

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Fahrdienstvorschrift; Richtlinien 408.01 - 06	40801 Seite I

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 dieses Handbuch erarbeitet wurde:

Eisenbahninfrastrukturunternehmen:

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

Impressum

Chefanwender

DB Netz AG

I.NBB 421

Heike Villioth-Ebert

Mainzer Landstraße 185

60327 Frankfurt am Main

Tel. Intern (955) 31631 / Extern (069) 265-31631

Inhaltsverzeichnis

Regelwerksnummer	Titel	Gültig ab
408.0020Z00	Züge fahren und Rangieren; Erläuterungen zur Neuherausgabe; Grundsätze	13.12.2015
408.0100	Züge fahren; Verzeichnis der Aktualisierungen Richtlinie 408.01 - 06; Richtliniengruppen	12.12.2021
408.0100Z00	Züge fahren; Erläuterungen zur Neuherausgabe	13.12.2015
408.0100Z01	Züge fahren; Erläuterungen zur Aktualisierung 01	11.12.2016
408.0100Z02	Züge fahren; Erläuterungen zur Aktualisierung 02	10.12.2017
408.0100Z03	Züge fahren; Erläuterungen zur Aktualisierung 03	15.12.2019
408.0100Z04	Züge fahren; Erläuterungen zur Aktualisierung 04	12.12.2021
408.0101	Züge fahren; Inhalt und zusätzliche Regeln	10.12.2017
408.0101A01	Züge fahren; Begriffe	15.12.2019
408.0101A02	Züge fahren; Abkürzungen	15.12.2019
408.0101A03	Züge fahren; Verkehrstage	13.12.2015
408.0101A04	Züge fahren; Gültigkeit der Richtlinien für Mitarbeiter	12.12.2021
408.0111	Züge fahren; Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich	10.12.2017
408.0131	Züge fahren; Grundstellung der Weichen usw., Umstellverbot, Flachkreuzungen	15.12.2019
408.0202	Züge fahren; Aufträge und Meldungen	13.12.2015
408.0203	Züge fahren; Vorgänge, Aufträge und Meldungen nachweisen	13.12.2015
408.0203V11	Züge fahren; Vordruck Zugmeldebuch für eingleisige Strecken	13.12.2015
408.0203V12	Züge fahren; Vordruck Zugmeldebuch für eingleisige Strecken - Einlage	11.12.2016
408.0203V21	Züge fahren; Vordruck Zugmeldebuch für zweigleisige Strecken	13.12.2015
408.0203V22	Züge fahren; Vordruck Zugmeldebuch für zweigleisige Strecken (Einlage)	13.12.2015
408.0203V31	Züge fahren; Vordruck Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken; Gemeinschaftsstrecke liegt links	13.12.2015
408.0203V32	Züge fahren; Vordruck Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken; Gemeinschaftsstrecke liegt links (Einlage)	13.12.2015
408.0203V33	Züge fahren; Vordruck Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken; Gemeinschaftsstrecke liegt rechts	13.12.2015
408.0203V34	Züge fahren; Vordruck Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken; Gemeinschaftsstrecke liegt rechts (Einlage)	13.12.2015
408.0203V41	Züge fahren; Vordruck Fernsprechbuch	13.12.2015
408.0211	Züge fahren; Fahrordnung im Bahnhof	15.12.2019
408.0212	Züge fahren; Fahrordnung auf der freien Strecke	15.12.2019
408.0221	Züge fahren; Zugmeldungen	15.12.2019
408.0231	Züge fahren; Fahrweg prüfen	12.12.2021
408.0232	Züge fahren; Fahrweg sichern	15.12.2019
408.0233	Züge fahren; Fahrweg prüfen und sichern - Mitarbeiter, Melden, Nachweis -	12.12.2021
408.0241	Züge fahren; Räumungsprüfung - Allgemeines	12.12.2021
408.0242	Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken ohne Streckenblock	13.12.2015
408.0243	Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock -	12.12.2021
408.0244	Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; automatischer Streckenblock	12.12.2021
408.0245	Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Selbstblock ohne ESTW	12.12.2021
408.0246	Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Zentralblock ohne ESTW	12.12.2021

Regelwerksnummer	Titel	Gültig ab
408.0247	Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Selbstblock im ESTW	12.12.2021
408.0248	Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Zentralblock im ESTW	12.12.2021
408.0251	Züge fahren; Hauptsignale bedienen	11.12.2016
408.0261	Züge fahren; Zugfahrten durchführen	11.12.2016
408.0262	Züge fahren; Züge beobachten	13.12.2015
408.0301	Züge fahren; Nicht ausreichende Ortskenntnis	13.12.2015
408.0321	Züge fahren; Zug vorbereitet melden	13.12.2015
408.0331	Züge fahren; Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof	12.12.2021
408.0351	Züge fahren; Abstellen melden	13.12.2015
408.0401	Züge fahren; Anordnungen über den Zugverkehr	12.12.2021
408.0401V01	Züge fahren; Vordruck Anordnungen über den Zugverkehr	13.12.2015
408.0402	Züge fahren; Merkhinweise anbringen bzw. eingeben	12.12.2021
408.0403	Züge fahren; Sperren anbringen bzw. eingeben	12.12.2021
408.0411	Züge fahren; Befehle	15.12.2021
408.0411A01	Züge fahren; Ablaufschema zum Diktieren eines Befehls	10.12.2017
408.0411V01	Züge fahren; Vordruck Befehle	10.12.2017
408.0411V02	Züge fahren; Vordruck; Übermittlungsnachweis für diktierte Befehle mit gleichem Inhalt	13.12.2015
408.0415	Züge fahren; Fahrplan-Mitteilung	13.12.2015
408.0415V01	Züge fahren; Vordruck Fahrplan-Mitteilung	15.12.2019
408.0421	Züge fahren; Blockstellen, Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen	12.12.2021
408.0423	Züge fahren; Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen	13.12.2015
408.0431	Züge fahren; Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten oder Ausfall von Zügen	13.12.2015
408.0435	Züge fahren; Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen	12.12.2021
408.0441	Züge fahren; Nachschieben - nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug	15.12.2019
408.0445	Züge fahren; Geschobene Züge	11.12.2016
408.0451	Züge fahren; Geschwindigkeiten im Einfahrgleis beschränken, Einfahrweg begrenzen	12.12.2021
408.0452	Züge fahren; Fahrplanhalt ausfallen lassen	13.12.2015
408.0453	Züge fahren; Ausfahrt verhindert	13.12.2015
408.0454	Züge fahren; Wechsel der ETCS-Betriebsart	11.12.2016
408.0455	Züge fahren; Zugfahrten mit besonderem Auftrag zulassen	12.12.2021
408.0458	Züge fahren; Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen	12.12.2021
408.0461	Züge fahren; Vom Fahrplan für Zugmeldestellen abweichen	12.12.2021
408.0462	Züge fahren; Von der Fahrordnung der freien Strecke abweichen	13.12.2015
408.0463	Züge fahren; Auf dem Gegengleis fahren	12.12.2021
408.0471	Züge fahren; Gleise sperren	12.12.2021
408.0474	Züge fahren; Oberleitung ausgeschaltet oder gestört	13.12.2015
408.0475	Züge fahren; Arbeiten an technischen Einrichtungen	12.12.2021
408.0481	Züge fahren; Sperrfahrten durchführen	12.12.2021
408.0485	Züge fahren; Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit durchführen	13.12.2015
408.0487	Züge fahren; Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock durchführen	15.12.2019
408.0487V01	Züge fahren; Vordruck Zugmeldebuch für Strecken mit Stichstreckenblock	11.12.2016
408.0487V02	Züge fahren; Vordruck Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock Fahrdienstleiter	13.12.2015

Regelwerksnummer	Titel	Gültig ab
408.0488	Züge fahren; Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt	15.12.2019
408.0491	Züge fahren; Reisende sichern	13.12.2015
408.0492	Züge fahren; Sonstige Besonderheiten	15.12.2019
408.0501	Züge fahren; Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt	11.12.2016
408.0521	Züge fahren; Anhalten vor der Signal-Zugschlussstelle	13.12.2015
408.0531	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	12.12.2021
408.0541	Züge fahren; Gefahrdrohende Umstände	11.12.2016
408.0551	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Signalen an Zügen	12.12.2021
408.0552	Züge fahren; Offene Türen	13.12.2015
408.0553	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen oder Ladungen	10.12.2017
408.0554	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer im Zug	13.12.2015
408.0561	Züge fahren; Verminderter Reibwert	13.12.2015
408.0571	Züge fahren; Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass	13.12.2015
408.0572	Züge fahren; Zug zurücksetzen	12.12.2021
408.0581	Züge fahren; Verhalten bei Gefahr	12.12.2021
408.0591	Züge fahren; Sonstige Unregelmäßigkeit im Bahnbetrieb	12.12.2021
408.0601	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Sperrsignalen als Flankenschutzeinrichtungen, Weichen, Gleissperren, Riegeln	12.12.2021
408.0611	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Signalen	12.12.2021
408.0621	Züge fahren; Einrichtungen des Bahnhofsblocks gestört	12.12.2021
408.0622	Züge fahren; Einrichtungen des Streckenblocks gestört	12.12.2021
408.0625	Züge fahren; Gleisfreimeldeanlagen im Bahnhof oder in einer Abzweigstelle gestört	12.12.2021
408.0631	Züge fahren; Verständigung zwischen Zugfolgestellen völlig gestört	12.12.2021
408.0632	Züge fahren; Warnen von Reisenden auf dem Bahnsteig nicht möglich	12.12.2021
408.0633	Züge fahren; Reisendeninformation bei außerplanmäßigem Gleiswechsel nicht möglich	11.12.2016
408.0641	Züge fahren; Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen	12.12.2021
408.0651	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - PZB	15.12.2019
408.0652	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - LZB	15.12.2019
408.0653	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - ETCS	12.12.2021

Vorwort

Das Handbuch 40801 beinhaltet die Richtlinien 408.01 - 06. Die Richtlinien sind Bestandteil der Fahrdienstvorschrift der DB Netz AG (FV-DB). Die Aktualisierung des Handbuches erfolgt durch die Aktualisierung der jeweils enthaltenen Richtlinien.



und gemäß Verteiler Richtlinie 408

20.10.2014

**Neuherausgabe Richtlinie 408 – Fahrdienstvorschrift –
sowie Aktualisierung der damit in Bezug stehenden Richtlinien**

Sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund der Vorgaben der Technischen Spezifikation Interoperabilität „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ und in Anlehnung an den nationalen Umsetzungsplan des Bundesverkehrsministeriums¹ wird die Richtlinie 408 neu herausgegeben. Mit der Neuherausgabe erhält die Richtlinie 408 wieder die Bezeichnung „Fahrdienstvorschrift“. Die Bekanntgabe der Neuherausgabe der Richtlinie 408 erfolgt in elektronisch nutzbarer Form (Dateien im Word- und PDF-Format) ab Oktober 2014. Die Druckstücke stehen etwas später zur Verteilung zur Verfügung.

Zum 13.12.2015 wird die Neuherausgabe in Kraft gesetzt. Die bisherige Richtlinie 408 „Züge fahren und Rangieren“ mit den Modulgruppen 408.01 – 09 B 11 (einschließlich B 10A) sowie 408.11 – 19 B 9 wird mit Ablauf des 12.12.2015 ungültig und ist wegzulegen. Aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs mit der Richtlinie 408 werden zeitgleich weitere Richtlinien (Ril 301, Ril 436, Ril 437, Ril 481.0205, etc.) aktualisiert.

Dieses Dokument beschreibt in den folgenden Abschnitten die Hintergründe und die mit der Neuherausgabe der Richtlinie 408 verbundenen strukturellen Änderungen im betrieblichen Regelwerk der DB Netz AG:

1. Grundsätze der Weiterentwicklung
2. Neue Struktur der Richtlinie 408
3. Netzzugangsrelevantes Regelwerk
4. Weiterentwicklung der Örtlichen Richtlinien als örtliche Zusätze (Angaben für das Streckenbuch, Betriebsstellenbuch und sonstige örtliche Unterlagen)
5. Handbücher und Druck
6. Aktualisierung weiterer Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks

Die verwendeten Abkürzungen sind am Schluss des Dokuments erläutert.

¹ Verkehrsblatt 2008, lfd. Nummer 114, Seite 434 ff.

1. Grundsätze der Weiterentwicklung

Die TSI „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ gibt einen engen Umsetzungsrahmen vor und verlangt eine klare Trennung der Zuständigkeiten und Prozesse beim Thema „Züge fahren“. Das Rangieren ist nicht Regelungsgegenstand dieser TSI. Folglich bleiben bei der Umsetzung mehr Freiheiten. Eine Aufteilung des Rangierens im Sinne der TSI wird zu einem späteren Zeitpunkt geprüft und ggf. umgesetzt.

Vor diesem Hintergrund wird die Neuherausgabe der Richtlinie 408 unter Beibehaltung der bewährten Modulform zielgruppenorientiert neu strukturiert und in vier thematische Teile zerlegt:

- Züge fahren - Regeln für Anwender des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU)
- Züge fahren - Schnittstellenregeln für Anwender der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)
- Rangieren
- Züge fahren - archivierte Regeln für Anwender der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

2. Neue Struktur der Richtlinie 408

Die folgende Abbildung zeigt die ab 13.12.2015 gültige Struktur:

Modulgruppe	Anwender	Geltung
408.01 – 06	Mitarbeiter EIU Fdl, Ww	Züge fahren EIU-interne Regeln und Schnittstellen zum EVU
408.11 – 16 Strichliste: 408.1101A01	Planer EIU Ersteller Örtlicher Zusätze, Angaben für das Streckenbuch und Betra	Züge fahren
408.21 – 27	EVU, Tf	Züge fahren Regeln mit Schnittstellen zum EIU
408.31 – 37 Strichliste: 408.3101A01	Planer EVU Ersteller Örtlicher Zusätze / Streckenbuch	Züge fahren
408.48	Mitarbeiter EIU und EVU Fdl, Ww, Tf, Rb, Rg, Andere	Rangieren
408.58 Strichliste: 408.5801A01	Planer EIU und EVU	Rangieren
408.81 - 89	bisher Mitarbeiter EVU	Züge fahren archivierte EVU-interne (Planungs-) Regeln. EVU müssen prüfen und entscheiden, ob sie diese Regeln weiter anwenden oder eigene Regeln geben wollen
408.91 – 99 Strichliste: 408.9101A01	bisher Planer EVU	

2.1 Modulgruppe 408.01 - 06

Die Module 408.01 - 06 beinhalten die Regeln für das Fahren von Zügen für Fahrdienstleiter und Weichenwärter. Diese Modulgruppe beschreibt sowohl interne Prozesse des Eisenbahninfrastrukturunternehmens als auch Prozesse, die Mitarbeiter des Eisenbahninfrastrukturunternehmens in der Zusammenarbeit mit Mitarbeitern der Eisenbahnverkehrsunternehmen beachten müssen.

2.2 Modulgruppe 408.11 - 16

Die Regeln für den örtlichen Planer werden bisher in der Modulgruppe 408.11 - 19 bekannt gegeben. Auch diese werden in ihren prozessualen Zuständigkeiten getrennt. Die Module für den

Planer des Eisenbahninfrastrukturunternehmens werden neu als Modulgruppe 408.11 - 16 bekanntgegeben, jeweils passend zu den Modulgruppen 408.01 - 06 und 408.21 - 27.

2.3 Modulgruppe 408.21 - 27

Die Modulgruppe 408.21 - 27 gilt verbindlich für Eisenbahnverkehrsunternehmen. Sie enthält Vorgaben und Schnittstellenregeln, die Triebfahrzeugführer - und in wenigen Fällen andere genannte Mitarbeiter - in der Zusammenarbeit mit Mitarbeitern des EIU beachten müssen. EVU, die ein Triebfahrzeugführerheft als Sammlung von Regelwerken verwenden, können die Regeln unmittelbar an ihre Triebfahrzeugführer geben. Alternativ können sie zur Herstellung eines eigenen Triebfahrzeugführerheftes verwendet werden. EVU dürfen Vorgaben in eigener Verantwortung auf andere Mitarbeiter übertragen; Aufgaben des Triebfahrzeugführers dürfen sie auf andere Mitarbeiter übertragen, soweit die Schnittstelle zwischen Mitarbeitern des EIU und Triebfahrzeugführer unverändert bleibt.

2.4 Modulgruppe 408.31 - 37

EVU-Planer von Schnittstellenregeln erhalten die zur Modulgruppe 408.21 - 27 passenden Planungsregeln in 408.31 - 37.

2.5 Modulgruppe 408.48

Die Regeln des Rangierens sind nicht Gegenstand der TSI „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“. Daher wird die Struktur der Rangierregeln beibehalten und in die Modulgruppe 408.48 verschoben.

2.6 Modulgruppe 408.58

Planungsregeln aus der Modulgruppe 408.18 werden entsprechend der Systematik nach 408.58 verschoben.

2.7 Modulgruppe 408.81 - 89

Alle Regeln der bisherigen Richtlinie 408.01 - 09 B 11/10A, welche interne Prozesse von Eisenbahnverkehrsunternehmen beschreiben, werden als archivierte Regeln in die Modulgruppe 408.81 - 89 überführt. In diese Systematik werden die bereits heute archivierten Regeln zu den Themen Wagenliste und Bremszettel eingegliedert. Diese Prozesse gibt die DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber nicht mehr vor. Die DB Netz AG wird die archivierten Regeln der Modulgruppe 408.81 - 89 fünf Jahre öffentlich zugänglich vorhalten, aber nicht selbst weiterentwickeln.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sollten beachten, dass diese EVU-Regeln als anerkannte Regeln der Technik zu betrachten sind und daher nicht ohne weiteres ersatzlos entfallen können. Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen die Regeln, die sie übernehmen, in eine für ihre Mitarbeiter geeignete Darstellung überführen. Wenn Eisenbahnverkehrsunternehmen die archivierten Regelungsinhalte abändern wollen, müssen die Änderungen nach Prozessen und Verfahren des Eisenbahnverkehrsunternehmens behandelt werden (z.B. Sicherheitsmanagementsystem).

Es wird an dieser Stelle ausdrücklich auf die Initiative des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmer e.V. hingewiesen, der ein brancheneinheitliches EVU-Regelwerk erstellen wird, das u. a. diese EVU-internen Regeln in geeigneter Darstellung enthält. Für nähere Informationen hierzu, wenden Sie sich bitte an die Hauptgeschäftsstelle des VDV in Berlin.

2.8 Modulgruppe 408.91 - 99

Die zu den archivierten Regeln der Modulgruppe 408.81 - 89 gehörenden Planungsregeln werden als archivierte Regeln in die Modulgruppe 408.91 - 99 überführt. Diese werden ebenso fünf Jahre vorgehalten und nicht mehr durch die DB Netz AG weiterentwickelt. Hier sei insbesondere darauf hingewiesen, dass das bisherige Modul 408.1111 Abschnitt 1 (inkl. Anhang A01), das die Überwachung der Mitarbeiter zum Inhalt hatte, als Modul 408.9111 Abschnitt 1 archiviert wird.

2.9 Erläuterungsschreiben

Zu den Modulgruppen der neuen Richtlinien 408.01 - 06, 408.11 - 16, 408.21 -27, 408.31 -37, 408.48 sowie 408.58 gibt es gesonderte Erläuterungs-/Einführungsschreiben, in denen die durchgeführten Anpassungen detailliert dargestellt sind.

3. Netzzugangsrelevantes Regelwerk

Als netzzugangsrelevante und betrieblich-technische Regelwerke, welche Bestandteile der Schienennetz-Benutzungsbedingungen und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen sind, verbleiben die Modulgruppen

- 408.21 - 27 und 408.31 - 37,
- 408.48 und 58.

Unabhängig davon wird die DB Netz AG die Modulgruppen 408.01 - 06 und 408.11 - 16 einschließlich zukünftiger Aktualisierungen informativ weiterhin veröffentlichen, um den Zugangsberechtigten eine gesamthafte Übersicht zu ermöglichen.

4. Weiterentwicklung der Örtlichen Richtlinien als örtl. Zusätze

Die bisherige Übersicht über die in die Örtlichen Richtlinien zur Richtlinie 408.01-09 aufzunehmenden Regeln („Strichliste“) im Modul 408.1101 Abschnitt 2A01 wird ebenfalls aufgetrennt. So erhält jede Modulgruppe für Planer eine eigene Übersicht der in örtlichen Zusätzen aufzunehmenden Regeln (im Folgenden „Strichliste“ genannt). Ebenso werden die weiteren netzzugangsrelevanten Regelwerke, die heute Regelungen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen enthalten (z.B. Richtlinie 301, Modul 481.0205 etc.), angepasst und erhalten Strichlisten nach dem Vorbild der Richtlinie 408. Die Strichlisten erhalten über alle Richtlinien hinweg eine einheitliche Spaltennummerierung, unabhängig davon, ob eine konkrete Spalte inhaltlich in der entsprechenden Richtlinie enthalten ist:

Spalte	Inhalt
1	Stichwort
2	Örtliche Zusätze für Mitarbeiter auf Betriebsstellen des EIU / Betriebsstellenbuch
3	Örtliche Zusätze für Mitarbeiter auf Betriebsstellen des EVU
4	Angaben für das Streckenbuch
5	zu beachtende Regeln
6	Betra
7	Lieferung von EIU an EVU
8	Lieferung von EVU an EIU

4.1 Örtliche Richtlinien (Status quo)

Mit Hilfe der Strichlisten gibt die Richtlinie 408 derzeit vor, welche Angaben in die Örtliche Richtlinie für das Zugpersonal und welche Angaben in die Örtliche Richtlinie für Mitarbeiter auf Betriebsstellen aufzunehmen sind. Die Örtliche Richtlinie für Mitarbeiter auf Betriebsstellen kann sowohl für Mitarbeiter des Infrastrukturbetreibers als auch für Mitarbeiter von Eisenbahnverkehrsunternehmen gelten.

4.2 Angaben für das Streckenbuch

Auch diese Prozesse werden in die jeweiligen Zuständigkeiten überführt. Der Begriff der „Örtlichen Richtlinie für das Zugpersonal zur Richtlinie 408.01 - 09 (ÖRil Zp)“ wird an die europäischen Vorgaben angepasst. Die TSI weist den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Verantwortung für das Erstellen und Verteilen von Streckenbüchern für ihre Triebfahrzeugführer zu. Der Infrastrukturbetreiber stellt gemäß TSI Daten, ggf. auch Regeln, zur Verfügung.

Um den Übergang für die Eisenbahnverkehrsunternehmen möglichst reibungslos zu gestalten, hat die DB Netz AG folgenden Migrationsweg geplant:

- Die örtlichen Angaben, die zu den neuen Modulgruppen 408.21 - 27, 408.48 sowie den weiteren bisher in den Örtlichen Richtlinien für das Zugpersonal vertretenen Richtlinien (Ril 301, Ril 436, Ril 437, Ril 481.0205, usw.) gehören, werden bis auf weiteres in einem eigenen Druckstück unter der Bezeichnung „Angaben für das Streckenbuch“ den Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt. Die „Angaben für das Streckenbuch“ ersetzen die bisherigen Druckstücke der Örtlichen Richtlinien für das Zugpersonal.
- Diese Druckstücke unterliegen bezüglich räumlicher Aufteilung (in Regionalbereiche), zeitlicher Bereitstellung, interner Gliederung nach La-Streckennummern, Beziehbarkeit sowie hinsichtlich der Verpflichtung zur Bereitstellung durch die DB Netz AG als Pflichtleistung denselben Bedingungen wie die bisherigen Druckstücke der Örtlichen Richtlinien für das Zugpersonal.
- Erst wenn eine allgemein anerkannte Lösung für die Lieferung der Inhalte über eine Schnittstelle in elektronischer Form gefunden ist und sich bewährt hat, wird die Bereitstellung der Pflichtangaben zum betrieblich-technischen Regelwerk vollständig auf die elektronische Schnittstelle umgestellt. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diese Umstellung nicht zeitgleich zu 12/2015 beabsichtigt ist, sondern unter Beteiligung der Branche erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen soll, da der nationale Umsetzungsplan des Verkehrsministeriums gegenwärtig das Jahr 2018 zum Ziel hat.

Wenn eine eigenverantwortliche Weiterverarbeitung bzw. Zusammenstellung innerhalb des Eisenbahnverkehrsunternehmens durchgeführt werden soll, können die Textverarbeitungsdateien, aus denen die Angaben für das Streckenbuch erzeugt werden, im offenen Format beim Druck- und Logistikzentrum Karlsruhe als Daten-CD bezogen werden.

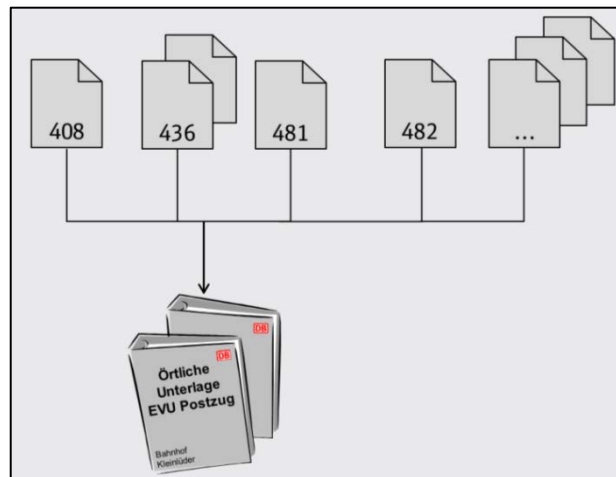
4.3 Betriebsstellenbuch

Anstelle der Begrifflichkeit der Örtlichen Richtlinie für Mitarbeiter auf Betriebsstellen wird zukünftig der neutrale Begriff der „örtlichen Zusätze“ stehen. Für Mitarbeiter des Infrastrukturbetreibers werden die örtlichen Zusätze im neuen Betriebsstellenbuch zusammengefasst. Hierfür gilt das interne Regelwerk 412.0110 der DB Netz AG.

4.4 Örtliche Zusätze für Mitarbeiter auf Betriebsstellen des EVU

Eisenbahnverkehrsunternehmen entscheiden in eigener Zuständigkeit, in welcher Form sie örtliche Zusätze für ihre Mitarbeiter auf Betriebsstellen bekanntgeben wollen.

In der nebenstehenden Abbildung ist beispielhaft eine mögliche Realisierungsvariante für das fiktive Eisenbahnverkehrsunternehmen „Postzug“ dargestellt.

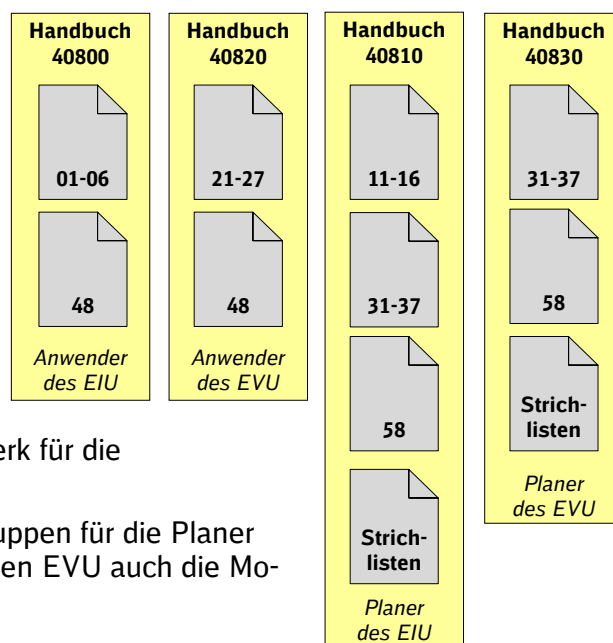


5. Handbücher und Druck

Neben der Möglichkeit zur Bestellung der einzelnen Modulgruppen der Richtlinie 408, werden auch vier zu Handbüchern zusammengefasste Modulgruppen im Druck- und Logistikzentrum in Karlsruhe erhältlich sein.

Die archivierten Regeln in den Modulgruppen 408.81 - 89 und 408.91 - 99 werden modulweise bestellbar sein. Unbenommen bleibt die elektronische Bereitstellung aller Modulgruppen auf der Internetseite der DB Netz AG unter der Rubrik SNB/betrieblich-technisches Regelwerk für die Zugangsberechtigten.

Hinweis: In der Zusammenfassung der Modulgruppen für die Planer des EIU ist wegen Funktionen im nicht-öffentlichen EVU auch die Modulgruppe 408.31 - 37 enthalten.



6. Aktualisierung weiterer Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks

Zum 13.12.2015 treten des Weiteren folgende Aktualisierungen von Richtlinien und Modulen des betrieblich-technischen Regelwerks in Verbindung mit der Neuherausgabe der Richtlinie 408 in Kraft:

- Ril 301, Aktualisierung Nr. 8, neues Modul 301.0001Z01 (überführte Strichliste).
- Ril 436, Neuherausgabe, neues Modul 436.0000 (überführte Strichliste).
- Ril 437.0001-0005, Aktualisierung Nr. 5, neues Modul 437.0000 (überführte Strichliste)
- Ril 437.0011-0014, Aktualisierung Nr. 6, neues Modul 437.1000 (überführte Strichliste)
- Ril 481.0000, Neuherausgabe (überführte Strichliste)

- Ril 481.0201, Aktualisierung Nr. 1
- Ril 481.0202, Aktualisierung Nr. 1
- Ril 481.0205, Aktualisierung Nr. 1
- Ril 481.0205 Z01, Aktualisierung Nr. 1
- Ril 481.0205 Z02, Aktualisierung Nr. 1
- Ril 481.0301, Aktualisierung Nr. 1
- Ril 481.0302, Aktualisierung Nr. 1

Die genannten Richtlinien oder Module sind nur bezüglich der neuen Begriffe Streckenbuch bzw. Betriebsstellenbuch sowie der überführten Anteile der bisherigen Strichlisten hin angepasst. Falls diese Richtlinien oder Module aus anderen Gründen zum selben Zeitpunkt inhaltliche Änderungen erfahren, werden diese Änderungen mit gesondertem Einführung- bzw. Erläuterungsschreiben bekannt gegeben.

Abkürzungen

A	Aktualisierung
B	Bekanntgabe (Bezeichnung einer Regelwerksversion, zukünftig Aktualisierung)
Betra	Betriebs- und Bauanweisung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
ÖRil MaB	Örtliche Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen
ÖRil Zp	Örtliche Richtlinien für das Zugpersonal
Rb	Rangierbegleiter
Rg	Rangierer
Ril	Richtlinie
SNB	Schienennetz-Nutzungsbedingungen
Tf	Triebfahrzeugführer
TSI	Technische Spezifikation Interoperabilität
Ww	Weichenwärter

Zusätzlich zu diesem Schreiben stellen wir Präsentationsfolien zum Download zur Verfügung. Diese dürfen in unveränderter Form für interne Schulungszwecke genutzt werden.

Für Rückfragen und Hinweise stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte senden Sie Ihre Fragen oder Hinweise an info408@deutschebahn.com.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

gez. i.V. Bormet
(Leiter Betriebsverfahren)

gez. i.A. Meffert
(Geschäftsführer Ril 408)

2 Richtlinien

- 408.01 Züge fahren - Allgemeines -
Fachautorin: Christina Schumacher, (069) 265 12422 *
- 408.02 - Züge fahren - Regelfall -
Fachautor: Toralf Große, (069) 265 31633 *
- 408.03 Züge fahren - Regelfall -
Fachautorin: Christina Schumacher, (069) 265 12422 *
- 408.04 Züge fahren - Besonderheiten -
Fachautor: Dirk Enders, (069) 265 31636
- 408.05 Züge fahren - Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb -
Fachautorin: Christina Schumacher, (069) 265 12422 *
- 408.06 Züge fahren - Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen -
Fachautor: Dirk Enders, (069) 265 31636



07.10.2014

Neuherausgabe Richtlinie 408; hier: Richtlinie 408 – Fahrdienstvorschrift -, Modulgruppen 408.01 – 06, Erläuterungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die neue Richtlinie 408.01 – 06 gilt ab 13.12.2015. Sie enthält folgende Module:

408.0100	408.0233	408.0421	408.0487V02
408.0101	408.0241	408.0423	408.0488
408.0101A01	408.0242	408.0431	408.0491
408.0101A02	408.0243	408.0435	408.0492
408.0101A03	408.0244	408.0441	408.0501
408.0101A04	408.0251	408.0445	408.0521
408.0101Z11	408.0261	408.0451	408.0531
408.0101Z21	408.0262	408.0452	408.0541
408.0111	408.0301	408.0453	408.0551
408.0131	408.0321	408.0455	408.0552
408.0202	408.0331	408.0458	408.0553
408.0203	408.0351	408.0461	408.0554
408.0203V11	408.0401	408.0462	408.0561
408.0203V21	408.0401V01	408.0463	408.0571
408.0203V31	408.0402	408.0471	408.0572
408.0203V41	408.0403	408.0474	408.0581
408.0211	408.0411	408.0475	408.0591
408.0212	408.0411V01	408.0481	408.0601
408.0221	408.0411V02	408.0485	408.0611
408.0231	408.0415	408.0487	408.0621
408.0232	408.0415V01	408.0487V01	408.0622

...

408.0625	408.0632	408.0651
408.0631	408.0641	

Übergang der Gültigkeit

Die Richtlinie (Ril)

408.01 - 09 B 11 (einschließlich B 10A) wird mit Ablauf des 12.12.2015 ungültig und ist wegzulegen.

Die bisherigen Regeln gehen in die neuen Richtlinien 408.01 - 06, 408.21 - 27 und 408.48, über bzw. werden in die bereits bestehenden Modulgruppen 408.81 - 89 (Archiv) übernommen.

Fahrdienstvorschrift

In Anlehnung an die „Fahrdienstvorschrift der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (FV-NE)“ wird die Neuherausgabe der Richtlinie 408 wieder als „Fahrdienstvorschrift“ bezeichnet. Der Titel lautet in der Langfassung „Fahrdienstvorschrift der DB Netz AG“, die Abkürzung „FV-DB“.

Geltung

Die neue Richtlinie 408.01 - 06 enthält ausschließlich Regeln für das Fahren von Zügen. Diese beschreiben sowohl interne Prozesse der Mitarbeiter des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) als auch Prozesse, die Mitarbeiter des Eisenbahninfrastrukturunternehmens in der Zusammenarbeit mit Mitarbeitern der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) beachten müssen. Die neue Richtlinie 408.01 - 06 gilt ab 13.12.2015. Sie gilt für Mitarbeiter der DB Netz AG, welche Aufgaben als Infrastrukturbetreiber wahrnehmen: Fahrdienstleiter und Weichenwärter. Im Modul 408.0101A04 ist aufgelistet, welche Regeln für Fahrdienstleiter bzw. Weichenwärter gelten.

Zugmelder sind als Anwender nicht mehr genannt. Wo Zugmelder eingesetzt sind, müssen deren Aufgaben und Zuständigkeiten im Betriebsstellenbuch beschrieben sein.

Die örtliche Aufsicht ist nicht mehr als Mitarbeiter des EIU genannt, da die Hauptaufgabe der örtlichen Aufsicht, nämlich das Abfertigen von Zügen, eine interne Aufgabe der EVU ist. Dies schließt nicht aus, dass örtliche Aufsichten weiterhin auch für EIU tätig sind. Soweit örtliche Aufsichten EIU-Aufgaben wahrnehmen sollen, können diese in jedem Einzelfall im Betriebsstellenbuch beschrieben werden.

Nummerierung der Module

Die Nummerierung der Module der Richtlinie 408.01 - 06 orientiert sich grundsätzlich an der Nummerierung der bisherigen Richtlinie 408.01 - 09. Die für das Fahren von Zügen geltenden Regeln der bisherigen Modulgruppe 408.09 („Züge fahren und Rangieren, Besonderheiten“) sind entweder in bestehende Module 408.01 - 06 eingeordnet worden oder unter einer neuen Modulnummer in die Module 408.01 - 06 überführt worden. Detaillierte Angaben zu diesen und weiteren Änderungen ergeben sich aus den Übersichten „neu - alt“, die den Erläuterungen der einzelnen Module jeweils vorangestellt sind.

Leseransprache

Die Leseransprache wurde in Anlehnung an eine prozessorientierte Darstellung von der „Sie“-Anrede („Sie müssen...“) umgestellt auf die Nennung der handelnden Person („Der Fahrdienstleiter muss ...“).

Beispiele für Befehle, Gründe für Befehle 12

In einzelnen Modulen sind Beispiele für Befehle aufgenommen worden. Aus Platzgründen ist hierbei in den meisten Fällen jeweils nur ein Ausschnitt ohne Befehlskopf und Unterschriftenteil dargestellt. Beispiele für Befehlskopf und Unterschriftenteil sind im Modul 408.0411 dargestellt.

„Beispiel“ bedeutet, dass typische Fälle ohne Anspruch auf vollständige Darstellung aller weiteren denkbaren Varianten wiedergegeben werden.

Bei Befehlen 12 (bisher: 9) sind in den einzelnen Modulen die jeweils zutreffenden Gründe angegeben.

EZMG-Stellwerke

Wegen ihrer geringen Anzahl sind alle besonderen Regeln für EZMG-Stellwerke entfallen. Den betroffenen Anwendern werden diese künftig im Betriebsstellenbuch bekanntgegeben.

Erläuterungen zu den Änderungen

Modulgruppe 408.01 – Züge fahren

Die bis zum 12.12.2015 gültige Richtlinie 408 hat Regeln für das Züge fahren und Rangieren gegeben. Dementsprechend hat die bisherige Modulgruppe 408.01 die Überschrift „Züge fahren und Rangieren – Allgemeines“. Die ab 13.12.2015 gültige Ril 408 – Fahrdienstvorschrift – gibt in den Modulgruppen 408.01 – 06 ausschließlich Regeln für das Züge fahren. Regeln für das Rangieren werden in der eigenständig bestellbaren Modulgruppe 408.48 gegeben. Entsprechend dieser Aufteilung lautet die Überschrift der ab 13.12.2015 gültigen Modulgruppe 408.01 nur noch „Züge fahren“.

Modul 408.0100 – Übersicht der Aktualisierung und Modulübersicht

neu: Modul 408.0100, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	Vorspannseiten zur Ril 408

Modul 408.0101 – Inhalt und zusätzliche Regeln

neu: Modul 408.0101, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0101 1
2	408.0101 2
3 (1)	408.0102, 1. Regel zur Definition „Betriebsstellen“
3 (2)	408.0102, 4. Regel zur Definition „Betriebsstellen“
3 (3)	408.0102, Regel zur Definition „Durchgehende Hauptgleise“
3 (4)	408.0102, 1. Regel zur Definition „Fahrdienstleiter“
3 (5)	408.0102, 2. Regel zur Definition „Fahrdienstleiter“
3 (6)	408.0102, Regel zur Definition „Gewöhnlicher Halteplatz“

neu: Modul 408.0101, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
3 (7)	408.0102, Regel zur Definition „Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke“
3 (8)	408.0102, Regel zur Definition „Selbststellbetrieb, Zuglenkung“
3 (9)	408.0102, Regel zur Definition „Zugfolgestellen“
3 (10)	408.0102, Regel zur Definition „Zugmeldestellen“
4	408.0101 3

In Abschnitt 1 ist die Begriffserklärung „Bahnbetrieb“ entfallen. „Bahnbetrieb“ ist neu in Anhang 408.0101A01 erläutert. Da die Modulgruppen 408.01 – 06 ausschließlich Regeln für das Fahren von Zügen geben, beschränkt sich die in Abschnitt 1 gegebene grundlegende Inhaltsangabe auf „Regeln für das Fahren von Zügen“.

In Abschnitt 2 wurden die Hinweise auf die Möglichkeiten, zusätzliche und abweichende Regeln bekanntzugeben, neutral zusammengefasst. „Betriebsstellenbuch“ ersetzt die bisherigen „Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen“. „Betriebsstellenbuch“ ist das Pendant des durch die TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung für Triebfahrzeugführer vorgegebenen „Streckenbuches“: „Betriebsstellenbuch“ passt sowohl als neutraler Überbegriff zur Definition der Betriebsstellen im Sinne von Bahnhöfen, Blockstellen, Abzweigstellen usw. als auch zu den in der Definition unter b) genannten „Stellen in den Bahnhöfen oder auf der freien Strecke, die der unmittelbaren Regelung und Sicherung der Zugfahrten und des Rangierens dienen.“

Abschnitt 3 gibt die bisher in den Definitionen im bisherigen Modul 408.0102 enthaltenen Verweise auf das Betriebsstellenbuch (bisher: Örtliche Richtlinien) wieder. Dies bewirkt, dass aus den Begriffsdefinitionen heraus keine Verweise mehr auf das Betriebsstellenbuch erforderlich sind.

Modul 408.0101A01 – Begriffe

neu: Modul 408.0101A01, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0102 (Details s. u.)

Aus dem bisher geltenden Modul wurden alle Verweise auf Örtliche Richtlinien (alt) sowie enthaltene betriebliche Regeln in diejenigen Module verschoben, zu denen die Verweise bzw. Regeln thematisch passen.

Modul 408.0101A02 – Abkürzungen

neu: Modul 408.0101A02, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0103

Das bisherige Modul 408.0103 wurde als Anhang Nummer 2 zu Modul 408.0101 neu herausgegeben und verschiedene Abkürzungen neu aufgenommen.

Modul 408.0101A03 – Verkehrstage

neu: Modul 408.0101A03, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0104

In den Modulen wurde Landkreis Zittau-Löbau geändert in Westlausitzkreis.

Modul 408.0101A04 – Gültigkeit der Module für Mitarbeiter

neu: Modul 408.0101A04, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	Vorspannseiten zur Ril 408

408.0101Z11 – Zusätzliche Verweise der S-Bahn Hamburg in den örtlichen Zusätzen zur Ril 408.01 - 06

Das Modul wird vsl. zu 12/2014 veröffentlicht (nach der Bekanntgabe der Grundmodule der Ril 408.01 - 06).

408.0101Z21 – Zusätzliche Verweise der S-Bahn Berlin in den örtlichen Zusätzen zur Ril 408.01 - 06

Das Modul wird vsl. zu 12/2014 veröffentlicht (nach der Bekanntgabe der Grundmodule der Ril 408.01 - 06).

Modul 408.0111 – Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich

neu: Modul 408.0111, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0111

In Abschnitt 1 ist der Zugführer aus der Aufzählung der Mitarbeiter, die Tätigkeiten im Bahnbetrieb verrichten, entfallen. Dies schließt nicht aus, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen weiterhin Zugführer einsetzen. Damit enthält die Aufzählung die Mitarbeiter, deren Aufgaben die Modulgruppen 408.01 - 06 beschreibt bzw. die an der Schnittstelle zum Eisenbahnverkehrsunternehmen mit den in Richtlinie 408.01 - 06 genannten Mitarbeitern zusammenarbeiten.

In Abschnitt 2 sind Weichenwärter, Triebfahrzeugführer und Zugführer aus der Aufzählung der Mitarbeiter im Bahnbetrieb, deren Tätigkeit aufgrund von Regeln dieser Richtlinie anderen Mitarbeitern übertragen werden dürfen (bisher: 1. Anstrich), entfallen, da die Modulgruppe 408.01 - 06 deren Aufgaben nicht mehr beschreibt. Vollkommen entfallen ist die Aufzählung der Mitarbeiter, die aufgrund von Regeln dieser Richtlinie Aufgaben des Fahrdienstleiters ständig verrichten (bisher: 2. Anstrich): Die bisher dort genannten Rangierbegleiter, Rangierer, Triebfahrzeugbegleiter, Zugschaffner, Zugvorbereiter und örtliche Aufsicht sind keine Mitarbeiter des Eisenbahninfrastrukturunternehmens; für den bisher dort genannte Zugmelder gibt die Modul-

gruppe 408.01 - 06 keine eigenständigen Regeln mehr. Wo Zugmelder eingesetzt sind, kann deren Verantwortung nach Abschnitt 3 im Betriebsstellenbuch von der Tätigkeit des Fahrdienstleiters abgegrenzt werden. Dies gilt sinngemäß auch für örtliche Aufsichten, die Aufgaben des EIU wahrnehmen.

Modul 408.0131 - Umstellen der Weichen usw., Umstellverbot, Flachkreuzungen

neu: Modul 408.0131, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0131

Modul 408.0202 - Aufträge oder Meldungen

neu: Modul 408.0202, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0202

Modul 408.0203 - Vorgänge, Aufträge oder Meldungen nachweisen

neu: Modul 408.0203, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0203

Modul 408.0203V11 - Vordruck Zugmeldebuch für eingleisige Strecken

neu: Modul 408.0203V11, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0203V11

408.0203V21 - Vordruck Zugmeldebuch für zweigleisige Strecken

neu: Modul 408.0203V21, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0203V21

408.0203V31 - Vordruck Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken

neu: Modul 408.0203V31, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0203V31

408.0203V41 - Vordruck Fernsprechbuch

neu: Modul 408.0203V41, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0203V41

Modul 408.0211 – Fahrordnung im Bahnhof

neu: Modul 408.0211, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1)	408.0211 1 (1)
1 (2)	408.0211 1 (2) a)
1 (3)	408.0211 1 (2) b)
1 (4)	408.0211 1 (2) c)
2	408.0211 2

Abschnitt 1 Absatz (4) beschränkt sich darauf anzugeben, wie ein Betriebshalt und ein Bedarfs-halt im Fahrplan für Zugmeldestellen gekennzeichnet sind. Ob und unter welchen Bedingungen diese Halte ausfallen dürfen, ergibt sich aus der Begriffsdefinition in Modul 408.0101A01 und aus den Regeln in Modul 408.0452.

Modul 408.0212 – Fahrordnung auf der freien Strecke

neu: Modul 408.0212, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0212

Modul 408.0221 - Zugmeldungen

neu: Modul 408.0221, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0221 1
2	408.0221 2
3 (1)	408.0221 3 (1)
3 (2)	408.0221 3 (2)
3 (3)	408.0221 3 (3) a)
3 (4)	408.0221 3 (3) b)
3 (5)	408.0221 3 (3) c)
3 (6)	408.0221 3 (4)
3 (7)	408.0221 3 (5)
3 (8)	408.0221 3 (6)
4	408.0221 4

Modul 408.0231 – Fahrweg prüfen

neu: Modul 408.0231, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0231

Modul 408.0232 – Fahrweg sichern

neu: Modul 408.0232, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0232

Modul 408.0233 – Fahrweg prüfen und sichern – Mitarbeiter, Melden, Nachweis

neu: Modul 408.0233, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0233

Modul 408.0241 – Räumungsprüfung - Allgemeines

neu: Modul 408.0241, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0241 1
2	408.0241 2
3	408.0241 3
4 a)	408.0241 4 a)
4 b)	408.0241 4 b), 408.0241 4, letzter Absatz, 408.0241 5
5	408.0241 6
6	408.0241 7

Die in den bisherigen Regeln an zwei verschiedenen Stellen, und zwar

1. Abschnitt 4, letzter Absatz und
2. Abschnitt 5

gegebenen Hinweise auf Örtliche Richtlinien zu Abschnitt 4 b) wurden unmittelbar als Nachsatz zu Abschnitt 4 b) zusammengefasst.

Modul 408.0242 – Räumungsprüfung – Strecken ohne Streckenblock

neu: Modul 408.0242, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0242

Modul 408.0243 – Räumungsprüfung – Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock

Übersicht Neu - Alt

neu: Modul 408.0243, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
---	------------------------------------

neu: Modul 408.0243, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0243

Modul 408.0244 – Räumungsprüfung – Strecken mit selbsttätigem Streckenblock

neu: Modul 408.0244, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0244

In Abschnitt 6 Absatz (1) a) und b) Nr. 3 ist nicht mehr der Zugführer, sondern der Triebfahrzeugführer Ansprechpartner des Fahrdienstleiters für die Abgabe einer Zugvollständigkeitsmeldung.

Modul 408.0251 – Hauptsignale bedienen

neu: Modul 408.0251, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0251

Modul 408.0261 – Zugfahrten durchführen

neu: Modul 408.0261, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0261

Modul 408.0262 – Züge beobachten

neu: Modul 408.0262, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0262

Modul 408.0301 – Nicht ausreichende Ortskenntnis des Zugpersonals

neu: Modul 408.0301, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0301 6 Satz 2

Im Modul ist nur noch die Regel aus dem alten Abschnitt 6 verblieben, wobei statt des Weichenwärters der Fahrdienstleiter als Ansprechpartner benannt wird (entsprechend der TSI-Vorgaben).

Modul 408.0321 Zug vorbereitet melden

neu: Modul 408.0321, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0321 3

Im Modul ist nur noch die Regel aus dem alten Abschnitt 3 verblieben, wobei nun der Ansprechpartner des Fahrdienstleiters grundsätzlich der Triebfahrzeugführer ist.

Modul 408.0331 – Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof

neu: Modul 408.0331, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0331 1
2 a), Text	408.0331 2 a) 408.0331 2 c)
2 a), Hinweis, 1. Anstrich	408.0331 2 f)
2 a), Hinweis, 2. Anstrich	408.0331 2 g)
2 a), Hinweis, 3. Anstrich	408.0331 2 h)
2 b)	408.0331 2 i)
2 c)	408.0331 2 b)
2 d)	408.0331 2 b)
2 e)	408.0331 2 b)
2 f)	408.0331 2 b)
2 g)	408.0331 2 d)
2 h)	408.0331 2 e)
3 (1)	408.0331 3 (1) b)
3 (2)	408.0331 3 (2)
3 (3)	408.0331 3 (4)
3 (4)	408.0331 3 (5)
3 (5)	408.0331 3 (6)
3 (6)	408.0331 3 (7)
3 (7) (neu)	-

Abschnitt 1 gibt den weiterhin gültigen Grundsatz redaktionell vereinfacht wieder: Ein Zug darf auf einem Bahnhof nur abfahren, wenn der Fahrdienstleiter der Abfahrt zugestimmt hat. Da sich die Zustimmung zur Abfahrt nicht mehr an die Zugaufsicht richtet, sondern an den Triebfahrzeugführer, ist die Aussage zur Zugaufsicht als Empfängerin der Zustimmung entfallen.

Abschnitt 2 zählt die Arten der Zustimmung aus Sicht des Fahrdienstleiters auf. Dies führt zu folgender neuen Gliederung:

Unterabsatz a) fasst alle Arten der Zustimmung zusammen, die der Fahrdienstleiter mit Signalen bzw. dem Fahrtmelder einer virtuellen Blockstelle gibt. Da der Fahrdienstleiter aus Signalen abgeleitete Aufträge der LZB oder von ETCS nicht eigenständig gibt, sind die bisher als eigene Punkte aufgezählten Arten der Zustimmung LZB-Fahrt, LZB-Ersatzauftrag, LZB-Vorsichtauftrag,

LZB-Gegengleisfahrauftrag, ETCS-Fahrterlaubnis in der Betriebsart FS oder OS sowie die Textmeldung bei ETCS Level 2 in Betriebsart SR lediglich noch als Hinweis genannt.

Im Anschluss an die Signale wird in Unterabsatz b) das Kennlicht an Hauptsignalen genannt, soweit es im Betriebsstellenbuch (alt: den Örtlichen Richtlinien) zugelassen ist.

Die Befehle wurden von Unterabsatz b) in die Unterabsätze c) bis f) verschoben. Im Einzelnen:

- Unterabsatz c) nennt den Befehl 2 für einen signalgeführten Zug. Hierbei wurde präzisiert, dass lediglich ein Befehl 2 zur Vorbeifahrt an einem Zwischen- oder Ausfahrtsignal eine Zustimmung zur Abfahrt darstellt. Im Umkehrschluss ergibt sich daraus: Befehle 2 zur Vorbeifahrt an anderen Signalen, z. B. Sperrsignal, sind keine Zustimmung zur Abfahrt auf einem Bahnhof.
- Unterabsatz d) nennt die Befehle 3 und 6 für signalgeführte Züge. Der Klammervermerk „(3. Zeile)“ weist darauf hin, dass beim Befehl 6 nur die dritte Zeile eine Zustimmung zur Abfahrt beinhaltet.
- Unterabsatz e) nennt den Befehl 2 für einen anzeigegeführten Zug. Hierbei wurde präzisiert, dass lediglich Befehle 2 zur Vorbeifahrt an einer LZB-Blockstelle oder ETCS-Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs eine Zustimmung zur Abfahrt darstellen: Diese Blockstellen haben für anzeigegeführte Züge die Funktion eines Zwischen- oder Ausfahrtsignals, selbst wenn sie an einem Sperrsignal eingerichtet sein sollten.
- Unterabsatz f) nennt den Befehl 3 für einen anzeigegeführten Zug. Hierbei wurde „zur Ausfahrt bei LZB-Halt bzw. ETCS-Halt“ ergänzt, um den zutreffenden Wortlaut leichter herleitbar zu machen. Befehl 6 ist hier nicht erwähnt, weil dieser für anzeigegeführte Züge nicht zutrifft (s. Modul 408.0463 Abschnitt 10 Absatz (3) b) und Abschnitt 11 Absätze (1) und (2)).
- Unterabsatz g) gibt den bisher unter d) genannten mündlichen Auftrag, wenn an einem Hauptsignal ein Signal Zs 12 vorhanden ist, wieder.
- In Unterabsatz h) wurde für Bahnhöfe ohne Ausfahrtsignal der mündliche Auftrag an die örtliche Aufsicht ersetzt durch die fernmündliche Zustimmung des Fahrdienstleiters an den Triebfahrzeugführer. Für die fernmündliche Zustimmung gilt ein fester Wortlaut, der sich am Text des Befehles 3 orientiert. Die Forderung, die Zustimmung fernmündlich zu geben, stellt sicher, dass das Gespräch aufgezeichnet wird, soweit der verwendete Zugfunk dies vorsieht. Wenn der Fahrdienstleiter die Zustimmung nicht fernmündlich geben kann, darf er sie auch unmittelbar mündlich geben.

In Abschnitt 3 Absatz (1) ist der bisherige Unterabsatz a) weggefallen, da die Zugaufsicht nicht mehr angesprochen wird. Die Bedeutung des Fahrtanzeigers für den Triebfahrzeugführer ergibt sich unmittelbar aus Ril 301.

Die folgenden Regeln wurden aufgrund der Trennung der Regeln in Ril 408 für Mitarbeiter von EIU und EVU teils entfernt und sprachlich angepasst.

Abschnitt 3 Absatz (7) ist neu und wurde aufgenommen, um bei höhengleichen Übergängen, bei denen ein Reisendensicherer bisher als örtliche Aufsicht durch zeitgerechtes Erteilen eines Abfahrauftrages die Abfahrt des Zuges auf seine Sicherungsfunktionen abstimmen konnte, einen adäquaten Ersatz zu haben: Bei entsprechendem Bedarf kann im Betriebsstellenbuch vorgeschrieben sein, dass zusätzlich zur Zustimmung nach Abschnitt 2 eine besondere Zustim-

mung zur Abfahrt erforderlich ist. Die besondere Zustimmung kann der Reisendensicherer durch Signal Zp 9 oder mündlich erteilen. Damit stehen hier die gleichen Mittel zur Verfügung wie bei Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal.

Modul 408.0351 – Zug oder Zugteil abstellen (alt)/Abstellen melden (neu)

neu: Modul 408.0351, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0351 2 (1)

Von den bisherigen Regeln verbleibt für den Fahrdienstleiter nur noch die Information, dass ihm das Abstellen von Zügen oder Zugteilen zu melden ist.

Modul 408.0401 –Anordnungen über den Zugverkehr

neu: Modul 408.0401, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0401

Modul 408.0401V01 – Vordruck Anordnungen über den Zugverkehr

neu: Modul 408.0401V01, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0401V01

Modul 408.0402 – Merkhinweise anbringen bzw. eingeben

neu: Modul 408.0402, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
408.0402 Abschnitt 1 - mechanische oder elektro-mechanische Stellwerke	408.0402 Spalte 2
408.0402 Abschnitt 2 - Gleisbildstellwerke - Relaisstellwerke	408.0402 Spalte 3
408.0402 Abschnitt 3 - Gleisbildstellwerke Elektronische Stellwerke	408.0402 Spalte 3

Das Modul wurde neu gegliedert: Statt der bisherigen inhaltlichen Gliederung in zwei Spalten besteht das neue Modul aus drei Abschnitten. Diese sind dadurch entstanden, dass die bisherige Spalte „Gleisbildstellwerk“ aufgeteilt wurde in den neuen Abschnitt 2 „Gleisbildstellwerke – Relaisstellwerke“ und den neuen Abschnitt 3 „Gleisbildstellwerke – Elektronische Stellwerke“. Dies erlaubt es, die Unterschiede dieser Stellwerksbauformen besser darzustellen bzw. die zutreffenden Regeln einfacher zu erkennen. Die Nummerierung der einzelnen Merkhinweise bleibt in allen Abschnitten die gleiche. Somit ist nach wie vor aus den einzelnen Modulen heraus jeweils nur ein Verweis auf das Modul 408.0402 erforderlich, der sich dann in jedem Abschnitt – soweit zutreffend – wiederfindet.

Im Abschnitt 2 sind die Regeln für EZMG-Stellwerke entfallen. Sie wurden durch einen Hinweis ersetzt, dass im Betriebsstellenbuch für EZMG-Stellwerke abweichende Regeln gegeben sein können.

Merkinweis Nr. 14 „I“ ist in allen Abschnitten neu aufgenommen worden.

Merkinweis Nr. 15 „BEF“ ist in allen Abschnitten neu aufgenommen worden.

Modul 408.0403 – Sperren anbringen bzw. eingeben

neu: Modul 408.0403, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
408.0403 Abschnitt 1 - mechanische oder elektro-mechanische Stellwerke	408.0403 Spalte 2
408.0403 Abschnitt 2 - Gleisbildstellwerke - Relaisstellwerke	408.0403 Spalte 3
408.0403 Abschnitt 3 - Gleisbildstellwerke - Elektronische Stellwerke	408.0403 Spalte 3

Das Modul wurde neu gegliedert: Statt der bisherigen inhaltlichen Gliederung in zwei Spalten besteht das neue Modul aus drei Abschnitten. Diese sind dadurch entstanden, dass die bisherige Spalte „Gleisbildstellwerk“ aufgeteilt wurde in den neuen Abschnitt 2 „Gleisbildstellwerke - Relaisstellwerke“ und den neuen Abschnitt 3 „Gleisbildstellwerke - Elektronische Stellwerke“. Dies erlaubt es, die Unterschiede dieser Stellwerksbauformen besser darzustellen bzw. die zutreffenden Regeln einfacher zu erkennen. Die Nummerierung der einzelnen Merkinweise bleibt in allen Abschnitten die gleiche. Somit ist nach wie vor aus den einzelnen Modulen heraus jeweils nur ein Verweis auf das Modul 408.0403 erforderlich, der sich dann in jedem Abschnitt - soweit zutreffend - wiederfindet. Wenn ein Verweis in einem bestimmten Abschnitt nicht zutrifft, ist dieser dort durch „bleibt frei“ gekennzeichnet.

In Abschnitt 2 wurde bei den Sperren Nr. 1, 8, 10, 11, 12, 15 und 19 für Nummernstellpulte klargestellt, dass die einzugebenden Sperren keine frei wählbare Alternative zu den anzubringenden Hilfssperren sind, sondern verpflichtend: Nur eine eingegebene Sperre wirkt sowohl bei Bedienung am Stelltisch bzw. an der Stellwand als auch bei Bedienung vom Nummernstellpult aus.

In Abschnitt 2 sind die Regeln für EZMG-Stellwerke entfallen. Sie wurden durch einen Hinweis ersetzt, dass im Betriebsstellenbuch für EZMG-Stellwerke abweichende Regeln gegeben sein können.

In Abschnitt 2 Nr. 12 wurde analog der Regeln in Abschnitt 1 Nr. 12 klargestellt, dass Hilfssperren an den Tasten der Zugangsweichen erforderlich sind bzw. dass Zugangsweichen einzeln zu sperren sind.

In Abschnitt 3 erlaubt die neue Gliederung, in der Mehrzahl der Fälle auf eine besondere Sperre zu verzichten, da sich die Sperrwirkung bereits aus einem Merkinweis ergibt. Diese Fälle sind durch „bleibt frei“ und einem Hinweis auf den jeweiligen Merkinweis, der die Sperrwirkung erzeugt, gekennzeichnet. Eigenständige Regeln verbleiben nur an den Stellen, an denen z. B. Weichen gegen Umstellen oder Signale in Haltstellung zu sperren sind. Bei Sperre Nr. 9 ist der in den bisherigen Regeln für Elektronische Stellwerke geltende Hinweis auf eine in den Örtli-

chen Richtlinien genannte Stelle entfallen bzw. nicht durch einen Hinweis durch das Betriebsstellenbuch ersetzt worden: Die entsprechende Sperrwirkung ergibt sich hier aus den ggf. im Betriebsstellenbuch vorgegebenen Regeln zum Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2.

Sperre Nr. 19 ist in allen drei Abschnitten neu. Sie dient dazu, in allen Fällen, bei denen Befehle erforderlich sind, ein irrtümliches Bedienen von Zugstraßen zu verhindern.

Modul 408.0411 - Befehle

neu: Modul 408.0411, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0411

Abschnitt 2 Absatz (1) a lässt neu zu, dass im Betriebsstellenbuch abweichende Regeln zum Ort der Befehlsübermittlung gegeben sein können. Abweichende Regeln zum Ort der Befehlsübermittlung können bei Befehlen 2 erforderlich werden, um die freie Durchfahrt von Zügen auf Steigungsabschnitten sicherzustellen. Die Regeln, die der Ersteller des Betriebsstellenbuches hierbei beachten muss, sind in Modul 408.1411 gegeben.

Abschnitt 2 Absatz (8) lässt neu zu, dass der Ausfertiger eines Befehls Namen von Betriebsstellen abkürzen darf, wenn dies im Betriebsstellenbuch zugelassen ist. Dies ermöglicht es, nicht nur die bisher verwendeten Abkürzungen „wie im Buchfahrplan“ zuzulassen, sondern auch die (bis zu) 5stelligen Abkürzungen nach Modul 100.0002. Da Fahrdienstleiter und andere Ausfertiger eines Befehls nicht Anwender des Moduls 100.0002 sind und die Anwendung dieses ca. 460 Seiten starken Moduls in der Praxis unzweckmäßig wäre, gibt das Betriebsstellenbuch dem Ausfertiger eines Befehls die örtlich benötigten Betriebsstellennamen, ihre 16stelligen Kurznamen sowie ihre 5stelligen Abkürzungen in einer Tabelle vor.

Bei einem Befehl, den er dem Triebfahrzeugführer diktiert, darf der Ausfertiger die (bis zu) 5stellige Abkürzung nach Modul 100.0002 in seinen Vordruck eintragen. Beim Diktieren muss er den Langnamen oder den Kurznamen der Betriebsstelle angeben.

Bei einem Befehl, den er dem Triebfahrzeugführer aushändigt, darf der Ausfertiger den Kurznamen (16stellige Bezeichnung der Örtlichkeit) der Betriebsstelle nach Modul 100.0002 eintragen.

Der Kurzname entspricht der bereits bisher zulässigen Abkürzung „wie im Buchfahrplan“.

Abschnitt 2 Absatz (10) sieht für das Übermitteln mehrerer Befehle mit gleichem Inhalt neu den Vordruck 408.0411V02 vor. Dieser Vordruck ist so gestaltet, dass er zusammen mit dem zugehörigen Befehl aufbewahrt werden kann.

Abschnitt 5 regelt das Zurückziehen eines Befehles neu: Die Regel berücksichtigt, dass im neuen Befehlsvordruck der Text zum Zurückziehen eines Befehles auf der Rückseite als Befehl 14.35 vorgedruckt ist. Der Fahrdienstleiter darf einen diktierten Befehl zum Zurückziehen unmittelbar auf der Rückseite des zurückzuziehenden Befehls ausfertigen. Anschließend muss er seine Ausfertigung des zurückgezogenen Befehles durchkreuzen. Nur bei einem Befehl, den er dem Triebfahrzeugführer aushändigt, muss er – wie bisher – zusätzlich auf der Rückseite des zurückgezogenen Befehls das Zurückziehen vermerken. Wenn der Fahrdienstleiter einen von

mehreren Befehlen mit gleichem Inhalt zurückzieht, muss er Befehl 14.35 auf einem eigenen Vordruck ausfertigen und statt der Ausfertigung des zurückzuziehenden Befehles den Übermittlungsvermerk auf dem Vordruck 408.0411V02 durchkreuzen und das Zurückziehen dort vermerken.

Modul 408.0411V01 – Vordruck Befehl

neu: Modul 408.0411V01, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Vordruck	408.0412V01

Das Modul gibt den neuen Befehlsvordruck wieder. Dieser ersetzt den unter der Vordrucknummer 408.0412V01 herausgegebenen bisherigen Befehlsvordruck. Der neue Befehlsvordruck wird als Schnittstellenvordruck sowohl von Fahrdienstleitern als auch von Triebfahrzeugführern verwendet. Er ist deshalb sowohl unter der Vordrucknummer 408.0411V01 als auch unter der Vordrucknummer 408.2411V01 bestellbar.

Allgemein:

Bei der Neugestaltung des Befehlsvordrucks wurden zahlreiche Hinweise aus der Praxis berücksichtigt, insbesondere der Wunsch nach mehr Platz zum Eintragen langer Betriebsstellenamen. Gleichzeitig konnten weitere, bisher im Befehl 11 handschriftlich einzutragende Texte in vorgedruckte Felder zum Ankreuzen umgewandelt werden. Hierbei wurde die bewährte „Ein-Blatt-Philosophie“ beibehalten, also nicht auf mehrere Befehlsvordrucke umgestellt. Um die scheinbar gegensätzlichen Forderungen nach mehr Platz und mehr vorgedruckten Text bei gleichem Platzangebot zu erfüllen, wurde im Wesentlichen Folgendes geändert:

- Durch das Verschieben der Ausfüllanleitung auf die Rückseite des Befehlsblocks konnte auf der rechten Seite der Vorderseite Platz für weiteren Inhalt geschaffen werden.
- Durch das Verschieben der Gründe für Befehle 12 (bisher: 9) auf die rechte Seite der Rückseite konnte links auf der Rückseite des Befehlsvordrucks Platz für weiteren Inhalt geschaffen werden.

Die Änderungen im Einzelnen:

Der Eintrag "Vordruck ... von ..." (bisher: „Vordruck ... von ... Vordruck(en)“) ist in die Kopfzeile gewandert, um im Befehlskopf mehr Platz zum Ausfüllen bzw. für zusätzlichen Text zu gewinnen.

Im Befehlskopf wurde „Sperrfahrt KI“ ergänzt, um eine Sperrfahrt KI auch im Befehl entsprechend den Vorgaben in Modul 408.0202 Abschnitt 1 bezeichnen zu können.

In der Standortangabe wurde "km/Signal" unter die Punktlinie verschoben, um insgesamt mehr Platz zum Eintragen zu schaffen. „Weiche“ wurde als Standortmerkmal ergänzt, da es z. B. bei einem fehlgeleiteten Zug sinnvoll sein kann, anhand einer weichengenauen Standortmeldung über das weitere Vorgehen zu entscheiden. Unter der Punktlinie hinter dem Eintrag „in Rgl/Ggl/GI“ weist der Eintrag „(GI-Nr., Betriebsstelle/von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)“ darauf hin, dass der Standort eines Zuges

- innerhalb einer Betriebsstelle angegeben werden kann, z. B. „in Rgl/Gg/GI 7 Rechtsheim“ oder
- bei Gleisen der freien Strecke zwischen zwei Betriebsstellen angegeben werden kann, z. B. „in Rgl/Gg/GI Astadt - Beheim“.

Im Befehl 1 ist in der ersten Zeile der bisherige Text „ohne Hauptsignal – bei LZB-Halt/ETCSHalt“ entfallen: „Ohne Hauptsignal“ passt nicht zum neuen Begriff „Zugfahrt mit besonderem Auftrag“. Dass der Befehl 1 für Zugfahrten mit besonderem Auftrag verwendet wird, ergibt sich aus Modul 408.0455 1. Das Wort „im“ wurde eingefügt. Dies ermöglicht es, den Befehl auch für eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag einzusetzen, die bereits in den Bahnhof eingefahren ist, aber nicht ausfahren soll, z. B. wenn ein Zug in Höhe eines Zwischensignals hält und in Richtung Ausfahrtsignal fahren soll.

Im Befehl 2 wurden in der einleitenden Zeile die Einträge „TR“ und „in“ ergänzt, sodass sich zum Beispiel der Befehltext „Sie dürfen weiterfahren nach TR in km...“ bilden lässt. Dies ist erforderlich, weil ein Fahrzeug auch in anderen Situationen als der unzulässigen Vorbeifahrt an einer ETCS-Bk in die ETCS-Betriebsart TR wechseln kann.

Um Platz für zum Ausfüllen zu gewinnen, wurden im Befehl 2 die ausführlichen Vorgaben zum Ausfüllen der Spalten in die Ausfüllanleitung verschoben und durch kurze Hinweise ersetzt. Für die erste Spalte lautet der Kurzhinweis „Signal usw.“, für die zweite Spalte „Bezeichnung/km“. In der Spalte 3 sind die Wörter „des“ und „der“ entfallen, weil sie für eine eindeutige Benennung der Betriebsstelle nicht erforderlich sind. „des“ oder „der“ muss deshalb nicht in die darunter liegenden Felder übertragen werden. Dies schafft Platz zum Eintragen langer Betriebsstellenamen. Außerdem ist der in der Breite gewonnene Platz überwiegend der Spalte 3 zugutegekommen.

Im Befehl 3 sind die Worte „ohne Hauptsignal – bei LZB-Halt/ETCSHalt“ entfallen. Siehe hierzu die Erläuterungen zum Befehl 1.

Befehl 5 ist so gestaltet, dass er auch bei eingleisigen Strecken verwendet werden kann, wenn kein Befehl 5.1 oder 5.2 angekreuzt wird.

Im Befehl 6 sind in der einleitenden Zeile die Worte „ohne Hauptsignal“ entfallen. Siehe hierzu Erläuterungen zu Befehl 1.

Im Befehl 7 wurde „vor Signal Ne 1“ neu aufgenommen. Hintergrund: Gegengleise auf Streckenabschnitten ohne Gleiswechselbetrieb und ohne niedrige Lichthaupt- oder Lichtsperrsignale in Höhe des Einfahr- oder Blocksignals werden mit 1000 Hz- und 2000 Hz-Gleismagneten nachgerüstet. 1000 Hz-Gleismagnete in Höhe des Vorsignals werden durch Vorsignaltafeln gekennzeichnet, 2000 Hz-Gleismagnete in Höhe des Einfahr- oder Blocksignals durch Trapeztafeln (Signal Ne 1). Wenn Trapeztafeln aufgestellt sind, muss der Fahrdienstleiter diese im Sinne der Bedeutung des Signals Ne 1 – „Kennzeichnung der Stelle, wo bestimmte Züge vor einer Betriebsstelle zu halten haben“ – im Befehl 7 nennen, soweit er nicht Befehl 6 erteilt. Trapeztafeln am Gegengleis sind mit einer metergenauen Kilometerangabe gekennzeichnet, die mit der Kilometerangabe im Befehl 7 (und 6) übereinstimmt. Die Trapeztafeln erleichtern dem Triebfahrzeugführer die Orientierung, insbesondere in den Fällen, bei denen die Sicht auf das Einfahr- oder Blocksignal durch Fahrzeuge im Regelgleis oder die baulichen Verhältnisse verdeckt ist.

Im Befehl 8 wurde "Bahnhof" ersetzt durch "Bf/Bft". Außerdem kann durch den neuen Eintrag „in Abzw/Üst“ auch ein Bahnübergang innerhalb einer Abzweigstelle oder Überleitstelle präzise angesprochen werden.

Nach Befehl 8 sind die neuen Befehle 9 und 10 eingefügt worden. Diese stellen für Arbeiten bzw. Störungen an LZB oder ETCS vorgedruckte Texte bereit und machen längere handschriftliche Einträge im freien Textteil des Vordruckes – Befehl 14 (bisher Befehl 11) – entbehrlich.

9	Schalten Sie die LZB von Zmst bis Zmst ab.
10	Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart.....
10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

Der neue Befehl 11 ermöglicht es, auf einer Strecke mit LZB oder ETCS den zusätzlich zu einem Befehl 12 (bisher: Befehl 9) erforderlichen Auftrag nach Modul 408.0492 Abschnitte 4 - 6 durch Ankreuzen zu geben. Da der Fahrdienstleiter einen Befehl 11 immer nur zusammen mit einem Befehl 12 angeordnet werden muss und vor diesem auszuführen ist, sind beide Befehle automatisch in der Reihenfolge der Ausführung sortiert.

11	Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale.
----	--

Aus den bisherigen Befehlen 9 bis 11 wurde die Befehle 12 bis 14.

Im Befehl 12 (bisher: 9) wurden die beiden einleitenden Zeilen des bisherigen Befehles sowie die Grundangabe in die Tabelle eingearbeitet. Dies eröffnet folgende Möglichkeiten:

- Der Fahrdienstleiter kann in einem einzigen Befehl 12 mehrere unterschiedliche Geschwindigkeiten bzw. das Fahren auf Sicht sowie unterschiedliche Gründe zeilenweise vorgeben.
- Außerdem ist es einfach möglich, in einer Zeile des Befehls 12 für denselben Abschnitt eine Geschwindigkeitsbeschränkung und das Fahren auf Sicht zusammengefasst anzuordnen oder mehrere Geschwindigkeitsbeschränkungen zusammenzufassen: Der Fahrdienstleiter muss in diesen Fällen die jeweils niedrigste Geschwindigkeit in die erste Spalte eintragen bzw. er darf bei einer Kombination einer oder mehrerer Geschwindigkeitsbeschränkungen mit dem Auftrag auf Sicht zu fahren, nur eine Geschwindigkeit kleiner als 40 km/h in die erste Spalte eintragen. Außerdem muss er in der letzten Spalte alle Gründe angeben. Die hierbei zu beachtenden Regeln sind in der Ausfüllanleitung auf dem Blockrücken dargestellt.

Einen Grund, der nicht durch eine Nummer kodiert werden kann, kann der Fahrdienstleiter bei Platzmangel durch einen Verweis auf Befehl 14 (bisher: Befehl 11) dort als freien Text eintragen.

In der Tabelle des Befehls 12 wurden die bisher im Befehl 9 vorhandenen Spalten "im Bf" und "zwischen Zmst" zur neuen Spalte

im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst
--

zusammengefasst. Die Spalte "und Zmst" wurde in

und Bf / Bft / Abzw / Üst
--

umbenannt. Analog wurden die bisherigen Spalten "in km" und "von km oder Sig" zur neuen Spalte

in / von km / Sig

zusammengefasst. Die bisherige Spalte "bis km oder Sig" wurde in

bis km / Sig

umbenannt.

Die Zusammenfassung hat sowohl Platz für die neuen Spalten geschaffen als auch mehr Platz in den verbleibenden Spalten. Die Möglichkeiten zum Ausfüllen bleiben erhalten. Darüber hinaus kann der Fahrdienstleiter zusätzlich durch einen Eintrag "in Abzw" dem Triebfahrzeugführer eine Geschwindigkeitsbeschränkung vorgeben, deren Grenzen innerhalb einer Abzweigstelle liegen. Dies gilt auch für Überleitstellen. Bei Bahnhöfen besteht - wie bei den anderen Befehls-teilen bereits realisiert - die Möglichkeit, zwischen Bf und Bft zu unterscheiden. Der Ersatz der bisherigen Zmst durch die konkreteren Bf/Bft/Abzw sowie Üst entspricht der Begriffsbestimmung in Modul 408.0101A01.

Befehl 12.6 ist neu und gibt den nach Modul 408.0651 Abschnitt 1 Absatz (1) Nr. 3 vorgegebenen Text

12.6 *) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird.

als Ankreuzfeld wieder. Dieser Text muss daher nicht mehr im Befehl 14 (bisher: Befehl 11) eingetragen werden.

Befehl 12.7 ist vorsorglich als Platzhalter aufgenommen worden. Er soll angewendet werden, wenn die betrieblichen Regeln in Kraft treten, die Maßnahmen beschreiben, wenn Reisende am Bahnsteig nicht über einen Gleiswechsel informiert werden können, der auch einen Bahnsteigwechsel zur Folge hat.

Der Übermittlungscode ist vor den Unterschriftenteil nach oben gewandert und durch einen unterhalb angeordneten Trennstrich vom Unterschriftenteil abgegrenzt, da der Übermittlungscode zusammen mit dem Inhalt wiederholt werden muss.

Im Unterschriftenteil ist "Zf" als Empfänger entfallen.

Die bisher rechts unten platzierte Ausfüllanleitung ist auf den kartonierten Rücken eines jeden Blocks gewandert.

Auf der Rückseite sind neu die Befehle 14.1 bis 14.9 sowie 14.35 aufgenommen sowie der Unterschriftenteil wiederholt dargestellt. Befehl 14.35 hat einen eigenen Unterschriftenteil erhalten (s. u.). Gemeinsames Merkmal der auf der Rückseite aufgenommenen Befehlstexte ist: Diese

Befehle werden in der Regel alleine erteilt und immer diktiert. Deshalb gibt die Ausfüllanleitung Folgendes vor:

- Besondere Regeln für diktierte Befehle:

Alle Befehle dürfen diktiert werden. Bei mehreren Befehlen dürfen Vorder- und Rückseiten kombiniert werden, die Vordrucke dürfen hierbei nur einseitig ausgefüllt werden.

- Besondere Regeln für auszuhändigende Befehle:

Nur Befehle 1 bis 14 dürfen dem Triebfahrzeugführer ausgehändigt werden. Wenn Befehle 14.1 bis 14.35 dem Triebfahrzeugführer ausgehändigt werden müssen, ist deren Inhalt im Befehl 14 auf der Vorderseite darzustellen.

Die Befehle der Rückseite im Einzelnen:

Befehl 14.1 gibt den nach Modul 408.4841 3 (4) vorgesehenen Text für das Rangieren über Signal Ra 10 bzw. die Einfahrweiche vor.

Die Befehle 14.2 bis 14.3 geben Texte vor, die bei der Einfahrt in ein Gleis mit verkürztem Einfahrtsweg, in ein besonders kurzes Stumpfgleis bzw. in ein Stumpfgleis erforderlich sein können, und zwar in den Fällen, bei denen die Hauptsignale mit einem Signal Zs 13 ausgerüstet sind. Die entsprechenden Anwendungsregeln ergeben sich aus Einträgen im Betriebsstellenbuch zu Modul 408.0451 Abschnitt 1 Absatz (3) und Abschnitt 2.

Befehl 14.4 gibt Texte vor, die in verschiedenen Situationen beim Vorschreiben des Halteortes eines Zuges mit Befehl erforderlich werden. Die zutreffenden Fundstellen sind: 408.0451 3 c), 408.0453 1 (1) c), 408.0611 1 (2) b), 408.0611 8 (2).

Befehl 14.5 gibt den Text vor, der für einen anzeigegeführten Zug erforderlich ist, wenn ein Hauptsignal nach Vorbeifahrt eines Zuges nicht auf Halt gestellt werden konnte. Fundstelle: 408.0611 1 (2) b).

Befehl 14.6 gibt den nach Modul 408.0458 für ETCS geforderten Text „Bleiben Sie halten“ als Ankreuzfeld vor.

Befehl 14.7 gibt den nach Modul 408.0435 Abschnitt 4 vorgegebenen Text als Ankreuzfeld mit variablem Textbestandteil vor.

Befehl 14.8 gibt den Befehlstext vor, der beim Umleiten nicht druckertüchtiger Züge auf Schnellfahrstrecken erforderlich ist, um unzulässig hohe Begegnungsgeschwindigkeiten zu vermeiden. Fundstellen: 408.0431 2 (3) a), 408.0541 6 (1)

Befehl 14.9 gibt mit dem Wortlaut „Sie dürfen sich aus der LZB entlassen“ einen Befehlstext für Situationen vor, in denen der Triebfahrzeugführer die Befehlstaste zur Entlassung aus der LZB bedienen muss.

Befehl 14.35 gibt den nach Modul 408.0411 Abschnitt 5 vorgegebenen Wortlaut zum Zurückziehen von Befehlen als Ankreuzfeld mit variablem Textbestandteil und eigenem Unterschriftenfeld vor. Wenn der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.35 diktiert, muss er auf dem zurückziehenden Befehl geschrieben werden.

Der wiederholte Unterschriftenteil ermöglicht es, auch Befehle 14.1 bis 14.9 einfach zurückzuziehen. Wenn beim Zurückziehen eines Befehles 14.1 - 14.9 der Zug einen abweichenden Standort hat als im Kopf angegeben, ist dieser formlos am Rand zu vermerken.

Die bisher auf der Rückseite links aufgelisteten Gründe für Befehle 9 (neu: Befehle 12) werden auf die rechte Seite verlagert. Folgende Gründe sind neu aufgenommen:

- Grund 37 „Heißläuferortungsanlage gestört“ für Befehle nach Modul 408.0641 Abschnitt 5 Absatz (2).
- Grund 38 „Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich“ für Befehle nach Modul 408.0632 Abschnitt 1 Nr. 2
- Grund 39 „Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert“ (vorsorglich aufgenommen).

Die bisher auf der Vorderseite rechts unten dargestellte Ausfüllanleitung ist auf die kartonierte Abschlussseite des Befehlsblocks verschoben worden. Dort ist sie inhaltsgleich sowohl auf der Vorderseite als auch auf der Rückseite wiedergegeben, sodass die Anwender den Inhalt wahlweise durch Blättern bis zur Abschlussseite (Vorderseite) als auch durch Umdrehen des gesamten Blocks (Rückseite) schnell nachschlagen können.

Ausfüllanleitung Befehl 2:

Für die erste Spalte wurde „Ne 1“ neu aufgenommen. Dieser Eintrag wird benötigt, wenn ein Zug unzulässig an einem Signal Ne 1 vorbeigefahren ist, an dem er mit Befehl 7 beauftragt worden war, zu halten.

Die Ausfüllanleitung für die zweite Spalte unterscheidet zwei Fälle:

1. Der Triebfahrzeugführer eines Zuges soll die Erlaubnis erhalten, an einem Signal usw. vorbeizufahren.
2. Der Triebfahrzeugführer eines Zuges soll die Erlaubnis erhalten, nach unzulässiger Vorbeifahrt an einem Signal usw. weiterzufahren. Hierbei ist neu zugelassen, dass bei einem Zug in der ETCS-Betriebsart TR auch die Stelle angegeben werden kann, an der der Zug zum Halten gekommen ist, weil ein Wechsel in die Betriebsart TR auch unabhängig von einer unzulässigen Vorbeifahrt an einer ETCS-Blockstelle eintreten kann.

Aufbrauchen: Wegen der umfangreichen Änderungen dürfen die bisherigen Befehlsvordrucke 408.0412V01 nicht aufgebraucht werden. Die neuen Befehlsvordrucke dürfen nicht vorab verwendet werden.

Modul 408.0411V02 – Vordruck Übermittlungsnachweis für diktierete Befehle mit gleichem Inhalt

neu: Modul 408.0411V02, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul (neu)	-

Der neue Vordruck trägt Anregungen und Vorschlägen Rechnung, eine einheitliche Möglichkeit einer Dokumentation für mehrere diktierete Befehle mit gleichem Inhalt zu schaffen. Während die

bisherigen Vorschläge stets vorsahen, eine solche tabellarische Übersicht auf dem freien Teil der Befehlsrückseite abzdrukken, bietet das Modul 408.0411V02 nun einen separaten Vordruck an. Dies wurde notwendig, da der neue Befehlsvordruck keinen Platz mehr auf der Rückseite vorsieht. Die eindeutige Zuordnung des an mehrere Züge zu übermittelnden Befehls ergibt sich aus dem für jeden Befehl einmalig vergebenen Übermittlungscode, der in der Kopfzeile des Nachweises zu vermerken ist. Die Spalten 1 bis 6 dienen der Dokumentation fernmündlich zu übermittelnder Befehle mit gleichem Inhalt. In den Spalten 7 und 8 lässt sich entweder die Bestätigung der Übermittlung an eine andere Stelle nachweisen oder der Eingang einer Bestätigung. Die Spalte 9 bietet die Möglichkeit nach Modul 408.0411 Abschnitt 5 zurückgezogene Befehle nachzuweisen. In Modul 408.0411 Abschnitt 2 Absatz (10) sind Ausfüllbeispiele für die verschiedenen Anwendungsmöglichkeiten dargestellt.

