wenn Arbeiten wegen der Anlässe nach Absatz 1 a oder 1 b ausgeführt worden sind - die Meldung der Fachkraft über die Befahrbarkeit des Gleises (einschließlich Regellichtraum),
 - wenn die Sperrung eines Baugleises aufgehoben werden soll - die Meldung der nach Betra zuständigen Fachkraft über Freisein und Befahrbarkeit des Baugleises (einschließlich Regellichtraum),
 3. festgestellt haben, dass nach dem Bedienen einer Anschlussstelle der Anschlusschlüssel auf der zuständigen Zugmeldestelle wieder eingeschlossen ist, der Zugführerschlüssel am Schlüsselbrett der zuständigen Zugmeldestelle hängt, vom Nachbarbahnhof gemeldet wurde, dass sich der Schlüssel dort befindet oder vom Zugführer gemeldet wurde, dass der Schlüssel in seinem Gewahrsam ist,
 4. -bei einer Gleissperrung für eine Lü-Sendung - festgestellt haben, dass der Zug auf der Zugmeldestelle oder auf der in den Örtlichen Richtlinien nach Absatz 3 genannten Zugfolgestelle angekommen ist, die das gesperrte Gleis begrenzt,
 5. festgestellt haben, dass bei EZMG-Stellwerken die Wechselrichter wieder eingeschaltet sind.
- Meldung** b) Heben Sie die Gleissperrung auf mit den Worten:
„Sperrung des Gleises von ... nach ... aufgehoben“.

- (9) Während der Gleissperrung müssen Sie auf den Zugmeldestellen Merkhinweis „X“ nach Modul 408.0402 Nr. 7 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. **Merkhinweis, * Sperre**
- (10) Die Meldungen über die Gleissperrung und ihre Aufhebung müssen Sie an beteiligte Betriebsstellen sowie an Bahnübergangsposten richten, die über Zugfahrten benachrichtigt werden müssen. Sie müssen den Beteiligten den Anlass für die Gleissperrung mitteilen. **Beteiligte benachrichtigen**
- (11) Sperrung, Anlässe der Sperrung, Aufheben der Sperrung und Benachrichtigung der Beteiligten müssen Sie nachweisen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt Muster im Modul 408.0481 Abschnitt 15. **Nachweis ***

2 Gleise in einem Bahnhof oder auf einer Abzweigstelle sperren

- (1) Als Fahrdienstleiter müssen Sie Gleise in einem Bahnhof oder auf einer Abzweigstelle - auch Abschnitte von Gleisen oder Weichen - sperren, wenn **Anlässe**
- a) sie unbefahrbar geworden sind,
 - b) auf Grund einer schriftlichen Anweisung oder als Folge von Unfällen oder Betriebsstörungen gearbeitet wird,
 - c) Lü-Sendungen „Dora“ im Nachbargleis durchgeführt werden,
 - d) auf Antrag oder Anweisung Personen durch Sperren des Gleises gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesichert werden sollen oder
 - e) Fahrzeuge - ausgenommen Kleinwagen - in ein Gleis mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern eingesetzt werden sollen.
- Legen Sie dabei jeweils die Grenzen für die Sperrung fest (z. B. Grenzzeichen von Weichen, Signale, markante Punkte).
- Für das Sperren von Nebengleisen kann in den Örtlichen Richtlinien ein anderer Mitarbeiter bestimmt sein.
- (2) a) 1. Als Mitarbeiter, der das Gleis sperrt, müssen Sie für das Abriegeln des gesperrten Gleises sorgen. Ein gesperrtes Gleis ist abriegelt, wenn **Maßnahmen Abriegeln**
- Zugangsweichen in abweisender, Gleissperren in aufgelegter Stellung sind oder bei EZMG-Stellwerken auf beiden Bahnhofsköpfen ein anderer Fahrweg eingestellt ist oder
 - Hauptsignale ohne Signal Zs 103, Sperrsignale in Haltstellung sind oder Signale Ra 11a (DV 301), die die Fahrt in das gesperrte Gleis verbieten, vorhanden sind.
2. Wo Sie die Maßnahmen nach Nr. 1 nicht durchführen können, müssen Sie Wärterhaltscheiben aufstellen.
3. In den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra kann das Abriegeln durch Verschließen der Zugangsweichen oder der Gleissperren angeordnet sein.
- b) Bei Einfahrgleisen müssen Sie die in den Örtlichen Richtlinien zu Modul 408.0231 Abschnitt 3 Absatz 8 genannten Maßnahmen sofort treffen. **Örtliche Richtlinien**
- c) Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingeschaltet sein. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen. **Selbststellbetrieb**