Modul 408.0415 – Fahrplan-Mitteilung

neu: Modul 408.0415, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1)	408.0415 1 (1)
1 (2)	408.0415 1 (2)
1 (3) a)	408.0415 1 (3) a)
1 (3) b)	408.0415 1 (3) b)
1 (3) c)	408.0415 1 (3) c)
1 (3) d)	408.0415 1 (3) d)
1 (3) e) neu	-
2 (1) a)	408.0415 2 (1) a)
2 (1) b) 1.	408.0415 2 (1) b) 1.
2 (1) b) 2.	408.0415 2 (1) b) 2.
2 (2)	408.0415 2 (2)

Modul 408.0415V01 – Fahrplan-Mitteilung (Vordruck)

neu: Modul 408.0415V01, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Nr. 1	408.0415 V01 Nr. 1
Nr. 2	408.0415 V01 Nr. 2
Nr. 3	408.0415 V01 Nr. 3
Nr. 4	408.0415 V01 Nr. 6
Nr. 5	408.0415 V01 Nr. 7
Nr. 6	408.0415 V01 Nr. 9

Der Vordruck Fahrplan-Mitteilung nach Modul 408.0415V01 wurde überarbeitet. In der Kopfzeile wurde die bislang fehlende Bezeichnung „Sperrfahrt-KI“ ergänzt und es wurde eine neue Freizeile für die Angabe des Verkehrstages bzw. des Gültigkeitstages der Fahrplan-Mitteilung aufgenommen. Neben der Zuggattung sieht die Tabelle in der Kopfzeile künftig auch die Angabe der Zuggattungsnummer vor.

In Fahrplan-Mitteilung Nr. 1 wurde in Spalte 1 der Begriff des Fahrplanheftes in den allgemein gebräuchlichen Begriff des Buchfahrplans umgewandelt. Neben den Besonderheiten bietet die letzte Spalte der Tabelle künftig auch die Möglichkeit, die in der Führerraumanzeige des Fahrplans hinterlegte Strukturnummer des jeweils gültigen Fahrplans vorzugeben. Unter der Tabelle wurde „*oder Z-Plan*“ gestrichen, weil es sich bei diesem Plan ohnehin um einen Fahrplan, mit dem zuvor in der Tabelle bekanntgegebenen Angaben handelt. Im letzten Satz wurde in Bezug auf das Umleiten von Zügen die zulässige Geschwindigkeit in *die „größte zulässige Geschwindigkeit“* präzisiert. Sie ist ausschlaggebend um zu beurteilen, ob die Bremsstellung des bisherigen Fahrplans auch für die Umleitungsstrecke unverändert berücksichtigt werden darf.

In Fahrplan-Mitteilung Nr. 2 wurden die Angaben für den Geltungsbereich der Fahrplan-Mitteilung präzisiert. Es wurde die Möglichkeit geschaffen, die Bezeichnungen der Betriebsstellen von ... bis ... einzutragen. Damit ist künftig eine genauere Eingrenzung des Geltungsbereichs einer Fahrplan-Mitteilung möglich. Es wurde der Zusatz aufgenommen, wonach die Gültigkeit der Fahrplan-Mitteilung Nr. 2 an das Vorhandensein bestimmter Brems Hundertstel in Bremsstellung ... gekoppelt wird. Damit erhält die Fahrplan-Mitteilung Nr. 2 eine Gültigkeit für die konkrete Abweichung sowie für einen konkreten Fahrplan. Der Triebfahrzeugführer kann somit eindeutig erkennen, ob die Fahrplan-Mitteilung für seine Zugkonfiguration Gültigkeit besitzt (z. B. durch weitere Verringerung der vorhandenen Brems Hundertstel oder abweichender Bremsstellung bei Verwendung von Ergänzungsfahrplänen). In der vierten Spalte der Tabelle wurde der Begriff „*Fahrplanheft*“ durch den Begriff „*Buchfahrplan*“ ersetzt.

In Fahrplan-Mitteilung Nr. 3 wurden die Textpassagen analog zur Fahrplan-Mitteilung Nr. 2 geändert.

Die Fahrplan-Mitteilungen Nr. 4, 5 und 8 (alt) sind entfallen.

Modul 408.0421 – Blockstellen, Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten über Züge benachrichtigen

neu: Modul 408.0421, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0421

Modul 408.0423 – Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen

neu: Modul 408.0423, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0423

Modul 408.0431 – Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten oder Ausfall von Zügen

neu: Modul 408.0431, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.

neu: Modul 408.0431, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1) - (3)	408.0431 1 (1) - (3)
1 (4) (neu)	-
2 (1) - (2)	408.0431 2 (1) - (2)
2 (3) a)	408.0431 2 (3)
2 (3) b) - c) (neu)	-
2 (4)	408.0431 2 (4)
3	408.0431 3

Allgemein: In Anlehnung an den Sprachgebrauch der Richtlinie 402 wurde „Sonderzüge“ ersetzt durch „Züge des Gelegenheitsverkehrs“.

In Abschnitt 1 Absatz (1) b) ist die Beschränkung entfallen, dass der Fahrdienstleiter bei unvorhergesehenen Fahrten nur Bremsstellung G bekanntgeben darf. Er muss stattdessen beim Triebfahrzeugführer die im Zug verfügbare Bremsstellung erfragen.

Abschnitt 1 Absatz (4) ist neu und schafft für den Fahrdienstleiter eine „Fundstelle“ dafür, dass für Versuchsfahrten abweichende Regeln in einer Fahrplananordnung gegeben sein können.

Abschnitt 2 Absatz (3) a) regelt, dass der Fahrdienstleiter für den Befehlstext „Stellen Sie VMZ 200 ein von ... bis ...“ statt dem bisher genannten Befehl 11 den neuen Befehl 14.8 verwenden muss. Dort ist der zu übermittelnde Wortlaut weitgehend vorgegedruckt und muss nur durch die begrenzenden Betriebsstellen ergänzt werden.

In Abschnitt 2 Absatz (3) sind die Unterabsätze b) und c) neu und fordern, dass der Selbststellbetrieb ausgeschaltet sein muss sowie Merkhinweis „BEF“ und entsprechende Sperren eingegeben sein muss, solange der Fahrdienstleiter Befehle 14.8 erteilen muss.

Modul 408.0435 – Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen

neu: Modul 408.0435, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1)	408.0435 1 (1)
1 (2)	408.0435 1 (2)
1 (3) a)	408.0435 1 (3) b)
1 (3) b)	408.0435 1 (3) c)
1 (3) c)	408.0435 1 (3) d)
1 (3) d) (neu)	-
1 (3) e)	408.0435 1 (3) e)
1 (4)	408.0435 1 (4) b)
1 (5)	408.0435 1 (5)

neu: Modul 408.0435, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (6)	408.0435 1 (7)
1 (7)	408.0435 1 (8)
1 (8)	408.0435 1 (9)
1 (9)	408.0435 1 (10)
2	408.0435 2 (1) 408.0435 2 (2)
3 (1)	408.0435 3 (1)
3 (2)	408.0435 3 (2)
3 (3)	408.0435 3 (3)
3 (4)	408.0435 3 (4)
3 (5)	408.0435 3 (5)
3 (6)	408.0435 3 (6)
4	408.0435 4 (1) 408.0435 4 (2)
5 neu	-
6 neu	-

Abschnitt 1 Absatz (3) a) der bisher geltenden Regeln ist entfallen: Die ursprünglich mit der Bezeichnung „TALGO“ oder „LTALGO“ eingesetzten Fahrzeuge kommen nicht mehr zum Einsatz. Stattdessen kommen mit der gleichlautenden Bezeichnung „TALGO“ neue Fahrzeuge zum Einsatz, die keinen Restriktionen mehr unterliegen.

Abschnitt 1 Absatz (3) d) ist neu und regelt, dass beladene Autotransportwagen außergewöhnliche Fahrzeuge sind, wenn diese in einen Reisezug eingestellt sind, dessen Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-K“ ergänzt ist. Die Regel ist erforderlich, weil für diese Wagen beim Umleiten auf bestimmten Schnellfahrstrecken mit Tunneln Restriktionen bestehen.

In Abschnitt 1 Absatz (4) sind die bislang in Unterabsatz a) genannten Züge mit Zuggattungsbezeichnung TALGO oder LTALGO entfallen (Begründung s. o.). Infolgedessen ist es nicht mehr erforderlich, den Absatz in Unterabsätze aufzuteilen. Neu aufgenommen wurde die ergänzte Zuggattungsbezeichnung „-K“ als Merkmal eines außergewöhnlichen Zuges (Begründung s. o.).

In Abschnitt 1 Absatz (6) b) 2. Unterabsatz wurde die bisherige Formulierung „und die Beförderungsbedingungen“ durch das Wort „abweichende“ ergänzt, da die grundlegend geltenden Bedingungen bereits in der Dauer-Beförderungsanordnung oder Dauer-Fahrplananordnung genannt sind.

In Abschnitt 1 Absatz (8) a) wird der Zusatz aufgenommen, wonach auch Regelzüge mit Dauer-Beförderungsanordnung oder Dauer-Fahrplananordnung in die Anordnungen über den Zugver-

kehr aufzunehmen sind, wenn von den in der Dauer-Beförderungsanordnung oder Dauer-Fahrplananordnung genannten Bedingungen durch eine gesonderte Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung abgewichen wird. Diese Regel schließt eine Lücke, die dazu hätte führen können, dass die mit einer Beförderungsanordnung bekanntgegebenen Bedingungen irrtümlich missachtet werden, weil Einträge in der Anordnung über den Zugverkehr nur bei Sonderzügen vorzunehmen sind, nicht aber bei Regelzügen, für die es bereits eine Dauer-Beförderungsanordnung gibt. Die bisherige Regeln in Abschnitt 1 Absatz (8) b) greift hier auch nicht, weil sie sich lediglich auf außergewöhnliche (Regel-) Züge bezieht, für die ausnahmsweise Besonderheiten gemäß einer Beförderungsanordnung zu beachten sind, die nicht zuvor bereits auf dem Wege einer Dauer-Beförderungsanordnung bekanntgegeben sind.

In Abschnitt 4 wurden Formulierungen redaktionell angepasst und der Verweis auf Befehl 14.7, der den festen Wortlaut für das Ausfahrverbot von Trittstufen enthält, aufgenommen.

Modul 408.0441 – Nachschieben – nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug

neu: Modul 408.0441, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0441

Modul 408.0445 – Geschobene Züge

neu: Modul 408.0445, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
(1)	408.0445 1 (1)
(2) (neu)	-

Modul 408.0451 – Geschwindigkeit im Einfahrgleis beschränken, Einfahrweg begrenzen

neu: Modul 408.0451, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1) a)	408.0451 1 (2) a) 1.
1 (1) b)	408.0451 1 (2) a) 2.
1 (1) c)	neu
1 (1) d)	neu
1 (1) e)	neu
1 (2)	408.0451 1 (2) b) 2.
1 (3)	neu
2	408.0451 1 (1)
3 a)	408.0451 2 a) erster Satz
3 b)	408.0451 2 a) zweiter Satz
3 c)	408.0451 2 b)

neu: Modul 408.0451, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
3 d)	408.0451 2 c)

Allgemein: Das Modul wurde so umgestaltet, dass es nur noch die Fälle unmittelbar regelt, die auf jedem Bahnhof vorkommen können. Alle Fälle, die nur auf bestimmten Bahnhöfen vorkommen können, werden den Anwendern neu im Betriebsstellenbuch bekanntgegeben. Dieses Vorgehen verkürzt und vereinfacht die Regeln einerseits; andererseits ermöglicht es bei den im Betriebsstellenbuch bekanntzugebenden Regeln, weitere Besonderheiten zu berücksichtigen, ohne dass nicht betroffene Anwender mit weiteren Regeln belastet werden.

Abschnitt 1 regelt die im Abschnitt 2 der bisher geltenden Regeln bekanntgegebene Einfahrt in ein teilweise besetztes oder gesperrtes Gleis bzw. in ein Gleis mit besetztem oder gesperrtem Durchrutschweg, und zwar ausschließlich für die Fälle, bei denen in die entsprechenden Gleise nicht signalmäßig¹ eingefahren werden kann. Absatz (1) zählt die Anwendungsfälle auf und nennt die hierfür jeweils zulässige Einfahrtgeschwindigkeit. Im Einzelnen gibt es folgende Fälle:

- Unterabsatz a) gibt wie bisher² für die Einfahrt in ein Gleis, das zum Teil besetzt oder gesperrt ist, eine Geschwindigkeit von 20 km/h vor. Hierbei hat die neue Formulierung „zum Teil gesperrt“ die bisherige Formulierung „aus anderen Gründen nur teilweise befahrbar“ abgelöst, da der Fahrdienstleiter ein Gleis – auch abschnittsweise – sperren muss, wenn es nicht befahrbar ist.
- Unterabsatz b) gibt wie bisher³ für die Einfahrt in ein Gleis, dessen Durchrutschweg ganz oder teilweise besetzt, gesperrt oder aus anderen Gründen nicht ausreichend ist, eine Geschwindigkeit von 30 km/h vor. Bezüglich „gesperrt“ siehe 1. Anstrich. „Aus anderen Gründen nicht ausreichend“ trifft z. B. zu, wenn eine Weiche im Durchrutschweg gestört ist; diese Weiche ist weder besetzt, noch ist sie zu sperren.
- Die Unterabsätze c) und d) geben die bisher in Modul 408.0451 Abschnitt 1 Absatz (2) a) Nr. 3 geregelten Fälle wieder, in denen auf den „Durchrutschweg nach Modul 408.0231 Abschnitt 1 c) verzichtet“ wurde. Da sich aus dem bisher genannten Verweis mehrere Anwendungsfälle ergeben, sind diese in den neuen Regeln einzeln genannt, und zwar wie folgt: Unterabsatz c) regelt den Fall, bei dem der Einfahrtsweg nicht durch ein Haupt- oder Sperrsignal als Zielsignal begrenzt ist und der Einfahrtsweg durch eine Wärterhaltscheibe begrenzt ist. In diesem Fall ist die Geschwindigkeitsbeschränkung nicht erforderlich, wenn der Zug an der Wärterhaltscheibe vorbeifahren darf. Dies trifft insbesondere dann zu, wenn der Fahrdienstleiter die Vorbeifahrt an der Wärterhaltscheibe mit Befehl 2 zulassen kann, weil er die Voraussetzungen für die Weiterfahrt des Zuges erfüllt hat. Unterabsatz d) regelt den Fall, bei dem der Fahrdienstleiter dem Trieb-

¹ „Nicht signalmäßig“ ist hier so zu verstehen, dass keine besondere signaltechnische Schaltung für die Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis oder in ein Gleis mit verkürztem Durchrutschweg vorhanden ist. Bei Stellwerken ohne Gleisfreimeldeanlage kann es daher vorkommen, dass der Fahrdienstleiter die Einfahrt eines Zuges durch ein Hauptsignal in Fahrtstellung zulässt, nachdem er die in Abschnitt 1 genannten Voraussetzungen geschaffen hat.

² in Modul 408.0451 Abschnitt 1 Absatz (2) a) Nr. 1

³ In Modul 408.0451 Abschnitt 1 Absatz (2) a) Nr. 2

fahrzeugführer den Halteplatz nach Absatz (3) c) im Befehl 14.4 vorschreibt. Da Befehl 14.4 nach Abschnitt 3 d) nicht erforderlich ist, wenn die Voraussetzung für die Ausfahrt des Zuges bei der Zulassung der Zugfahrt erfüllt sind, ist hier eine Regel für einen Verzicht auf die Geschwindigkeitsbeschränkung nicht erforderlich.

- Unterabsatz e) ist neu und regelt einen Fall, der durch den bisherigen Verweis auf Modul 408.0231 Abschnitt 1 c) nicht abgedeckt war: Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ist auch erforderlich, wenn ein Zug in ein Gleis einfahren soll, dessen Einfahrtsweg durch ein Sperrsignal begrenzt ist, für das kein Durchrutschweg definiert ist. Dies trifft dort zu, wo ein Sperrsignal vorhanden ist, auf das nicht signalmäßig eingefahren werden kann. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung ist nur dann erforderlich, wenn der Zug an dem Sperrsignal halten soll. Das bedeutet im Umkehrschluss: Wenn der Fahrdienstleiter die Vorbeifahrt des Zuges am Sperrsignal mit Befehl 2 zulassen kann oder das Sperrsignal Sh 1 zeigt, weil der Zug ausfahren darf (Befehl 3), ist die Geschwindigkeitsbeschränkung nicht erforderlich.

Abschnitt 1 Absatz (2) gibt die bisher in Modul 408.0451 Abschnitt 1 Absatz (2) b) Nr. 2 dargestellte Regel wieder: Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer die nach Absatz (1) zutreffende Geschwindigkeit mit Befehl 12 (bisher Befehl 9) vorschreiben. Befehl 12 ist die einzige verbleibende Möglichkeit, da alle Fälle, in denen ein Zug signalmäßig in ein teilweise besetztes Gleis oder in ein Gleis mit verkürztem Durchrutschweg einfahren kann, nach den neuen Regeln im Betriebsstellenbuch gegeben werden.

In Abschnitt 1 Absatz (3) ersetzt der Verweis auf das Betriebsstellenbuch die bisher in Modul 408.0451 Abschnitt 1 Absatz (2) b) Nr. 1 geregelten Fälle.

Im neuen Abschnitt 2 ersetzt der Verweis auf das Betriebsstellenbuch die bisher in Modul 408.0451 Abschnitt 1 Absatz (1) geregelten Fälle, welche die Einfahrt eines Zuges in ein Stumpfgleis betreffen. Dies bedeutet: Nur die betroffenen Anwender erhalten die für sie zutreffenden Regeln im Betriebsstellenbuch.

Abschnitt 3 gibt die bisher in Abschnitt 2 gegebenen Regeln wieder. Im Einzelnen gilt: Abschnitt 3 a) gibt die bisher in Abschnitt 2 a) im ersten Satz gegebene Regel wieder. Abschnitt 3 b) gibt die bisher in Abschnitt 2 a) im zweiten Satz gegebene Regel wieder. Abschnitt 3 c) gibt die bisher in Abschnitt 2 b) gegebene Regel wieder. Abschnitt 3 d) gibt die bisher in Abschnitt 2 c) gegebene Regel wieder.

Modul 408.0452 Fahrplanhalt ausfallen lassen

neu: Modul 408.0452, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1, Satz 1, 1. Anstrich	408.0452 1, 2. Anstrich
1, Satz 1, 2. Anstrich	408.0452 1, 3. Anstrich
1, Satz 2 (neu)	-
2 (1)	408.0452 2 a)
2 (2)	408.0452 2 b)

In Abschnitt 1 ist der erste Anstrich der bisher geltenden Regel entfallen, wonach ein Fahrplanhalt ausfallen darf, wenn er den Reisenden nicht bekannt gegeben ist. Dies ist deshalb erforderlich, weil es aufgrund von Infrastruktureinschränkungen oder behördlichen Anordnung zwingend erforderlich werden kann, einen den Reisenden bekanntgegebenen Halt ausfallen zu lassen. Abschnitt 1 Satz 2 ist neu und gibt eine für den Fahrdienstleiter geltende Regel bekannt, wonach die Betriebszentrale den Ausfall von Fahrplanhalten anordnen darf. Dies kann der Fall sein, wenn z. B. ein Eisenbahnverkehrsunternehmen den Ausfall eines Fahrplanhaltes wegen Überbesetzung eines Reisezuges bei der Betriebszentrale beantragt hat.

In Abschnitt 2 Absatz (1) ist der Ansprechpartner des Fahrdienstleiters nicht mehr der bisher genannte Zugführer, sondern der Triebfahrzeugführer. Im zweiten Satz ist der bisher genannte Bedarfshalt nicht mehr als Ausnahmetatbestand genannt: Der Fahrdienstleiter muss demnach den Triebfahrzeugführer verständigen, wenn ein Bedarfshalt infolge einer Infrastruktureinschränkung ausfallen muss (Beispiel: Infolge einer Weichenstörung kann ein Bahnsteiggleis nicht angefahren werden), da dieser ein vom Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellter Halt ist, der den Reisenden bekanntgegeben ist.

Abschnitt 2 Absatz (2) nennt dem Fahrdienstleiter neu den Triebfahrzeugführer anstelle des bisher genannten Zugführers als Ansprechpartner.

Modul 408.0453 – Ausfahrt verhindert

neu: Modul 408.0453, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0453

Modul 408.0455 – Zugfahrten mit besonderem Auftrag zulassen

neu: Modul 408.0455, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1)	408.0455 1 (1)
1 (2)	408.0455 1 (2)
1 (3) neu	-
2 (1)	408.0455 2 (1)
2 (2)	408.0455 2 (2)
2 (3) a)	408.0455 2 (3)
2 (3) b)	
2 (4)	408.0455 2 (4)
3 a)	408.0455 3 a)
3 b)	408.0455 3 b)
3 c)	408.0455 3 c)
3 d)	408.0455 3 d)
4 (1)	408.0455 4

neu: Modul 408.0455, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
4 (2) (neu)	-

Modul 408.0458 - Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen

neu: Modul 408.0458, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0458 1
2	408.0458 2
3 (1)	408.0458 3 (1)
3 (2)	408.0458 3 (3)
3 (3)	408.0458 3 (4)
3 (4)	408.0458 3 (5)
4	408.0458 4
5 (1)	408.0458 5 (1)
5 (2) neu	
5 (3)	408.0458 5 (2)
6	408.0458 6

Abschnitt 3 Absatz (2) der bisherigen Fassung ist entfallen: Eine netzweite Umfrage hat ergeben, dass es keine Betriebsstellen mehr gibt, bei denen ein Zugmelder die Räumungsprüfung auf Entblocken des Befehlsabgabefeldes hin ohne Mitwirkung des Fahrdienstleiters bestätigen darf.

Modul 408.0461 – Vom Fahrplan für Zugmeldestellen abweichen

neu: Modul 408.0461, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0461

Modul 408.0462 – Von der Fahrordnung auf der freien Strecke abweichen

neu: Modul 408.0462, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0462

Modul 408.0463 – Auf dem Gegengleis fahren

neu: Modul 408.0463, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0463 1

neu: Modul 408.0463, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
2	408.0463 2
3	408.0463 3
4 (1) a)	408.0463 4 (1) a)
4 (1) b)	408.0463 4 (1) b), 1. Anstrich
4 (1) c)	408.0463 4 (1) b), 2. Anstrich, 1. Satz
4 (2)	408.0463 4 (2)
4 (3)	408.0463 4 (3)
5	408.0463 5
6	408.0463 6
7	408.0463 7
8	408.0463 8
9	408.0463 9
10	408.0463 10
11	408.0463 11
12	408.0463 12
13	408.0463 13
14	408.0463 14
15	408.0463 15
16	408.0463 16

In Abschnitt 4 Absatz (1) c) (bisher: Abschnitt 4 Absatz (1) b)), 2. Anstrich) ist der letzte Satz der bisherigen Regel entfallen. Dieser Satz beinhaltete ein Bedienungsverbot für Hauptsignale und Streckenblock. In Bezug auf den Streckenblock ist das Verbot nicht erforderlich, weil ein bedienbarer Streckenblock für das Gegengleis bei nicht vorhandenem Gleiswechselbetrieb nicht vorhanden ist. In Bezug auf das Bedienen von Hauptsignalen ist das Verbot für die Zugmeldestelle am Anfang des Gegengleises nicht erforderlich: Wenn Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, können Hauptsignale nicht bedient werden. Auf der benachbarten Zugmeldestelle am Ende des Gegengleises können Hauptsignale am Gegengleis angeordnet sein, deren Bedienung möglich und auch zulässig ist, wenn dort z. B. Gleiswechselbetrieb vorbereitet ist. Wenn bedienbare Hauptsignale vorhanden sind, ist es sinnvoll, diese nach Möglichkeit zu nutzen, da die signaltechnisch sichere Fahrtstellung höher zu bewerten ist als eine Fahrt, deren Sicherung verfahrensbasiert erfolgt. Das bisherige Verbot hatte die Nutzung vorhandener Signale jedoch verhindert.

In Abschnitt 10 Absatz (4) Nr. 2 wurde klargestellt: Die Regel, dem Triebfahrzeugführer durch Befehl 7 vorzuschreiben, in Höhe des Blocksignals bzw. Einfahrsignals zu halten, gilt abweichend von Modul 408.0611.

In Abschnitt 11 Absatz (1) c) ist „für bestimmte Zugmeldestellen“ entfallen: Befehl 6 kann auch nur für bestimmte Gleise verboten sein, z. B. bei Einfahrt in ein Stumpfgleis nach Modul 408.0451 Abschnitt 1 Absatz (1).

In Abschnitt 11 Absatz (2) c) stellt ein ergänzender Satz klar: Befehl 1 ist nicht erforderlich, wenn der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 2 nach Abschnitt 10 Absatz (4) Nr. 3 erteilt. Dies bedeutet: Wenn das Hauptsignal oder Sperrsignal am Gegengleis in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle oder in Höhe des Einfahrsignals gestört ist, erhält der Triebfahrzeugführer zunächst Befehl 7 und für die anschließende Weiterfahrt oder Einfahrt ausschließlich Befehl 2; Befehl 1 konnte entfallen, weil die neuen, für den Triebfahrzeugführer geltenden Regeln zur zulässigen Geschwindigkeit⁴ nicht mehr auf den anschließenden Weichenbereich nach Modul 301.0002 5 (1) verweisen und damit auch für die Vorbeifahrt an einem Sperrsignal alleine durch einen Befehl 2 eine eindeutige Geschwindigkeitsvorgabe besteht.

Modul 408.0471 – Gleise sperren

neu: Modul 408.0471, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1) a)	408.0902 1 (1) a)
1 (1) b)	408.0902 1 (1) b)
1 (1) c)	408.0902 1 (1) c)
1 (1) d)	408.0902 1 (1) d)
1 (1) e)	408.0902 1 (1) e)
1 (1) f)	408.0902 1 (1) f)
1 (1) g)	408.0902 1 (1) g)
Entfällt	408.0902 1 (1) h)
1 (1) h)	408.0902 1 (1) i)
1 (2)	408.0902 1 (2)
1 (3)	408.0902 1 (3)
1 (4)	408.0902 1 (4)
1 (5)	408.0902 1 (5)
1 (6)	408.0902 1 (6)
1 (7)	408.0902 1 (7)
1 (8) a) 1.	408.0902 1 (8) a) 1.
1 (8) a) 2.	408.0902 1 (8) a) 2.
1 (8) a) 3.	408.0902 1 (8) a) 3.
1 (8) a) 4.	408.0902 1 (8) a) 4.
Entfällt	408.0902 1 (8) a) 5.

⁴ Modul 408.2456 4 (1)

neu: Modul 408.0471, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (8) b)	408.0902 1 (8) b)
1 (9)	408.0902 1 (9)
1 (10)	408.0902 1 (10)
1 (11)	408.0902 1 (11)
2	408.0902 2
3	408.0902 3
4	408.0481 2

In Abschnitt 1 Absatz (6) sowie in Abschnitt 1 Absatz (8) b) sind die Bestimmungen zur Meldung über die Sperrung von Gleisen sowie deren Aufhebung präzisiert worden. Es ist jetzt unzweifelhaft, dass der Fahrdienstleiter, der Gleise sperrt bzw. deren Sperrung aufhebt, die Meldungen hierzu mit dem Fahrdienstleiter einer anderen Zugmeldestelle austauscht.

In Abschnitt 2 Absatz (2) e) ersetzt eine konkrete Beschreibung des Abschnittes zwischen Einfahrsignal und Signal Ra 10 bzw. Rangierhalttafel usw. den bisherigen „Durchrutschweg hinter dem Einfahrsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle“: Hinter Einfahrsignalen oder Blocksignalen gibt es keinen Durchrutschweg, sondern einen Gefahrpunktabstand. Dieser entspricht aus Anwendersicht der o. g. neuen Beschreibung.

In Abschnitt 3 Absatz (1) ist die Regel zur Erklärung eines gesperrten Gleises zum Baugleis präzisiert worden. Es ist klar herausgestellt, dass der erklärende Fahrdienstleiter dies mit einem Fahrdienstleiter einer anderen Zugmeldestelle, dem 4-Augen-Prinzip folgend, tun muss.

In Abschnitt 4 wurde die Regel ergänzt, wonach in Gleisen, die zum Schutz von Personen gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesperrt wurden, nunmehr keinerlei Bewegungen von Schienenfahrzeugen mehr durchgeführt werden dürfen. Die bisherige Regel in Modul 408.0481 Abschnitt 2 sah dieses Verbot nur für Sperrfahrten vor. Zugfahrten, die vor einer unvorhergesehenen Sperrung in ein Gleis eingelassen wurden, durften dieses gesperrte Gleis als Zug- und nicht als Sperrfahrt ohne Einschränkung verlassen, auch wenn das betroffene Gleis zum Schutz von Personen gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesperrt wurde. Personen, die sich in solchen Gleisen aufhalten, müssen immer darauf vertrauen können, dass jegliche Bewegungen von Schienenfahrzeugen für die Dauer dieser konkreten Form der Gleissperrung ausgeschlossen sind. Das Verbot des Bewegens von Schienenfahrzeugen in Gleisen, die zum Schutz von Personen gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesperrt wurden, ist allumfassend und stellt einen wirksameren Schutz der betroffenen Personen dar als die bisherige Regel.

Modul 408.0474 – Oberleitung ausgeschaltet oder gestört

neu: Modul 408.0474, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0903 1
2 (1)	408.0903 2 (1)

neu: Modul 408.0474, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
2 (2)	408.0903 2 (2)
2 (3)	408.0903 2 (3) a) 408.0903 2 (3) b)
3	408.0903 3

Modul 408.0475 – Arbeiten an technischen Einrichtungen

neu: Modul 408.0475, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0475 1
2	408.0475 2
3	408.0901 3 408.0911 4 b)
4	408.0475 3
5	408.0475 4
6	408.0475 5
7	408.0475 6
8 (1)	408.0475 7 (1)
8 (2)	408.0475 7 (2), Regeln für LZB
8 (3)	408.0475 7 (2), Regeln für ETCS

In Abschnitt 8 sind in den Absätzen (2) und (3) die bisher zusammengefasst dargestellten Regeln für vorübergehende Langsamfahrstellen bei LZB und ETCS getrennt wiedergegeben: Bei EZCS können vorübergehende Langsamfahrstellen vorab eingegeben und später aktiviert werden; deshalb gelten die Regeln bei ETCS für das Aktivieren von vorübergehenden Langsamfahrstellen.

Modul 408.0481 – Sperrfahrten durchführen

neu: Modul 408.0481, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0481

Die Regel über das Verbot von Sperrfahrten in Gleisen, die zur Sicherung von Personen gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesperrt wurden, wurde erweitert und nach Modul 408.0471 Abschnitt 4 verschoben. Diese Maßnahme leitet sich aus der Tatsache ab, dass in Modul 408.0471 die fachliche Nähe zu der anlassbezogenen Gleissperre eher gegeben ist.

Modul 408.0485 – Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit durchführen

neu: Modul 408.0485, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0485

Modul 408.0487 – Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock durchführen

neu: Modul 408.0487, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul neu	-

Mit der Einführung neuer Module für Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock werden erstmals besondere Regeln für die Erfordernisse des Betriebs von Stichstrecken gegeben, die im sogenannten Ein-Zug-Betrieb unter blocktechnischer Sicherung betrieben werden und nicht dem Zugleitbetrieb zugerechnet werden. Diese Regeln ergänzen die übrigen Bestimmungen der Ril 408 dort, wo der Betrieb von Strecken mit Stichstreckenblock dies im Besonderen erfordert. Der Betrieb auf Strecken mit Stichstreckenblock basierte bislang auf allgemeinen Regeln der Ril 408 und einer Vielzahl nicht vergleichbarer örtlicher Betriebsanweisungen. Strecken mit Stichstreckenblock weisen die Besonderheit auf, dass Zugfahrten die Blockstrecke nicht zwischen zwei unterschiedlichen Blockstellen A und B befahren und von Blockstelle A vorgeblockt und dann von B zurückgeblockt werden. Die Blockstrecke beginnt und endet auf einer an die Stichstrecke angrenzenden Zugmeldestelle A. Die Blockstrecke wird von Zügen nach einem Fahrtrichtungswechsel auf einer Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke zurück zur angrenzenden Zugmeldestelle zweimal befahren, aber nur einmal belegt. Erst nach vollständiger Räumung der Stichstrecke auf der angrenzenden Zugmeldestelle A wird die Blockstrecke durch Rückblock freigegeben. In der Praxis traten Probleme auf, z. B. beim Benachrichtigen von Arbeitsstellen oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten, die von der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke zur angrenzenden Zugmeldestelle zurückkehrten.

Zur Benachrichtigung von Arbeitsstellen oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten ist es erforderlich, die Information, wann mit dem Eintreffen einer Zugfahrt an der Arbeitsstelle bzw. an dem zu sichernden Bahnübergang zu rechnen ist, zu erheben und den Beteiligten rechtzeitig und zuverlässig bekannt zu geben.

Im herkömmlichen Betrieb nach Ril 408 geschieht dies dadurch, dass zwischen den benachbarten Fahrdienstleitern einer Blockstrecke Zugmeldungen ausgetauscht werden, aus denen die Abfahrtszeiten von Zügen auf den jeweils begrenzenden Zugmeldestellen hervorgehen.

Auf Strecken mit Stichstreckenblock kann zwar die Information über den Zeitpunkt der tatsächlichen Einfahrt von Zügen in die Stichstrecke durch den Fahrdienstleiter der angrenzenden Zugmeldestelle erhoben werden. Die tatsächliche Abfahrtszeit der Züge auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke in Richtung der angrenzenden Zugmeldestelle lässt sich anhand des Fahrplans jedoch nur theoretisch bestimmen. Informationen über die tatsächliche Abfahrtszeit, insbesondere bei Zugverspätungen, lassen sich nicht ermitteln, da der Triebfahrzeugführer keine Zustimmung zur Fahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke durch den Fahrdienstleiter der angrenzenden Zugmeldestelle einholen muss. Das Fehlen dieser Meldung

macht die Bestimmung des genauen Zeitpunktes der Benachrichtigung von Arbeitsstellen und Bahnübergangsposten über Zugfahrten unmöglich.

Die neuen Regeln schaffen - nach Maßgabe der Regeln im Betriebsstellenbuch - bei Bedarf eine feste Kommunikationsbeziehung zwischen Triebfahrzeugführern auf Betriebsstellen am Ende der Stichstrecke und dem Fahrdienstleiter der angrenzenden Zugmeldestelle. Sie geben vor, wann Meldungen zwischen den Beteiligten immer bzw. bei Bedarf durch den Fahrdienstleiter anzuordnen und wie diese Meldungen zu dokumentieren sind. Die Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke ist immer einzuholen für den ersten Zug nach unterbrochener Arbeitszeit, wenn dieser auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke beginnt, sowie bei einem Personalwechsel des Triebfahrzeugführers. Die Regeln für den Triebfahrzeugführer sehen vor, dass dieser sich jeweils bei Dienstbeginn oder nach einem Personalwechsel des Triebfahrzeugführers auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke unaufgefordert beim Fahrdienstleiter melden muss. Dies stellt sicher, dass nach größeren Zeiträumen einer Abstellung von Fahrzeugen am Ende der Stichstrecke oder aber bei Dienstübergaben der Triebfahrzeugführer stets eine Möglichkeit besteht, beim Fahrdienstleiter der angrenzenden Zugmeldestelle unaufgefordert etwaige Besonderheiten für die Rückfahrt zu erfragen. Das bedarfsweise Anordnen der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke durch den Fahrdienstleiter der angrenzenden Zugmeldestelle ergibt sich z. B. aus der Notwendigkeit einer Befehlsübermittlung oder dem Benachrichtigen von Arbeitsstellen/Bahnübergangsposten.

Neben dem Führen eines gesonderten Zugmeldebuches für Strecken mit Stichstreckenblock durch den Fahrdienstleiter (Modul 408.0487V01) bei Besonderheiten, Unregelmäßigkeiten und Störungen im Betriebsablauf gehören dazu künftig auch je ein Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock für Fahrdienstleiter (Modul 408.0487V02) und Triebfahrzeugführer (Modul 408.2487V01). Darin sind alle Meldungen im Zusammenhang mit dem vorübergehend angeordneten Zustimmen zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke wechselseitig zu dokumentieren. Der Fahrdienstleiter kann darin zusätzlich den Zeitpunkt für das Benachrichtigen von Arbeitsstellen (ARB) und Bahnübergangsposten (BÜP) nachweisen.

Das Rangieren außerhalb von Baugleisen ist auf Strecken mit Stichstreckenblock nur sehr eingeschränkt zulässig. Die Fälle beschränken sich auf:

1. das Umfahren von Zügen durch das Triebfahrzeug bei Fahrtrichtungswechsel auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke sowie
2. das Bedienen von Anschlussstellen.

Diese Restriktion ist den sehr einfachen betrieblichen Verhältnissen und den einhergehenden überschaubaren Betriebsprogrammen geschuldet, die auf diesen Strecken vorherrschen. Beim Umfahren von Zügen handelt es sich um einen einfachen Rangiervorgang, bei dem sich der Triebfahrzeugführer stets in räumlicher Nähe zu den vorübergehend abzuhängenden Fahrzeugen befindet und diese überblicken kann.

Anschlussstellen auf Strecken mit Stichstreckenblock werden ausschließlich durch Sperrfahrten bedient. Voraussetzung für das planmäßige Sperren von Gleisen ist es, dass zuvor das Freisein des zu sperrenden Blockabschnittes festgestellt wurde. Ein Zug, der die Strecke mit Stichstreckenblock befahren hat, muss diese folglich verlassen haben; die Strecke muss frei sein. Auf Strecken mit Stichstreckenblock kann der Fahrdienstleiter der angrenzenden Zugmeldestelle

das Freisein der Strecke durch Auswertung der Meldeanzeigen eines ordnungsgemäß wirkenden Streckenblocks feststellen. Ggf. ist eine Einzelräumungsprüfung des zuletzt aus der Strecke ausgefahrenen Zuges durchzuführen und dies in Spalte 6 des Vordruckes nach Modul 408.0487V01 nachzuweisen.

Strecken, für die die Regeln des Stichstreckenblocks angewendet werden, sind im Betriebsstellenbuch genannt. Damit wird dem planenden Mitarbeiter für örtliche Bestimmungen Gelegenheit gegeben, alle betrieblichen Voraussetzungen für den Betrieb solcher Strecken, wie z. B. das Vorhandensein geeigneter Kommunikationsmöglichkeiten auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke zu prüfen.

Modul 408.0487V01 – Vordruck Zugmeldebuch für Strecken mit Stichstreckenblock

neu: Modul 408.0487V01, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul neu	-

Modul 408.0487V02 – Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock - Fahrdienstleiter -

neu: Modul 408.0487V02, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul neu	-

Der Vordruck nach Modul 408.0487V02 mit seinem spezifischen Spaltenaufbau ist erforderlich, um Aufträge und Meldungen im Zusammenhang mit der Zustimmung zur Abfahrt für die Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke durch den Fahrdienstleiter der angrenzenden Zugmeldestelle zu dokumentieren. Das Verfahren ordnet der Fahrdienstleiter bei Bedarf oder auf Verlangen des Triebfahrzeugführers für jede Zugfahrt erneut an. Dabei werden feste Wortlaute verwendet, die auf Seite 3 aufgeführt sind. Eine kurze Anleitung zum Führen des Vordruckes findet sich auf Seite 1 bzw. dem Deckblatt des Vordruckes. Das genannte Verfahren wird immer dann angeordnet, wenn die Fahrt aus der Stichstrecke in Richtung der angrenzenden Zugmeldestelle an Bedingungen geknüpft ist bzw. geknüpft werden könnte.

Modul 408.0488 – Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt

neu: Modul 408.0488, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1)	408.0901 1 (1) a)
1 (2)	408.0901 1 (1) b)
1 (3) neu	-
2 (1)	408.0901 1 (2) a)

neu: Modul 408.0488, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
2 (2) neu	-
2 (3)	408.0901 1 (2) b)

Im Zuge der TSI-konformen Umgestaltung der Ril 408 wurde die Modulgruppe 09 aufgelöst. Die Inhalte des neu geschaffenen Moduls 408.0488 wurden aus dem bisherigen Modul 408.0901 Abschnitt 1 übernommen. Zusätzlich bestand Bedarf nach einer Präzisierung der Regeln an den Schnittstellen zu Baugleisen, Anschlussstellen oder in Fällen, bei denen Zugfahrten z. B. an Einfahrsignalen von Bahnhöfen oder Blocksignalen von Abzweigstellen in Rangierfahrten übergehen sollen. In Abschnitt 1 Absatz (2) wurde daher aufgenommen, dass in einer Betra zusätzliche Regeln gegeben sein können. Diese Regeln legen betriebliche Maßnahmen fest, nach denen eine Rangierfahrt beim Verlassen eines Baugleises in eine Zugfahrt übergehen kann. In Abschnitt 1 Absatz (3) wurde aufgenommen, dass im Betriebsstellenbuch zusätzliche Regeln gegeben sein können, wenn Rangierfahrten beim Verlassen von Anschlussstellen in Zugfahrten übergehen sollen.

Abschnitt 2 Absatz (1) zählt abschließend Fälle auf, in denen es künftig zulässig ist, Zugfahrten in Rangierfahrten übergehen zu lassen. Damit erwähnt das Regelwerk erstmals, dass z. B. Sperrfahrten bei der Bedienung von Anschlussstellen ohne Hauptsignale nach dem Halt vor der Anschlussweiche als Rangierfahrt in den Anschluss einfahren. Auch in Fällen, bei denen Baugleise unmittelbar hinter dem Einfahrsignal bzw. in Höhe des Einfahrsignals eines Bahnhofs oder dem Blocksignal einer Abzweigstelle beginnen, kann es erforderlich sein, z. B. bei der Zuführung von Hilfszügen, Zugfahrten in Rangierfahrten übergehen zu lassen.

Modul 408.0491 – Reisende sichern

neu: Modul 408.0491, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0491

Modul 408.0492 – Sonstige Besonderheiten

neu: Modul 408.0492, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1)	408.0492 1 (1)
1 (2)	408.0492 1 (2)
1 (3)	408.0492 1 (3)
1 (4)	408.0492 1 (4)
1 (5)	408.0102, Definition „Anschlussbahnhöfe“, Satz 2
2 (1)	408.0492 2 (1)
2 (2)	408.0492 2 (2)
3	408.0492 3
4	408.0492 4

neu: Modul 408.0492, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
5	408.0492 4
6	408.0492 4
7	408.0492 5
8	408.0492 6
9	408.0492 7

Die im Abschnitt 4 des bisherigen Modules 408.0492 gegebenen Regeln zu Langsamfahrstellen auf Strecken mit LZB oder ETCS wurden in drei Unterfälle aufgespalten: Der neue Abschnitt 4 gilt nur noch für Strecken mit LZB, der neue Abschnitt 5 gilt für mit ETCS ausgerüstete Strecken ohne Hauptsignale, der neue Abschnitt 6 gilt für Strecken, die mit PZB/LZB und ETCS ausgerüstet sind.

In Abschnitt 4 stellt die geänderte Abschnittsüberschrift und der einleitende Satz klar, dass die Regeln dieses Abschnittes immer dann gelten, wenn der Fahrdienstleiter auf einer Strecke mit LZB Befehle 12 (bisher: 9) erteilen muss. Damit stellt sich die Frage nicht mehr, ob alle Befehle 12 eine vorübergehende Langsamfahrstelle betreffen. Da der Fahrdienstleiter keine Geschwindigkeit vorgibt, wenn er mit einem Befehl 12 Fahren auf Sicht anordnet, gilt die neu formulierte Regel auch ausdrücklich für diese Situation.

Abschnitt 4 (2) b) Nr. 1 konnte vereinfacht werden: Der bisher in den Befehl 11 handschriftlich einzutragende Auftrag

„Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrtsignale.“

ist im neuen Befehlsvordruck als Befehl 11⁵ vorgedruckt. Deshalb genügt die Aussage, dass der Fahrdienstleiter zusätzlich zum Befehl 12 einen Befehl 11 erteilen muss. Vorteil: Der Fahrdienstleiter - und der Triebfahrzeugführer beim Diktieren - muss diesen Befehl lediglich ankreuzen und durch die Platzierung vor dem Befehl 12 sind beide Befehle von vornherein in der Reihenfolge sortiert, in der sie der Triebfahrzeugführer ausführen muss.

Abschnitt 5 gibt die Regeln für Befehle 12 auf Strecken mit ETCS wieder. Hier bestehen folgende Besonderheiten:

1. Da bei ETCS Langsamfahrstellen vorab eingegeben und später aktiviert werden können, nennt die Regel „eingegeben und aktiviert“ als Bedingung für die Regeln in den Absätzen 1 und 2.
2. Bei Zügen, die in den Betriebsarten FS oder OS fahren, ist technisch sichergestellt, dass die Daten einer eingegebenen und aktivierten Langsamfahrstelle übertragen werden. Ein Befehl 12 ist daher nach Absatz (1) bei einer eingegebenen und aktivierten Langsamfahrstelle grundsätzlich nur erforderlich, wenn Züge nicht in der Betriebsart FS oder OS fahren. Der Fahrdienstleiter erkennt dies daran, dass er eine solche Zugfahrt mit Be-

⁵ Die Gleichheit zur bisherigen Nummerierung ist zufällig.

fehl zulässt. Nur dann fährt die Zugfahrt in Betriebsart SR, in bestimmten Störsituationen auch in Betriebsart IS oder ggf. SH. Da in Betriebsart SR die technisch mögliche Geschwindigkeit beschränkt ist, ist ein Befehl 12 nur erforderlich, wenn die anzuordnende Geschwindigkeit niedriger ist als die für Betriebsart SR zulässige Geschwindigkeit. Die für SR zulässige Geschwindigkeit beträgt in Deutschland grundsätzlich 40 km/h. Deshalb nennt die Regel diesen Wert als obere Grenze für die Erfordernis eines Befehles 12. Beim Verfahren "Fahrt mit erhöhter SR-Geschwindigkeit" kann die technisch zulässige Geschwindigkeit in ETCS-Betriebsart SR abschnittsweise erhöht sein. In diesem Fall ist im Betriebsstellenbuch ein höherer Wert für die entsprechenden Abschnitte als obere Grenze für das Erfordernis eines Befehles 12 vorgegeben. In den Betriebsarten SH oder IS ist die technisch mögliche bzw. betrieblich zulässige Geschwindigkeit jeweils 40 km/h. Für diese Betriebsarten ist es deshalb nicht erforderlich, im Betriebsstellenbuch einen höheren Wert vorzugeben.

3. Da die Geschwindigkeit in ETCS-Betriebsart SR auf 40 km/h begrenzt ist, lässt Abschnitt 5 Absatz (2) a) zu, dass der Fahrdienstleiter alternativ auch nach b) vorgehen darf. Damit darf er auch eine anzuordnende Geschwindigkeit unter 160 km/h vom Ort der Befehlsübermittlung an anordnen, wo dies zweckmäßig ist.

Abschnitt 6 gibt die Regeln für Befehle 12 auf Strecken mit PZB/LZB und ETCS wieder. Diese entsprechen bezüglich der grundsätzlichen Notwendigkeit eines Befehles 12, der Geschwindigkeitsvorgaben sowie ihrer Gültigkeit beim Fahren auf Sicht den Regeln im Abschnitt 4. Für Langsamfahrstellen bei ETCS ist ergänzt, dass diese eingegeben und aktiviert sein müssen (s. Erläuterungen zu Abschnitt 5).

Modul 408.0501 – Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt

neu: Modul 408.0501, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0501

Die Regel in Abschnitt 1 Absatz (2) b) 2. wurde sprachlich genauer formuliert.

Modul 408.0521 – Anhalten vor der Signal-Zugschlussstelle

neu: Modul 408.0521, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0521

Modul 408.0531 - Unzulässiges Vorbeifahren an Haltsignalen, LZB-Halt, ETCS-Halt oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war; Wechsel in ETCS-Betriebsart TR

neu: Modul 408.0531, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1)	408.0531 1 (1)
1 (2)	408.0531 1 (2)
2	408.0531 2 (1) - (4)

Abschnitt 2 Absatz (5) der bisherigen Regeln (Zurücksetzen) wurde nach Modul 408.0572 Abschnitt 1 Absatz (1) verschoben.

Modul 408.0541 - Gefahrdrohende Umstände

neu: Modul 408.0541, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1) a)	408.0541 1 (1) a) 1.
1 (1) b)	408.0541 1 (1) a) 2.
1 (1) c)	408.0541 1 (1) a) 3.
1 (2)	408.0541 1 (1) b)
2 (1)	408.0541 1 (2) a)
2 (2)	408.0541 1 (2) b)
2 (3)	408.0541 1 (2) c)
2 (4)	408.0541 1 (2) d)
2 (5)	408.0541 1 (2) e)
3 (1)	408.0541 2 a)
3 (2)	408.0541 2 b)
4	408.0541 3
5	408.0541 4
6	408.0541 5
7	408.0541 6
8	Ausnahmegenehmigung Nummer 104 zur Ril 408.01 - 09
9	408.0541 7

Abschnitt 1 wurde neu gegliedert: Der alte Absatz (2) (unterbrochene Arbeitszeit) wurde neuer Abschnitt 2, wodurch sich die folgenden Abschnittsnummern um eins erhöht haben. Die seit 01.04.2013 gültige Ausnahmegenehmigung Nummer 104 zur Ril 408.01 - 09 zu kritischen Wetersituationen wird nun als Abschnitt 8 im Modul geführt; die Ausnahmegenehmigung wird mit Inkrafttreten der Neuherausgabe der Ril 408 ungültig.

Modul 408.0551 - Unregelmäßigkeiten an Signalen an Zügen

neu: Modul 408.0551, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0551

Das Modul enthält lediglich redaktionelle Anpassungen.

Modul 408.0552- Offene Türen

neu: Modul 408.0552, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0552 1 (1)
2	408.0552 2
3	408.0552 3

Redaktionelle Anpassungen aufgrund Trennung der Regeln.

Modul 408.0553- Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen oder Ladungen

neu: Modul 408.0553, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0553 1 (1)
2	408.0553 4

Die Regelungen bezüglich der Maßnahmen, die vom Bediener zu treffen sind, wenn Ortungsanlagen (HOA/FBOA) Meldungen anzeigen, sind seit dem 14.12.2014 in der Ril 484 getroffen. Diese betrifft die bisherigen Regelungen aus 408.0553 1 (2) a) - c) und 408.0553 2 (1) a) und 408.0553 2 (2). Daher konnten diese in der Neuherausgabe entfallen. Die übrigen Änderungen sind redaktionelle Anpassungen aufgrund Trennung der Regeln.

Modul 408.0554- Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer im Zug

neu: Modul 408.0554, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0554 1
2 (1)	408.0554 2 (1) 1. Absatz
2 (2)	408.0554 2 (2)
2 (3)	408.0554 2 (3) c)

Redaktionelle Anpassungen aufgrund Trennung der Regeln.

Modul 408.0561 - Verminderter Reibwert

neu: Modul 408.0561, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
(1)	408.0561 2 (2) a)
(2)	408.0561 2 (2) b)
(3)	408.0561 2 (2) c)
(4)	408.0561 2 (2) d)

Abschnitt 1 - Auf Sicht fahren - und Abschnitt 2 Absatz (1) - Unsichtiges Wetter - des bisherigen Moduls 408.0561 enthalten Regeln für den Triebfahrzeugführer und wurden daher nicht in das

Fahrdienstleitermodul übernommen. Es verbleiben nur die Regeln zum verminderten Reibwert. Der Modultitel wurde dementsprechend angepasst.

Modul 408.0571- Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass

neu: Modul 408.0571, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0571 2 (3)
2	408.0571 3
3	408.0571 4
4	408.0571 6
5	408.0571 7
6	408.0571 8
7	408.0571 9

Redaktionelle Anpassungen aufgrund Trennung der Regeln.

Modul 408.0572- Zug zurücksetzen

neu: Modul 408.0572, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0531 2 (5)
2	408.0572 2
3	408.0572 3
4	408.0572 4
5	408.0572 5 (2)
6	408.0572 6
7	408.0572 7 erster Satz
8	408.0572 8

Redaktionelle Anpassungen aufgrund Trennung der Regeln. Abschnitt 1 enthält den bisher in Modul 408.0531 Abschnitt 2 Absatz (5) vorgegebenen Grundsatz „Der Fahrdienstleiter darf das Zurücksetzen eines Zuges anordnen, wenn wichtige Gründe dafür vorliegen“.

Modul 408.0581 - Verhalten bei Gefahr

neu: Modul 408.0581, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0581 1
2	408.0581 2
3	408.0581 3
4 (1)	408.0581 4 (1)

neu: Modul 408.0581, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
4 (2)	408.0581 4 (3) a)
5	408.0581 5
6	408.0581 6

Redaktionelle Anpassungen aufgrund Trennung der Regeln. In Abschnitt 3 Absatz (3) wurde die Parenthese „- sofern möglich -“ ergänzt, um die Mitarbeiter zu entlasten, wenn weder Zugfunk noch eine andere Fernsprechverbindung zur Abgabe eines Nothaltauftrages zur Verfügung stehen. Ist dies nicht möglich, gilt weiterhin der allgemeine Grundsatz, dass in eigener Verantwortung umsichtig und entschlossen alles getan werden muss, um die Gefahr abzuwenden oder zu mindern. Folglich kann auch ein Mobiltelefon genutzt werden, mit dem bei einer Rettungs- oder sonstigen Leitstelle zur Hilfe aufgerufen wird, z.B. auch Notruf an die 112.

Modul 408.0591- Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb

neu: Modul 408.0591, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0591 1
1 (1) - (4) neu	-
2	408.0591 2

Abschnitt 1 gibt für Bediener und Fahrdienstleiter Regeln für das Verhalten bei einer Fehlleitung vor: Da der Bediener eine Fehlleitung bereits anhand einer fehlerhaften Bahnhofsblockbedienungs des Fahrdienstleiters erkennen kann, muss er in diesem Fall den Fahrdienstleiter verständigen. Sollte das Hauptsignal, an dem die Fehlleitung beginnt, bereits in Fahrtstellung sein, muss der Bediener es - wie bereits bisher in Modul 408.0458 geregelt - sofort auf Halt stellen.

In den folgenden Absätzen gibt Abschnitt 1 erstmals weitere Maßnahmen bzw. Weisungen vor, die der Fahrdienstleiter nach dem Halt des Zuges treffen kann. Die aufgelisteten Maßnahmen beschränken sich auf typische Fälle und erheben bewusst keinen Anspruch auf Vollständigkeit, so sind z. B. das Kürzen überlanger Güterzüge oder das Zurückholen eines elektrisch bespannten Zuges aus einer Strecke ohne Oberleitung nicht erwähnt.

Wo immer möglich, verweisen die Regeln auf die Fundstellen, welche die infrage kommende Maßnahme ausführlich regeln. Hierbei sind die möglichen Weisungen in einer Reihenfolge sortiert, die sich am Halteort des fehlgeleiteten Zuges orientiert. Es ergeben sich drei Grundfälle:

1. Zug hält vor dem Hauptsignal, an dem die Fehlleitung beginnt.
2. Der Zug hält zwischen dem Hauptsignal, an dem die Fehlleitung beginnt und der fahrwegbestimmenden Weiche.
3. Der Zug hält hinter der fahrwegbestimmenden Weiche.

Bei Nr. 2 und Nr. 3 kann der Zug jeweils ohne bzw. mit Zwangsbremmung an die jeweilige Stelle gelangt sein.

Im Einzelnen ergeben sich aus der Kombination der oben genannten Fälle folgende Regeln:

- Absatz (1): Wenn der Zug vor dem fahrwegbestimmenden Signal hält, kann der Fahrdienstleiter dieses Signal – soweit noch nicht geschehen – auf Halt stellen und die Fahrstraße anschließend gemäß Modul 408.0458 auflösen und neu einstellen.
- Absätze (2) und (3): Wenn der Zug zwischen dem fahrwegbestimmenden Signal und der fahrwegbestimmenden Weiche hält, befindet er sich auf einem Teil des Fahrweges, den er auch bei richtig eingestellter Zugstraße befahren hätte. In diesem Fall ist es möglich, ihn nach (Einzel-)Auflösung, Neueinstellung und Sicherung des Fahrweges weiterfahren zu lassen.

Den Fall, dass der Triebfahrzeugführer das fahrwegbestimmende Signal bei Fahrtstellung passiert hat und vor der fahrwegbestimmenden Weiche angehalten hat, regelt Absatz (2):

Der Fahrdienstleiter muss sich zunächst vom Triebfahrzeugführer bestätigen lassen, dass der Zug halten bleibt (Absatz (2) Nr. 1). Dies schließt aus, dass der Triebfahrzeugführer – ohne die Fehlleitung erkannt zu haben – aus einem anderen Grund hält und anschließend weiterfahren würde.

Auf Strecken mit LZB muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer eines LZB-geführten Zuges mündlich anordnen, die LZB mit dem LZB-Störschalter ab- und wieder einzuschalten (Absatz (2) Nr. 1, 1. Anstrich). Dies stellt sicher, dass die LZB dem Triebfahrzeugführer bei der Weiterfahrt keine unzutreffenden Führungsgrößen anzeigt.

Bei ETCS muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer eines ETCS-geführten Zuges mit Befehl 14.6 auffordern, halten zu bleiben (Absatz (2) Nr. 1, 2. Anstrich).

Anschließend muss der Fahrdienstleiter die Voraussetzungen für die Weiterfahrt des Zuges schaffen (Absatz (2) Nr. 2). Nr. 2 beschränkt sich bewusst auf einen allgemeinen Hinweis: Die hierbei zu beachtenden Regeln betreffen zahlreiche Fundstellen, deren Aufzählung an dieser Stelle unzweckmäßig wäre. Insbesondere handelt es sich um das Auflösen der ursprünglichen Fahrstraße und deren Neueinstellung, Prüfen und Sichern, Räumungsprüfung, Benachrichtigen von Schrankenwärtern und Arbeitsstellen.

Absatz 2 Nr. 3 schreibt neu ausdrücklich vor, dass der Fahrdienstleiter die Weiterfahrt des Zuges mit Befehl zulassen muss. Dies ist erforderlich, weil die Weiterfahrt des Zuges eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag ist. Sowohl Befehl 1 als auch Befehl 3 stellen sicher, dass dem Triebfahrzeugführer die Weiterfahrt als Zugfahrt mit besonderem Auftrag bewusst wird und er die vorher beobachtete Fahrtstellung des Signals, die auf den neuen Fahrweg nicht mehr zutrifft, ausblendet. Bei der Weiterfahrt auf Befehl ist die Geschwindigkeit des Zuges auf 40 km/h im anschließenden Weichenbereich begrenzt. Die Befehle 1.1 bzw. 3.1 stellen sicher, dass der Triebfahrzeugführer bei Bedarf über eine fehlende Vorsignalisierung informiert ist. Befehl 1 wurde unter anderem für die Anwendung bei einer Fehlleitung so erweitert, dass der Fahrdienstleiter auch die Weiterfahrt eines Zuges „im Bf“ zulassen kann, also eine Fahrt, die bisher weder durch „einfahren“ im Befehl 1 noch durch „ausfahren“ im Befehl 3 beschreibbar war. Das Zulassen der Weiterfahrt im Bahnhof kann erforderlich werden, wenn der Fahrdienstleiter einen planmäßig haltenden Zug irrtümlich in ein Gleis ohne Bahnsteig eingelassen hat. Der zweite abgebildete Befehl zeigt ein entsprechendes Beispiel.

Für den Fall, dass der Zug zwangsgebremst wurde, weil der Fahrdienstleiter das fahrwegbestimmende Signal vor der Vorbeifahrt des Zuges auf Halt gestellt hatte, verweist der Absatz (3) auf die Weiterfahrt mit Befehl 2 und ggf. Befehl 2.1 nach Modul 408.0531 - und damit auf bereits bekannte Regeln.

- Absatz (4) regelt die Fälle, bei denen der Zug hinter der fahrwegbestimmenden Weiche zum Halten gekommen ist. Es bestehen die Möglichkeiten, einen nicht zwangsgebremsten Zug auf dem ursprünglich nicht geplanten Fahrweg umzuleiten, die Weiterfahrt eines durch Zwangsbremmung zum Halten gekommenen Zuges mit Befehl 2 und ggf. 2.1 zuzulassen und diesen Zug außerdem umzuleiten oder den Zug zurückzusetzen, um ihm anschließend in die ursprünglich geplante Richtung leiten zu können. Für alle genannten Fälle gibt es Verweise auf bereits bekannte Regeln.

Modul 408.0601 – Unregelmäßigkeiten an Sperrsignalen als Flankenschutz-einrichtungen, Weichen, Gleissperren, Riegeln

neu: Modul 408.0601, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1), einleitender Textabsatz	408.0231 2 (2), einleitender Textabsatz
1 (1) a)	408.0231 2 (2) a) Nr. 1
1 (1) b)	408.0231 2 (2) a) Nr. 1
1 (1) c)	408.0231 2 (2) a) Nr. 2, Satz 1
1 (1) d)	408.0231 2 (2) a) Nr. 2, Satz 1,
1 (1) e)	408.0231 2 (2) b) Nr. 1
1 (1) f)	408.0231 2 (2) b) Nr. 2
1 (1) g)	408.0231 2 (2) c) Nr. 1
1 (1) h)	408.0231 2 (2) c) Nr. 2
1 (1) i)	408.0231 2 (2) a) Nr. 2 in Bezug auf Signale
1 (1), abschließender Textabsatz	408.0231 2 (2), abschließender Textabsatz u. folgender 1. Anstrich
1 (2)	408.0231 2 (2), abschließender Textabsatz u. folgender 2. Anstrich
1 (3) a)	408.0231 2 (3) a)
1 (3) b)	408.0231 2 (3) b) Nr. 2
1 (4) neu	-
2 (1) a)	408.0601 1 (1) a)
2 (1) b)	408.0601 1 (1) b), ohne Klammer
2 (1) c)	408.0601 1 (1) b), Klammer
2 (1) d)	408.0601 1 (1) c)

neu: Modul 408.0601, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
2 (1), letzter Absatz	408.0601 1 (1) c) in Bezug auf EZMG-Stellwerke 408.0601 1 (1) d)
2 (2)	408.0911 3 (2)
2 (3)	408.0911 3 (3)
2 (4) neu	-
2 (5) neu	-
2 (6)	408.0601 1 (2)
3	408.0601 2, Satz 1
4	408.0601 4
5 (1)	408.0601 3 (4)
5 (2) a)	408.0231 2 (1) a (Details s. u.)
5 (2) b), 1. Anstrich	408.0231 2 (1) b Nr.2, 1. Anstrich
5 (2) b), 2. Anstrich	408.0231 2 (1) b Nr.2, 2. Anstrich
5 (2) c)	408.0231 2 (2), 1. Satz
5 (3) neu	-
5 (4) a)	408.0601 3 (5)
5(4) b) neu	-
5(4) c) neu	-
5(4) d) neu	-
5(4) e) neu	-
5(4) f) neu	-
5 (4) g) neu	-
5 (5)	408.0601 3 (2)
5 (6)	408.0601 3 (3)
5 (7)	408.0601 3 (1), mittlere Spalte
6, Satz 1	408.0601 5
6, Satz 2 neu	-
7	408.0911 1
8	408.0911 2
9	408.0911 4 a)

Abschnitt 1 ist neu und gibt die bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (2) gegebenen Regeln zum Feststellen der richtigen Stellung an der Außenanlage wieder. Im Einzelnen:

Abschnitt Absatz (1) a) und b) entspricht der bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (2) a) Nr. 1 gegebenen Regel. Redaktionell ist hierbei der bisherige Klammervermerk „(auch abgebunden)“ als eigenständiger Unterabsatz wiedergegeben. Als Pendant zur abgebundenen Weiche wurde in Unterabsatz b) die von ihrem Antrieb getrennte Weiche oder Gleissperre hinzugefügt. Dies stellt folgendes klar: Elektrisch ferngestellte Weichen, die von ihrem Antrieb getrennt sind, müssen bei Feststellen der richtigen Stellung genauso behandelt werden wie abgebundene mechanisch ferngestellte Weichen: In beiden Fällen handelt es sich um ferngestellte Weichen, die infolge des Trennens vom Antrieb bzw. durch das Abbinden wie ortsgestellte Weichen behandelt werden müssen.

Abschnitt 1 Absatz (1) c) entspricht der bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (2) a) Nr. 2 gegebenen Regel in Bezug auf Weichen. Redaktionell ist hierbei der zweite Satz der bisherigen Regel entfallen, da sich die Prüfung einer durch Handverschluss zu sichernden Weiche aus Abschnitt 1 e) ergibt. Inhaltlich ist die Geltung auf ferngestellte Weichen verallgemeinert worden. Damit sind auch Störungen an mechanisch ferngestellten Weichen eingeschlossen:

- Wenn der Stellhebel einer mechanisch ferngestellten Weiche die Endlage zwar erreicht, aber das Störzeichen sichtbar geworden ist, liegt eine aktive Störanzeige im Sinne des Moduls 482.9002 § 1 Absatz 6 vor.
- Wenn der Stellhebel einer mechanisch ferngestellten Weiche die Endlage nicht erreicht, entspricht dieser Zustand auch bei nicht sichtbarem Störzeichen sinngemäß der aktiven Störungsanzeige einer elektrisch ferngestellten Weiche, weil bei einer mechanisch ferngestellten Weiche kein Zeitkriterium zur Fehleroffenbarung bei außergewöhnlich langem Umstellvorgang analog der Störmeldung bei einer elektrisch ferngestellten Weiche existiert.

Abschnitt 1 Absatz (1) d) entspricht der bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (2) a) Nr. 2 im ersten Satz gegebenen Regel in Bezug auf Gleissperren. Für die Ergänzung, dass die Regel auch gilt, wenn der Stellhebel die Endstellung nicht erreicht hat, gilt die Erläuterung zu c) sinngemäß (s. o.).

Abschnitt 1 Absatz (1) e) entspricht der bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (2) b) Nr. 1 gegebenen Regel.

Abschnitt 1 Absatz (1) f) entspricht der bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (2) b) Nr. 2 gegebenen Regel.

Abschnitt 1 Absatz (1) g) entspricht der bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (2) c) Nr. 1 gegebenen Regel.

Abschnitt 1 Absatz (1) h) entspricht der bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (2) c) Nr. 2 gegebenen Regel.

Abschnitt 1 Absatz (1) i) entspricht der bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (2) a) Nr. 2 gegebenen Regel in Bezug auf die genannten Signale.

Abschnitt 1 Absatz (2) entspricht der bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (2) im letzten Satz gegebenen Regel zu EZMG-Stellwerken. Da diese Stellwerke nur in geringer Anzahl vor-

handen sind, verweist Modul 408.0601 an dieser Stelle auf das Betriebsstellenbuch. Dem Ersteller des Betriebsstellenbuches werden die bisherigen Inhalte in Modul 408.1601 vorgegeben.

Abschnitt 1 Absatz (3) a) entspricht der bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (3) a) gegebenen Regel.

Abschnitt 1 Absatz (3) b) entspricht der bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (3) b) Nr. 2 gegebenen Regel. Nachrichtlich: Die bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (3) b) Nr. 1 gegebene Regel wurde nach Modul 408.0601 Abschnitt 2 Absatz (6) b) und c) verschoben (s. u.)

Abschnitt 1 Absatz (4) ist neu und stellt redaktionell klar, dass der Bediener nach den Regeln in Modul 408.0233 auch einen anderen Mitarbeiter mit dem Prüfen beauftragen darf oder muss. Siehe hierzu auch die Erläuterungen zu Abschnitt 2 Absatz (5).

Abschnitt 2 fasst die bisher in den Modulen 408.0601 und 408.0911 getrennt gegebenen Regeln zum Sichern von Weichen durch Handverschluss zusammen. Im Einzelnen:

Abschnitt 2 Absatz (1) gibt die bisher in Modul 408.0601 Abschnitt 1 Absatz (1) gegebenen Regeln zum Sichern von gegen die Spitze befahrenen Weichen und Schutzweichen durch Handverschluss wieder. Hierbei wurden die Regeln für EZMG-Stellwerke herausgelöst. Diese werden den betroffenen Anwendern neu im Betriebsstellenbuch gegeben. Die neuen Regeln sind redaktionell als Fließtext geschrieben. Redaktionell ist außerdem der bisherige Klammervermerk „(auch abgebunden)“ als eigenständiger Unterabsatz c) wiedergegeben, um klarzustellen, dass es sich vom Ursprung her um eine ferngestellte Weiche handelt, die durch das Abbinden wie eine ortsgestellte Weiche behandelt werden muss.

Abschnitt 2 Absatz (2) gibt die bisher in Modul 408.0911 Abschnitt 3 Absatz (2) gegebene Regel zum Sichern von Weichen wieder, deren Zungen- oder Herzstückverschluss nicht in Ordnung ist. Hierbei stellt ein ergänzender Satz klar: Weil die Weiche nur befahren werden darf, wenn sie durch Handverschlüsse gesichert ist, muss der Bediener sie so lange sperren, bis die Handverschlüsse angebracht sind. Ein Verweis auf Modul 408.0471 erübrigt die Wiederholung der hierbei zu beachtenden Regeln. Die bisher in Modul 408.0911 Abschnitt 3 Absatz (1) a) für Weichen mit defektem Innenverschluss oder Stellstange in EZMG-Stellwerken gegebene Regel wurde durch einen ergänzenden Hinweis auf das Betriebsstellenbuch ersetzt.

Abschnitt 2 Absatz (3) gibt die bisher in Modul 408.0911 Abschnitt 3 Absatz (3) gegebene Regel zum Sichern von Weichen mit unvollständiger Zungenvorrichtung durch Handverschluss wieder. Hierbei stellt ein ergänzender Satz klar: Weil die Weiche nur befahren werden darf, wenn sie durch Handverschlüsse gesichert ist, muss der Bediener sie so lange sperren, bis die Handverschlüsse angebracht sind. Ein Verweis auf Modul 408.0471 erübrigt die Wiederholung der hierbei zu beachtenden Regeln.

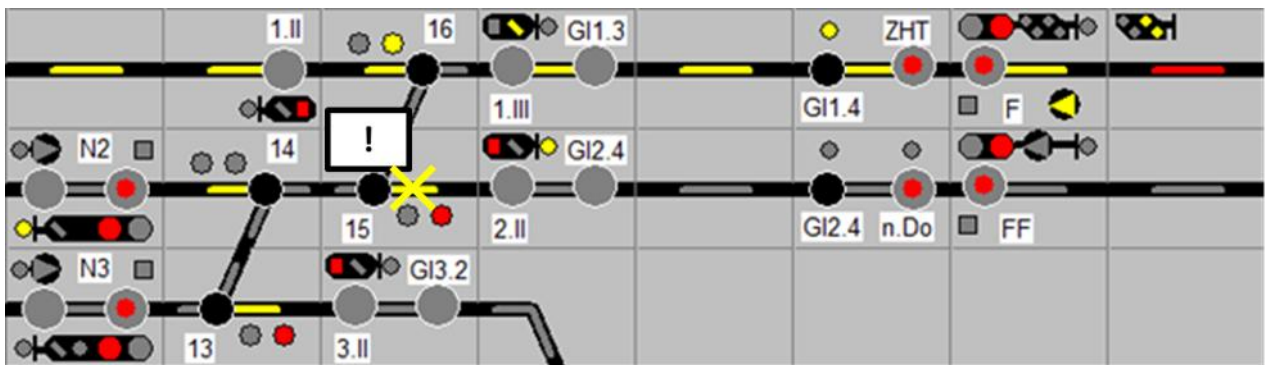
Abschnitt 2 Absatz (4) ist neu und verweist bezüglich der Anzahl der nach den Absätzen 1 bis 3 anzubringenden Handverschlüsse auf Modul 482.9001.

Abschnitt 2 Absatz (5) ist neu und stellt redaktionell klar, dass der Bediener nach den Regeln in Modul 408.0233 auch einen anderen Mitarbeiter mit dem Sichern einer Weiche durch Handverschluss beauftragen darf oder muss, wenn er den Handverschluss nicht selbst anbringen kann oder darf. Die Fälle, in denen der Bediener einen Handverschluss nicht selbst anbringen darf,

ergeben sich insbesondere aus Modul 482.9001 Abschnitt 5 Absatz (2), darüber hinaus sind örtliche Regelungen möglich.

Abschnitt 2 Absatz (6) gibt die bisher in Modul 408.0601 Abschnitt 1 Absatz (2) gegebenen Regeln zum Verzicht auf Handverschluss wieder. Fließtext ersetzt hierbei die bisherige tabellarische Darstellung. In den Unterabsätzen b) und c) wurde der bisherige Verweis auf „die Bedingungen nach Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (3) b) Nr. 1“ ersetzt durch den konkreten Auftrag, den die genannte Regel bisher vorgab: Der Bediener muss feststellen, dass die Zungen- und Herzstückverschlüsse in Ordnung sind. Die Vorgabe der konkreten Regel anstelle eines Verweises ist hier gerechtfertigt, weil die Regel nicht mehr Platz benötigt als der Verweis selbst. Außerdem wird ohne Querlesen klar, dass sich ein Verzicht auf Handverschluss niemals auf die Absätze (2) und (3) bezieht. Unterabsatz d) lässt neu allgemein zu, den Flankenschutz zusätzlich auch durch eine andere Flankenschutzeinrichtung herzustellen. Damit stehen neben den bereits zugelassenen Möglichkeiten zusätzlich folgende Flankenschutzeinrichtungen zur Verfügung: Weichen, Gleissperren und 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.

Beispiel: Für die gestörte Weiche 15 lässt sich durch das Sperren der Weiche 13 in Rechtslage Flankenschutz vor Fahrten aus Gleis 3 zusätzlich herstellen.



Abschnitt 3 gibt die bisher in Abschnitt 2 gegebene Regel zu gestörten Gleissperren wieder. Hierbei ist der letzte Satz entfallen, da das Sichern abgestellter Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegungen Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen ist. Eine entsprechende Regel gibt Modul 408.4831 Abschnitt 2 Absatz (1) vor.

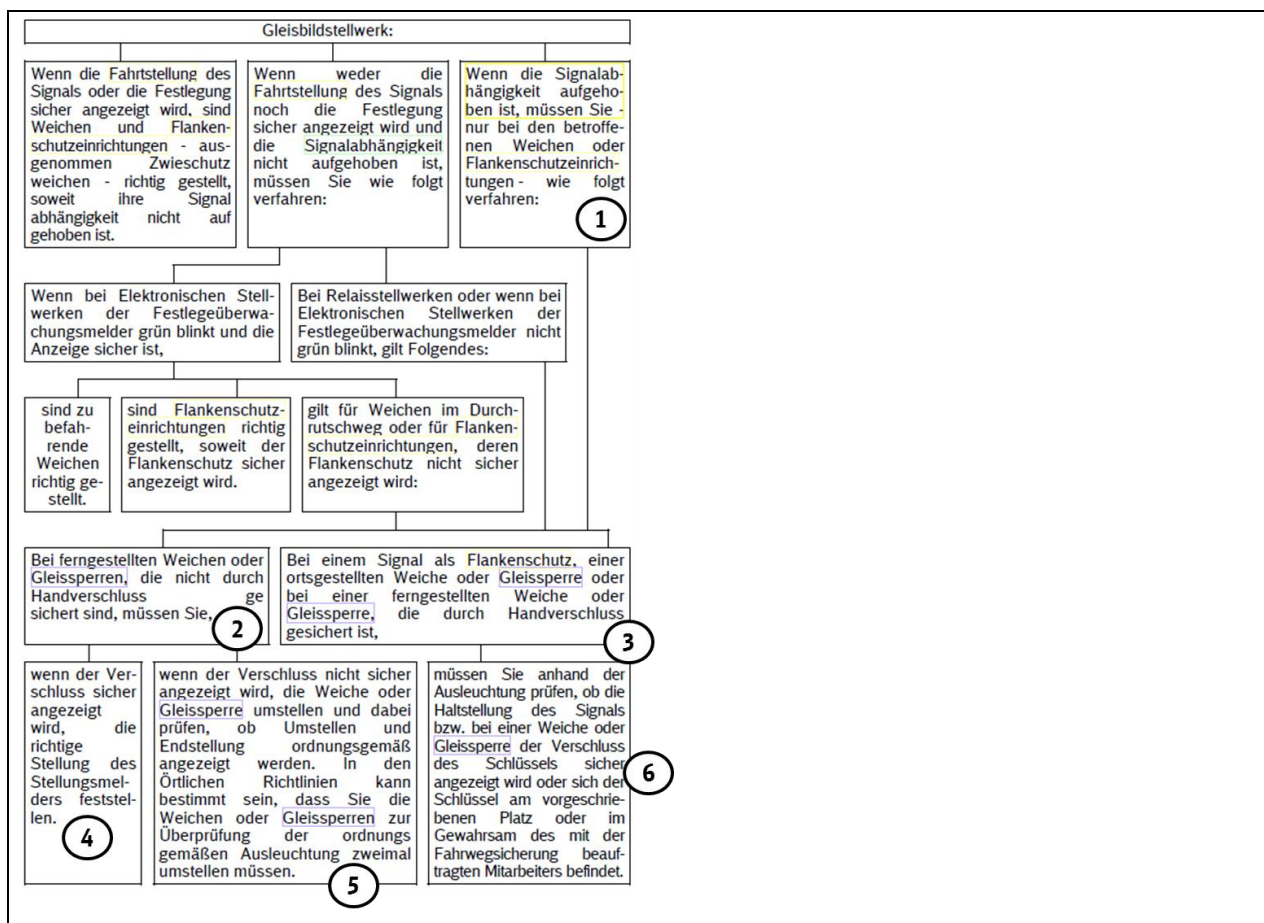
Abschnitt 4 gibt im ersten Absatz die bisher in Modul 408.0601 Abschnitt 4 gegebenen Regeln zu abgeordneten Weichen, Gleissperren oder Riegeln wieder. Im zweiten Absatz ersetzt ein Hinweis auf das Betriebsstellenbuch die bisher in Modul 408.0911 Abschnitt 3 Absatz (1) b) unmittelbar gegebene Regel für EZMG-Stellwerke.

Abschnitt 5 gibt - wie bisher in Abschnitt 3 - die Regeln zur aufgehobenen Signalabhängigkeit wieder. Im Einzelnen ergeben sich hier folgende Änderungen:

Die im Absatz (1) der bisherigen Regeln gegebene Begriffsdefinition wurde in Modul 408.0101A01 überführt.

Abschnitt 5 Absatz (1) ist neu und ersetzt die bisher in Abschnitt 3 Absatz (4) gegebene Regel zur sinngemäßen Anwendung des Moduls 408.0233 Abschnitt 3 Absatz (3). Der dort vorgegebene Wortlaut des Auftrages „Zug (Nummer) fährt ohne Fahrtstellung eines Hauptsignals nach/aus Gleis (Nummer)“ und die entsprechende Fahrwegsicherungsmeldung lassen sich in der Praxis nicht einfach „sinngemäß“ auf eine Zugfahrt bei aufgehobener Signalabhängigkeit übertragen: Eine Zugfahrt bei aufgehobener Signalabhängigkeit findet definitionsgemäß bei Fahrt zeigendem Hauptsignal statt. Hierbei ist der Bediener für Prüfung und Sicherung alleine zuständig. Auch muss der Fahrdienstleiter einen Auftrag zur Sicherung weder für einen bestimmten Zug noch für ein bestimmtes Gleis geben, da die Prüfung und Sicherung einer Weiche mit aufgehobener Signalabhängigkeit nicht wiederholt werden muss, solange die Weiche in derselben Lage befahren wird [siehe Abschnitt 1 Absatz (1) e), bisher Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (2) b) Nr. 1] und eine in einer bestimmten Lage gesicherte Weiche für Fahrten in oder aus unterschiedlichen Gleisen verwendet werden kann. Stattdessen gibt die neue Regel vor, dass der Bediener der Signalanlage, wenn er nicht selbst Fahrdienstleiter ist, dem Fahrdienstleiter eine aufgehobene Signalabhängigkeit mitteilen muss. Dies ist zum einen aus Sicherheitsgründen erforderlich: Der Fahrdienstleiter muss nach Abschnitt 5 Absatz (5) Befehle 12 erteilen. Dies kann er nur, wenn von der aufgehobenen Signalabhängigkeit im Fahrwegprüfbezirk eines anderen Bedieners weiß. Zum anderen steckt hinter der Mitteilung ein dispositiver Aspekt: Der Bediener muss eine Weiche bei aufgehobener Signalabhängigkeit nach jedem Umstellen erneut prüfen und sichern; es ist daher sinnvoll, dass der Fahrdienstleiter dies bei seinen dispositiven Vorgaben berücksichtigt und dem Bediener die erforderliche Lage vorgibt, um diese dann für möglichst viele Zugfahrten in derselben Lage zu verwenden. Da die Verständigung zwischen Bediener und Fahrdienstleiter stattfinden muss, bevor der Bediener mit dem Prüfen und Sichern beginnt, ist die Regel zur Verständigung als erster Absatz des Abschnittes 5 platziert.

Abschnitt 5 Absatz (2) ist neu und gibt redaktionell an der passenden Stelle die bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 gegebenen Regeln wieder, die der Bediener der Signalanlage bei der Prüfung einer Weiche mit aufgehobener Signalabhängigkeit beachten muss. Die nachfolgende Grafik gibt die bisher geltende Regel in Modul 408.0231 Abschnitt 2 a) wieder; in die zutreffenden Felder des Ablaufdiagramms sind Zahlen eingearbeitet, die den Vergleich in den nachfolgenden Erläuterungen ermöglichen.



Der einleitende Satz in Absatz (2) gibt wie bisher in ① und wie in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (1) b) Nr. 2 vor, dass sich die Prüfung bei aufgehobener Signalabhängigkeit auf die betroffenen Weichen oder Flankenschutzeinrichtungen bezieht.

Im Einzelnen:

- Absatz (2) a) gibt die bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (1) a) unter ① bis ⑥ gegebenen Regeln für Gleisbildstellwerke wieder, die auf die aufgehobene Signalabhängigkeit zutreffen.

Entfallen ist die bisherige Vorgabe in ①②④, dass der Bediener der Signalanlage bei einer ferngestellten Weiche oder Gleissperre, die nicht durch Handverschluss gesichert ist, wenn der Verschluss angezeigt wird, die richtige Stellung des Stellungsmelders feststellen musste. Diese Vorgabe trifft auf aufgehobene Signalabhängigkeit nicht zu: Zugfahrten finden bei aufgehobener Signalabhängigkeit auf Hauptsignal statt. Der Bediener könnte dazu verleitet werden, den Verschluss dadurch zu erzeugen, dass er das Hauptsignal auf Fahrt stellt, obwohl die bisher anschließend vorgeschriebene Feststellung der richtigen Stellung anhand des Stellungsmelders eine Bedingung für die Zulassung der Zugfahrt durch Fahrtstellung des Hauptsignals war.

Absatz (2) a) 1. Anstrich gibt die bisher in ①②⑤ gegebene Regel zur „Blinklichtprüfung“ wieder. Hierbei beschreibt die Regel die Feststellungen konkreter als die bisherige Fassung: Der Fahrdienstleiter muss prüfen, ob der Stellungs- und Überwachungsmelder das Umstellen als Blinklicht und die Endstellung als Ruhelicht anzeigt.

Absatz (2) a) 2. bis 4. Anstrich gibt die bisher in ①③⑥ gegebene Regel wieder. Hierbei wurden redaktionell zusammengehörende Sachverhalte in je einem eigenen Anstrich wiedergegeben.

- Absatz (2) b) gibt die bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (1) b) Nr. 2 gegebenen Regeln wieder, soweit sie eine aufgehobene Signalabhängigkeit betreffen.