- Ausfahrgleis d) Ist bei Sperrung eines Ausfahrgleises ein Gleisabschnitt nach Modul 408.0851 Abschnitt 2 Absatz 6 betroffen, dürfen während der Gleissperrung keine Zugfahrten auf dem Gegengleis durchgeführt werden.
- Einfahrgleis e) Bei Sperrung eines Gleises im Durchrutschweg hinter dem Einfahrsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle müssen Sie außerdem die Maßnahmen wie beim Rangieren über die Rangierhalttafel oder die Einfahrweiche nach Modul 408.0851 Abschnitt 3 treffen.
- Befahren** (3) Das Bewegen von Fahrzeugen im gesperrten Gleis eines Bahnhofs ist Rangieren.
- Aufheben** (4) Als Fahrdienstleiter oder in den Örtlichen Richtlinien nach Absatz 1 benannter Mitarbeiter, der die Gleissperrung ausgesprochen hat, dürfen Sie die Sperrung eines Gleises aufheben, wenn Sie
- a) festgestellt haben oder Ihnen gemeldet worden ist, dass alle Anlässe für die Gleissperrung weggefallen sind und Sie dies im Zugmeldebuch oder Fernsprechbuch eingetragen haben,
 - b) - wenn Arbeiten wegen der Anlässe nach Absatz 1 a oder 1 b ausgeführt worden sind - die Meldung der Fachkraft über die Befahrbarkeit des Gleises (einschließlich Regellichtraum) im Zugmeldebuch oder Fernsprechbuch eingetragen haben,
 - c) - wenn ein gesperrtes Gleis mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern befahren worden ist oder in das Gleis Fahrzeuge eingesetzt worden sind - durch eine Abschnittsprüfung festgestellt haben, dass das Gleis frei ist und dies im Zugmeldebuch oder Fernsprechbuch eingetragen haben, und
 - d) - wenn die Sperrung eines Baugleises aufgehoben werden soll - die Meldung der nach Beta zuständigen Fachkraft über Freisein und Befahrbarkeit des Baugleises (einschließlich Regellichtraum) im Zugmeldebuch oder Fernsprechbuch eingetragen haben.
- Merkhinweis, Sperre** * (5) Sie müssen Merkhinweis „X“ nach Modul 408.0402 Nr. 8 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 12 anbringen bzw. eingeben.
- Benachrichtigen** (6) Sperrung, Anlass für die Sperrung und Aufheben der Sperrung müssen Sie Beteiligten mitteilen.
- Wortlaut** (7) Sperren Sie das Gleis in einem Bahnhof oder auf einer Abzweigstelle mit den Worten: „Gleis (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... gesperrt“.
- Nachweis** (8) Sperrung, Anlässe der Sperrung, Aufheben der Sperrung und Benachrichtigung der Beteiligten müssen Sie nachweisen.
- Schneeräumfahrten** (9) Bei Schneeräumfahrten müssen Sie in der Regel auch die benachbarten Gleise sperren. In den Örtlichen Richtlinien können Ausnahmen zugelassen sein. In den gesperrten benachbarten Gleisen dürfen sich keine Fahrzeuge oder Baumaschinen befinden. Die Fachkraft darf Ausnahmen zulassen.

3 Baugleis




- (1) Wenn es in einer Betra angeordnet ist, dürfen Sie, nachdem die in der Betra genannte Person zugestimmt hat, ein gesperrtes Gleis oder einzelne Abschnitte davon mit folgenden Worten zum Baugleis erklären: **Erklären**
- „Gleis (Bezeichnung) ist Baugleis“ oder
- „Gleis von (Betriebsstelle oder km) bis (Betriebsstelle oder km) ist Baugleis“.
- (2) Das Bewegen von Fahrzeugen im Baugleis ist Rangieren. **Befahren**
- (3) Wenn ein Gleis zum Baugleis erklärt worden ist, müssen Sie den nach Abschnitt 1 Absatz 9 bzw. nach Abschnitt 2 Absatz 5 angebrachten Merkhinweis gegen den Merkhinweis „Baugleis“ austauschen. **Merkhinweis**
- (4) Erklären eines Gleises zum Baugleis müssen Sie Beteiligten mitteilen. **Benachrichtigen**
- (5) Erklären eines Gleises zum Baugleis und Benachrichtigung der Beteiligten müssen Sie nachweisen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt Muster im Modul 408.0481 Abschnitt 15. **Nachweis** *
*



1 Grundsatz

Gleise, deren Oberleitung ausgeschaltet oder - ohne den Regellichraum für Gleise ohne Oberleitung einzuschränken - gestört ist, brauchen Sie nicht zu sperren. Die Gleise dürfen aber nicht von Triebfahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer befahren werden.