Hierbei gibt der 1. Anstrich die bisher in 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (1) b) Nr. 2 im ersten Anstrich gegebene Regel wieder und fordert zusätzlich, dass Stell- und Riegelhebel „in der richtigen Endstellung stehen“ müssen, das heißt zum einen in der Stellung, die der Verschlussplan fordert und zum anderen in der Endlage, also mit eingerasteter Handfalle. Diese Prüfung ist erforderlich, weil bei mechanischen Stellwerken das Nicht-Erreichen der Endlage nicht automatisch als Störung erkannt wird.

Der 2. Anstrich entspricht der bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (1) b) Nr. 2 im zweiten Anstrich gegebene Regel.

- Absatz (2) c) entspricht dem bisherigen einleitenden Satz in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (2). Er verweist bezüglich der Prüfung der richtigen Stellung an der Außenanlage auf Abschnitt 1.

Abschnitt 5 Absatz (3) verweist bezüglich des Sicherens einer Weiche, deren Signalabhängigkeit aufgehoben ist, auf Abschnitt 2.

Abschnitt 5 Absatz (4) ersetzt und erweitert die bisher in Abschnitt 3 Absatz (5) gegebene Regel zur Verwendung einer Sperre. Die bisherige Regel hatte lediglich gefordert, eine Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 13 anzubringen bzw. einzugeben. Mit dieser Sperre sind die betroffenen Weichen, Riegel, Gleissperren oder Sperrsignale lediglich gegen Umstellen gesperrt. Die erweiterten Regeln erfüllen weitere Anforderungen, die durch Merkhinweise und Sperren sichergestellt werden müssen, und zwar

- auffällige Kennzeichnung der Besonderheit
- Verhinderung unzulässiger Bedienungen
- Verhinderung unzulässiger automatischer Abläufe
- Erinnerung an eine Besonderheit, die vor einer zulässigen Bedienung zu beachten ist

Im Einzelnen erfüllen die neuen Regeln die oben genannten Anforderungen wie folgt:

- Nach Unterabsatz a) muss der Bediener der Signalanlage den neuen Merkhinweis „!“ an der betroffenen Weiche, Gleissperre oder am Sperrsignal anbringen bzw. eingeben. Dieser Merkhinweis weist den Bediener auffällig auf die Besonderheiten bei Prüfung und Sicherung hin. In elektronischen Stellwerken hat der Merkhinweis „!“ Sperrwirkung: Er verhindert unzu-

lässige Bedienungen und unzulässige automatische Abläufe (Zuglenkung) und erinnert an die vor einer zulässigen Bedienung zu beachtende Besonderheit, indem er eine Sperrumgebung erzwingt, bevor die Weiche befahren werden kann.

Bei elektronischen Stellwerken können an Sperrsignalen keine Merkhinweise eingegeben werden. Deshalb gilt die Forderung hierfür nicht. Der Fahrdienstleiter kann stattdessen sofort die Haltstellung des Sperrsignals feststellen und es nach Unterabsatz e) sichern, indem er es sperrt.

Für elektronische Stellwerke wird der neue Merkhinweis „!“ als weitere Funktion spezifiziert. Bis zu dessen Realisierung kann der Fahrdienstleiter eine Kombination des Merkhinweises „*“ mit dem Eintrag „!“ in der Kommunikationsanzeige und des Merkhinweises „ARB“ verwenden. Hierbei dient der Merkhinweis „*“ der auffälligen Kennzeichnung und der Merkhinweis „ARB“ erzeugt die Sperrwirkung. Merkhinweis „ARB“ eignet sich insofern, weil er von seiner eigentlichen Aufgabe her auf der freien Strecke angewendet wird und somit bei der überwiegend im Bahnhof auftretenden aufgehobenen Signalabhängigkeit in der Regel nicht gleichzeitig in seiner ursprünglichen Funktion verwendet wird.

- Nach Unterabsatz b) muss der Fahrdienstleiter bei einem mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk Merkhinweis „!“ nach Modul 408.0402 Nr. 14 an den Befehlsabgabefeldern der betroffenen Zugstraßen anbringen, wenn er die betroffene Weiche, Gleissperre oder das betroffene Sperrsignal nicht selbst bedient. Der Fahrdienstleiter hat damit auch dann einen Merkhinweis, wenn er nicht Bediener der Weiche ist und somit Merkhinweis nach Unterabsatz a) nicht anbringen kann.
- Nach Unterabsatz c) muss der Bediener „Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben, bis die betroffene Weiche, die Gleissperre oder das Sperrsignal gesichert ist bzw. bis die Bedingungen für einen Verzicht auf Handverschluss nach Abschnitt 2 Absatz (6) erfüllt sind.“ Diese Vorgabe verhindert unzulässige Bedienungen bei mechanischen, elektromechanischen und bei Relaisstellwerken. Sie berücksichtigt dabei die bei aufgehobener Signalabhängigkeit möglichen (Zwischen)zustände, in denen eine Weiche entweder (noch) nicht befahren oder als Flankenschutzeinrichtung verwendet werden darf bzw. erst nach Prüfung und ggf. Sicherung befahren werden oder als Flankenschutzeinrichtung verwendet werden darf.

Wenn z. B. Arbeiten bei aufgehobener Signalabhängigkeit in Zugpausen durchgeführt werden sollen, ist es nicht erforderlich, die betroffene Weiche zu prüfen und zu sichern. In diesem Fall verhindert die Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 ein irrtümliches Befahren bzw. die Verwendung der Weiche als Schutzweiche.

Wenn eine Weiche mit aufgehobener Signalabhängigkeit vom Herzstück aus befahren werden soll, muss deren Stellung nach den Regeln in Abschnitt 5 Absatz (2) festgestellt werden. Eine Sicherung durch Handverschluss ist nicht erforderlich; der Bediener der Signalanlage sichert die Weiche durch Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 13 (s. Unterabsatz e)). Daraus folgt: Der Bediener der Signalanlage darf einen Teil der Sperren, nämlich diejenigen, die das Befahren der Weiche vom Herzstück her verhindern, entfernen, nachdem er die Feststellungen nach Abschnitt 5 Absatz (2) getroffen hat und die Weiche gesichert ist.

Wenn eine Weiche mit aufgehobener Signalabhängigkeit gegen die Spitze befahren werden soll, muss deren Stellung nach den Regeln in Abschnitt 1 Absatz (1) d) an der Außenanlage festgestellt werden; außerdem muss die Weiche nach Abschnitt 2 Absatz (1) d) durch Handverschluss und nach Unterabsatz e) durch Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 13 gesichert sein. Daraus folgt: Der Bediener darf Sperren, die das Befahren der Weiche von der Spitze her verhindern, entfernen, sobald die Weiche geprüft und gesichert ist. Wenn der Bediener auch Fahrdienstleiter ist, verbleiben allerdings die Sperren nach Unterabsatz e) für die Fälle, bei denen er Befehl erteilen muss.

Wenn eine Weiche mit aufgehobener Signalabhängigkeit Flankenschutzweiche ist, muss der Bediener deren Stellung nach den Regeln in Abschnitt 1 an der Außenanlage feststellen und sie nach Abschnitt 2 Absatz (1) d) durch Handverschluss und nach Unterabsatz e) durch Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 13 sichern bzw. der Bediener muss feststellen, dass die Bedingungen für einen Verzicht auf Handverschluss nach Abschnitt 2 Absatz (6) erfüllt sind. Daraus folgt: Der Bediener darf Sperren, die das Einstellen einer Zugstraße verhindern, für welche die Weiche mit aufgehobener Signalabhängigkeit Flankenschutzweiche ist, wieder entfernen, wenn die Weiche durch Handverschluss gesichert ist oder wenn er auf Handverschluss verzichten darf, weil er Flankenschutz beispielsweise durch eine andere Flankenschutzeinrichtung herstellen kann.

Eine Gleissperre, deren Signalabhängigkeit aufgehoben ist, muss der Bediener der Signalanlage nach Abschnitt 5 Absatz (2) prüfen und nach Unterabsatz e) (s. u.) sichern, indem er sie gegen Umstellen sperrt. Auch hier darf der Bediener Sperren, die das Einstellen einer Zugstraße verhindern, für welche die Gleissperre mit aufgehobener Signalabhängigkeit Flankenschutzeinrichtung ist, wieder entfernen, wenn die Gleissperre geprüft und gesichert ist.

Ein Sperrsignal, dessen Signalabhängigkeit aufgehoben ist, muss der Bediener der Signalanlage nach Abschnitt 5 Absatz (2) prüfen und nach Unterabsatz d) (s. u.) sichern, indem er es sperrt. Auch hier darf der Bediener Sperren, die das Einstellen einer Zugstraße verhindern, für welche das Sperrsignal mit aufgehobener Signalabhängigkeit Flankenschutzeinrichtung ist, wieder entfernen, wenn das Sperrsignal geprüft und gesichert ist.

Für Elektronische Stellwerke sind aus der Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 keine Maßnahmen erforderlich, weil sich die Sperrwirkung in Bezug auf das Befahren einer Weiche bereits aus dem Merkinweis „!“ nach Unterabsatz a) ergibt. Die Besonderheiten in Bezug auf die Verwendung einer Weiche oder Gleissperre bzw. eines Sperrsignals mit aufgehobener Signalabhängigkeit als Flankenschutzeinrichtung regelt Unterabsatz d).

- Unterabsatz d) regelt eine Besonderheit bei Elektronischen Stellwerken: Die Sperrwirkung des Merkinweises „!“ gemäß Unterabsatz a) besteht nur für das Befahren der Weiche, nicht für ihre Verwendung als Schutzweiche. Ebenso wenig besteht eine Sperrwirkung, wenn eine Gleissperre als Flankenschutzeinrichtung mit dem Merkinweis „!“ gekennzeichnet ist. Deshalb schreibt Unterabsatz d) vor: Der Fahrdienstleiter muss Merkinweis „!“ nach Modul 408.0402 Nr. 14 an der Fahrwegweiche anbringen, für die die betroffene Weiche oder Gleissperre bzw. das betroffene Sperrsignal Flankenschutzeinrichtung ist. Dies ist so lange erforderlich, bis die betroffene Flankenschutzeinrichtung geprüft und gesichert ist bzw. bis die

Bedingungen für einen Verzicht auf Handverschluss bei einer Schutzweiche erfüllt sind. Somit entsteht bei elektronischen Stellwerken durch die Kombination des während des gesamten Bestehens anzubringenden Merkhinweises „!“ nach Unterabsatz a) und des bis zur Sicherung der betroffenen Weiche durch Handverschluss usw. anzubringenden Merkhinweises „!“ nach Unterabsatz d) eine vergleichbare Wirkung wie für mechanische, elektromechanische und Relaisstellwerke nach Unterabsatz c).

- Nach Unterabsatz e) muss der Bediener der Signalanlage nach wie vor die bereits bisher vorgegebene Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 13 anbringen bzw. eingeben. Eine redaktionelle Umstellung stellt hierbei klar: Der Relativsatz („die Flankenschutzeinrichtungen sind,“) bezieht sich nur auf Gleissperren und Sperrsignale. Der Bediener der Signalanlage muss bei Weichen immer eine Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 13 anbringen oder eingeben, also auch dann, wenn diese ausschließlich Fahrwegweiche sein sollten. Dies ist erforderlich, weil das Sperren der Weiche gegen Umstellen auch bei einer Fahrwegweiche ein unzulässiges oder irrtümliches Umstellen ebenso verhindert wie ein unzulässiges automatisches Umstellen.
- Weiterhin muss der Fahrdienstleiter nach Unterabsatz f) für Zugstraßen, für die Befehle 12 nach Abschnitt 5 Absatz (5) erforderlich sind, Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben. Dies erinnert den Fahrdienstleiter an seine Aufgabe, den Zügen Befehl 12 zu erteilen und erfüllt dadurch die o. g. Funktion „Erinnerung an vor einer zulässigen Bedienung zu beachtende Besonderheit“. Da bei einem Elektronischen Stellwerk der Merkhinweis „!“ nach Unterabsatz b) bereits die Sperrumgehung erzwingt, ist bei ESTW keine weitere Sperre erforderlich.
- Schließlich muss der Fahrdienstleiter nach Unterabsatz g) Selbststellbetrieb zurücknehmen und darf Fahrstraßen nicht eingespeichert haben und er muss bei Relaisstellwerken nach Modul 408.0403 Nr. 7 eine Hilfssperre an die Einschalttaste für den Selbststellbetrieb anbringen. Dies verhindert, dass Fahrstraßen selbsttätig einlaufen, bevor die Weiche mit aufgehobener Signalabhängigkeit geprüft und gesichert ist bzw. bevor der Fahrdienstleiter Befehl 12 erteilt hat.

Abschnitt 5 Absatz (5) gibt die bisher in Abschnitt 3 Absatz (2) gegebene Regel zur zulässigen Geschwindigkeit inhaltlich unverändert wieder. Redaktionell wurde die Besonderheit der Ausweichanschlussstellen vor den Verzicht auf Befehl 12 (bisher Befehl 9) platziert.

Abschnitt 5 Absatz (6) gibt die bisher in Abschnitt 3 Absatz (3) gegebene Regel zum Verbot gefährdender Fahrten inhaltlich unverändert wieder.

Abschnitt 6 gibt die bisher in Abschnitt 5 gegebene Regel zum Handverschluss 73 ohne Sperrvorrichtung wieder. Befehl 12 – Grund Nr. 36 ist nicht erforderlich, wenn der Bediener die Weiche überblicken kann und gegen unberechtigten Eingriff schützt: Der Schutz gegen unberechtigten Eingriff⁶ ersetzt die fehlende Sperrvorrichtung.

Abschnitt 9 gibt die bisher in Modul 408.0911 Abschnitt 4 gegebene Regel zum Sperren einer gestörten Weiche wieder. Neu ist hierbei, dass der Bediener die Weiche usw. zusätzlich durch Merkhinweis „!“ kennzeichnen muss.

⁶ Vgl. EBO § 14 (10): Technische Sicherung oder Bewachung ist gleichrangig zugelassen.

Modul 408.0611 – Unregelmäßigkeiten an Signalen

neu: Modul 408.0611, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0611 1
2	408.0611 2
3	408.0611 3
4	408.0611 4
5	408.0611 5
6	408.0611 6
7	408.0611 7
8 (1)	408.0611 8
8 (2) neu	-
9	408.0611 9

Abschnitt 8 Absatz (2) regelt neu die Besonderheiten, die der Fahrdienstleiter bei einem gestörten Sperrsignal beachten muss, das nach Modul 301.0002 Abschnitt 8 e) mit einem weißen Mastschild mit zwei schwarzen Punkten gekennzeichnet ist:

- Wenn ein Zug an einem erloschenen Signal halten soll, genügt es nicht, wenn der Fahrdienstleiter die Bestimmungen für Hauptsignale sinngemäß anwendet und den Triebfahrzeugführer lediglich mündlich über die Störung verständigt, da ein erloschenes Signal, das mit einem solchen Mastschild gekennzeichnet ist, für Züge keine Bedeutung hat. Der Fahrdienstleiter muss deshalb den Triebfahrzeugführer mit Befehl 14.4 anweisen, vor dem gestörten Signal zu halten. Das erloschene Signal mit seinem Mastschild und seiner Bezeichnung dient hierbei als markanter Punkt, den der Fahrdienstleiter im Befehl nennen muss.
- Umgekehrt ist es nicht erforderlich, für die Vorbeifahrt an einem erloschenen Signal, das mit einem weißen Mastschild mit zwei schwarzen Punkten gekennzeichnet ist, einen Befehl 2 zu erteilen.

Modul 408.0621 – Einrichtungen des Bahnhofsblocks gestört

neu: Modul 408.0621, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0621

Das Modul wurde lediglich redaktionell überarbeitet.

Modul 408.0622 – Einrichtungen des Streckenblocks gestört

neu: Modul 408.0622, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.

neu: Modul 408.0622, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0622

In Abschnitt 1 Absatz (4) wurde redaktionell klargestellt, dass die bisherige sinngemäße Anwendung der Regeln nach den Absätzen (2) bis (3) bei wiederholtem Eintritt der Störung das Einführen von Räumungsprüfung auf Zeit erfordert.

In Abschnitt 1 Absatz (2) wurden Bezüge auf die Fälle nach Modul 408.0463 Abschnitt 4 Absatz (2) sowie 408.0481 Abschnitt 6 Absatz (4) c) hergestellt. Auch nach Fahrten im Gegengleis und nach Sperrfahrten können Situationen eintreten, in denen die Grundstellung des selbsttätigen Streckenblocks nicht hergestellt werden kann. In diesen Fällen ist das Verfahren nach Absatz (2) ebenso anzuwenden.

Modul 408.0625 – Gleisfreimeldeanlage im Bahnhof oder in einer Abzweigstelle gestört

neu: Modul 408.0625, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0625 1
2	408.0625 2
3	408.0625 3
4	408.0911 5 (2)

Abschnitt 4 gibt die bisher in Modul 408.0911 Abschnitt 5 gegebenen Regeln wieder.

Modul 408.0631 – Verständigung zwischen Zugfolgestellen völlig gestört

neu: Modul 408.0631, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0631

Modul 408.0632 – Warnen von Reisenden auf dem Bahnsteig nicht möglich

neu: Modul 408.0632, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul neu	-

Der Betreiber von Bahnsteigen ist verpflichtet, Reisende auf dem Bahnsteig ab einer bestimmten örtlich festgelegten Geschwindigkeit vor Zugfahrten zu warnen. Es stehen ihm dabei sowohl technische als auch organisatorische Möglichkeiten zur Verfügung. Fallen technische Systeme zur Reisendenwarnung aus oder können organisatorische Maßnahmen nicht oder nicht zeitgerecht ergriffen werden, ist der Betreiber der Bahnsteige verpflichtet, dies der DB Netz AG unverzüglich zu melden. Es sind anderweitige Schutzmaßnahmen zu ergreifen, die geeignet sind, Reisende am Bahnsteig vor den Gefahren von Zugfahrten zu schützen. Hierzu wurden neue Regeln in Modul 408.0632 geschaffen, die in Abschnitt 1 abgestufte Maßnahmen für den Fall vorsehen, wenn der Betreiber der Bahnsteige seiner Verpflichtung einer Reisendenwarnung vorübergehend nicht nachkommen kann. Abschnitt 1 Absatz (1) sieht vor, dass durchfahrende

Züge, für die keine Notwendigkeit besteht, das betroffene Bahnsteiggleis zu benutzen, abweichend vom Fahrplan für Zugmeldestellen durch andere Gleise zu führen sind, an denen sich keine betroffenen Bahnsteige befinden. Stehen andere geeignete Gleise nicht zur Verfügung und müssen Züge durch die betroffenen Bahnsteiggleisen gefahren werden, sind Triebfahrzeugführer nach Abschnitt 1 Absatz (2) mit Befehl 12 zu beauftragen, die im Betriebsstellenbuch oder in einer Betra festgelegte Geschwindigkeit am Bahnsteig zu fahren. Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer hierzu den neuen Grund Nr. 38 angeben. Die im Betriebsstellenbuch vorgegebene reduzierte Geschwindigkeit ergibt sich aus einer örtlich für jeden betroffenen Bahnsteig vom Betreiber dieser Einrichtungen durchgeführten Risikobetrachtung. Die daraus resultierenden Geschwindigkeiten werden dem Ersteller des Betriebsstellenbuches mitgeteilt und für den Fahrdienstleiter dort aufgenommen. Da das Erteilen von Befehlen stets auf ein notwendiges Maß beschränkt bleiben soll, ist in Abschnitt 1 Absatz (2) ein Ausnahmetatbestand enthalten, wonach der Fahrdienstleiter nach Möglichkeit durch eine ggf. vorhandene abweichende Fahrstraßenwahl eine unterhalb oder gleich der reduzierten Geschwindigkeit liegende signalisierte Geschwindigkeit am rückgelegenen Hauptsignal anzeigen kann, wenn dies im Betriebsstellenbuch zugelassen ist. Der Vorteil liegt in einem Sicherheitsgewinn, da nun die angeordnete Geschwindigkeit signalmäßig und durch die Zugbeeinflussung überwacht wird.

Um zu verhindern, dass der Fahrdienstleiter eine Zugfahrt irrtümlich zulässt, ohne dem Triebfahrzeugführer Befehl 12 erteilt zu haben, schreibt Abschnitt 1 Absatz (3) vor, dass er Merkhinweis „BEF“ nach Modul 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben muss.

Um zu verhindern, dass Zugstraßen während dieser vorübergehend eingeführten Maßnahme selbsttätig einlaufen, muss der Fahrdienstleiter nach Abschnitt 1 Absatz (4) Selbststellbetrieb ausschalten und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Es ist Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anzubringen. Meldet die dem Fahrdienstleiter im Betriebsstellenbuch oder in einer Betra bekannt gegebene Stelle, dass das Warnen von Reisenden im notwendigen Umfang wieder möglich ist, so können die genannten betrieblichen Ersatzmaßnahmen entfallen.

Modul 408.0641– Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen

neu: Modul 408.0641, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1)	408.0641 1 (1)
1 (2)	408.0641 1 (2)
1 (3) neu	-
1 (4) neu	-
2	408.0641 2
3 (1) - einleitender Satz	408.0641 3 (1), 1. Halbsatz
3 (1) a)	408.0641 3 (1), 2. Halbsatz
3 (1) b) neu	-
3 (1) c), einleitender Absatz	408.0641 3 (1), 2. und 4. Satz

neu: Modul 408.0641, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
3 (1) c) 1. Anstrich	408.0641 3 (1), 3. Satz
3 (1) c) 2. Anstrich	408.0641 3 (1), 5. Satz
3 (2)	408.0641 3 (2)
3 (3)	408.0641 3 (3)
3 (4)	408.0641 3 (4)
4	408.0641 4
5	408.0641 6
6	408.0641 7

Der neue Abschnitt 1 Absätze (3) und Absatz (4) schreiben das Anbringen bzw. Eingeben des neu eingeführten Merkhinweis „BEF“ sowie entsprechender Sperre vor. Weiterhin darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Dies stellt sicher, dass der Fahrdienstleiter vor Zulassung einer Fahrt in Richtung einer Stelle, die nur mit verminderter Geschwindigkeit befahrbar ist, an das Erteilen des Befehls 12 erinnert wird.

In Abschnitt 3 Absatz (1) sind die bisher hintereinander aufgeführten Maßnahmen in den Unterabsätzen a) und c) dargestellt. Unterabsatz b) ist neu und stellt klar: Ein Fahrdienstleiter, der den Ausfall oder die Störung der technischen Sicherung eines Bahnüberganges erkennt, muss den Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle verständigen, wenn dieser Zugfahrten in Richtung des Bahnüberganges zulassen kann. Damit ergibt sich für den so verständigten Fahrdienstleiter eine klare Verantwortung: Ihm ist jetzt bekannt, dass die technische Sicherung ausgefallen oder gestört ist und er muss deshalb in eigener Verantwortung nach Unterabsatz c) den Triebfahrzeugführern Befehl 8 erteilen. Da er Befehl 8 in eigener Verantwortung erteilt, bestimmt er den Inhalt des Befehles und verwendet seinen eigenen Übermittlungscode. Als Folge dessen spricht Unterabsatz c) „Die Fahrdienstleiter“ in der Mehrzahl an. Außerdem ist Unterabsatz c) redaktionell neu gegliedert: Zuerst regelt er die Verständigung der Triebfahrzeugführer durch Befehl 8 und verweist für die Fälle, in denen ein Fahrdienstleiter einen Befehl 8 für mehrere Bahnübergänge ausstellen muss, auf das Betriebsstellenbuch (bisher Örtliche Richtlinien). Im Anschluss daran fasst er die beiden Fälle, in denen Befehl 8 nicht erforderlich ist, in einer Aufzählung zusammen.

Auch in Abschnitt 3 Absatz (2) sind die bisher hintereinander aufgeführten Maßnahmen in den Unterabsätzen a) und c) dargestellt. Auch hier regelt ein neuer Unterabsatz b) die Verständigung des Fahrdienstleiters der benachbarten Zugmeldestelle. Die Erläuterungen zu Abschnitt 3 Absatz (1) b) gelten sinngemäß.

Der bisherige Abschnitt 5, der Störungen an Heißläuferortungsanlagen oder Festbremsortungsanlagen beinhaltete, ist entfallen, da die Regelungen für diese Anlagen seit dem 14.12.2014 in den Modulen 484.0030 bzw. 484.1030 getroffen werden.

Modul 408.0651 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung

neu: Modul 408.0651, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
---	------------------------------------

neu: Modul 408.0651, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1)	408.0651 1
1 (2) (neu)	-
1 (3) (neu)	-
1 (4) (neu)	-
1 (5) (neu)	-
2	408.0651 2
3	408.0651 3
4 (1)	408.0651 4
4 (2)	408.0651 5
5	408.0651 6
6 neu	-
7	408.0651 7

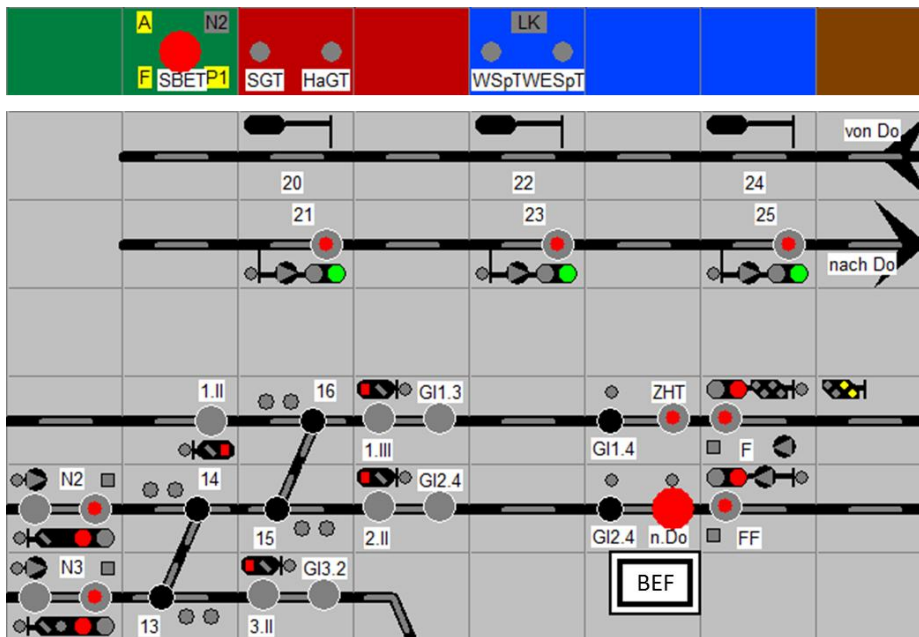
In Abschnitt 1 sind die Absätze (2) bis (5) neu und regeln Besonderheiten zu den Befehlen bei gestörter PZB-Streckeneinrichtung. Im Einzelnen:

Absatz (2) fordert den Fahrdienstleiter auf, sich mit dem benachbarten Fahrdienstleiter abzustimmen, wenn er den im Befehl 12 zu nennenden Abschnitt nicht alleine bestimmen kann. Dies ist dort erforderlich, wo der Beginn oder das Ende des betroffenen Abschnittes in der Zuständigkeit eines anderen Fahrdienstleiters liegt.

Absatz (3) regelt Besonderheiten zum Ort der Befehlsübermittlung. Ergänzend zu der Grundregel in Modul 408.0411 2 (1) b) gilt: „Befehle 12 nach Absatz (1) müssen spätestens auf oder vor der Zugmeldestelle vor dem Anfang des betroffenen Abschnittes übermittelt werden.“ Diese Vorgabe ist erforderlich, weil sich eine Störung an der PZB-Streckeneinrichtung nicht auf die Stellwerkstechnik auswirkt und der Fahrdienstleiter somit z. B. an einem Selbstblocksignal nicht sicherstellen könnte, dass er dort den Zug zur Übermittlung des Befehles anhalten kann. Aus der Vorgabe ergeben sich zwei Möglichkeiten:

1. Der Fahrdienstleiter, dem die Störung bekannt wird, kann die Befehle entsprechend der Vorgabe selbst übermitteln. In diesem Fall gelten die Grundregeln nach Modul 408.0411 Abschnitt 2.

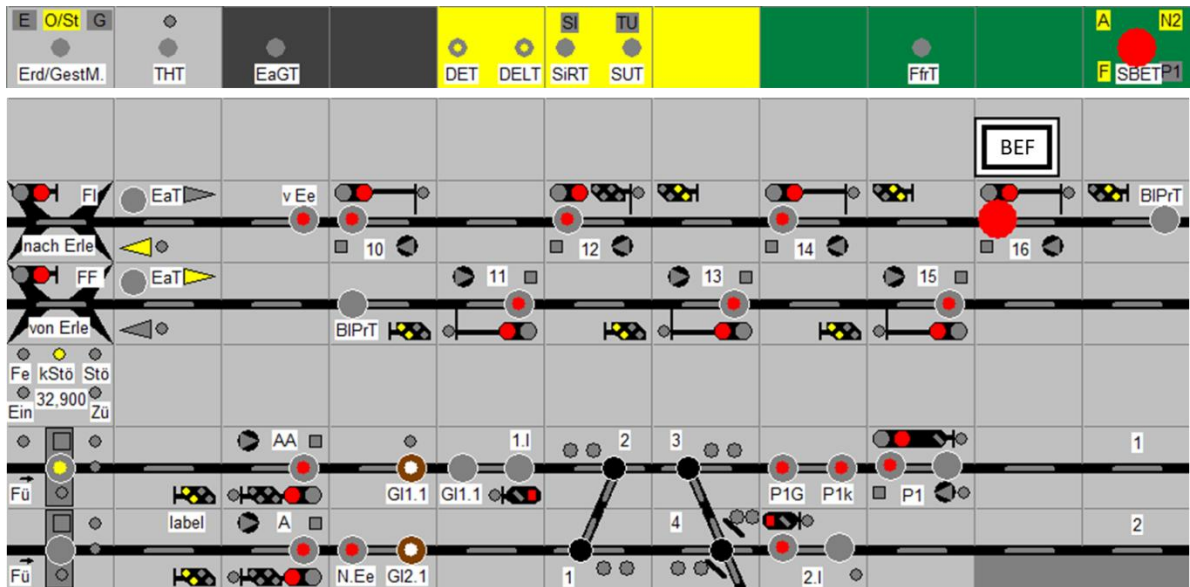
Beispiel:



Bei einer Störung der PZB-Streckeneinrichtung am Sbk 21 kann Fahrdienstleiter Kleinstadt den Befehl 12 selbst übermitteln. Nach den Regeln in Modul 408.0411 Abschnitt 2 kann er für Züge, die in Kleinstadt nicht planmäßig halten, einen anderen Fahrdienstleiter beauftragen, Befehle 12 für diesen Anlass in eigener Zuständigkeit auszufertigen. Bei ausbleibender Bestätigung kann er den Zug am Ausfahrtsignal anhalten [Modul 408.0411 Abschnitt 2 Absatz (1) b), letzter Satz].

2. Wenn der Fahrdienstleiter, dem die Störung bekannt wird, die Befehle nicht selbst übermitteln kann, muss er den Fahrdienstleiter der rückliegenden Zugmeldestelle beauftragen, die Befehle zu übermitteln. Der Fahrdienstleiter der rückliegenden Zugmeldestelle übermittelt die Befehle in eigener Zuständigkeit mit seinem eigenen Übermittlungscode. Er muss dem veranlassenden Fahrdienstleiter die Übermittlung nicht bestätigen, weil der veranlassende Fahrdienstleiter bei ausbleibender Bestätigung den Zug nicht anhalten könnte. Wenn unterschiedliche Inhalte für den Befehl 12 infrage kommen, stimmen sich die beteiligten Fahrdienstleiter jeweils ab. Unterschiedliche Inhalte kommen vor, wenn das Ende des Abschnittes nach 1 (1) in unterschiedlichen Gleisen (Bahnhof) oder in unterschiedlichen Strecken (Abzweigstelle) liegen kann.

Beispiel:



Bei einer Störung der PZB-Streckeneinrichtung am Einfahrsignal F (mit Vorsignal) des Bahnhofs Erle beauftragt der Fahrdienstleiter Erle den Fahrdienstleiter Kleinstadt, Zügen, die das Regelgleis Kleinstadt - Erle befahren, Befehl 12 zu erteilen. Der Beginn des im Befehl 12 vorzugebenden Abschnittes liegt am Sbk 10; das Ende liegt am Hauptsignal, das dem Einfahrsignal F folgt. Da je nach Einfahrgleis unterschiedliche Signale infrage kommen (Signal P1, P2, P3, ...), stimmen sich die beteiligten Fahrdienstleiter jeweils über den Inhalt ab. Fahrdienstleiter Kleinstadt hat den Selbststellbetrieb am Ausfahrtsignal P1 ausgeschaltet, Hilfssperren an der Selbststellbetriebseinschalttaste sowie an der Zieltaste der Ausfahrzugstraßen angebracht und dieser außerdem Merkhinweis „BEF“ angebracht (siehe Erläuterungen zu den Absätzen (4) und (5)).

Absatz (4) regelt neu, dass beim Fahrdienstleiter, der die Befehle nach Absatz (3) übermitteln muss, Selbststellbetrieb an den betroffenen Signalen nicht eingeschaltet sein darf, Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 N. 7 anbringen.

Absatz (5) regelt neu, dass der Fahrdienstleiter, der die Befehle nach Absatz (3) übermitteln muss, Merkhinweis „BEF“ nach Modul 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben muss.

Aufheben von Ausnahmegenehmigungen zur Ril 408.01 - 09 - Züge fahren und Rangieren

Mit Neuherausgabe der Ril 408 - Fahrdienstvorschrift - werden folgende Ausnahmegenehmigungen ungültig:

- Nr. 104 (Kritische Wettersituationen (Sturmwarnungen), gültig ab 01.04.2013)
- Nr 105 (Ausn. 105) - Warnen v. Reisenden auf dem Bahnsteig nicht möglich
- Nr 106 - Modul 408.0601; Aufgehobene Signalabhängigkeit; neue Regeln zu Merkhinweisen und Sperren
- Nr 107 - Modul 408.0483 "Auf dem Gegengleis fahren" - Signale Ne 1

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

gez. i. V. Jörg Bormet
(Leiter Betriebsverfahren)

gez. i. A. Rainer Meffert
(Geschäftsführer Ril 408)

04.10.2015

Richtlinie 408 – Fahrdienstvorschrift -, Modulgruppen 408.01 – 06, Aktualisierung 1; Erläuterungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aktualisierung 1 der Richtlinie 408.01 – 06 gilt ab 11.12.2016. Sie enthält folgende geänderte bzw. neue Module:

408.0100	408.0402	408.0475	408.0601
408.0100Z01	408.0403	408.0481	408.0622
408.0101	408.0411	408.0487	408.0631
408.0101A01	408.0411V01	408.0487V01	408.0633 (neu)
408.0101A04	408.0421	408.0488	408.0641
408.0111	408.0445	408.0492	408.0651
408.0231	408.0451	408.0501	408.0652 (neu)
408.0244	408.0454 (neu)	408.0531	408.0653 (neu)
408.0251	408.0455	408.0541	
408.0261	408.0458	408.0572	
408.0331	408.0463	408.0591	

...

Erläuterungen

Allgemein

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

In die Aktualisierung sind folgende Ausnahmen eingearbeitet:

- 201 - ETCS
- 202 - Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 Hz-Gleisstromkreisen
- 203 - Merkhinweise und Sperren, Fehlerberichtung

Modul 408.0101 – Inhalt und zusätzliche Regeln

Redaktionelle Berichtigung in Abschnitt 2 Absatz (1): „oder“ vom 3. Anstrich verschoben zum 5. Anstrich.

Modul 408.0101A01 - Begriffe

Die Begriffe *Grenzsignal*, *IS*, *NP*, *Override EOA*, *PT*, *SB*, *SH*, *UN* und *Zufahrtsicherungssignal* sind neu aufgenommen. Eine Definition dieser Begriffe ist erforderlich, da hierzu Regeln gegeben sind.

Die Begriffe *FS*, *IS*, *NL*, *NP*, *OS*, *PT*, *SB*, *SF*, *SH*, *SR*, *TR* und *UN* wurden mit dem in Klammern gesetzten englischen Begriff ergänzt. Die Begriffsdefinitionen der ETCS-Betriebsarten sind damit in den Richtlinien 408, 482.72 und 483.0701 identisch.

In den Definitionen der Begriffe *Abzweigstellen*, *Bahnhöfe*, *Bahnhofsteile* sowie *Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke* wird jeweils das Signal Ne 14 den dort bisher ausschließlich erwähnten Hauptsignalen gleichgestellt. Hintergrund: EBO § 14 (1) lässt zu, dass „Signalen am Fahrweg [...] entsprechende Anzeigen im Führerraum gleichgestellt“ sind und diese „die Signale am Fahrweg ersetzen“ dürfen. Da bei Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale Betriebsstellen nicht mit Einfahr- bzw. Blocksignalen ausgerüstet sind, wären die bisherigen Definitionen ohne die Ergänzung unvollständig.

Bei *Aufgehobene Signalabhängigkeit* wurde ergänzt, dass der Fahrtmelder einer virtuellen Blockstelle dem Hauptsignal entspricht. Dies ist erforderlich, weil es aufgehobene Signalabhängigkeit auch bei ETCS-Level 2 ohne Signale geben kann.

Bei *Fahrtstellung eines Hauptsignals* wurde ergänzt, dass bei einer virtuellen Blockstelle der Fahrtstellung des Hauptsignals der entsprechende Fahrtmelder entspricht. Damit entspricht dies der bereits bei *Zugfahrt mit besonderem Auftrag* gegebenen Ergänzung.

Bei *Gewöhnlicher Halteplatz* wurde für Reisezüge mit Betriebshalt und Güterzüge ergänzt, dass diese neben dem bereits bisher erwähnten Halt gebietenden Signal auch möglichst nahe an einen LZB-Halt bzw. ETCS-Halt heranfahren müssen.

Die Definition Kontaktstelle wurde ergänzt: Die bisherige Definition ist redaktionell im neuen Unterabsatz a) erhalten geblieben. Im neuen Unterabsatz b) ist beschrieben, dass eine Kontaktstelle auch eine Betriebsstelle sein kann, welche Meldungen zu Arbeitsende und Arbeitsbeginn bei unterbrochener Arbeitszeit entgegennimmt und welcher Besonderheiten während unterbrochener Arbeitszeit gemeldet werden. Siehe hierzu auch Erläuterungen zu Modul 408.0111 Abschnitt 7.

Die Definition *TR* wurde erweitert. Neben dem bisher genannten Überfahren eines ETCS-Haltes gibt es noch weitere Anlässe, die zu einem Wechsel in die Betriebsart *TR* führen. Diese sind in einfacher Form in der Formulierung „oder in bestimmten Störsituationen“ zusammengefasst. Die bestimmten Störsituationen zählt BTSF 0000.0358 wie folgt auf:

- „Anliegen einer absoluten PZB-Zwangsbremung bis zum Stillstand
- wegen 2000 Hz-PZB-Beeinflussungen oder
- Überfahren eines LZB-Haltes beim Wechsel von Level STM¹ PZB nach Level 2, Level 1 oder Level 0
- Überfahren eines Signalstandortes bei Fahrt unter Tf-Verantwortung ohne Befehlstastenbedienung
- Wechsel nach Level 1 oder Level 2 ohne gültige Fahrerlaubnis
- Widersprüchliche Baliseninformation.“

Zusätzlich wurde der sich aus den Ausnahmen 202 zu Ril 408.01 - 06 ergebende Begriff *Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 Hz-Gleisstromkreisen* redaktionell übernommen.

Modul 408.0101A04 – Gültigkeit der Module für Mitarbeiter

Vordruck „Fernsprechbuch“ – 408.0203V41 – gilt auch für Weichenwärter.

Die Gültigkeit des bisher fehlenden Modules 408.0631 wurde ergänzt.

Die Gültigkeit der neuen Module 408.0633, 408.0652 und 408.0653 wurde aufgenommen.

Modul 408.0111- Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich

Abschnitt 7 gibt erweiterte Regeln für Mitarbeiter auf Betriebsstellen bei unterbrochener Arbeitszeit: Mitarbeiter auf Betriebsstellen mit unterbrochener Arbeitszeit müssen Beginn und Ende der Unterbrechung der im Betriebsstellenbuch genannten Kontaktstelle melden und sich bei Ende der unterbrochenen Arbeitszeit nach Besonderheiten erkundigen, bevor sie Zugfahrten zulassen. Dies stellt sicher, dass der Mitarbeiter der Kontaktstelle der Mitarbeiter der Betriebsstell mit unterbrochener Arbeitszeit über dringliche Hilfszüge oder Unregelmäßigkeiten, die während der unterbrochene Arbeitszeit eingetreten sind, unterrichten kann.

Modul 408.0231 – Fahrweg prüfen

In Abschnitt 3 Absatz (1) hat der in Modul 408.0101A01 definierte „Flankenschutzraum“ die bisherige Formulierung „zwischen Flankenschutzeinrichtung und Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg“ redaktionell ersetzt. In den Unterabsätzen a) und b) hat Fließtext das bisher verwendete Bild redaktionell ersetzt.

In Abschnitt 3 Absatz (8) a) wurde im Regelsatz das Wort „oder“ durch „und“ ersetzt. Hierdurch ist sichergestellt, dass sowohl ein Mitarbeiter als auch der Fahrdienstleiter die vorgeschriebenen Maßnahmen zu treffen haben.

In Abschnitt 3 Absatz (9) a) Nr. 1 hat der in Modul 408.0101A01 definierte „Flankenschutzraum“ die bisherige Formulierung „zwischen Flankenschutzeinrichtung und Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg“ redaktionell ersetzt. Die bisherigen Anstriche sind hierbei entfallen.

¹ = NTC

In Abschnitt 3 Absatz (9) b) Nr. 3 wurde beim ersten Anstrich für die Begrenzung des Fahrens auf Sicht das Signal Ne 14 als Alternative zum Hauptsignal zugelassen, da die Regel sonst auf Strecken mit ETCS Level 2 ohne Hauptsignale nicht anwendbar wäre. Im letzten Absatz stellt die Ergänzung „oder der Flankenschutzraum“ klar: Der Fahrdienstleiter darf den Triebfahrzeugführer auch dann beauftragen, auf Sicht zu fahren, wenn der Flankenschutzraum nicht als frei angezeigt ist. Umgekehrt ist Fahren auf Sicht so lange erforderlich, bis auch der Flankenschutzraum zusammen mit dem anderen Zweig der Weiche bzw. Kreuzung auf Sicht befahren wurde.

Die bisher als Abschnitt 3 Absatz 9 d) wiedergegebene Regel, wonach der Fahrdienstleiter anstelle einer mittelbaren Prüfung den Triebfahrzeugführer beauftragen darf, im Abschnitt nach Absatz (9) b) Nr. 3 auf Sicht zu fahren, hat eine eigene Absatznummer erhalten und ist neu als Abschnitt 9 Absatz (10) mit eigenem Randstichwort wiedergegeben. Dies stellt klarer heraus als bisher: Fahren auf Sicht ist immer als Alternative für eine Abschnittsprüfung zulässig – und nicht ausschließlich eine Maßnahme zum Einführen des mittelbaren Feststellens.

Abschnitt 3 Absatz (11) ist neu. Für Zugfahrten, deren Zuggattungsbezeichnung mit „-G“ ergänzt ist, können im Betriebsstellenbuch zusätzliche oder abweichende Regeln gegeben sein. Hintergrund:

Auf Gleisen mit einer Gleisfreimeldeanlage der Bauform WSSB (42 Hz-Gleisstromkreis, maximaler Achsnebenschlusswiderstand 60 mOhm) kann es vorkommen, dass beim Befahren durch Fahrzeuge mit einem ungünstigen Wert des Achsnebenschlusses das Besetztsein der Abschnitte der Gleisfreimeldeanlage nicht angezeigt wird.

Gleisabschnitte, die mit diesen 42 Hz-Gleisstromkreisen ausgerüstet sind, werden im Betriebsstellenbuch bekanntgegeben.

Die Zuggattungsbezeichnung der betroffenen Zugfahrten ist in den Fahrplanunterlagen durch „-G“ ergänzt.

Zugfahrten, deren Zuggattungsbezeichnung in den Fahrplanunterlagen durch „-G“ gekennzeichnet ist, dürfen in Gleisabschnitte mit 42 Hz-Gleisstromkreisen nur zugelassen werden, wenn die zusätzlichen oder abweichenden Regeln im Betriebsstellenbuch beachtet werden.

Modul 408.0244 – Räumungsprüfung – Strecken mit selbsttätigem Streckenblock

In Abschnitt 4 Absatz (6) ist die bisherige Grundaussage, wonach der Fahrdienstleiter eine Einzelräumungsprüfung durch die Feststellung ersetzen darf, dass das Hauptsignal bzw. die virtuelle Blockstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes Fahrtstellung zeigt, redaktionell im neuen Unterabsatz a) dargestellt.

Der inhaltlich neue Unterabsatz b) fordert für Strecken ETCS, dass der Fahrdienstleiter zusätzlich feststellen muss, dass alle folgenden virtuellen Blockstellen bis zum nächsten Signal Ne 14 Fahrtstellung zeigen: Bei ETCS kann eine Fahrt mit besonderem Auftrag in den Betriebsarten FS, OS oder SR durchgeführt werden. Da ein Zug in der ETCS-Betriebsart SR signalgeführt ist und die virtuellen Blockstellen für diesen Zug nicht gelten, muss bei einer Einzelräumungsprüfung das Freisein bis zum nächsten für den Zug gültigen Signal festgestellt werden. Bei Zügen in der ETCS-Betriebsart SR ist dies das nächste Signal Ne 14. Die Regel gilt allgemein für Strecken mit ETCS, da auch bei mit Hauptsignalen ausgerüsteten Strecken Blockkennzeichen vorhanden sein können. Eine Fußnote weist darauf hin, dass bei Strecken mit ETCS und Hauptsignalen alle Hauptsignale mit einem Signal Ne 14 gekennzeichnet sind.

Diese Regel war bereits vorab mit Ausnahme Nr. 201 zu Ril 408.01 – 06 bekanntgegeben worden.

In Abschnitt 4 Absatz (8) a) ersetzt „Blockstelle der freien Strecke (z. B. selbsttätiges Blocksignal)“ die bisher genannten „selbsttätiges Blocksignal oder einer virtuellen Blockstelle“. Zusammen mit der Ergänzung, dass die Regel nicht für Abzweigstellen gilt, ist damit eine klarere Abgrenzung der Geltung für virtuelle Blockstellen von Abzweigstellen möglich. Die Regeln zum Sperren eines selbsttätigen Blocksignals sind nach Modul 408.0403 Nr. 9 verschoben worden. In Unterabsatz b) stellt ein korrespondierender Satz klar, dass die Regel auch bei einer virtuellen Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs bzw. einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes gilt.

Abschnitt 5 Absatz (5) a) und b) ist analog zu den Änderungen in Abschnitt 4 Absatz (8) angepasst worden (s. o.). Die Vorgabe, dass der Fahrdienstleiter ein selbsttätiges Blocksignal bis zur Fahrt des Kontrollzuges gesperrt lassen muss, ist an dieser Stelle entfallen, da dies in Abschnitt 5 Absatz 6 b) geregelt ist (s. u.)

Abschnitt 5 Absatz (6) b) regelt analog zur Änderung in Abschnitt 5 Absatz (5) a), dass der Fahrdienstleiter die Sperre nach Modul 408.0403 Abschnitt 2 Nr. 9 entfernen und unmittelbar nach Haltstellung durch den Kontrollzug wieder anbringen muss. Die Regel ist auf „Abschnitt 2“ begrenzt und gilt deshalb nur für Relaisstellwerke. Nur hier muss der Fahrdienstleiter ein selbsttätiges Blocksignal sperren und unmittelbar nach Haltstellung durch den Kontrollzug wieder sperren. In Elektronischen Stellwerken hingegen belässt der Fahrdienstleiter die sich aus dem Merkhinweis „RP“ ergebende Sperre und verwendet die Sperrumgehung, um die Fahrt des Kontrollzuges mit Fahrtstellung des Hauptsignals zuzulassen.

In Abschnitt 6 Absatz (1) d) ist der bisher als Grafik dargestellte Text redaktionell in Fließtext umgewandelt worden. Dies ermöglicht eine präzisere Zuordnung von Stichwörtern und führt auch bei der Suche in elektronischen Fassungen des Regelwerkes zu Treffern. Die bisherige Unterscheidung in Regeln „bei Einzelräumungsprüfung“ und „bei Räumungsprüfung auf Zeit“ ist entfallen, da die zusätzlichen Regeln für die Einzelräumungsprüfung lediglich inhaltsgleiche Wiederholungen der entsprechenden Regeln für Räumungsprüfung auf Zeit sind. Der Fahrdienstleiter wird dementsprechend bei Räumungsprüfung auf Zeit feststellen, dass die Regeln zu Merkhinweisen, Sperren und Selbststellbetrieb bereits erfüllt sind. Der bisher nicht nummerierte Inhalt des 3. und 4. Kastens der Übersicht hat die Nummer 4 erhalten (s.u.).

Abschnitt 6 Absatz (1) d) Nr. 1 und Nr. 2 ist analog zu den Regeln in Abschnitt 4 Absatz (8) angepasst worden (s. o.).

In Absatz (1) d) Nr. 4 wurde für den betroffenen Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge (1. Anstrich) die Züge in ETCS-Betriebsart SR ausgenommen. Stattdessen gelten für Züge in ETCS-Betriebsart SR dieselben Regeln wie für anzeigeführte Züge (2. Anstrich). Ein Zug in der ETCS Betriebsart SR ist signalgeführt. Die Blockkennzeichen gelten für diesen signalgeführten Zug nicht. Bei anzeigegeführten Zügen wird der Zugfolgeabschnitt durch die Blockkennzeichen begrenzt. Wenn ein Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und eine Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung nicht gegeben bzw. nicht festgestellt werden kann, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals oder des Signals Ne 14 der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist, muss der Fahrdienstleiter für den betroffenen Zugfolgeabschnitt Fahren auf Sicht anordnen. Für ETCS-geführte Züge ist dies der Zugfolgeabschnitt zwischen den begrenzenden Blockkennzeichen bzw. zwischen dem Blockkennzeichen und dem Signal Ne 14. Ein Zug, der in der ETCS-Betriebsart SR fährt, darf höchstens 40 km/h fahren. Der Triebfahrzeugführer muss auf Sicht fahren, wenn ihn der Fahrdienstleiter hiervon nicht mit Befehl 13 befreit. Daher kann der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer eines in ETCS-Betriebsart SR fahrenden Zuges die Begrenzung des durch Blockkennzeichen gekennzeichneten Zugfolgeabschnittes im Befehl unter Angabe der Bezeichnung der Blockkennzeichen vorgeben. Die Regel begrenzt das Fahren auf Sicht damit auf den unbedingt notwendigen Zugfol-

geabschnitt. Sollte ein ETCS-Betriebsartwechsel von SR nach FS z. B. wegen einer gestörten Funkübertragung nicht stattfinden, muss der Triebfahrzeugführer nach den Regeln in Modul 408.2456 Abschnitt 6 Absatz (2) bis zum nächsten Hauptsignal bzw. Signal Ne 14 weiter auf Sicht fahren.

Modul 408.0251 – Hauptsignale bedienen

In Abschnitt 4 Absatz (2) wurde redaktionell ergänzt: Wenn in einem Gleisbildstellwerk eine Zugstraße nicht selbsttätig auflöst und der Fahrdienstleiter die Feststellungen nach Abschnitt 1 nicht durch Hinsehen treffen kann, gelten die Regeln nach Modul 408.0261 Abschnitt 5 Absatz (2). Das heißt: Der Fahrdienstleiter darf den Triebfahrzeugführer auffordern, ihm eine Grenzzeitfreimeldung, eine Zugvollständigkeitsmeldung oder eine Haltmeldung zu geben.

Modul 408.0261 – Zugfahrten durchführen

In Abschnitt 1 Absatz (1) a) Nr. 4 wurde im zweiten Satz „oder in einer Betra“ ergänzt. Die Regel stimmt damit mit Modul 408.0421 Abschnitt 1 Absatz (4) überein.

In Abschnitt 1 Absatz (1) a) Nr. 8 wurde der Satz im zweiten Anstrich durch „oder anderen Mitarbeiter“ ergänzt. Diese Ergänzung ermöglicht dem Fahrdienstleiter, die Nummern der Beförderungsanordnungen nicht nur ausnahmslos von einem Triebfahrzeugführer, sondern auch von einem anderen Mitarbeiter des EVU zur Kenntnis zu nehmen. Damit ist die Regel inhaltlich deckungsgleich mit der bereits für Triebfahrzeugführer geltenden Regel in Modul 408.2321 Abschnitt 1.

Modul 408.0331 – Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof

In Abschnitt 3 Absatz (4) wurde für ETCS ein neuer Unterabsatz c) erforderlich: ETCS erteilt bei mehreren Zügen vor demselben Signal demjenigen Zug die Fahrerlaubnis, der bereits ETCS-geführt ist bzw. dessen Triebfahrzeugführer als erster „Start“ bedient. Der Wechsel in die ETCS-Betriebsart SB stellt sicher, dass zunächst nur der zuerst ausfahrende Zug eine ETCS-Fahrerlaubnis erhält. Die korrespondierende Regel für Triebfahrzeugführer ist in Modul 408.2341 3 (4) c) gegeben.

Modul 408.0402 – Merkhinweise anbringen bzw. eingeben

Im gesamten Modul wurden mehrere Verweise auf Fundstellen korrigiert und ergänzt.

Modul 408.0403 – Sperren anbringen bzw. eingeben

Im gesamten Modul wurden mehrere Verweise auf Fundstellen korrigiert und ergänzt.

In Abschnitt 2 – Relaisstellwerke – ersetzt „Einzelsperrung des selbsttätigen Blocksignals oder der Blockstelle für anzeigegeführte Züge“ das bisherige „bleibt frei“. Damit zählt das Sperren eines selbsttätigen Blocksignals als Sperre. Die Vorgabe muss an den 4 genannten Fundstellen nicht wiederholt werden.

Modul 408.0411 - Befehle

In den Regeln zum Ort der Befehlsübermittlung in Abschnitt 2 Absatz (1) a) wurde redaktionell klargestellt, dass der Fahrdienstleiter einen Befehl 1, 2, 3, 4, 5 oder 13 auch am **letzten** gewöhnlichen Halteplatz vor der genannten Stelle übermitteln darf.

In Abschnitt 2 Absatz (5) wurde das erste Beispielbild ausgetauscht; in der ursprünglichen Fassung war im dritten Beispiel irrtümlich „Triebfahrzeugführer“ gestrichen. Ebenso wurde das zweite, dritte und vierte Beispielbild ausgetauscht, weil in den dort dargestellten Befehlen ein Datum eingetragen war, zu dem die Neuherausgabe der Ril 408 noch nicht gültig war.

Auch die Beispiele in Abschnitt 2 Absatz (7) wurden wegen des Befehlsdatums getauscht.

In Abschnitt 2 Absatz (10) ist die Vorgabe entfallen, dass der Fahrdienstleiter inhaltsgleiche, diktierete Befehle innerhalb einer Arbeitsschicht nur für den ersten Zug ausfertigen muss, wenn er diese „unmittelbar hintereinander“ übermittelt. Da der Fahrdienstleiter die Befehle in den „Übermittlungsnachweis für diktierete Befehle mit gleichem Inhalt“ eintragen muss, ist es möglich, bei Bedarf auch mehrere Übermittlungsnachweise parallel zu führen. Das zweite Beispielbild wurde ausgetauscht, weil in der ursprünglichen Fassung irrtümlich Datumsangaben für eine über 3 Kalendertage dauernden Arbeitsschicht eingetragen waren.

In Abschnitt 3 Absatz (1) wurde redaktionell klargestellt, dass der Fahrdienstleiter bei der Verwendung mehrerer Vordrucke die Kopfzeilen nur im ersten Vordruck ausfüllen muss.

408.0411V01 – Vordruck Befehl

In der Ausfüllanleitung des Befehlsvordruckes sind im Abschnitt *Besondere Regeln für bestimmte Befehle* zu Befehl 2, Spalte 1 für ETCS zwei Ergänzungen erforderlich:

- Der Eintrag „ETCS-Halt“ wird benötigt, um einem in der ETCS-Betriebsart TR befindlichen Zug die Weiterfahrt auch in solchen Situationen zulassen zu können, in denen ein rückliegendes Signal Ne 14 oder ein Blockkennzeichen nicht angegeben werden kann, z. B. nach einem Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR als Systemreaktion auf einen Balisenlesefehler. Außerdem wird der Eintrag benötigt, um einem Zug, dessen Fahrterlaubnis nach dem Halten auf die Spitze des Zuges gekürzt wurde, die Weiterfahrt zuzulassen.
- Der Eintrag „Ne 14“ wird benötigt, um signalgeführten Zügen in folgenden Situationen die Vorbeifahrt an Signalen Ne 14 zulassen zu können: Züge in der Betriebsart IS bzw. SH (geschobene Züge, zurücksetzende Züge, Züge bei gestörtem ETCS) sowie Sperrfahrten KI, die keine ETCS-Ausrüstung besitzen.

Der so geänderte Vordruck wird in dieser Form bereits netzweit bei den Druckexemplaren zur Neuherausgabe des Vordrucks „Befehl“ (Vordruck 408.0411V01/408.2411V01) angewendet. Vorgaben zum Aufbrauchen sind daher nicht erforderlich.

Modul 408.0421 – Blockstellen, Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen

Die DB Netz AG hat mit der Aufsichtsbehörde vereinbart, wärterbediente nicht signalabhängige Schrankenanlagen der freien Strecke im Bremswegabstand vor dem Bahnübergang (Gefahrpunkt) mit PZB-Einrichtungen auszurüsten. Eine Folgeabhängigkeit zwischen der Bedieneinrichtung der Schrankenanlage und den 2000 Hz-Gleismagneten stellt sicher, dass die PZB Züge, die sich dem Bahnübergang bei offenen Schranken gefährlich nähern, durch eine PZB-Zwangsbremse rechtzeitig vor dem nicht gesicherten Bahnübergang anhält. Solche Bahnübergänge sind mit dem Orientierungszeichen „PZB BÜ“ gemäß Modul 301.9001 Abschnitt 17² gekennzeichnet. In Abschnitt 1 Absatz (13) wurde ergänzt, dass der Fahrdienstleiter in Fällen, in denen er einen Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten nicht benachrichtigen kann oder der Schrankenwärter bzw. Bahnübergangsposten ihm nicht bestätigen kann, dass der Bahnübergang gesichert ist, dem Triebfahrzeugführer zusätzlich zum Befehl 8 einen Befehl 12, Grund 34 i. V. m. Befehl 12.4 erteilen muss. Die zusätzlichen Befehle sind erforderlich, weil infolge des nicht gesicherten Bahnüberganges der 2000 Hz-Gleismagnet im Sinne einer Störung wirksam ist. Der Fahrdienstleiter muss deshalb den Triebfahrzeugführer mit dem Befehl 12.4 darauf hinweisen, dass der 2000 Hz-Gleismagnet ständig wirksam ist, damit letzterer in Höhe

² Ril 301 wird zeitgleich entsprechend geändert.

des Orientierungszeichens die Befehlstaste wegen des wirksamen PZB-Magnetes betätigt. Der Fahrdienstleiter darf auf einem Vordruck mehrere Befehle erteilen, wenn der Triebfahrzeugführer diese in der im Vordruck angegebenen Reihenfolge ausführen kann. Andernfalls muss der Fahrdienstleiter mehrere Vordrucke verwenden (Modul 408.0411 Abschnitt 3 (1)). Da der Triebfahrzeugführer zuerst den Befehl 12 und danach den Befehl 8 ausführen muss, muss der Fahrdienstleiter zwei Befehlsvordrucke verwenden.

Modul 408.0445 – Geschobene Züge

Der Absatz (3) wurde für Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale neu aufgenommen. Geschobene Züge fahren in der ETCS-Betriebsart SH, weil aus dieser Betriebsart heraus ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Betriebsart OS oder FS nicht stattfinden kann. Signale Ne 14 sind gemäß Ril 301.1401 10 (1) lediglich ein Haltbegriff in der ETCS-Betriebsart SR. Auch für geschobene Züge gilt: Züge dürfen einander nur im Abstand der Zugfolgestellen folgen [EBO § 39 (3)] und die Ein-, Aus- oder Durchfahrt eines Zuges darf nur zugelassen werden, wenn sein Fahrweg frei ist [EBO § 39 (4)]. Hierzu ist es erforderlich, dass die durch Signale Ne 14 gekennzeichneten Blockstellen auch für in ETCS-Betriebsart SH geschobene Züge gelten. Die korrespondierende Regel für Triebfahrzeugführer steht in Modul 408.2445 (3).

Modul 408.0451 - Geschwindigkeiten im Einfahrgeleis beschränken, Einfahrweg begrenzen

Abschnitt 1 (2) redaktionelle Klarstellung: Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer die zulässige Geschwindigkeit durch Befehl 12 vorgeschrieben haben.

Abschnitt 1 (3) redaktionelle Klarstellung, auf welche Inhalte sich ergänzende Regeln im Betriebsstellenbuch beziehen können. Dies führt zu zutreffenden Überschriften im Betriebsstellenbuch.

Abschnitt 3 Absatz (3) b) lässt neu zu, dass der Fahrdienstleiter ausnahmsweise auf das Aufstellen einer Wärterhalteplatte am Ende des Einfahrweges verzichten darf, wenn ihm der Triebfahrzeugführer eines dort haltenden Zuges bestätigt hat, dass das Nachtzeichen des Signales Zg 2 als rotes Licht bzw. zwei rote Lichter eingeschaltet ist. Das rote Licht des Signals Zg 2 entspricht in seiner Qualität dem Nachtzeichen des Signals Sh 2.

Modul 408.0454 – Wechsel der ETCS-Betriebsart– (neu)

Im neuen Modul 408.0454 sind Regeln gegeben, wenn der Triebfahrzeugführer auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale aus den ETCS-Betriebsarten FS oder OS in eine andere ETCS-Betriebsart wechseln will und der Fahrdienstleiter diesem Wechsel nicht durch Befehl zugestimmt oder angeordnet hat. Dieser Fall tritt z. B. ein, wenn der Triebfahrzeugführer auf einer Betriebsstelle die Fahrrichtung wechselt und der Triebfahrzeugführer dazu am ETCS-Fahrergerät die ETCS-Betriebsart SB wählen muss. In der ETCS-Betriebsart SB wird der indirekte Flankenschutz über die ETCS-Zentrale nicht hergestellt. Deshalb muss der Fahrdienstleiter sicherstellen, dass vor Verlassen der ETCS-Betriebsarten FS oder OS der Flankenschutz in benachbarten Zugstraßen nicht gefährdet wird. Danach darf der Fahrdienstleiter dem Wechsel der Betriebsart mündlich zustimmen.

Modul 408.0455 – Zugfahrten mit besonderem Auftrag zulassen

In Abschnitt 1 Absatz (1) wurde an vier Stellen der Begriff „ETCS-Fahrerlaubnis“ redaktionell klargestellt.

In Abschnitt 2 Absatz (4) ist die Regel für Züge in der ETCS-Betriebsart SR ergänzt worden. Um alle Fälle der Zugfahrt mit besonderem Auftrag bei ETCS einheitlich zu regeln, ist es erforderlich, dem bisher genannten ETCS-geführten Zug den Zug in der ETCS-Betriebsart SR gleichzusetzen. Damit sind folgende Fälle umfasst:

- Der Fahrdienstleiter lässt dem Triebfahrzeugführer eines in ETCS-Betriebsart FS oder OS anzeigegeführten Zuges die Vorbeifahrt an einer ETCS-Bk auf Befehl zu. Der Triebfahrzeugführer bedient Override und wechselt von ETCS-Betriebsart FS oder OS nach SR.
- Der Fahrdienstleiter lässt dem Triebfahrzeugführer eines in ETCS-Betriebsart SR signalgeführten Zuges die Vorbeifahrt an einer ETCS-Bk auf Befehl zu. Der Triebfahrzeugführer bedient Override und bleibt in ETCS-Betriebsart SR.

Weiterhin wurde ergänzt, dass der Fahrdienstleiter Befehle 12 mit dem Auftrag, auf Sicht zu fahren, und Befehle 13 kombinieren darf. Dies ist sinnvoll, um Fahren auf Sicht auf ein unbedingt notwendiges Maß zu begrenzen, und zwar in den Fällen, bei denen das ETCS-Fahrzeuggesetz länger in der ETCS-Betriebsart SR verbleibt als der Fahrdienstleiter Fahren auf Sicht mit Befehl 12 angeordnet hat.

In Abschnitt 2 Absatz (5) wurden besondere Regeln auf Strecken mit ETCS-Level 2 für die Vorbeifahrt an Grenzsignalen, die den Levelwechsel von ETCS-Level 2 nach ETCS-Level NTC PZB/LZB kommandieren, gegeben. Diese Regeln müssen berücksichtigen, dass ein kommandierter automatischer Levelwechsel erst dann stattfindet, wenn das Grenzsignal eine Fahrtstellung zeigt oder Signal Hp 0 mit Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8. Wenn im Störfall ein kommandierter automatischer Levelwechsel unterbleibt, offenbart sich diese Störung erst dann, wenn das Grenzsignal eine Fahrtstellung zeigt oder Signal Hp 0 + Zs 1, Zs 7 oder Zs 8. Diese Störung ist in Modul 408.0653 Abschnitt 2 geregelt. Wenn der Fahrdienstleiter die Vorbeifahrt am Grenzsignal mit Befehl 2 zulassen muss, z. B. weil ein Signal Zs 1 nicht bedienbar ist, würde sich ein störungsbedingt unterbleibender Levelwechsel nicht offenbaren bzw. ein bereits angekündigter Levelwechsel findet nicht statt, wenn der Triebfahrzeugführer Override EOA bedient, nachdem er einen Befehl 2 erhalten hat. Es ist deshalb erforderlich, dass der Fahrdienstleiter einen manuellen Levelwechsel mit Befehl 10 und 10.1³ anordnet und sich vom Triebfahrzeugführer den Levelwechsel bestätigen lässt, bevor er mit einem Befehl 2 die Vorbeifahrt an einem Grenzsignal zulässt. Dies geben die neuen Regeln in den Unterabsätzen a) - c) vor.

Unterabsatz d) verweist auf ergänzende Regeln im Betriebsstellenbuch. Diese sind erforderlich, wenn der Zug aus einer Strecke mit ETCS Level 2 ohne Hauptsignale heraus vor einem Grenzsignal hält und zwischen der rückgelegenen Zugmeldestelle und dem Grenzsignal keine Blockteilung besteht. In diesem Fall könnte der Levelwechsel zu einer Verletzung des Flankenschutzes auf der rückgelegenen Zugmeldestelle führen. Das Betriebsstellenbuch gibt dann die zu beachtenden Regeln vor.

Zu Abschnitt 3 Absatz (5): Zufahrtsicherungssignale sollen verhindern, dass ein nicht mit ETCS ausgerüsteter Zug in eine Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale einfährt. Sie können in Richtung der mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale ausgerüsteten Strecke keinen Fahrtbegriff zeigen. Im Regelfall wechselt der Zug noch vor dem Zufahrtsicherungssignal nach ETCS-Level 2 und fährt dann am dunkelgeschalteten Zufahrtsicherungssignal vorbei. Wenn ein automatischer Levelwechsel bis zum Zufahrtsicherungssignal nicht stattgefunden hat, kommt der Zug am Halt zeigenden Zufahrtsicherungssignal zum Halten. Die Ursache für die Haltstellung des Zufahrtsicherungssignals kann demnach auch darin bestehen, dass der automatische Levelwechsel nach ETCS-Level 2 nicht stattgefunden hat. Der neue Abschnitt 3 Absatz (5) regelt deshalb, dass der Fahrdienstleiter sich vom Triebfahrzeugführer bestätigen lassen muss, dass sich der Zug in ETCS-Level 2 befindet, bevor er eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag an einem Zufahrtsicherungssignal in Richtung der ETCS-Strecke zulässt. Damit kann der Fahrdienstleiter ausschließen, dass der nicht vollzogene Levelwechsel nach ETCS-Level 2 zusätzliche bzw. alleinige Ursache für die Haltstellung des Zufahrtsicherungssignals ist. Wenn der Le-

³ Befehl 10.1 ist wegen eventueller rückwärtiger Restriktionen im Fahrweg erforderlich.

velwechsel nach ETCS-Level 2 nicht stattgefunden hat, gelten Regeln in Modul 408.0653. Wenn das Triebfahrzeug nicht mit ETCS ausgerüstet ist, darf der Fahrdienstleiter die Zugfahrt nicht zulassen. Die Regel gilt nicht für Kleinwagenfahrten, da diese nicht mit ETCS ausgerüstet sein müssen.

In Abschnitt 4 wurde die bislang gültige Regel, wonach ein für einen Zug einmal bedientes Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 nach dem Erlöschen kein zweites Mal für denselben Zug bedient werden durfte, geändert. Der Fahrdienstleiter darf diese Signale, wenn Sie erlöschen, bevor der Zug daran vorbeigefahren ist, auch ein weiteres Mal bedienen, wenn er sichergestellt hat, dass er das Signal für denselben Zug bedient.

Modul 408.0458 Abschnitt 4 Absatz (4) – Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen

In Abschnitt 3 Absatz 4 wurde redaktionell klargestellt, dass der Fahrdienstleiter *zusätzlich* alle *folgenden* Hauptsignale auf Halt stellen muss, die LZB oder ETCS für den Zug dunkel geschaltet hatte.

In Abschnitt 4 Absatz (4) hat „ETCS-Fahrterlaubnis“ den bisherigen Begriff „Fahrterlaubnis“ redaktionell ersetzt. Siehe hierzu Erläuterungen zu 408.0101A01, Begriff „ETCS-Fahrterlaubnis“.

In Abschnitt 4 Absatz 5 wurde redaktionell klargestellt, dass der Fahrdienstleiter alle folgenden Hauptsignale, welche die LZB oder ETCS dunkelgeschaltet hatte, auf Halt stellen muss.

Abschnitt 6 wurde in drei Absätze gegliedert. Hierbei wurde der bisherige Abschnitt 6 zum neuen Absatz (1). Die Absätze (2) und (3) sind neu und regeln, dass abweichend von Absatz (1) die Regeln in Abschnitt 3 Absatz (4) bzw. Abschnitt 4 Absatz (5) auch für Hauptsignale hinter einer virtuellen Blockstelle gelten, die der Fahrdienstleiter auf Halt stellt bzw. an der er eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag nicht durchführen will. Dies stellt klar: Der Fahrdienstleiter muss weitere virtuelle Blockstellen hinter der zurückzunehmenden Blockstelle nicht auf Halt stellen. Dies ist deshalb nicht erforderlich, weil an virtuellen Blockstellen keine dunkelgeschalteten Hauptsignale an der Außenanlage vorhanden sind, die für den Triebfahrzeugführer eines signalgeführten Zuges als erloschene Signale gelten würden.

Modul 408.0463 – Auf dem Gegengleis fahren

Der neue Abschnitt 10 Absatz (2) c lässt für ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale zu, dass der Fahrdienstleiter den Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis durch ein virtuelles Signal Zs 1 erteilt. Die ETCS-Zentrale übermittelt das Signal Zs 1 als Fahrt in der ETCS-Betriebsart FS. Die korrespondierende Regel für den Triebfahrzeugführer im Modul 408.2463 Abschnitt 1 Absatz (2) gibt vor, dass er bei einem Fahrauftrag in ETCS-Betriebsart FS das Regel- oder das Gegengleis befahren darf.

Der Fahrdienstleiter darf bei ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen den Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis nicht durch Signal Zs 1 erteilen, da dort auch signalgeführte Züge verkehren können. Diese Aussage ist lediglich als Hinweis gegeben, da sich die Regel schon aus dem Grundsatz in Abschnitt 10 Absatz (1) ergibt.

Hiervon unberührt bleibt, dass der Fahrdienstleiter die Fahrt in das Gegengleis durch Signal Zs 1 zulassen darf, wenn er den Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis durch Befehl 4 erteilt und dies nach Abschnitt 10 Absatz (3) c) im Betriebsstellenbuch zugelassen ist.

Modul 408.0475 – Arbeiten an technischen Einrichtungen

In Abschnitt 3 wurde ein Rechtschreibfehler korrigiert.

Aus den bisherigen Abschnitt 5 wurde Abschnitt 5 Absatz (1). In Abschnitt 5 Absatz (1) wurde der Begriff „ETCS-Sperrungen“ redaktionell geändert in „ETCS-Sperren“. Damit stimmt der

Sprachgebrauch mit dem Bedienungsregelwerk 482.72xx überein. Im 2. Anstrich und 3. Anstrich wurde „einrichten“ durch „aktivieren“ ersetzt und damit eine Übereinstimmung zum Sprachgebrauch des Bedienungsregelwerkes 482.72xx hergestellt. Der 3. Anstrich erwähnt neben der Möglichkeit, die Fahrt durch die Fahrtstellung eines Hauptsignals zuzulassen, auch die Zugfahrt mit besonderem Auftrag, auch für diese gelten dieselben Voraussetzungen. Der 4. Anstrich gilt nur noch für den Fall, wenn das führende Fahrzeug über PZB/LZB verfügt; außerdem muss der Fahrdienstleiter zusätzlich Befehl 10.1 erteilen wegen eventueller rückwärtiger Restriktionen. Das Beispiel wurde entsprechend angepasst. Der 5. Anstrich ist neu und regelt, wenn das führende Fahrzeug nicht über PZB/LZB verfügt. Dies ist erforderlich, weil auf ETCS-Strecken langfristig Triebfahrzeuge verkehren können, die nicht mehr über PZB/LZB verfügen. Der Fahrdienstleiter beauftragt den Triebfahrzeugführer mit Befehl 10, ETCS-Level 0 zu wählen und erteilt zusätzlich Befehl 10.1 wegen eventueller rückwärtiger Restriktionen.

Abschnitt 5 Absatz (2) ist neu und regelt die Sperrung einer ETCS-Zentrale.

Abschnitt 8 Absatz (1) h ist neu. Unterabsatz h) regelt den Fall, dass der Fahrdienstleiter ETCS-Sperren aktiviert haben muss, bevor er dem Beginn der Arbeiten zustimmt. Dies ist der Fall, wenn die ETCS-Führung nach Umbaumaßnahmen oder Inbetriebnahmen mit Nebenbestimmungen nicht verwendet werden darf, da projektierte Daten im ETCS nicht mit dem Zustand der Infrastruktur übereinstimmen können. Eine nicht aktivierte ETCS-Sperre kann in diesen Fällen dazu führen, dass ein Zug mit falschen Führungsgrößen (zu hohe Geschwindigkeit oder zu große Zielentfernung) geführt wird.

Modul 408.0481 – Sperrfahrten durchführen

Abschnitt 5 Absatz (3) c enthält eine neue Regel für Sperrfahrten, die nur einen Teil des Gegengleises befahren und auf dem Regelgleis zurückkehren. Diese lässt zu, dass der Fahrdienstleiter die Sperrfahrt mit Signal Zs 8 zulässt. Nach den Regeln in Modul 301.0301 Abschnitt 9 Absatz (3) gilt ein durch Signal Zs 8 erteilter Auftrag, das Gleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung zu befahren bis zum nächsten Bahnhof. Bislang wurde die Ansicht vertreten, dass diese Regel es nicht zulassen würde, Sperrfahrten auch dann mit Signal Zs 8 die Zustimmung zur Fahrt zu erteilen, wenn die Fahrt bereits vor dem nächsten Bahnhof enden und zum Ausgangsbahnhof oder eine etwa davor liegende Stelle zurückkehren würde. Daher musste eine zusätzliche Regel geschaffen werden, wonach der Fahrdienstleiter vor Zulassung der Sperrfahrt mit Signal Zs 8 dem Triebfahrzeugführer mit Befehlen 5 und 5.2 sowie ggf. mit Befehl 14 vorgeben muss, bis zu welchem Punkt der freien Strecke die Sperrfahrt verkehren soll und für die Rückfahrt. Die vorgenannten Befehle können hier nicht pauschal durch einen entsprechenden Fahrplan ersetzt werden, da der Fahrdienstleiter in der Praxis keine solchen Fahrpläne erteilen darf. Dies ist Aufgabe der Betriebszentrale. Sollen Sperrfahrten planmäßig, z. B. im Rahmen von Betraarbeiten, einen Teil eines Gegengleises befahren und auf dem Regelgleis zurückkehren, so können der Betra die nötigen Fahrplanangaben beigegeben sein, die der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer dann im Befehl übermitteln darf. Ein Verzicht auf die Befehle ist in diesem Zusammenhang jedoch nicht zulässig. Hintergrund dieser Regel ist das Bestreben, Zugfahrten, wenn möglich, weitestgehend mit vorhandenen Signalen zuzulassen, da das Übermitteln von Befehlen stets mit einem höheren Fehlerrisiko behaftet ist. Die Nutzung vorhandener Signale ist damit immer anzustreben und der Befehlserteilung vorzuziehen.

Abschnitt 9 erhält eine allgemeinere Überschrift – „Gültigkeit der Signale“ – und wird neu in zwei Absätze unterteilt. Absatz (1) erhält die bisherige Regel zur Gültigkeit der Signale bei mehreren Sperrfahrten und erhält hierzu ein entsprechendes Randstichwort. Der neue Absatz (2) regelt die Gültigkeit des Signals Ne 14 für Kleinwagenfahrten: Kleinwagen sind nicht mit Zugbeeinflussung ausgerüstet. Sie befinden sich deshalb in keiner ETCS-Betriebsart – ein Signal Ne 14 würde mit seiner Bedeutung „Halt für Züge in ETCS-Betriebsart SR“ [Modul 301.1401 10 (1)] für

eine Kleinwagenfahrt keinen Haltbegriff darstellen. Dies ist aber erforderlich, damit der Fahrdienstleiter die jeweilige Sperrfahrt KI erst dann zulassen kann, wenn die Bedingungen hierfür erfüllt sind. Deshalb gibt die neue Regel vor, dass der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer zur Vorbeifahrt an Signalen Ne 14 auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale Befehl 2 erteilen muss. Für Strecken mit ETCS-Level 2 und Hauptsignalen ist die Regel nicht erforderlich, da dort Signale Ne 14 immer zusammen mit einem Hauptsignal aufgestellt sind und die Hauptsignale auch für Kleinwagenfahrten gelten. Die korrespondierende Regel für Triebfahrzeugführer ist in Modul 408.2481 6 (2) enthalten.

Abschnitt 11 Absatz (3) ist neu und regelt das Vorgehen bei Sperrfahrten, die auf der freien Strecke den Abschnitt zwischen einem Orientierungszeichen „PZB BÜ“ und dem Bahnübergang befahren, den Bahnübergang aber nicht erreichen, so dass eine Sicherung des Bahnübergangs nicht erforderlich ist. In diesen Fällen befährt die Sperrfahrt den ständig wirksamen 2000 Hz-Gleismagneten an dem Orientierungszeichen. Um die Befehlstaste bedienen zu können, benötigt der Triebfahrzeugführer einen Befehl 12.4. Ein Befehl 12 Grund Nr. 34 ist nicht erforderlich, da es sich beim Befahren des ständig wirksamen 2000 Hz-Gleismagneten ursächlich nicht um eine Störung der PZB-Streckeneinrichtung handelt und die zulässige Geschwindigkeit einer Sperrfahrt bereits 50 km/h beträgt.

Modul 408.0487 – Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock durchführen

In Abschnitt 1 Absatz 3 wurde ein Schreibfehler im Randstichwort korrigiert.

In Abschnitt 1 Absatz (4) wurde für den Fahrdienstleiter der Wortlaut „Nein, warten“ bei der Verweigerung der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke redaktionell ergänzt. In Modul 408.2487 Abschnitt 2 Absatz (2) ist dieser Wortlaut zwar vorgeschrieben, jedoch fehlte er im Fahrdienstleitermodul.

In Abschnitt 4 Absatz (3) wurde die Regel ergänzt, wonach das Freisein der Strecke für die Dauer von Gleissperrungen zur Durchführung von Arbeiten nicht immer gewährleistet sein muss. Die Betra kann hierzu künftig Regelungen treffen, wenn z. B. Arbeiten während der unterbrochenen Arbeitszeit durchgeführt werden sollen und sich während dieser Zeit Fahrzeuge auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke befinden.

Modul 408.0487V01 - Zugmeldebuch für Strecken mit Stichstreckenblock

Im Vordruck 408.0487V01 Zugmeldebuch für Strecke mit Stichstreckenblock (Einlage) fehlten in der Druckausgabe der Ril 408 in den Spalten 3, 4 und 5 unterhalb der Zeile U/M die senkrechten Trennlinien. Diese wurden ergänzt.

Der bisherige Vordruck kann aufgebraucht werden.

Modul 408.0488 – Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt

In Abschnitt 1 Absatz (4) wurde die Regel ergänzt, wonach der Fahrdienstleiter eine Zugfahrt, die auf der freien Strecke beginnt und aus einer Rangierfahrt übergegangen ist, mündlich zulassen muss, wenn er keine Hauptsignale bedienen kann. Damit wird eine analoge Regel geschaffen, die auch bei Sperrfahrten vorsieht, dass der Fahrdienstleiter diese Fahrten mündlich zulässt. Der Triebfahrzeugführer darf darauf vertrauen, dass ihm eine solche Zulassung erteilt wird und er nicht ohne weiteres nach Verlassen einer Anschlussstelle oder eines Baugleises auf der freien Strecke in eine Zugfahrt übergeht.

In Abschnitt 2 Absatz (1) wurde die Aufzählung mit Anstrichen in eine Aufzählung mit Kleinbuchstaben umgewandelt, um im nachfolgenden Text Bezüge zu den einzelnen Passagen herstellen zu können. In Abschnitt 2 Absatz (1) c) wurde „vor einem Signal Ne 1“ ergänzt. Dadurch ist die Stelle genau so benannt, wie sie im Befehl 7 angegeben ist. Am Ende des Absatzes (1)

wurde Folgendes ergänzt: In den Fällen nach Abschnitt 2 Absatz (1) b) und c) muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer auffordern, den Zugschluss so lange eingeschaltet bzw. angebracht zu lassen, bis der Fahrdienstleiter eine Räumungsprüfung durchführen kann.

Modul 408.0492 – Sonstige Besonderheiten

In Abschnitt 4 Absatz (2) b) Nr. 1 ist neu geregelt, dass der Befehl 11 nicht erforderlich ist, wenn der Fahrdienstleiter die Zugfahrt am Beginn des im Befehl 12 genannten Abschnittes mit besonderem Auftrag zulässt. Wenn der Fahrdienstleiter eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag zulässt, führt die LZB den Zug auf einen Halt bzw. auf eine maximal zulässige Geschwindigkeit von 40 km/h. In dieser Situation kann der Triebfahrzeugführer den Beginn der eigentlichen Geschwindigkeitsbeschränkung an derselben Stelle sicher bestimmen.

In Abschnitt 5 Absatz (2) a) ist neu geregelt, dass auf Strecken mit ETCS bei Langsamfahrstellen, die nicht in ETCS eingegeben und aktiviert sind, der Befehl 11 nicht erforderlich ist, wenn der Fahrdienstleiter eine Zugfahrt am Beginn des im Befehl 12 genannten Abschnittes mit besonderem Auftrag zulässt. Wenn der Fahrdienstleiter eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag zulässt, führt ETCS den Zug auf einen Halt bzw. auf eine maximal zulässige Geschwindigkeit von 40 km/h. In dieser Situation kann der Triebfahrzeugführer den Beginn der eigentlichen Geschwindigkeitsbeschränkung an derselben Stelle sicher bestimmen

In Abschnitt 6 Absatz (2) b) Nr. 2 ist die Regel aus Abschnitt 5 Absatz (2) inhaltsgleich aufgenommen. Erläuterung hierzu siehe 408.0492 Abschnitt 5 Absatz (2) a).

In Abschnitt 9 Absatz (1) hat „ETCS-Fahrerlaubnis“ die bisher verwendete Formulierung „Fahrerlaubnis in ETCS“ redaktionell ersetzt. Siehe hierzu Erläuterungen zu 408.0101A01, Begriff „ETCS-Fahrerlaubnis“.

Modul 408.0501 – Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt

In Abschnitt 1 Absatz (2) wurde die bei der Neuherausgabe irrtümlich vergessene Regel zu Merkhinweisen und Sperren wieder aufgenommen. Diese Änderung war bereits vorab mit Ausnahme 203 bekanntgegeben worden, die durch die Aufnahme entfällt.

Modul 408.0531 - Unzulässiges Vorbeifahren an Haltsignalen, LZB-Halt, ETCS-Halt oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war; Wechsel in ETCS-Betriebsart TR

Zu Abschnitt 1: Bei einer Zwangsbremung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN muss der Triebfahrzeugführer sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen und nach Modul 408.0653 Abschnitt 4 gemeinsam mit ihm feststellen, ob die Zwangsbremung an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist. Wenn die Zwangsbremung an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist, gelten die Regeln in Modul 408.0531. Aus diesem Grund wurden die in Abschnitt 1 aufgelisteten Fälle, in denen der Triebfahrzeugführer sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen muss, um die neuen Unterabsätze k) und l) erweitert: Auch nach einer Zwangsbremung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN erhält der Triebfahrzeugführer für die Weiterfahrt Befehl 2, wenn diese an einem Hauptsignal eingetreten ist, das Fahrtstellung oder Kennlicht zeigt. Der Fall einer unzulässigen Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal ist unabhängig von einer gleichzeitig eintretenden Zwangsbremung bei ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN im bereits vorhandenen Unterabsatz a) geregelt. Redaktioneller Hinweis: Die bisher in 2 Absätzen teils als Aufzählung, teils als Fließtext dargestellten Situationen sind neu einheitlich als Aufzählung dargestellt. Die in den bisherigen Absätzen (1) und (2) dargestellten Situationen wurden dabei in einen Abschnittstext zusammengefasst, der die einzelnen Situationen als Unterabsätze a) bis l) gleichrangig auflistet.

Abschnitt 2 Absatz 4 ist neu. Die Regeln sind für den Fall gegeben, dass ein Zug unzulässig an einem Halt zeigenden Einstiegsgrenzsignal vorbeigefahren ist und nach der Vorbeifahrt hinter dem Ort des Levelwechsel in ETCS-Betriebsart TR zum Halten kommt. Wenn der Triebfahrzeugführer die ETCS-Betriebsart TR bestätigt hat, wechselt das ETCS-Fahrzeuggerät nicht in die ETCS-Betriebsart PT, sondern in die ETCS-Betriebsart NTC PZB/LZB. Der Triebfahrzeugführer verständigt den Fahrdienstleiter und teilt ihm mit, dass das ETCS-Fahrzeuggerät die ETCS-Betriebsart NTC PZB LZB anzeigt. Damit gelten die gleichen Regeln wie bei einer unzulässigen Vorbeifahrt eines signalgeführten Zuges mit wirksamer PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung. Bei der Weiterfahrt des Zuges wird das ETCS-Fahrzeuggerät aber wieder nach Level 2 kommandiert. Um eventuelle rückwärtige Geschwindigkeitsrestriktionen, welche die Zugbeeinflussung nicht „überwacht“, weiter zu beachten, ist ein Befehl für die Weiterfahrt mit 40 km/h erforderlich. Hier kann der Fall eintreten, dass der Zug an keinem für ihn gültigen Hauptsignal mehr vorbeifahren muss. Um die fehlende Überwachung der rückwärtigen Restriktionen zu kompensieren, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer zusätzlich zum Befehl 2 für die Weiterfahrt nach unzulässiger Vorbeifahrt am Einstiegsgrenzsignal einen Befehl 10.1 mit der Weisung erteilen, 2000 m mit höchstens 40 km/h zu fahren.

Abschnitt 2 Absatz (6): Zufahrtsicherungssignale sollen verhindern, dass ein nicht mit ETCS ausgerüsteter Zug in eine Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale einfährt. Sie können in Richtung der mit ETCS-Level 2 ausgerüsteten Strecke keinen Fahrtbegriff zeigen. Im Regelfall wechselt der Zug noch vor dem Zufahrtsicherungssignal nach ETCS-Level 2 und fährt dann am dunkelgeschalteten Zufahrtsicherungssignal vorbei. Wenn ein automatischer Levelwechsel bis zum Zufahrtsicherungssignal nicht stattgefunden hat, kommt der Zug am Zufahrtsicherungssignal zum Halten. Der Fahrdienstleiter ordnet dann einen manuellen Levelwechsel nach ETCS-Level 2 an (geregelt in Modul 408.0653 Abschnitt 2). Sollte der automatische Levelwechsel nach ETCS-Level 2 bis zum Zufahrtsicherungssignal nicht stattgefunden haben, weil das führende Fahrzeug nicht mit ETCS ausgerüstet ist, darf der Fahrdienstleiter den Zug nicht in die ETCS-Strecke einlassen [Modul 408.0455 Abschnitt 3 Absatz (5)]. Auch bei einer PZB-Zwangsbremmung an einem Zufahrtsicherungssignal ist sicherzustellen, dass der Zug für die Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale geeignet, also mit ETCS ausgerüstet ist. Dies stellt Abschnitt 2 mit dem neuen Absatz (5) sicher. Über die Grundregel hinaus, wonach bei einer PZB-Zwangsbremmung Triebfahrzeugführer und Fahrdienstleiter gemeinsam feststellen müssen, ob diese an einem Hauptsignal usw. eingetreten ist, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer auffordern, ihm mitzuteilen, ob das führende Fahrzeug mit ETCS-Level 2 ausgerüstet ist (Unterabsatz a). Wenn dies der Fall ist und ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 2 nicht stattgefunden hat, gelten die Regeln in Modul 408.0653 Abschnitt 4; der Fahrdienstleiter ordnet einen manuellen Levelwechsel an (Verweis geregelt in Unterabsatz b). Wenn das führende Fahrzeug nicht mit ETCS ausgerüstet ist, muss der Fahrdienstleiter den Zug zurücksetzen lassen oder auf die mit PZB ausgerüstete Strecke umleiten (Unterabsatz c).

Modul 408.0541 – Gefahrdrohende Umstände

Abschnitt 5 der bisherigen Regeln zum Thema Windwarnung ist entfallen. Die entsprechenden Regeln sind neu in Modul 484.0035 enthalten. Die Nummerierung der folgenden Abschnitte ändert sich entsprechend von 6 bis 9 in 5 bis 8.

Modul 408.0572 – Zug zurücksetzen

Durch Aufnahme von besonderen Regeln beim Zurücksetzen von Zügen auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale wurde der Abschnitt 4 in Absätze unterteilt. Als neue Regel ist in Absatz (2) aufgenommen worden, dass im Betriebsstellenbuch für das Zurücksetzen abweichende oder ergänzende Regeln gegeben sein können. Ergänzende oder abweichende Regeln

werden gegeben, wenn Streckenabschnitte nur einseitig oder nur im Regelgleis mit ETCS ausgerüstet sind (z. B. Bf Leipzig-Mockau - Bf Leipzig/Halle Flughafen).

Der neue Absatz (4) betrifft die besonderen Regeln für das Zurücksetzen von Zügen auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale. Wenn auf diesen Strecken das Fahrzeug an der Spitze des zurücksetzenden Zuges mit ETCS ausgerüstet ist, muss der Triebfahrzeugführer beim Zurücksetzen auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale ETCS-Level 2 wählen. Durch diese Levelwahl wird die ETCS-Betriebsart SR vorgegeben. Bei ETCS-Betriebsart SR gelten die am Fahrweg des zurücksetzenden Zuges stehenden Signale Ne 14. Diesen Signalen sind nicht schaltbare Balisen mit der Information „Halt, wenn in SR“ zugeordnet. Der Fahrdienstleiter muss deshalb die Vorbeifahrt an Signalen Ne 14 mit Befehl 2 zulassen.

Ein Zug, der nicht von der Spitze aus gesteuert wird bzw. dessen arbeitendes Triebfahrzeug sich nicht an der Spitze des Zuges befindet, ist ein geschobener Zug. Geschobene Züge dürfen nicht in der ETCS-Betriebsart SR fahren: In ETCS-Betriebsart SR bestünde die Möglichkeit, dass der Zug in die ETCS-Betriebsart FS wechselt. Hierbei wären die angezeigten Führungsgrößen um den Betrag der geschobenen Zuglänge falsch; außerdem könnte ein in ETCS-Betriebsart FS fahrender Zug sich selbst zwangsbremsen. Zurücksetzende Züge, deren Triebfahrzeug sich nicht an der Spitze des Zuges befindet bzw. die nicht von der Spitze aus gesteuert werden, müssen deshalb in ETCS-Betriebsart SH fahren, weil aus dieser Betriebsart heraus ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Betriebsart OS oder FS nicht stattfinden kann. Signale Ne 14 sind gemäß Ril 301.1401 10 (1) lediglich ein Haltbegriff für Züge in der ETCS-Betriebsart SR. Auch für zurücksetzende Züge gilt: Züge dürfen einander nur im Abstand der Zugfolgestellen folgen [EBO § 39 (3)] und die Ein-, Aus- oder Durchfahrt eines Zuges darf zugelassen werden, wenn sein Fahrweg frei ist [EBO § 39 (4)]. Hierzu ist es erforderlich, dass die durch Signale Ne 14 gekennzeichneten Blockstellen auch für zurücksetzende Züge in ETCS-Betriebsart SH gelten. Für den Fahrdienstleiter bedeutet dies, dass er auch in diesem Fall die Vorbeifahrt an einem Signal Ne 14 einheitlich mit Befehl 2 zulassen muss.

Modul 408.0591 - Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb (hier: Fehlleitung)

Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 1 wurde für ETCS um folgende Vorgabe erweitert Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer auch dann einen Befehl 14.6 erteilen, wenn ETCS einen Levelwechsel nach ETCS-Level 2 bereits angekündigt hat. Hintergrund: Bei einem angekündigten Levelwechsel ist die Fahrerlaubnis im Hintergrund bereits vorhanden. Im Zusammenwirken mit den erweiterten Regeln in Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 5 (s. u.) führt die Vorgabe dazu, dass der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer auch bei einem angekündigten Levelwechsel den Befehl 14.6 („Bleiben Sie halten.“) erst dann zurückziehen darf, nachdem ihm der Triebfahrzeugführer bestätigt hat, dass dieser Override EOA bedient hat.

Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 5 wurde um zwei Vorgaben erweitert:

- Erster Anstrich: Die Vorgabe, dass der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 13 erteilen muss, wenn er das Freisein des Gleises feststellen kann, ist eine redaktionelle Wiederholung der Regel in Modul 408.0455 Abschnitt 2 Absatz (4). Die Regel trifft auch hier zu, weil der Fahrdienstleiter die Weiterfahrt mit Befehl 1 oder Befehl 3 zulässt.
- Zweiter Anstrich: Der Fahrdienstleiter muss sich vom Triebfahrzeugführer bestätigen lassen, dass dieser nach Erhalt des Befehles zur Weiterfahrt *Override EOA* bedient hat. Erst dann darf der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.35 erteilen und damit den vorher erteilten Befehl 14.6 („Bleiben Sie halten.“) zurückziehen. Hintergrund: Bei ETCS-Level 2 kann es - z. B. wenn der Zug zwischen Hauptsignal bzw. Signal Ne 14 und der fahrwegbestimmenden Weiche zum Halten gekommen ist - vorkommen, dass das ETCS-Fahrzeuggerät weiterhin die ursprünglichen Führungsgrößen anzeigt,

obwohl der Fahrdienstleiter den ursprünglichen falschen Fahrweg aufgelöst und anschließend den Fahrweg mit dem korrekten Ziel neu eingestellt hat. Wenn der Triebfahrzeugführer nach Befehlserhalt weiterfahren würde, würden die weiterhin angezeigten ursprünglichen Führungsgrößen nicht zum neu eingestellten Fahrweg passen und der Zug könnte bei der Weiterfahrt schneller als zulässig fahren. Außerdem würde eine Weiterfahrt mit den ursprünglich angezeigten Führungsgrößen dazu führen, dass ETCS den Zug hinter der fahrwegbestimmenden Weiche zwangsbremst, weil er bis zum neuen Zielsignal mindestens zwei Balisengruppen des alten Fahrwegs vermisst. Da der Triebfahrzeugführer in dieser Situation nicht vor dem Ende einer Fahrterlaubnis hält, geben ihm die neuen korrespondierenden Regeln in Modul 408.2591 vor, vor der Weiterfahrt Override EOA zu betätigen, damit das ETCS-Fahrzeuggerät in die ETCS-Betriebsart SR wechselt und damit die nicht zutreffenden, ursprünglichen Führungsgrößen löscht. Die Aufforderung des Fahrdienstleiters an den Triebfahrzeugführer, ihm die Bedienung von Override EOA zu bestätigen, bevor er den Befehl 14.6 mit einem Befehl 14.35 zurückzieht, erhöht die Sicherheit des Verfahrens: Nicht ein menschlicher Fehler kann zu einer sicherheitlich kritischen Situation führen, sondern nur die Verkettung zweier menschlicher Fehler.

Modul 408.0601 – Unregelmäßigkeiten an Sperrsignalen als Flankenschutzeinrichtungen, Weichen, Gleissperren, Riegeln

In Abschnitt 1 Absatz (1) und in Abschnitt 5 Absatz (2) wurde redaktionell klargestellt, dass der Bediener die jeweiligen Feststellungen „bei der Fahrwegprüfung“ treffen muss.

In Abschnitt 5 Absatz (4) c) wurde präzisiert, dass sich der Verzicht auf Handverschluss ausschließlich auf Schutzweichen nach Abschnitt 2 Absatz (6) d)⁴ und e)⁵ bezieht.

In Abschnitt 5 Absatz (4) d) wurde korrigiert bzw. präzisiert, dass sich der Verzicht auf Handverschluss ausschließlich auf Schutzweichen nach Abschnitt 2 Absatz (6)⁶ d)⁷ und e)⁸ bezieht.

Modul 408.0622 – Einrichtungen des Streckenblocks gestört

In Abschnitt 1 Absatz (1) a) ersetzt „Blockstelle der freien Strecke (z. B. selbsttätiges Blocksignal)“ die bisher genannten „selbsttätiges Blocksignal oder einer virtuellen Blockstelle“. Zusammen mit der Ergänzung, dass die Regel nicht für Abzweigstellen gilt, ist damit eine klarere Abgrenzung der Geltung für virtuelle Blockstellen von Abzweigstellen möglich. Die Regeln zum Sperren eines selbsttätigen Blocksignals sind nach Modul 408.0403 Nr. 9 verschoben worden. In Unterabsatz b) stellt ein korrespondierender Satz klar, dass die Regel auch bei einer virtuellen Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs bzw. einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes gilt.

Abschnitt 1 Absatz (3)⁹ lässt neu allgemein zu, dass auf Strecken mit Blockkennzeichen der Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge als betroffener Zugfolgeabschnitt gilt. Damit ist die Regel für signalgeführte Züge und anzeigegeführte Züge gleich. Der Fahrdienstleiter kann auch dem Triebfahrzeugführer eines signalgeführten Zuges im Befehl 12 die jeweiligen Blockkennzeichen in den Spalten „von“ und „bis“ angeben, weil diese in allen Fällen im Fahrplan des Zuges dargestellt sind. Voraussetzung ist, dass der Fahrdienstleiter für die nicht betroffenen

⁴ andere Flankenschutzeinrichtung

⁵ keine Fahrzeugbewegung

⁶ bisher irrtümlich genannt: „(5)“

⁷ andere Flankenschutzeinrichtung

⁸ keine Fahrzeugbewegung

⁹ analog zu 408.0244 Abschnitt 6 Absatz (1) d) Nr. 4

Teilblockabschnitte das Freisein der nicht betroffenen Teilblockabschnitte nach Modul 408.0244 Abschnitt 4 Absatz (5) oder (6) festgestellt hat.

In Abschnitt 1 Absatz (4)¹⁰ wurde für den betroffenen Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge (1. Anstrich) die Züge in ETCS-Betriebsart SR ausgenommen. Stattdessen gelten für Züge in ETCS-Betriebsart SR dieselben Regeln wie für anzeigeführte Züge (2. Anstrich). Ein Zug in der ETCS Betriebsart SR ist signalgeführt. Die Blockkennzeichen gelten für diesen signalgeführten Zug nicht. Bei anzeigeführten Zügen wird der Zugfolgeabschnitt durch die Blockkennzeichen begrenzt. Wenn ein Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und eine Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung nicht gegeben bzw. nicht festgestellt werden kann, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals oder des Signals Ne 14 der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist, muss der Fahrdienstleiter für den betroffenen Zugfolgeabschnitt Fahren auf Sicht anordnen. Für ETCS-geführte Züge ist dies der Zugfolgeabschnitt zwischen den begrenzenden Blockkennzeichen bzw. zwischen dem Blockkennzeichen und dem Signal Ne 14. Ein Zug, der in der ETCS-Betriebsart SR fährt, darf höchstens 40 km/h fahren. Der Triebfahrzeugführer muss auf Sicht fahren, wenn ihn der Fahrdienstleiter hiervon nicht mit Befehl 13 befreit. Daher kann der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer eines in ETCS-Betriebsart SR fahrenden Zuges die Begrenzung des durch Blockkennzeichen gekennzeichneten Zugfolgeabschnittes im Befehl unter Angabe der Bezeichnung der Blockkennzeichen vorgeben. Die Regel begrenzt das Fahren auf Sicht damit auf den unbedingt notwendigen Zugfolgeabschnitt. Sollte ein ETCS-Betriebsartwechsel von SR nach FS z. B. wegen einer gestörten Funkübertragung nicht stattfinden, muss der Triebfahrzeugführer nach den Regeln in Modul 408.2456 Abschnitt 6 Absatz (2) bis zum nächsten Hauptsignal bzw. Signal Ne 14 weiter auf Sicht fahren.

Modul 408.0631 – Verständigung zwischen Zugfolgestellen völlig gestört

In Abschnitt 3 Absatz (2) a) wurde ein Schreibfehler korrigiert. Statt mit Befehl 12 – Grund Nr. 1 erhält der Triebfahrzeugführer mit Befehl 12 – Grund Nr. 7 den Auftrag, bis zur nächsten Zugmeldestelle auf Sicht zu fahren.

In Abschnitt 3 Absatz (2) b) wurde ein Schreibfehler korrigiert. Statt dem Befehl 14.4 erhält der Triebfahrzeugführer mit Befehl 14 die in Ziffer 1. und 2. enthaltenen Aufträge.

Abschnitt 5 der bisherigen Regeln zum Thema Windwarnung ist entfallen. Die entsprechenden Regeln sind neu in Modul 484.0035 enthalten. Die Nummerierung des folgenden Abschnittes ändert sich entsprechend von 6 in 5.

Modul 408.0633 – Reisendeninformation bei außerplanmäßigem Gleiswechsel nicht möglich (neu)

Das neue Modul 408.0633 beinhaltet Regeln für den außerplanmäßigen Gleiswechsel auf Betriebsstellen mit außenliegenden Bahnsteigen, die zur Reisendeninformation mit DSA¹¹ ausgerüstet sind, an durchgehenden Hauptgleisen auf Strecken mit Geschwindigkeiten größer 120 km/h. Bei der Wahl der Geschwindigkeit sind Strecken mit Gleiswechselbetrieb, aber auch parallel verlaufende eingleisige Strecken erfasst, für die ein Gleiswechsel aus dispositiven Gründen erfolgen kann. Bei Streckengeschwindigkeiten bis zu 120 km/h sind keine besonderen betrieblichen Maßnahmen erforderlich. Die von den Maßnahmen betroffenen Betriebsstellen umfassen Haltepunkte und Bahnhöfe mit vergleichbaren Verhältnissen, wenn eine Reisendeninformation über einen notwendigen Bahnsteigwechsel nicht möglich ist. Die Regeln kompensieren bei haltepunktähnlichen Verhältnissen ein mögliches Fehlverhalten von Reisenden in

¹⁰ analog zu Modul 408.0244 Abschnitt 6 Absatz (1) d) Nr. 4

¹¹ Dynamische Schriftanzeige

Verbindung mit schnellfahrenden Zügen. Im Betriebsstellenbuch sind die Betriebsstellen aufgeführt, für die in den genannten Fällen Züge mit Befehl 12, Grund Nr. 39 und Befehl 12.7 zu beauftragen sind, vom Beginn des betroffenen Bahnsteigs bis zu einem im Betriebsstellenbuch festgelegten Punkt hinter dem Ende des Bahnsteigs auf Sicht zu fahren. Für die Zeit, in der solche Fahrten mit Halt an dem betroffenen Bahnsteig zugelassen sind, sind auch Zügen im Regelgleis bzw. einem benachbarten durchgehenden Hauptgleis oder in dazwischenliegenden Streckengleisen, wenn dies durchgehende Hauptgleise sind, die entsprechenden Befehle zu erteilen. Zu betrachten sind auch Züge, die zu diesem Zeitpunkt am Haltepunkt durchfahren.

Modul 408.0641 – Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen

In Abschnitt 3 Absatz (1) d) wurden Regeln für Bahnübergänge mit wärterbedienten Schranken ergänzt, an denen das Orientierungszeichen „PZB-BÜ“ aufgestellt ist. Vor diesen Bahnübergängen sind im Gefahrenpunktabstand 2000 Hz-Gleismagnete verlegt. Diese Gleismagnete sind wirksam, wenn der zugehörige Bahnübergang gestört ist, weil der Schrankenwärter die Bedieneinrichtung zur Unwirksamkeitsschaltung dieser Gleismagnete nicht bedienen kann. Um dem Triebfahrzeugführer die Erlaubnis zu erteilen, diese dauerhaft wirksamen PZB-Gleismagnete durch Bedienen der Befehlstaste zu befahren, muss der Fahrdienstleiter ihm zusätzlich zum Befehl 8 Befehl 12 – Grund Nr. 34 - und 12.4 erteilen.

Module 408.0651, 408.0652 (neu), 408.0653 (neu) – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – Allgemeiner Hinweis

Die bisher zusammengefasst in Modul 408.0651 gegebenen Regeln für Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – PZB, LZB sowie ETCS – werden redaktionell auf 3 Module aufgeteilt:

- 408.0651 Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – PZB
- 408.0652 Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – LZB
- 408.0653 Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – ETCS

Inhaltliche Änderungen sind bei den Erläuterungen zu den einzelnen Modulen beschrieben.

Modul 408.0651 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – PZB

Das Modul gibt ausschließlich Regeln für Unregelmäßigkeiten an der punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB) (s. o.). Dadurch hat sich die Kopfzeile in diesem Modul entsprechend geändert.

Auf Grund der Aufnahme von Regeln für gestörte PZB-Streckeneinrichtungen vor wärterbedienten Bahnübergängen mit Orientierungszeichen „PZB BÜ“ ergibt sich folgende neue redaktionelle Gliederung des Abschnittes 1:

Neu Absatz, Unterabsatz usw.	Alt: Absatz, Unterabsatz usw.
(1)	(1) 1., erster Absatz
(2)	(1) 1., zweiter Absatz
(2) a)	(1) 1., 1. Anstrich
(2) b)	(1) 2.
(2) c) (neu)	-
(2) d)	(1) 1., 2. Anstrich
(3)	(1) 3.

Neu Absatz, Unterabsatz usw.	Alt: Absatz, Unterabsatz usw.
(4) (neu)	-
(5)	(2)
(6)	(3)
(7)	(4)
(8)	(5)

In Abschnitt 1 Absatz (2) c) und in Abschnitt 1 Absatz (4) wurden Regeln für gestörte PZB-Streckeneinrichtungen vor wärterbedienten Bahnübergängen mit Orientierungszeichen „PZB BÜ“ ergänzt. Eine solche Störung führt dazu, dass der zugehörige Bahnübergang als nicht gesichert gilt. Dies resultiert aus der Gesamtheit der an solchen Bahnübergängen zusammenwirkenden sicherungstechnischen Komponenten. Wenn eine solche Komponente ausfällt, fehlt ein wesentlicher Bestandteil der Sicherung. Somit greifen die Regeln einer ersatzweisen Sicherung dieser Bahnübergänge durch Befehl 8. Da die PZB über keine Ausfalloffenbarung verfügt, wird im Weiteren von einer nicht vorhandenen PZB-Streckeneinrichtung für diesen Zweck ausgegangen. Als betroffener Abschnitt, für den der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer anweisen muss, mit höchstens 50 km/h zu fahren, gilt in diesem Fall der Zugfolgeabschnitt des betroffenen Bahnübergangs bis zum als nicht gesichert geltenden Bahnübergang. Der Fahrdienstleiter ordnet dies - entsprechend des Grundsatzes in Absatz (1) - mit Befehl 12 - Grund Nr. 34 - an und gibt zusätzlich Hinweis mit Befehl 12.4. Damit der Triebfahrzeugführer die beiden Befehle in der richtigen Reihenfolge ausführen kann, ist es erforderlich, dass der Fahrdienstleiter ihm Befehl 12 auf dem ersten und Befehl 8 auf dem zweiten von zwei Vordrucken übermittelt. Dies ist in einem Beispielbefehl entsprechend dargestellt.

Abschnitt 3 ist neu in vier Absätze untergliedert:

Abschnitt 3 Absatz (1) gibt die bisher im bisherigen Abschnitt 3 in Satz 1 und 2 dargestellten Regeln wieder. Hierbei wurde im 3. Anstrich das Signal Ne 1 ergänzt, da infolge der Nachrüstung von Gegengleisen mit PZB und Signalen Ne 1 in Höhe des Einfahrsignals eines Bahnhofs bzw. Blocksignals einer Abzweigstelle PZB-Zwangsbremungen auch an diesen Stellen eintreten können.

Im neuen Abschnitt 3 Absatz (2) wurden Regeln für Zwangsbremungen an einem Orientierungszeichen „PZB BÜ“ ergänzt. Hier muss davon ausgegangen werden, dass es sich ursächlich um einen nicht gesicherten Bahnübergang handelt, bei dem die vorgelagerte PZB zur sicheren Seite hin gewirkt hat. Diese Zwangsbremungen sind in Folge dessen stets als gefährliches Ereignis im Zusammenhang mit Bahnübergängen einzustufen, zu melden und zu untersuchen. Der Zug darf auch hier nur weiterfahren, nachdem der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 erteilt hat; zur Weiterfahrt genügt die mündliche Zustimmung. Liegt der PZB-Zwangsbremung keine Störung zu Grunde, kann auf das Erteilen der Befehle 12 i. v. m. 12.4 für nachfolgende Züge verzichtet werden. Im Regelfall wird der Fahrdienstleiter eine solche Störung jedoch nicht ausschließen können, so dass es stets erforderlich ist, so lange nach Abschnitt 1 Absatz (4) vorzugehen, bis eine Fachkraft-LST die ordnungsgemäße Funktion der Einrichtung feststellt.

Abschnitt 1 Absatz 3 gibt die im bisherigen Abschnitt 3 in Satz 3 gegebene Regel zur mündlichen Zustimmung zur Weiterfahrt in den Fällen wieder, bei denen eine Zwangsbremung „nicht an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist“. Da sich die Regel auch auf Zwangsbrem-

sungen bezieht, die nicht an Signalen Ne 1 oder an Orientierungszeichen „PZB-BÜ“ eintreten, spricht sie neutral von „allen anderen Fällen“.

Die Regeln in Abschnitt 3 ergänzt der neue Absatz (4) um den Satz, dass im Betriebsstellenbuch ergänzende Regeln gegeben sein können. Diese Regeln gelten für die am Anfang einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale verlegten 2000 Hz-Gleismagnete, die verhindern sollen, dass ein nicht mit ETCS ausgerüsteter Zug irrtümlich in eine solche Strecke einfährt. Die korrespondierende Regel für den Aufsteller des Betriebsstellenbuches gibt Modul 408.1651.

Modul 408.0652 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – LZB (neu)

Das neue Modul gibt die bisher in Modul 408.0651 im Abschnitt 4 dargestellten Regeln zur Störung der LZB wieder.

Die sich aus der Verschiebung ergebenden redaktionellen Änderungen sind in folgender Tabelle dargestellt:

Neu: Modul 408.0652 Abschnitt Absatz usw.	Alt: Modul 408.0651 Abschnitt Absatz usw.
1	4 (1)
1 (1) bis 1 (5)	4 a) bis e)
2	4 (2)
2 (1) bis 2 (3)	4 (2) a) bis 4 (2) c)

Modul 408.0653 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – ETCS (neu)

Das neue Modul gibt die bisher in Modul 408.0651 Abschnitte 5 bis 7 gegebenen Regeln zu Unregelmäßigkeiten bei ETCS wieder. In das Modul sind Änderungen, die sich aus Ausnahme 201 ergeben, eingearbeitet. Als neues Modul enthält es keine Änderungsmarkierungen („*“).

neu: Modul 408.0653, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1, einleitender Abschnittstext	408.0651 5 einleitender Abschnittstext
1(1)	408.0651 5 a)
1(2)	408.0651 5 b)
1 (3)	408.0651 5 c)
1(4)	408.0651 5 d)
1(5) (neu)	-
1(6) a) einleitender Absatztext (neu)	-
1(6) a) (neu)	-
1 (6) b) (neu)	-
1(6) b) Nr. 1, 1. Anstrich	408.0651 6 (1)
1(6) b) Nr. 1, 2. Anstrich	408.0651 6 (2)

neu: Modul 408.0653, Abschnitt, Absatz usw	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1(6) b) Nr. 1, 3. Anstrich neu	408.0651 5 e)
1(6) b) Nr. 2, 1., 2. und 4. Anstrich (neu)	-
1(6) b) Nr. 2, 3. Anstrich	408.0651 6 (3)
2 (neu)	-
3 (neu)	-
4 (neu)	-
5, einleitender Abschnittstext	408.0651 7, einleitender Abschnittstext
5 (1)	408.0651 7 a)
5 (2)	408.0651 7 b)
5 (3)	408.0651 7 c)
5 (4)	408.0651 7 c)
5 (5) (neu)	-
6 (neu)	-

Abschnitt 1 Absatz (4) stellt durch die Ergänzung klar, dass die Räumungsprüfung für alle Zugfolgeabschnitte vor dem haltenden Zug bis zur Räumungsprüfstelle erforderlich ist. Bei einer ETCS-Fahrzeugstörung besteht die Möglichkeit, dass der Triebfahrzeugführer diese nicht beheben kann und das Triebfahrzeug sich bei der anschließenden Weiterfahrt nicht in der ETCS-Betriebsart FS oder OS befindet. Bei einer Weiterfahrt in den noch möglichen ETCS-Betriebsarten SR oder IS gelten die Blockkennzeichen nicht. Deshalb muss der Fahrdienstleiter für den Streckenabschnitt vor dem Zug eine Räumungsprüfung durchführen, bevor der Triebfahrzeugführer die Störung beheben darf.

Abschnitt 1 Absatz (5) ist neu. In den ETCS-Betriebsarten FS oder OS bietet die ETCS-Fahrzeugeinrichtung zusammen mit der ETCS-Zentrale Flankenschutz. Alle anderen ETCS-Betriebsarten gewähren keinen Flankenschutz. Eine gestörte ETCS-Fahrzeugeinrichtung kann keinen Kontakt zur ETCS-Zentrale aufbauen und befindet sich nicht in der Betriebsart FS oder OS. Die Stellwerkslogik fordert bei einem belegten Gleisabschnitt vor einem Signal Ne 14 zum Flankenschutz über die ETCS-Zentrale die Information, dass sich der Zug in der ETCS-Betriebsart FS oder OS befindet. Wenn die ETCS-Zentrale diese Information nicht an die Stellwerkslogik übermitteln kann, ist kein Flankenschutz hergestellt. Bei einer eingestellten Fahrstraße bis zu einem Fahrtbegriff überträgt die ETCS-Zentrale diese Information an die Stellwerkslogik. Diese nimmt einen vorhandenen Fahrtbegriff zurück (Signalhaltfall). ETCS kürzt die Fahrerlaubnis entsprechend. Dies kann zu einer Zwangsbremmung führen. Um dies zu verhindern, muss der Fahrdienstleiter prüfen, ob der Zug bei einem Wechsel in die Betriebsart SR, IS oder NP vor einem Signal Ne 14 steht, an dem ein ETCS-Halt für andere Fahrstraßen Flankenschutz bietet.

Abschnitt 1 Absatz (6) a) regelt, welche Maßnahmen der Fahrdienstleiter treffen muss. Diese Maßnahmen sind abhängig davon, in welche ETCS-Betriebsart die gestörte ETCS-Fahrzeugeinrichtung nach einem Neustart wechselt. Die nach dem Neustart möglichen ETCS-Betriebsarten und daraus abzuleitenden Maßnahmen beschreiben die Unterpunkte 1 bis 4. Die

Unterabsatznummer 1 behandelt den günstigsten Fall - ETCS-Betriebsart FS oder OS. Die Unterabsatznummer 4 den ungünstigsten Fall - ETCS-Betriebsart IS.

Abschnitt 1 Absatz (6) b) behandelt die ausgefallene ETCS-Funkübertragung (> 40 Sekunden). Die Regeln sind unterteilt in Ziffer 1 für Strecken mit ETCS Level 2 ohne Hauptsignale und Ziffer 2 mit Regeln für Strecken mit ETCS Level 2 und Hauptsignalen. Bei einem Ausfall der Funkübertragung findet der erforderliche Informationsaustausch zwischen der ETCS-Zentrale und dem ETCS-Fahrzeuggerät nicht mehr statt.

Wenn die Funkübertragung auf einer Strecke mit Hauptsignalen ausfällt, kann der Zug signalgeführt weiterfahren. Dazu muss der Triebfahrzeugführer den ETCS-Level NTC PZB/LZB wählen. Hierzu erteilt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level NTC PZB/LZB“ und Befehl 10.1. Der Zug fährt signalgeführt mit PZB weiter. Wenn das Fahrzeug nicht mit PZB ausgerüstet ist, muss der Triebfahrzeugführer ETCS-Level 0 wählen. Hierzu erteilt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level 0“ und Befehl 10.1. Ein Zug in ETCS-Level 0 ist signalgeführt und fährt ohne wirksame Zugbeeinflussung. Daher gilt nach EBO § 40 (2) Nr. 1 eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h.

Wenn die Funkübertragung auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 *ohne* Hauptsignale ausfällt, leitet ETCS eine Zwangsbremse ein. Da die Dauer eines Funkübertragungsausfalles nicht vorhersehbar ist, darf der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer nach Vorliegen der Voraussetzungen einen Befehl für die Vorbeifahrt an mehreren ETCS-Halten erteilen. Bis der Zug die ETCS-Halte erreicht, kann sich die Funkübertragung wieder aufgebaut haben. ETCS zeigt dem Triebfahrzeugführer dann wieder Führungsgrößen an. Er hat aber einen Befehl 2, an ETCS-Halten (Ne 14) vorbeizufahren. Der Befehl hat nach den Regeln in Modul 408.2411 1 (2) Vorrang vor den Führerraumanzeigen. Der Triebfahrzeugführer hätte damit widersprüchliche Vorgaben. Um diesen Widerspruch aufzulösen, ordnet der Fahrdienstleiter mit Befehl 14 an, dass der Befehl 2 zur Vorbeifahrt am ETCS-Halt ungültig wird, wenn ETCS wieder Führungsgrößen anzeigt.

Ein Zug auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale befindet sich bei der Weiterfahrt nach einem Ausfall der ETCS-Funkübertragung in der ETCS-Betriebsart SR. In dieser Betriebsart zeigt ETCS keine Führungsgrößen an. In der ETCS-Betriebsart SR ist die Geschwindigkeit des Zuges fahrzeugseitig auf 40 km/h begrenzt. ETCS zeigt vorübergehende Langsamfahrstellen unter 40 km/h infolge der fehlenden Führungsgrößen nicht an. Deshalb muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Langsamfahrstellen unter 40 km/h bei Ausfall der ETCS-Funkübertragung durch Befehl 12 bekanntgeben.

Beim Ausfall der ETCS-Funkübertragung steht in der Regel auch das GSM-R-Netz für Sprach- und Datenfunk nicht zur Verfügung. Als Rückfallebene steht das National Roaming mit Nutzung von P-GSM D nach Modul 481.0205 zur Verfügung.

Abschnitt 2 regelt den streckenseitigen Ausfall der ETCS-Funkübertragung. Da es für die Anwender einerseits nicht immer erkennbar ist, ob ein Ausfall der Funkübertragung fahrzeug- oder streckenseitig verursacht ist und andererseits dieselben Maßnahmen wie bei einem fahrzeugseitigem Ausfall der ETCS-Funkübertragung zu treffen sind, genügt ein Verweis auf Abschnitt 1 Absätze (1) bis (5) und Absatz (6) b).

Die Regeln in Abschnitt 3 sind für den Fall getroffen, dass ETCS einen Wechsel von Level 2 nach ETCS-Level NTC PZB/LZB vor dem Grenzsinal (Ausstiegsgrenzsinal) nicht kommandiert hat. Nach der korrespondierenden Regel in Modul 408.2653 muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter darüber verständigen, dass der Levelwechsel nicht stattgefunden hat. Der Fahrdienstleiter muss dann einen manuellen Levelwechsel mit Befehl 10 und 10.1 anordnen.

Diese Regel stellt sicher, dass der Zug bereits vor dem Grenzsinal zum signalgeführten Zug im ETCS-Level NTC PZB/LZB wird und sich das weitere Verhalten des Triebfahrzeugführers dann aus der Signalstellung des Grenzsinals herleitet. Außerdem überwacht die PZB die Weiterfahrt des Zuges bereits ab dem Grenzsinal. Befehl 10.1 ist erforderlich, weil eventuell rückwärtige Restriktionen des Fahrweges weiter zutreffen können.

Abschnitt 4 beinhaltet Regeln für einen unterbliebenen automatischen Levelwechsel am Zufahrtsicherungssignal. Um auszuschließen, dass ein Zug bzw. ein Fahrzeug ohne ETCS-Fahrzeugausrüstung in eine Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale einfährt, sind für das Zufahrtsicherungssignal besondere Regeln erforderlich. Der Fahrdienstleiter wird in der Regel einen automatischen Levelwechsel bzw. dessen Unterbleiben nicht wahrnehmen. Daher gibt die korrespondierende Regel in Modul 408.2653 dem Triebfahrzeugführer vor, sich beim Fahrdienstleiter zu melden. Das Gespräch zwischen Triebfahrzeugführer und Fahrdienstleiter klärt, ob das Triebfahrzeug über eine ETCS-Fahrzeugausrüstung verfügt. Wenn das Triebfahrzeug über ein ETCS-Fahrzeuggerät verfügt, beauftragt der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer mit Befehl 10, Level 2 zu wählen. Bei einem manuellen Levelwechsel wechselt das ETCS-Fahrzeuggerät in die ETCS-Betriebsart TR. Der Triebfahrzeugführer darf nach einem Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR nur mit Befehl weiterfahren. Der Befehl 10 für den manuellen Levelwechsel und der anschließende Befehl 2 zur Weiterfahrt nach TR sind immer erforderlich. Nach Erhalt des Befehls 2 bedient der Triebfahrzeugführer die Starttaste des ETCS-Fahrzeuggerätes.

- Wenn die ETCS-Zentrale dem ETCS-Fahrzeuggerät nach dem Bedienen der Starttaste eine gültige und vertrauenswürdige Position zuweist, wechselt das ETCS-Fahrzeuggerät in die ETCS-Betriebsart FS oder OS und der Triebfahrzeugführer kann weiterfahren und am dunkelgeschalteten Zufahrtsicherungssignal vorbeifahren.
- Wenn ETCS dem Triebfahrzeugführer nach dem Bedienen der Starttaste die ETCS-Betriebsart SR ankündigt, muss er erneut den Fahrdienstleiter verständigen. Der Fahrdienstleiter erteilt dem Triebfahrzeugführer einen Befehl 2 zur Vorbeifahrt an der ETCS-Bk (Zufahrtsicherungssignal). Die Regel wurde gegeben, um auszuschließen, dass der Triebfahrzeugführer den Befehl 2 für die Weiterfahrt nach TR bereits als Erlaubnis zur Vorbeifahrt am ETCS-Halt, der nach Wechsel des Fahrzeuggerätes in die Betriebsart SR angezeigt wird, missversteht.

In Abschnitt 5 Absätze (2) und (3) wurde die Formulierung von ETCS-Sperrungen „einrichten“ in „aktivieren“ geändert. Erst wenn eine ETCS-Sperre aktiviert ist, wird sie auch auf das Fahrzeug übertragen.

Im Abschnitt 5 wurden die neuen Absätze (4) und (5) eingefügt. Wenn ETCS-Sperren aktiviert sind und der Levelwechsel nicht kommandiert wurde und der Zug am Hauptsignal deshalb einen ETCS-Halt erhält, muss der Fahrdienstleiter einen manuellen Levelwechsel mit Befehl anordnen. Der Wortlaut des Befehls ist abhängig davon, ob das führende Fahrzeug mit PZB/LZB ausgerüstet ist oder nicht. Absatz (4) enthält die Regeln für ein führendes Fahrzeug mit PZB/LZB-Ausrüstung. Wenn das führende Fahrzeug nicht über eine PZB/LZB-Ausrüstung verfügt, gelten die Regeln in Absatz (5) und die Weiterfahrt ist ohne Zugbeeinflussung nur im Level 0 möglich. Dabei ist zu beachten, dass die Fahrt nach EBO § 40 (2) Nr. 1 nur mit höchstens 50 km/h zulässig ist.

Der neue Abschnitt 6 regelt Zwangsbremungen im ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN. Diese Zwangsbremungen können durch Balisenlesefehler z. B. an Funkaufbaubalisen auftreten. Für die Zwangsbremungen in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN gelten dieselben

Regeln wie für PZB-Zwangsbremungen. Deshalb sind die Regeln inhaltsgleich mit den für PZB geltenden Regeln in Modul 408.0651 Abschnitt 3.

Aufheben von Ausnahmegenehmigungen zur Ril 408.01 - 09 - Züge fahren und Rangieren

Mit der Aktualisierung 1 zur Ril 408 - Fahrdienstvorschrift - werden folgende Ausnahmegenehmigungen und Betriebliche Mitteilungen ungültig:

- 201 - ETCS; bekanntgegeben mit BM 2015-022
- 202 - Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 Hz-Gleisstromkreisen; bekanntgegeben mit BM 2015-033
- 203 - Merkhinweise und Sperren, Fehlerberichtung; bekanntgegeben mit BM 2015-064
- BM 2011-057 - Gewährleistung der Reisendeninformation bei außerplanmäßigem Gleiswechsel bei außen liegenden Bahnsteigen an durchgehenden Hauptgleisen zweigleisiger Strecken, auf denen Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

gez. i. V. Jörg Bormet
(Leiter Betriebsverfahren)

gez. i. A. Rainer Meffert
(Geschäftsführer Ril 408)

20.06.2016

Ril 408 – Fahrdienstvorschrift –, hier: Richtlinien 408.01 - 06, Aktualisierung 2, Erläuterungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aktualisierung 2 der Richtlinien 408.01 - 06 gilt ab 10.12.2017. Sie enthält folgende geänderte bzw. neue Richtlinien, Anhänge, Vordrucke und Zusätze:

408.0100	408.0101Z21 (ge-	408.0403	408.0581
408.0100Z02 (neu)	sondert bestell- bar)	408.0411	408.0601
408.0101	408.0111	408.0411A01 (neu)	408.0622
408.0101A01	408.0221	408.0411V01	408.0625
408.0101A02	408.0231	408.0421	408.0641
408.0101Z11 (ge-	408.0232	408.0471	408.0653
sondert bestell- bar)	408.0243	408.0475	
	408.0244	408.0553	
	408.0402	408.0572	

Erläuterungen**Allgemein**

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

408.0100 – Verzeichnis der Aktualisierungen

Das Verzeichnis der Aktualisierungen wurde angepasst.

...

Modul 408.0101 – Inhalt und zusätzliche Regelungen

Nach Abschnitt 3 genehmigt nicht mehr die „DB Netz AG – Betriebsverfahren“, sondern die „regelwerksverantwortliche Stelle des Infrastrukturbetreibers“ Ausnahmen von den Regeln. Diese neutrale Formulierung ist aus folgenden Gründen erforderlich:

- Innerhalb der DB Netz AG sind auch die Regionalnetze regelwerksverantwortliche Stellen.
- Andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Betreiber von Bahnanlagen, die die Ril 408 als Lizenznehmer nutzen, dürfen für ihre eigene Infrastruktur Ausnahmen genehmigen.

Modul 408.0101A01 – Begriffe

Der Begriff „Blockstelle“ wurde erweitert: Auf Strecken mit ETCS-Level 2 sind Einfahrten auf Zugdeckungssignal möglich. Das Zugdeckungssignal gilt auch für den Triebfahrzeugführer eines in der ETCS-Betriebsart SR fahrenden Zuges. In der ETCS-Betriebsart SR ist der Zug signalgeführt und der Triebfahrzeugführer muss das Zugdeckungssignal beachten. Wenn das Zugdeckungssignal Kennlicht zeigt, dürfte der Triebfahrzeugführer daran vorbeifahren. Die am Zugdeckungssignal verlegte Balisengruppe mit der Information „Stop if in SR“ würde eine Zwangsbremmung einleiten. Um dies zu vermeiden, werden Zugdeckungssignale bei ETCS-Level 2 mit Signalen Ne 14 ausgerüstet und sind damit auch Blockstellen für Züge in der ETCS-Betriebsart SR.

Der Begriff „Kontaktstelle“ wurde erweitert und neu gegliedert. Die bisherige Begriffsdefinition ist im neuen Unterabsatz a) enthalten. Die Begriffsdefinition im Unterabsatz b) ist neu: Die Definition beschreibt die Aufgaben einer Betriebsstelle, die Meldungen zum Arbeitsende und zum Arbeitsbeginn sowie während der unterbrochenen Arbeitszeit entgegennimmt.

Modul 408.0101A02 – Abkürzungen

Im Modul wurden 4 neue Abkürzungen aufgenommen. Dies sind:

- „a“ für „auf“
- „u“ für „und“
- „v“ für „von“ sowie
- „zw“ für „zwischen“.

„u“ darf hiernach sowohl für „unbesetzt“ als auch für „und“ verwendet werden. Dies ist möglich, weil die jeweilige Bedeutung aus dem Zusammenhang heraus erkennbar ist. Die neuen Abkürzungen erleichtern das Ausstellen von Befehlen.

Modul 408.0101Z11 – Zusätzliche Verweise der S-Bahn Berlin im Betriebsstellenbuch

Das Modul wird im Rahmen der Aktualisierung 2 angepasst, bspw. wird der Verweis zur Darstellung der Führerraumanzeige zum Buchfahrplan in die Richtlinie 497.0001 verschoben. Redaktionell sind Änderungen der „Sonderbestimmungen für das Streckennetz der Berliner S-Bahn“ eingeflossen.

Modul 408.0101Z21 - Zusätzliche Verweise der S-Bahn Hamburg im Betriebsstellenbuch

Das Modul wird im Rahmen der Aktualisierung 2 angepasst.

Modul 408.0111 – Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich

In Abschnitt 7 wurde ergänzt, dass die Mitarbeiter auf Betriebsstellen mit unterbrochener Arbeitszeit bei der Meldung zum Beginn der Arbeitsruhe die Fahrzeugnummer eines ausgesetzten Fahrzeugs mit einer orangefarbenen Tafel zur Kennzeichnung der Gefahr, die am Fahrzeug angebrachten und in den Beförderungspapieren enthaltenen UN-Nummern, Tag sowie Zugnummer mitteilen müssen. Die Mitarbeiter auf der Betriebsstelle mit unterbrochener Arbeitszeit und die Mitarbeiter der Kontaktstelle müssen die Meldung nachweisen. Hintergrund: Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die gesetzliche Verpflichtung die zuständigen Behörden beim Austritt von Gefahrgut mit den notwendigen Informationen zu versorgen. Bei einem ausgesetzten Fahrzeug kann dies durch den Zugriff auf das befördernde Eisenbahnverkehrsunternehmen oder die hinterlegte Wagenliste nicht sichergestellt werden. Da die Kommunikationsmittel von Betriebsstellen mit unterbrochener Arbeitszeit an die Kontaktstellen umgeschaltet werden, wird damit die gesetzliche Verpflichtung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens erfüllt.

Modul 408.0221 – Zugmeldungen

In Abschnitt 3 Absatz (7) ist in den für das Abmelden vorgeschriebenen Wortlauten das Wort „in“ entfallen, um eine Verwechslung mit dem Wortlaut der Rückmeldung zu vermeiden.

Modul 408.0231 – Fahrweg prüfen

In Abschnitt 2 Absatz 1 wurde die Übersicht aufgrund von neuen Regeln der Richtlinie 482.2 geändert.

Modul 408.0232 – Fahrweg sichern

In Abschnitt 2 wurde die Übersicht aufgrund von neuen Regeln der Richtlinie 482.2 geändert.

Modul 408.0243 – Räumungsprüfung – Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock

Die Regeln im Abschnitt 5 Absatz (1) e) schreiben einen neuen Anlass für eine Räumungsprüfung vor. Wenn aufgrund des neu geregelten Anlasses Räumungsprüfung durch Rückmelden bestätigt werden muss, dürfen nach der neuen Regel im Abschnitt 6 Absatz (2) die Feststellungen nach Modul 408.0241 Abschnitt 4 a) und 4 b) nicht durch eine Blockabschnittsprüfung ersetzt werden. Lesen Sie hierzu die Erläuterungen zu Modul 408.0581 Abschnitt 7.

Modul 408.0244 – Räumungsprüfung – Strecken mit selbsttätigem Streckenblock

Abschnitt 4 Absatz (1) f) schreibt einen neuen Anlass für eine Einzelräumungsprüfung vor. Damit zusammenhängend wurde auch die Regel im Abschnitt 5 Absatz (1) b) ergänzt. Lesen Sie hierzu die Erläuterungen zu Modul 408.0581 Abschnitt 7.

Im Abschnitt 4 Absatz (4) 2. Unterabsatz wurde die Formulierung von „ein Zentralblockabschnitt“ aus redaktionellen Gründen in „der Zentralblockabschnitt“ umgewandelt.

Der bisherige Abschnitt 5 Absatz (6) a) wurde redaktionell in die neuen Unterabsätze a) und b) gegliedert.

In Abschnitt 5 Absatz (6) c) (bisher b) Nr. 1, 2 und 3 ist jeweils das Wort „ständig“ entfallen, weil die Regeln sowohl bei ständig als auch bei vorübergehend eingerichteten Gleiswechselbetriebe gelten. Deshalb genügt es, von „Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet“ (Nr. 1) bzw. von „Gleiswechselbetrieb eingerichtet“ (Nr. 2 und 3) zu sprechen. Hintergrund: Die Regeln im Modul 408.0244 Abschnitt 5 Absatz (1) enthalten Anlässe, wann Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden muss. Diese können auch eintreten, wenn Gleiswechselbetrieb vorübergehend eingerichtet wurde. Nachdem der Anlass weggefallen ist, müssen auch bei vorübergehend eingerichteten Gleiswechselbetriebe Kontrollzüge durchgeführt werden, um Räumungsprüfung auf Zeit aufheben zu können. Damit ist der Zusammenhang mit Modul 408.0463 Abschnitt 8 Absatz (1) b) richtig hergestellt.

Die Regel in Abschnitt 6 Absatz (1) d), letzter Unterabsatz, wurde geändert. Hierdurch wird dem Anwender vorgeschrieben, wann eine Räumungsprüfung durchzuführen ist, nach dem ein Zug den betroffenen Zugfolgeabschnitt auf Sicht befahren hat. Räumungsprüfung muss immer durchgeführt werden, wenn dies erforderlich ist. Bei Räumungsprüfung auf Zeit ist dies immer der Fall. Bei der Einzelräumungsprüfung muss festgestellt werden, ob einer der Anlässe nach 408.0244 Abschnitt 4 Absatz (1) vorliegt. Liegt ein Anlass vor, muss die Einzelräumungsprüfung durchgeführt werden.

Modul 408.0402 – Merkhinweise anbringen bzw. eingeben

In den Abschnitten 1, 2 und 3 wurde jeweils bei Merkhinweis Nr. 2 „RP“ die Fundstelle „408.0572 3“ geändert in „408.0572 1 (2) c“.

In den Abschnitten 1, 2 und 3 wurde jeweils bei Merkhinweis Nr. 11 „AP“ die neue Fundstelle „408.0625 1 (4)“ ergänzt.

In den Abschnitten 1, 2 und 3 wurde jeweils bei Merkhinweis Nr. 15 „BEF“ die neue Fundstelle „408.0641 4 (3)“ ergänzt.

Modul 408.0403 – Sperren anbringen bzw. eingeben

In den Abschnitten 1, 2 und 3 wurde jeweils bei Sperre Nr. 1 die neue Fundstelle „408.0625 1 (4)“ ergänzt.

In Abschnitt 1 Nummer 6 wurde unter 2. ergänzt, dass eine Hilfssperre auch an der Stelleinrichtung von ferngestellten Weichen mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage, die vom Herzstück aus befahren werden, angebracht werden muss. Dies ist nur für Kleinwagenfahrten erforderlich. Hintergrund: Die Regeln nach Abschnitt 1 Nr. 6 gelten für den Fall, dass der Fahrstraßenhebel nicht umgelegt werden kann. Nach den bisherigen Regeln musste an der Stelleinrichtung der vom Herzstück aus befahrenen Weichen keine Hilfssperre angebracht werden. Wenn eine solche Weiche eine Gleisfreimeldeanlage hat, wird bei einer Kleinwagenfahrt das Umstellen der Weiche weder technisch verhindert noch kann der Bediener erkennen, ob die Weiche mit der Kleinwagenfahrt besetzt ist. Um ein unzeitiges Umstellen einer vom Herzstück aus befahrenen

Weiche zu verhindern, müssen diese durch eine Sperre an der Stelleinrichtung gesichert werden.

In Abschnitt 2 wurde bei Sperre Nr. 2 ergänzt, dass bei Kleinwagenfahrten zusätzlich zur bereits bisher erforderlichen Hilfssperre an der Einrichtung zur Rücknahme der Fahrstraße weitere Maßnahmen erforderlich sind. Diese entsprechen der Sperre Nr. 3, d. h. Weichen und Flankenschutzeinrichtungen müssen einzeln gesperrt werden; wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, müssen Hilfssperren an den Tasten der Weichen und Flankenschutzeinrichtungen angebracht werden. Dies stellt sicher: Eine durch einen Kleinwagen besetzte Weiche lässt sich auch dann nicht umstellen, wenn die Fahrstraße infolge der nicht zuverlässigen Beeinflussung der Gleisfreimeldeanlage die Besetztanzeige eines Weichenabschnitts nicht bewirkt und deshalb zu früh auflöst.

Abschnitt 3 schreibt bei Sperre Nr. 2 statt dem bisherigen "bleibt frei" neu vor, dass bei Kleinwagenfahrten die zu befahrenden Weichen und Flankenschutzeinrichtungen einzeln zu sperren sind. Dies stellt sicher: Eine durch einen Kleinwagen besetzte Weiche lässt sich auch dann nicht umstellen, wenn die Fahrstraße infolge der nicht zuverlässigen Beeinflussung der Gleisfreimeldeanlage die Besetzung eines Weichenabschnitts nicht bewirkt und deshalb zu früh auflöst.

In Abschnitt 2 wurde bei Sperre Nr. 4 ergänzt, dass bei Kleinwagenfahrten auch an den Tasten der Weichen, die vom Herzstück aus befahren werden, eine Hilfssperre erforderlich ist. Bei Gleisbildstellwerken ohne Weichenlaufkette bzw. Weichenselbstlauf könnte es vorkommen, dass Weichen, die vom Herzstück aus befahren werden, wegen des unzuverlässigen Auslösens von Gleisschaltmitteln nicht als besetzt angezeigt werden und der Bediener folglich eine Weiche im Fahrweg umstellen könnte, weil er der Auffassung ist, die Weiche sei nicht mit Fahrzeugen besetzt.

In den Abschnitten 1, 2 und 3 wurde jeweils bei Sperre Nr. 8 die Fundstelle von „408.0572 3“ geändert in „408.0572 1 (2) c“.

In Abschnitt 2 Nr. 7 wurde die Fundstelle zu 408.0572 1 (2) c) geändert in 408.0572 1 (2) d). In Abschnitt 2 Nr. 7 wurde die neue Fundstelle 408.0625 1 (4) ergänzt.

In den Abschnitten 1, 2 und 3 wurde jeweils bei Sperre Nr. 19 die neue Fundstelle „408.0641 4 (3)“ ergänzt.

Modul 408.0411 – Befehle

Die Regeln in Abschnitt 2 Absatz (1) a) in den Unterabsätzen 1 und 2, wonach der Fahrdienstleiter Befehle 1, 2, 3, 4, 5 oder 13 auch am letzten gewöhnlichen Haltplatz vor der Stelle übermitteln darf, von der ab der Befehl gilt, hätte nach Auffassung des Eisenbahn-Bundesamtes missverstanden werden können und eine Befehlsübermittlung wäre z. B. auch am gewöhnlichen Halteplatz auf einer rückliegenden Betriebsstelle zulässig gewesen. Dies ist – wie bisher – nicht gewollt. Deshalb sind die Regeln zur Befehlsübermittlung an einem gewöhnlichen Halteplatz im neuen Unterabsatz 6 zusammengefasst. Dieser regelt wie bisher, dass der Fahrdienstleiter Befehle 1, 2, 3, 4, 5 oder 13 an einen Triebfahrzeugführer, der mit dem Zug am letzten

gewöhnlichen Halteplatz vor einem Hauptsignal hält, übermitteln darf. Neu ist die Klarstellung: Der Fahrdienstleiter darf den Befehl nicht vor einem weiter zurückliegenden Hauptsignal übermitteln.

In Abschnitt 2 Absatz (5) stellt eine Ergänzung klar: Der Fahrdienstleiter muss den gemeldeten Standort des Triebfahrzeugführers in die Kopfzeile des ersten verwendeten Vordrucks eintragen. Außerdem wurde ein Verweis auf das neue Modul 408.0411A01 aufgenommen (s. u.).

In Abschnitt 5 Absatz (2) stellt eine Ergänzung klar: Der Fahrdienstleiter muss beim Zurückziehen eines Befehles 14.1 - 14.9 einen im Vergleich zum Kopf der Rückseite angegebenen abweichenden Standort des Zuges formlos an geeigneter Stelle vermerken.

Modul 408.0411A01 – Ablaufschema zum Diktieren eines Befehls (neu)

Das neue Modul fasst die einzelnen Handlungsschritte beim Diktieren eines Befehls in einem Ablaufschema zusammen.

Modul 408.0411V01 – Vordruck Befehle

In der Ausfüllanleitung wurde der Abschnitt „Besondere Regeln für diktierte Befehle“ an die Klarstellung in Modul 408.0411 Abschnitt 5 Absatz (2) angepasst: Der Fahrdienstleiter muss beim Zurückziehen eines Befehles 14.1 - 14.9 einen abweichenden Standort des Zuges als im Kopf der Rückseite angeben formlos an geeigneter Stelle vermerken.

Vorhandene Vordrucke dürfen aufgebraucht werden.

Modul 408.0421 – Blockstellen, Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen

Lesen Sie zur geänderten Regel im Abschnitt 1 Absatz (7) die Erläuterungen zu Modul 408.0221 Abschnitt 3 Absatz (7).

Modul 408.0471 – Gleise sperren

In Abschnitt 2 Absatz (7) wurde der Wortlaut für eine Gleissperrung um die Angabe der Betriebsstelle ergänzt. Damit sollen insbesondere in Fernsteuerbereichen Verwechslungen der Betriebsstellen ausgeschlossen werden. Weiterhin wurde der Wortlaut für das Aufheben der Sperrung von Bahnhofsgleisen ergänzt. Mit dieser redaktionellen Änderung wurde Deckungsgleichheit zu der Regel in Modul 408.4851 Abschnitt 1 Absatz (6) hergestellt.

Modul 408.0475 – Arbeiten an technischen Einrichtungen

Abschnitt 7 wurde redaktionell vom Passiv auf Aktiv umgestellt.

In Abschnitt 8 Absatz (2) wurden die Regeln für die Eingabe von vorübergehenden Langsamfahrstellen in die LZB wie folgt präzisiert:

- Im einleitenden Textabschnitt ist bei der gemeinsam für alle Fälle geltenden Bedingungen redaktionell klargestellt worden, dass keine Zugfahrt in den Abschnitt „hinein“ zugelassen sein darf.
- Im Unterabsatz b) (bisher: zweiter Anstrich) wurden die Bedingungen für haltende Züge genauer vorgegeben: Züge müssen unmittelbar vor einem Halt zeigenden Signal bzw. einem LZB-Halt vor einem Bahnhof, in einem Bahnhof oder vor einer Abzweigstelle halten bzw. in einem Bahnhof am letzten gewöhnlichen Halteplatz vor einem Halt zeigenden Signal bzw. LZB-Halt. Das hierbei eingefügte „Halt zeigende Signal“ macht die Regel auch für signalgeführte Züge gültig, die bei Weiterfahrt in die LZB-Führung aufgenommen werden könnten. Die Ergänzung „vor einem Bahnhof, in einem Bahnhof oder vor einer Abzweigstelle“ schließt andere Blockstellen der freien Strecke außer Abzweigstellen aus, weil Züge dort auch bei ausgeschaltetem Selbststellbetrieb oder Zuglenkung ohne Mitwirkung des Fahrdienstleiters weiterfahren könnten.
- Die Regel zum Ausschalten des Selbststellbetriebes bzw. der Zuglenkung wurde auf die betroffenen Signale beschränkt: Selbststellbetrieb und Zuglenkung sollen den Fahrdienstleiter im Regelbetrieb von Routinehandlungen entlasten. Würde er Selbststellbetrieb und Zuglenkung bei besonderen Betriebssituationen und Störungen generell ausschalten, müsste sich der Fahrdienstleiter nebenbei intensiver um den ungestörten Regelbetrieb kümmern und könnte seine Aufmerksamkeit weniger auf die Besonderheit oder Störung richten.

In Abschnitt 8 Absatz (3) wurden die Regeln zum Aktivieren von vorübergehenden Langsamfahrstellen in ETCS präzisiert. Die Änderungen sind inhaltsgleich zu Abschnitt 8 Absatz (2) (s. o.). Für LZB und ETCS gelten damit einheitliche Regeln.

Modul 408.0553 - Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen oder Ladungen

In Abschnitt 2 wurde ergänzt, dass der Fahrdienstleiter die Fahrzeugnummer, die UN-Nummern eines mit einer orangefarbenen Tafel gekennzeichneten ausgesetzten Fahrzeuges, Zugnummer und Tag nachweisen und die Fahrzeugnummer und die UN-Nummern der Notfalleitstelle mitteilen muss. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die gesetzliche Verpflichtung, die zuständigen Behörden beim Austritt von Gefahrgut mit den notwendigen Informationen zu versorgen. Bei einem ausgesetzten Fahrzeug kann dies durch den Zugriff auf das befördernde Eisenbahnverkehrsunternehmen oder die hinterlegte Wagenliste nicht sichergestellt werden. Der Fahrdienstleiter weist deshalb die Angaben nach.

Modul 408.0572 – Zug zurücksetzen

Abschnitt 1 Absatz (2) c) gibt die bisher in Abschnitt 3 gegebenen Regeln zu Merkhinweis und Sperre inhaltlich unverändert wieder. Die Nummerierung der bisherigen Abschnitte 4 bis 9 ändert sich deshalb in Abschnitt 3 bis 8.

In Abschnitt 1 Absatz (2) d) (bisher c) wurde die Regel zum Ausschalten des Selbststellbetriebes auf die betroffenen Signale beschränkt: Selbststellbetrieb soll den Fahrdienstleiter im Regelbetrieb von Routinehandlungen entlasten. Würde er Selbststellbetrieb bei besonderen Betriebssituationen und Störungen generell ausschalten, müsste sich der Fahrdienstleiter nebenbei intensiver um den ungestörten Regelbetrieb kümmern und könnte seine Aufmerksamkeit weniger auf die Besonderheit oder Störung richten.

Die Überschrift des Abschnittes 2 wurde geändert in „Signal- und Blockbedienung“. Der bisherige Abschnittstext wurde neu Absatz (1). Absatz (2) ist neu und regelt die Signalbedienung und Festlegung der Zentralblockabschnitte bei selbsttätigem Streckenblock analog wie bei zurückkehrenden Sperrfahrten. Diese Änderungen wurden erforderlich, weil neu für zurücksetzende Züge die Hauptsignale am Fahrweg gelten.

In Abschnitt 3 (bisher Abschnitt 4) ist der bisherige Absatz (3) entfallen. Der bisherige Absatz (4) wird zum Absatz (3). Damit gilt: Der Fahrdienstleiter hat auf allen Strecken, nicht nur auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale den Zusatz im Befehl 14 „Hauptsignale am Fahrweg gelten nicht“ nicht mehr zu geben. Der bisherige Absatz (3) forderte den Zusatz im Befehl 14 auf eingleisiger Strecke oder auf Strecken, auf denen Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist. Auf zweigleisigen Strecken mit Befahren des Gegengleises mit Befehl oder Signal Zs 8 war der Zusatz nur zu geben, wenn am Gegengleis ein Hauptsignal angeordnet ist. Beim Befahren des Gegengleises mit Befehl ist am Gegengleis in Höhe des Einfahrsignals ein Signal Ne 1 angeordnet. Wird das Gegengleis mit Befehl 8 befahren, kann am Gegengleis in Höhe des Einfahrsignals auch ein Lichtsperrsignal angeordnet sein. Nach der bisherigen Regel musste der Triebfahrzeugführer diese Signale beachten. Durch den Wegfall des bisherigen Absatzes 3 gelten damit die Signale beim Zurücksetzen einheitlich.

In Abschnitt 3 Absatz (2) wurde für die Stelle, bis zu der zurückgesetzt werden darf der vorzuschreibende Wortlaut ergänzt. Der Entfall des Zusatzes „Hauptsignale am Fahrweg gelten nicht“ und der vorgegebene Wortlaut für den Befehlstext ermöglicht eine eindeutige Bezeichnung der Stelle, bis zu der das Zurücksetzen erlaubt ist.

Abschnitt 5 (bisher Abschnitt 6) Absatz (1) wurde ergänzt, dass der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter neben der bereits bisher erforderlichen Meldung, dass das Zurücksetzen beendet ist, dem Fahrdienstleiter auch eine Zugvollständigkeitsmeldung geben muss. Diese Ergänzung ist erforderlich, weil der Fahrdienstleiter nach Abschnitt 7 Blockeinrichtungen in Grundstellung bringen darf, wenn das Zurücksetzen beendet ist, aber nur dann, wenn der Zug vollständig zurückgesetzt hat.

In Abschnitt 7 (bisher Abschnitt 8) wurde als Bedingung, dass der Fahrdienstleiter Blockeinrichtungen nach der Beendigung des Zurücksetzens in Grundstellung bringen darf, die Zugvollständigkeitsmeldung des Triebfahrzeugführers ergänzt (siehe Erläuterungen zu Abschnitt 5)

In Abschnitt 8 (bisher Abschnitt 9) wurde im Muster des Zugmeldebuches die Zugvollständigkeitsmeldung des Triebfahrzeugführers ergänzt.

Modul 408.0581 – Verhalten bei Gefahr

Abschnitt 7 ist neu und regelt das bisher mit Sofortmaßnahme 04/2013 vorgegebene Verhalten des Fahrdienstleiters, wenn ihm ein Triebfahrzeugführer meldet, dass er oder eine automatische Sandstreueinrichtung gesandet hat. In einem solchen Fall kann es bei Abschnitten mit Gleisstromkreisen vorkommen, dass Fahrzeuge nicht angezeigt werden, weil sie auf dem Sand halten und der Achskurzschluss unterbleibt. Der Fahrdienstleiter muss deshalb prüfen, ob in den betroffenen Gleis- bzw. Streckenabschnitten eine Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkrei-

sen vorhanden ist. Wenn dies zutrifft, muss der Fahrdienstleiter ggf. den zuständigen Bediener verständigen. Danach muss der Fahrdienstleiter bzw. Bediener

- in Bahnhöfen und Abzweigstellen Modul 408.0625 Abschnitt 1 Absatz (4) anwenden,
- auf der freien Strecke Modul 408.0243 Abschnitt 6 Absatz (1) d) bzw. 408.0244 Abschnitt 5 Absatz (1) b) anwenden.

Dies gilt auch dann, wenn der Fahrdienstleiter unmittelbar nach Eingang der Meldung feststellt, dass eine Besetzung angezeigt wird: Es besteht die Möglichkeit, dass die Besetzung von anderen Fahrzeugen ausgelöst wird, die den betroffenen Abschnitt verlassen, sodass nur das auf Sand haltende Fahrzeug übrig bleibt. Weiterhin besteht die Gefahr, dass erst die folgende Fahrt auf Sand anhält und deshalb dort der Achskurzschluss unterbleibt.

Modul 408.0601 – Unregelmäßigkeiten an Sperrsignalen als Flankenschutzeinrichtungen, Weichen, Gleissperren, Riegeln

In Abschnitt 2 Absatz (1) a) wurde im zweiten Anstrich der Zusatz „... bzw. kann nicht geriegelt werden...“ ergänzt. Damit sind auch Weichen erfasst, die baulich zwar über einen Riegel verfügen, dieser sich jedoch nicht einlegen lässt. Da diese Weichen sich dann nicht riegeln lassen, müssen sie ebenfalls nur dann mit Handverschluss gesichert werden, wenn die Bedingungen des dritten Anstriches erfüllt sind, d. h. die Überwachungseinrichtung Störung zeigt, bzw. das Störzeichen sichtbar wird oder der Stellhebel die Endstellung nicht erreicht.

Modul 408.0622 – Einrichtungen des Streckenblocks gestört

In Modul 408.0622 wurde ein neuer Abschnitt 4 aufgenommen. Darin sind Regeln gegeben, wenn dem Fahrdienstleiter gemeldet wird, dass in einem Zugfolgeabschnitt, der mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen ausgerüstet ist, gesendet wurde. Gleisfreimeldeanlagen dieser Bauform arbeiten mit Ruhestromkreisen, die zwischen den beiden Schienen hergestellt werden. Durch Achsbelegung erfolgt ein sog. Achskurzschluss zwischen diesen beiden Schienen. Dieser Kurzschluss bewirkt das Abfallen eines mono- oder bistabilen Relais (z. B. Stützrelais) im Stellwerk und erzeugt dabei eine Rotausleuchtung auf der Bedienoberfläche des Stellwerks (z. B. Stelltisch). Eine ordnungsgemäße Funktion dieser Anlage setzt voraus, dass der Schienenspiegel, das ist die Lauffläche auf der Schienenoberkante, blank und damit ausreichend leitfähig ist. Befindet sich auf diesem Spiegel eine Isolierschicht, wie sie z. B. durch Rost, Verunreinigungen oder durch Quarzsand, der von Fahrzeugen beim Sanden gestreut wird, entsteht, so wird die Leitfähigkeit an der Schienenoberfläche beeinträchtigt. Dies kann zu Fehl- oder ausbleibenden Detektionen beim Befahren dieser Gleise führen, weil die Isolierschicht zwischen den Laufflächen der Schienenräder und dem Schienenspiegel die Weiterleitung des Kurzschlussstromes verhindert. Dies kann im ungünstigsten Falle dazu führen, dass Belegungen von Zugfolgeabschnitten durch Regelfahrzeuge technisch nicht erkannt und nicht angezeigt werden. Dem Bediener werden solche Abschnitte dann möglicherweise als frei angezeigt, obwohl sie besetzt sind. Die Folge wären Betriebsgefährdungen. Obwohl die Gleisfreimeldeanlagen in diesen Fällen nicht als gestört gelten, so sind sie betrieblich zunächst als nicht ordnungsgemäß wirkend zu betrachten. Nach den Regeln der Ril 408 sind folglich betriebliche Ersatzmaßnahmen zu ergreifen, die eine Überprüfung der ordnungsgemäßen Funktion dieser Anlagen nach dem Eingang einer Meldung über das Sanden eines Fahrzeugs vorschreiben. In

Abschnitt 4 ist vorgeschrieben, dass der betroffene Zugfolgeabschnitt so lange als nicht ordnungsgemäß wirkend gilt, bis eine nachfolgende Fahrt diesen Abschnitt befahren hat und der Bediener während des Befahrens die ordnungsgemäße Belegung und die nachfolgende Grundstellung der Anlage beobachtet hat. Bei diesem Vorgang wird unterstellt, dass eine nachfolgende Fahrt die Isolierschicht durch das Überrollen der Räder und durch den Anpressdruck der Achsen eliminiert, so dass der Schienenspiegel anschließend wieder ausreichend blank und damit leitfähig ist. Für diese Fahrt ist eine Einzelräumungsprüfung durchzuführen und es sind Merkhinweis und Sperre entsprechend der Regeln in Abschnitt 1 Absatz (1) anzubringen bzw. einzugeben. Auf Grund ihrer zu geringen Achslasten dürfen Kleinwagen nicht für solche „Putzerfahrten“ verwendet werden. Zeigt die Anlage nach solchen Folgefahrten eine Ordnungsstellung an, so gilt sie ab diesem Zeitpunkt wieder als ordnungsgemäß wirkend. Eine Verständigung der Fachkraft Leit- und Sicherungstechnik ist nur erforderlich, wenn beobachtet wird, dass die Gleisfreimeldeanlage in der Folge nicht ordnungsgemäß arbeitet. In diesen Fällen ist Räumungsprüfung auf Zeit einzuführen.

Modul 408.0625 – Gleisfreimeldeanlagen im Bahnhof oder in einer Abzweigstelle gestört

Abschnitt 1 Absatz (2) ist redaktionell neu gegliedert: Die Definition der Störung wurde von der Aussage zur Dauer der Störung getrennt. Letztere ist am Ende des Absatzes wiedergegeben.

Abschnitt 1 Absatz (4) ist neu. Hier sind die Regeln für den Fall gegeben, dass ein Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter gemeldet hat, dass er oder eine automatische Sandstreuungrichtung gesandet hat (siehe hierzu auch Erläuterungen zu Modul 408.0581) und Gleisabschnitte mit Gleisstromkreisen eines Bahnhofes oder einer Abzweigstelle betroffen sind. In diesem Fall gelten sinngemäß dieselben Regeln wie im Fall „länger als 24 Stunden nicht befahren“; die Regeln sind lediglich aus redaktionellen Gründen nicht zusammengefasst wiedergegeben, da es beim Anwendungsfall „Sanden“ keine Regeln im Betriebsstellenbuch gibt. Das heißt: Der Bediener verwendet die gleichen Merkhinweise und Sperren; er darf die folgende Zugfahrt erst zulassen, wenn in den betroffenen Abschnitten eine Abschnittsprüfung durchgeführt wurde. Bei der anschließenden Zugfahrt muss der Bediener feststellen, ob die betroffenen Abschnitte als besetzt angezeigt werden. Wenn dies zutrifft, gilt die Anlage wieder als ordnungsgemäß wirkend. Wenn ein Abschnitt nicht als besetzt angezeigt wird, gilt Absatz (2), das heißt die Regeln für den Fall „nicht als besetzt angezeigt, obwohl besetzt“.

In Abschnitt 4 wurde die Regel redaktionell überarbeitet: Der Fahrdienstleiter muss erst nach einer erfolglosen Freiseinsfeststellung durch Hinsehen den Triebfahrzeugführer beauftragen, im betroffenen Weichenabschnitt auf Sicht zu fahren. Wenn durch Hinsehen festgestellt werden kann, dass die Weiche frei von Fahrzeugen ist, darf der Bediener sie umstellen. Damit gilt hier ein analoges Verfahren zur Abschnittsprüfung nach Abschnitt 3. Erst wenn das Freisein nicht durch Hinsehen festgestellt werden kann, gilt Abschnitt 4 Absatz b), wonach der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des nächsten Zuges mit Befehl 12 Grund Nr. 1 beauftragen muss, die Weiche auf Sicht zu befahren. Da Fahrdienstleiter oder Bediener nicht unbedingt selbst durch Hinsehen feststellen, ob die Weiche frei ist bzw. der Zug den Weichenabschnitt mit Schlussignal durchfahren hat, ist die Einleitung in Unterabsatz a) und b) sowie in b) Nr. 2 bewusst im Passiv formuliert.

Modul 408.0641 – Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen

In Abschnitt 1 Absatz (3) wurde die Regel zum Ausschalten des Selbststellbetriebes auf die betroffenen Signale beschränkt: Selbststellbetrieb soll den Fahrdienstleiter im Regelbetrieb von Routinehandlungen entlasten. Würde er Selbststellbetrieb bei besonderen Betriebssituationen und Störungen generell ausschalten, müsste sich der Fahrdienstleiter nebenbei intensiver um den ungestörten Regelbetrieb kümmern und könnte seine Aufmerksamkeit weniger auf die Besonderheit oder Störung richten.

In Abschnitt 3 Absatz (1) b) wurde die Regel über das Verständigen benachbarter Fahrdienstleiter beim Ausfall der technischen Sicherung eines Bahnübergangs erweitert. Die bisherige Regel schränkte das Benachrichtigen auf Fahrdienstleiter benachbarter Zugmeldestellen ein. Die erweiterte Regel berücksichtigt auch Fälle, in denen Fahrdienstleiter benachbarter Zugfolgestellen („klassische“ Blockstelle) Züge in Richtung eines gestörten technisch gesicherten Bahnübergangs zulassen können. In diesen Fällen müssen die Befehle 8 auch von diesen Fahrdienstleitern übermittelt werden und zwar auch dann, wenn sie z. B. nicht den betr. Bahnübergang überwachen.

In Abschnitt 3 Absatz (3) wurde die Regel zum Ausschalten des Selbststellbetriebes auf die betroffenen Signale beschränkt: Selbststellbetrieb soll den Fahrdienstleiter im Regelbetrieb von Routinehandlungen entlasten. Würde er Selbststellbetrieb bei besonderen Betriebssituationen und Störungen generell ausschalten, müsste sich der Fahrdienstleiter nebenbei intensiver um den ungestörten Regelbetrieb kümmern und könnte seine Aufmerksamkeit weniger auf die Besonderheit oder Störung richten.

Abschnitt 4 Absatz (2) enthält folgende Änderungen zum Thema „Fahren mit gesenktem Stromabnehmer“:

- Unterabsatz a) ist neu und schreibt folgendes vor: Der Fahrdienstleiter muss die Triebfahrzeugführer - zusätzlich zum Befehl 14 - mit Befehl 12 beauftragen, mit 140 km/h zu fahren. Dies ist erforderlich, damit auch signalgeführte Züge mit dieser Geschwindigkeit fahren. Der Fahrdienstleiter musste diese Geschwindigkeit bisher lediglich bei LZB oder ETCS als Langsamfahrstelle eingeben und sie hatte sich so nur auf anzeigegeführte Züge ausgewirkt. Der Abschnitt, in dem der Fahrdienstleiter mit Befehl 12 die Geschwindigkeit von 140 km/h vorschreibt, muss - wie bisher bei der in die LZB oder in ETCS einzugebenden Langsamfahrstelle - 200 m vor dem Signal EI 3 beginnen. Neu ist: Bei einem Schwungfahrabschnitt, der in beide Richtungen befahren werden darf, endet der Abschnitt 200 m hinter dem Signal EI 3 der Gegenrichtung. Dies erreicht, dass auch Züge der Gegenrichtung rechtzeitig auf die für Signalbeobachtung und eventuelle Bremsung erforderliche Geschwindigkeit herunterbremsen. Diese Vorgabe nimmt in Kauf, dass ein Zug unnötigerweise noch hinter dem Schwungfahrabschnitt mit 140 km/h fahren muss: Sie führt zu einer einheitlichen und einfachen Regel für Richtung und Gegenrichtung und stimmt in beiden Richtungen mit der bei LZB und ETCS einzugebenden und aktivierenden Langsamfahrstelle überein.

Befehl 12 mit den o. g. Vorgaben ist auch erforderlich, wenn keine EI-Signale aufgestellt sind. Hierzu ist es erforderlich, dass die Fachkraft dem Fahrdienstleiter Beginn und Ende des Abschnittes vorgibt, da die Fachkraft weiß, wo sie EI-Signale aufstellen muss, damit der Triebfahrzeugführer diese nach den in Ril 301.1001 Abschnitt 7 Absatz (2) gegebenen Re-

gel¹ vorfindet. Damit bleibt es bei einem einheitlichen Inhalt des Befehls 12 auch dann, wenn die Fachkraft die EI-Signale noch nachträglich aufstellt.

- Aus den bisherigen Unterabsätzen a) bis c) werden neu die Unterabsätze b) bis d).
- In Unterabsatz b) (bisher a) gibt eine Ergänzung vor, dass der im Befehl 14 vorzugebende Schwungfahrabschnitt am kilometrischen Standort des Signals EI 4 beginnt und am kilometrischen Standort des Signals EI 5 endet. Dies beseitigt etwaige Unklarheiten zur sicheren Seite hin, wonach einerseits gemäß Ril 301.1001 Abschnitt 8 Absätze (3) und (4) das Signal EI 4 „den Beginn eines Gleisabschnitts, der nur mit gesenkten Stromabnehmern befahren werden darf“, kennzeichnet und „am Signal [...] die Stromabnehmer völlig gesenkt sein [müssen]“ und andererseits gemäß Ril 301.1001 Abschnitt 8 Absatz 5 „das Signal [...] sich 30 m vor dem mit gesenkten Stromabnehmern zu befahrenden Fahrleitungs-Abschnitt [...] befindet“. Für den Fall, dass keine EI-Signale aufgestellt sind, gibt die Fachkraft dem Fahrdienstleiter Beginn und Ende des Schwungfahrabschnittes vor.
- Nach Unterabsatz d) (bisher c) muss der Fahrdienstleiter die Langsamfahrstelle bei ETCS neben dem Eingeben auch aktivieren. Diese Vorgabe berücksichtigt, dass es bei ETCS möglich ist, Langsamfahrstellen vorbereitend einzugeben und erst danach zu aktivieren; bei LZB hingegen führt die Eingabe einer Langsamfahrstelle immer sofort auch zu deren Aktivierung.

Der Fahrdienstleiter muss eine Langsamfahrstelle bei LZB und ETCS auch eingeben und aktivieren, wenn keine Lf-Signale aufgestellt sind. Dies wird dadurch erreicht, dass die Regel zur Länge der Langsamfahrstelle auf den in a) beschriebenen Befehl 12 referenziert. Damit stimmen der Geschwindigkeitswert sowie Beginn und Ende die Langsamfahrstelle in allen Fällen mit dem Befehl 12 überein. Die Vorgabe berücksichtigt insbesondere, dass der Fahrdienstleiter Langsamfahrstellen nicht richtungsbezogen eingeben und aktivieren kann.

Abschnitt 4 Absatz 3 ist neu und regelt das Anbringen bzw. Eingeben von Merkhinweis „BEF“ nach Modul 408.0402 Nr. 15, Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 sowie das Ausschalten des Selbststellbetriebes für Situationen nach Absatz (1) oder (2). Merkhinweis und Sperre erinnern den Fahrdienstleiter daran, dass ein Befehl erforderlich ist und verhindern, dass die Zuglenkung Fahrstraßen einstellt, bevor er den erforderlichen Befehl übermittelt hat. Das Ausschalten des Selbststellbetriebes verhindert, dass der Selbststellbetrieb eine Fahrstraße einstellt, bevor der Fahrdienstleiter den erforderlichen Befehl übermittelt hat.

Modul 408.0653 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - ETCS

Abschnitt 1 Absatz (6) a) verzichtet auf eine genaue Auflistung der Fälle, in denen der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.6 und Befehl 10 mit dem Auftrag, in die ETCS-Betriebsart IS oder NP zu wechseln, erteilt. Es genügt, wenn der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter mitteilt, dass er einen Befehl 10 benötigt. In Nr. 1 wurde sowohl der Text als auch das Beispielbild redaktionell modifiziert: Der Fahrdienstleiter übermittelt die Befehle 14.6 und 10 zusammenhängend. Beim Beispiel wurde hierzu „Vordruck 1 von 2“ und „Vordruck 2 von 2“ ergänzt. Der Inhalt beider Befehle bleibt unverändert.