2 Maßnahmen

- | | |
|--|--|
| <p>(1) Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingeschaltet sein. Als Fahrdienstleiter müssen Sie Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen bzw. eingeben.</p> | <p>* Selbststell-
* betrieb
*</p> |
| <p>(2) Bei Gleisen der freien Strecke - außer Gleise auf Abzweigstellen - müssen Sie als Fahrdienstleiter</p> <p>a) Beteiligte benachrichtigen und</p> <p>b) Merkhinweis „“ oder „F“ nach Modul 408.0402 Nr. 9 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.</p> | <p>* Gleise der
* freien Strecke
- außer Gleise
* auf Abzweig
stellen -</p> |
| <p>(3) a) Als Fahrdienstleiter müssen Sie bei Gleisen in einem Bahnhof oder auf einer Abzweigstelle in der Regel</p> <p>1. Beteiligte benachrichtigen und</p> <p>2. Merkhinweis „“ oder „F“ nach Modul 408.0402 Nr. 10 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben.</p> <p>b) Für Nebengleise kann in den Örtlichen Richtlinien ein anderer Mitarbeiter bestimmt sein, der die erforderlichen Maßnahmen treffen muss.</p> <p>Als Mitarbeiter, der in den Örtlichen Richtlinien für Nebengleise bestimmt ist, müssen Sie</p> <p>1. Beteiligte benachrichtigen und</p> <p>2. Merkhinweis „“ oder „F“ nach Modul 408.0402 Nr. 10 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben.</p> | <p>* Gleise in
* einem
Bahnhof oder
* auf einer
Abzweigstelle</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> |

3 Nachweis

Nichtbefahrbarkeit und Wiederbefahrbarkeit der Gleise durch Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer und die Benachrichtigung der Beteiligten müssen Sie nachweisen.

□

1 Auffahren von Weichen

- | | |
|--|------------------|
| (1) Weichen dürfen nicht aufgefahren werden. Ist es dennoch geschehen, dürfen sie nur in Auffahrriichtung geräumt werden. Rückfallweichen dürfen aufgefahren werden, ausgenommen von Kleinwagenfahrten. | Grundsatz |
| | * |
| (2) Wird eine Weiche aufgefahren, die zu einer Fahrstraße gehört, auf der ein Zug erwartet wird, müssen Sie Maßnahmen wie bei Gefahr treffen. Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan dürfen nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Sie müssen Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen. | Gefahr |

2 Weichensignal oder Signal einer Gleissperre gestört

Ein Weichensignal oder Signal einer Gleissperre, das der Bewegung der Weiche bzw. der Gleissperre nicht folgt, müssen Sie verdecken.

3 Verschlüsse an Weichen gestört, Zungenvorrichtung unvollständig

- | | |
|--|---|
| (1) a) Sind bei EZMG-Stellwerken an einer Weiche der Innenverschluss oder eine Stellstange nicht in Ordnung, dürfen Sie die Weiche nur befahren oder als Schutzweiche verwenden, wenn beide Weichenzungen durch Handverschluss gesichert sind. | EZMG-Stellwerk |
| b) Bei EZMG-Stellwerken dürfen Sie abgebundene Weichen ohne Weichenverschluss nur befahren, wenn sie durch Handverschluss oder eine andere Vorkehrung örtlich gesichert sind. | |
| (2) Weichen, deren Zungen- oder Herzstückverschlüsse nicht in Ordnung sind, dürfen Sie nur befahren, wenn sie durch Handverschlüsse gesichert sind oder eine Fachkraft andere Vorkehrungen zur Sicherung getroffen hat. | Zungen- oder Herzstückverschluss |
| (3) Weichen mit unvollständiger Zungenvorrichtung müssen Sie in der befahrbaren Stellung durch Handverschluss sichern. | Zungenvorrichtung |

4 Sperre

Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 13 müssen Sie anbringen bzw. eingeben, wenn Sperrsignale als Flankenschutzeinrichtungen, Weichen, Gleissperren oder Riegel

- a) gestört sind oder
- b) an ihnen gearbeitet wird.

5 Weiche oder Gleissperre umstellen

- | | |
|--|------------------|
| (1) Bevor Sie eine Weiche oder Gleissperre umstellen, müssen Sie feststellen, dass die Weiche oder Gleissperre nicht mit Fahrzeugen besetzt ist. | Grundsatz |
| Sie dürfen einen anderen Mitarbeiter nach entsprechender Einweisung beauftragen, die Feststellung zu treffen. | |

**Gleisfrei-
meldeanlage**

- (2) Wird bei selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage ein Weichenabschnitt als besetzt angezeigt oder ist der Weichenabschnitt nach dem Befahren nicht aufgelöst worden, obwohl er nicht mehr als besetzt angezeigt wird und kann nicht durch Hinsehen festgestellt werden, dass die Weiche nicht mit Fahrzeugen besetzt ist, gelten folgende Regeln:

Sie dürfen die Weiche umstellen, nachdem Sie

1. den Triebfahrzeugführer des Zuges, der die Weiche als nächster befahren soll, beauftragt haben, im Weichenabschnitt auf Sicht zu fahren und
2. festgestellt haben, dass dieser Zug den Weichenabschnitt mit Schlussignal durchfahren hat.

Bis Sie die Feststellung nach Nr. 2 getroffen haben, darf die Weiche - nachdem der Zug sie befahren hat - nicht von anderen Fahrzeugen befahren werden.