¹ „Das Signal befindet sich in der Regel im halben Abstand des Bremswegs der Strecke vor dem „Bügel ab“-Signal (EI 4).“

Aufheben von Ausnahmegenehmigungen zur Ril 408.01 - 06 - Züge fahren

Mit der Aktualisierung 2 zur Ril 408 - Fahrdienstvorschrift - werden folgende Ausnahmegenehmigungen ungültig:

/

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

gez. i. V. Jörg Bormet
(Leiter Betriebsverfahren)

gez. i. A. Rainer Meffert
(Geschäftsführer Ril 408)

DB Netz AG - Mainzer Landstr. 185 - 60327 Frankfurt am Main

Gemäß Verteiler 408.01 - 06

DB Netz AG
Zentrale
Betriebsverfahren
Mainzer Landstr. 185
60327 Frankfurt am Main
www.dbnetze.com/fahrweg
408.0100Z03 gültig ab 15.12.2019

01.02.2018

Richtlinie 408 – Fahrdienstvorschrift -, Richtlinien 408.01 – 06, Aktualisierung 3, Erläuterungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aktualisierung 3 der Richtlinien 408.01 – 06 gilt ab 15.12.2019. Sie enthält folgende geänderte bzw. neue Richtlinien:

408.0100	408.0233	408.0458	408.0601
408.0100Z03 (neu)	408.0243	408.0471	408.0622
408.0101A01	408.0402	408.0475	408.0641
408.0101A02	408.0403	408.0487	408.0651
408.0131	408.0411	408.0488	408.0652
408.0211	408.0415V01	408.0492	408.0653
408.0212	408.0421	408.0531	
408.0221	408.0435	408.0572	
408.0231	408.0451	408.0581	
408.0232	408.0455	408.0591	

...

Erläuterungen

Allgemein

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

Wenn in einer Richtlinie ein Verweis auf eine andere Richtlinie der Richtlinienfamilie 408 enthalten ist, wird diesem Verweis nicht mehr „Modul“ bzw. „Ril“ vorangestellt. Wenn im Text auf andere Richtlinien z.B. Ril 301 verwiesen wird, wurde „Modul“ durch „Richtlinie“ ersetzt.

408.0100 – Verzeichnis der Aktualisierungen

Das Verzeichnis der Aktualisierungen wurde angepasst.

408.0101A01 - Begriffe

Die Definition „Flankenschutzraum“ wurde erweitert: Flankenschutzraum ist neu auch der Raum zwischen einem Signal Ne 14 und dem Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg oder Durchrutschweg. Hintergrund: Das Signal Ne 14 ist keine Flankenschutzeinrichtung. Das Stellwerk prüft aber den Raum zwischen Signal Ne 14 und dem Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg. Deshalb muss auch der Fahrdienstleiter bei einer Abschnittsprüfung feststellen, dass der Raum zwischen Signal Ne 14 und dem Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg oder Durchrutschweg frei ist. Um zu vermeiden, dass der Fahrdienstleiter beim Anwenden der Regel nach 408.0231 3 (1) irrtümlich annimmt, dass er den Raum zwischen Signal Ne 14 und dem Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg oder Durchrutschweg nicht prüfen müsse, war es erforderlich, die Definition wie oben beschrieben zu erweitern.

Neu aufgenommen wurde die Definition des Begriffes „Abstellen“.

408.0101A02 – Abkürzungen

Die Bedeutung der Abkürzung VMZ wurde redaktionell der Richtlinie 483 und der Bedeutung der einzelnen Buchstaben angepasst:

V = Geschwindigkeit

M = Maximal

Z = Zug.

408.0131 – Grundstellung der Weichen, Umstellverbot, Umstellen

Der Richtlinienentwurf wurde redaktionell wie oben dargestellt umformuliert.

Die bisher im Abschnitt 2 genannten Gleissperren sind redaktionell in den Abschnitt 3 verschoben worden. Dies führt im Abschnitt 2 zu kürzeren und einfacheren Formulierungen.

Abschnitt 2 Absatz (1) ist redaktionell im aktiv formuliert. Hierbei ist der Bediener als handelnder Mitarbeiter genannt. Außerdem hat der Absatz das Randstichwort „Grundsatz“ erhalten.

Abschnitt 2 Absatz (2) hat das Randstichwort „Bedingung“ erhalten. Die bisher in diesem Absatz enthaltenden Regeln zur Beauftragung eines anderen Mitarbeiters sind redaktionell in den neuen Absatz (3) verschoben worden (s. u.).

...

Abschnitt 2 Absatz (3) ist neu und enthält unter dem Randstichwort „Einweisung und Auftrag an andere Mitarbeiter“ die bisher im Absatz (2), Satz 2 gegebenen Regeln. Redaktionell stellt die Gliederung in Unterabsätze übereinstimmend mit dem Randstichwort heraus, dass der Bediener einen anderen Mitarbeiter im Bahnbetrieb zunächst einweisen muss und anschließend beauftragen darf, die Feststellung zu treffen.

Abschnitt 2 Absatz (3) Unterabsatz a) gibt neu vor, dass es sich bei dem einzuweisenden Mitarbeiter um einen Mitarbeiter im Bahnbetrieb handeln muss. Ebenfalls neu ist die Vorgabe, dass der Bediener dem anderen Mitarbeiter im Bahnbetrieb zur Einweisung die Lage der zu prüfenden Weiche beschreibt. Dies ist erforderlich, weil ein nicht eingewiesener anderer Mitarbeiter Weichenbezeichnungen - z. B. „W38“ in der Regel nicht kennt. Zweckmäßigerweise wird der Bediener dem einzuweisenden Mitarbeiter die Lage der Weiche aus dessen relativer Sicht beschreiben, z. B. einem Triebfahrzeugführer vorgeben, dass es sich bei der zu prüfenden Weiche um die zweite Weiche im Fahrweg des Zuges handelt, die auf die erste Weiche folgt, wenn man diese nach links befährt. Zur Einweisung ist es nicht erforderlich, dass der Bediener dem einzuweisenden Mitarbeiter die Grenzen des Gleisfreimeldeabschnittes der zu prüfenden, umzustellenden Weiche im Sinne einer Abschnittsprüfung vorgibt, da es Fälle gibt, bei denen eine nicht mit Fahrzeugen besetzte Weiche umgestellt werden muss, deren Gleisfreimeldeabschnitt an anderer Stelle mit Fahrzeugen besetzt ist oder besetzt sein könnte. Beispiel: Ein Triebfahrzeugführer erkennt eine Fehlleitung und hält seinen Zug vor der fahrwegbestimmenden Weiche an. Tatsächlich besetzt sein Zug mit der ersten Achse den Gleisfreimeldeabschnitt der Weiche, so dass diese im Stellwerk als besetzt dargestellt ist. In diesem Fall muss der Bediener den Triebfahrzeugführer bei der Einweisung auffordern, festzustellen, dass die Weiche ab der Zungenspitze frei ist und hierzu ggf. vom Triebfahrzeug abzusteigen, falls sich die Zungenspitze vom Führerraum aus im toten Winkel befinden sollte.

Abschnitt 2 Absatz (3) Unterabsatz b) gibt - wie bisher - vor, dass der Bediener den anderen Mitarbeiter nach der Einweisung beauftragen darf, die Feststellung zu treffen. Redaktionell ergänzt wurde, dass der andere Mitarbeiter dem Bediener das Ergebnis melden muss.

In Abschnitt 3 wurde die bisher im Abschnitt 2 genannten Gleissperren redaktionell ergänzt.

408.0211 – Fahrordnung im Bahnhof

Redaktionell: In Abschnitt 2 Absatz (2) wurde der Beispielbefehl ausgetauscht.

408.0212 – Fahrordnung auf der freien Strecke

Redaktionell: In Abschnitt 3 Absatz (2) wurde der Beispielbefehl ausgetauscht.

408.0221 – Zugmeldungen

Redaktionell: In Abschnitt 2 wurde bei Absatz (6) der Randvermerk „Technische Meldeeinrichtungen“ hinzugefügt. Dem Absatz (7) wurde der Randvermerk „Abweichen“ hinzugefügt. Die Randvermerke erleichtern das Herstellen der Zusammenhänge mit Regeln im Abschnitt 1.

408.0231 - Fahrweg prüfen

Abschnitt 2 Absatz (1) enthält geänderte Regeln für das Bedienen von Signalanlagen. Es ist möglich, dass durch Melder die richtige Stellung der zu befahrenden Weichen bzw. der Flankenschutzeinrichtungen sicher angezeigt wird. Die richtige Stellung der zu befahrenden Weichen bzw. der Flankenschutzeinrichtungen kann durch Melder sicher angezeigt werden. Die Melder sind in den Regeln für das Bedienen der Signalanlagen genannt. Aber auch für zu be-

fahrende Weichen bzw. Flankenschutzeinrichtungen kann es sein, dass die Melder die richtige Stellung nicht sicher anzeigen, oder dass solche Melder nicht vorhanden sind. Dann gelten für sie die gleichen Regeln wie für Weichen um Durchrutschweg. Es ist nicht erforderlich, die Stellwerksbauformen, bei denen die entsprechenden Melder vorhanden sind, in den Regeln 408.0231 zu nennen. Der Bediener kennt die Signalanlage und kann daher bestimmen, welche Regeln aus 408.0231 gelten.

408.0232 – Fahrweg sichern

Nach den Regeln für das Bedienen der Signalanlagen können Melder anzeigen, dass zu befahrende Weichen bzw. Flankenschutzeinrichtungen gesichert sind, auch wenn dies nicht durch die Fahrtstellung des Signals bzw. durch die Festlegung angezeigt wird. Dieser Sachverhalt kommt in den neuen Regeln in 408.0232 Abschnitt 2 zum Ausdruck, indem Weichen bzw. Flankenschutzeinrichtungen mit einem Hinweis auf die Regeln für das Bedienen der Signalanlagen genannt werden. Die Regeln geben auch den Fall wieder, dass Weichen bzw. Flankenschutzeinrichtungen nicht als gesichert gelten. Für sie gelten die bisherigen Regeln weiter. Es ist nicht erforderlich, die Stellwerksbauformen, bei denen die entsprechenden Melder vorhanden sind, oder die Melder selbst in den Regeln 408.0232 zu nennen. Der Bediener kennt die Signalanlage und kann daher bestimmen, welche Regeln aus 408.0232 gelten.

408.0233 – Fahrweg prüfen und sichern – Mitarbeiter, Melden, Nachweis

Nach den Feststellungen des Eisenbahn-Bundesamtes vom 17.08.2017 (Bescheid 58413-554aüb/059-3400#091) dürfen Mitarbeiter im Bahnbetrieb Tätigkeiten nur verrichten, wenn sie für die Tätigkeit ausgebildet, geprüft, eingewiesen und mit ihrer Ausführung beauftragt sind. Bisher war in 408.0232 Abschnitt 2 Absatz (1) geregelt, dass der zuständige Mitarbeiter einen anderen Mitarbeiter nach entsprechender Einweisung beauftragen darf, die Feststellungen zu treffen. Die geänderten Regeln in Abschnitt 2 Absatz (1) geben dem zuständigen Mitarbeiter vor, wie er den anderen Mitarbeiter einweisen muss: Der Mitarbeiter muss dem anderen Mitarbeiter die Lage des zur prüfenden Abschnitts durch die Nennung markanter Punkte beschreiben. Die Regeln im Absatz (1) verweisen nicht mehr auf die Regeln in 408.0231 Abschnitt 1, sondern geben vor welche der in 408.0231 Abschnitt 1 genannten Feststellungen vom zuständigen Mitarbeiter, Mitarbeitern der Fachlinie Leit- und Sicherungstechnik, Fahrbahn sowie Elektrotechnik, den von der DB Netz AG beauftragten Helfern im Bahnbetrieb und dem Notfallmanager übertragen werden dürfen.

Der geänderte Abschnitt 2 Absatz (2) gibt neu vor, dass Mitarbeiter der Fachlinien Leit- und Sicherungstechnik, Fahrbahn sowie entsprechend qualifizierte Mitarbeiter z.B. Notfallmanager mit dem Feststellen der richtigen Lage von Weichen und Flankenschutzeinrichtungen beauftragt werden dürfen. Damit sind die Auflagen des Eisenbahn-Bundesamtes aus dem Bescheid vom 17.08.2017 erfüllt. Nach den Qualifikationsanforderungen könnten auch Mitarbeiter der Fachlinie Elektrotechnik diese Aufgaben übernehmen. Da dies in der Praxis aber eher unwahrscheinlich ist, haben wir diese Funktionsgruppe in der Regel ausdrücklich nicht benannt.

Abschnitt 2 Absatz (3) enthält geänderte Regeln für das Sichern von Weichen und Flankenschutzeinrichtungen. Nach den Feststellungen des Eisenbahn-Bundesamtes muss der Mitarbeiter, der das Sichern von Weichen oder Flankenschutzeinrichtungen wahrnimmt, für die Tätigkeit ausgebildet, geprüft und eingewiesen sein (s. o.). Mitarbeiter im Bahnbetrieb sind alle Betriebsbeamten nach § 47 EBO. Dazu zählen Fachkräfte LST, FB und E/M. Fachkräfte LST sind entsprechend ausgebildet und geprüft; bei bestimmten in der 482.9001 genannten Weichenbauformen darf das Sichern nur von den Fachkräften LST vorgenommen werden. Fachkräfte FB und E/M können aufgrund ihrer Funktionsausbildung das Sichern von Weichen und Flanken-

schutzeinrichtungen vornehmen. Sie müssen dafür aber vom zuständigen Mitarbeiter eingewiesen werden, indem der zuständige Mitarbeiter ihnen die Lage der Weiche in der Örtlichkeit beschreibt und auf Besonderheiten hinweist. Da das Sichern von Weichen von den Mitarbeitern der Fachlinie E/M eher selten oder gar nicht vorgenommen wird, haben wir diese Funktionsgruppe in den geänderten Regeln nicht benannt. Ein entsprechend qualifizierter Mitarbeiter z.B. Notfallmanager darf ebenfalls mit dem Sichern von Weichen und Flankenschutzeinrichtungen beauftragt werden. Triebfahrzeugführer sind wegen der unterschiedlichen Ausbildungsinhalte der am Bahnbetrieb teilnehmenden Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht zwingend für das Sichern von Weichen und Flankenschutzeinrichtungen ausgebildet. Deshalb darf der zuständige Mitarbeiter einen Triebfahrzeugführer nicht mit dem Sichern von Weichen und Flankenschutzeinrichtungen beauftragen.

Der bisherige Absatz (3) ist entfallen. Hintergrund: Für das Sichern von Weichen und Flankenschutzeinrichtungen gelten Regeln der 482.8xxx. Diese Regeln wird ein Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Mitarbeitern nur bekanntgegeben und die Mitarbeiter danach ausbilden, wenn sie Weichen von Anschlussstellen bedienen. Ein Triebfahrzeugführer, der zufällig von einer nicht auf Freisein geprüften Anschlussweiche bzw. einer nicht auf die richtige Stellung geprüften Anschlussweiche betroffen ist, kann aufgrund seiner Ausbildung die von ihm im Befehl 14 geforderten Feststellungen nicht treffen. In der Praxis wird die Regel kaum oder gar nicht angewendet.

408.0243 – Räumungsprüfung – Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock

Abschnitt 6 Absatz (1) wurde ergänzt. Die neuen Regeln berücksichtigen den Fall, dass der Fahrdienstleiter der Räumungsprüfstelle zugleich Fahrdienstleiter der Zugfolgestelle ist, der die Fahrt in den Zugfolgeabschnitt zulässt. Nach den bisherigen Regeln müsste sich der Fahrdienstleiter die durchgeführte Räumungsprüfung durch eine Rückmeldung selbst bestätigen. Neu bestätigt sich der Fahrdienstleiter die durchgeführte Räumungsprüfung, wenn nicht zugbewirkt zurückgeblockt wurde (Absatz 1b) oder Achszählgrundstellung hergestellt werden soll (Absatz 1c), durch den Eintrag „(Uhrzeit) Gleis von ...(Zugfolgestelle) bis ... (Zugfolgestelle) frei“. Eine mündliche Bestätigung der Räumungsprüfung durch Rückmeldung ist in diesen beiden Fällen nicht erforderlich. Beim eingeführten Rückmelden nach Absatz (1) a) ist unverändert die Abgabe der Rückmeldung erforderlich. Ausnahme: Der Fahrdienstleiter bedient die Signalanlagen beider Räumungsprüfstellen. Der Fahrdienstleiter muss Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach 408.0403 Nr. 8 eingeben. Die Regeln für Relaisblock und Trägerfrequenzblock 71 mit Gleisfreimeldeanlage sind damit analog der Regeln für selbsttätigen Streckenblock in 408.0244, wenn die Räumungsprüfstelle und die Zugfolgestelle an der die Fahrt in betroffenen Zugfolgeabschnitt zugelassen wird, demselben Fahrdienstleiter zugeordnet sind.

Abschnitt 6 Absatz (3) enthält geänderte Regeln für den Fall, dass der Fahrdienstleiter die Feststellungen nach 408.0241 Abschnitt 4 a) und b) nicht treffen kann, obwohl der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist. Nach den bisherigen Regeln musste der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des folgenden Zuges mit Befehl 12 – Grund Nr. 1 - beauftragen auf Sicht zu fahren. Relaisblock und Trägerfrequenzblock mit Gleisfreimeldeanlage sind in ihrer Wirkungsweise dem selbsttätigen Streckenblock gleichzusetzen. Es findet zwar ein echter Vorblock- und Rückblockvorgang statt, aber erst der selbsttätig ausgelöste Rückblockvorgang bewirkt die Freigabe des Signals am Anfang des Zugfolgeabschnitts. Deshalb ist es möglich, dass die Regeln, die für die Räumungsprüfung bei selbsttätigem Streckenblock gelten auch für den nichtselbsttätigen Streckenblock analog angewendet werden.

Abschnitt 6 Absatz (3) a) gibt daher vor, dass der Fahrdienstleiter die Feststellung, dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat, ersetzen darf durch die Zugvollständigkeitsmeldung des Triebfahrzeugführers für seinen Zug auf der Räumungsprüfstelle. Der Zug muss bei Abgabe der Zugvollständigkeitsmeldung halten und darf nach Befahren des betroffenen Abschnittes nicht verändert worden sein.

Unterabsatz b) regelt, durch welche Maßnahmen der Fahrdienstleiter die Feststellungen, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist und dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat, ersetzen darf. Die neu gegebenen Regeln sind vergleichbar mit den Maßnahmen, die der Fahrdienstleiter für die nicht mögliche Feststellung nach 408.0241 4a) und b) bei selbsttätigem Streckenblock treffen darf (siehe hierzu 408.0244 Abschnitt 6 Absatz (1) b)).

Unterabsatz c) regelt neu, dass der Fahrdienstleiter eines elektronischen Stellwerks bei Relaisblock oder Trägerfrequenzblock 71 mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage die Feststellungen, dass der Zug an der Signalzugschlussstelle des Hauptsignals oder des Signals Ne 14 auf der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist, ersetzen darf. Dazu muss der Fahrdienstleiter feststellen, dass der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und der erste Gleis- oder Weichenabschnitt der selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage als frei angezeigt wird. Zusätzliche Regeln werden im Betriebsstellenbuch gegeben, wenn sich die Signal-Zugschlussstelle nicht im ersten Gleis- oder Weichenabschnitt hinter dem Hauptsignal oder Signal Ne 14 der Räumungsprüfstelle befindet.

Unterabsatz d) regelt, dass der Fahrdienstleiter die Feststellungen nach den Unterabsätzen a) b) und c) oder wenn es unzumutbar ist, die Meldung zu geben bzw. die Feststellungen zu treffen, den Triebfahrzeugführer des folgenden Zuges mit Befehl 12 - Grund Nr. 1 - beauftragen darf, im Zugfolgeabschnitt auf Sicht zu fahren. Diese Regel war bisher bereits im Abschnitt 6 Absatz (3) enthalten. Der Fahrdienstleiter durfte die Regel bisher nur anwenden, wenn er den Zug nicht zurückmelden konnte, weil er zwar festgestellt hatte, dass der Zug angekommen war, aber er das Zugschlussignal nicht erkannt hatte oder nicht mehr feststellen konnte. Die geänderten Regeln entsprechen damit Regeln aus 408.0244 Abschnitt 6 Absatz (1) d).

Abschnitt 6 Absatz (4) gibt den Wortlaut der Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung vor. Der Fahrdienstleiter muss diese Meldung im Zugmeldebuch nachweisen. Die Regel gibt einen entsprechenden Mustereintrag vor.

Abschnitt 6 Absatz (5) enthält die bisher in 408.0243 Abschnitt 6 Absatz (4) enthaltene Regel, dass der Fahrdienstleiter das zugbewirkte Rückblocken muss, wenn er Züge zurückmelden muss. Wenn das zugbewirkte Sperren nicht möglich ist, geht die Rückblockung vor der Rückmeldung ein.

408.0402 – Merkinweise anbringen bzw. eingeben

In den Abschnitten 1, 2 und 3 wurde wegen der Änderungen in 408.0243 Abschnitt 6 Absatz (1) bei Merkinweis Nr. 2 „RP“ jeweils die Fundstelle 408.0243 6 (1) nachgetragen.

408.0403 – Sperren anbringen bzw. eingeben

In den Abschnitten 1, 2 und 3 wurde wegen der Änderungen in 408.0243 Abschnitt 6 Absatz (1) bei Sperre Nr. 8 jeweils die Fundstelle 408.0243 6 (1) nachgetragen.

408.0411 – Befehle

Abschnitt 2 Absatz (7) regelt neu, dass der Fahrdienstleiter den Standort des Zuges auch bei einem ausgehändigten Befehl eintragen muss. Der Fahrdienstleiter muss hierzu als Standort die Stelle eintragen, an der der Zug beim Aushändigen hält. Dem Triebfahrzeugführer wird es dadurch möglich, auch bei einem ausgehändigten Befehl zu prüfen, ob sich der Befehl auf seinen Zug und dessen Standort bezieht.

Abschnitt 3 Absatz (1) stellt klar, dass der Fahrdienstleiter bei der Verwendung von mehreren Vordrucken den Übermittlungscode nur auf dem letzten Vordruck eintragen muss.

Abschnitt 3 Absatz (3) ist neu gegliedert und inhaltlich erweitert. Aus den bisherigen Aufzählungen 1. und 2. sind die Unterabsätze a) und b) entstanden. Im Unterabsatz b) ist der bisherige Einschub „- außer Sperrsignale -“, entfallen. Die Grundregel, dass Signale unmittelbar aufeinander folgen müssen, gilt grundsätzlich auch für Sperrsignale. Die Ausnahme, die Sperrsignale betrifft, ist neu in einem Aufzählungspunkt 1. gegeben: „Zwischen zwei im Befehl genannten Signalen dürfen Sperrsignale liegen, für die kein Befehl erforderlich ist.“ Damit ist es – wie bisher – zulässig, dass der Fahrdienstleiter in einem Befehl 2 die Vorbeifahrt an einem Einfahrsignal und einem Zwischensignal zulässt, obwohl sich Sperrsignale zwischen diesen beiden Hauptsignalen befinden. Die neue Formulierung drückt deutlicher aus, dass der Fahrdienstleiter z. B. mit einem Befehl 2 auch die Vorbeifahrt an einem Hauptsignal und einem Sperrsignal zulassen darf, obwohl sich zwischen diesen Signalen ggf. weitere, nicht genannte Sperrsignale befinden können. Aufzählungspunkt 2. ist inhaltlich neu und regelt eine Besonderheit bei ETCS. Hier kann es Situationen geben, in denen der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer die Vorbeifahrt an mehreren Signalen Ne 14 erlauben darf oder muss. In diesen Situationen ist es zulässig, dass zwischen den im Befehl genannten Signalen Ne 14 Blockkennzeichen vorhanden sind, die der Fahrdienstleiter im Befehl nicht nennt.

408.0415V01 – Vordruck Fahrplan-Mitteilung

In Fahrplan-Mitteilung 2 wurde über der Tabelle der Text des zweiten Anstrichs „wegen Fahrzeugen mit bauartbedingt niedrigerer Geschwindigkeit“ gestrichen. Der Grund hierfür liegt in einer Prozessänderung bei der Kommunikation. Notwendige fahrzeugbedingte Geschwindigkeitsreduzierungen – bauartbedingt oder infolge von Störungen – werden über interne Prozesse der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ermittelt und der Betriebszentrale (BZ) mitgeteilt. Das EVU richtet nach den Regeln der 420 einen *Antrag auf Abweichung von der Zugcharakteristik an den Bereichsdisponenten der BZ* und informiert den Triebfahrzeugführer. Das Erteilen einer Fahrplan-Mitteilung an den Triebfahrzeugführer in diesen Fällen ist somit nicht mehr erforderlich.

Vorhandene Vordrucke dürfen aufgebraucht werden.

408.0421 – Blockstellen, Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen

In Abschnitt 1 Absatz (1) b) wurde ergänzt, dass im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta weitere Regeln gegeben sein können. Diese redaktionelle Ergänzung wurde erforderlich, weil die Planungsregeln für das Erstellen des Betriebsstellenbuches bzw. der Beta bereits heute ergänzende Regeln auch für Bahnübergangsposten vorsehen.

In Abschnitt 1 Absatz 13 wurde die Regel über den Abschnitt des betroffenen Bahnübergangs präzisiert. Dies wurde notwendig, weil die bislang verwendete Bezeichnung des Zugfolgeabschnitts zu ungenau war und im Widerspruch zu dem Mustereintrag des Befehls 12 stand. Dort wird als Beginn der Fahrt mit einer zulässigen Geschwindigkeit von höchstens 50 km/h das

rückliegende Hauptsignal bestimmt. Der im Regelwerkstext genannte Zugfolgeabschnitt würde in den Fällen, in denen das rückliegende Hauptsignal beispielsweise das Ausfahrtsignal eines Bahnhofs wäre, erst an der Bahnhofsgrenze zur freien Strecke beginnen. Somit musste der Begriff „Zugfolgeabschnitt“ um die Bezeichnung des Beginns der Gültigkeit des Befehls 12 Grund 34 ergänzt werden. Es ist Befehl 12 für den Zugfolgeabschnitt mit dem betroffenen Bahnübergang von dem rückliegenden Hauptsignal bis zu dem betroffenen Bahnübergang zu erteilen. Damit wird eine Analogie zu den allgemeinen Regeln bei Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung hergestellt, in denen eine sinngemäße Bezeichnung verwendet wird.

Der Beispielbefehl wurde ausgetauscht.

408.0435 – Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen

In Abschnitt 1 Absatz (3) c) und Absatz (4) wurden außergewöhnliche Fahrzeuge mit den Gattungsbuchstaben DA, DAB oder DB und außergewöhnliche Züge um das Suffix „-E“ ergänzt. Dabei handelt es sich um Züge, die für den Einsatz von Doppelstockfahrzeugen mit dem Lichtraumprofil DE 3 zugelassen sind.

In Abschnitt 5 wurden sämtliche Suffixe aus Abschnitt 1 für die Einschränkungen beim Befahren von Bahnhofsgleisen übernommen.

408.0451 – Geschwindigkeit im Einfahrgleis beschränken, Einfahrweg begrenzen

In Abschnitt 1 Absatz (1) c) wurde der Verweis auf Abschnitt 3 Absatz (1) redaktionell richtiggestellt.

In Abschnitt 1 Absatz (1) d) wurde der Verweis auf Abschnitt 3 Absatz (3) a) redaktionell richtiggestellt.

In Abschnitt 1 Absatz (1) e) wurde im zweiten Satz redaktionell klargestellt, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung nur erforderlich ist, wenn der Zug „vor“ (statt: „an“) dem Sperrsignal halten soll.

In Abschnitt 1 Absatz (2) wird neu geregelt, dass der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer eines LZB-geführten Zuges fernmündlich beauftragen muss, die LZB mit dem Störschalter aus- und wieder einzuschalten, bevor er die Fahrt in ein Gleis nach 408.0451 Abschnitt 1 (1) zulässt. Mit dieser Handlung wird der Zug vor Zulassung der Einfahrt aus der LZB-Führung entlassen und fährt signalgeführt in das besetzte bzw. teilweise besetzte Gleis ein. Durch die angeordnete Signalführung wird der Umstand umgangen, wonach bei LZB-geführter Einfahrt in ein Gleis nach Absatz (1) dem Triebfahrzeugführer kein LZB-Halt angezeigt wird und er das Ziel der Fahrt (z. B. Gleisabschluss) anhand der Führungsgrößen nicht erkennen können muss.

Abschnitt 3 Absatz (3) b) regelt neu:

- Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter bestätigen, „dass das Signal Zg 2 eingeschaltet bzw. angebracht ist“. Damit ist es auch zugelassen, das Tageszeichen des Signals Zg 2 zu verwenden. Hintergrund: Die Neufassung der ESO sieht vor, dass die Unterscheidung zwischen Tages- und Nachtzeichen des Signals Zg 2 entfallen wird. Rote Lichter bzw. rückstrahlende Tafeln werden gleichrangig zugelassen. Außerdem muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer den Halt vor dem Signal Zg 2 neu im Befehl vorschreiben (s. u.).
- Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer zusätzlich zum Befehl 12 einen Befehl 14.4 erteilen mit dem Wortlaut: „Halten Sie an vor Signal Zg 2“. Hintergrund: Mit Aktualisierung 02 wurde zugelassen, dass der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter bestätigen darf, dass das Nachtzeichen des Signals Zg 2 als rotes Licht bzw. zwei rote

Lichter eingeschaltet ist. In diesem Fall darf der Fahrdienstleiter darauf verzichten, eine Wärterhaltscheibe aufzustellen, um den Einfahrweg zu begrenzen. An dieser Regel hat das Eisenbahn-Bundesamt bemängelt, dass das Signal Zg 2 im Sinne der Eisenbahn-Signalordnung kein Haltsignal sei. Um diesen formalen Mangel auszugleichen, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer wie oben beschrieben mit Befehl 14.4 informieren. Das Signal Zg 2 wird dadurch zu einem im Befehl genannten markanten Punkt – ohne Haltsignal sein zu müssen. Dies entspricht sinngemäß der Regel in Absatz (3) a). Hier sind im Betriebsstellenbuch z. B. Hektometerzeichen oder gekennzeichnete Bahnübergänge als markante Punkte zulässig, die der Fahrdienstleiter im Befehl 14.4 nennen darf. Das Verfahren nach Absatz (3) b) muss jedoch nicht im Betriebsstellenbuch zugelassen sein, da der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter in jedem Einzelfall bestätigt, dass das Signal Zg 2 angebracht ist bzw. leuchtet.

408.0455 – Zugfahrten mit besonderem Auftrag zulassen

In Abschnitt 1 Absatz (1) wurde in Spalte 1, vierte Zeile der Aufzählung die Möglichkeit des Zulassens der Fahrt mit Signal Sh 1 in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle ergänzt. Diese Option fehlte bislang in der Auflistung, stellt aber eine zulässige Signalisierung dar und wird so auch in 408.0463 Abschnitt 10 und 11 beschrieben.

Abschnitt 3 Absatz (6) ist neu. Er gibt vor, dass der Fahrdienstleiter die Weiterfahrt eines wegen eines streckenseitigen ETCS-Funkausfalles haltenden Zuges erst zulassen darf, wenn er im betroffenen Streckenabschnitt eine ETCS-Sperre aktiviert hat. Das Aktivieren der ETCS-Sperre verhindert die Aufnahme des ETCS-Fahrzeuggerätes in ETCS und damit ggf. einen erneuten Verlust der ETCS-Funkverbindung, der durch Überreichweiten benachbarter ETCS-Funkzellen möglich sein könnte.

408.0458 – Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen

Abschnitt 2 Absatz (1) Nr. 2 ist redaktionell so umformuliert, dass die Unterscheidung, ob der Zug LZB-geführt oder ETCS-geführt ist, nicht mehr zusammengefasst im einleitenden Absatz wiedergegeben ist, sondern jeweils im ersten und zweiten Anstrich.

Abschnitt 6 ist neu eingefügt; aus dem bisherigen Abschnitt 6 wurde deshalb Abschnitt 7.

Der neue Abschnitt 6 regelt, welche Voraussetzungen der Fahrdienstleiter erfüllen muss, wenn er eine teilweise befahrene Fahrstraße auflösen muss, z. B. weil ein Zug liegengeblieben ist. Die Abschnittsüberschrift wurde auf Grund eines Hinweises des EBA um den Zusatz „...Weiterfahrt des Zuges“ ergänzt, da in diesem Abschnitt auch Regeln über die Weiterfahrt des Zuges gegeben sind.

Die Regel gilt für Züge mit der Zugbeeinflussung PZB, LZB oder ETCS allgemein; lediglich die Absätze (2) und (3) regeln Besonderheiten für Strecken mit LZB bzw. ETCS.

Bezüglich eines Einfahrsignals oder Blocksignals einer Abzweigstelle konkretisiert der neue Abschnitt 6 die allgemeine Vorgabe in 408.0521 Abschnitt 5: „Wenn durch das Signal gesicherte Weichen umgestellt werden müssen, darf das Signal auf Halt gestellt und die Fahrstraße aufgelöst werden. Das Signal ist anschließend wieder auf Fahrt zu stellen, wenn es die Anlage zulässt.“

Abschnitt 6 Absatz (1) regelt die Grundbedingung: Der Fahrdienstleiter darf eine teilweise befahrene Fahrstraße nur auflösen, wenn der Zug hält und sichergestellt ist, dass der Zug weiterhin halten bleibt. Der Fahrdienstleiter muss deshalb dem Triebfahrzeugführer zuerst Befehl 14.6

erteilen („Bleiben Sie halten.“). Damit nimmt er die Zulassung der Zugfahrt zurück, auch wenn die LZB oder ETCS weiterhin Führungsgrößen anzeigt (Prinzip des Vorranges des Befehls).

Abschnitt 6 Absatz (2) und Absatz (3) gelten ausschließlich für Strecken mit LZB oder ETCS:

- Bei einem LZB-geführten Zug muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer gemäß Absatz (2) mündlich anordnen, die LZB mit dem LZB-Störschalter ab- und wieder einzuschalten. Diese Vorgabe entspricht der bereits in Abschnitt 2 Absatz (1) Nr. 2 im ersten Anstrich gegebenen Regel.
- Nach Absatz (3) muss der Fahrdienstleiter auf Strecken mit ETCS beim Triebfahrzeugführer nachfragen, ob der Zug ETCS-geführt ist oder ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 angekündigt ist. Wenn dies zutrifft, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer zusätzlich zum Befehl 14.6 nach Absatz (1) einen Befehl 14 erteilen mit dem Wortlaut „Bedienen Sie Override EOA.“ Hintergrund: Infolge einer technischen Weiterentwicklung ist es möglich, dass ETCS die Fahrterlaubnis eines Zuges auf die Zugspitze kürzt, wenn der Fahrdienstleiter vor dem Zug befindliche Elemente der Fahrstraße einzeln hilfsweise auflöst. Dies ist der Fall, wenn der Zug in einem ausreichenden Abstand vor der hilfsweise aufzulösenden Weiche hält. Wenn der Zug bereits dicht vor der aufzulösenden Weiche hält, kürzt ETCS die Fahrterlaubnis nicht. Die Bedienung von Override EOA¹ kürzt einen eventuell noch vorhandenen Rest einer Fahrterlaubnis in allen Fällen. Selbst wenn der Fahrdienstleiter anschließend denselben Fahrweg einstellt, wäre eine noch vorhandene Fahrterlaubnis nicht aus dem dann aktuell eingestellten und gesicherten Fahrweg hergeleitet. Das Bedienen von Override EOA stellt demnach auch technisch sicher, dass der Triebfahrzeugführer entsprechend des später zur Weiterfahrt erteilten Befehls in allen Situationen nach den Regeln einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag handelt, und zwar so lange, bis ein automatischer Wechsel in die ETCS-Betriebsart FS oder OS stattfindet.

Außerdem deckt das Bedienen von Override EOA folgende Besonderheit ab: Der Fahrdienstleiter könnte beim hilfsweisen Auflösen einer teilweise befahrenen Fahrstraße vor einem Halt zeigenden Zugdeckungssignal nicht erkennen, dass bei einer nicht gekürzten Fahrterlaubnis technisch eine Situation „Mehrere Züge stehen zur Abfahrt bereit“ [408.0331 Abschnitt 3 Absatz (4)] vorliegt. Es bestünde die Möglichkeit, dass eine Fahrterlaubnis für einen Zug, der vor den vor dem Zugdeckungssignal haltenden Zug rangiert wurde, nicht bei diesem Zug ankommt, sondern bei dem dahinterstehenden Zug. Auch dies verhindert die Bedienung von Override EOA technisch.

Der Fahrdienstleiter muss den Befehl 14 als zusätzlichen Befehl mit einem eigenen Übermittlungscodex übermitteln, da dies das anschließende Zurückziehen des zuvor erteilten Befehls 14.6 handwerklich erleichtert (siehe auch Erläuterungen zu Absatz (8)).

Der Fahrdienstleiter muss sich vom Triebfahrzeugführer bestätigen lassen, dass dieser Override EOA bedient hat.

Abschnitt 6 Absatz (4) gibt vor, dass der Fahrdienstleiter, wenn erforderlich, das Hauptsignal auf Halt stellen muss. Dies trifft bei einer teilweise befahrenen Fahrstraße dann zu, wenn der betroffene Zug am Startsignal bereits vorbeigefahren ist, aber den Haltfallabschnitt noch nicht erreicht hat.

Danach darf der Fahrdienstleiter die Fahrstraße auflösen (Abschnitt 6 Absatz (5)).

Wenn der Zug weiterfahren kann, muss der Fahrdienstleiter die Voraussetzungen für die Weiterfahrt des Zuges erfüllen (Abschnitt 6 Absatz (6)).

¹ „Override EOA“ entspricht bei PZB oder LZB sinngemäß dem Bedienen der Befehlstaste.

Anschließend lässt der Fahrdienstleiter gemäß Abschnitt 6 Absatz (7) die Weiterfahrt des Zuges auf einer Abzweigstelle oder im Bahnhof mit Befehl 1 bzw. die Ausfahrt des Zuges aus einem Bahnhof mit Befehl 3 zu. Zusätzlich muss der Fahrdienstleiter gemäß 408.0455 Abschnitt 2 Absatz (2) dem Triebfahrzeugführer eines signalgeführten Zuges ggf. Befehl 1.1 bzw. 3.1 erteilen („Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.“). Das Zulassen der Weiterfahrt mit Befehl 1 oder Befehl 3 ist damit deckungsgleich mit den Vorgaben in 408.0591 Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 3 bei einer Fehlleitung, da in beiden Fällen eine vergleichbare Situation besteht. Der Triebfahrzeugführer darf nach Erhalt des Befehls 1 oder 3 zunächst noch nicht weiterfahren, da der Befehl 14.6 („Bleiben Sie halten.“) noch gilt. Siehe hierzu Erläuterungen zu Absatz (8).

Gemäß Abschnitt 6 Absatz (8) erteilt der Fahrdienstleiter zuletzt Befehl 14.35 mit dem Wortlaut „Befehl ... (Übermittlungscode des Befehls 14.6) ist zurückgezogen.“ Hierzu ist im Anschluss an den Befehl 1 oder 3 nach Absatz (6) ein weiterer Befehl erforderlich: Nach 408.0411 Abschnitt 5 Absatz (2) muss „Der Fahrdienstleiter [...] Befehl 14.35 auf dem zurückziehenden Befehl ausfertigen und hierzu den zweiten Unterschriftenteil verwenden.“ Deshalb darf er den Befehl zum Zurückziehen nicht mit dem Befehl 1 oder 3 nach Absatz (6) zusammenfassen.

Wenn der Triebfahrzeugführer die Befehle nach Abschnitt 6 Absatz (7) und Absatz (8) erhalten hat, darf er weiterfahren. Hierbei kann es erforderlich werden, dass er nochmals Override EOA bedienen muss. Dies ist der Fall, wenn das Zeitfenster für das wirksame Bedienen von Override EOA auf Grund des Befehles 14 nach Abschnitt 6 Absatz (3) abgelaufen ist.

In Abschnitt 7 (bisher 6) sind die Überschrift und der Text neu so formuliert, dass die Regeln der Abschnitte 1 bis 6 sinngemäß für „Sperrsignale“ anstelle der bisher genannten „Signale Sh 1“ gelten. Damit gilt die Regel auch für Kennlicht zeigende Zugdeckungssignale und für Sperrsignale, welche Signal Ra 12 (DV 301) zeigen.

408.0471 – Gleise sperren

In Abschnitt 2 Absatz (2) d) wurde ein Verweisfehler korrigiert. Der korrekte Verweis lautet auf 408.4841 Abschnitt 2 Absatz (6).

408.0475 – Arbeiten an technischen Einrichtungen

In Abschnitt 5 Absatz (2) wurde ergänzt, dass die Bedingungen, die der Fahrdienstleiter beim Sperren der ETCS-Zentrale beachten muss, auch bei Arbeiten an GSM-R gelten. Hintergrund: Bei Wartungsarbeiten an GSM-R (z. B. Softwaretausch) kann die sichere Funktion der Komponenten nicht gewährleistet werden. Daher dürfen während der Arbeiten an der ETCS-Zentrale oder an GSM-R keine Fahrten in den Bereich der betroffenen ETCS-Zentrale oder in den von den Arbeiten an GSM-R betroffenen Funkbereich hinein zugelassen werden.

In Abschnitt 5 Absatz (2) wurde im 2. Anstrich der Halbsatz „oder vor einem Haltsignal bzw. ETCS-Halt angehalten haben“ gestrichen. Hintergrund: Bei Wartungsarbeiten an der ETCS-Zentrale oder an GSM-R kann die sichere Funktion der Komponenten nicht gewährleistet werden. Wenn die Zugfahrt innerhalb eines Funkbereichs, der von den Arbeiten an GSM-R betroffen ist, hält, kann der Fahrdienstleiter der Weiterfahrt mit Befehl zustimmen. Der Zug fährt in der ETCS-Betriebsart SR. Die Arbeiten an der ETCS-Zentrale bzw. an GSM-R verhindern nicht sicher, dass der Zug in die ETCS-Betriebsarten FS oder OS kommandiert wird. Dies ist nicht zulässig. Daher dürfen sich keine Fahrten im Bereich der ETCS-Zentrale oder des von Arbeiten an GSM-R betroffenen Funkbereichs befinden. Eine Zugfahrt in der ETCS-Betriebsart SR wird damit verhindert.

Der bisher nur für Langsamfahrstellen bei ETCS geltende Abschnitt 8 Absatz (3) wurde inhaltlich erweitert, so dass die Regeln auch für die Restriktionen „Hauptschalter aus“ und „Bügel ab“ gelten.

408.0487 – Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock durchführen

In Abschnitt 5 Absatz (3) wurden die Regeln über die Dokumentation bei der Benachrichtigung von Bahnübergangsposten (BÜP) unterteilt nach der Einzelbenachrichtigung von BÜP mit Sicherungsmeldung und der Benachrichtigung, wenn der BÜP den Sicherheitszeitpunkt selbst bestimmt. Die Zweiteilung war erforderlich, weil der Nachweis der jeweiligen Geschwindigkeit des Zuges bei der Benachrichtigung, wenn der BÜP den Sicherheitszeitpunkt selbst bestimmt, durch den Fahrdienstleiter üblicherweise in der Spalte „Meldungen und Vermerke“ im Zugmeldebuch erfolgt. Der Vordruck des Fernsprechbuches nach 408.0487V02 weist eine solche Spalte nicht auf.

408.0488 – Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt

Mit Bescheid vom 04.12.2017 hat das Eisenbahn-Bundesamt unter dem Geschäftszeichen 58413-554aüb/059-3400#323 den sofortigen Vollzug der Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) §§ 4 (2), 4 (7), 34 (1), 39 (2) und 42 (2) in Bezug auf die Regeln zum Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt außerhalb von Bahnhöfen gemäß 408.0488 angeordnet.

Der Bescheid sieht vor, den Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt auf der Strecke auszuschließen. Ausgenommen sind Zugfahrten zur Bedienung von Anschlussstellen oder zur Einfahrt in ein Baugleis, wenn die entsprechenden zusätzlichen Regeln dazu gegeben wurden.

In Bezug auf EBO § 42 (2) vertritt das EBA die Ansicht, dass der Gesetzgeber für Ausnahmefälle das Rangieren unter gewissen Bedingungen und im notwendigen Umfang auf der Strecke zulässt. Der Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt auf der Strecke ist ab sofort weiterhin zulässig zum Zwecke der Bedienung von Anschlussstellen gemäß EBO § 4 Abs. 7 und in analoger Anwendung zum Zwecke der Einfahrt in Baugleise. Für beide Betriebssituationen werden den Betriebspersonalen schriftliche Vorgaben (z. B. Betra, Betriebsstellenbuch) gemacht. Diese schriftlichen Vorgaben ergänzen und präzisieren das untergesetzliche Regelwerk, so dass das EBA insgesamt von einem materiell sicheren Verhalten der für das Regelwerk verantwortlichen Stellen der DB Netz AG ausgeht.

Die Anwendung der bisherigen Regeln in 408.0488 Abschnitt 2 Absatz (1) b) und c), 408.2488 Abschnitt 2 Absatz (1) b) und c) sowie in 408.4812 Abschnitt 2 Absatz (1) Absatz b) und c) wird daher nur noch in Bezug auf Einfahrten in Baugleise zugelassen und ist neu in 408.0488 Abschnitt 2 Absatz (1) c), 408.2488 Abschnitt 2 Absatz (1) c) sowie in 408.4812 Abschnitt 2 Absatz (1) c) geregelt.

Darüber hinaus ist der Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt analog nur an gewöhnlichen Halteplätzen innerhalb von Bahnhöfen zulässig. Auch dahingehend wurden die Regeln der betreffenden Richtlinien präzisiert.

408.0492 – Sonstige Besonderheiten

Im einleitenden Konditionalsatz wurde die Formulierung „auf mit ETCS ausgerüsteten Strecken ohne Hauptsignale“ ersetzt durch „auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale“.

In Abschnitt 5 Absatz (1) ist im einleitenden Satz redaktionell entfallen, dass eine Langsamfahrstelle „eingegeben“ ist: Der Fahrdienstleiter kann eine Langsamfahrstelle bei ETCS vorbereitend eingeben. Deshalb zählt nur, dass die Langsamfahrstelle aktiviert ist. Inhaltlich ist der dritte

Anstrich neu: Der Fahrdienstleiter muss auf einer mit ETCS-Level 2 ausgerüsteten Strecke ohne Hauptsignale einen Befehl 12 auch dann erteilen, wenn dieser auf den letzten 1000 m vor dem Ende dieser Strecke erforderlich ist. Hintergrund: Wenn der Zug dort von ETCS-Level 2 nach ETCS-Level NTC PZB/LZB wechselt, also von einem anzeigegeführten Zug zu einem signalgeführten Zug übergeht, kann der Triebfahrzeugführer den Grund einer Geschwindigkeitsbeschränkung, die in der Führerraumanzeige dargestellt ist, nicht erkennen und würde eine weiterhin erforderliche Geschwindigkeitsbeschränkung nicht beachten.

In Abschnitt 5 Absatz (2) a) ist im einleitenden Satz ebenfalls entfallen, dass eine Langsamfahrstelle „eingegeben“ ist. Erläuterungen hierzu siehe oben. Inhaltlich ist der bisherige Verweis auf das alternative Vorgehen nach b) entfallen. Stattdessen ist die zutreffende Regel unmittelbar angegeben: Der Fahrdienstleiter darf auf einen Befehl 11 auch dann verzichten, wenn der Beginn des im Befehl 12 genannten Abschnittes am Ort der Befehlsübermittlung liegt. Es ist dabei unerheblich, ob der Fahrdienstleiter den Beginn an den Ort der Befehlsübermittlung vorverlegt oder ob der Beginn zufällig von vornherein dort liegt.

Der Abschnitt 6 Absatz (2) b) Nr.1 wurde sinngemäß wie Abschnitt 5 Absatz (2) a) ergänzt.

408.0531 – Unzulässiges Vorbeifahren an Haltsignalen, LZB-Halt, ETCS-Halt oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war; Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR

In Abschnitt 1 wurden die bisherigen Unterabschnitte k) und l) redaktionell nach l) und m) verschoben. Der neue Unterabschnitt k) regelt den Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR, der dem Triebfahrzeugführer mit einer zusätzlichen Textmeldung „Streckenausrüstung nicht kompatibel“ angezeigt wird. Mit Inbetriebnahme des VDE² 8.1 können auf dem Netz sowohl Fahrzeuge mit der Systemversion Baseline 2 als auch Baseline 3 verkehren. Triebfahrzeuge mit der Systemversion Baseline 2 können nicht auf Strecken mit der Systemversion Baseline 3 verkehren, da die Fahrzeuggeräte die Informationen der Balisen der Systemversion Baseline 3 nicht richtig verarbeiten können.

Abschnitt 2 Absatz (7) ist neu. Er regelt für den Fahrdienstleiter, welche Maßnahmen er treffen muss, wenn der Triebfahrzeugführer meldet, dass das ETCS-Fahrzeuggerät in die ETCS-Betriebsart TR gewechselt ist. In diesem Fall muss der Fahrdienstleiter dunkelgeschaltete Hauptsignale – ggf. in Zusammenarbeit mit Nachbarfahrdienstleitern – auf Halt stellen, bevor er die Weiterfahrt des Zuges zulässt. Diese Vorgabe ist analog der Regelung in 408.0653 Abschnitt 1 Absatz (3) übernommen worden.

Abschnitt 2 Absatz (8) ist neu. Er regelt für den Fahrdienstleiter, welche Maßnahmen er treffen muss, wenn der Triebfahrzeugführer meldet, dass das ETCS-Fahrzeuggerät in die ETCS-Betriebsart TR gewechselt ist und das ETCS-Fahrzeuggerät zusätzlich die Textmeldung „Streckenausrüstung nicht kompatibel“ anzeigt. Die Textmeldung „Streckenausrüstung nicht kompatibel“ wird vom ETCS-Fahrzeuggerät z. B. angezeigt, wenn die Strecke mit ETCS Baseline 3 ausgerüstet ist, das ETCS-Fahrzeuggerät mit ETCS Baseline 2 ausgerüstet ist. Das ETCS-Fahrzeuggerät kann die Balisen der mit ETCS Baseline 3 ausgerüsteten Strecke nicht lesen.

Unterabsatz a) gibt vor, dass der Fahrdienstleiter dunkelgeschaltete Hauptsignale – ggf. in Zusammenarbeit mit Nachbarfahrdienstleitern – auf Halt stellen muss, bevor er die Weiterfahrt des Zuges zulässt. Diese Regel ist identisch mit der neuen Regel in Absatz (7) und damit auch mit der Regel in 408.0653 Abschnitt 1 Absatz (3).

² Verkehrsprojekt Deutsche Einheit

Unterabsatz b) gibt vor, dass der Fahrdienstleiter auf Strecken mit ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen dem Triebfahrzeugführer zusätzlich zum Befehl 2 Befehl 10 mit dem Wortlaut „Fahren Sie signalgeführt weiter“ und Befehl 10.1 erteilen muss.

Unterabsatz c) gibt vor, dass der Fahrdienstleiter auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale vor Weiterfahrt des Zuges den Fahrweg in den nächsten Bahnhof einstellen und sichern muss. Grund: In der ETCS-Betriebsart IS gewährt das ETCS-Fahrzeuggerät im nächsten Bahnhof keinen Flankenschutz. Ein sich einem Bahnhof nähernder Zug in der ETCS-Betriebsart IS könnte andernfalls eine Flankenschutzverletzung für eine andere Zugstraße verursachen. Aus demselben Grund darf der Fahrdienstleiter Ein- bzw. Ausfahrten, für die der eingestellte Fahrweg keinen Flankenschutz durch Weichen bietet, erst zulassen, wenn der Zug im Bahnhof zum Halten gekommen ist.

Darüber hinaus soll der Fahrdienstleiter entsprechend des Hinweises den Fahrweg in den nächsten Bahnhof möglichst in ein Gleis einstellen, in dem gegenüber dem durchgehenden Hauptgleis Flankenschutz durch Weichen besteht. Dies stellt sicher, dass die anschließend stattfindenden Zugstraßen mit Fahrtstellung eines Hauptsignals stattfinden können.

Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale sind vor der Weiterfahrt folgende Befehle erforderlich:

- Zusätzlich zum Befehl 2 Befehl 10 mit dem Wortlaut „Fahren Sie signalgeführt weiter“ und Befehl 10.1.
- Befehl 12 für Langsamfahrstellen < 40 km/h ist erforderlich, weil die zulässige Geschwindigkeit des in ETCS-Betriebsart IS fahrenden Zuges 40 km/h beträgt und die ETCS-Zentrale dem Zug niedrigere Geschwindigkeiten nicht mehr übertragen kann.
- Befehle 2 für die Vorbeifahrt an Signalen Ne 14 sind erforderlich, weil der Triebfahrzeugführer in ETCS-Betriebsart IS an alleinstehenden Signalen Ne 14 nur auf Befehl vorbeifahren darf. Deshalb muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer für die Vorbeifahrt an Signalen Ne 14 bis zum Einfahrsignal (z. B. an Blocksignalen von Abzweigstellen oder Tunnelportalsignalen) und am Einfahrsignal Befehl 2 erteilen.

Im letzten Satz des Unterabsatzes c) ist geregelt, dass der Fahrdienstleiter die Weiterfahrt des Zuges auf Strecken mit ETCS Level 2 ohne Hauptsignale nicht zulassen darf, wenn im Betriebsstellenbuch die Übermittlung von Befehlen 2 für folgende Signale Ne 14 (z. B. Einfahrsignal als Stellort für Heißläufer) verboten ist.

Die korrespondierenden Regeln für den Triebfahrzeugführer sind in 408.2531 gegeben. Diesen sehen vor, dass der Triebfahrzeugführer auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale in ETCS-Betriebsart IS weiterfahren muss; auf Strecken mit ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen muss der Triebfahrzeugführer möglichst mit ETCS-Level NTC PZB/LZB weiterfahren, wenn dies nicht möglich ist, im ETCS-Level 0 und wenn dies ebenfalls nicht möglich ist, in ETCS-Betriebsart IS. In den genannten ETCS-Leveln bzw. Betriebsarten fährt der Zug signalgeführt.

48.0572 – Zug zurücksetzen

Abschnitt 2 Absatz (2) Unterabsatz c) ist neu. Mit der Aktualisierung 2 wurde im Befehl 14 auf den Zusatz „Hauptsignale am Fahrweg gelten nicht“ verzichtet. Bei eingleisigen Strecken und zweigleisigen Strecken mit Blockteilung im Gegengleis kann der Fahrdienstleiter den zurücksetzenden Zug am Blocksignal nicht mit Fahrtstellung des Signals zulassen. Bei einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag muss an einem Blocksignal eine Räumungsprüfung durchgeführt werden. Der Fahrdienstleiter kann für den zurücksetzenden Zug keine Räumungsprüfung durchführen, weil er die Räumungsprüfung beim zurücksetzenden Zug durchführen müsste. Der zurückset-

zende Zug ist nicht auf der Räumungsprüfstelle angekommen. Bei Störungen und Gleissperren darf vom Fahren im Abstand der Zugfolgestellen abgewichen werden [EBO § 39 Absatz 3]. Wenn ein Zug zurücksetzt, liegt eine Störung vor.

Abschnitt 3 Absatz (2) wurde der Klammervermerk ergänzt: Der Fahrdienstleiter muss im Befehl 14 den Namen der Betriebsstelle eintragen, in der der Triebfahrzeugführer das Zurücksetzen beendet.

408.0581 – Verhalten bei Gefahr

In Abschnitt 7 wurde beim 2. Anstrich der Verweis auf 408.0243 redaktionell in Abschnitt 5 Absatz (1) e) geändert.

408.0591 - Sonstige Unregelmäßigkeit im Bahnbetrieb

In Abschnitt 1 wurde ergänzt, dass der Fahrdienstleiter bei einer Fehlleitung die Betriebszentrale verständigen muss.

Abschnitt 1 Absatz (2) wurde neu gegliedert. Grund: Die Regeln für eine Fehlleitung auf Strecken mit LZB und Strecken mit ETCS wurden getrennt. Absatz (2) Nr.1 regelt neu analog zu 408.0458 Abschnitt 6 die Übermittlung des Befehl 14.6 für alle Züge.

Absatz (2) Nr. 2 enthält neu die bisher in Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 1 enthaltenen Regeln auf Strecken mit LZB.

Absatz (2) Nr. 3 enthält neu die Regeln für eine Fehlleitung auf Strecken mit ETCS. Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer zusätzlich Befehl 14 mit dem Wortlaut „Bedienen Sie Override EOA“ erteilen. Für das Bedienen von Override EOA hat der Triebfahrzeugführer nach den bisherigen Regeln keinen Befehl 14 erhalten. Das Bedienen von Override EOA ist für den Triebfahrzeugführer bisher in 408.2591 Abschnitt 1 Nr. 3 geregelt. Für das Auflösen einer teilweise befahrenen Fahrstraße sind neu Regeln in 408.0458 Abschnitt 6 gegeben. Die Situation beim Auflösen einer teilweisen befahrenen Fahrstraße nach 408.0458 und bei einer Fehlleitung, bei der der Zug zwischen dem Hauptsignal, an dem die Fehlleitung beginnt und der fahrwegbestimmenden Weiche zum Halten kommt, sind vergleichbar. Damit der Fahrdienstleiter bei vergleichbaren Fällen keine unterschiedlichen Regeln anwenden muss, wurden die Regeln für den Fall einer Fehlleitung den Regeln für das Auflösen einer teilweisen befahrenen Fahrstraße angepasst.

Absatz (2) Nr. 4 enthält die bisher in Nr. 2 enthaltene Regel, dass der Fahrdienstleiter die Voraussetzungen für die Weiterfahrt des Zuges erfüllen muss.

Die bisherige Nr. 3 wurde redaktionell nach Nr. 5 verschoben.

Der bisher unter Nr. 4 enthaltene Regel wurde redaktionell nach Nr. 6 verschoben.

Nr. 7 gibt die Regeln für das Zurückziehen des Befehl 14.6. Der Fahrdienstleiter darf den Befehl 14.6 zurückziehen, nachdem er dem Triebfahrzeugführer Befehl 1 oder 3 für die Weiterfahrt erteilt hat.

Die Beispielbefehle wurden den geänderten Regeln angepasst.

Modul 408.0601 – Unregelmäßigkeiten an Sperrsignalen als Flankenschutzeinrichtungen, Weichen, Gleissperren, Riegeln

In Abschnitt 1 wurden Randstichworte ergänzt, die auf die Inhalte der Absätze (1) bis (3) verweisen.

Modul 408.0622 – Einrichtungen des Streckenblocks gestört

In Abschnitt 1 Absatz (2) wurde der Konzessivsatz gestrichen, wonach der Fahrdienstleiter zunächst die in den Regeln für das Bedienen von Signalanlagen genannten Einrichtungen zu bedienen hat, bevor er weiter nach den Regeln der Ziffern 1 bis 4 vorgeht. Die Streichung war notwendig, weil es Fälle gibt, in denen Einrichtungen zur Herstellung der Grundstellung bei selbsttätigem Streckenblock nicht vorhanden und damit nicht bedienbar sind. Der Konzessivsatz erweckte jedoch den Eindruck, dass die weiteren Maßnahmen nach den Ziffern 1 bis 4 nur dann erforderlich sind, wenn Einrichtungen vorhanden sind, deren Bedienung nicht zum Erfolg führte. In den Fällen, in denen solche Einrichtungen nicht vorhanden sind, konnte der Eindruck entstehen, dass z. B. auf das Fahren auf Sicht in einem als besetzt angezeigten Zugfolgeabschnitt verzichtet werden darf. Hier gilt künftig die allgemeine Regel, dass die Maßnahmen der Ziffern 1 bis 4 immer anzuwenden sind, wenn Blockeinrichtungen nicht in Grundstellung gebracht werden konnten - unabhängig davon, ob vorhandene Einrichtungen erfolglos bedient wurden oder aber überhaupt nicht vorhanden sind.

408.0641 – Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen

In Abschnitt 3 Absatz (1) d) wurde die Regel über den Abschnitt des betroffenen Bahnübergangs präzisiert. Diese Präzisierung wurde notwendig, weil die bislang verwendete Bezeichnung des Zugfolgeabschnitts zu ungenau war und im Widerspruch zu dem Mustereintrag des Befehls 12 stand. Dort wird als Beginn der Fahrt mit einer zulässigen Geschwindigkeit von höchstens 50 km/h das rückliegende Hauptsignal bestimmt. Der im Regelwerkstext genannte Zugfolgeabschnitt würde in den Fällen, in denen das rückliegende Hauptsignal beispielsweise ein Ausfahrtsignal wäre, erst an der Bahnhofsgrenze zur freien Strecke beginnen. Somit musste der Begriff „Zugfolgeabschnitt“ ergänzt werden um die Bezeichnung des Beginns der Gültigkeit des Befehls 12 Grund 34.

In Abschnitt 3 Absatz (1) d) ist der Beispielbefehl ausgetauscht worden. Im neuen Beispielbefehl ist im Befehl 12 in der 3. und 4. Spalte jeweils „Bf“ ergänzt worden.

Abschnitt 4 Absatz (2) e) ist neu und gibt vor, dass der Fahrdienstleiter bei Strecken mit ETCS-Level 2 zusätzlich die Restriktion „Bügel ab (BA)“ aktivieren muss. Dies bewirkt, dass ETCS dem Triebfahrzeugführer den Schwungfahrabschnitt in der Führerraumanzeige anzeigt. Deshalb darf der Fahrdienstleiter nach dem neuen Abschnitt 4 Absatz (2) f) unter den dort genannten Bedingungen darauf verzichten, dem Triebfahrzeugführer Befehle für den Schwungfahrabschnitt zu erteilen (s. u.).

Abschnitt 4 Absatz (2) f) ist neu und regelt den Verzicht auf Befehle 12 und 14 nach den Unterabsätzen a) und b). Im Einzelnen: Auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale darf der Fahrdienstleiter auf Befehl 12 nach Unterabsatz a) sowie auf Befehl 14 nach Unterabsatz b) verzichten, wenn er in der ETCS-Zentrale sowohl die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 140 km/h nach Unterabsatz d) als auch die Restriktion „Bügel ab (BA)“ nach Unterabsatz e) aktiviert hat. Der Fahrdienstleiter darf nicht auf den Befehl 12 und Befehl 14 verzichten, wenn er die Zugfahrt mit Befehl zulässt. Hierzu stellt eine Fußnote klar: Die Zugfahrt gilt als mit Befehl zugelassen, wenn der Fahrdienstleiter diese am rückliegenden Signal Ne 14 oder an einer zwischen dem Signal Ne 14 und dem Beginn der Restriktion liegenden Stelle (z. B. Blockkennzeichen oder einem ETCS-Halt nach einem Funkausfall) mit Befehl zulässt. In diesem Fall fährt der Zug in ETCS-Betriebsart SR und damit signalgeführt und die Restriktionen werden nicht (sicher) übertragen und auch nicht überwacht. Nur auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale ist sichergestellt, dass ETCS allen Zügen die Geschwindigkeitsbeschränkung und BA anzeigt und überwacht, wenn diese in ETCS-Betriebsart FS oder OS fahren. Auf Strecken

mit PZB/LZB und ETCS hingegen ist dies nicht sichergestellt, da dort auch signalgeführte Züge bzw. LZB-geführte Züge verkehren können.

Der Beispielbefehl am Ende des Abschnittes 4 Absatz (2) wurde ausgetauscht. Im neuen Beispielbefehl ist im Befehl 12 in der 3. und 4. Spalte jeweils „Bf“ ergänzt worden.

Abschnitt 4 Absatz (4) ist neu und regelt, dass bei einer vorübergehend eingerichteten Fahrleitungsschutzstrecke die Regeln der Absätze (2) und (3) „sinngemäß“ gelten. Für eine ständig eingerichtete Fahrleitungsschutzstrecke sind keine Regeln erforderlich, da diese im Fahrplan des Zuges dargestellt ist und signalisiert ist. Der Verweis auf eine sinngemäße Geltung ist wegen der seltenen Anwendung einerseits und der Gleichheit der zu treffenden Maßnahmen ausreichend.

408.0651 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - PZB

In Abschnitt 1 Absatz (2) c) wurde der Verweis richtiggestellt.

In Abschnitt 1 Absatz (2) d) wurde der Beispielbefehl ausgetauscht. Der neue Beispielbefehl verwendet die Abkürzungen „zw“ für „zwischen“ sowie „u“ für „und“; außerdem wurde in der 3. und 4. Spalte die Betriebsstellenangabe „Bf“ ergänzt.

In Abschnitt 1 Absatz (4) wurde die Regel über den Abschnitt des betroffenen Bahnübergangs präzisiert. Diese Präzisierung wurde notwendig, weil die bislang verwendete Bezeichnung des Zugfolgeabschnitts zu ungenau war und im Widerspruch zu dem Mustereintrag des Befehls 12 stand. Dort wird als Beginn der Fahrt mit einer zulässigen Geschwindigkeit von höchstens 50 km/h das rückliegende Hauptsignal bestimmt. Der im Regelwerkstext genannte Zugfolgeabschnitt würde in den Fällen, in denen das rückliegende Hauptsignal beispielsweise ein Ausfahrtsignal wäre, erst an der Bahnhofsgrenze zur freien Strecke beginnen. Somit musste der Begriff „Zugfolgeabschnitt“ um die Bezeichnung des Beginns der Gültigkeit des Befehls 12 Grund 34 ergänzt werden.

Es ist Befehl 12 für den Zugfolgeabschnitt mit dem betroffenen Bahnübergang vom rückliegenden Hauptsignal bis zu dem Bahnübergang mit der gestörten PZB-Streckeneinrichtung zu erteilen.

Der Beispielbefehl wurde ausgetauscht. Der neue Beispielbefehl verwendet die Abkürzungen „zw“ für „zwischen“ sowie „u“ für „und“; außerdem wurde in der 3. und 4. Spalte die Betriebsstellenangabe „Bf“ ergänzt.

In Abschnitt 1 Absatz (6) wurde der Beispielbefehl ausgetauscht. Der neue Beispielbefehl verwendet die Abkürzungen „zw“ für „zwischen“ sowie „u“ für „und“; außerdem wurde in der 3. und 4. Spalte die Betriebsstellenangabe „Bf“ ergänzt.

Abschnitt 2 wurde redaktionell in Absätze unterteilt. Der bisherige Abschnittstext ist unverändert im neuen Absatz (1) enthalten.

Der neue Abschnitt 2 Absatz (2) gibt vor, welche Regeln der Fahrdienstleiter anwenden muss, wenn der Triebfahrzeugführer ihm meldet, dass sein ETCS-Fahrzeuggerät die Textmeldung „PZB fehlt - Weiterfahrt nur auf Befehl“ anzeigt. Hintergrund: Mit Inbetriebnahme des VDE 8.1 ist ein Levelwechsel von ETCS-Level 2 nach Level NTC PZB/LZB auch an einem Vorsignal möglich. Wenn das Fahrzeuggerät der ETCS-Zentrale kein betriebsbereites NTC PZB/LZB meldet, gibt es die Textmeldung „PZB fehlt - Weiterfahrt nur auf Befehl“ aus. Der Triebfahrzeugführer muss den Zug anhalten und dem Fahrdienstleiter seinen Standort und die fehlende PZB mitteilen. Der Fahrdienstleiter muss die Betriebszentrale verständigen. Diese entscheidet dispositiv, ob und wie weit der Zug weiterfahren darf. Wenn der Zug weiterfahren darf, muss der

Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level 0“ und Befehl 10.1 erteilen. Die zulässige Geschwindigkeit bei der Fahrt in Level 0 beträgt 50 km/h.

408.0652 – Weiterfahrt nach LZB-Halt am Standort eines Hauptsignals bei LZB-Fahrt

Im neuen Abschnitt 3 wurde eine Regel aufgenommen, die die Konfliktsituation auflöst, bei der die Führerraumanzeige der LZB nach einem LZB-Halt am Standort eines Hauptsignals den LZB-Auftrag „LZB-Fahrt“ anzeigt und das Hauptsignal weiterhin einen Haltbegriff zeigt. Auslöser für diesen Fall sind mögliche Übertragungsfehler zwischen dem LZB-Fahrzeuggerät und dem LZB-Streckenrechner bei bestimmten ungünstigen Standortkonstellationen zwischen LZB-Fahrzeugantenne und Linienleiterschleife im Zusammenhang mit fehlerhaft übertragenen Datenprotokollen. Dabei kann es vorkommen, dass der Fahrzeugrechner trotz Stillstand des Zuges vor dem Halt zeigenden Signal ein fehlerhaftes Datentelegramm an den Streckenrechner sendet, der dieses Telegramm als Fahrtbewegung auswertet und anschließend den LZB-Auftrag „LZB-Fahrt“ generiert. Da hinter dem Hauptsignal zu diesem Zeitpunkt (noch) kein Fahrweg eingestellt ist, kann das Hauptsignal keinen Fahrtbegriff zeigen oder eine Dunkelschaltung aktiviert werden. Es kommt zu der in der neuen Regel beschriebenen Diskrepanz zwischen dem angezeigten Signalbegriff und dem LZB-Auftrag „LZB-Fahrt“. Da nach den bisherigen Regeln für Triebfahrzeugführer Hauptsignale nicht gelten, wenn die LZB Führungsgrößen anzeigt, könnte der Triebfahrzeugführer auf Grund des LZB-Auftrages „LZB-Fahrt“ trotz Halt zeigendem Hauptsignal abfahren. Die neue Regel stellt sicher, dass der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter melden muss, wenn die beschriebene Diskrepanz auftritt. Der Fahrdienstleiter muss nach entsprechender Meldung des Triebfahrzeugführers die Bedienung des Störschalters mündlich anordnen. Die Bedienung des Störschalters durch den Triebfahrzeugführer führt zur vorübergehenden Entlassung aus der LZB. Die Weiterfahrt erfolgt dann zunächst als signalgeführter Zug, bis zur Wiederaufnahme in die LZB. Sollte der Triebfahrzeugführer zur Weiterfahrt als signalgeführter Zug einen Befehl 14.9 fordern, muss der Fahrdienstleiter den Befehl erteilen. Anschließend darf der Fahrdienstleiter die Fahrt des Zuges zulassen.

408.0653 - Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - ETCS

In Abschnitt 1 Absatz (5) stellt eine Ergänzung klar, wie der Fahrdienstleiter sicherstellen muss, dass der haltende Zug keinen Flankenschutz für eine benachbarte Fahrstraße bietet: Der Fahrdienstleiter muss die Auflösung benachbarter Fahrstraßen abwarten, zu denen kein Flankenschutz durch Weichen besteht. Er darf Zugfahrten auf benachbarten Zugstraßen erst wieder zulassen, wenn ihm der Triebfahrzeugführer bestätigt hat, dass er den Befehl nach Abschnitt 1 Absatz (6) a) Nr. 1 ausgeführt hat (s. u.).

In Abschnitt 1 Absatz (6) a) Nr. 1 wurde klargestellt: Der Fahrdienstleiter muss die beiden Befehle jeweils mit einem eigenen Übermittlungscode übermitteln, da dies das anschließende Zurückziehen des Befehls 14.6 handwerklich erleichtert. Weiterhin gibt eine Ergänzung vor: Der Fahrdienstleiter muss sich vom Triebfahrzeugführer die Ausführung des Befehls 10 „Wählen Sie ETCS-Betriebsart IS oder NP“ bestätigen lassen, bevor er Zugfahrten auf benachbarten Fahrstraßen zulässt, zu denen kein Flankenschutz durch Weichen besteht. Grund: Wenn der Fahrdienstleiter Zugfahrten auf benachbarten Fahrstraßen zulassen würde, bevor der Triebfahrzeugführer ETCS-Betriebsart IS oder NP gewählt hat, könnte dies zunächst zu einer Zugfahrt mit Fahrtstellung eines Hauptsignals führen. Das Hauptsignal würde aber auf Halt fallen, wenn der Triebfahrzeugführer erst im Anschluss die ETCS-Betriebsart IS oder NP wählt und in der Folge eine Flankenschutzverletzung einträte. Dies könnte zu einer Zwangsbremmung auf einer benachbarten Zugstraße führen. Wenn der Fahrdienstleiter erst nach der Bestätigung des

Triebfahrzeugführers Zugfahrten auf benachbarten Fahrstraßen zulässt, vermeidet er diese Situation, weil diese Zugfahrten dann als Zugfahrten mit besonderem Auftrag stattfinden.

Die Beispielbefehle in Abschnitt 1 Absatz (6) a) Nr. 1 bis 4 wurden um die Darstellung des jeweiligen Übermittlungscodes ergänzt. Die Reihenfolge, in der der Fahrdienstleiter die Befehle übermittelt, ist so leichter nachvollziehbar.

Abschnitt 1 Absatz (6) a) Nr. 3 ist neu redaktionell so formuliert, dass die beiden erforderlichen Befehle jeweils in einem eigenen Anstrich erwähnt sind.

Abschnitt 1 Absatz (6) a) Nr. 4, 1. Anstrich enthält eine zusätzliche Forderung für den Fall, dass der Triebfahrzeugführer als signalgeführter Zug in ETCS-Betriebsart IS weiterfahren muss: Ein- bzw. Ausfahrten, für die der eingestellte Fahrweg keinen Flankenschutz durch Weichen bietet, darf der Fahrdienstleiter erst zulassen, nachdem der Zug im Bahnhof zum Halten gekommen ist. Der in einen Bahnhof einfahrende Zug in der ETCS-Betriebsart IS könnte andernfalls eine Flankenschutzverletzung für eine andere Zugstraße verursachen. Redaktionell neu gegliedert sind die Anstriche 5 bis 7: Die neue Reihenfolge entspricht besser der tatsächlichen Reihenfolge der erforderlichen Befehle. In den Beispielbefehl wurde eine Langsamfahrstelle und ein weiteres Signal Ne 14 aufgenommen.

Abschnitt 2 ist neu in die Absätze (1) bis (3) gegliedert. Im Einzelnen:

Abschnitt 2 Absatz (1) ist neu. Der Fahrdienstleiter muss beim Befahren gestörter Funkabschnitte verhindern, dass ein Zug ungewollt und unbemerkt in den Streckenabschnitt mit gestörter Funkverbindung einfährt. Wenn der Fahrdienstleiter für den Streckenabschnitt mit gestörter Funkverbindung eine ETCS-Sperre eingibt und aktiviert, verhindert dies die Einfahrt eines ETCS-geführten Zuges in den Streckenabschnitt mit gestörter Funkverbindung. Dies ist erforderlich, weil infolge von Überreichweiten aus benachbarten Funkbereichen ungewollte technische Reaktionen verhindert werden müssen. Die ETCS-Sperre muss der Fahrdienstleiter aktivieren, bevor er die Weiterfahrt des infolge des Funkausfalls haltenden Zuges zulässt. Die ETCS-Sperre verhindert, dass die ETCS-Zentrale dem Zug im gestörten Funkbereich eine Fahrterlaubnis erteilt. Somit kann der Zug nicht erneut wegen des gestörten Funks halten.

Die ETCS-Sperre ist nicht erforderlich, wenn der Fahrdienstleiter für den gestörten Funkbereich die Restriktion „BGF“ aktiviert. Dies ist auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Signale möglich, wenn der gestörte Funkbereich nicht größer ist als 32 km.

Abschnitt 2 Absatz (2) gibt die bisher im Abschnitt 2 gegebene Regel wieder.

Abschnitt 2 Absatz (3) ist neu. Er regelt, dass der Fahrdienstleiter bei der aktivierten Restriktion „Befahren gestörter Funkbereiche“ und der Störung einer Haltbalise eine Zugfahrt in den Bereich der Restriktion „Befahren gestörter Funkbereiche“ nicht zulassen darf. Hintergrund: Im gestörten Funkbereich ist nicht sichergestellt, dass der über GSM-R abgegebene Nothaltauftrag auch beim Zug ankommt. Deshalb sind im gestörten Funkbereich Haltbalisen verlegt, um eine Zugfahrt bei einer Unregelmäßigkeit anzuhalten. Wenn weder GSM-R Sprachfunk noch die ETCS-Funkübertragung wirken, hat der Fahrdienstleiter keine Möglichkeit mehr, Maßnahmen bei Gefahr zu treffen. Deshalb darf er bei einer gestört angezeigten Haltbalise im gestörten Funkbereich keine Zugfahrt in diesen Bereich zulassen.

Im Abschnitt 3 wurde die Abschnittsüberschrift geändert. Die Änderung ist erforderlich, weil ein Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB nicht nur vor einem Grenzsinal erfolgen kann. Mit Inbetriebnahme des VDE 8.1 kann ein Levelwechsel auch vor einem Vorsignal erfolgen.

Abschnitt 3 Absatz (1) wurde um einen Randvermerk ergänzt. Der Fahrdienstleiter wendet die Regel an, wenn der Levelwechsel vor dem Grenzsinal nicht stattgefunden hat.

Abschnitt 3 Absatz (2) gibt die Handlungsweise des Fahrdienstleiters vor, wenn der Triebfahrzeugführer meldet, dass kein Levelwechsel nach ETCS-Level 0 erfolgte. Hintergrund: Auf Strecken mit ETCS-Streckensoftware Baseline 3 erfolgt bei nicht betriebsbereiten oder fehlenden NTC PZB/LZB (z. B. PZB-Fahrzeugeinrichtung ist gestört) kein Levelwechsel nach ETCS-Level 0, wenn der Zug den mit ETCS ausgerüsteten Abschnitt verlässt. Der Zug wird am Ende des mit ETCS ausgerüsteten Abschnittes angehalten. Der Fahrdienstleiter benachrichtigt die Betriebszentrale und übermittelt Befehl 10 zum manuellen Levelwechsel nach Level 0 und Befehl 10.1.

Abschnitt 3 Absatz (3) gibt die Handlungsweise des Fahrdienstleiters vor, wenn ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 0 erfolgte. Hintergrund: Auf Strecken mit ETCS-Streckensoftware Baseline 2 erfolgt bei nicht betriebsbereiten oder fehlenden NTC PZB/LZB (z. B. PZB-Fahrzeugeinrichtung ist gestört) ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 0, wenn der Zug den mit ETCS ausgerüsteten Abschnitt verlässt. Der Triebfahrzeugführer muss den Zug anhalten. Der Fahrdienstleiter übermittelt Befehl 10 zur signalgeführten Weiterfahrt und Befehl 10.1.

Aufheben von Ausnahmegenehmigungen zur 408.01 - 06 - Züge fahren

Mit der Aktualisierung 3 zur Richtlinie 408 - Fahrdienstvorschrift - werden folgende Ausnahmegenehmigungen ungültig:

- BM 2017-057 - Ausnahme 215 - ETCS VDE 8.1
- BM 2019-007 - Ausnahme 228 - Räumungsprüfung bei nichtselbsttätigem Streckenblock mit Gleisfreimeldeanlage
- BM 2017-060 - Ausnahme 224 - Übergang Zugfahrt Rangierfahrt
- BM 2017-064 - Fahrwegprüfung durch andere Mitarbeiter
- BM 2018-024 - Ausnahme 225 - Betriebliche Maßnahmen zur Weiterfahrt nach LZB-Halt am Standort eines Hauptsignals bei LZB-Fahrt

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

i. V.

Dirk Menne

(Leiter Betriebssteuerung)

i. A.

Heike Villioth-Ebert

(Fachautorin Ril 408)

20.11.2020

Richtlinie 408 – Fahrdienstvorschrift -, Richtlinien 408.01 – 06, Aktualisierung 4 Erläuterungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aktualisierung 4 der Richtlinie 408.01 – 06 gilt ab 12.12.2021. Sie enthält folgende geänderten bzw. neuen Regeln:

408.0100Z04 (neu)	408.0247(neu)	408.0458	408.0591
408.0101A04	408.0248(neu)	408.0461	408.0601
408.0231	408.0331	408.0463	408.0611
408.0233	408.0401	408.0471	408.0621
408.0241	408.0402	408.0475	408.0622
408.0243	408.0403	408.0481	408.0625
408.0244	408.0421	408.0531	408.0631
408.0245(neu)	408.0435	408.0551	408.0632
408.0246(neu)	408.0451	408.0572	408.0641
	408.0455	408.0581	408.0653

Erläuterungen**Allgemein**

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

...

Wenn in einer Richtlinie ein Verweis auf eine andere Richtlinie der Richtlinienfamilie 408 enthalten ist, wird diesem Verweis nicht mehr „Modul“ bzw. „Ril“ vorangestellt. Wenn im Text auf andere Richtlinien z.B. Ril 301 verwiesen wird, wurde „Modul“ durch „Richtlinie“ ersetzt.

408.0100 – Verzeichnis der Aktualisierungen

Das Verzeichnis der Aktualisierungen wurde angepasst.

408.0101A04 – Inhalt und zusätzliche Regeln

Die Richtlinienauflistung wurde der geänderten Richtlinienstruktur zur Räumungsprüfung angepasst.

Die Spalte „Modul“ wurde in Spalte „Richtlinie“ umbenannt, da der Begriff „Modul“ nur ein drucktechnischer Begriff ist.

408.0231 – Fahrweg prüfen

In Abschnitt 3 Absatz (1) wurde der neue Unterabsatz c) aufgenommen. Hier ist beschrieben, dass im Betriebsstellenbuch für Zugfahrten in Gleise mit Krananlagen zusätzliche Regeln beim Prüfen des Fahrweges gegeben sein können. Zusätzliche Regeln sind beispielsweise gegeben, wenn in Umschlagbahnhöfen der DB Netz AG (z.B. MegaHub Lehrte) Schwungeinfahrten in Umschlaggleise mit einer signaltechnischen Sicherung über eine Schnittstelle Stellwerk-Krananlage durchgeführt werden.

Im Abschnitt 3 Absatz 8 wurden die, mit BM 2019-024 Ausnahme 235 A01 bekanntgegebenen, Regeln übernommen.

In Abschnitt 3 Absatz (9) wurden die Regeln für das mittelbare Feststellen neu gestaltet. Die neuen Regeln reduzieren die Komplexität des Verfahrens Mittelbares Feststellen, tragen zur Vereinfachung des Regelwerkes bei und erhöhen die Sicherheit. Unterschiede zwischen Gleisen mit Gleisfreimeldeanlage und Gleisen ohne Gleisfreimeldeanlage sind beim mittelbaren Treffen der Feststellungen und beim Fahren auf Sicht in den Absätzen (9) und (10) nicht mehr vorhanden. Es können lediglich im Betriebsstellenbuch abweichende Regeln für Gleise ohne Gleisfreimeldeanlage gegeben sein. Im einleitenden Satz des Absatzes (9) ist die Aussage enthalten, dass die Feststellungen, dass Fahrweg, Durchrutschweg, einmündende Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen sowie der Flankenschutzraum frei von Fahrzeugen sind, mittelbar getroffen werden dürfen.

Absatz (9) a) nennt die Voraussetzungen für das Einführen des mittelbaren Feststellens:

- Es muss immer durch Hinsehen bzw. Abschnittsprüfung festgestellt werden, dass die zukünftig mittelbar zu prüfenden Abschnitte frei von Fahrzeugen sind.
- Das mittelbare Feststellen muss -außer für ständig nicht einsehbare Abschnitte- eingeführt werden.

Absatz (9) b) regelt die Verfahrensweise, wenn mittelbar festgestellt wird. Erst wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind, darf mittelbar festgestellt werden:

- Es muss festgestellt werden, dass der zuletzt gefahrene Zug Fahrweg, Durchrutschweg bzw. den betroffenen Abschnitt mit Schlusssignal durchfahren hat.
- Der Fahrdienstleiter muss durch Nachfragen beim Triebfahrzeugführer des zuletzt gefahrenen Zuges feststellen, ob Fahrzeuge zurückgelassen wurden oder sich die Zusammensetzung des Zuges änderte. Durch das aktive Nachfragen beim Triebfahrzeugführer kann festgestellt werden, ob ein Zugteil zurückgelassen wurde, obwohl am weiterfahrenden vorderen Zugteil das Schlusssignal nach dem Entkuppeln eingeschaltet bzw. angebracht sein kann.

- Am und nach dem zuletzt gefahrenen Zug darf nicht rangiert worden sein.
- Ein nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug muss den betroffenen Bereich geräumt haben.

Die zu erfüllenden Bedingungen wurden einerseits präzisiert und andererseits vereinfacht. Eine Präzisierung betrifft das geforderte Nachfragen zum Zurücklassen von Fahrzeugen und Änderungen an der Zusammensetzung des Zuges beim Triebfahrzeugführer nach Absatz (9) b) Nr. 2.

Nicht mehr enthalten ist die Forderung, dass beim Mittelbaren Feststellen Züge, die zur Kreuzung oder Überholung im Bahnhof halten, grenzzeichenfrei stehen müssen, weil nach 408.0231 Abschnitt 1 Absatz (4) vor Zulassen einer Zugfahrt immer zu prüfen ist, dass einmündende Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen frei von Fahrzeugen sind. Es ist somit selbstverständlich, dass diese Regel auch beim Mittelbaren Feststellen gilt.

Entfallen ist auch die Regel den Triebfahrzeugführer nach dem Anhalten des Zuges aufzufordern, eine Zugvollständigkeitsmeldung abzugeben oder zu melden, dass der Zug grenzzeichenfrei steht, weil diese Möglichkeit grundsätzlich nach 408.0261 Abschnitt 5 Absatz (2) immer besteht.

Abschnitt 3 Absatz (10) regelt das Fahren auf Sicht. Fahren auf Sicht ist erforderlich, wenn nicht mittelbar festgestellt werden kann, ob der betroffene Bereich frei ist. Ursache hierfür kann z.B. sein, dass mittelbares Feststellen nicht eingeführt werden darf, weil Hinsehen bzw. Abschnittsprüfung als Voraussetzung für das Einführen des mittelbaren Feststellens nicht möglich ist oder weil während der Anwendung des Verfahrens Mittelbares Feststellen nicht alle 4 Bedingungen nach Absatz (9) b) nach einer Zugfahrt erfüllt sind.

408.0233 – Fahrweg prüfen und sichern – Mitarbeiter, Melden, Nachweis

Abschnitt 4 Absatz (1) wurde in drei Unterabsätze gegliedert.

Absatz (1) a) regelt die Nachweisführung beim Einführen und Aufheben des mittelbaren Feststellens. Bisher war die Nachweisführung zum Einführen und Aufheben des mittelbaren Feststellens ohne konkrete Vorgaben über die zu führende Unterlage bzw. den einzutragenden Text bestimmt. Die genaue Definition des Abschnitts mit mittelbarem Feststellen ist von hoher Sicherheitsrelevanz und vergleichbar mit Angabe des Sperrabschnitts bei Gleissperrungen. Deshalb ist neu im Absatz (1) a) ein Muster für das Einführen und Aufheben des Mittelbaren Feststellens und die Eintragungen im Fernsprechbuch vorgegeben. Beim Einführen des mittelbaren Feststellens müssen die Grenzen eindeutig festgelegt werden (z.B. 8.30 Uhr Bf LFLU Mittelbares Feststellen von Sig 82N2 bis So12¹ W 82W10 eingeführt). Weiterhin wird in Absatz (1) b) geregelt, dass eine Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung zum Treffen der Feststellungen nach 408.0231 Abschnitt 3 Absatz (9) b) Nr. 1 im Fernsprechbuch nachzuweisen ist.

Hinweis: Im Betriebsstellenbuch kann zugelassen sein, dass die Feststellungen nach 408.0231 Abschnitt 3 Absatz (9) b) Nr. 1 (Zugschlussfeststellung) durch Bedienen des Bahnhofsblocks oder Bestätigen der Räumungsprüfung ersetzt werden dürfen. Ebenso ist es unverändert möglich, dass der für das mittelbare Prüfen zuständige Bediener, das vollständige Durchfahren des mittelbar zu prüfenden Abschnittes selbst feststellt (z.B. Zugschlussfeststellung nach Vorbeifahrt des Zuges am Stellwerk). Der Bediener muss dann keine Zugschlussmeldung bzw. Zugvollständigkeitsmeldung einholen bzw. nachweisen.

Absatz (1) c) regelt die Nachweisführung der Meldung des Triebfahrzeugführers im Fernsprechbuch. Wenn der Triebfahrzeugführer bestätigt, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen und die Zusammensetzung des Zuges nicht verändert wurde, ist einzutragen „Zusammensetzung unverändert“. (Beispiel einer Kombination der Einträge nach Absatz (1) b) und Absatz (1) c): „Z 4754

¹ Ra 12 (DS 301)

vollst in FCS ak. Zusammensetzung unv“). Der Eintrag „Zusammensetzung unverändert“ stellt sicher, dass der Bediener einen mittelbar zu prüfenden Abschnitt nicht irrtümlich als frei annimmt und begrenzt die Nachweisführung auf ein notwendiges Maß. Der Eintrag enthält die Feststellung, dass sich die Zusammensetzung des Zuges nicht änderte. Damit können auch keine Fahrzeuge zurückgelassen worden sein.

Die Konkretisierung der Regeln zur Nachweisführung wurden auf Grund eines Hinweises des EBA vorgenommen.

408.0241 – Räumungsprüfung; Allgemeines

In Abschnitt 4 c) wurde klargestellt, dass nur im ESTW Haltstellung und Erlöschen der Signale sicher angezeigt werden muss, weil das Erzeugen einer sicheren Anzeige durch den Bediener nur im ESTW möglich ist. In Abschnitt 5 konnte deshalb der Begriff „sicher“ entfernt werden.

In Abschnitt 6 wurde aufgenommen, dass im Betriebsstellenbuch ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein können.

408.0243 – Räumungsprüfung; Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock

In Abschnitt 2 wurde die Zahl „71“ bei der Bezeichnung des Trägerfrequenzblocks gestrichen, weil es nur eine Art des Trägerfrequenzblocks (Trägerfrequenzblock 71) gibt und damit auf die Zahl „71“ verzichtet werden kann.

In Abschnitt 5 Absatz (1) b) Nr. 2 wurde ergänzt, dass die Bedienung des Schalters kein Anlass ist, die Räumungsprüfung durch Rückmelden zu bestätigen. Um alle Stellwerke abzubilden, wurden neben dem Anschalter (z.B. mechanisches Stellwerk) auch die Anschaltung des Räumungsmelders (ESTW) und das Bedienen der Anschalttaste (RSTW) aufgenommen.

In Abschnitt 5 Absatz (1) b) Nr. 4 wurde eingefügt, dass Rückmelden einzuführen ist, wenn bei vorhandener Streckengleisfreimeldeanlage Achszählgrundstellung hergestellt wurde, aber die Störung beim nächsten Zug erneut auftritt. Die Regel wurde auf Grund des neuen Abschnittes 5 in 408.0622 aufgenommen. Sie ist vergleichbar mit den Vorgaben bei selbsttätigen Streckenblocks in 408.0622 Abschnitt 1 Absatz (5).

In Abschnitt 5 Absatz (4) a) ist neu geregelt, dass Rückmelden bei gestörter Streckengleisfreimeldeanlage (Achszählgrundstellung erfolglos oder Störung trat beim nächsten Zug erneut auf) erst aufgehoben werden darf, wenn im Arbeits- und Störungsbuch das Ende der Arbeiten eingetragen ist. Die Änderung ist erforderlich, weil nicht immer der Eintrag im Arbeits- und Störungsbuch eine Voraussetzung für das Aufheben des Rückmeldens ist.

In Abschnitt 5 Absatz (4) ist bei der Bezeichnung Trägerfrequenzblock die Zahl „71“ entfallen (siehe Erläuterungen zu Abschnitt 2).

Im ersten Satz des Abschnitt 6 ist bei der Bezeichnung Trägerfrequenzblock die Zahl „71“ entfallen (siehe Erläuterungen zu Abschnitt 2).

408.0244 – 408.0248 – Räumungsprüfung

Die bisherige Richtlinie 408.0244 wurde aufgelöst. Die Regeln für die Räumungsprüfung bei selbsttätigem Streckenblock sind neu in folgenden Richtlinien enthalten:

408.0244	Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; automatischer Streckenblock
408.0245	Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Selbstblock ohne ESTW

408.0246	Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Zentralblock ohne ESTW
408.0247	Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Selbstblock im ESTW
408.0248	Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Zentralblock im ESTW

Die Aufteilung in fünf verschiedene Richtlinien gibt dem Fahrdienstleiter gezielte anwenderspezifische Regeln. Zum Beispiel sind Regeln für ETCS Level 2 nur in 408.0248 enthalten, weil ETCS-Level 2 lediglich in elektronischen Stellwerken bei Zentralblock vorhanden sein kann. Weiterhin konnten beispielsweise Regeln für das Anbringen von Sperren aus den, nur für ESTW gültigen Richtlinien entfallen, da sich die Sperrwirkung im ESTW aus dem Merkinweis ergibt. Es konnten u.a. anwendergerechte Regeln bei der Anzahl der auf Sicht zu befahrenen Zugfolgeabschnitte wegen fehlender Räumungsprüfung in den einzelnen Richtlinien bestimmt werden. Verweise auf Betriebsstellenbucheinträge wurden reduziert, da diese oft nur für bestimmte Bauformen des Streckenblocks zutreffen.

Die Richtlinie 408.0244 gilt für alle Stellwerke. Die Richtlinien 408.0245 und 408.0246 gelten für alle Stellwerke, außer ESTW. Die Richtlinien 408.0247 und 408.0248 gelten nur für ESTW.

408.0244 – Räumungsprüfung – Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; automatischer Streckenblock

Die neue Richtlinie 408.0244 wurde aus der bisherigen Richtlinie 408.0244 (selbsttätigem Streckenblock) entwickelt. Im Folgenden werden die Änderungen gegenüber der bisherigen Richtlinie 408.0244 beschrieben.

neu: Modul 408.0244, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0244 1
2	408.0244 2
3	408.0244 3
4 (1) a)	408.0244 4 (1) a)
4 (1) b)	408.0244 4 (1) d)
4 (1) c)	408.0244 4 (1) f)
4 (2)	408.0244 4 (2)
4 (3)	408.0244 4 (3)
4 (4)	408.0244 4 (6)
4 (5)	408.0244 4 (5)
4 (6)	408.0244 4 (8)
5 (1) a)	408.0244 5 (1) a)
5 (1) b)	408.0244 5 (1) b)
5 (1) c)	408.0244 5 (1) d)
5 (2)	408.0244 5 (2)

neu: Modul 408.0244, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
5 (3)	408.0244 5 (3)
5 (4)	408.0244 5 (4)
5 (5)	408.0244 5 (5)
5 (6)	408.0244 5 (6)
5 (7)	408.0244 5 (7)
6 (1) a) bis c)	408.0244 6 (1) a) bis c)
(6) 2	408.0244 6 (2)

Abschnitt 4 Absatz (5) gibt den Nachweis des Auswertens der Fahrtstellung vor.

Im Abschnitt 5 Absatz (1) b) wurde eingefügt, dass Räumungsprüfung auf Zeit wegen fehlender Besetztanzeige bei Kleinwagenfahrten nicht eingeführt werden muss. Kleinwagenfahrten beeinflussen Gleisfreimeldeanlagen nicht zuverlässig. Die Regeln für das Verkehren von Kleinwagen stellen sicher, dass eine fehlende Besetztanzeige nicht zu einem unsicheren Zustand führt.

Abschnitt 5 Absatz (4) stellt klar, dass bei Räumungsprüfung auf Zeit die Züge beider Fahrtrichtungen zurückzumelden sind.

Im Abschnitt 6 Absatz (1) b) Nr. 2 wurde der Begriff Zugmeldestelle durch Zugfolgestelle ersetzt. Die Änderung bewirkt, dass auch ein Fahrdienstleiter einer Blockstelle an einer Strecke mit nichtselbsttätigem Streckenblock, die sich an eine Strecke mit selbsttätigem Streckenblock anschließt, eine Zugschlussmeldung geben darf. Weiterhin ist es unverändert möglich, dass der Fahrdienstleiter einer Zugmeldestelle die Zugschlussmeldung geben darf, weil Zugmeldestellen Zugfolgestellen sind.

Abschnitt 6 Absatz (1) d) Nr. 4 gibt vor, dass bei automatischem Streckenblock der Triebfahrzeugführer zu beauftragen ist, im betroffenen Zugfolgeabschnitt auf Sicht zu fahren.

408.0245 – Räumungsprüfung – Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Selbstblock ohne ESTW

Die neue Richtlinie 408.0245 wurde aus der bisherigen Richtlinie 408.0244 (Räumungsprüfung mit selbsttätigem Streckenblock) entwickelt. Die Richtlinie gilt für Stellwerke mit Selbstblock, außer ESTW. Im Folgenden werden die Änderungen gegenüber der bisherigen Richtlinie 408.0244 beschrieben.

neu: Modul 408.0245, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0244 1
2	408.0244 2
3	408.0244 3
4 (1) a) bis d)	408.0244 4 (1) a) bis d)
4 (1) e)	408.0244 4 (1) f)
4 (1) abschließende Textabsätze	408.0244 4 (1) abschließende Textabsätze
4 (2)	408.0244 4 (2)
4 (3)	408.0244 4 (3)

neu: Modul 408.0245, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
4 (4)	408.0244 4(6)
4(5) mit Änderungen	408.0244 4 (7)
4 (6) a) bis d)	408.0244 4 (8) a) bis d)
4 (6) e)	408.0244 4 (8) e) 2. Anstrich
4 (6) e)2. Unterabsatz	408.0244 4 (8) e) 2. Unterabsatz
5 (1)	408.0244 5 (1)
5 (2)	408.0244 5 (2)
5 (3)	408.0244 5 (3)
5 (4)	408.0244 5 (4)
5 (5)	408.0244 5 (5)
5 (6)	408.0244 5 (6)
5 (7)	408.0244 5 (7)
6 (1)a) und b)	408.0244 6 (1) a) und b)
6 (1) c) Nr. 1	408.0244 6 (1) d) Nr. 1
6 (1) c) Nr. 2 mit Änderungen	408.0244 6 (1 d) Nr. 2
6 (1) c) Nr. 3	408.0244 6 (1) d) Nr. 3
6 (1) c) Nr. 4	408.0244 6 (1) d) Nr. 4 2.Anstrich
6 (1) c) Nr.4 2. Unterabsatz	408.0244 6 (1) d) Nr. 4 2.Unterabsatz
6 (2)	408.0244 6 (2)

Abschnitt 4 Absatz (5) gibt die bisher in 408.0244 Abschnitt 4 Absatz (7) gegebene Regel zum Nachweisen des Auswertens der Fahrtstellung unverändert wieder. Redaktionell wurde die Blockabschnittsprüfung und das Auswerten der Anzeigen gestrichen, weil dies bei Selbstblock nicht möglich ist. Das Muster Zugmeldebuch wurde angepasst.

Abschnitt 4 Absatz (6) e) gibt die bisher in 408.0244 Abschnitt 4 Absatz (8) gegebene Regel für den Auftrag auf Sicht zu Fahren wieder. Redaktionell wurden die Regeln für Zentralblock mit Achszählern, automatischen Streckenblock und übrige Fälle gestrichen, weil diese für Selbstblock nicht gelten.

In Abschnitt 5 Absatz (1) b) wurde eingefügt, dass Räumungsprüfung auf Zeit wegen fehlender Besetztanzeige bei Kleinwagenfahrten nicht eingeführt werden muss. Kleinwagenfahrten beeinflussen Gleisfreimeldeanlagen nicht zuverlässig. Die ergänzenden Regeln für das Verkehren von Kleinwagen stellen sicher, dass eine fehlende Besetztanzeige wegen eines Kleinwagens trotzdem erkannt wird.

Die Unterabsätze wurden neu gegliedert.

Abschnitt 5 Absatz (1) d) enthält neu einen möglichen, im Betriebsstellenbuch zu gebenden, Anlass für Räumungsprüfung auf Zeit. Dieser Anlass war bisher nur in Abschnitt 4 Absatz (1) aufgeführt. Durch Aufnahme des Anlasses in Abschnitt (5) Absatz (1) sind alle Anlässe für Räumungsprüfung auf Zeit an einer Stelle dargestellt.

Im vorletzten Satz des Abschnitt 5 Absatz (4) wurde klargestellt, dass bei Räumungsprüfung auf Zeit die Züge beider Fahrtrichtungen zurückzumelden sind.

In Abschnitt 5 Absatz (6) b) wurden als Bedingung für das Aufheben von Räumungsprüfung auf Zeit die Anlässe (1) a) - (1) c) aufgeführt. Abschnitt 5 Absatz (1) d) wurde nicht aufgeführt, weil beim alleinigen Eintreten dieses Anlasses, der Eintrag über das Beenden der Arbeiten im Arbeits- und Störungsbuch nicht erforderlich ist.

In Abschnitt 6 Absatz (1) b) Nr. 2 wurde der Begriff Zugmeldestelle durch Zugfolgestelle ersetzt. Die Änderung bewirkt, dass auch ein Fahrdienstleiter einer Blockstelle an einer Strecke mit nichtselbsttätigem Streckenblock, die sich an eine Strecke mit selbsttätigem Streckenblock anschließt, eine Zugschlussmeldung geben darf. Weiterhin ist es unverändert möglich, dass der Fahrdienstleiter einer Zugmeldestelle die Zugschlussmeldung geben darf, weil Zugmeldestellen Zugfolgestellen sind.

408.0246 – Räumungsprüfung – Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Zentralblock ohne ESTW

Die neue Richtlinie 408.0246 wurde aus der bisherigen Richtlinie 408.0244 (Räumungsprüfung mit selbsttätigem Streckenblock) entwickelt. Die Richtlinie gilt für Stellwerke mit Zentralblock, außer ESTW. Im Folgenden werden die Änderungen gegenüber der bisherigen Richtlinie 408.0244 beschrieben.

neu: Modul 408.0246, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0244 1
2	408.0244 2
3	408.0244 3
4 (1)	408.0244 4 (1)
4 (3)	408.0244 4 (3)
4 (4)	408.0244 4 (4)
4 (5)	408.0244 4 (5)
4 (6)	408.0244 4 (6) a)
4 (7)	408.0244 4 (7) a) 1. Satz nach Gedankenstrich
4(8)	408.0244 4 (7) a) 1. Satz vor Gedankenstrich
4 (8)	408.0244 4 (7) b)
4 (9)	408.0244 4 (8)
5 (1) a)	408.0244 5 (1) a)
5 (1) b)	408.0244 5 (1) b)
5 (1) c)	408.0244 5 (1) c)
5 (1) d)	408.0244 5 (1) d)
5 (1) e)	
5 (2)	408.0244 5 (2)
5 (3)	408.0244 5 (3)
5 (4)	408.0244 5 (4)

neu: Modul 408.0246, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
5 (5)	408.0244 5 (5)
5 (6)	408.0244 5 (6)
5 (7)	408.0244 5 (7)
6 (1) a)	408.0244 6 (1) a)
6 (1) b)	408.0244 6 (1) b)
6 1 (c)	408.0244 6 (1) d)
6 (2)	408.0244 6 (2)

Abschnitt 4 Absatz (2) ist in zwei Unterabsätze geteilt. Im Unterabsatz (2) a) ist unverändert geregelt, dass beim Auftreten eines Anlasses für die Räumungsprüfung nach dem Aufheben einer Gleissperrung (z.B. Blockeinrichtungen sollen in Grundstellung gebracht werden), die Räumungsprüfung beim zuletzt gefahrenen Zug vor der Gleissperrung durchzuführen ist.

Im Unterabsatz (2) b) werden zwei Ausnahmen zum Absatz (2) a) zugelassen. Bei diesen beiden Ausnahmen ist es zulässig, Blockeinrichtungen nach Aufheben der Sperrung in Grundstellung zu bringen, wenn durch Blockabschnittsprüfung vor der Gleissperrung das Freisein festgestellt wurde. Räumungsprüfung beim Zug vor der Sperrung ist bei diesen Ausnahmen nicht erforderlich. Die erste Ausnahme ist ein erforderliches Grundstellen von Blockeinrichtungen nach Aufheben der Sperrung eines Baugleises (z.B. Achszählgrundstellungsbedienung) . Die Bedingungen zum Aufheben der Sperrung eines Baugleises (z.B. Meldung über das Freisein und die Befahrbarkeit) bleiben unverändert. Die zweite Ausnahme ist das Grundstellen von Blockeinrichtungen nach Aufheben der Sperrung, wenn keine Besetzung mit Fahrzeugen während der Sperrung erfolgte (z.B. Besetztanzeige nach Austausch einer Baugruppe oder Neustart eines Rechners im Stellwerk). Die Bedingungen zum Aufheben der Sperrung des Gleises (z.B. Meldung über die Befahrbarkeit) bleiben unverändert. Im Einzelnen gilt für beide Ausnahmen Folgendes: Nach dem Treffen der Verlässensfeststellung beim zuletzt gefahrenen Zug vor der Gleissperrung bringen die Fahrdienstleiter im ersten Zugfolgeabschnitt Merkhinweis „!“ und Sperre 408.0403 Nr. 8 an. Selbststellbetrieb darf an den betroffenen Signalen nicht eingeschaltet sein. Die Sperren Nr. 8 und Nr. 7 verhindern, dass durch versehentliche Bedienung oder Selbststellbetrieb weitere Züge bei der Blockabschnittsprüfung und der dazugehörigen Nachweisführung („Gl von ... bis ... frei“) in den Sperrabschnitt einfahren. Im Anschluss können das Gleis gesperrt und die Merkhinweise „!“ entfernt werden. Befinden sich nach Aufheben der Gleissperrung Blockeinrichtungen nicht in Grundstellung, dürfen diese auf Grund des vor der Gleissperrung vorgenommenen Zugmeldebucheintrags („Gl von ... bis ... frei“) in Grundstellung gebracht werden.

Die neue Regel ähnelt den Regeln für das Herstellen der Grundstellung nach Sperrfahrten in 408.0481 Abschnitt 5 Absatz (5) c). Es dürfen durch Blockabschnittsprüfung vor der Gleissperrung, Blockeinrichtungen nach der Gleissperrung in Grundstellung gebracht werden. Anders als in 408.0481 befinden sich aber keine Fahrzeuge im Gleis oder die Räumung des Gleises von Fahrzeugen wird nicht vom Fahrdienstleiter überwacht (Baugleis).

In Abschnitt 4 Absatz (4) wurde durch eine geänderte Aufteilung klargestellt, dass zur Blockabschnittsprüfung nicht die Überprüfung des Halt- oder Fahrtmelders am Ende des

Zugfolgeabschnittes gehört. Der Fahrdienstleiter muss für den Ersatz der Einzelräumungsprüfung trotzdem die Überprüfung des Hauptsignals am Ende des Zugfolgeabschnittes durchführen. Damit ist redaktionell klargestellt, dass die Blockabschnittsprüfung allein nicht die Einzelräumungsprüfung ersetzt.

Der dritte Anstrich des Absatzes (4) und (5) ist neu und verpflichtet den Fahrdienstleiter bei Blockabschnittsprüfung oder Auswerten der Anzeige zu prüfen, ob das Gleis bis zur nächsten Zugmeldestelle durch einen Zug der Gegenrichtung beansprucht ist. Hintergrund: Räumungsprüfung wird für einen Zugfolgeabschnitt durchgeführt. Der Fahrdienstleiter darf nach den Regeln in 408.0261 Abschnitt 1 Absatz (1) a) Nr.3 eine Zugfahrt in einen Zugfolgeabschnitt erst zulassen, wenn er festgestellt hat, dass der letzte aus der Gegenrichtung angenommene bzw. abgelaassene Zug auf der Zugmeldestelle angekommen ist, wenn das Streckengleis in beiden Richtungen befahren wird. Die neue Regel gibt diesen Sachverhalt nun unmittelbar bei den Regeln für die Räumungsprüfung noch einmal wieder. Damit wird sichergestellt, dass der Fahrdienstleiter bei Blockabschnittsprüfung oder Auswerten der Anzeige und der Unterteilung des Streckengleises in mehrere Zugfolgeabschnitte prüft, dass das Streckengleis nicht durch einen Zug der Gegenrichtung beansprucht wird.

Der bisherige Abschnitt 4 Absatz (7) wurde neu in die Absätze (7) und (8) aufgeteilt.

Abschnitt 4 Absatz (7) regelt die Verfahrensweise, wenn Anzeigen bei einem Fahrdienstleiter nicht vollständig dargestellt sind. In diesem Fall muss das Auswerten der Anzeigen im Zusammenwirken mit dem Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle erfolgen.

Im Abschnitt 4 Absatz (8) wurde die Verständigung der Beteiligten und die Nachweisführung beim Auswerten aufgenommen.

Der ehemalige Abschnitt 4 Absatz (8) wurde neu Abschnitt 4 Absatz (9). Der Unterabsatz e) unterscheidet nur noch zwischen Zentralblock mit Achszählern und Zentralblock mit Gleisstromkreisen.

In Abschnitt 5 Absatz (1) b) wurde eingefügt, dass Räumungsprüfung auf Zeit wegen fehlender Besetztanzeige bei Kleinwagenfahrten nicht eingeführt werden muss. Kleinwagenfahrten beeinflussen Gleisfreimeldeanlagen nicht zuverlässig. Die Regeln für das Verkehren von Kleinwagen stellen sicher, dass eine fehlende Besetztanzeige nicht zu einem unsicheren Zustand führt.

Abschnitt 5 Absatz (1) e) enthält neu einen möglichen, im Betriebsstellenbuch zu gebenden, Anlass für Räumungsprüfung auf Zeit. Dieser Anlass war bisher nur in Abschnitt 4 Absatz (1) aufgeführt. Durch Aufnahme des Anlasses in Abschnitt 5 Absatz (1) e) sind alle Anlässe für Räumungsprüfung auf Zeit an einer Stelle dargestellt.

Abschnitt 5 Absatz (4) stellt im vorletzten Unterabsatz klar, dass bei Räumungsprüfung auf Zeit die Züge beider Fahrtrichtungen zurückzumelden sind.

In Abschnitt 5 Absatz (5) a) wurde klargestellt, dass Sperre nach 408.0403 Nr.9 bis zur Fahrt des Kontrollzuges nicht entfernt werden darf. Weiterhin wurden in den Unterabsätzen a) und b) Regeln für virtuelle ETCS-Blockstellen entfernt.

Im Abschnitt 5 Absatz (6) b) wurden als Bedingung für das Aufheben von Räumungsprüfung auf Zeit die Anlässe (1) a) - (1) d) aufgeführt. Absatz (1) e) wurde nicht aufgeführt, weil beim alleinigen Eintreten dieses Anlasses, der Eintrag über das Beenden der Arbeiten im Arbeits- und Störungsbuch nicht erforderlich ist.

Im Abschnitt 6 Absatz (1) b) Nr. 2 wurde der Begriff Zugmeldestelle durch Zugfolgegestelle ersetzt. Die Änderung bewirkt, dass auch ein Fahrdienstleiter einer Blockstelle an einer Strecke mit nichtselbsttätigem Streckenblock, die sich an eine Strecke mit selbsttätigem Streckenblock

anschließt, eine Zugschlussmeldung geben darf. Unverändert ist es möglich, dass der Fahrdienstleiter einer Zugmeldestelle die Zugschlussmeldung geben darf, weil Zugmeldestellen Zugfolgestellen sind.

Abschnitt 6 Absatz (1) c) Nr. 4 unterscheidet bei der Anzahl der auf Sicht zu befahrenden Zugfolgeabschnitte nur noch zwischen Zentralblock mit Achszählern und Zentralblock mit Gleisstromkreisen.

408.0247 – Räumungsprüfung – Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Selbstblock im ESTW

Die Richtlinie wurde aus der bisherigen Richtlinie 408.0244 (Räumungsprüfung mit selbsttätigem Streckenblock) entwickelt. Die Richtlinie gilt für Selbstblock im ESTW. Im Folgenden werden die Änderungen gegenüber der bisherigen Richtlinie 408.0244 beschrieben.

neu: Modul 408.0247, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0244 1
2	408.0244 2
3	408.0244 3
4 (1) a)	408.0244 4 (1) a)
4 (1) b)	408.0244 4 (1) b)
4 (1) c)	408.0244 4 (1) c)
4 (1) d)	408.0244 4 (1) d)
4 (1) e)	408.0244 4 (1) f)
4 (2)	408.0224 4 (2)
4 (3)	408.0244 4 (3)
4 (4)	408.0244 4 (6)
4 (5)	408.0244 4 (7)
4 (6)	408.0244 4 (8)
5 (1) a)	408.0244 5 (1) a)
5 (1) b)	408.0244 5 (1) b)
5 (1) c)	408.0244 5 (1) c)
5 (1) d)	
5 (2)	408.0244 5 (2)
5 (3)	408.0244 5 (3)
5 (4)	408.0244 5 (4)
5 (5)	408.0244 5 (5)
5 (6)	408.0244 5 (6)
5 (7)	408.0244 5 (7)
6 (1)	408.0244 6 (1)
6 (2)	408.0244 6 (2)

Abschnitt 4 Absatz (5) gibt nur noch den Nachweis des Auswertens der Fahrtstellung vor, weil Blockabschnittsprüfung und Auswerten der Anzeigen bei Selbstblock im ESTW nicht möglich ist. Das Muster Zugmeldebuch wurde angepasst.

Abschnitt 4 Absatz (6) e) regelt, dass bei Selbstblock im ESTW im betroffenen und im nächsten Zugfolgeabschnitt auf Sicht zu fahren ist.

In Abschnitt 5 Absatz 1 b) wurde eingefügt, dass Räumungsprüfung auf Zeit wegen fehlender Besetztanzeige bei Kleinwagenfahrten nicht eingeführt werden muss. Kleinwagenfahrten beeinflussen Gleisfreimeldeanlagen nicht zuverlässig. Die Regeln für das Verkehren von Kleinwagen stellen sicher, dass eine fehlende Besetztanzeige nicht zu einem unsicheren Zustand führt.

Abschnitt 5 Absatz (1) d) ist neu. und enthält den Verweis auf Abschnitt 4 Absatz (1). Nach den Regeln in Abschnitt 4 Absatz (1) ist im Betriebsstellenbuch bestimmt, wenn im Anschluss an die Einzelräumungsprüfung Räumungsprüfung auf Zeit geführt werden muss. Durch Aufnahme des Verweises in Abschnitt 5 Absatz (1) d) sind alle Anlässe für Räumungsprüfung auf Zeit an einer Stelle dargestellt.

Im Abschnitt 5 Absatz (2) wurde aufgenommen, dass Merkhinweis „RP“ im ersten Zugfolgeabschnitt einzugeben ist, wenn die Zugfolge an den Hauptsignalen der Räumungsprüfstellen geregelt werden muss. Die Eingabe verhindert das selbsttätige Einstellen von Fahrstraßen bei Zuglenkung mit Lenkplan.

Im vorletzten Satz des Abschnitt 5 Absatz 4 wurde klargestellt, dass bei Räumungsprüfung auf Zeit die Züge beider Fahrtrichtungen zurückzumelden sind.

In Abschnitt 5 Absätze (5) und (6) wurden Vorgaben, die ESTW nicht betreffen, gestrichen. Dazu gehören das Sperren und Entsperren von Blockstellen der freien Strecke, Hilfssperren an den Zieltasten und das Einspeichern von Fahrstraßen.

In Abschnitt 5 Absatz (6) b) wurden als Bedingung für das Aufheben von Räumungsprüfung auf Zeit die Anlässe (1) a) - (1) c) aufgeführt. Absatz (1) d) wurde nicht aufgeführt, weil beim alleinigen Eintreten dieses Anlasses, der Eintrag über das Beenden der Arbeiten im Arbeits- und Störungsbuch nicht erforderlich ist.

In Abschnitt 6 Absatz (1) b) Nr. 2 wurde der Begriff Zugmeldestelle durch Zugfolgestelle ersetzt. Die Änderung bewirkt, dass auch ein Fahrdienstleiter einer Blockstelle an einer Strecke mit nichtselbsttätigem Streckenblock, die sich an eine Strecke mit selbsttätigem Streckenblock anschließt, eine Zugschlussmeldung geben darf. Weiterhin ist es unverändert möglich, dass der Fahrdienstleiter einer Zugmeldestelle die Zugschlussmeldung geben darf, weil Zugmeldestellen Zugfolgestellen sind.

In Abschnitt 6 (1) d) wurden Regeln für das Sperren von Blockstellen, Anbringen von Hilfssperren an Zieltasten und das Einspeichern von Fahrstraßen gestrichen, weil diese im ESTW nicht erforderlich sind.

Abschnitt 6 Absatz (1) d) Nr. 4 unterscheidet bei der Anzahl der auf Sicht zu befahrenden Zugfolgeabschnitte nicht mehr zwischen Zentralblock mit Achszählern, automatischen Streckenblock und übrigen Fällen.

408.0248 – Räumungsprüfung – Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Zentralblock im ESTW

Die Richtlinie wurde aus der bisherigen Richtlinie 408.0244 (Räumungsprüfung mit selbsttätigem Streckenblock) entwickelt. Die Richtlinie gilt für Zentralblock im ESTW. Im Folgenden werden die Änderungen gegenüber der bisherigen Richtlinie 408.0244 beschrieben.

neu: Modul 408.0248, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0244 1
2	408.0244 2
3	408.0244 3
4 (1) a)	408.0244 4 (1) a)
4 (1) b)	408.0244 4 (1) b)
4 (1) c)	408.0244 4 (1) c)
4 (1) d)	408.0244 4 (1) d)
4 (1) e)	408.0244 4 (1) f)
4(2)	408.0244 4 (2)
4 (3)	408.0244 4 (3)
4 (4)a)	408.0244 4 (5) a)
4 (4) b)	
4 (5)	408.0244 4 (6)
4 (6)	408.0244 4 (7)
4 (7)	408.0244 4 (7)
4 (8)	408.0244 4 (8)
5 (1) a)	408.0244 5 (1) a)
5 (1) b)	408.0244 5 (1) b)
5 (1) c)	408.0244 5 (1) d)
5 (1) d)	
5 (2)	408.0244 5 (2)
5 (3)	408.0244 5 (3)
5 (4)	408.0244 5 (4)
5 (5) a)	408.0244 5 (5) a)
5 (5) b)	408.0244 5 (5) b)
5 (5) c)	408.0244 5 (5) c)
5 (6)	408.0244 5 (6)
5 (7)	408.0244 5 (7)
6 (1)	408.0244 6 (1)
6 (2)	408.0244 6 (2)

Abschnitt 4 Absatz (2) ist in zwei Unterabsätze geteilt. Im Unterabsatz (2) a) ist unverändert geregelt, dass beim Auftreten eines Anlasses für die Räumungsprüfung nach dem Aufheben einer Gleissperrung (z.B. Blockeinrichtungen sollen in Grundstellung gebracht werden), die Räumungsprüfung beim zuletzt gefahrenen Zug vor der Gleissperrung durchzuführen ist.

Im Unterabsatz (2) b) werden zwei Ausnahmen zum Unterabsatz (2) a) zugelassen. Bei diesen beiden Ausnahmen ist es zulässig, Blockeinrichtungen nach Aufheben der Sperrung in Grundstellung zu bringen, wenn durch Auswerten der Anzeigen vor der Gleissperrung das Freisein festgestellt wurde. Räumungsprüfung beim Zug vor der Sperrung ist bei diesen Ausnahmen nicht erforderlich. Die erste Ausnahme ist ein erforderliches Grundstellen von Blockeinrichtungen nach Aufheben der Sperrung eines Baugleises (z.B. Achszählgrundstellungsbedienung). Die Bedingungen zum Aufheben der Sperrung eines Baugleises (z.B. Meldung über das Freisein und die Befahrbarkeit) bleiben unverändert. Die zweite Ausnahme ist das Grundstellen von Blockeinrichtungen nach Aufheben der Sperrung, wenn keine Besetzung mit Fahrzeugen während der Sperrung erfolgte (z.B. Besetztanzeige nach Neustart eines Rechners im Stellwerk). Die Bedingungen zum Aufheben der Sperrung des Gleises (z.B. Meldung über die Befahrbarkeit) bleiben unverändert. Im Einzelnen gilt für beide Ausnahmen Folgendes: Nach dem Treffen der Verlässensfeststellung beim zuletzt gefahrenen Zug vor der Gleissperrung geben die Fahrdienstleiter im ersten Zugfolgeabschnitt Merkhinweis „!“ ein. Die Merkhinweise verhindern, dass durch Zuglenkung mit Lenkplan Züge beim Auswerten der Anzeigen und der dazugehörigen Nachweisführung („Gl von ... bis ... frei“) in den Sperrabschnitt einfahren. Im Anschluss können das Gleis gesperrt und die Merkhinweise „!“ gelöscht werden. Befinden sich nach Aufheben der Gleissperrung Blockeinrichtungen nicht in Grundstellung, dürfen diese auf Grund des vor der Gleissperrung vorgenommenen Zugmeldebucheintrags („Gl von ... bis ... frei“) in Grundstellung gebracht werden.

Die neue Regel ähnelt den Regeln für das Herstellen der Grundstellung nach Sperrfahrten in 408.0481 Abschnitt 5 Absatz (5) c). Es dürfen durch Auswerten der Anzeigen vor der Gleissperrung, Blockeinrichtungen nach der Gleissperrung in Grundstellung gebracht werden. Anders als in 408.0481 befinden sich aber keine Fahrzeuge im Gleis oder die Räumung des Gleises von Fahrzeugen wird nicht vom Fahrdienstleiter überwacht (Baugleis).

Absatz (4) a) regelt, dass eine Einzelräumungsprüfung durch Auswerten der sicheren Anzeigen bis zum nächsten Hauptsignal bzw. Ne 14 ersetzt werden darf. Diese Regel wurde unverändert aus 408.0244 übernommen. Hierbei wird durch die Auswertung der nach Ril 482 zugelassenen Anzeigen (Blocküberwachungsmelder, grüner Fahrstraßenfestlegeüberwachungsmelder) die Einzelräumungsprüfung ersetzt. Bei der Auswertung dieser Anzeigen ist unverändert zu beachten, dass diese bis zum nächsten Hauptsignal bzw. Ne 14 ausgewertet werden müssen, weil auf Strecken mit Blockkennzeichen auch mehrere Fahrstraßenfestlegeüberwachungsmelder bis zum nächsten Hauptsignal vorhanden sein können. Die Feststellungen nach 408.0241 Abschnitt 4 (Hauptsignal der Räumungsprüfstelle zeigt Halt etc.) müssen beim Auswerten der Anzeigen nach Absatz (4) a) nicht getroffen werden.

Absatz (4) b) regelt, dass eine Einzelräumungsprüfung durch Auswertung des betroffenen Zugfolgeabschnittes ersetzt werden darf. Diese Regel ist für ESTW in der Richtlinie 408 neu. Die Auswertung der frei angezeigten Abschnitte darf durchgeführt werden, wenn der zuletzt gefahrene Zug alle Gleisabschnitte des Zugfolgeabschnittes verlassen hat (Verlässensfeststellung). Damit soll vermieden werden, dass ein nicht aufgelöster Zentralblockabschnitt fälschlicherweise als frei von Fahrzeugen ausgewertet wird. Im Anschluss kann durch das angezeigte Freisein aller Gleisabschnitte bis zum nächsten Hauptsignal bzw. Ne 14 nach Einstellen einer Fahrstraße oder, wenn das Einstellen nicht möglich ist, durch das angezeigte Freisein ohne

Fahrstraße, die erforderliche Feststellung getroffen werden. Die Darstellung von Gleisabschnitten, die frei von Fahrzeugen anzeigen (gelb oder grün ausgeleuchtete Gleisabschnitte) ist in Ril 482 beschrieben. Weiterhin ist zu prüfen, dass bei Zugfolgeabschnitten mit Anschlussstellen der Verschluss und die Überwachung (Schlüsselüberwachungsmelder, Schlüsselfreigabemelder) angezeigt werden. Außerdem ist der Haltmelder des nächsten Hauptsignals bzw. Ne 14 zu prüfen. Der letzte Anstrich stellt klar, dass die auszuwertenden Melder sicher angezeigt werden müssen.

Der letzte Satz des Abschnitt 4 Absatz (4) verpflichtet den Fahrdienstleiter zu prüfen, ob beim Ersetzen der Einzelräumungsprüfung durch Auswerten der Anzeigen das Gleis bis zur nächsten Zugmeldestelle durch einen Zug der Gegenrichtung beansprucht ist. Hintergrund: Räumungsprüfung wird für einen Zugfolgeabschnitt durchgeführt. Durch Auswerten der Anzeigen dieses Zugfolgeabschnitts darf eine Einzelräumungsprüfung ersetzt werden. Der Fahrdienstleiter darf nach den Regeln in 408.0261 Abschnitt 1 Absatz (1) a) Nr. 3 eine Zugfahrt in einen Zugfolgeabschnitt erst zulassen, wenn er festgestellt hat, dass der letzte aus der Gegenrichtung angenommene bzw. abgelassene Zug auf der Zugmeldestelle angekommen ist, wenn das Streckengleis in beiden Richtungen befahren wird. Die neue Regel gibt diesen Sachverhalt nun unmittelbar bei den Regeln für die Räumungsprüfung noch einmal wieder. Damit wird sichergestellt, dass der Fahrdienstleiter beim Ersetzen der Einzelräumungsprüfung durch Auswerten der Anzeigen und der Unterteilung des Streckengleises in mehrere Zugfolgeabschnitte prüft, dass das Streckengleis nicht durch einen Zug der Gegenrichtung beansprucht wird. Das Gleis zwischen den Zugmeldestellen kann aus weiteren Zugfolgeabschnitten bestehen. Es muss sichergestellt sein, dass diese weiteren Zugfolgeabschnitte nicht durch einen Zug der Gegenrichtung beansprucht sind, wenn der Fahrdienstleiter nach Auswerten der Anzeigen eines Zugfolgeabschnittes die Zugfahrt zulässt. Die Regel entspricht im Grundsatz den Begriff „Zugfolgeabschnitte“ in 408.0101A01.

Der bisherige Abschnitt 4 Absatz (7) der 408.0244 ist neu in die Absätze (6) und (7) aufgeteilt.

Abschnitt 4 Absatz (6) regelt die Verfahrensweise, wenn Anzeigen bei einem Fahrdienstleiter nicht vollständig dargestellt sind (z.B. Bereichsende eines ESTW zwischen Bahnhofsgrenze und erstem Zentralblocksignal). In diesem Fall muss das Auswerten der Anzeigen im Zusammenwirken mit dem Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle erfolgen.

Im Abschnitt 4 Absatz (7) wurde das Verständigen der Beteiligten und die Nachweisführung beim Auswerten aufgenommen.

Im Abschnitt 4 Absatz (8) wurden Regeln für das Anbringen von Sperren gestrichen, da sich im ESTW die Sperrwirkung aus der Eingabe des Merkhinweises ergibt. Der Unterabsatz e) unterscheidet nur noch zwischen Zentralblock mit Achszählern und Zentralblock mit Gleisstromkreisen.

Abschnitt 5 Absatz (1) b) regelt neu, dass Räumungsprüfung auf Zeit wegen fehlender Besetztanzeige bei Kleinwagenfahrten nicht eingeführt werden muss. Kleinwagenfahrten beeinflussen Gleisfreimeldeanlagen nicht zuverlässig. Die Regeln für das Verkehren von Kleinwagen stellen sicher, dass eine fehlende Besetztanzeige nicht zu einem unsicheren Zustand führt.

Abschnitt 5 Absatz (1) d) enthält neu einen möglichen, im Betriebsstellenbuch zu gebenden, Anlass für Räumungsprüfung auf Zeit. Dieser Anlass war bisher nur in Abschnitt 4 Absatz (1) aufgeführt. Durch Aufnahme des Anlasses in Abschnitt 5 Absatz (1) sind alle Anlässe für Räumungsprüfung auf Zeit an einer Stelle dargestellt.

Im Abschnitt 5 Absatz (2) wurde aufgenommen, dass Merkhinweis „RP“ im ersten Zugfolgeabschnitt einzugeben ist, wenn die Zugfolge an den Hauptsignalen der Räumungsprüfstellen

geregelt werden muss. Die Eingabe verhindert das selbsttätige Einstellen von Fahrstraßen bei Zuglenkung mit Lenkplan.

Im vorletzten Satz des Abschnitt 5 Absatz (4) wurde klargestellt, dass bei Räumungsprüfung auf Zeit die Züge beider Fahrrichtungen zurückzumelden sind.

In Abschnitt 5 Absätzen (5) und (6) wurden Vorgaben, die ESTW-Zentralblock nicht betreffen gestrichen. Dazu gehören das Sperren und Entsperren von Blockstellen der freien Strecke, Hilfssperren an den Zieltasten und das Einspeichern von Fahrstraßen.

In Abschnitt 5 Absatz (6) b) wurden als Bedingung für das Aufheben von Räumungsprüfung auf Zeit die Anlässe (1) a) - (1) c) aufgeführt. Absatz (1) d) wurde nicht aufgeführt, weil beim alleinigen Eintreten dieses Anlasses, der Eintrag über das Beenden der Arbeiten im Arbeits- und Störungsbuch nicht erforderlich ist.

In Abschnitt 6 Absatz (1) b) Nr. 2 wurde der Begriff Zugmeldestelle durch Zugfolgestelle ersetzt. Die Änderung bewirkt, dass auch ein Fahrdienstleiter einer Blockstelle an einer Strecke mit nichtselbsttätigen Streckenblock, die sich an eine Strecke mit selbsttätigen Streckenblock anschließt, eine Zugschlussmeldung geben darf. Weiterhin ist es unverändert möglich, dass der Fahrdienstleiter einer Zugmeldestelle die Zugschlussmeldung geben darf, weil Zugmeldestellen Zugfolgestellen sind.

Im Abschnitt 6 (1) d) wurden Regeln für das Sperren von Blockstellen, Anbringen von Hilfssperren an Zieltasten und das Einspeichern von Fahrstraßen gestrichen, da diese im ESTW-Zentralblock nicht erforderlich sind.

Abschnitt 6 Absatz 1 d) Nr. 4 unterscheidet bei der Anzahl der auf Sicht zu befahrenden Zugfolgeabschnitte nur noch zwischen Zentralblock mit Achszählern und Zentralblock mit Gleisstromkreisen.

408.0331 – Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof

In Abschnitt 2 Unterabsatz a) wurde der Hinweis bei ETCS-Level 2 um den Wortlaut einer Textmeldung ergänzt. In ETCS-Level 2 ETCS-Betriebsart SR kann die Zustimmung des Fahrdienstleiters nach wie vor durch eine durch die ETCS-Zentrale **erzeugte** Textmeldung auf dem ETCS-Fahrzeuggerät angezeigt werden. Diese Textmeldung ist abhängig von der, in der ETCS-Zentrale installierten ETCS-Baseline und kann daher auch den neuen Wortlaut „Sie dürfen vorbeifahren an ETCS-Bk ... [Signalbezeichnung]“ generieren.

In Abschnitt 3 Absatz (4) wurde für ETCS hinzugefügt, dass bei mehreren Zügen, die zur Abfahrt bereitstehen, der zweite Zug nicht in ETCS-Betriebsart SR sein darf, solange der erste Zug noch nicht abgefahren ist. Der Fahrdienstleiter muss deshalb den Triebfahrzeugführer des Zuges, der als zweiter Zug abfahren soll, fragen ob sein Zug ETCS-geführt oder in ETCS-Betriebsart SR ist. Wenn der zweite Zug ETCS-geführt oder in ETCS-Betriebsart SR ist, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer auffordern nach ETCS-Betriebsart SB zu wechseln. Die Erweiterung der Regel um die ETCS-Betriebsart SR ist erforderlich, weil ein Wechsel aus der ETCS-Betriebsart SR in die Anzeigeführung (ETCS-Betriebsart OS/FS) möglich ist.

408.0401 – Anordnungen über den Zugverkehr

Im Zuge der Einführung der Fplo-Datenbank 4 ist es möglich, Anordnungen über den Zugverkehr anstelle des bislang üblichen Verfahrens des Fplo-Versands an die Fahrdienstleiter digital über eine Datenbank bereitzustellen. Der bisher praktizierte Versand per Fax, per Dienstpost oder auf fernmündlichem Wege kann in der Regel entfallen. Da im Zuge dieser Entwicklung auch eine andere Form der Dokumentation der Anordnungen erfolgt, darf auf das Führen der Anordnungen über den Zugverkehr verzichtet werden, wenn die Fplo-Datenbank verfügbar ist

und die Daten der Fplo entweder automatisch durch das System bereitgestellt oder vom Bediener manuell in der Fplo-Datenbank eingetragen werden. In der Ril 408.0401 Abschnitt 2 wurden unter dem neuen Absatz (1) die Regeln über das Führen des Vordrucks nach Ril 408.0401V01 beibehalten. Der neue Absatz (2) regelt den künftigen Verzicht auf das Führen der Anordnungen über den Zugverkehr.

408.0402 – Merkhinweise anbringen bzw. eingeben

In allen Abschnitten wurden Verweisfehler korrigiert. Die Verweise in der Spalte „Fundstelle“ wurden den geänderten Regeln in 408.0244 bis 408.0248 angepasst.

In Abschnitt 3 wurde beim Merkhinweis Nr. 3 „BUE“ die Regel, dass der Merkhinweis bei ESTW-Zentralblock in dem Zugfolgeabschnitt einzugeben ist, in dem sich der Bahnübergang befindet, gestrichen. Hintergrund: Bahnübergangsposten werden über den Zugverkehr von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle benachrichtigt. Wenn der Merkhinweis „BUE“ jedoch im Zugfolgeabschnitt eingegeben wird, in dem sich der Bahnübergang befindet, könnte der Fahrdienstleiter die Zugfahrt auf der rückgelegenen Zugmeldestelle zulassen, ohne den Bahnübergangsposten zu benachrichtigen. Die Benachrichtigung des Bahnübergangsposten würde am Zentralblocksignal mit der Abfahrtszeit auf der rückgelegenen Zugmeldestelle erfolgen. Wenn der Bahnübergangsposten den Bahnübergang nach den Mindestfahrzeiten, die sich immer auf die Entfernung zur Zugmeldestelle beziehen, sichern würde, könnte die Zugfahrt den Bahnübergang erreichen obwohl der Bahnübergang noch nicht gesichert ist. Wenn der Merkhinweis „BUE“ auch bei elektronischen Stellwerken im ersten Zugfolgeabschnitt eingegeben wird, verhindert die Sperrwirkung ein zu frühes Einstellen der Zugstraße in Richtung des zu benachrichtigenden Bahnübergangsposten und erinnert den ablassenden Fahrdienstleiter in jedem Falle an die zeitgerechte Abmeldung des Zuges, so dass die tatsächliche Fahrzeit des Zuges der Übersicht der Mindestfahrzeiten entspricht, die der Bahnübergangsposten verwendet.

In Abschnitt 3 Nr. 3 wurde der Zusatz ergänzt, wonach bei der Nutzung dieses Merkhinweises an Bahnübergängen innerhalb von Bahnhöfen oder Abzweigstellen dieser Merkhinweis bei ESTW in allen Gleisen einzugeben ist, in denen sich der Bahnübergang befindet. Der Merkhinweis „BUE“ entfaltet hierfür technisch auch eine Sperrwirkung.

408.0403 – Sperren anbringen bzw. eingeben

In allen Abschnitten wurden Verweisfehler korrigiert. Die Verweise in der Spalte „Fundstelle“ wurden den geänderten Regeln in 408.0244 bis 408.0248 angepasst.

In Abschnitt 3 Nr. 1 wurde der Merkhinweis „BUE“ ergänzt, da dieser auch bei Nutzung innerhalb von Bahnhöfen oder Abzweigstellen eine Sperrwirkung entfaltet.

408.0421 – Blockstellen, Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen

In Abschnitt 1 Absatz (4) wurde eine neue Untergliederung gebildet. Der neue Unterabsatz a) ist inhaltlich unverändert. Im neuen Unterabsatz b) wurde die Regel für das Benachrichtigen von Bahnübergangsposten innerhalb von Bahnhöfen und Abzweigstellen/Überleitstellen aufgenommen, wenn Bahnübergangsposten nach Ril 456 mit Sicherungsauftrag benachrichtigt werden. Ein neuer Wortlaut dieses Sicherungsauftrags für Fahrdienstleiter gibt die Bezeichnung des Bahnübergangs mit seiner kilometrischen Lage oder seiner Bezeichnung wieder. Neben der Angabe der Zugnummer und der Bezeichnung der Zugmeldestelle bzw. dem Gleis aus deren bzw. dessen Richtung der Zug kommt, wird dem Bahnübergangsposten künftig auch die Richtung mitgeteilt, in die der Zug fährt. Damit wird für den Bahnübergangsposten auch auf Abzweigstellen oder mehreren zusammenlaufenden Strecken innerhalb von Bahnhöfen eine unmissverständliche

Zuordnung des zu erwartenden Zuges zu dem zu sichernden Bahnübergang ermöglicht und die Handlungssicherheit erhöht. Der neue Unterabsatz c) wiederholt die bisherige Regel, wonach der Fahrdienstleiter überwachen muss, dass der Bahnübergangsposten, wenn es im Betriebsstellenbuch oder in einer Betra vorgeschrieben ist, die Sicherung des Bahnübergangs bestätigt. Der neue Unterabsatz d) enthält die Regel, wonach der Fahrdienstleiter den Sicherungsauftrag zurücknehmen kann und dafür den hierfür neu vorgeschriebenen Wortlaut verwenden muss.

In Abschnitt 1 Absatz (7) wurde der Wortlaut für das Benachrichtigen von Bahnübergangsposten der freien Strecke, wenn sie nicht durch das Verfahren des Abmeldens benachrichtigt werden, sinngemäß zum Benachrichtigen innerhalb von Bahnhöfen und Abzweigstellen angepasst. Dabei wurde der Wortlaut dieser Einzelbenachrichtigung präziser gefasst. Hintergrund ist, dass der Bahnübergangsposten bei der Einzelbenachrichtigung nicht mit dem Rufzeichen des Zugmeldefrufs erreicht wird und somit nicht automatisch erkennen kann, zwischen welchen benachbarten Zugmeldestellen der sich annähernde Zug bewegt. Würde z. B. der Fahrdienstleiter einer Abzweigstelle fälschlicherweise den Bahnübergangsposten zwischen den Betriebsstellen A und C mit Einzelruf benachrichtigen und es wäre der Bahnübergang zwischen A und B zu sichern, könnte der fälschlicherweise erreichte Bahnübergangsposten den Fehler nicht erkennen und es würde u. U. der falsche Bahnübergang gesichert. Durch die Ergänzung des Wortlautes der Einzelbenachrichtigung um den Meldungstext, von wo nach wo der Zug fährt, kann ein falsch benachrichtigter Bahnübergangsposten den Fehler erkennen und ihn dem Fahrdienstleiter gegenüber offenbaren. Dadurch werden die Handlungssicherheit erhöht sowie die Wahrscheinlichkeit unerkannter Fehlhandlungen durch das Betriebspersonal verringert.

408.0435 – Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen

In Abschnitt 1 Absatz (3) c) wurde die Bezeichnung für Doppelstockfahrzeuge redaktionell an die geltende UIC-Norm angepasst.

Der bisherige Abschnitt 4 mit dem Titel „Trittstufen ausfahren“ wurde gestrichen. Diese Regel stellte einen Diskriminierungsstatbestand dar und musste aufgehoben werden. Mit der Weiterung der Regeln in 408.0461 Abschnitt 1 Absatz c) wird der Fahrdienstleiter verpflichtet, Triebfahrzeugführer planmäßig haltender Reisezüge über Abweichungen vom Fahrplan für Zugmeldestellen zu verständigen. Es obliegt nun dem Triebfahrzeugführer betroffener Züge und damit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen, zu entscheiden, welche zugseitigen Maßnahmen im Hinblick auf das Ausfahren von Trittstufen bei Abweichungen vom Fahrplan für Zugmeldestellen zu ergreifen sind.

408.0451 – Geschwindigkeiten im Einfahrgleis beschränken; Einfahrweg begrenzen

In Abschnitt 1 Absatz (4) wurde ein Verweisfehler von Absatz (2) alt auf Absatz (3) neu korrigiert.

408.0455 – Zugfahrten mit besonderem Auftrag zulassen

In Abschnitt 2 Absatz (5) a) wurde der Wortlaut des Befehl 10 geändert. Der geänderte Wortlaut passt inhaltlich besser zur Bestätigung des vollzogenen Levelwechsels durch den Triebfahrzeugführer nach Absatz (5) b).

In Abschnitt 5 wurde die Abschnittsüberschrift geändert. Hintergrund für diese Maßnahme sind Irritationen um die Bedeutung des bislang verwendeten Begriffs des „Halts vor der beabsichtigten Stelle“. Dieser Begriff öffnet in nicht zulässiger Weise einen Interpretationsspielraum um die Festlegung dieser Stelle. Gemeint sind unzeitige Zughalte in Bahnhöfen, vor und nicht an den im Absatz (1) genannten Stellen, die bewirken, dass in der Folge Elemente der gesicherten Fahrstraße selbsttätig auflösen, obwohl ein anschließendes Vorziehen etwa bis zum Zielsignal oder dem gewöhnlichen Halteplatz erforderlich wird. Um Tendenzen vorzubeugen, die bislang genannten „beabsichtigten Stellen“ neben den planmäßig vorgeschriebenen gewöhnlichen

Halteplätzen, beispielsweise als Dispo-Halte von Eisenbahnverkehrsunternehmen zu Durchführung von Lokpersonalwechseln zu nutzen und operativ mit dem Fahrdienstleiter zu vereinbaren, wurde dieser Begriff redaktionell eliminiert und durch eine andere eindeutige und zielführende Formulierung ersetzt.

408.0458 – Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen

Im Abschnitt 2 Absatz (1) Nr. 2 wurde für Strecken mit ETCS neu aufgenommen, dass der Fahrdienstleiter im Bereich einer aktivierten Restriktion BgF zur Änderung der Reihenfolge der Züge ein Hauptsignal bzw. eine virtuelle Blockstelle **nicht** auf Halt stellen darf. Mit der neuen Regel soll verhindert werden, dass der Fahrdienstleiter aus dispositiven Gründen im Bereich einer aktivierten Restriktion BgF ein Hauptsignal bzw. eine virtuelle Blockstelle auf Halt stellt. Die Haltstellung bzw. ein folgendes Auflösen der Fahrstraße sollen nur in unvermeidbaren Situationen (z.B. Gefahr, Fehlleitung, liegengebliebener Zug) erfolgen, weil bei Halt eines Zuges an einer ETCS Blockstelle auf Grund des Ausfalls der ETCS-Funkübertragung mit der Haltstellung der ETCS-Blockstelle die ETCS-Fahrerlaubnis des Zuges nicht gekürzt wird.

408.0461 – Vom Fahrplan für Zugmeldestellen abweichen

In Abschnitt 1 Absatz c) wurde eine neue Regel eingeführt, die den Fahrdienstleiter verpflichtet, beim Abweichen vom Fahrplan für Zugmeldestellen die Triebfahrzeugführer planmäßig haltender Reisezüge zu verständigen. Damit wird ein Auffangtatbestand für den Wegfall der Regel in 408.0435 Abschnitt 4 geschaffen, die das mit Befehl 14.7 anzuordnende Ausfahrverbot von Trittstufen für Züge, deren Gattungsbezeichnung durch „-A“ ergänzt ist, beinhaltet.

408.0463 – Auf dem Gegengleis fahren

Im Abschnitt 8 wurden die Verweise zu den Richtlinien der Räumungsprüfung auf die neue Richtlinienstruktur zur Räumungsprüfung bei selbsttätigem Streckenblock angepasst.

408.0471 – Gleise sperren

In Abschnitt 1 Absatz (5) wurde der neue Unterabsatz d) aufgenommen. Darin wird neu der Begriff der „Sicherungsmaßnahme“ im Zusammenhang mit dem Sperren von Gleisen eingeführt. Unter den Ziffern 1. bis 3. sind die konkreten Anlässe und der genaue Zeitpunkt genannt, ab wann diese Sicherungsmaßnahme vorübergehend bzw. endgültig aufgehoben werden darf. Mit dieser Aufzählung wird ein Reihenfolgezwang eingeführt, der verhindern soll, dass Sicherungsmaßnahmen zu früh aufgehoben werden und auch erst beseitigt werden dürfen, **nachdem** die drei aufgeführten Kriterien erfüllt sind.

In Abschnitt 1 Absatz (6) wurden die Regeln über die zeitliche Abfolge eines Teils der betrieblichen Maßnahmen im Zusammenhang mit den beim Sperren von Gleisen zu gebenden Meldungen präzisiert. Die Festlegung des Zeitpunktes für das Treffen von Sicherungsmaßnahmen, die Meldung über das Sperren der Gleise an den benachbarten Fahrdienstleiter und die Forderung, wonach dieser die Meldung erst zu wiederholen hat, wenn auch er die Sicherungsmaßnahmen getroffen hat, soll die Disziplin der Anwender erhöhen, bestimmte Schutzmaßnahmen als Voraussetzung für das Sperren von Gleisen nicht „nachzuholen“ und in der Folge möglicherweise zu unterlassen. Die explizite Benennung des Zeitpunktes, ab wann das Gleis als gesperrt gilt, soll den Fahrdienstleitern verdeutlichen, ab wann die zu treffenden Sicherungsmaßnahmen ihre Wirkung entfalten müssen. Die Ergänzung der Regeln basiert auf Ergebnissen des Workshops Handlungssicherheit unter wissenschaftlicher Begleitung der TU Braunschweig und setzt einen Teil des beschlossenen Maßnahmenpakets zur Erhöhung der Handlungssicherheit der Fahrdienstleiter beim Sperren von Gleisen um.

In Abschnitt 1 Absatz (11) wurde der Hinweis auf 408.0481 Abschnitt 14 in Bezug auf die Mustereinträge im Zugmeldebuch für die Sicherungsmaßnahmen („Mh und Sp angebracht“) in Spalte 10 („Meldungen und Vermerke“) für das Sperren von Streckengleisen ergänzt.

In Abschnitt 2 Absatz (1) e) wurden alle möglichen Anlässe für eine Gleissperrung aufgenommen, die bei Gleisfreimeldeanlagen mit Achszählern dazu führen können, dass Fahrzeuge, das sind Kleinwagen und andere Fahrzeuge von der Gleisfreimeldeanlage nicht detektiert werden und es in der Folge zu einer unerkannten Besetzung dieser Gleise kommt. Im ersten Anstrich sind dies Fälle, bei denen Fahrzeuge, die nicht Kleinwagen sind und Kleinwagen eingesetzt werden und damit keine Einzählung an einem das Gleis begrenzenden Achszähler bewirken. Im zweiten Anstrich sind dies Fälle, in denen ausschließlich Kleinwagen in Gleise mit Achszählern einfahren und auf Grund ihrer Beschaffenheit die Achszähler nicht zuverlässig beeinflussen und es damit zu Fehlzählungen oder einer Nichtbeeinflussung der Achszähler kommt. Befinden sich in diesen Gleisen bereits Fahrzeuge (Kleinwagen und/oder andere Fahrzeuge), so können Situationen eintreten, in denen die bereits in dem Gleis befindlichen Fahrzeuge dieses Gleis bei ordnungsgemäßer Auszählung verlassen und die eingelassene Kleinwagenfahrt unerkannt in diesem Gleis zurückbleibt. Im dritten Anstrich sind dies Fälle, in denen bereits Kleinwagenfahrten in ein Gleis mit Achszählern eingelassen wurden und es sollen weitere Fahrzeuge, die nicht Kleinwagen sind, einfahren. Hier besteht die Gefahr, dass die zuvor eingelassene Kleinwagenfahrt nicht detektiert wurde und nun unerkannt im Gleis steht. In allen genannten Fällen darf die angeordnete Gleissperrung erst aufgehoben werden, wenn die in 408.0471 Abschnitt 2 Absatz (4) c) geforderten Bedingungen erfüllt sind und das betroffene Gleis durch Abschnittsprüfung auf Freisein geprüft wurde. Mit der Weiterung der Inhalte des Buchstabens e) wurden die Inhalte aus der BM 2014-015/B-BW (A2) vom 04.07.2014 in Bezug auf die Kleinwagen und weitere Fahrten übernommen.

In Abschnitt 3 Absatz (5) wurde der Hinweis auf 408.0481 Abschnitt 14 in Bezug auf die Mustereinträge im Zugmeldebuch für die Sicherungsmaßnahmen („Mh und Sp angebracht“) in Spalte 10 („Meldungen und Vermerke“) für das Sperren von Streckengleisen mit anschließender Umwandlung in ein Baugleis ergänzt.

408.0475 – Arbeiten an technischen Einrichtungen

In Abschnitt 8 Absatz (1) b) wurden neue Verweise auf Abschnitt 5 Absatz (3) der Richtlinien 408.0244 bis 408.0248 eingefügt.

408.0481 – Sperrfahrten durchführen

In Abschnitt 14 wurde in den Mustereinträgen in der Spalte 10 des Zugmeldebuchs der Nachweis über die durchgeführten Sicherungsmaßnahmen nach dem Geben der Meldung über das Sperren von Gleisen der freien Strecke ergänzt. Dadurch wurde der aktuelle Bezug zu Ril 408.0471 Abschnitt 1 Absatz (11) hergestellt.

408.0531 – Unzulässiges Vorbeifahren an Haltsignalen

Im Abschnitt 2 Absatz 4 wurde der Zusatz „ohne Hauptsignale“ gestrichen. Absatz 4 unterscheidet bei der Weiterfahrt des Zuges nicht mehr zwischen einer Fahrt in Richtung ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale und ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen. Begründung: Nach den bisherigen Regeln musste der Fahrdienstleiter die Maßnahmen nach Absatz 4 (Befehle 2 und 10.1) treffen, wenn der Zug in Richtung einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale weiterfährt. Diese Feststellung konnte der Fahrdienstleiter sicher treffen, da es ETCS-Level 2 nur auf VDE 8 gab. Auf Grund weiterer neu ausgerüsteter Strecken mit ETCS-Level 2 kann der Fahrdienstleiter nicht mehr feststellen, ob der Zug nach Vorbeifahrt an einem Grenzsinal in Richtung einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale weiterfährt oder ob er auf Strecken mit Hauptsignalen verbleibt. Aus diesem Grund muss der Fahrdienstleiter, die im Absatz 4

getroffenen Maßnahmen nach Vorbeifahrt am Grenzsinal immer treffen und zwar unabhängig davon, ob der Zug in Richtung einer Strecke ohne Hauptsignale oder mit Hauptsignalen weiterfährt.

408.0551 – Unregelmäßigkeiten an Signalen von Zügen

In Abschnitt 2 Absatz 1 (b) Nr. 4 wurde bei Trägerfrequenzblock „71“ gestrichen, weil es nur eine Art des Trägerfrequenzblocks (Trägerfrequenzblock 71) gibt und damit auf die Zahl „71“ verzichtet werden kann.

408.0572 – Zug zurücksetzen

In Abschnitt 2 Absatz (2) c) wurde der Verweis auf die Richtlinien der neuen Struktur der Räumungsprüfung angepasst.

408.0581 – Verhalten bei Gefahr

In Abschnitt 3 Absatz (1) a) und b) wurde der Wortlaut des Nothaltauftrages, wenn mehrere Züge oder Fahrten angehalten werden sollen, auf den Wortlaut „Betriebsgefahr, alle Fahrten sofort anhalten!“ geändert. Hintergrund: Die Wortlaute des Nothaltauftrages bei Nutzung von GSM-R wurden bisher in der Ril 408.0581 und für das Rangieren in Ril 481.0302 gegeben. Damit waren beim Rangieren und bei den Regeln für das Fahren der Züge und der Nutzung des GSM-R unterschiedliche Wortlaute vorgegeben. Damit die Anwender situativ nicht entscheiden müssen, ob der Nothaltauftrag beim Rangieren oder Züge fahren abgegeben wird, wurde der Wortlaut vereinheitlicht. Unter dem Begriff Fahrten sind sowohl Züge und Rangierfahrten angesprochen. Durch das Vereinheitlichen des Wortlautes sind neu jetzt auch Triebfahrzeugführer von Rangierfahrten in einem Baugleis der freien Strecke aufgefordert, die aus dem Nothaltauftrag resultierenden Maßnahmen einzuleiten.

Die Ril 481.0302 wird dem geänderten Wortlaut der Ril 408.2581 angepasst.

In Abschnitt 7 wurde der 2. Anstrich der geänderten Richtlinienstruktur zur Räumungsprüfung angepasst.

408.0591 – Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb

Abschnitt 3 ist neu. Der Abschnitt 3 enthält Verfahrensregeln zum Umgang mit erkannten oder vermuteten Fehlern bei Zugmeldungen, erkannten oder vermuteten fehlerhaften Eingaben in die Zugnummernmeldeanlage oder beim Entstehen von Fehlnummern in der Zugnummernmeldeanlage. Es wurden die Inhalte aus der BM 2017-065/B-BW vom 28.12.2017 übernommen.

408.0601 – Unregelmäßigkeiten an Sperrsignalen als Flankenschutzeinrichtungen, Weichen, Gleissperren, Riegeln

In Abschnitt 1 Absatz (4) und Abschnitt 2 Absatz (5) wurden Formulierungsfehler korrigiert. Bei den Feststellungen nach Abschnitt 1 Abs. (1) bis (3) und der Sicherung von Weichen durch Handverschluss darf der Fahrdienstleiter einen Mitarbeiter der Fachlinie Leit- und Sicherungstechnik oder Fahrbahn oder einen entsprechend qualifizierten Mitarbeiter z. B. Notfallmanager beauftragen; er muss es jedoch nicht. Folgerichtig mussten bei den Formulierungen die „Muss-Regeln“ in „Darf-Regeln“ bei der Beauftragung durch den Fahrdienstleiter abgeändert werden.

In Abschnitt 9 wurde redaktionell klargestellt, dass nicht nur Sperrsignale als Flankenschutzeinrichtungen gestört sein können, sondern hier alle Flankenschutzeinrichtungen nach der Begriffsdefinition in Ril 408.0101A01 gemeint sind. Der letzte Satz wurde bei elektronischen Stellwerken um die Hauptsignale erweitert, weil auch an diesen Signalen kein Merkhinweis „!“ eingegeben werden kann.

408.0611 – Unregelmäßigkeiten an Signalen

In Abschnitt 4 wurde im Rahmen einer Fehlerkorrektur eine Absatzunterteilung nachgeführt. In Absatz (2) ist der Hinweis auf ergänzende Regeln im Betriebsstellenbuch neu aufgenommen worden. Diese Änderung hätte bereits in Aktualisierung 03 geschehen müssen, da hier ein Hinweis in Ril 408.1611 erfolgte. Der bisherige Abschnittstext ist nun unverändert in Absatz (1) enthalten.

In Abschnitt 10 wurde nach den Vorgaben des europäischen Eisenbahnrechts die neue Regel über das Verhalten des Fahrdienstleiters aufgenommen, wenn ihm ein zweifelhaftes Signalbild an einem Hauptsignal bekannt wird. Dabei gelten im Wesentlichen die Regeln des Abschnitts 1, jedoch ist es ausreichend in den genannten Fällen die Triebfahrzeugführer mündlich über diese Störung zu verständigen, da der Triebfahrzeugführer beim Erkennen eines zweifelhaften Signalbildes stets die restriktivste Stellung, die an diesem Signal gezeigt werden kann, annehmen muss. Da dies eine Haltstellung ist, wird der Triebfahrzeugführer immer vor diesem Signal anhalten und die Weisung des Fahrdienstleiters zur Weiterfahrt abwarten.

408.0621 – Einrichtungen des Bahnhofsblocks gestört

In Abschnitt 1 Absatz (2) wurde der letzte Satz über das Eintragen beseitigter Störungen im Arbeits- und Störungsbuch durch die Fachkraft redaktionell angepasst. Auch wenn die Meldung über die Beseitigung einer Störung fernmündlich durch die Fachkraft gegeben wird, so ist stets maßgebend, dass der Eintrag hierüber im Arbeits- und Störungsbuch erfolgt.

408.0622 – Einrichtungen des Streckenblocks gestört

In Abschnitt 1 Absatz (6) wurde ergänzend die Regel aufgenommen, wonach in der Betra angeordnet sein kann, dass auch eine Fachkraft-LST im Auftrag des Fahrdienstleiters die Grundstellung des Streckenblocks herstellen darf. Damit wird einem Antrag aus Kreisen der Fachbeauftragten Betrieb stattgegeben, die auf das Fehlen dieser Möglichkeit hingewiesen haben. In der Praxis wird dieses Verfahren derzeit sehr umständlich gehandhabt.

Es wurde der Abschnitt 5 ergänzt, der Regelungen analog zu den Verfahrensweisen der Bauformen des selbsttätigen Streckenblocks enthält. Da auch bei Relaisblock Einrichtungen für die Achszählgrundstellung bedient werden und die Störung des Streckenblocks dadurch nicht beseitigt werden kann, wird auch hier die Notwendigkeit gesehen, den ersten Zug nach dem erneuten Auftreten der Störung mit Befehl 12 Grund Nr. 1 zu beauftragen, den betroffenen Blockabschnitt auf Sicht zu befahren. Damit wird eine Regelungslücke im Vergleich zu anderen Bauformen des selbsttätigen Streckenblocks geschlossen. Die Regel wurde bewusst in einem neuen Abschnitt 5 gegeben, da es bei einem Wegfall dieser Bauform des Streckenblocks einfacher ist, die Regel wieder aufzuheben.

408.0625 – Gleisfreimeldeanlagen im Bahnhof oder in einer Abzweigstelle gestört

In Abschnitt 1 Absatz (1) und in Abschnitt 2 Absatz (2) b) wurde jeweils der letzte Satz redaktionell an die Regelung in Abschnitt 1 Absatz (2) letzter Satz über das Eintragen beseitigter Störungen im Arbeits- und Störungsbuch durch die Fachkraft angepasst. Auch wenn die Meldung über die Beseitigung einer Störung fernmündlich durch die Fachkraft gegeben wird, so ist stets maßgebend, dass der Eintrag hierüber im Arbeits- und Störungsbuch erfolgt.

In Abschnitt 1 Absatz (5) und Abschnitt 2 Absatz (3) wurden ergänzend die Regeln aufgenommen, wonach in der Betra angeordnet sein kann, dass auch eine Fachkraft-LST im Auftrag des Fahrdienstleiters die Grundstellung der selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen und mit Achszählern herstellen darf. Damit wird einem Antrag aus Kreisen der Fachbeauftragten

Betrieb stattgegeben, die auf das Fehlen dieser Möglichkeiten hingewiesen haben. In der Praxis wird dieses Verfahren derzeit sehr umständlich gehandhabt.

In Abschnitt 4 b) Nr. 2. wurde die Formulierung bei der Feststellung, dass ein Zug den Weichenabschnitt mit Zugschluss durchfahren haben muss, geändert. Die Formulierung lautet neu, dass der Zug den Weichenabschnitt vollständig durchfahren haben muss. Damit stimmt die Begrifflichkeit mit der Voraussetzung zur Durchführung der Bestätigung einer Räumungsprüfung überein.

408.0631 – Verständigung zwischen den Zugfolgestellen völlig gestört

Die Regeln für das Fahren von Zügen bei völlig gestörter Verständigung zwischen den Zugfolgestellen wurden neu gefasst. Die Regeln sehen künftig ein Verbot des Ablassens von Zügen vor, wenn die Verständigung zwischen benachbarten Zugfolgestellen völlig gestört ist. Die Verständigung zwischen den benachbarten Zugmeldestellen ist völlig gestört, wenn eine Verständigung über Telekommunikationseinrichtungen nicht mehr möglich ist. Für diese Fälle sieht das Regelwerk in Bezug auf das Einstellen, Prüfen und Sichern von Fahrwegen in der benachbarten Betriebsstelle keine Regeln vor. Auf Grund der bisher gültigen Annahme, dass ein vorausgefahrener Zug den Zugfolgeabschnitt geräumt hat oder der Fahrdienstleiter der benachbarten Betriebsstelle keinerlei Bedienhandlungen am Stellwerk vornimmt und der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugfolgestelle Fahrten mit besonderem Auftrag vorbei an Signalen zulässt, für die er selbst nicht zuständig ist, stellt ein nicht länger vertretbares Risiko dar. Auch wenn die Einfahrt in die benachbarte Zugfolgestelle nur mit 5 km/h zugelassen wird, so kann nicht ausgeschlossen werden, dass z. B. Weichen unter dieser Fahrt umgestellt und damit Entgleisungen in Kauf genommen werden. Bei eingeschaltetem Selbststellbetrieb kann es auf Betriebsstellen mit einmündenden Streckenabschnitten ebenfalls zu Gefährdungen durch Flankenfahrten kommen.

Mit dieser Neuregelung des Sachverhalts soll ein effizientes Störungsmanagement bei der Beseitigung gestörter Telekommunikationseinrichtungen angestrebt werden. Abgesehen davon ist die Wahrscheinlichkeit des Auftretens einer völlig gestörten Verständigung, bei der auch andere Mobilfunknetze ausfallen, sehr unwahrscheinlich und rechtfertigt nicht den Aufwand, der mit den bisher gültigen Maßnahmen betrieben wurde.

408.0632 – Warnen von Reisenden auf dem Bahnsteig nicht möglich

In Abschnitt 1 Absatz (2) zweiter Anstrich wurde ein Fehler korrigiert. Am Satzende wurde die fehlende Formulierung „... und aktiviert“ ergänzt.

408.0641 – Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen

In Abschnitt 3 Absatz (1) c) wurde ein weiterer Anstrich ergänzt. Befehle 8 sind nicht erforderlich bei Anlagen mit Signal Bü 3, wenn ein Zug zwischen dem Signal Bü 3 und dem Bahnübergang ausschließlich wegen Haltstellung eines Hauptsignals gehalten hat und die Weiterfahrt mit Befehl 2 zugelassen wird. Die Regel in Ril 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (1) d) erster Satz schreibt dem Triebfahrzeugführer vor, in solchen Fällen den Bahnübergang auch ohne Befehl 8 zu sichern. Da diese Regel sich jedoch nicht an den Fahrdienstleiter richtet, könnte dieser sich veranlasst sehen, dem Triebfahrzeugführer zusätzlich zum Befehl 2 einen Befehl 8 für den betroffenen Bahnübergang zu erteilen, obwohl dies nicht erforderlich ist.

408.0653 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – ETCS

In Abschnitt 5 Absatz (2) wurde eine fehlerhafte Formulierung korrigiert. Hinter der Formulierung „... ETCS-Sperren...“ wurden die Begriffe „...einrichten und...“ gestrichen.

Aufheben von Ausnahmegenehmigungen zur 408.01 - 06 - Züge fahren

Mit der Aktualisierung 4 zur Richtlinie 408 - Fahrdienstvorschrift - werden folgende Ausnahmegenehmigungen und Betriebliche Weisungen ungültig:

- BM 2014 - 015/B-BW (A02) - Kleinwagenfahrten
- BM 2017 - 014/B-BW (A01) - Ergänzende Meldung bei der Benachrichtigung Beteiligter über das Sperren von Gleisen
- BM 2017 - 063/B-BW - Mittelbares Feststellen
- BM 2017 - 065/B-BW - Neuer Abschnitt in Ril 408.0591 - Falsche Zugnummer
- BM 2019 - 024/B-Ausnahme 408 Nr. 235 - Anbringen von Hilfssperren

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

i. V. Dirk Menne

Leiter Eisenbahnbetriebsverfahren und
Digitalisierung Bahnbetrieb

i. V. Heike Villioth-Ebert

Leiterin Fahrdienstvorschrift und Sa-
fety

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Inhalt und zusätzliche Regeln	408.0101 Seite 1

1 Inhalt

Die Modulgruppen 408.01 - 06 enthalten Regeln für das Fahren von Zügen.

2 Zusätzliche oder abweichende Regeln, Betriebsstellenbuch

(1) Zusätzliche oder abweichende Regeln können gegeben sein:

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

**Zusätzliche
oder abwei-
chende Re-
geln**

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

(2) Im Betriebsstellenbuch sind enthalten:

- a) Im Betriebsstellenbuch sind Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstellen genannt.
- b) Im Betriebsstellenbuch sind die maßgebenden Neigungen einschließlich der Neigungswechsel der Streckenabschnitte zwischen Zugmeldestellen angegeben.
- c) Die durchgehenden Hauptgleise einer zweigleisigen Bahn werden nach der Fahrtrichtung der Züge im Regelbetrieb bezeichnet. Im Betriebsstellenbuch kann die Bezeichnung ergänzt sein.
- d) Wenn ein Bahnhof in mehrere Fahrdienstleiterbezirke aufgeteilt ist, sind diese im Betriebsstellenbuch beschrieben.
- e) Auf eingleisigen Strecken ist im Betriebsstellenbuch angegeben, welchem Fahrdienstleiter selbsttätige Blockstellen des automatischen Streckenblocks zugeteilt sind.
- f) Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln zum gewöhnlichen Halteplatz gegeben sein.
- g) Die Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke ist bei besonderen örtlichen Verhältnissen im Betriebsstellenbuch festgelegt.
- h) Darüber hinaus ist im Betriebsstellenbuch angegeben, ob
 - Selbststellbetrieb (Selbststellbetrieb für einzelne Zugstraßen),
 - Selbststellbetrieb (Signalselbststellbetrieb),
 - Selbststellbetrieb (Programmselbststellbetrieb),
 - Selbststellbetrieb (Durchfahrbetrieb),
 - Selbststellbetrieb (Zuglenkung mit Lenkziffer) oder

**Betriebsstel-
lenbuch**

- Zuglenkung mit Lenkplan

vorhanden ist.

- i) Im Betriebsstellenbuch kann angeordnet sein, dass einzelne Zugfolgestellen für bestimmte Zeiten aus der Regelung der Zugfolge ausgeschaltet werden.
- j) Im Betriebsstellenbuch können andere Zugfolgestellen als Bahnhöfe, Abzweigstellen und Überleitstellen zu Zugmeldestellen erklärt sein.

3 Ausnahmen

Ausnahmen von den Regeln genehmigt ausschließlich die regelwerksverantwortliche Stelle des Infrastrukturbetreibers. Sie werden im Auftragsbuch bekannt gegeben.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Begriffe	408.0101A01 Seite 1

Ablaufen, Abdrücken

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

* **Abstellen**

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

Abstoßen

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

Abzweigstellen

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

Anschlussbahnhöfe

Anschlussbahnhöfe haben besondere Aufgaben bei der Meldung der ▶ Züge.

Anschlussstellen, Ausweichanschlussstellen

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

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

Anzeigegeführt

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

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

Arbeitendes Triebfahrzeug

Ein ▶ Triebfahrzeug ist arbeitend, wenn es Antriebskraft erzeugt.

aS-Zug

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

Aufdrücken

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

Aufgehobene Signalabhängigkeit

Signalabhängigkeit ist in folgenden Fällen aufgehoben:

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

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

Bahnanlagen

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

Bahnbetrieb

Bahnbetrieb ist das Bewegen von Fahrzeugen.

Zum Bahnbetrieb gehören das Fahren von Zügen und das Rangieren.

Bahnhöfe, Bahnhofsteile

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

Balise, Balisengruppe

Eine Balise ist ein im Gleis angeordnetes Datenübertragungselement.

Bei ETCS übertragen Balisen Informationen zur Fahrzeugortung. Um die Fahrtrichtung eindeutig herleiten zu können, können Balisen zu einer Balisengruppe zusammengefasst sein. Bei ETCS-Level 1 übertragen schaltbare Balisen zusätzlich zur Ortung auch ▶ ETCS-Fahrerlaubnisse. 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 Triebfahrzeugführer nicht verständigt wurde, 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.

Blockstellen

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

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

Blockstellen für ▶ signalgeführte ▶ Züge sind an Hauptsignalen eingerichtet.

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

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

Blockstrecken

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

Deckungsstellen

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

Durchgehende Hauptgleise

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

Einfahrweiche

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

ETCS-Fahrterlaubnis

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

ETCS-Halt

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

ETCS-Zentrale

Zu einer ETCS-Zentrale gehören

- die ETCS-Bedieneinrichtung,
- ein sicheres Rechnersystem und
- die Schnittstellen zu den Stellwerken, ETCS-Nachbarzentralen und zum GSM-R.

Fahrdienstleiter

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

Fahrdienstleiter und Weichenwärter sind in den Modulen der Richtlinien 408.01 - 06 und 408.48 zusammenfassend in Kurzform auch als „Bediener“ angesprochen.

Ein ▶ Bahnhof kann in mehrere Fahrdienstleiterbezirke aufgeteilt sein.

▶ Selbsttätige ▶ Blockstellen des automatischen Streckenblocks sind auf zweigleisigen Strecken dem Fahrdienstleiter der vorgelegenen ▶ Zugmeldestelle, auf eingleisigen Strecken einem festgelegten Fahrdienstleiter zugeteilt. ▶ Selbsttätige ▶ Blockstellen der übrigen Blockbauformen, Blockstellen für ▶ anzeigegeführte ▶ Züge oder örtlich nicht besetzte ▶ Bahnhöfe oder ▶ Abzweigstellen gelten als mit dem Fahrdienstleiter besetzt, der die Signalanlagen dieser Stellen bedient.

Fahrplanhalt

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

Fahrtstellung eines Hauptsignals, Hauptsignal auf Fahrt stellen

Fahrtstellung eines Hauptsignals bzw. Formulierungen wie „ein Hauptsignal auf Fahrt stellen“ umfassen jede Signalstellung eines Hauptsignals im Sinne von Ril 301.0002 Abschnitt 1 g), die es dem Triebfahrzeugführer eines Zuges erlaubt, an dem Signal vorbeizufahren, z. B. Signal Hp 2, Ks 1, Hl 3a, Sv 4. An einer virtuellen Blockstelle entspricht der Fahrtstellung des Hauptsignals der entsprechende Fahrmelder.

Fahrzeuge

Fahrzeuge werden unterschieden nach ▶ Regelfahrzeugen und ▶ Nebenfahrzeugen.

Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 Hz-Gleisstromkreisen

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

Fehlleitung, fehlleiten

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

Flankenschutzeinrichtungen

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

Flankenschutzraum

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

Führungsgrößen

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

FS (Full Supervision)

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

Gegengleis

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

Geschobene Züge

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

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

Gewöhnlicher Halteplatz

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

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

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

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

Gleiswechselbetrieb

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

Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke

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

Grenzsignal

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

Halt zum Sichern eines Bahnüberganges

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

Haltepunkte

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

Haltestellen

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

Hauptgleise

Hauptgleise sind die von ▶ Zügen planmäßig befahrenen Gleise.

IS (Isolation)

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

Kleinwagen

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

Kleinwagenfahrten

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

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

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

Kontaktstelle

Kontaktstelle ist

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

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

Kreuzen

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

Mitarbeiter

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

Nachgeschobene Züge

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

Nebenfahrzeuge

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

Nebengleise

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

NL (Non Leading)

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

Notbremsüberbrückungsabschnitt

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

NP (No Power)

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

Ortsstellbereich

Ein Ortsstellbereich ist ein Bereich in Nebengleisen mit ortsgestellten Weichen und Gleissperren, in dem ausschließlich rangiert wird. Die Weichen und Gleissperren werden einzeln ggf. in Gruppen (elektrischer Antrieb) umgestellt. Die Bedie-

nung erfolgt durch das Rangierpersonal. Zug- und Rangierstraßen sind nicht vorhanden.

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

OS (On Sight)

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

Override EOA

Funktion im ETCS-Fahrzeuggerät, die es dem Triebfahrzeugführer ermöglicht, aus den ETCS-Betriebsarten FS oder OS in die ETCS-Betriebsart SR zu wechseln sowie an einem ETCS-Halt vorbeizufahren.

Planmäßige Halte

Ein planmäßiger Halt kann

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

PT (Post Trip)

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

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 ▶ Balisengruppe, die der ETCS-Fahrzeugeinrichtung eine neue ▶ ETCS-Fahrterlaubnis übermittelt.

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

SB (Stand By)

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

SF (System Failure)

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

Schneeräumfahrten

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

Selbsttätige Blockstellen

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

Selbststellbetrieb, Zuglenkung

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

SH (Shunting)

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

Signalgeführt

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

Sollgeschwindigkeit

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

Sperrfahrten

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

SR (Staff Responsible)

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

Strecken mit Stichstreckenblock

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

TR (Trip)

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

Triebfahrzeuge

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

Überholen

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

Überleitstellen

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

Überwachende Zugmeldestelle

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

Umleiten

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

UN (Unfitted)

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

Verlässensfeststellung

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

Verschieben

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

Versuchsfahrten

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

Virtuelle Blockstelle

Virtuelle Blockstellen 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.

Weichenwärter

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

Weichenwärter können an der Durchführung von Zugfahrten beteiligt sein.

Fahrdienstleiter und Weichenwärter sind in den Modulen der Richtlinien 408.01 - 06 und 408.48 zusammenfassend in Kurzform auch als „Bediener“ angesprochen.

Wendezüge

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

Zielentfernung

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

Zielgeschwindigkeit

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

Zufahrtsicherungssignal

Ein Zufahrtsicherungssignal ist das letzte Hauptsignal vor einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale.

Züge

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

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

Züge werden in Reise- und Güterzüge eingeteilt.

Züge des Gelegenheitsverkehrs

Züge des Gelegenheitsverkehrs sind ▶ Züge, die auf besondere Anordnung an bestimmten Tagen

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

Zugfahrt mit besonderem Auftrag

Eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag ist eine Zugfahrt, die der Fahrdienstleiter nicht durch ▶ Fahrtstellung eines Hauptsignals oder einem daraus abgeleiteten Auftrag LZB-Fahrt bzw. einer ▶ ETCS-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. Es gibt Zugfolgestellen für ▶ signalgeführte ▶ Züge und für ▶ anzeigegeführte ▶ Züge.

Zugmeldestellen

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

Zugpersonal

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



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Abkürzungen	408.0101A02 Seite 1

Wenn Einträge abgekürzt werden sollen, sind folgende Abkürzungen zu verwenden. Abkürzungen dürfen zusammengesetzt werden, 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
alternativer Fahrweg	A-Weg
angekommen	ak
Ankündigen	A
Ankunft	Ank
Anschluss	Anschl
Anschlussstelle	Anst
Arbeiten, Arbeitsstelle	Arb
Arbeitszug	Arbz
auf	a
aufgehoben	aufgeh
aufgestellt	aufgest
Aufsicht	Aufs
Ausfahrtsignal	Asig
Ausfahr(t)	Ausf
Ausfahrtsignal	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
Betriebsstelle	Betrst / Bst
Betriebsstellenbuch	Bebu
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
Einfahrsvorsignal	Evsig
Eingang	Eing
eingefahren	eingef
ingleisig	ingl
einverstanden	ein

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
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	KI	
Kreuzung	X	
Lademaßüberschreitung	Lü	
Langsamfahrsignal	Lfsig	
Langsamfahrstelle, vorübergehende	Lfst	
Linienzugbeeinflussung	LZB	
Lokomotive	Lok	
Lokomotivwechsel	Lokw	
Maximal zulässige Geschwindigkeit des Zuges	VMZ	*
Mindestbremschwindigkeit	Mbr	
Minute(n)	Min	
mündlich	mdl	
Oberleitung	OI	
örtliche Aufsicht	öA	
örtliche Zusätze	öz	
Ortsstellbereich	OB	
Plan, planmäßig	Pl, pl	
Posten	P	
Punktförmige Zugbeeinflussung	PZB	
Radsatz (Achse)	X	
Räumungsprüfung	Rp	
Räumungsprüfung auf Zeit	Rpz	
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
Sicherheitsfahrschaltung	Sifa
Signal	Sig
Signalabhängigkeit	Sigabh
später	sp
Sperrfahrt	Sperrf
Sperrsignal	
- Formsignal	Hs
- Lichtsignal	Ls
Sperrung	Sperr
Stellwerk	Stw
Störung	Stör
Strecke (freie Strecke)	Str
Streckenbuch	Strebu
Triebfahrzeug	Tfz
Triebfahrzeugbegleiter	Tb
Triebfahrzeugfahrt	Tfzf
Triebfahrzeugführer	Tf
übergeben	überg
überholt durch	ü
Überholung	⊙
Überleitstelle	Üst
Überleitung	Ültg
Übermittlungscode	Üc
übernommen	übern
Überwachungssignal	Üs
Uhrzeit in Vordrucken	
- Spaltenspalte	Std. oder U
- Minutenspalte	Min. oder M
Umleitung	Uml
unbesetzt	u
unbestimmt	unbest

und	u	*
unverändert	unv	
verkehrt (verkehren)	verk	
verspätet	versp	
von	v	*
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	
Zugfolgegestelle	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	La
zuständig	zust
zwischen	zw
Zwischensignal	Zsig
Zwischenvorsignal	Zvsig



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Verkehrstage	408.0101A03 Seite 1

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 Westlausitzkreis,
(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.



Richtlinie

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Inhalt und zusätzliche Regeln	408.0101A04 Seite 1

* Richtlinie	Titel	gilt für		
		Fahrdienst- leiter	Weichen- wärter	Anderer (einzeln genannt)
408.0101	Inhalt und zusätzliche Regeln	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0101A01	Begriffe	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0101A02	Abkürzungen	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0101A03	Verkehrstage	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0101A04	Gültigkeit der Module für Mitarbeiter	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0101Z11	Zusätzliche Verweise der S-Bahn Berlin	ja	ja	ja, alle Anderen nur S-Bahn Berlin
408.0101Z21	Zusätzliche Verweise der S-Bahn Ham- burg	ja	ja	ja, alle Anderen nur S-Bahn Hamburg
408.0111	Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0131	Umstellen der Weichen usw., Umstellver- bot, Flachkreuzungen	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0202	Aufträge oder Meldungen	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0203	Vorgänge, Aufträge oder Meldungen nachweisen	ja	ja	Rückmeldeposten
408.0203V11	Vordruck Zugmeldebuch	ja		
408.0203V21	Vordruck Zugmeldebuch	ja		
408.0203V31	Vordruck Zugmeldebuch	ja		
408.0203V41	Vordruck Fernsprechbuch	ja	ja	Rückmeldeposten
408.0211	Fahrordnung im Bahnhof	ja	ja	
408.0212	Fahrordnung auf der freien Strecke	ja	ja	
408.0221	Zugmeldungen	ja	ja	
408.0231	Fahrweg prüfen	ja	ja	
408.0232	Fahrweg sichern	ja	ja	
408.0233	Fahrweg prüfen und sichern - Mitarbeiter, Melden, Nachweis	ja	ja	
408.0241	Räumungsprüfung - Allgemeines	ja	ja	Rückmeldeposten
408.0242	Räumungsprüfung - Strecken ohne Stre- ckenblock	ja	ja	
408.0243	Räumungsprüfung - Strecken mit nicht- selbsttätigem Streckenblock	ja	ja	
* * 408.0244	Räumungsprüfung - Strecken mit selbst- tätigem Streckenblock, automatischer Streckenblock	ja	ja	Rückmeldeposten
* * * 408.0245	Räumungsprüfung - Strecken mit selbst- tätigem Streckenblock, Selbstblock ohne ESTW	ja	ja	Rückmeldeposten
* * * 408.0246	Räumungsprüfung - Strecken mit selbst- tätigem Streckenblock, Zentralblock ohne ESTW, EB L2000	ja	ja	Rückmeldeposten

Richtlinie	Titel	gilt für		
		Fahrdienst- leiter	Weichen- wärter	Andere (einzeln genannt)
408.0247	Räumungsprüfung - Strecken mit selbst- tätigem Streckenblock, Selbstblock im ESTW	ja	ja	Rückmeldeposten
408.0248	Räumungsprüfung - Strecken mit selbst- tätigem Streckenblock, Zentralblock im ESTW	ja	ja	Rückmeldeposten
408.0251	Hauptsignale bedienen	ja	ja	
408.0261	Zugfahrten durchführen	ja	ja	
408.0262	Züge beobachten	ja	ja	Meldeposten
408.0301	Nicht ausreichende Ortskenntnis	ja	ja	
408.0321	Zug vorbereitet melden	ja		
408.0331	Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Ab- fahrt auf einem Bahnhof	ja		
408.0351	Abstellen melden	ja		
408.0401	Anordnungen über den Zugverkehr	ja	ja	
408.0401V01	Vordruck „Anordnungen über den Zugver- kehr“	ja	ja	
408.0402	Merkhinweise anbringen bzw. eingeben	ja	ja	
408.0403	Sperrungen anbringen bzw. eingeben	ja	ja	
408.0411	Befehle	ja	ja	
408.0411V01	Vordruck Befehl	ja	ja	
408.0411V02	Nachweis für die Übermittlung von diktierten Befehlen mit gleichem Inhalt	ja	ja	
408.0415	Fahrplan-Mitteilung	ja		
408.0415V01	Vordruck Fahrplan-Mitteilung	ja		
408.0421	Blockstellen, Schrankenwärter oder Bahn- übergangsposten über Zugfahrten benach- richtigen	ja	ja	Mitarbeiter, der sich auf Zugmeldungen meldet
408.0423	Arbeitsstellen auf der freien Strecke benach- richtigen	ja		
408.0431	Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten oder Ausfall von Zügen	ja		
408.0435	Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeugen vorgesehenen Maßen abweichen	ja	ja	
408.0441	Nachschieben - nicht mit dem Zug gekup- pelttes Schiebtriebfahrzeug	ja	ja	
408.0445	Geschobene Züge	ja		
408.0451	Geschwindigkeit im Einfahrgleis beschrän- ken, Einfahrweg begrenzen	ja		
408.0452	Fahrplanhalt ausfallen lassen	ja		
408.0453	Ausfahrt verhindert	ja		

*
*
*
*
*

* Richtlinie	Titel	gilt für		
		Fahrdienst- leiter	Weichen- wärter	Andere (einzeln genannt)
408.0455	Zugfahrten mit besonderem Auftrag zu- lassen	ja		
408.0458	Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen	ja	ja	
408.0461	Vom Fahrplan für Zugmeldestellen abwei- chen	ja		
408.0462	Von der Fahrordnung auf der freien Stre- cke abweichen	ja	ja	
408.0463	Auf dem Gegengleis fahren	ja	ja	
408.0471	Gleise sperren	ja		Andere Mitarbeiter, die Nebengleise sperren
408.0474	Oberleitung ausgeschaltet oder gestört	ja		Andere Mitarbeiter, die nach Modul 408.0471 Nebenglei- se sperren
408.0475	Arbeiten an technischen Einrichtungen	ja	ja	
408.0481	Sperrfahrten durchführen	ja	ja	
408.0485	Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit durchführen	ja		
408.0487	Zugfahrten auf Strecken mit Stichstre- ckenblock durchführen	ja		
408.0487V01	Vordruck Zugmeldebuch für Strecken mit Stichstreckenblock	ja		
408.0487V02	Fernsprechbuch für Strecken mit Stich- streckenblock	ja		
408.0488	Übergang einer Rangierfahrt in eine Zug- fahrt oder umgekehrt	ja	ja	
408.0491	Reisende sichern	ja	ja	
408.0492	Sonstige Besonderheiten	ja	ja	
408.0501	Betriebsstelle nach unterbrochener Ar- beitszeit nicht besetzt	ja		
408.0521	Anhalten vor der Signal-Zugschlussstelle	ja	ja	
408.0531	Unzulässiges Vorbeifahren an Haltsigna- len, LZB-Halt, ETCS-Halt oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war; Wechsel in ETCS-Betriebsart TR	ja		
408.0541	Gefahrdrohende Umstände	ja		
408.0551	Unregelmäßigkeiten an Signalen an Zü- gen	ja	ja	Meldeposten
408.0552	Offene Türen	ja	ja	Meldeposten
408.0553	Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen oder Ladungen	ja	ja	Meldeposten
408.0554	Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer im Zug	ja	ja	Meldeposten

Richtlinie	Titel	gilt für		
		Fahrdienst- leiter	Weichen- wärter	Andere (einzeln genannt)
408.0561	Verminderter Reibwert	ja		
408.0571	Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass	ja		
408.0572	Zug zurücksetzen	ja		
408.0581	Verhalten bei Gefahr	ja	ja	
408.0591	Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbe- trieb	ja		
408.0601	Unregelmäßigkeiten an Sperrsignalen, Weichen, Gleissperren, Riegeln	ja	ja	
408.0611	Unregelmäßigkeiten an Signalen	ja	ja	
408.0621	Einrichtungen des Bahnhofsblocks gestört	ja	ja	
408.0622	Einrichtungen des Streckenblocks gestört	ja	ja	
408.0625	Gleisfreimeldeeinrichtung im Bahnhof oder in einer Abzweigstelle gestört	ja	ja	
408.0631	Verständigung zwischen Zugfolgstellen völlig gestört	ja		
408.0632	Warnen von Reisenden auf dem Bahn- steig nicht möglich	ja		
408.0633	Reisendeninformation bei außerplanmä- ßigem Gleiswechsel nicht möglich	ja		
408.0641	Sonstige Unregelmäßigkeiten an techni- schen Einrichtungen	ja	ja	
408.0651	Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflus- sung - PZB	ja		
408.0652	Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflus- sung - LZB	ja		
408.0653	Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflus- sung - ETCS	ja		

*



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich	408.0111 Seite 1

1 Tätigkeiten selbstständig verrichten

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

Tätigkeiten im Bahnbetrieb verrichten

- Fahrdienstleiter
- Weichenwärter sowie
- Triebfahrzeugführer.

2 Tätigkeiten übertragen

Aufgrund von Regeln dieser Richtlinie dürfen Tätigkeiten des Fahrdienstleiters oder des Weichenwärters anderen Mitarbeitern übertragen werden.

3 Tätigkeiten abgrenzen

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

4 Vorrang von Sicherheit und Pünktlichkeit

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

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

5 Melden bei Arbeitsaufnahme und Arbeitsschluss

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

6 Arbeitsübergabe, Arbeitsübernahme

- (1) Mitarbeiter auf Betriebsstellen müssen Arbeitsübergabe und Arbeitsübernahme mit Unterschrift und genauer Zeitangabe in der im Betriebsstellenbuch bestimmten Unterlage bescheinigen. Sie müssen alle der Betriebsabwicklung dienenden Unterlagen übergeben. **Allgemein**

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

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

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

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

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

7 Unterbrochene Arbeitszeit

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

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

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

8 Verlassen des Stellwerks

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

9 Uhrzeitvergleich

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

10 Umstellen der Uhren bei Beginn und Ende der MESZ

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

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

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

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

Unterbrochene Arbeitszeit

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

Geräte mit Zeitausdruck

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

Unregelmäßigkeiten

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



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Grundstellung der Weichen, Umstellverbot, Umstellen	408.0131 Seite 1

1 Grundstellung

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

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

2 Umstellverbot, Umstellen

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> * (1) Unter Fahrzeugen darf der Bediener eine Weiche nicht umstellen. * (2) Bevor der Bediener eine Weiche umstellt, muss er feststellen, dass die Weiche nicht mit Fahrzeugen besetzt ist. * (3) Wenn der Bediener nicht selbst feststellen kann, dass eine Weiche nicht mit Fahrzeugen besetzt ist, gilt Folgendes: <ul style="list-style-type: none"> * a) Der Bediener darf einen anderen Mitarbeiter im Bahnbetrieb (Triebfahrzeugführer, Mitarbeiter der Fachlinien Leit- und Sicherungstechnik, Fahrbahn, Elektrotechnik und von der DB Netz AG beauftragte Helfer im Bahnbetrieb) einweisen, indem er ihm die Lage der zu prüfenden Weiche in der Örtlichkeit beschreibt. * b) Nach der Einweisung darf der Bediener den anderen Mitarbeiter beauftragen, die Feststellung zu treffen und ihm das Ergebnis zu melden. * c) Der Bediener muss Meldungen nach b) nachweisen. | <p>Grundsatz</p> <p>Bedingung</p> <p>Einweisung und Auftrag an andere Mitarbeiter</p> |
|--|--|

3 Flachkreuzungen, Gleissperren

- * Für Flachkreuzungen und Gleissperren gelten die Bestimmungen für Weichen sinngemäß.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Aufträge und Meldungen	408.0202 Seite 1

1 Bezeichnen der Züge

Züge müssen in Aufträgen oder Meldungen mit dem Wort „Zug“ und der Zugnummer bezeichnet werden. Das Wort „Zug“ muss bei Sperrfahrten durch „Sperrfahrt“, bei Kleinwagenfahrten durch „Sperrfahrt Kl“ ersetzt werden. Züge müssen auch dann mit ihrer Zugnummer bezeichnet werden, wenn sie im Fahrplan eines anderen Zuges verkehren.

2 Einseitig gerichtete Sprechrichtung (Lautsprecher) verwenden

Aufträge dürfen über einseitig gerichtete Sprechrichtungen gegeben werden, wenn dies im Einzelfall nicht verboten ist und der Empfänger die Ausführung melden muss oder der Auftraggeber die Ausführung selbst erkennen kann.

Meldungen dürfen über einseitig gerichtete Sprechrichtungen nicht gegeben werden.

3 Wiederholen

- a) Der Empfänger muss Aufträge oder Meldungen mit festem Wortlaut wörtlich wiederholen.
- b) Bei Aufträgen oder Meldungen ohne festen Wortlaut muss der Empfänger alle wesentlichen Angaben wiederholen.
- c) Wenn Aufträge oder Meldungen eingetragen werden müssen, müssen sie zuerst eingetragen und dann wiederholt werden.
- d) Der Empfänger muss bei fernmündlicher Verständigung jede Wiederholung mit den Worten „Ich wiederhole“ beginnen. Wenn der Empfänger richtig wiederholt hat, muss der abgebende Mitarbeiter mit „Richtig“ bestätigen.
- e) Aufträge über einseitig gerichtete Sprechrichtungen müssen zweimal gegeben werden. Die zweite Durchsage muss mit den Worten „Ich wiederhole“ beginnen.
- f) Aufträge oder Meldungen zum Abwenden von Gefahr muss der Empfänger nicht wiederholen. Er muss unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen treffen, auch wenn er den Auftrag oder die Meldung unvollständig aufgenommen hat.

4 Fahrdienstleiter

Aufträge oder Meldungen, für die der Fahrdienstleiter zuständig ist, soll dieser selbst aufnehmen oder abgeben. Er darf einen anderen Mitarbeiter damit beauftragen, wenn dies im Betriebsstellenbuch zugelassen ist. Er muss den Auftrag für jeden Einzelfall besonders erteilen. Er darf den Auftrag nicht im Voraus allgemein oder bedingt erteilen. Zur Abgabe von Meldungen mit festem Wortlaut kann im Betriebsstellenbuch eine besondere Art zugelassen sein.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Vorgänge, Aufträge und Meldungen nachweisen	408.0203 Seite 1

1 Nachweisen

- (1) Mitarbeiter auf einer Betriebsstelle müssen Aufträge, Meldungen oder Vorgänge, die die Durchführung der Züge betreffen, nachweisen und zwar
- wenn es Zugmeldungen sind,
 - wenn dies in den Regeln der Module 408.0101 bis 408.0651 oder im Betriebsstellenbuch angeordnet ist oder
 - wenn ein Mitarbeiter den Nachweis für erforderlich hält.

Für den Nachweis müssen folgende Unterlagen verwendet werden:

- a) Zugmeldebuch, hierbei gilt:

Es ist nach der Anleitung auf der Titelseite des jeweiligen Vordrucks oder nach den Mustern in den Modulgruppen 408.0101 bis 408.0651 einzutragen. Die Mustereinträge beziehen sich jeweils auf den Bahnhof Beheim, soweit nichts Abweichendes angegeben ist. Einträge, für die keine Spalten vorgesehen oder keine Muster vorgegeben sind, sind an keine Form gebunden; sie dürfen auch quer über den Spaltenbau geschrieben werden. Als Ankunftszeit ist bei haltenden Zügen die Zeit, zu der der Zug am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten kommt, bei durchfahrenden Zügen die Durchfahrtszeit einzutragen. Als Ab- oder Durchfahrtszeit ist die nach Modul 408.0221 Abschnitt 3 Absatz (7) gemeldete Zeit einzutragen.

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

- b) Fernsprechbuch, hierbei gilt:

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

- c) Andere Unterlagen, hierbei gilt:

Es ist einzutragen, wenn es angeordnet ist.

- (2) Vorbereitende Gespräche müssen nicht eingetragen werden.
- (3) Es ist - außer bei Gefahr - unmittelbar vor Abgabe oder sofort nach Eingang einzutragen.
- (4) Es darf nicht mit Bleistift eingetragen und nicht radiert werden. Irrtümlich vorgenommene Einträge müssen so durchgestrichen werden, dass sie lesbar bleiben.

2 Zugmeldebuch

- a) Als Zugmeldebücher müssen in der Regel Vordrucke 408.0203V11 bis 408.0203V31 verwendet werden.
- b) Im Betriebsstellenbuch können für Zugmeldebücher besondere Regeln gegeben sein
1. bei mehreren ineinander übergehenden Strecken,
 2. in Fernstell- oder Fernsteuerbereichen,

3. für Eintragen der Stundenzahlen,
 4. für Eintragen der Zugschlussmeldung.
- c) Für selbsttätige Blockstellen oder virtuelle Blockstellen, die nicht zugleich Bahnhof oder Abzweigstelle sind, muss kein Zugmeldebuch geführt werden.

3 Fernsprechbuch

- a) Als Fernsprechbuch muss in der Regel Vordruck 408.0203V41 verwendet werden.
- b) Im Betriebsstellenbuch können Regeln für das Fernsprechbuch gegeben sein.

4 Aufbewahren von Unterlagen

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



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 Durchfahrzeit,

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.

(linke Seite)

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

V408.0203V22 Zugmeldebuch für zweigleisige Strecken (Einlage)

(rechte Seite)

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

V408.0203V22 Zugmeldebuch für zweigleisige Strecken (Einlage)



Zugmeldebuch

für die zweigleisige Strecke

von bis

Betriebsstelle

Begonnen am, abgeschlossen am, Inhalt: Blätter

Anleitung

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

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

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

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

(linke Seite)

1	2 3 4			5	6 7 8			6a	7a	8a	9	10		
Tag	Regelgleis von → Gegengleis nach ←				Regelgleis nach → Gegengleis von ←			Regelgleis nach → Gegengleis von ←						
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rück-meldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rück-meldung	Annahme	Abfahrt	Rück-meldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke		
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M				
V408.0203V32 Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende Strecken, Gemeinschaftsstrecke liegt links (Einlage)														

(rechte Seite)

10	9	8	7	6	5	4	3	2	4a	3a	2a	1
		Regelgleis nach ← Gegengleis von →				Regelgleis von ← Gegengleis nach →			Regelgleis von ← Gegengleis nach →			Tag
Meldungen und Vermerke	Zugnummer →	Rück-meldung	Abfahrt	Annahme	Ankunft	Rück-meldung	Abfahrt	Annahme	Rück-meldung	Abfahrt	Annahme	Zugnummer ←
		U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	
V408.0203V32 Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken, Gemeinschaftsstrecke liegt links (Einlage)												

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

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Fahrordnung im Bahnhof	408.0211 Seite 1

1 Fahrplan für Zugmeldestellen

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

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

- (2) Hinter der Zugnummer sind die Verkehrstage angegeben. Wenn keine Verkehrstage angegeben sind, verkehren die Züge täglich.
- (3) Bei Bedarfszügen ist vor der Zugnummer ein „B“ angegeben.
- (4) Ein „+“ vor der Ankunftszeit kennzeichnet einen Betriebshalt, ein „x“ vor der Ankunftszeit kennzeichnet einen Bedarfshalt.

2 Züge des Gelegenheitsverkehrs

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

- (1) Für durchfahrende Züge darf der Fahrdienstleiter nur die im Betriebsstellenbuch zugelassenen Zugstraßen benutzen.

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

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

- (2) Reisezüge dürfen in der Regel nur in Gleise fahren, die für Reisezüge zugelassen sind. Wenn ein Reisezug ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren muss, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer durch Befehl 12 - Grund Nr. 9 - anweisen, im Bahnhof mit höchstens 40 km/h zu fahren, soweit er nicht aus anderen Gründen mit höchstens 40 km/h fahren muss.

Beispiel							
12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:						
km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.	
40	auf Sicht	im Bf Beheim		v Esig A 100	bis km 22,8	9	

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

- (3) Der Fahrdienstleiter darf anzeigegeführte Züge möglichst nicht von mit LZB oder ETCS ausgerüsteten Gleisen ablenken.
- (4) Bei Zuglenkung mit Lenkplan können Gleise, die ein Zug des Gelegenheitsverkehrs zu befahren hat, im Zuglenkplan angegeben sein.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Fahrordnung auf der freien Strecke	408.0212 Seite 1

1 Gewöhnliche Fahrtrichtung auf zweigleisigen Bahnen

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

2 Mehrere Strecken derselben Fahrtrichtung

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

3 Abzweigstellen

- (1) Auf Abzweigstellen ist die Fahrtrichtung oder die Benutzung der Gleise im Fahrplan für Zugmeldestellen oder im Streckenfahrplan vorgeschrieben.
- (2) Der Fahrdienstleiter bestimmt, welche Gleise ein Zug des Gelegenheitsverkehrs befährt, soweit es nicht schon angeordnet ist.

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

Reisezüge dürfen in der Regel nur über Gleise fahren, die für Reisezüge zugelassen sind. Wenn ein Reisezug ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren muss, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer durch Befehl 12 - Grund Nr. 9 - anweisen, auf der Abzweigstelle mit höchstens 40 km/h zu fahren, soweit er nicht aus anderen Gründen mit höchstens 40 km/h fahren muss.

Beispiel							
X	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:					
	km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	40	auf Sicht	auf Abzw Mitte		v Bksig A	bis km 26,7	9



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zugmeldungen	408.0221 Seite 1

1 Allgemeines

- (1) Es gibt folgende Zugmeldungen: **Arten**
- Anbieten und Annehmen,
 - Abmelden und
 - Rückmelden.
- (2) Zugmeldungen müssen auf der im Betriebsstellenbuch genannten Fernsprechverbindung gegeben werden. Im Betriebsstellenbuch kann zugelassen sein, dass Zugmeldungen unmittelbar mündlich gegeben werden dürfen. **Fernsprechverbindung**
- (3) Mitarbeiter einer Zugmeldestelle müssen sich mit „Fahrdienstleiter ... (Name der Betriebsstelle)“ melden. Bei der ersten Zugmeldung nach Arbeitsübernahme müssen diese ihren Namen nennen. Mitarbeiter einer anderen Betriebsstelle melden sich nur mit der Bezeichnung der Stelle, z. B. „Blockstelle Heide“. **Melden**
- Bei umfangreichen Namen von Betriebsstellen können im Betriebsstellenbuch Verkürzungen zugelassen sein.
- (4) Jede Zugmeldung muss mit dem Wort „Zugmeldung“ eingeleitet werden. Folgt der Annahme unmittelbar die Abmeldung, ist das Wort „Zugmeldung“ vor der Abmeldung nicht erforderlich. **Einleiten**
- (5) Es gilt Folgendes: **Angabe der Strecke**
- a) Bei parallel verlaufenden Strecken muss in der Zugmeldung zusätzlich die Strecke angegeben werden (Betriebsstellenbuch).
 - b) Wenn ein Zug auf Haltepunkten endet oder beginnt, muss in der Zugmeldung darauf hingewiesen werden.
- (6) Es gilt Folgendes: **Technische Meldeeinrichtungen**
- a) Wo auf den beteiligten Zugmeldestellen Zugmeldungen durch technische Meldeeinrichtungen gegeben werden, muss nicht mündlich angeboten, angenommen oder abgemeldet zu werden.
 - b) Züge müssen jedoch in folgenden Fällen nach den Regeln in den Abschnitten 2 bzw. 3 mündlich angeboten, angenommen oder abgemeldet werden:
 1. Die technischen Meldeeinrichtungen sind gestört.
 2. Rückmelden ist eingeführt oder bei Räumungsprüfung auf Zeit ist die Räumungsprüfung zu bestätigen.
 3. Für Zugmeldungen sind besondere Formen oder Zusätze angeordnet (z. B. für Sperrfahrten, „mit außergewöhnlichen Sendungen“, Lü-Sendungen „Cäsar“), außer wenn Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, für den Zusatz „auf dem Gegengleis“.
 - c) Wo Zugmeldungen durch technische Meldeeinrichtungen gegeben werden, können im Betriebsstellenbuch Regeln für das Rückmelden gegeben sein.
- (7) Es gilt Folgendes: **Zugmeldungen nicht erforderlich**
- a) Wo benachbarte Zugmeldestellen demselben Fahrdienstleiter zugeteilt

sind, müssen keine Zugmeldungen gegeben werden.

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

2 Anbieten und Annehmen

- Grundsatz** (1) Es gilt Folgendes:
- a) Auf eingleisigen Strecken müssen Züge angeboten werden.
 - b) Auf zweigleisigen Strecken müssen Züge angeboten werden, wenn es
 - 1. in dieser Richtlinie,
 - 2. im Betriebsstellenbuch oder
 - 3. in einer Betra angeordnet ist.
- Anbietende Stelle** (2) Züge müssen von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle angeboten werden.
- Zeitpunkt** (3) Ein Zug darf frühestens fünf Minuten vor der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit angeboten werden.
- Bedingungen** (4) Ein Zug darf erst angeboten werden, wenn
- a) der letzte vorausgefahrene Zug auf der nächsten Zugfolgestelle,
 - b) der letzte aus der Gegenrichtung angenommene Zug auf der eigenen Zugmeldestelle angekommen ist.
- Mündlich Anbieten** (5) Wenn Zugmeldungen mündlich gegeben werden, gilt Folgendes:
- a) Ein Zug muss angeboten werden mit den Worten:
„Wird Zug ... (Nummer) angenommen?“
 - b) Ein Zug muss angenommen werden mit den Worten:
„Zug ... (Nummer) ja“.
- Annehmen**
- Ablehnen** c) Wenn der Fahrt ein Hindernis entgegensteht, darf der Zug nicht angenommen werden. Der Zug muss abgelehnt werden mit den Worten:
„Nein warten“.
- Ist der Hinderungsgrund weggefallen, darf der Zug angenommen werden mit den Worten:
„Jetzt Zug ... (Nummer) ja“.
- Wiederholen** d) Abweichend von den Regeln im Modul 408.0202 Abschnitt 3 muss beim Anbieten und Annehmen nur die Annahme wiederholt werden. Folgt der Annahme unmittelbar die Abmeldung, muss nur die Abmeldung wiederholt werden.
- Technische Melde-einrichtungen** (6) Wenn keine mündlichen Zugmeldungen gegeben werden, gilt ein Zug auch als angenommen, wenn Erlaubnisempfang angezeigt wird.
- Abweichen** (7) Von den Bestimmungen der Absätze (3) und (4) darf in folgenden Fällen abgewichen werden:

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

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

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

Der Zug muss angenommen werden mit den Worten:

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

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

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

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

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

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

Der Zug muss angenommen werden mit den Worten:

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

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

3 Abmelden

- | | |
|--|--|
| (1) Züge müssen in der Regel von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle abgemeldet werden. Im Betriebsstellenbuch oder in einer Betra kann angeordnet sein, dass Züge an andere Zugfolgestellen abgemeldet werden müssen oder dass andere Zugfolgestellen Züge abmelden. | Abmeldende Stelle |
| (2) Ein Zug darf abgemeldet werden, wenn der letzte vorausgefahrte Zug auf der nächsten Zugfolgestelle angekommen ist. Bei ordnungsgemäß wirkendem Streckenblock darf ein Zug schon abgemeldet werden, bevor der letzte vorausgefahrte Zug auf der nächsten Zugfolgestelle angekommen ist. | Bedingungen |
| (3) Züge müssen in der Regel bis zu fünf Minuten vorher mit der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit abgemeldet werden. Im Betriebsstellenbuch oder in einer Betra kann für den Zeitpunkt der Abmeldung eine Mindestzeit bestimmt sein. | Voraussichtliche Ab- oder Durchfahrtszeit |
| (4) Im Betriebsstellenbuch kann zugelassen sein, dass mit der tatsächlichen Ab- oder Durchfahrtszeit abgemeldet werden darf. Es muss jedoch mit der voraus- | Tatsächliche Ab- oder Durchfahrtszeit |

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

- Nach Anbieten** (5) Züge, die angeboten wurden, sollen möglichst unmittelbar im Anschluss an die Annahme abgemeldet werden.
- Abfahrtszeit, Durchfahrtszeit** (6) Als Abfahrtszeit gilt in der Regel der Zeitpunkt, zu dem der Zug am gewöhnlichen Halteplatz abfährt, als Durchfahrtszeit der Zeitpunkt, zu dem die Spitze des Zuges beim Fahrdienstleiter vorbeifährt. Das Betriebsstellenbuch kann nähere Weisungen enthalten.
- Wortlaut** (7) Beim Abmelden müssen folgende Wortlaute verwendet werden:
- a) Beim Melden der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit:
 „Zug ... (Nummer) ... (Name der Zugmeldestelle) voraussichtlich ab ... * (Minute der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit)".
 - b) Beim Melden der tatsächlichen Ab- oder Durchfahrtszeit:
 „Zug ... (Nummer) ... (Name der Zugmeldestelle) ab ... (Minute der Ab- oder Durchfahrtszeit)".
- Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.
- Berichtigung, Rücknahme** (8) Wenn die tatsächliche Ab- oder Durchfahrtszeit um zwei Minuten oder mehr von der gemeldeten Zeit abweicht, muss die Zugmeldung möglichst frühzeitig berichtigt werden.

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

„Berichtigte Zugmeldung"

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

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

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

Berichtigung, Rücknahme einer Zugmeldung																							
1	2			3			4			5	6			7			8			9	10		
Tag	Regelgleis von						Regelgleis nach						Zugnummer	Meldungen und Vermerke									
15.12.	Gegengleis nach						Gegengleis von																
	Adorf						Cestadt																
Zugnummer	Annahme	Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft	Annahme	Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer	Meldungen und Vermerke										
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U			M									
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) Der Fahrdienstleiter der Räumungsprüfstelle muss die Züge an den Fahrdienstleiter zurückmelden, der die Fahrt in den Zugfolgeabschnitt zulässt.
- (3) Die Rückmeldung lautet:
„Zug ... (Nummer) in ... (Name der Räumungsprüfstelle)".



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Fahrweg prüfen	408.0231 Seite 1

1 Grundsatz

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

- | | |
|---|---|
| <p>(1) Die zu befahrenden Weichen, die Weichen im Durchrutschweg und die Flankenschutzeinrichtungen müssen richtig stehen. Dies gilt für Weichen von Anschlussstellen sinngemäß.</p> | <p>Richtige Stellung</p> |
| <p>(2) Der Fahrweg muss frei von Fahrzeugen sein.</p> <p>a) Der zu prüfende Teil des Fahrwegs beginnt im Gleis hinter dem Einfahrtsignal oder Blocksignal</p> <ul style="list-style-type: none"> - am Signal Ra 10, - wo dieses nicht vorhanden ist, mit der ersten Weiche hinter dem Einfahrtsignal oder Blocksignal oder, - wo die Gleisfreimeldeanlage des Bahnhofs oder der Abzweigstelle zwischen Einfahrtsignal oder Blocksignal und dem Signal Ra 10 oder der ersten Weiche beginnt, am ersten Abschnitt der Gleisfreimeldeanlage. <p>b) Der zu prüfende Teil des Fahrwegs beginnt auf einem Bahnhof bei Einfahrt vom Gegengleis oder auf einer Abzweigstelle bei Weiterfahrt vom Gegengleis am ersten Abschnitt der Gleisfreimeldeanlage des Bahnhofs oder der Abzweigstelle, sonst in Höhe des Einfahrtsignals oder Blocksignals des Regelgleises.</p> <p>c) Der zu prüfende Teil des Fahrwegs endet bei eingleisiger Strecke 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>d) Der zu prüfende Teil des Fahrwegs endet bei zweigleisiger Strecke bei Fahrten 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>e) Der zu prüfende Teil des Fahrwegs endet bei zweigleisiger Strecke bei Fahrten 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>Fahrweg</p> <p>Beginn
- allgemein -</p> <p>- Ein- oder Weiterfahrt vom Gegengleis -</p> <p>Ende
- eingleisige Strecke -</p> <p>- zweigleisige Strecke, Fahrt ins Regelgleis -</p> <p>- zweigleisige Strecke, Fahrt ins Gegengleis -</p> |

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

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

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

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

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

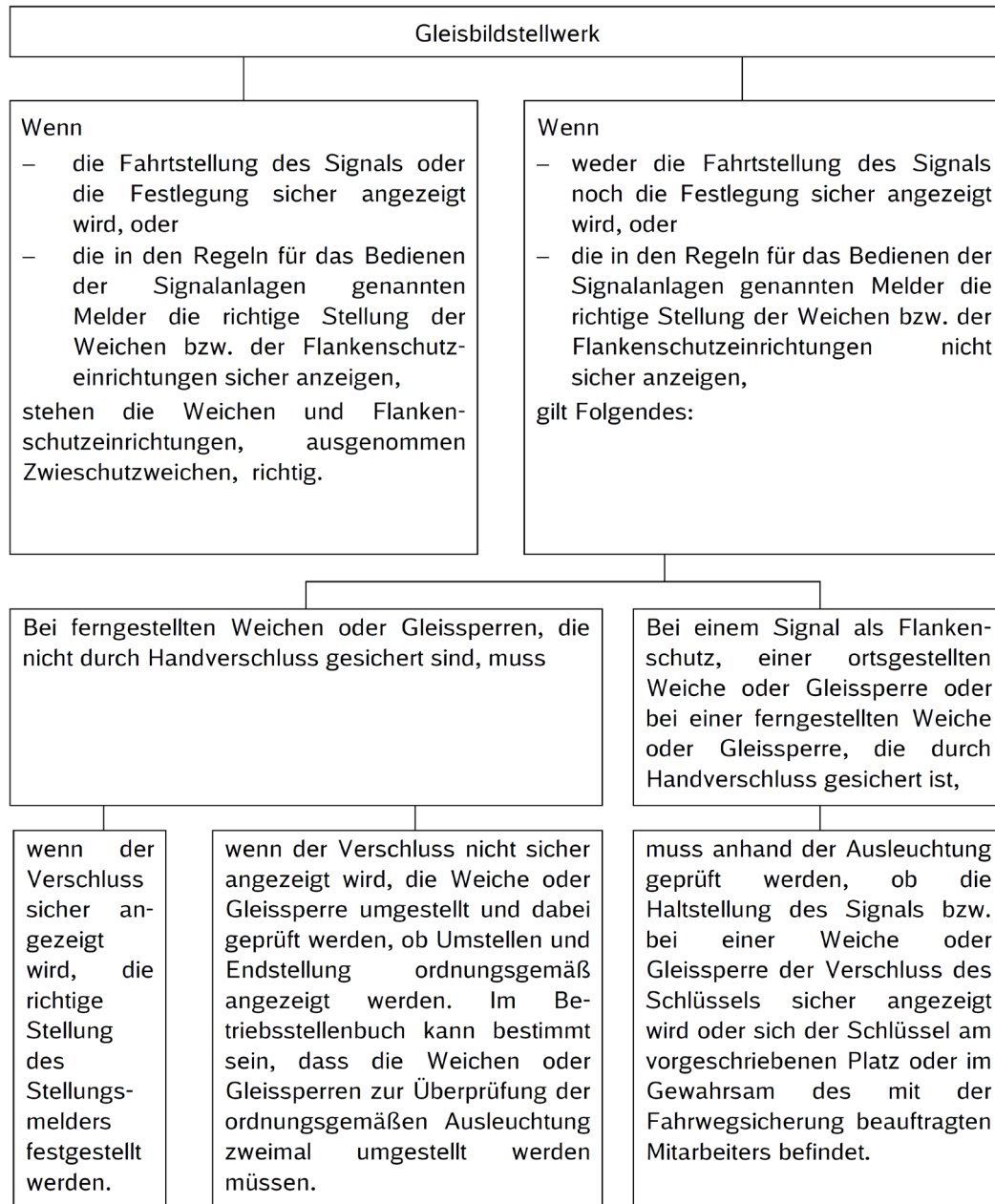
Rangierverbot (6) Rangierverbote müssen beachtet werden.

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

2 Richtige Stellung

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

(1) Gleisbildstellwerk



(2) Mechanisches oder elektromechanisches Stellwerk

- a) Wenn der Fahrstraßenhebel oder der Signalhebel umgelegt werden kann, sind Weichen und Flankenschutzeinrichtungen - ausgenommen Zwieschutzweichen - richtig gestellt.
- b) Bei Zwieschutzweichen oder wenn der Fahrstraßenhebel bzw. der Signalhebel nicht umgelegt werden kann, muss geprüft werden, ob

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

3 Frei von Fahrzeugen

Grundsatz

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

selbsttätige Gleisfreimeldeanlage

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

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

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

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

keine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage

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

Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

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

Gleise mit Krananlagen

- c) Im Betriebsstellenbuch können für Gleise mit Krananlagen zusätzliche Regeln gegeben sein. *

Unterbrochene Arbeitszeit

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

Lü Berta oder Lü Cäsar

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

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

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

- (4) Im Betriebsstellenbuch ist geregelt, wie verfahren werden muss, wenn bei einer Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen in bestimmten Gleis- oder Weichenabschnitten Versandung, Rostbildung oder starke Verschmutzung eintreten kann und dadurch ein Abschnitt nicht als besetzt angezeigt wird, obwohl er besetzt ist. **Versandung, Rostbildung, Verschmutzung**
- (5) Ein Triebfahrzeug mit gehobenem Stromabnehmer darf nur dann in einen Fahrweg eingelassen werden, wenn für den Fahrweg Oberleitung vorhanden und diese weder abgeschaltet noch gestört ist. Im Durchrutschweg darf die Oberleitung abgeschaltet sein. **Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer**
- (6) Kleinwagenfahrten dürfen auf Gleisen mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage erst zugelassen werden, wenn Merkhinweis „KI“ nach 408.0402 Nr. 1 und Sperre nach 408.0403 Nr. 1 angebracht bzw. eingegeben sind. **Kleinwagenfahrten**
- Merkhinweis und Sperre dürfen entfernt werden, wenn durch Hinsehen festgestellt wurde, dass die betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitte frei sind oder für die Kleinwagenfahrt eine Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung gegeben worden ist.
- Für EZMG-Stellwerke können im Betriebsstellenbuch zusätzliche Regeln gegeben sein.
- (7) Wo auf Bahnhofsgleisen Streckenblock vorhanden ist, sind im Betriebsstellenbuch Regeln gegeben.
- (8) Bei besetzten Einfahrgleisen gelten folgende Regeln: **Maßnahmen bei besetzten Einfahrgleisen**
- a) Die Mitarbeiter, in dessen Fahrwegprüfbezirk ein Einfahrgleis besetzt wird, und der Fahrdienstleiter, müssen die im Betriebsstellenbuch genannten Maßnahmen sofort treffen, wenn das Gleis voraussichtlich 3 Minuten oder länger besetzt bleibt.
- b) Bei Zügen, die zur Kreuzung oder Überholung im Bahnhof halten, müssen die Mitarbeiter, in deren Fahrwegprüfbezirk ein Einfahrgleis besetzt wird, und der Fahrdienstleiter, die im Betriebsstellenbuch genannten Maßnahmen sofort treffen.
- (9) Die Feststellungen, dass Fahrweg, Durchrutschweg, einmündende Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen sowie der Flankenschutzraum frei von Fahrzeugen sind, dürfen mittelbar getroffen werden. **Mittelbares Feststellen**
- a) Bevor mittelbar festgestellt wird, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein: **Voraussetzungen**
1. Wo keine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage vorhanden ist, muss durch Hinsehen festgestellt werden, dass Fahrweg, Durchrutschweg, einmündende Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen sowie der Flankenschutzraum frei von Fahrzeugen sind. Wo eine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage vorhanden ist, muss eine Abschnittsprüfung durchgeführt werden.
 2. Das mittelbare Feststellen muss, außer für Abschnitte, die ständig nicht eingesehen werden können, eingeführt werden. Ständig nicht einsehbare Abschnitte sind im Betriebsstellenbuch genannt.

- Feststellungen mittelbar treffen
- b) Wenn mittelbar festgestellt wird, müssen folgende Bedingungen erfüllt sein: *
1. Der zuletzt gefahrene Zug muss den Fahrweg, Durchrutschweg bzw. bei Abschnittsprüfung den betroffenen Abschnitt vollständig durchfahren haben. *
 2. Der Fahrdienstleiter muss durch Nachfragen beim Triebfahrzeugführer des zuletzt gefahrenen Zuges feststellen, dass im Fahrweg, Durchrutschweg bzw. betroffenen Abschnitt keine Fahrzeuge zurückgelassen wurden und sich die Zusammensetzung des Zuges nicht änderte. Im Betriebsstellenbuch können für Gleise ohne Gleisfreimeldeanlage abweichende Regeln gegeben sein. *
 3. Am zuletzt gefahrenen Zug wurde nicht rangiert und nach dem zuletzt gefahrenen Zug darf in den Abschnitten nach a) Nr. 1 nicht rangiert worden sein. *
 4. Wo Züge durch ein nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug nachgeschoben werden, muss geprüft werden, dass auch das Schiebetriebfahrzeug Fahrweg und Durchrutschweg bzw. den betroffenen Abschnitt geräumt hat. *
- Merkinweis Sperre
- c) Maßnahmen nach Absatz (8) müssen nach Einführen des mittelbaren Feststellens sofort getroffen werden. *
- Aufheben
- d) Das mittelbare Feststellen muss aufgehoben werden, wenn der Anlass weggefallen ist. *
- Fahren auf Sicht**
- (10) Wenn nicht mittelbar festgestellt werden kann, dass Fahrweg, Durchrutschweg, einmündende Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen sowie der Flankenschutzraum frei von Fahrzeugen sind, darf der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer beauftragen, auf Sicht zu fahren, und zwar *
- in einem Bahnhof bis zum nächsten Hauptsignal oder Signal Ne 14, bei Ausfahrten bis zum Ende des anschließenden Weichenbereichs oder, wenn noch ein besonderer Bahnhofsabschnitt der Gleisfreimeldeanlage des Bahnhofs ohne Weichen folgt (Betriebsstellenbuch), 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 (Betriebsstellenbuch), bis zu dessen Ende (bis km...“)
- „-G“
- (11) Für Zugfahrten, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-G“ ergänzt ist, können im Betriebsstellenbuch für bestimmte Gleise zusätzliche oder abweichende Regeln gegeben sein.

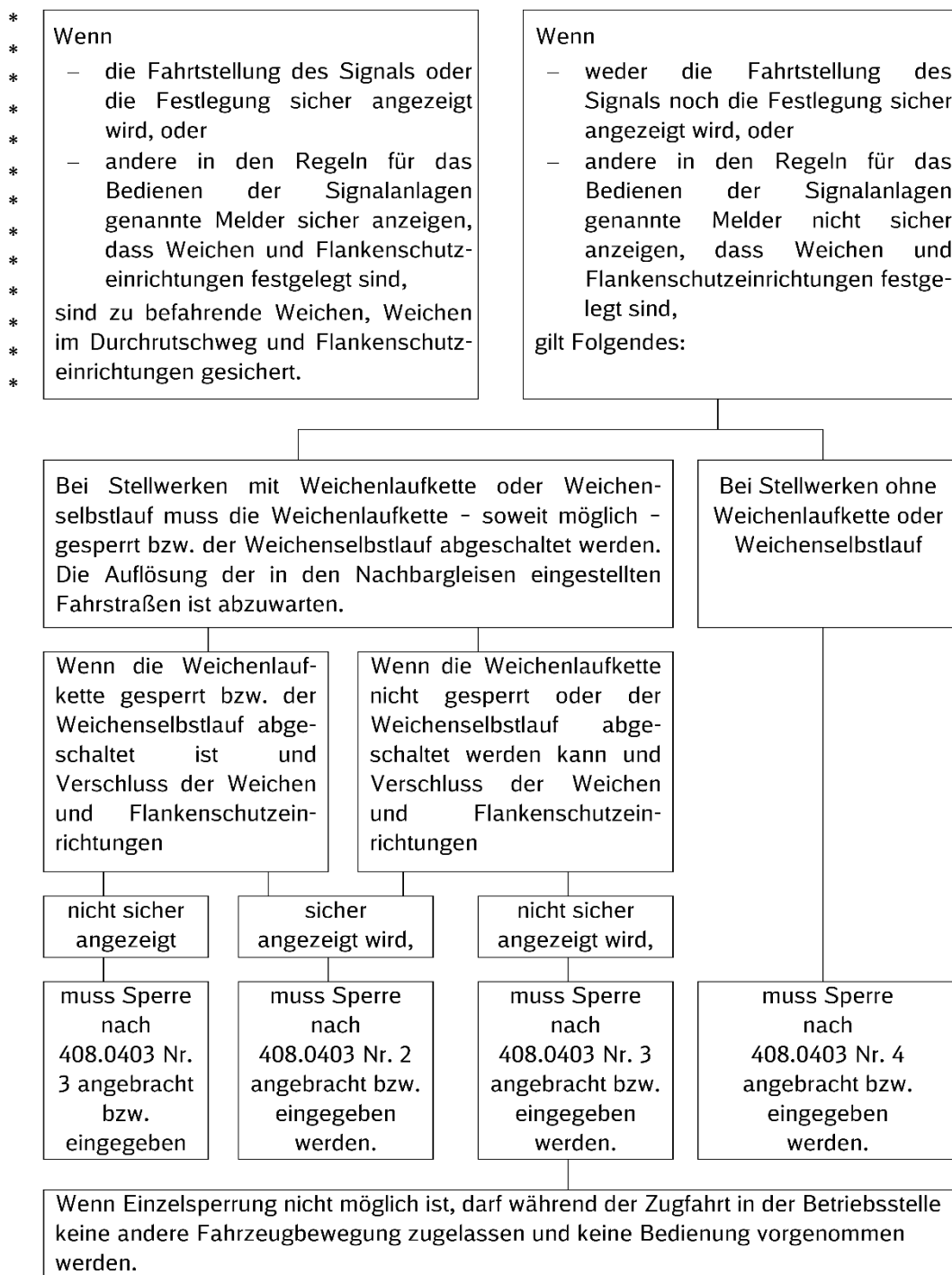


Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Fahrweg sichern	408.0232 Seite 1

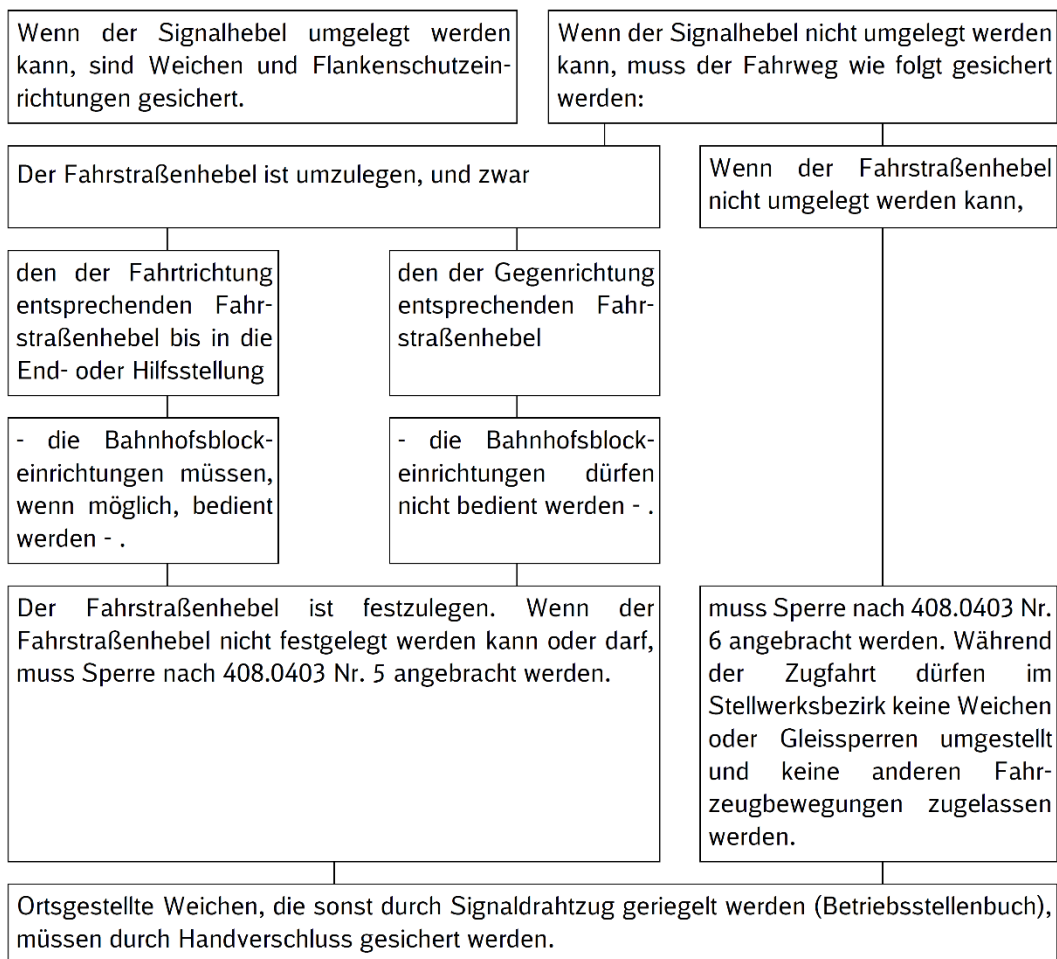
1 Grundsatz

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

2 Gleisbildstellwerk



3 Mechanisches oder elektromechanisches Stellwerk



4 Zugfahrten mit besonderem Auftrag

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

Dauer der Maßnahmen

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

Selbststellbetrieb oder Zuglenkung

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

Rangierfahrtsignal

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

Kleinwagenfahrten

d) Für Kleinwagenfahrten darf der Fahrweg nicht festgelegt werden.

5 Unterbrochene Arbeitszeit

a) Während unterbrochener Arbeitszeit müssen Weichen für Durchfahrten in der Regel zur Fahrt über die durchgehenden Hauptgleise gestellt sein. Im

Betriebsstellenbuch oder in einer Betra kann eine andere Stellung bestimmt sein.

- b) Im Betriebsstellenbuch ist für abzweigende Strecken die Stellung der Weichen bestimmt. In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein.
- c) Der Fahrweg muss wie folgt gesichert werden:
 - 1. Im Gleisbildstellwerk muss Hilfssperre nach 408.0403 Nr. 3 angebracht werden.
 - 2. Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk muss der der Fahrtrichtung entsprechende Fahrstraßenhebel bis in die End- oder Hilfsstellung umgelegt und Sperre nach 408.0403 Nr. 5 angebracht werden. Wenn der Fahrstraßenhebel nicht umgelegt werden kann, muss Sperre nach 408.0403 Nr. 6 angebracht werden.

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



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Fahrweg prüfen und sichern - Mitarbeiter, Melden, Nachweis	408.0233 Seite 1

1 Prüfende und sichernde Mitarbeiter

- (1) Der Bediener muss die Feststellungen nach 408.0231 Abschnitt 1 Absatz (1) treffen.
- (2) Es gilt Folgendes:
 - a) Feststellungen nach 408.0231
 - Abschnitt 1 Absätze (2) bis (7) und
 - Abschnitt 3 Absätze (3), (4), (5), (6) oder (9)

muss entweder der Fahrdienstleiter allein oder, wenn eine Betriebsstelle in mehrere Prüfbezirke eingeteilt ist (Betriebsstellenbuch), der Mitarbeiter, der für den einzelnen Bezirk bestimmt ist, treffen.
 - b) Im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta kann ein anderer Mitarbeiter bestimmt sein.
- (3) Der Bediener muss Weichen oder Flankenschutzeinrichtungen sichern.

2 Prüfen und Sichern durch andere Mitarbeiter

- (1) Wenn der zuständige Mitarbeiter ausnahmsweise nicht feststellen kann, dass Fahrweg, Durchrutschweg, einmündende Gleisabschnitte und Flankenschutzbereiche frei von Fahrzeugen sind, darf er **Freisein**
 - Mitarbeiter der Fachlinie Leit- und Sicherungstechnik, Fahrbahn sowie Elektrotechnik,
 - von der DB Netz AG beauftragte Helfer im Bahnbetrieb
 - Notfallmanager

beauftragen, die Feststellungen zu treffen. Der zuständige Mitarbeiter weist den beauftragten Mitarbeiter ein, indem er ihm die Lage des zu prüfenden Abschnittes und dessen Grenzen durch Nennung markanter Punkte beschreibt.
- (2) Wenn der zuständige Mitarbeiter ausnahmsweise die richtige Stellung der Weichen und Flankenschutzeinrichtungen nicht feststellen kann, darf er einen **Richtigen Stellung**
 - Mitarbeiter der Fachlinie Leit- und Sicherungstechnik sowie Fahrbahn oder
 - einen entsprechend qualifizierten Mitarbeiter z.B. Notfallmanager damit beauftragen.
- (3) Kann der Bediener ausnahmsweise zu befahrende Weichen, Weichen im Durchrutschweg oder Flankenschutzeinrichtungen nicht selbst sichern, darf er einen **Sichern**
 - Mitarbeiter der Fachlinie Leit- und Sicherungstechnik sowie Fahrbahn oder
 - einen entsprechend qualifizierten Mitarbeiter z.B. Notfallmanager beauftragen, Weichen oder Flankenschutzeinrichtungen zu sichern. Der Bediener weist den Mitarbeiter ein, indem er ihm die Lage der Weiche beschreibt und auf Besonderheiten hinweist, z. B. bei einer Weiche mit Mittelverschlüssen.

3 Melden

- (1) Wenn ein zuständiger Mitarbeiter nach Abschnitt 2 andere Mitarbeiter ausnahmsweise beauftragt hat, muss er die Mitarbeiter auffordern, ihm mündlich zu melden, dass sie die erforderlichen Feststellungen getroffen bzw. die Einrichtungen gesichert haben.
- (2) Es gilt Folgendes:
 - a) Mitarbeiter, die keine Fahrdienstleiter sind, müssen Feststellungen nach Abschnitt 1 oder die Feststellung, dass zu befahrende Weichen, Weichen im Durchrutschweg oder Flankenschutzeinrichtungen gesichert sind, dem Fahrdienstleiter in der Regel mündlich melden. Wenn ein zuständiger Mitarbeiter nach Abschnitt 2 andere Mitarbeiter beauftragt erforderliche Feststellungen zu treffen bzw. die Einrichtungen zu sichern, darf der zuständige Mitarbeiter dem Fahrdienstleiter melden, dass die erforderlichen Feststellungen getroffen bzw. die Einrichtungen gesichert sind, sobald ihm der andere Mitarbeiter dies gemeldet hat.
 - b) Treffen außer dem Fahrdienstleiter andere Mitarbeiter Feststellungen nach Abschnitt 1 oder sichern andere Mitarbeiter zu befahrende Weichen, Weichen im Durchrutschweg oder Flankenschutzeinrichtungen, darf der Fahrdienstleiter die Zugfahrt zulassen, wenn alle beteiligten Mitarbeiter die Feststellungen getroffen bzw. die genannten Einrichtungen gesichert und dies dem Fahrdienstleiter in der Regel mündlich gemeldet haben.
 - c) Im Betriebsstellenbuch können abweichende oder ergänzende Regeln gegeben sein.
- (3) Wenn bei Zugfahrten mit besonderem Auftrag andere Mitarbeiter den Fahrweg prüfen oder sichern, muss der Fahrdienstleiter folgenden Auftrag geben:

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

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

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

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

4 Nachweis

Mittelbares Feststellen

- (1) Für das Mittelbare Feststellen gelten folgende Regeln:

*

Einführen und Aufheben

- a) Einführen und Aufheben des mittelbaren Feststellens nach 408.0231 Abschnitt 3 Absatz (9) a) Nr. 2 und Abschnitt 3 Absatz (9) d) müssen mit Angabe der Uhrzeit nach folgendem Muster im Fernsprechbuch nachgewiesen werden:
 - „ ... (Betriebsstelle) Mittelbares Feststellen von ...(Weiche, Signal, virtuelle Blockstelle, Grenze des Prüfbezirks) bis ...(Weiche, Signal, virtuelle Blockstelle, Grenze des Prüfbezirks) eingeführt“ bzw.
 - „ ... (Betriebsstelle) Mittelbares Feststellen von ... (Weiche, Signal, virtuelle Blockstelle, Grenze des Prüfbezirks) bis ... (Weiche, Signal, virtuelle Blockstelle, Grenze des Prüfbezirks) aufgehoben“

*
*
*
*
*
*
*
*
*

- * b) Wenn die Feststellung, dass der zuletzt gefahrene Zug den Fahrweg, Durchrutschweg bzw. bei Abschnittsprüfung den betroffenen Abschnitt vollständig durchfahren hat, durch Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung getroffen wird, ist die Meldung im Fernsprechbuch nachzuweisen. **Zug vollständig**
- * c) Wenn der Fahrdienstleiter durch Nachfragen beim Triebfahrzeugführer des zuletzt gefahrenen Zuges feststellt, dass im Fahrweg, Durchrutschweg bzw. betroffenen Abschnitt keine Fahrzeuge zurückgelassen wurden und sich die Zusammensetzung des Zuges nicht änderte, muss er im Fernsprechbuch „Zusammensetzung unverändert“ nachweisen. **keine Fahrzeuge zurückgelassen**
- * (2) Mündlich erhaltene Meldungen nach Abschnitt 3 müssen nachgewiesen werden. Im Betriebsstellenbuch kann angeordnet sein, dass für Meldungen nach Abschnitt 3 Absatz (3) ein Eingangsnachweis für Fahrwegsicherungsmeldungen geführt werden muss. Es können Regeln für das Führen des Nachweises gegeben sein.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Räumungsprüfung - Allgemeines	408.0241 Seite 1

1 Zugfolgeabschnitt

Räumungsprüfung wird für einen Zugfolgeabschnitt durchgeführt.

2 Räumungsprüfung

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

3 Zeitpunkt

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

4 Feststellungen

Bei der Räumungsprüfung muss Folgendes festgestellt werden:

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

5 Haltstellung prüfen

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

6 Ergänzende oder abweichende Regeln

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



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken ohne Streckenblock	408.0242 Seite 1

1 Räumungsprüfstelle

Räumungsprüfstelle ist die Zugfolgestelle am Ende des Zugfolgeabschnitts.

2 Anwenden

Die Räumungsprüfung muss bei allen Zugfahrten durchgeführt werden.

3 Einfahrt melden

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

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

Im Betriebsstellenbuch kann eine andere Art der Meldung zugelassen sein.

4 Bestätigen

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

5 Bestätigung bleibt aus

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



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock	408.0243 Seite 1

1 Räumungsprüfstelle

Räumungsprüfstelle ist die Zugfolgestelle am Ende des Zugfolgeabschnitts.

2 Anwenden

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

3 Bestätigen

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

4 Bestätigung bleibt aus

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

5 Rückmelden

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

- a) Ein Zug soll mit besonderem Auftrag in einen Zugfolgeabschnitt fahren.
- b) Der Streckenblock wirkt nicht ordnungsgemäß, weil
 1. nicht vor- oder zurückgeblockt werden kann oder er die Bedienung nicht anzeigt,
 - * 2. der Streckenblock nur mit Hilfseinrichtungen -ausgenommen der Bedienung des Schalters, einer Anschalttaste oder der Anschaltung des Räumungsmelders- bedient werden kann,
 - * 3. Streckenblockeinrichtungen vorzeitig frei werden,
 - * 4. Achszählgrundstellung für eine Streckengleisfreimeldung hergestellt werden konnte, aber die Störung beim nächsten Zug erneut auftritt.
- c) Die mit gelbem Quadrat gekennzeichneten Verschlüsse fehlen oder sind gelöst, es sei denn, die Fachkraft hat die Verschlüsse gelöst.
- d) Die Fachkraft hat das Rückmelden im Arbeits- und Störungsbuch angeordnet.
- e) Eine Zugfahrt soll in einen Zugfolgeabschnitt mit Gleisstromkreisen zugelassen werden, in dem gesendet worden ist.

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

Einführen

- a) Das Rückmelden muss der Fahrdienstleiter der Zugfolgestelle einführen, bei der der Anlass aufgetreten ist. Beim Einführen des Rückmeldens muss er den Anlass angeben. Beim Einführen des Rückmeldens muss der Zug zurückgemeldet werden, der den Zugfolgeabschnitt zuletzt befahren hat. Ist der Anlass nach dem Aufheben einer Gleissperrung aufgetreten, muss der Zug zurückgemeldet werden, der den Zugfolgeabschnitt vor der Gleissperrung zuletzt befahren hat.
- b) Der Fahrdienstleiter muss das Einführen des Rückmeldens im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch – Rückmelden einführen																
1	2			3			4	5	6			7	8	9	10	
Tag	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		
4718			8	20	8	29	8	27			8	28				
																8.28 an FAD: R für Gl FAD – FBH, Rückblocken nicht möglich

Durchführen, Bedienen des Streckenblocks

- (3) Für das Durchführen des Rückmeldens und das Bedienen des Streckenblocks gelten folgende Regeln:
 - a) Auf eingleisigen Strecken und auf zweigleisigen Strecken mit Erlaubniswechsel müssen die Züge beider Fahrtrichtungen zurückgemeldet werden.
 - b) Der Streckenblock ist zu bedienen, soweit dies möglich und zulässig ist. Wenn der Streckenblock bedient wird, ist zuerst zurückzumelden und danach zurückzublocken.
 - c) Wo der Fahrdienstleiter den Streckenblock nicht selbst bedient, muss der Bediener die Einfahrt der Züge melden mit dem Wortlaut:
 „Zug (Nummer) mit Schluss eingefahren, Signal ... (Bezeichnung) auf Halt.“
 Der Fahrdienstleiter meldet hierauf den Zug zurück und beauftragt danach den Bediener zurückzublocken.
 - d) Wo bei Relaisblock ein Zugschlussmeldeposten vorhanden ist, muss der Bediener das zugbewirkte Rückblocken sperren. Wenn dies nicht möglich ist, meldet der Zugschlussmeldeposten die Einfahrt der Züge nach c).

Aufheben

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

- b) Danach muss der Zugfolgeabschnitt von einem Kontrollzug befahren worden sein, und zwar
1. auf zweigleisigen Strecken ohne Erlaubniswechsel von einem Zug in der gewöhnlichen Fahrtrichtung,
 2. auf eingleisigen Strecken oder zweigleisigen Strecken mit Erlaubniswechsel von je einem Zug in beiden Fahrtrichtungen.

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

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

Muster Zugmeldebuch - Rückmelden aufheben																							
1	2			3			4			5	6			7			8			9	10		
Tag	Regelgleis von ← Gegengleis nach 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							
4728			10	30	10	36	10	36					10	37			10.37 an FAD: R für GI FAD - FBH aufgeh						

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

6 Besonderheiten bei Gleisfreimeldeanlage

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

- (1) Räumungsprüfung ist erforderlich, wenn
 - a) sie aus Anlässen nach Abschnitt 5 Absatz (1) durch Rückmelden bestätigt werden muss,
 - b) nicht zugbewirkt zurückgeblockt wird oder
 - c) die Achszählgrundstellung für die Streckengleisfreimeldung hergestellt werden soll.

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

wenn nach 408.0243 Abschnitt 6 Absatz (1) a) Rückmelden eingeführt ist und der Fahrdienstleiter die Signalanlagen beider Räumungsprüfstellen bedient.

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

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

- (2) Die Feststellungen nach 408.0241 Abschnitt 4 a) und 4 b) dürfen durch Blockabschnittsprüfung ersetzt werden. Die Blockabschnittsprüfung ist nicht zulässig, wenn die Fachkraft die Räumungsprüfung im Arbeits- und Störungsbuch angeordnet hat oder Räumungsprüfung nach den Regeln im Abschnitt 5 Absatz (1) e) durch Rückmelden bestätigt werden muss.
- (3) Wenn der Fahrdienstleiter der Räumungsprüfstelle die Feststellungen nach 408.0241 Abschnitt 4 Absatz a) und b) nicht treffen kann gelten folgende Regeln:
- Der Fahrdienstleiter darf die Feststellung, dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlussignals hat (408.0241 Abschnitt 4 b)), ersetzen durch die Zugvollständigkeitsmeldung des Triebfahrzeugführers 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.
 - Der Fahrdienstleiter darf die Feststellungen, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist und dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlussignals hat (408.0241 Abschnitt 4 a) und 4 b)), ersetzen durch
 - eine Zugschlussmeldung eines Zugschlussmeldepostens. Dem Zugschlussmeldeposten müssen die Züge bekannt sein, für die Zugschlussmeldungen zu geben sind,
 - eine Zugschlussmeldung des Fahrdienstleiters der nächsten örtlich besetzten Zugfolgegestelle nach der Räumungsprüfstelle. Der Zug darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein,
 - eine Zugvollständigkeitsmeldung des Triebfahrzeugführers für seinen Zug auf einer Betriebsstelle, die zwischen der Räumungsprüfstelle und der nächsten örtlich besetzten Zugfolgegestelle liegt. Der Zug muss bei Abgabe der Zugvollständigkeitsmeldung halten und darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein.

- c) Der Fahrdienstleiter darf bei elektronischen Stellwerken die Feststellung, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist (408.0241 Abschnitt 4 a)), ersetzen durch die Feststellung, dass der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen und hinter dem Hauptsignal der erste Gleis- oder Weichenabschnitt der selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage als frei angezeigt ist. Im Betriebsstellenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.
- d) Wenn der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und eine Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung nach a) oder b) nicht gegeben, oder nach c) nicht festgestellt werden kann, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist (408.0241 Abschnitt 4 a)) oder wenn es unzweckmäßig ist, diese Meldungen zu geben bzw. die Feststellung zu treffen, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des folgenden Zuges mit Befehl 12 - Grund Nr. 1 - beauftragen, im Zugfolgeabschnitt auf Sicht zu fahren.

Beispiel							
X	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:					
	km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
		auf Sicht	zwischen Bf Linksdorf	und Bf Rechtsheim	von km 26,7	bis Esig A	1

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

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

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

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



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; automatischer Streckenblock	408.0244 Seite 1

1 Räumungsprüfstelle

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

2 Einzelräumungsprüfung, Räumungsprüfung auf Zeit

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

3 Bestätigen

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

Muster Zugmeldebuch																							
1	2			3			4			5	6			7			8			9	10		
Tag 15.12.	Regelgleis von Gegengleis nach 						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	U	M							
4786			19	43			19	50			19	51					19.52 Gl von FAD bis FBH						
																	frei						

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

4 Einzelräumungsprüfung

- (1) Einzelräumungsprüfung wird bei folgenden Anlässen erforderlich:
 - a) Ein Zug soll mit besonderem Auftrag in einen Zugfolgeabschnitt fahren.
 - b) Blockeinrichtungen sollen in die Grundstellung gebracht werden. Der Fahrdienstleiter darf diese Einzelräumungsprüfung durch Maßnahmen nach 408.0622 Abschnitt 1 ersetzen.
 - c) Eine Zugfahrt soll in einen Zugfolgeabschnitt mit Gleisstromkreisen zugelassen werden, in dem gesendet worden ist.

Anlässe

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

Muster Zugmeldebuch: Anlass für Einzelräumungsprüfung																			
1	2			3		4		5		6			7		8		9	10	
Tag 15.12.	Regelgleis von ← Gegengleis nach									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	U	M			
4732			11	05			11	12			11	13	11	29				AzGr	
4734			11	22			11	29			11	30							

Anlass nach einer Gleissperrung

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

Durchführung

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

Auswerten der Fahrtstellung

(4) Für das Auswerten der Fahrtstellung gilt Folgendes:
Der Fahrdienstleiter darf eine Einzelräumungsprüfung nach Absatz (1) a) ersetzen durch die Feststellung, dass das Hauptsignal am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes eine Fahrtstellung zeigt.

Hierzu darf er die Anzeige des Fahrtmelders auswerten.

Nachweisen

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

Muster Zugmeldebuch: Nachweis Auswertung der Fahrtstellung																			
1	2			3		4		5		6			7		8		9	10	
Tag 15.12.	Regelgleis von ← Gegengleis nach									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	U	M			
4786			19	43			19	50			19	51							
4788			19	55			20	02			20	03						Weiterfahrt mit Befehl 20.02 Gl von FBH bis Sbk 16 frei	

Die Bestätigung der Räumungsprüfung durch Rückmelden ist nicht erforderlich.

- (6) Wenn Einzelräumungsprüfung erforderlich ist, aber nicht festgestellt werden kann, welcher Zug den Zugfolgeabschnitt zuletzt befahren hat, gilt Folgendes:
- a) Bei einer Blockstelle der freien Strecke am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach 408.0403 Nr. 9 anbringen bzw. eingeben. Dies gilt nicht für Abzweigstellen.
 - b) Bei einem Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.
 - c) Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingeschleiert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach 408.0403 Nr. 7 anbringen.
 - d) Der Fahrdienstleiter auf der Räumungsprüfstelle muss feststellen, dass die Bedingungen nach 408.0241 Abschnitt 4 c) erfüllt sind.
 - e) Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer des nächsten Zuges, der den Zugfolgeabschnitt befahren soll, beauftragen im betroffenen Zugfolgeabschnitt auf Sicht zu fahren.
 - f) Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer mündlich verständigen, dass er am Hauptsignal der Räumungsprüfstelle angehalten wird, um dort dem Fahrdienstleiter seine Zugnummer anzugeben.
 - g) Der Fahrdienstleiter der Räumungsprüfstelle darf die Einfahrt des Zuges auf der Räumungsprüfstelle erst zulassen, wenn der Triebfahrzeugführer die Nummer seines Zuges gemeldet hat.
 - h) Bei diesem Zug muss er eine Einzelräumungsprüfung durchführen.

Zuletzt gefahrener Zug nicht feststellbar

5 Räumungsprüfung auf Zeit

- (1) Räumungsprüfung auf Zeit wird erforderlich, wenn
- a) sie nach 408.0622 Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 4 und Absatz (5) eingeführt werden muss,
 - b) bekannt wird, dass ein Blockabschnitt -außer durch Kleinwagenfahrten- nicht als besetzt angezeigt wird, obwohl er besetzt ist, z. B. beim Sanden nach 408.0622 Abschnitt 4 Absatz (2) b) Nr. 2,
 - c) die Fachkraft die Räumungsprüfung vorgeschrieben hat,
- (2) Wenn auf eingleisigen Strecken zwischen zwei Zugmeldestellen mehrere Zugfolgeabschnitte vorhanden sind und für einen der Zugfolgeabschnitte Räumungsprüfung auf Zeit erforderlich ist, muss die Zugfolge für beide Fahrrichtungen an den Hauptsignalen der Räumungsprüfstellen geregelt werden. Dies gilt auch, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, sobald ein Zug auf dem Gegengleis gefahren ist.
- (3) Der Fahrdienstleiter darf dem Beginn von Arbeiten, die Räumungsprüfung auf Zeit erfordern, erst zustimmen, wenn sich die Blockeinrichtungen des betroffenen Zugfolgeabschnitts und aller folgenden Zugfolgeabschnitte bis zur Räumungsprüfstelle in Grundstellung befinden oder eine Einzelräumungsprüfung bei dem Zug durchgeführt wurde, der die Abschnitte zuletzt befahren hat.
- (4) Räumungsprüfung auf Zeit muss der Fahrdienstleiter der Zugfolgestelle einführen, bei der der Anlass aufgetreten ist.

Anlässe

Zugfolge auf eingleisigen Strecken oder mit GWB

Arbeiten

Einführen

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

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

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

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

Sperren selbsttätig wirkender Einrichtungen, Merkhinweis, Sperre

(5) Bei Räumungsprüfung auf Zeit gilt Folgendes:

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

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

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

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

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

- a) Alle Anlässe müssen weggefallen sein.
- b) Wenn Räumungsprüfung auf Zeit nach den Absätzen (1) a), (1) b) oder (1) c) eingeführt war, muss im Arbeits- und Störungsbuch außerdem das Ende der Arbeiten eingetragen sein.
- c) Danach muss ein Kontrollzug den Zugfolgeabschnitt befahren, und zwar
 1. auf zweigleisigen Strecken, wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, in der gewöhnlichen Fahrtrichtung,
 2. auf eingleisigen Strecken ohne Erlaubnismelder oder Streckengleisen ohne Erlaubnismelder, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, in beliebiger Fahrtrichtung,
 3. auf eingleisigen Strecken mit Erlaubnismelder oder Streckengleisen mit Erlaubnismelder, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist,
 - je ein Zug in beiden Fahrtrichtungen oder
 - ein Zug in beliebiger Fahrtrichtung, wenn nach diesem Zug die Erlaubnis zweimal störungsfrei von Hand gewechselt werden kann.

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

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

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

Rückmeldeposten

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

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

Muster Zugmeldebuch: Rückmeldeposten																							
1	2			3			4			5	6			7			8			9	10		
Tag	Regelgleis von						Regelgleis nach																
15.12.	Gegengleis nach						Gegengleis von																
	Adorf						Cestadt																
Zugnummer	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer	Meldungen und Vermerke							
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	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:
- Der Fahrdienstleiter darf die Feststellung, dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat (408.0241 Abschnitt 4 b)), ersetzen durch eine Zugvollständigkeitsmeldung des Triebfahrzeugführers für seinen Zug auf der Räumungsprüfstelle. Der Zug muss bei Abgabe der

Zugvollständigkeitsmeldung halten und darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein.

- b) Der Fahrdienstleiter darf die Feststellungen, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist und dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat (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 Zugfolgestelle nach der Räumungsprüfstelle. Der Zug darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein,
 3. eine Zugvollständigkeitsmeldung des Triebfahrzeugführers 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) Der Fahrdienstleiter darf bei Elektronischen Stellwerken die Feststellung, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist, ersetzen durch die Feststellung, dass der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen und hinter dem Hauptsignal der erste Gleis- oder Weichenabschnitt der selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage als frei angezeigt ist. Im Betriebsstellenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.
- d) Wenn der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und eine Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung nach a) oder b) nicht gegeben werden kann oder nicht festgestellt werden kann, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist (408.0241 Abschnitt 4 a)), oder dies unzweckmäßig ist, gilt Folgendes:
1. Eine Blockstelle der freien Strecke am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes muss der Fahrdienstleiter sperren. Er muss Merkinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 anbringen bzw. eingeben. Dies gilt nicht für Abzweigstellen.
 2. Bei einem Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes muss der Fahrdienstleiter Merkinweis „RP“ 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.
 3. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach 408.0403 Nr. 7 anbringen.
 4. Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer des nächsten Zuges, der den Zugfolgeabschnitt befahren soll, beauftragen im betroffenen Abschnitt auf Sicht zu fahren.

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

**Wortlaut der
Zugschluss-
meldung,
Nachweis**

- (2) Die Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung lautet:
 „Zug (Nummer) vollständig in (Name der Betriebsstelle) angekommen“.
 Die Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung muss der Fahrdienstleiter im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

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



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Selbstblock ohne ESTW	408.0245 Seite 1

1 Räumungsprüfstelle

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

2 Einzelräumungsprüfung, Räumungsprüfung auf Zeit

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

3 Bestätigen

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

Muster Zugmeldebuch																							
1	2			3			4			5	6			7			8			9	10		
Tag 15.12.	Regelgleis von Gegengleis nach 						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	U	M							
4786			19	43			19	50			19	51					19.52 Gl von FAD bis FBH						
																	frei						

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

4 Einzelräumungsprüfung

- (1) Einzelräumungsprüfung wird bei folgenden Anlässen erforderlich:
 - 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.

Anlässe

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

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

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

Im Betriebsstellenbuch ist bestimmt, wenn bei den Anlässen nach a) bis c) im Anschluss an die Einzelräumungsprüfung Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden muss.

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

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

Anlass nach einer Gleissperrung

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

Durchführung

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

Auswerten der Fahrtstellung

(4) Für das Auswerten der Fahrtstellung gilt Folgendes:
Der Fahrdienstleiter darf eine Einzelräumungsprüfung nach Absatz (1) a) ersetzen durch die Feststellung, dass das Hauptsignal bzw. die virtuelle Blockstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes eine Fahrtstellung zeigt.

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

- (5) Der Fahrdienstleiter muss das Auswerten der Fahrtstellung nach Absatz (4) **Nachweisen** nach folgendem Muster nachweisen.

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

Die Bestätigung der Räumungsprüfung durch Rückmelden ist nicht erforderlich.

- (6) Wenn Einzelräumungsprüfung erforderlich ist, aber nicht festgestellt werden kann, welcher Zug den Zugfolgeabschnitt zuletzt befahren hat, gilt Folgendes:
- Bei einer Blockstelle der freien Strecke am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach 408.0403 Nr. 9 anbringen bzw. eingeben. Dies gilt nicht für Abzweigstellen.
 - Bei einem Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.
 - Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingeschaltet sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach 408.0403 Nr. 7 anbringen.
 - Der Fahrdienstleiter auf der Räumungsprüfstelle muss feststellen, dass die Bedingungen nach 408.0241 Abschnitt 4 c) erfüllt sind.
 - Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer des nächsten Zuges, der den Zugfolgeabschnitt befahren soll, beauftragen, auf Sicht zu fahren, und zwar
 - wenn bis zur nächsten Zugmeldestelle nur ein Zugfolgeabschnitt vorhanden ist, im betroffenen Zugfolgeabschnitt,
 - in allen übrigen Fällen im betroffenen und im nächsten Zugfolgeabschnitt.
 Auf Strecken mit Blockkennzeichen gilt als betroffener Zugfolgeabschnitt
 - für signalgeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge,
 - für anzeigegeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge.
 - Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer mündlich verständigen, dass er am Hauptsignal der Räumungsprüfstelle angehalten wird, um dort dem Fahrdienstleiter seine Zugnummer anzugeben.
 - Der Fahrdienstleiter der Räumungsprüfstelle darf die Einfahrt des Zuges auf der Räumungsprüfstelle erst zulassen, wenn der Triebfahrzeugführer die Nummer seines Zuges gemeldet hat.

Zuletzt gefahrener Zug nicht feststellbar

h) Bei diesem Zug muss er eine Einzelräumungsprüfung durchführen.

5 Räumungsprüfung auf Zeit

Anlässe

- (1) Räumungsprüfung auf Zeit wird erforderlich, wenn
 - a) sie nach 408.0622 Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 4 und Absatz (5) eingeführt werden muss,
 - b) bekannt wird, dass ein Blockabschnitt -außer durch Kleinwagenfahrten-nicht als besetzt angezeigt wird, obwohl er besetzt ist, z. B. beim Sanden nach 408.0622 Abschnitt 4 Absatz (2) b) Nr. 2,
 - c) die Fachkraft die Räumungsprüfung vorgeschrieben hat,
 - d) im Betriebsstellenbuch nach 408.0245 Abschnitt 4 Absatz (1) bestimmt ist, dass im Anschluss an die Einzelräumungsprüfung Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden muss.

Zugfolge auf eingleisigen Strecken oder mit GWB

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

Arbeiten

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

Einführen

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

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

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

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

Muster Zugmeldebuch: Rpz einführen																		
1	2			3		4		5		6		7		8		9	10	
Tag	Regelgleis von ————— Gegengleis nach ————— Adorf						Regelgleis nach ————— Gegengleis von ————— Cestadt						Zugnummer	Meldungen und Vermerke				
Zugnummer	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt				Rückmeldung			
—————	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 gilt Folgendes:

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

**Sperren
selbsttätig wir-
kender Ein-
richtungen,
Merkhinweis,
Sperre**

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

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

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

Aufheben

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

- a) Alle Anlässe müssen weggefallen sein.
- b) Wenn Räumungsprüfung auf Zeit nach den Absätzen (1) a), (1) b) oder (1) c) eingeführt war, muss im Arbeits- und Störungsbuch außerdem das Ende der Arbeiten eingetragen sein.
- c) Danach muss ein Kontrollzug den Zugfolgeabschnitt befahren, und zwar
 1. auf zweigleisigen Strecken, wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, in der gewöhnlichen Fahrtrichtung,
 2. auf eingleisigen Strecken ohne Erlaubnismelder oder Streckengleisen ohne Erlaubnismelder, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, in beliebiger Fahrtrichtung,
 3. auf eingleisigen Strecken mit Erlaubnismelder oder Streckengleisen mit Erlaubnismelder, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist,
 - je ein Zug in beiden Fahrtrichtungen oder
 - ein Zug in beliebiger Fahrtrichtung, wenn nach diesem Zug die Erlaubnis zweimal störungsfrei von Hand gewechselt werden kann.

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

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

Muster Zugmeldebuch; Rpz aufheben																
1	2			3	4	5	6			7	8	9	10			
Tag 15.12.	Regelgleis von Gegengleis nach						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		
4720			8	25			8	31			8	32	8	38		
4722			8	47			8	53			8	54	9	00		9.01 an FCS: Rpz aufgeh.
4724			9	03			9	09			9	10				

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

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

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

6 Feststellungen ersetzen

- (1) Bei Einzelräumungsprüfung oder bei Räumungsprüfung auf Zeit gilt Folgendes: **Anlässe**
- a) Der Fahrdienstleiter darf die Feststellung, dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlussignals hat (408.0241 Abschnitt 4 b)), ersetzen durch eine Zugvollständigkeitsmeldung des Triebfahrzeugführers für seinen Zug auf der Räumungsprüfstelle. Der Zug muss bei Abgabe der

Zugvollständigkeitsmeldung halten und darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein.

- b) Der Fahrdienstleiter darf die Feststellungen, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist und dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat (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 Zugfolgestelle nach der Räumungsprüfstelle. Der Zug darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein,
 3. eine Zugvollständigkeitsmeldung des Triebfahrzeugführers 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) Wenn der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und eine Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung nach a) oder b) nicht gegeben werden kann oder nicht festgestellt werden kann, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist (408.0241 Abschnitt 4 a)), oder dies unzweckmäßig ist, gilt Folgendes:
1. Eine Blockstelle der freien Strecke (z. B. selbsttätiges Blocksignal) am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes muss der Fahrdienstleiter sperren. Er muss Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 anbringen bzw. eingeben. Dies gilt nicht für Abzweigstellen.
 2. Bei einem Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.
 3. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach 408.0403 Nr. 7 anbringen.
 4. Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer des nächsten Zuges, der den Zugfolgeabschnitt befahren soll, beauftragen, auf Sicht zu fahren, und zwar
 - wenn bis zur nächsten Zugmeldestelle nur ein Zugfolgeabschnitt vorhanden ist, im betroffenen Zugfolgeabschnitt,
 - in allen übrigen Fällen im betroffenen und im nächsten Zugfolgeabschnitt.
- Auf Strecken mit Blockkennzeichen gilt als betroffener Zugfolgeabschnitt
- für signalgeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge,
 - für anzeigegeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge.

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

(2) Die Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung lautet:

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

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

**Wortlaut der
Zugschluss-
meldung,
Nachweis**

Muster Zugmeldebuch: Nachweis Zugschlussmeldung bzw. Zugvollständigkeitsmeldung

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



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Zentralblock ohne ESTW	408.0246 Seite 1

1 Räumungsprüfstelle





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

2 Einzelräumungsprüfung, Räumungsprüfung auf Zeit

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

3 Bestätigen

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

Muster Zugmeldebuch													
1	2			3	4	5	6			7	8	9	10
Tag 15.12.	Regelgleis von  Gegengleis nach 						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						
4786		19 43		19 50		19 51			19.52 Gl von FAD bis FBH				
									frei				

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

4 Einzelräumungsprüfung

- (1) Einzelräumungsprüfung wird bei folgenden Anlässen erforderlich:
 - 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.

Anlässe

- d) Blockeinrichtungen sollen in die Grundstellung gebracht werden - ausgenommen der Zentralblockabschnitt soll aufgelöst werden, ohne dass eine Zugfahrt stattgefunden hat. Der Fahrdienstleiter darf diese Einzelräumungsprüfung durch Maßnahmen nach 408.0622 Abschnitt 1 ersetzen.
- e) Für die Hilfsauflösung einer Fahrstraße ist im Betriebsstellenbuch Einzelräumungsprüfung vorgeschrieben.
- f) Eine Zugfahrt soll in einen Zugfolgeabschnitt mit Gleisstromkreisen zugelassen werden, in dem gesendet worden ist.

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

Im Betriebsstellenbuch ist bestimmt, wenn bei den Anlässen nach a) bis c) im Anschluss an die Einzelräumungsprüfung Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden muss.

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

Muster Zugmeldebuch: Anlass für Einzelräumungsprüfung																				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10											
Tag	Regelgleis von ← 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						
4732			11	05			11	12			11	13	11	29		Az Gr				
4734			11	22			11	29			11	30								

Anlass nach einer Gleissperrung

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

Grundsatz

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

Ausnahme

b) Wenn sich Blockeinrichtungen nach Aufheben der Gleissperrung

Baugleis

- eines Baugleises oder

keine Fahrzeuge

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

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

Merkinweis, Sperre

Vor der Blockabschnittsprüfung und während der Nachweisführung nach Abschnitt 3 Absatz (1) müssen die Fahrdienstleiter auf den Zugmeldestellen Merkinweis „!“ nach 408.0402 Nr. 14 im ersten Zugfolgeabschnitt und Sperre nach

408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach 408.0403 Nr. 7 anbringen. Merkinweis „!“ darf entfernt werden, wenn das Gleis gesperrt ist.

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

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

- Der Zugfolgeabschnitt muss als frei angezeigt werden (Blockabschnittsprüfung) 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 und
- das Gleis bis zur nächsten Zugmeldestelle darf nicht durch einen Zug der Gegenrichtung beansprucht sein.

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

- (5) Für das Auswerten von Anzeigen gelten folgende Regeln: **Auswerten der Anzeige**

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

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

- (6) Für das Auswerten der Fahrtstellung gilt Folgendes: **Auswerten der Fahrtstellung**

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

Hierzu darf er die Anzeige des Fahrmelders auswerten.

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

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

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

Die Bestätigung der Räumungsprüfung durch Rückmelden ist nicht erforderlich.

Zuletzt gefahrener Zug nicht feststellbar

- (9) Wenn Einzelräumungsprüfung erforderlich ist, aber nicht festgestellt werden kann, welcher Zug den Zugfolgeabschnitt zuletzt befahren hat, gilt Folgendes:
- Bei einer Blockstelle der freien Strecke am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach 408.0403 Nr. 9 anbringen bzw. eingeben. Dies gilt nicht für Abzweigstellen.
 - Bei einem Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.
 - Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingeschaltet sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach 408.0403 Nr. 7 anbringen.
 - Der Fahrdienstleiter auf der Räumungsprüfstelle muss feststellen, dass die Bedingungen nach 408.0241 Abschnitt 4 c) erfüllt sind.
 - Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer des nächsten Zuges, der den Zugfolgeabschnitt befahren soll, beauftragen, auf Sicht zu fahren, und zwar
 - bei Zentralblock mit Achszählern oder wenn bis zur nächsten Zugmeldestelle nur ein Zugfolgeabschnitt vorhanden ist, im betroffenen Zugfolgeabschnitt,
 - allen übrigen Fällen im betroffenen und im nächsten Zugfolgeabschnitt.
 Auf Strecken mit Blockkennzeichen gilt als betroffener Zugfolgeabschnitt
 - für signalgeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge,
 - für anzeigegeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge.
 - Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer mündlich verständigen, dass er am Hauptsignal der Räumungsprüfstelle angehalten wird, um dort dem Fahrdienstleiter seine Zugnummer anzugeben.
 - Der Fahrdienstleiter der Räumungsprüfstelle darf die Einfahrt des Zuges auf der Räumungsprüfstelle erst zulassen, wenn der Triebfahrzeugführer die Nummer seines Zuges gemeldet hat.
 - Bei diesem Zug muss er eine Einzelräumungsprüfung durchführen.

5 Räumungsprüfung auf Zeit

- (1) Räumungsprüfung auf Zeit wird erforderlich, wenn **Anlässe**
- a) sie nach 408.0622 Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 4 und Absatz (5) eingeführt werden muss,
 - b) bekannt wird, dass ein Blockabschnitt -außer durch Kleinwagenfahrten- nicht als besetzt angezeigt wird, obwohl er besetzt ist, z. B. beim Sanden nach 408.0622 Abschnitt 4 Absatz (2) b) Nr. 2,
 - c) die Bedienung nach Abschnitt 4 Absatz (1) e) nicht ordnungsgemäß gewirkt hat,
 - d) die Fachkraft die Räumungsprüfung vorgeschrieben hat oder
 - e) im Betriebsstellenbuch nach 408.0246 Abschnitt 4 Absatz (1) bestimmt ist, dass im Anschluss an die Einzelräumungsprüfung Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden muss.
- (2) Wenn auf eingleisigen Strecken zwischen zwei Zugmeldestellen mehrere Zugfolgeabschnitte vorhanden sind und für einen der Zugfolgeabschnitte Räumungsprüfung auf Zeit erforderlich ist, muss die Zugfolge für beide Fahrrichtungen an den Hauptsignalen der Räumungsprüfstellen geregelt werden. Dies gilt auch, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, sobald ein Zug auf dem Gegengleis gefahren ist. **Zugfolge auf eingleisigen Strecken oder mit GWB**
- (3) Der Fahrdienstleiter darf dem Beginn von Arbeiten, die Räumungsprüfung auf Zeit erfordern, erst zustimmen, wenn sich die Blockeinrichtungen des betroffenen Zugfolgeabschnitts und aller folgenden Zugfolgeabschnitte bis zur Räumungsprüfstelle in Grundstellung befinden oder eine Einzelräumungsprüfung bei dem Zug durchgeführt wurde, der die Abschnitte zuletzt befahren hat. **Arbeiten**
- (4) Räumungsprüfung auf Zeit muss der Fahrdienstleiter der Zugfolgestelle einführen, bei der der Anlass aufgetreten ist. **Einführen**
- Wenn Räumungsprüfungen bestätigt werden müssen, muss der Fahrdienstleiter, bei dem der Anlass aufgetreten ist, dem beteiligten Fahrdienstleiter Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit, Zugfolgeabschnitt und Anlass mitteilen.
- Der für die Räumungsprüfung zuständige Fahrdienstleiter muss Züge, die den betroffenen Zugfolgeabschnitt befahren, in beiden Fahrrichtungen unaufgefordert zurückmelden.
- Der Fahrdienstleiter muss das Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

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

**Sperrungen
selbsttätig wirkender
Einrichtungen,
Merkhinweis,
Sperrung**

(5) Bei Räumungsprüfung auf Zeit gilt Folgendes:

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

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

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

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

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

- a) Alle Anlässe müssen weggefallen sein.
- b) Wenn Räumungsprüfung auf Zeit nach den Absätzen (1) a), (1) b), (1) c) oder (1) d) eingeführt war, muss im Arbeits- und Störungsbuch außerdem das Ende der Arbeiten eingetragen sein.
- c) Danach muss ein Kontrollzug den Zugfolgeabschnitt befahren, und zwar
 1. auf zweigleisigen Strecken, wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, in der gewöhnlichen Fahrtrichtung,
 2. auf eingleisigen Strecken ohne Erlaubnismelder oder Streckengleisen ohne Erlaubnismelder, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, in beliebiger Fahrtrichtung,
 3. auf eingleisigen Strecken mit Erlaubnismelder oder Streckengleisen mit Erlaubnismelder, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist,
 - je ein Zug in beiden Fahrtrichtungen oder
 - ein Zug in beliebiger Fahrtrichtung, wenn nach diesem Zug die Erlaubnis zweimal störungsfrei von Hand gewechselt werden kann.

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

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

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

Rückmeldeposten

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

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

Muster Zugmeldebuch: Rückmeldeposten																								
1	2			3			4			5	6			7			8			9	10			
Tag	Regelgleis von						Regelgleis nach																	
15.12.	Gegengleis nach						Gegengleis von																	
	Adorf						Cestadt																	
Zugnummer	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer	Meldungen und Vermerke								
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	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:
- Der Fahrdienstleiter darf die Feststellung, dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat (408.0241 Abschnitt 4 b)), ersetzen durch eine Zugvollständigkeitsmeldung des Triebfahrzeugführers für seinen Zug auf der Räumungsprüfstelle. Der Zug muss bei Abgabe der

Zugvollständigkeitsmeldung halten und darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein.

- b) Der Fahrdienstleiter darf die Feststellungen, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist und dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat (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 Zugfolgestelle nach der Räumungsprüfstelle. Der Zug darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein,
 3. eine Zugvollständigkeitsmeldung des Triebfahrzeugführers 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) Wenn der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und eine Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung nach a) oder b) nicht gegeben werden kann oder nicht festgestellt werden kann, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist (408.0241 Abschnitt 4 a)), oder dies unzweckmäßig ist, gilt Folgendes:
1. Eine Blockstelle der freien Strecke am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes muss der Fahrdienstleiter sperren. Er muss Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 anbringen bzw. eingeben.
 2. Bei einem Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.
 3. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach 408.0403 Nr. 7 anbringen.
 4. Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer des nächsten Zuges, der den Zugfolgeabschnitt befahren soll, beauftragen, auf Sicht zu fahren, und zwar
 - bei Zentralblock mit Achszählern oder wenn bis zur nächsten Zugmeldestelle nur ein Zugfolgeabschnitt vorhanden ist, im betroffenen Zugfolgeabschnitt,
 - allen übrigen Fällen im betroffenen und im nächsten Zugfolgeabschnitt.
- Auf Strecken mit Blockkennzeichen gilt als betroffener Zugfolgeabschnitt
- für signalgeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge,
 - für anzeigegeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge.

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

**Wortlaut der
Zugschluss-
meldung,
Nachweis**

(2) Die Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung lautet:

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

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

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



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Selbstblock im ESTW	408.0247 Seite 1

1 Räumungsprüfstelle

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

2 Einzelräumungsprüfung, Räumungsprüfung auf Zeit

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

3 Bestätigen

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

Muster Zugmeldebuch																		
1	2			3		4		5	6			7		8		9	10	
Tag 15.12.	Regelgleis von Gegengleis nach 								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											
4786		19 43		19 50		19 51									19.52 Gl von FAD bis FBH			
															frei			

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

4 Einzelräumungsprüfung

- (1) Einzelräumungsprüfung wird bei folgenden Anlässen erforderlich:
 - 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.

Anlässe

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

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

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

Im Betriebsstellenbuch ist bestimmt, wenn bei den Anlässen nach a) bis c) im Anschluss an die Einzelräumungsprüfung Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden muss.

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

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

Anlass nach einer Gleissperrung

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

Durchführung

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

(4) Für das Auswerten der Fahrtstellung gilt Folgendes:

Auswerten der Fahrtstellung

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

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

Nachweisen

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

Muster Zugmeldebuch: Nachweis Auswertung der Fahrtstellung																							
1	2			3			4			5	6			7			8			9	10		
Tag 15.12.	Regelgleis von → Gegengleis nach ←						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	U	M	←						
4786			19	43			19	50			19	51											
4788			19	55			20	02			20	03						Weiterfahrt mit Befehl					
																		20.02 Gl von FBH bis Sbk 16 frei					

Die Bestätigung der Räumungsprüfung durch Rückmelden ist nicht erforderlich.

- (6) Wenn Einzelräumungsprüfung erforderlich ist, aber nicht festgestellt werden kann, welcher Zug den Zugfolgeabschnitt zuletzt befahren hat, gilt Folgendes:
- Bei einer Blockstelle der freien Strecke am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 eingeben. Dies gilt nicht für Abzweigstellen.
 - Bei einem Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 eingeben.
 - Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet sein.
 - Der Fahrdienstleiter auf der Räumungsprüfstelle muss feststellen, dass die Bedingungen nach 408.0241 Abschnitt 4 c) erfüllt sind.
 - Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer des nächsten Zuges, der den Zugfolgeabschnitt befahren soll, beauftragen, auf Sicht zu fahren, und zwar
 - wenn bis zur nächsten Zugmeldestelle nur ein Zugfolgeabschnitt vorhanden ist, im betroffenen Zugfolgeabschnitt,
 - in allen übrigen Fällen im betroffenen und im nächsten Zugfolgeabschnitt.
 Auf Strecken mit Blockkennzeichen gilt als betroffener Zugfolgeabschnitt
 - für signalgeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge,
 - für anzeigegeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge.
 - Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer mündlich verständigen, dass er am Hauptsignal der Räumungsprüfstelle angehalten wird, um dort dem Fahrdienstleiter seine Zugnummer anzugeben.
 - Der Fahrdienstleiter der Räumungsprüfstelle darf die Einfahrt des Zuges auf der Räumungsprüfstelle erst zulassen, wenn der Triebfahrzeugführer die Nummer seines Zuges gemeldet hat.
 - Bei diesem Zug muss er eine Einzelräumungsprüfung durchführen.

Zuletzt gefahrener Zug nicht feststellbar

5 Räumungsprüfung auf Zeit

- Anlässe** (1) Räumungsprüfung auf Zeit wird erforderlich, wenn
- sie nach 408.0622 Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 4 und Absatz (5) eingeführt werden muss,
 - bekannt wird, dass ein Blockabschnitt -außer durch Kleinwagenfahrten- nicht als besetzt angezeigt wird, obwohl er besetzt ist, z. B. beim Sanden nach 408.0622 Abschnitt 4 Absatz (2) b) Nr. 2,
 - die Fachkraft die Räumungsprüfung vorgeschrieben hat,
 - im Betriebsstellenbuch nach 408.0247 Abschnitt 4 Absatz (1) bestimmt ist, dass im Anschluss an die Einzelräumungsprüfung Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden muss.
- Zugfolge auf eingleisigen Strecken oder mit GWB** (2) Wenn auf eingleisigen Strecken zwischen zwei Zugmeldestellen mehrere Zugfolgeabschnitte vorhanden sind und für einen der Zugfolgeabschnitte Räumungsprüfung auf Zeit erforderlich ist, muss die Zugfolge für beide Fahrrichtungen an den Hauptsignalen der Räumungsprüfstellen geregelt werden. Dies gilt auch, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, sobald ein Zug auf dem Gegengleis gefahren ist. Der Fahrdienstleiter muss Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 im ersten Zugfolgeabschnitt eingeben.
- Arbeiten** (3) Der Fahrdienstleiter darf dem Beginn von Arbeiten, die Räumungsprüfung auf Zeit erfordern, erst zustimmen, wenn sich die Blockeinrichtungen des betroffenen Zugfolgeabschnitts und aller folgenden Zugfolgeabschnitte bis zur Räumungsprüfstelle in Grundstellung befinden oder eine Einzelräumungsprüfung bei dem Zug durchgeführt wurde, der die Abschnitte zuletzt befahren hat.
- Einführen** (4) Räumungsprüfung auf Zeit muss der Fahrdienstleiter der Zugfolgestelle einführen, bei der der Anlass aufgetreten ist.

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

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

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

Muster Zugmeldebuch: Rpz einführen																	
1	2		3		4		5		6		7		8		9	10	
Tag	Regelgleis von						Regelgleis nach						Zugnummer	Meldungen und Vermerke			
15.12.	Gegengleis nach						Gegengleis von										
	Adorf						Cestadt										
Zugnummer	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		←		
→	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 gilt Folgendes:

- a) Bei einer Blockstelle der freien Strecke -ausgenommen Abzweigstellen- am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fahrdienstleiter Merkinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 eingeben.
- b) Bei einem Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fahrdienstleiter Merkinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 eingeben.
- c) Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet sein.

**Sperren
selbsttätig wir-
kender Ein-
richtungen,
Merkinweis,
Sperr**

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

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

Aufheben

- a) Alle Anlässe müssen weggefallen sein.
- b) Wenn Räumungsprüfung auf Zeit nach den Absätzen (1) a), (1) b) oder (1) c) eingeführt war, muss im Arbeits- und Störungsbuch außerdem das Ende der Arbeiten eingetragen sein.
- c) Danach muss ein Kontrollzug den Zugfolgeabschnitt befahren, und zwar
 1. auf zweigleisigen Strecken, wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, in der gewöhnlichen Fahrtrichtung,
 2. auf eingleisigen Strecken ohne Erlaubnismelder oder Streckengleisen ohne Erlaubnismelder, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, in beliebiger Fahrtrichtung,
 3. auf eingleisigen Strecken mit Erlaubnismelder oder Streckengleisen mit Erlaubnismelder, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist,
 - je ein Zug in beiden Fahrtrichtungen oder
 - ein Zug in beliebiger Fahrtrichtung, wenn nach diesem Zug die Erlaubnis zweimal störungsfrei von Hand gewechselt werden kann.

Der Fahrdienstleiter muss die Fahrt des Kontrollzuges in den Zugfolgeabschnitt durch Fahrtstellung eines Hauptsignals bzw. der virtuellen Blockstelle zulassen. Der Kontrollzug muss den Zugfolgeabschnitt bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben.

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

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

Rückmeldeposten

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

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

Muster Zugmeldebuch: Rückmeldeposten																																					
1	2			3			4			5	6			7			8			9	10																
Tag	Regelgleis von						Regelgleis nach																														
15.12.	Gegengleis nach						Gegengleis von																														
	Adorf						Cestadt																														
Zugnummer	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer	Meldungen und Vermerke																					
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	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:
- Der Fahrdienstleiter darf die Feststellung, dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat (408.0241 Abschnitt 4 b)), ersetzen durch eine Zugvollständigkeitsmeldung des Triebfahrzeugführers für seinen Zug auf der Räumungsprüfstelle. Der Zug muss bei Abgabe der

Zugvollständigkeitsmeldung halten und darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein.

- b) Der Fahrdienstleiter darf die Feststellungen, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist und dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat (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 Zugfolgestelle nach der Räumungsprüfstelle. Der Zug darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein,
 3. eine Zugvollständigkeitsmeldung des Triebfahrzeugführers 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) Der Fahrdienstleiter darf die Feststellung, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist, ersetzen durch die Feststellung, dass der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen und hinter dem Hauptsignal der erste Gleis- oder Weichenabschnitt der selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage als frei angezeigt ist. Im Betriebsstellenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.
- d) Wenn der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und eine Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung nach a) oder b) nicht gegeben werden kann oder nicht festgestellt werden kann, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist (408.0241 Abschnitt 4 a)), oder dies unzweckmäßig ist, gilt Folgendes:
1. Bei einer Blockstelle der freien Strecke am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 eingeben. Dies gilt nicht für Abzweigstellen.
 2. Bei einem Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 eingeben.
 3. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet sein.
 4. Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer des nächsten Zuges, der den Zugfolgeabschnitt befahren soll, beauftragen, auf Sicht zu fahren, und zwar
 - wenn bis zur nächsten Zugmeldestelle nur ein Zugfolgeabschnitt vorhanden ist, im betroffenen Zugfolgeabschnitt,
 - in allen übrigen Fällen im betroffenen und im nächsten Zugfolgeabschnitt.Auf Strecken mit Blockkennzeichen gilt als betroffener Zugfolgeabschnitt
 - für signalgeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge,

- für anzeigegeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge.

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

Wortlaut der Zugschlussmeldung, Nachweis

- (2) Die Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung lautet:

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

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

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



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Zentralblock im ESTW	408.0248 Seite 1

1 Räumungsprüfstelle

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

2 Einzelräumungsprüfung, Räumungsprüfung auf Zeit

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

3 Bestätigen

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

Muster Zugmeldebuch													
1	2			3	4	5	6			7	8	9	10
Tag 15.12.	Regelgleis von Gegengleis nach 						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						
4786		19 43		19 50		19 51			19.52 Gl von FAD bis FBH				
									frei				

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

4 Einzelräumungsprüfung

- (1) Einzelräumungsprüfung wird bei folgenden Anlässen erforderlich:
 - 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.

Anlässe

- d) Blockeinrichtungen sollen in die Grundstellung gebracht werden - ausgenommen der Zentralblockabschnitt soll aufgelöst werden, ohne dass eine Zugfahrt stattgefunden hat. Der Fahrdienstleiter darf diese Einzelräumungsprüfung durch Maßnahmen nach 408.0622 Abschnitt 1 ersetzen.
- e) Eine Zugfahrt soll in einen Zugfolgeabschnitt mit Gleisstromkreisen zugelassen werden, in dem gesandet worden ist.

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

Im Betriebsstellenbuch ist bestimmt, wenn bei den Anlässen nach a) bis c) im Anschluss an die Einzelräumungsprüfung Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden muss.

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

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

Anlass nach einer Gleissperrung

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

Grundsatz

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

Ausnahmen

- b) Wenn sich Blockeinrichtungen nach Aufheben der Gleissperrung

Baugleis

- eines Baugleises oder

keine Fahrzeuge

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

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

Merkinweis

Vor dem Auswerten der Anzeigen und während der Nachweisführung nach Abschnitt 3 Absatz (1) müssen die Fahrdienstleiter auf den Zugmeldestellen Merkinweis „!“ nach 408.0402 Nr. 14 im ersten Zugfolgeabschnitt eingeben. Merkinweis „!“ darf gelöscht werden, wenn das Gleis gesperrt ist.

- (3) Wenn eine Räumungsprüfung zu bestätigen ist, muss der Fahrdienstleiter, bei dem der Anlass aufgetreten ist, den für die Räumungsprüfung zuständigen Fahrdienstleiter zur Abgabe der Rückmeldung auffordern. Dabei muss er den betroffenen Zug angeben. **Durchführung**
- (4) Für das Auswerten von Anzeigen gelten folgende Regeln: **Blocküberwachungsmelder, Fahrstrafenfestlegungsüberwachungsmelder**
- a) Der Fahrdienstleiter darf 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) Der Fahrdienstleiter darf eine Einzelräumungsprüfung in den Fällen der Absätze (1) a), (1) b) oder (1) c) durch Auswerten des betroffenen Zugfolgeabschnittes ersetzen. Dabei muss er folgende Feststellungen treffen: **Gleisabschnitte**
- der zuletzt gefahrene Zug hat alle Gleisabschnitte bis zum nächsten Hauptsignal bzw. bis zur nächsten durch Signal Ne 14 gekennzeichneten virtuellen Blockstelle verlassen,
 - alle Gleisabschnitte bis zum nächsten Hauptsignal bzw. bis zur nächsten durch Signal Ne 14 gekennzeichneten virtuellen Blockstelle werden als frei von Fahrzeugen angezeigt,
 - bei Zugfolgeabschnitten mit Anschlussstellen werden der Verschluss und die Überwachung der Anschlussstelle angezeigt,
 - der Haltmelder des nächsten Hauptsignals bzw. der nächsten durch Signal Ne 14 gekennzeichneten virtuellen Blockstelle leuchtet und der Melder des Signals Zs 1, Zs 7, oder Zs 8 ist dunkel,
 - die auszuwertenden Melder werden sicher angezeigt.
- Beim Auswerten der Anzeigen darf das Gleis bis zur nächsten Zugmeldestelle nicht durch einen Zug der Gegenrichtung beansprucht sein.
- (5) Der Fahrdienstleiter darf eine Einzelräumungsprüfung nach Absatz (1) a) ersetzen durch die Feststellung, dass das Hauptsignal bzw. die virtuelle Blockstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes eine Fahrtstellung zeigt. **Fahrtstellung auswerten**
- Bei Strecken mit ETCS muss der Fahrdienstleiter zusätzlich feststellen, dass alle folgenden virtuellen Blockstellen bis zum nächsten Signal Ne 14 eine Fahrtstellung zeigen.¹ **Strecken mit ETCS**
- Hierzu darf er die sichere Anzeige des Fahrtmelders auswerten.
- (6) Wenn die Anzeigen bei einem Fahrdienstleiter nicht vollständig dargestellt sind, muss das Auswerten der sicheren Anzeigen im Zusammenwirken mit dem Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle erfolgen.
- (7) Das Auswerten der Anzeigen, die Fahrtstellung des Hauptsignals bzw. der virtuellen Blockstelle und das Verständigen der Beteiligten ist im Zugmeldebuch nachzuweisen. **Nachweis der Beteiligten**

¹ Hinweis: Auf Strecken mit ETCS und Hauptsignalen sind alle Hauptsignale mit einem Signal Ne 14 gekennzeichnet.

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

Die Bestätigung der Räumungsprüfung durch Rückmelden ist nicht erforderlich.

Zuletzt gefahrener Zug nicht feststellbar

- (8) Wenn Einzelräumungsprüfung erforderlich ist, aber nicht festgestellt werden kann, welcher Zug den Zugfolgeabschnitt zuletzt befahren hat, gilt Folgendes:
- Bei einer Blockstelle der freien Strecke am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 eingeben. Dies gilt nicht für Abzweigstellen.
 - Bei einem Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 eingeben. Dies gilt auch bei einer virtuellen Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs bzw. einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes.
 - Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet sein.
 - Der Fahrdienstleiter auf der Räumungsprüfstelle muss feststellen, dass die Bedingungen nach 408.0241 Abschnitt 4 c) erfüllt sind.
 - Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer des nächsten Zuges, der den Zugfolgeabschnitt befahren soll, beauftragen, auf Sicht zu fahren, und zwar
 - bei Zentralblock mit Achszählern oder wenn bis zur nächsten Zugmeldestelle nur ein Zugfolgeabschnitt vorhanden ist, im betroffenen Zugfolgeabschnitt,
 - in allen übrigen Fällen im betroffenen und im nächsten Zugfolgeabschnitt.
 Auf Strecken mit Blockkennzeichen gilt als betroffener Zugfolgeabschnitt
 - für signalgeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge,
 - für anzeigegeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge.
 - Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer mündlich verständigen, dass er am Hauptsignal oder am Signal Ne 14 der Räumungsprüfstelle angehalten wird, um dort dem Fahrdienstleiter seine Zugnummer anzugeben.
 - Der Fahrdienstleiter der Räumungsprüfstelle darf die Einfahrt des Zuges auf der Räumungsprüfstelle erst zulassen, wenn der Triebfahrzeugführer die Nummer seines Zuges gemeldet hat.
 - Bei diesem Zug muss er eine Einzelräumungsprüfung durchführen.

5 Räumungsprüfung auf Zeit

- (1) Räumungsprüfung auf Zeit wird erforderlich, wenn **Anlässe**
- a) sie nach 408.0622 Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 4 und Absatz (5) eingeführt werden muss,
 - b) bekannt wird, dass ein Blockabschnitt -außer durch Kleinwagenfahrten- nicht als besetzt angezeigt wird, obwohl er besetzt ist, z. B. beim Sanden nach 408.0622 Abschnitt 4 Absatz (2) b) Nr. 2,
 - c) die Fachkraft die Räumungsprüfung vorgeschrieben hat oder
 - d) im Betriebsstellenbuch nach 408.0248 Abschnitt 4 Absatz (1) bestimmt ist, dass im Anschluss an die Einzelräumungsprüfung Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden muss.
- (2) Wenn auf eingleisigen Strecken zwischen zwei Zugmeldestellen mehrere Zugfolgeabschnitte vorhanden sind und für einen der Zugfolgeabschnitte Räumungsprüfung auf Zeit erforderlich ist, muss die Zugfolge für beide Fahrrichtungen an den Hauptsignalen bzw. an den Signalen Ne 14 der Räumungsprüfstellen geregelt werden. Dies gilt auch, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, sobald ein Zug auf dem Gegengleis gefahren ist. Die Fahrdienstleiter müssen Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 im ersten Zugfolgeabschnitt eingeben. **Zugfolge auf eingleisigen Strecken oder mit GWB**
- (3) Der Fahrdienstleiter darf dem Beginn von Arbeiten, die Räumungsprüfung auf Zeit erfordern, erst zustimmen, wenn sich die Blockeinrichtungen des betroffenen Zugfolgeabschnitts und aller folgenden Zugfolgeabschnitte bis zur Räumungsprüfstelle in Grundstellung befinden oder eine Einzelräumungsprüfung bei dem Zug durchgeführt wurde, der die Abschnitte zuletzt befahren hat. **Arbeiten**
- (4) Räumungsprüfung auf Zeit muss der Fahrdienstleiter der Zugfolgestelle einführen, bei der der Anlass aufgetreten ist. **Einführen**
- Wenn Räumungsprüfungen bestätigt werden müssen, muss der Fahrdienstleiter, bei dem der Anlass aufgetreten ist, dem beteiligten Fahrdienstleiter Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit, Zugfolgeabschnitt und Anlass mitteilen.
- Der für die Räumungsprüfung zuständige Fahrdienstleiter muss Züge, die den betroffenen Zugfolgeabschnitt befahren, in beiden Fahrrichtungen unaufgefordert zurückmelden.
- Der Fahrdienstleiter muss das Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Rpz einführen																							
1	2			3			4			5	6			7			8			9	10		
Tag	Regelgleis von ← Gegengleis nach → Adorf						Regelgleis nach ← Gegengleis von → Cestadt						Zugnummer	Meldungen und Vermerke									
Zugnummer	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt				Rückmeldung								
→	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				

Sperrungen selbsttätig wirkender Einrichtungen, Merkhinweis,

(5) Bei Räumungsprüfung auf Zeit gilt Folgendes:

- a) Bei einer Blockstelle der freien Strecke -ausgenommen Abzweigstellen- am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 eingeben.

b) Bei einem Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fahrdienstleiter Merkinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 eingeben. Dies gilt auch bei einer virtuellen Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs bzw. einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes.

c) Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet sein.

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

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

a) Alle Anlässe müssen weggefallen sein.

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

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

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

Der Fahrdienstleiter muss die Fahrt des Kontrollzuges in den Zugfolgeabschnitt durch Fahrtstellung eines Hauptsignals bzw. der virtuellen Blockstelle zulassen. Der Kontrollzug muss den Zugfolgeabschnitt bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben.

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

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

Rückmeldeposten

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

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

Muster Zugmeldebuch: Rückmeldeposten																							
1	2			3			4			5	6			7			8			9	10		
Tag	Regelgleis von						Regelgleis nach						Zugnummer	Meldungen und Vermerke									
15.12.	Gegengleis nach						Gegengleis von																
	Adorf						Cestadt																
Zugnummer	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung										
	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 Einzlräumungsprüfung oder bei Räumungsprüfung auf Zeit gilt Folgendes:
- Der Fahrdienstleiter darf die Feststellung, dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat (408.0241 Abschnitt 4 b)), ersetzen durch eine Zugvollständigkeitsmeldung des Triebfahrzeugführers 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.
 - Der Fahrdienstleiter darf die Feststellungen, dass der Zug an der Signalzugschlussstelle des Hauptsignals oder des Signals Ne 14 der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist und dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat (408.0241 Abschnitt 4 a) und 4 b)), ersetzen durch
 - eine Zugschlussmeldung eines Zugschlussmeldepostens. Dem Zugschlussmeldeposten müssen die Züge bekannt sein, für die Zugschlussmeldungen zu geben sind,
 - eine Zugschlussmeldung des Fahrdienstleiters der nächsten örtlich besetzten Zugfolgegestelle nach der Räumungsprüfstelle. Der Zug darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein,

3. eine Zugvollständigkeitsmeldung des Triebfahrzeugführers 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) Der Fahrdienstleiter darf die Feststellung, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals oder des Signals Ne 14 der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist, ersetzen durch die Feststellung, dass der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen und hinter dem Hauptsignal oder dem Signal Ne 14 der erste Gleis- oder Weichenabschnitt der selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage als frei angezeigt ist. Im Betriebsstellenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.
- d) Wenn der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und eine Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung nach a) oder b) nicht gegeben werden kann oder nicht festgestellt werden kann, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals oder des Signals Ne 14 der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist (408.0241 Abschnitt 4 a)), oder dies unzweckmäßig ist, gilt Folgendes:
 1. Bei einer Blockstelle der freien Strecke am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 eingeben. Dies gilt nicht für Abzweigstellen.
 2. Bei einem Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 eingeben. Dies gilt auch bei einer virtuellen Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs bzw. einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes.
 3. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet sein.
 4. Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer des nächsten Zuges, der den Zugfolgeabschnitt befahren soll, beauftragen, auf Sicht zu fahren, und zwar
 - bei Zentralblock mit Achszählern oder wenn bis zur nächsten Zugmeldestelle nur ein Zugfolgeabschnitt vorhanden ist, im betroffenen Zugfolgeabschnitt,
 - in allen übrigen Fällen im betroffenen und im nächsten Zugfolgeabschnitt.

Auf Strecken mit Blockkennzeichen gilt als betroffener Zugfolgeabschnitt

- für signalgeführte Züge - außer für Züge in ETCS-Betriebsart SR - der Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge,
- für anzeigegeführte Züge und für Züge in der ETCS-Betriebsart SR der Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge.

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

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

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

**Wortlaut der
Zugschluss-
meldung,
Nachweis**

Muster Zugmeldebuch: Nachweis Zugschlussmeldung bzw. Zugvollständigkeitsmeldung									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag 15.12.	Regelgleis von ← Gegengleis nach Adorf				Regelgleis nach ← Gegengleis von Cestadt				
Zugnummer →	Annahme Abfahrt Rückmeldung			Ankunft	Annahme Abfahrt Rückmeldung			Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U	M	U	M	U	M	U	M	
4754			15	18			15	34	
									15.42 von Tf: Zvollst in FCS ak



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Hauptsignale bedienen	408.0251 Seite 1

1 Zuständigkeit

Hauptsignale muss der Fahrdienstleiter in der Regel selbst bedienen oder freigeben. Wenn es im Betriebsstellenbuch zugelassen ist, darf er einen anderen Mitarbeiter beauftragen, Hauptsignale zu bedienen oder freizugeben. Er muss den Auftrag für jede Zugfahrt besonders erteilen.

2 Hauptsignale auf Fahrt stellen

- (1) Der Fahrdienstleiter muss Hauptsignale rechtzeitig auf Fahrt stellen oder freigeben, wenn die Bedingungen erfüllt sind und ein Zug zu erwarten ist oder seine Abfahrt bevorsteht. Bei Selbststellbetrieb oder bei der Zuglenkung mit Lenkplan kommen die Hauptsignale selbsttätig in Fahrtstellung. Selbsttätige Blocksignale können selbsttätig in Fahrtstellung kommen. **Zeitpunkt**
- (2) Der Fahrdienstleiter muss den Auftrag, ein Hauptsignal auf Fahrt zu stellen, durch Bahnblock, Auftragsmelder oder mündlich erteilen. Er darf den Auftrag nicht an eine Bedingung knüpfen. Im Betriebsstellenbuch kann für den mündlichen Auftrag ein Wortlaut vorgeschrieben sein. **Auftrag**
- (3) Der Fahrdienstleiter darf das Einfahrsignal eines Bahnhofs oder das Blocksignal einer Abzweigstelle erst auf Fahrt stellen oder freigeben, wenn durch die Abmeldung bekannt ist, welcher Zug kommt. **Einfahrt, Weiterfahrt**
- (4) Wenn ein Zug, für den im Fahrplan für Zugmeldestellen ein Betriebshalt oder ein Bedarfshalt angegeben ist, auf dem Bahnhof halten soll, darf der Fahrdienstleiter 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, darf der Fahrdienstleiter das Einfahrsignal bzw. das Zwischensignal vor dem Ausfahrtsignal auf Fahrt stellen oder freigeben, wenn ein Ausfahrtsignal vorhanden und es wegen eines verkürzten Bremswegs im Betriebsstellenbuch nicht verboten ist. **Durchfahrt**
- (6) Es gilt Folgendes: **Gruppensignal**
 - a) Der Fahrdienstleiter darf die Einfahrt in ein Gleis, aus dem auf Gruppenausfahrtsignal ausgefahren werden kann, und die Ausfahrt aus einem anderen zum Gruppenausfahrtsignal gehörenden Gleis nicht gleichzeitig zulassen.
 - b) Der Fahrdienstleiter darf Durchfahrten auf Gruppenausfahrtsignal zulassen, wenn die zum Gruppenausfahrtsignal gehörenden Gleise durch hohe Sperrsignale abgeschlossen sind (Betriebsstellenbuch), sonst nur, wenn kein anderer Zug in diesen Gleisen abfahrtsbereit ist.
 - c) Bei einem Gruppenzwischensignal gelten die Bestimmungen unter a) und b) sinngemäß.

3 Hauptsignale auf Halt zurückstellen

- (1) Es gilt Folgendes: **Zeitpunkt**
 - a) Der Bediener muss ein Hauptsignal sofort auf Halt stellen, wenn er festgestellt hat, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle mit Schlussignal vorbeigefahren ist, soweit das Signal nicht selbsttätig in die Haltstellung

kommt. Im Betriebsstellenbuch können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.

Der Bediener darf bei Reisezügen auf das Erkennen des Schlussignals verzichten, wenn dies im Betriebsstellenbuch nach Modul 408.0241 Abschnitt 4 b) zugelassen ist.

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

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

**Vor weiterer
Zugfahrt**

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

4 Zugstraße auflösen

- (1) Der Bediener darf die Einrichtung für die Fahrstraßenauflösung bedienen oder den Fahrstraßenhebel zurücklegen, wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz - wenn im Fahrweg mehrere gewöhnliche Halteplätze liegen, am letzten gewöhnlichen Halteplatz - oder am Zielsignal der Zugstraße zum Halten gekommen oder an der Fahrstraßen-Zugschlussstelle vorbeigefahren ist. Danach muss der Bediener die Einrichtungen für den Befehlsempfang oder Zustimmungsempfang bedienen.
- (2) Bei Gleisbildstellwerken mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage werden Zugstraßen in der Regel hinter dem fahrenden Zug selbsttätig aufgelöst. Wenn eine Zugstraße nicht selbsttätig auflöst, gelten die Regeln nach Absatz (1).
Wenn der Fahrdienstleiter die Feststellungen nicht durch Hinsehen treffen kann, gelten die Regeln nach Modul 408.0261 Abschnitt 5 Absatz (2). *
*
*

5 Durchrutschweg auflösen

- (1) Der Bediener darf den Durchrutschweg auflösen, wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz - wenn im Fahrweg mehrere gewöhnliche Halteplätze liegen, am letzten gewöhnlichen Halteplatz - oder am Zielsignal der Zugstraße zum Halten gekommen ist.
- (2) Wenn der Bediener bei Gleisbildstellwerken den Durchrutschweg von Hand auflösen muss, muss er zuvor feststellen, dass der Zug am letzten gewöhnlichen Halteplatz oder am Zielsignal der Zugstraße hält. Wo der Bediener nicht feststellen kann, dass der Zug hält, sind im Betriebsstellenbuch Regeln gegeben.

6 Zustimmungsempfang

Im Betriebsstellenbuch kann zugelassen sein, dass Einrichtungen für den Zustimmungsempfang nicht nach jeder Zugfahrt bedient werden müssen.

7 Zugschlussstellen

Signal-Zugschlussstellen und Fahrstraßen-Zugschlussstellen sind im Betriebsstellenbuch oder in der Beta genannt.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zugfahrten durchführen	408.0261 Seite 1

1 Zugfahrt in einen Zugfolgeabschnitt zulassen

(1) Es gelten folgende Regeln:

a) Der Fahrdienstleiter darf eine Zugfahrt in einen Zugfolgeabschnitt nur zulassen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

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

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

4. Wo Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten zu benachrichtigen sind, müssen diese benachrichtigt sein. Wo es im Betriebsstellenbuch oder in einer Betra nach Modul 408.0421 Abschnitt 1 Absatz (4) vorgeschrieben ist, muss der Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten bestätigt haben, dass der Bahnübergang gesichert ist.

*

5. Bei Bahnübergangssicherungsanlagen mit Fernüberwachung darf dem Fahrdienstleiter keine Störung bekannt sein.

6. Wo Arbeitsstellen über Zugfahrten zu benachrichtigen sind, müssen sie benachrichtigt sein.

7. Wenn Befehle erforderlich sind, müssen sie dem Triebfahrzeugführer übermittelt sein.

8. Soweit sich im Zug außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge befinden, darf die Fahrt nur zugelassen werden, wenn

- die Fahrt von der in der Beförderungsanordnung genannten Stelle oder der Betriebszentrale nicht verboten worden ist und
- auf der Betriebsstelle, auf der der Zug beginnt oder sich die Zusammensetzung des Zuges geändert hat, der Triebfahrzeugführer oder ein anderer Mitarbeiter die Nummern der Beförderungsanordnungen für die im Zug eingestellten außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeuge mitgeteilt hat und die Beförderungsanordnungen bei ihm vorliegen.

*

*

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

Zuglenkung mit Lenkplan darf außerdem in folgenden Fällen eingeschaltet sein:

1. Eine Bedingung nach a) Nr. 1, 2 oder 4 ist zu erfüllen und der Fahrdienstleiter hat Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 eingegeben.
 2. Die Bedingung nach a) Nr. 3 ist zu erfüllen und
 - Zugfahrten werden durch Fahrtstellung eines Hauptsignals oder einer virtuellen Blockstelle zugelassen, oder
 - Zugfahrten werden mit besonderem Auftrag zugelassen und auf der benachbarten Zugmeldestelle ist Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 eingegeben.
 3. Im Fall nach a) Nr. 5 ist eine Störung der Anlage bekannt und der Fahrdienstleiter hat Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 eingegeben.
 4. Die Bedingung nach a) Nr. 6 ist zu erfüllen und der Fahrdienstleiter hat Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 10 eingegeben.
 5. Die Bedingung nach a) Nr. 7 ist zu erfüllen und der Fahrdienstleiter hat Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 eingegeben.
- (2) Bei Gleisbildstellwerken müssen die Bedingungen nach Absatz (1) a) vor dem Einstellen oder Einspeichern der Zugstraße auch dann erfüllt sein, wenn die Zugstraße bereits eingestellt oder eingespeichert werden kann, bevor der anschließende Zugfolgeabschnitt geräumt ist (Nachlaufen des Hauptsignals).

2 Fahrten gleichzeitig zulassen

Die gleichzeitige Fahrt mehrerer Züge darf nur zugelassen werden, wenn ihre Fahrwege getrennt voneinander verlaufen. Ihre Durchrutschwege dürfen sich jedoch berühren.

3 Zugfahrten auf Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal

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

- (1) Wenn in der Ankunftsspalte des Fahrplans bei diesem Bahnhof ein „H“ angegeben ist und der Zug ohne Halt durchfahren soll, ist ihm Signal Zp 9 als Durchfahrauftrag zu geben. Den Auftrag hierzu erteilt der Fahrdienstleiter jeweils besonders, soweit er das Signal nicht selbst gibt.
- (2) Wenn in der Ankunftsspalte des Fahrplans oder in der Spalte „Fahrzeit von Streckenbeginn“ des Ersatzfahrplans bei einem Bahnhof ein „H“ angegeben ist und dieser Bahnhof zur Zeit der Zugfahrt unbesetzt ist, muss der Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, der den Zug auf die Strecke ablässt, den Triebfahrzeugführer des Zuges durch Befehl 14 anweisen (Betriebsstellenbuch), auf diesem Bahnhof ohne Durchfahrauftrag durchzufahren.

4 Ausweichanschlussstellen bei selbsttätigem Streckenblock bedienen

- (1) Fahrten zu oder von Ausweichanschlussstellen auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock müssen abgemeldet, auf eingleisiger Strecke oder dem Gegenleis angeboten und angenommen werden, 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, muss der Triebfahrzeugführer nach Ankunft des Zuges auf der Ausweichanschlussstelle aufgefordert werden, eine

Zugvollständigkeitsmeldung für seinen Zug zu geben. Die Zugvollständigkeitsmeldung ersetzt die Räumungsprüfung für diesen Zug.

5 Meldungen des Triebfahrzeugführers

- (1) Im Betriebsstellenbuch kann angegeben sein, dass der Triebfahrzeugführer
 - 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) Der Triebfahrzeugführer darf aufgefordert werden, Meldungen nach Absatz (1) für seinen Zug zu geben.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Züge beobachten	408.0262 Seite 1

1 Allgemeines

Bediener eines Stellwerks, Meldeposten oder im Betriebsstellenbuch bestimmte Mitarbeiter müssen vorbeifahrende Züge beobachten, sofern dies nicht aus örtlichen Gründen unmöglich ist.

2 Gegenstand des Beobachtens

Es muss auf Folgendes geachtet werden:

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



Richtlinie

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Nicht ausreichende Ortskenntnis	408.0301 Seite 1

Wenn der Triebfahrzeugführer außerplanmäßig rangieren muss und seine Ortskenntnis nicht ausreichend ist, muss er sich beim Weichenwärter oder der zuständigen Stelle erkundigen.



Richtlinie

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zug vorbereitet melden	408.0321 Seite 1

Auf dem Zuganfangsbahnhof oder auf Unterwegsbahnhöfen, auf denen sich die Zusammensetzung oder die Fahrtrichtung des Zuges ändert, muss der Triebfahrzeugführer oder ein anderer Mitarbeiter dem Fahrdienstleiter melden, dass der Zug vorbereitet ist, es sei denn, dass der Fahrdienstleiter bereits die Zustimmung zur Abfahrt gegeben hat. Im Betriebsstellenbuch können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof	408.0331 Seite 1

1 Grundsatz

Ein Zug darf auf einem Bahnhof nur abfahren, wenn der Fahrdienstleiter der Abfahrt zugestimmt hat.

2 Arten der Zustimmung

Der Fahrdienstleiter stimmt der Abfahrt wie folgt zu:

- a) durch Fahrtstellung des Hauptsignals bzw. Fahrtmelder der virtuellen Blockstelle, Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8,

Hinweis:

Bei LZB wird hierdurch Auftrag LZB-Fahrt, LZB-Ersatzauftrag, LZB-Vorsichtauftrag oder LZB-Gegengleisfahrauftrag erzeugt.

Bei ETCS-Level 1 und Level 2 wird hierdurch eine ETCS-Fahrerlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS oder OS erzeugt.

*
* *Bei ETCS-Level 2 in ETCS-Betriebsart SR kann hierdurch die Textmeldung „Sie dürfen vorbeifahren an ETCS-Halt-Tafel ... [Signalbezeichnung]“ oder „Sie dürfen vorbeifahren an ETCS-Bk ... [Signalbezeichnung]“ erzeugt werden.*

- b) durch Kennlicht bei Hauptsignalen, soweit dies im Betriebsstellenbuch zugelassen ist,
- c) bei einem signalgeführten Zug durch Befehl 2 zur Vorbeifahrt an einem Zwischen- oder Ausfahrtsignal,
- d) bei einem signalgeführten Zug durch Befehl 3 oder 6 (3. Zeile),
- e) bei einem anzeigegeführten Zug oder einem Zug in der ETCS-Betriebsart SR durch Befehl 2 zur Vorbeifahrt an einer LZB-Blockstelle oder ETCS-Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs,
- f) bei einem anzeigegeführten Zug oder einem Zug in der ETCS-Betriebsart SR durch Befehl 3,
- g) durch mündlichen Auftrag, wenn an einem Hauptsignal Signal Zs 12 vorhanden ist,
- h) auf Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal durch fernmündliche Zustimmung an den Triebfahrzeugführer mit dem Wortlaut „Zug ...(Nr.) darf im Bahnhof ...(Bezeichnung des Bahnhofs) ausfahren.“ Soweit der Fahrdienstleiter die Zustimmung nicht fernmündlich geben kann, darf er sie auch mündlich geben.

3 Besonderheiten

- (1) Bei unsichtigem Wetter, wenn es wegen der örtlichen Verhältnisse im Betriebsstellenbuch vorgesehen ist oder auf Anfrage des Triebfahrzeugführers muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer mitteilen, dass das Hauptsignal auf Fahrt gestellt ist, das Kennlicht eingeschaltet ist oder das Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 bedient wurde. **Signal nicht sichtbar**

Gruppen-signal

- (2) Für Gruppensignale gelten folgende Regeln:
- a) Wenn an einem Gleis, das zu einem Gruppensignal gehört, kein Sperrsignal als Lichtsignal oder als hohes Formsignal vorhanden ist, muss der Fahrdienstleiter zusätzlich zur Zustimmung nach Abschnitt 2 noch mündlich zustimmen. Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.
 - b) Der Fahrdienstleiter darf die mündliche Zustimmung nicht über einseitig gerichtete Sprechrichtungen geben. Im Betriebsstellenbuch kann zugelassen sein, dass ein anderer Mitarbeiter die mündliche Zustimmung übermitteln darf. Die Weisung zur Übermittlung muss der Fahrdienstleiter für jeden Fall einzeln geben.

Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus

- (3) Wenn das Fahrzeug an der Spitze des Zuges ausnahmsweise über das Signal hinaus steht, mit dem der Fahrdienstleiter der Abfahrt zustimmt und die Weiterfahrt an diesem Signal nicht bereits zugelassen war, gilt Folgendes:

Der Triebfahrzeugführer teilt dem Fahrdienstleiter mit, dass die Spitze des Zuges über das Signal hinaus steht.

- a) Wenn das Signal auf Fahrt gestellt ist, teilt der Fahrdienstleiter dies dem Triebfahrzeugführer mit.
- b) Wenn das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden kann oder der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter mitteilt, dass er die Fahrtstellung nicht feststellen kann, gilt Folgendes:
 - 1. Der Fahrdienstleiter muss die Zustimmung durch Befehl 2 erteilen.
 - 2. Bei einem Ausfahrtsignal muss der Fahrdienstleiter 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, wo kein Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist.

Mehrere Züge stehen zur Abfahrt bereit

- (4) Wenn in einem Gleis mehrere Züge zur Abfahrt bereit stehen, die am selben Signal zugelassen werden soll, gilt Folgendes:

- a) Die Zustimmung zur Abfahrt gilt nur für den ersten Zug. Dies gilt auch, wenn eine Rangierfahrt in eine Zugfahrt übergehen soll.
- b) Bevor der Fahrdienstleiter die Zustimmung für den ersten Zug gibt, muss er den Triebfahrzeugführer des zweiten Zuges und evtl. weiterer Züge verständigen, dass er die Zustimmung zusätzlich noch mündlich gibt.
- c) Bei ETCS darf der zweite Zug nicht ETCS-geführt oder in ETCS-Betriebsart SR sein, solange der erste Zug noch nicht abgefahren ist. Deshalb muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des Zuges, der als zweiter Zug abfahren soll, fragen, ob sein Zug ETCS geführt oder in ETCS-Betriebsart SR ist. Dies ist nicht erforderlich, wenn der zweite Zug aus einer Teilung hervorgeht oder als Rangierfahrt bereitgestellt wurde. Wenn der zweite Zug bereits ETCS-geführt oder in ETCS-Betriebsart SR ist, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer auffordern, in die ETCS-Betriebsart SB zu wechseln und ihm den Wechsel zu bestätigen.

Dies gilt sinngemäß auch für weitere Züge.

- d) Im Betriebsstellenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.

- (5) Wenn ein gewöhnlicher Halteplatz hinter dem Ausfahrtsignal liegt und der Zug zuvor an diesem Signal vorbeigefahren ist, ist eine Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt nicht erforderlich. **Gewöhnlicher Halteplatz hinter dem Ausfahrtsignal**
- (6) Wenn ein Zug in einem Bahnhof zwischen zwei Hauptsignalen an mehreren gewöhnlichen Halteplätzen hält und der Zug zuvor an einem Einfahr- oder Zwischensignal vorbeigefahren ist, ist eine Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt nur am letzten gewöhnlichen Halteplatz erforderlich. Dies gilt sinngemäß auch, wenn ein Zug vom Gegengleis aus in einen Bahnhof eingefahren ist. Im Betriebsstellenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein. **Mehrere gewöhnliche Halteplätze zwischen zwei Hauptsignalen**
- (7) Im Betriebsstellenbuch kann vorgeschrieben sein, dass zusätzlich zur Zustimmung des Fahrdienstleiters nach Abschnitt 2 eine besondere Zustimmung zur Abfahrt erforderlich ist. **Besondere Zustimmung bei höhengleichen Übergängen**



Richtlinie

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Abstellen melden	408.0351 Seite 1

Das Abstellen von Zügen oder Zugteilen ist dem Fahrdienstleiter zu melden.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Anordnungen über den Zugverkehr	408.0401 Seite 1

1 Bestätigen

Der Bediener muss den Eingang von Anordnungen über den Zugverkehr oder die Berichtigung von Fahrplanunterlagen der im Betriebsstellenbuch genannten Stelle bestätigen. Im Betriebsstellenbuch kann zugelassen sein, dass er auf die Bestätigung verzichten darf, wenn der Absender eine automatische elektronische Empfangsbestätigung erhält.

2 Im Vordruck 408.0401V01 eintragen

(1) Der Bediener muss Anordnungen über den Zugverkehr in Vordruck 408.0401V01 nach folgenden und im Betriebsstellenbuch gegebenen Regeln eintragen, soweit nicht im Betriebsstellenbuch auf das Eintragen verzichtet oder vorgeschrieben ist, die Anordnungen über den Zugverkehr in eine andere Unterlage einzutragen oder in Betriebszentralen elektronisch darzustellen.

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

Der Bediener muss bei fernmündlicher Bekanntgabe in Spalte 8 die Eingangszeit eintragen. Bei Bekanntgabe an Schrankenwärter muss er bei Zügen, die nicht in den Fahrplanunterlagen für Schrankenwärter enthalten sind und wo der Schrankenwärter nach 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.

Der Bediener muss nach Eintrag der ersten Anordnung in den Vordruck 408.0401V01 diesen in der Mappe „Anordnungen mit Gültigkeitstag“ unter dem im Vordruck eingetragenen Tag aufbewahren. Wenn der Vordruck für mehrere Tage geführt wird, muss er ihn unter dem Tag des jeweils ersten gültigen Eintrags aufbewahren.

- d) Die zu benachrichtigenden Betriebsstellen sind im Betriebsstellenbuch genannt. Der Bediener muss die Stellen im Kopf der Spalte 9 (obere Hälfte) vortragen.
- e) In den Spalten 9 und 10 gilt die obere Hälfte für die bekanntgebende, die untere Hälfte für die zu benachrichtigende Betriebsstelle. Der Bediener

muss die jeweils nicht gültige obere oder untere Hälfte im Kopf des Vordrucks schräg durchstreichen.

- f) Der Bediener muss um Mitternacht die bis dahin vorliegenden, für den laufenden Tag gültigen Anordnungen den zu benachrichtigenden Betriebsstellen in zeitlicher Reihenfolge bekannt geben. Er muss später eingehende Anordnungen für diesen Tag sofort nach Eintrag bekannt geben. Er muss bei unterbrochener Arbeitszeit die Anordnungen nach Aufnahme der Arbeit sofort bekannt geben. Er muss die für den laufenden Tag gültigen Anordnungen in eine Mappe „Heute gültige Anordnungen“ einlegen.
 - g) Der Bediener muss in Spalte 9 für jede im Kopf angegebene zu benachrichtigende Betriebsstelle die Zeit der Benachrichtigung eintragen.
 - h) Der Bediener muss bei erledigten Einträgen die Zugnummer oder die Anordnung schräg durchstreichen.
- (2) Auf das Führen des Vordrucks nach 408.0401V01 darf verzichtet werden, *
wenn die Fplo-Datenbank verfügbar ist und die Anordnung automatisch oder *
durch den Bediener in der Fplo-Datenbank eingetragen wurde. *

3 Fahrplanänderungen



Der Bediener muss Fahrplanänderungen so lange in den Vordruck 408.0401V01 eintragen, bis bei den zu benachrichtigenden Betriebsstellen die Fahrplanunterlagen berichtigt sind. Weitergehende Regeln sind im Betriebsstellenbuch gegeben. Der Fahrdienstleiter muss die erledigten Berichtigungen auf der Anordnung vermerken, mit der die Änderung bekannt gegeben wurde.






Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Merkhinweise anbringen bzw. eingeben	408.0402 Seite 1

1 Mechanische und elektromechanische Stellwerke

Nr.	In mechanischen oder elektromechanischen Stellwerken sind folgende Merkhinweise erforderlich:	Fundstelle Ril 408..... Abschnitt, Absatz usw.
1	KL (Kleinwagen) am Hebelschild der zugehörigen Fahrstraßenhebel.	0231 3 (6)
2	RP (Räumungsprüfung) beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsig- nale.	0242 5 0243 4 0243 5 (6) 0243 6 (1) 0244 4 (6) a) 0244 4 (6) b) 0244 5 (5) a) 0244 5 (5) b) 0244 6 (1) d) Nr. 1 0244 6 (1) d) Nr. 2 0245 4 (6) a) 0245 4 (6) b) 0245 5 (5) a) 0245 5 (5) b) 0245 6 (1) c) Nr. 1 0245 6 (1) c) Nr. 2 0246 4 (9) a) 0246 4 (9) b) 0246 5 (5) a) 0246 5 (5) b) 0246 6 (1) c) Nr. 1 0246 6 (1) c) Nr. 2 0441 2 (2) 0441 3 (8) a) 0455 3 (4) Nr. 2 0501 1 (2) b) 0521 2 0551 2 (1) b) Nr. 5 0571 3 0572 1 (2) c) 0622 1 (1) a) 0622 1 (1) b) 0622 3

Nr.	In mechanischen oder elektromechanischen Stellwerken sind folgende Merkinweise erforderlich:	Fundstelle Ril 408..... Abschnitt, Absatz usw.
3	BUE (Bahnübergang) beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.	0421 1 (2) (Betriebsstellenbuch) 0421 1 (3) 0421 1 (4) e) Nr. 2 0641 3 (3)
4	ARB (Arbeitsstelle) beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.	0423 2 (6)
5	NLF (Gegengleis nicht befahren) am Hebelschild des der Gegenrichtung entsprechenden Fahrstraßenhebels für Ausfahrten in das Gegengleis.	0462 3 (2) c)
6	LUE (Lademaßüberschreitung) beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.	0435 3 (3) b)
7	 (Gesperrt) BGL (Baugleis) beim Baugleis beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.	0471 1 (9) 0471 3 (3)
8	 (Gesperrt) BGL (Baugleis) beim Baugleis an den Hebeln der Weichen, Gleissperren oder Sperrsignale.	0471 2 (5) 0471 3 (3)

Nr.	In mechanischen oder elektromechanischen Stellwerken sind folgende Merkinweise erforderlich:	Fundstelle Ril 408..... Abschnitt, Absatz usw.
9	 (Oberleitung abgeschaltet) beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.	0474 2 (2) b)
10	 (Oberleitung abgeschaltet) an den Hebeln der Weichen, die in Gleise der betroffenen Schaltgruppe führen. Der Merkinweis ist nicht erforderlich, wenn die betroffene Schaltgruppe durch besondere Einrichtungen kenntlich gemacht ist.	0474 2 (3) Nr. 2
11	AP (Abschnittsprüfung) am Hebelschild der zugehörigen Fahrstraßenhebel.	0475 6 0625 1 (1) 0625 1 (2) 0625 1 (3) 0625 1 (4) 0625 2 (2) b) 0625 3 (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.	0463 14 (1) b) 0463 14 (2)
13	(bleibt frei)	
14	! (Betriebliche Bedingung) an der im Einzelfall genannten Einrichtung.	0601 5 (4) a) 0601 5 (4) b) 0601 9

Nr.	In mechanischen oder elektromechanischen Stellwerken sind folgende Merkhinweise erforderlich:	Fundstelle Ril 408..... Abschnitt, Absatz usw.
15	BEF (Befehl erforderlich) beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.	0431 2 (3) c) 0541 1 (4) 0541 2 (7) 0541 3 (4) 0541 4 (3) 0541 5 (3) 0632 1 (3) 0633 1 (2) 0641 1 (4) 0641 4 (3) 0651 1 (8)





*

*

Wenn Merkhinweis nach Nr. 2, 3, 4, 6, 7, 9, 12, 14 oder 15 nicht an der Einrichtung beim Fahrdienstleiter angebracht werden kann, sind im Betriebsstellenbuch Regeln gegeben.

2 Gleisbildstellwerke – Relaisstellwerke

Nr.	In Relaisstellwerken sind folgende Merkhinweise erforderlich:	Fundstelle Ril 408..... Abschnitt, Absatz usw
1	KL (Kleinwagen) im betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitt.	0231 3 (6)
2	RP (Räumungsprüfung) - bei einer Zugmeldestelle an oder neben der Zieltaste der Zugstraßen bzw. im ersten Zugfolgeabschnitt, - bei einem selbsttätigen Blocksignal neben der Signaltaste.	0242 5 0243 4 0243 5 (6) 0243 6 (1) 0244 4 (6) a) 0244 4 (6) b) 0244 5 (5) a) 0244 5 (5) b) 0244 6 (1) d) Nr. 1 0244 6 (1) d) Nr. 2 0245 4 (6) a) 0245 4 (6) b) 0245 5 (5) a) 0245 5 (5) b) 0245 6 (1) c) Nr. 1 0245 6 (1) c) Nr. 2 0246 4 (9) a) 0246 4 (9) b) 0246 5 (5) a) 0246 5 (5) b) 0246 6 (1) c) Nr. 1 0246 6 (1) c) Nr. 2 0441 2 (2) 0441 3 (8) a) 0455 3 (4) Nr. 2 0501 1 (2) b) 0521 2 0551 2 (1) b) Nr. 5 0571 3 0572 1 (2) c) 0622 1 (1) a) 0622 1 (1) b) 0622 3

Nr.	In Relaisstellwerken sind folgende Merkinweise erforderlich:	Fundstelle Ril 408..... Abschnitt, Absatz usw.
3	BUE (Bahnübergang) an oder neben der Start- oder Zieltaste der Zugstraßen bzw. im ersten Zugfolgeabschnitt.	0421 1 (2) (Betriebsstellenbuch) 0421 1 (3) 0421 1 (4) e) Nr. 2 0641 3 (3)
4	ARB (Arbeitsstelle) an oder neben der Zieltaste der Zugstraßen bzw. im ersten Zugfolgeabschnitt.	0423 2 (6)
5	NLF (Gegengleis nicht befahren) an oder neben der Zieltaste der - Zugstraßen in das Gegengleis, - Zughilfsstraßen in das Gegengleis oder im ersten Zugfolgeabschnitt des Gegengleises.	0462 3 (2) c)
6	LUE (Lademaßüberschreitung) an oder neben der Zieltaste der Zugstraßen bzw. im ersten Zugfolgeabschnitt.	0435 3 (3) b)
7	 (Gesperrt) beim gesperrten Gleis BGL (Baugleis) beim Baugleis an oder neben der Zieltaste der Zugstraßen bzw. im ersten Zugfolgeabschnitt.	0471 1 (9) 0471 3 (3)
8	 (Gesperrt) beim gesperrten Gleis BGL (Baugleis) beim Baugleis - an den Tasten im Gleis, - im gesperrten Gleis - an der gesperrten Weiche.	0471 2 (5) 0471 3 (3)
9	 oder F (Oberleitung abgeschaltet) an oder neben der Zieltaste der Zugstraßen bzw. im ersten Zugfolgeabschnitt.	0474 2 (2) b)
10	 oder F (Oberleitung abgeschaltet) an den Tasten im Gleis oder im betroffenen Gleisabschnitt. Der Merkinweis ist nicht erforderlich, wenn die betroffene Schaltgruppe durch besondere Einrichtungen kenntlich gemacht ist.	0474 2 (3) Nr. 2






*

Nr.	In Relaisstellwerken sind folgende Merkinweise erforderlich:	Fundstelle Ril 408..... Abschnitt, Absatz usw.
11	AP (Abschnittsprüfung) im betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitt.	0475 6 0625 1 (1) 0625 1 (2) 0625 1 (3) 0625 1 (4) 0625 2 (2) b) 0625 3 (1)
12	↔ oder LF (Fahren auf dem Gegengleis) an oder neben der Zieltaste der Zugstraßen bzw. im ersten Zugfolgeabschnitt.	0463 14 (1) b) 0463 14 (2)
13	↔ oder LF (Fahren auf dem Gegengleis) an oder neben der - Zieltaste der Zugstraßen oder Zughilfsstraßen, oder - Einfahrsignaltaste bzw. im ersten Zugfolgeabschnitt des Gegengleises.	0463 14 (2)
14	! (Betriebliche Bedingung) an der im Einzelfall genannten Einrichtung.	0246 4 (2) 0601 5 (4) a) 0601 9
15	BEF (Befehl erforderlich) an oder neben der Start- oder Zieltaste der Zugstraße bzw. im ersten Zugfolgeabschnitt.	0431 2 (3) c) 0541 1 (4) 0541 2 (7) 0541 3 (4) 0541 4 (3) 0541 5 (3) 0632 1 (3) 0633 1 (2) 0641 1 (4) 0641 4 (3) 0651 1 (8)

Für EZMG-Stellwerke können im Betriebsstellenbuch abweichende Regeln gegeben sein.

3 Gleisbildstellwerke – Elektronische Stellwerke

Nr.	In Elektronischen Stellwerken sind folgende Merkinweise erforderlich:	Fundstelle Ril 408... Abschnitt, Absatz usw.
1	KL (Kleinwagen) im betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitt.	0231 3 (6)
2	RP (Räumungsprüfung) - bei einer Zugmeldestelle im ersten Zugfolgeabschnitt oder - bei einem selbsttätigen Blocksignal (auch virtuelle Blockstelle) im Zugfolgeabschnitt hinter dem selbsttätigen Blocksignal oder an der in den Regeln für das Bedienen der Signalanlagen bzw. im Betriebsstellenbuch genannten Stelle	0242 5 0243 4 0243 5 (6) 0243 6 (1) 0244 4 (6) a) 0244 4 (6) b) 0244 5 (5) a) 0244 5 (5) b) 0244 6 (1) d) Nr. 1 0244 6 (1) d) Nr. 2 0247 4 (6) a) 0247 4 (6) b) 0247 5 (2) 0247 5 (5) a) 0247 5 (5) b) 0247 6 (1) d) Nr. 1 0247 6 (1) d) Nr. 2 0248 4 (8) a) 0248 4 (8) b) 0248 5 (2) 0248 5 (5) a) 0248 5 (5) b) 0248 6 (1) d) Nr. 1 0248 6 (1) d) Nr. 2 0441 2 (2) 0441 3 (8) a) 0455 3 (4) Nr. 2 0501 1 (2) b) 0521 2 0551 2 (1) b) Nr. 5 0571 3 0572 1 (2) c) 0622 1 (1) a) 0622 1 (1) b) 0622 3

Nr.	In Elektronischen Stellwerken sind folgende Merkhinweise erforderlich:	Fundstelle Ril 408.... Abschnitt, Absatz usw.
3	BUE (Bahnübergang) im ersten Zugfolgeabschnitt bzw. innerhalb von Bf/Abzw in allen Gleisen, in denen sich der Bahnübergang befindet.	0421 1 (2) (Betriebsstellenbuch) 0421 1 (3) 0421 1 (4) e) Nr. 2 0641 3 (3)
4	ARB (Arbeitsstelle) - bei Stellwerken ohne ESTW-Zentralblock im ersten Zugfolgeabschnitt, - bei Stellwerken mit ESTW-Zentralblock in dem Zugfolgeabschnitt, in dem sich die Arbeitsstelle befindet.	0423 2 (6)
5	NLF (Gegengleis nicht befahren) im ersten Zugfolgeabschnitt des Gegengleises.	0462 3 (2) c)
6	LUE (Lademaßüberschreitung) im ersten Zugfolgeabschnitt.	0435 3 (3) b)
7	 (Gesperrt) beim gesperrten Gleis im ersten Zugfolgeabschnitt.	BGL (Baugleis) beim Baugleis 0471 1 (9) 0471 3 (3)
8	 (Gesperrt) beim gesperrten Gleis - im gesperrten Gleis oder - an der gesperrten Weiche.	BGL (Baugleis) beim Baugleis 0471 2 (5) 0471 3 (3)
9	 oder F (Oberleitung abgeschaltet) im ersten Zugfolgeabschnitt.	0474 2 (2) b)
10	 oder F (Oberleitung abgeschaltet) im betroffenen Gleisabschnitt. Die Eingabe des Merkhinweises ist nicht erforderlich, wenn die betroffene Schaltgruppe durch besondere Bedienhandlungen kenntlich gemacht ist.	0474 2 (3) Nr. 2
11	AP (Abschnittsprüfung) im betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitt.	0475 6 0625 1 (1) 0625 1 (2) 0625 1 (3) 0625 1 (4) 0625 2 (2) b) 0625 3 (1)
12	 oder LF (Fahren auf dem Gegengleis) im ersten Zugfolgeabschnitt.	0463 14 (1) b) 0463 14 (2)

Nr.	In Elektronischen Stellwerken sind folgende Merkhinweise erforderlich:	Fundstelle Ril 408..... Abschnitt, Absatz usw.
13	↔ oder LF (Fahren auf dem Gegengleis) im ersten Zugfolgeabschnitt des Gegengleises.	0463 14 (2)
14	! (Betriebliche Bedingung) an der im Einzelfall genannten Einrichtung. Wo Merkhinweis „!“ nicht eingegeben werden kann, muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „ARB“ eingeben und im Merkspeicher das betroffene Element mit dem Zusatz „!“ eintragen, z. B. „11W47!“.	0248 4 (2) 0601 5 (4) a) 0601 5 (4) d) 0601 9
15	BEF (Befehl erforderlich) im betroffenen Abschnitt des Bahnhofs oder - im ersten Zugfolgeabschnitt oder bei ESTW-Zentralblock im betroffenen Zugfolgeabschnitt.	0431 2 (3) c) 0541 1 (4) 0541 2 (7) 0541 3 (4) 0541 4 (3) 0541 5 (3) 0632 1 (3) 0633 1 (2) 0641 1 (4) 0641 4 (3) 0651 1 (8)

Im Betriebsstellenbuch kann angegeben sein, dass der Fahrdienstleiter

- andere als in Nr. 1 bis Nr. 15 genannte Merkhinweise verwenden muss oder
- Merkhinweise an anderen als in Nr. 1 bis Nr. 15 angegebenen Einrichtungen anbringen bzw. eingeben muss.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Sperren anbringen bzw. eingeben	408.0403 Seite 1

1 Mechanische und elektromechanische Stellwerke

Nr.	In mechanischen oder elektromechanischen Stellwerken sind folgende Sperren erforderlich:	Fundstelle Modul 408..... Abschnitt, Absatz usw.
* 1	Hilfssperre an den zugehörigen Fahrstraßenhebeln in Grundstellung.	0231 3 (6) 0421 1 (4) e) Nr. 2 0474 2 (3) Nr. 2 0475 6 0601 5 (4) c) 0625 1 (1) 0625 1 (2) 0625 1 (3) 0625 1 (4) 0625 2 (2) b) 0625 3 (1)
2	(bleibt frei)	
3	(bleibt frei)	
4	(bleibt frei)	
5	Hilfssperre am umgelegten Fahrstraßenhebel.	0232 3 0232 5 c) Nr. 2 0475 1 0621 2 (2)
6	Hilfssperre an den Stelleinrichtungen der <ol style="list-style-type: none"> 1. ferngestellten Weichen, die gegen die Spitze befahren werden, 2. ferngestellten Weichen mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage, die vom Herzstück aus befahren werden - nur erforderlich bei Kleinwagenfahrten, 3. Schutzweichen und Gleissperren, 4. Riegel, 5. Sperrsignale oder Signale für zurückkehrende Schiebetriebfahrzeuge und Sperrfahrten sowie Brückendeckungssignale, bei Schlüsselwerken an den entsprechenden Schlüsseln der Werkschlösser oder am Schloss selbst. 	0232 3 0232 5 c) Nr. 2 0492 3
7	(bleibt frei)	

Nr.	In mechanischen oder elektromechanischen Stellwerken sind folgende Sperren erforderlich:	Fundstelle Modul 408..... Abschnitt, Absatz usw.
8	Hilfssperre beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.	0242 5 0243 4 0243 5 (6) 0243 6 (1) 0244 4 (6) b) * 0244 5 (5) b) 0244 6 (1) d) Nr. 2 0245 4 (6) b) * 0245 5 (5) b) * 0245 6 (1) c) Nr. 2 * 0246 4 (9) b) * 0246 5 (5) b) * 0246 6 (1) c) Nr. 2 * 0261 1 (1) b) Nr. 1 0261 1 (1) b) Nr. 2 0261 1 (1) b) Nr. 3 0421 1 (2) (BeBu) 0421 1 (3), 3. Anstr. 0435 3 (3) b) 0441 2 (2) 0441 3 (8) a) * 0455 3 (4) Nr. 2 0463 14 (1) b) 0463 14 (2), 1. Anstrich 0471 1 (9) 0474 2 (2) b) 0501 1 (2) b) 0521 2 0551 2 (1) b) Nr. 5 0571 3 0572 1 (2) c) 0601 5 (4) f) 0622 1 (1) b) 0622 3 0641 3 (3)
9	(bleibt frei)	
10	Hilfssperre beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.	0423 2 (6)
11	(bleibt frei)	

Nr.	In mechanischen oder elektromechanischen Stellwerken sind folgende Sperren erforderlich:	Fundstelle Modul 408..... Abschnitt, Absatz usw.
12	Hilfssperre an den Hebeln der Zugangsweichen, der Gleissperren und Sperrsignale sowie Hilfssperre an den zugehörigen Fahrstraßenhebeln in Grundstellung.	0471 2 (5)
*	13 Hilfssperre an den Hebeln der Weichen, Riegel, Gleissperren, Hauptsignale oder Sperrsignale bzw. an der Bedienungseinrichtung der Wartezeichen.	0471 2 (2) a) Nr. 1 0475 3 0601 2 (6) d) 0601 5 (4) e) 0601 9
14	Hilfssperre an der Stelleinrichtung des Signals (bei gekuppelten Hebeln an beiden).	0475 2
15	(bleibt frei)	
16	Hilfssperre bei nichtselbsttätigem Streckenblock an der Taste für das Rückblocken.	0551 2 (1) b) Nr. 5
17	Hilfssperre am Hebel des Signals (bei gekuppelten Hebeln an beiden).	0611 9 (1) 0611 9 (2)
18	Hilfssperre am Fahrstraßenhebel in Grundstellung.	0621 3 (2)
*	19 Hilfssperre beim Fahrdienstleiter für die Zugstraßen, für die ein Befehl erforderlich ist, an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.	0261 1 (1) b) Nr. 5 0632 1 (3) 0633 1 (2) 0641 1 (4) 0641 4 (3) 0651 1 (8)

Wo eine Sperre nach Nr. 8 oder 10 nicht an der Einrichtung beim Fahrdienstleiter angebracht werden kann, sind im Betriebsstellenbuch Regeln gegeben.

2 Gleisbildstellwerke – Relaisstellwerke

Nr.	In Relaisstellwerken sind folgende Sperren erforderlich:	Fundstelle Modul 408..... Abschnitt, Absatz usw.
1	Hilfssperre an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Zugstraßen, bei Nummernstellpulten stattdessen Zielsperrung der betroffenen Zugstraßen.	0231 3 (6) 0421 1 (4) e) Nr. 2 0474 2 (3) 0475 6 0601 5 (4) c) 0625 1 (1) 0625 1 (2) 0625 1 (3) 0625 1 (4) 0625 2 (2) b) 0625 3 (1)
2	Hilfssperre an der Einrichtung für die Rücknahme der Fahrstraße. Bei Kleinwagenfahrten zusätzlich Einzelsperrung der Weichen und Flankenschutzeinrichtungen; wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, Hilfssperre an den Tasten der Weichen und Flankenschutzeinrichtungen.	0232 2
3	Einzelsperrung der Weichen und Flankenschutzeinrichtungen. Wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, Hilfssperre an den Tasten der Weichen und Flankenschutzeinrichtungen.	0232 2 0232 5 c) Nr. 1
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, - an den Tasten der Weichen, die vom Herzstück aus befahren werden – nur erforderlich bei Kleinwagenfahrten, - an den Tasten der Weichen im Durchrutschweg und - an den Tasten der Flankenschutzeinrichtungen. 	0232 2
5	(bleibt frei)	
6	(bleibt frei)	

*

Nr.	In Relaisstellwerken sind folgende Sperren erforderlich:	Fundstelle Modul 408..... Abschnitt, Absatz usw.
8	Hilfssperre an der Zieltaste der Zugstraßen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im ersten Zugfolge- abschnitt.	0242 5 0243 4 0243 5 (6) 0243 6 (1) 0244 4 (6) b 0244 5 (5) b 0244 6 (1) d) Nr. 2 0245 4 (6) b 0245 5 (5) b 0245 6 (1) c) Nr. 2 0246 4 (2) 0246 4 (9) b 0246 5 (5) b 0246 6 (1) c) Nr. 2 0261 1 (1) b) Nr. 1 0261 1 (1) b) Nr. 2, 2. An- strich 0261 1 (1) b) Nr. 3 0421 1 (2) (Bebu) 0421 1 (3) 3. Anstr. 0435 3 (3) b 0441 2 (2) 0441 3 (8) a) 0455 3 (4) Nr. 2 0463 14 (1) b) 0463 14 (2), 1. Anstrich 0471 1 (9) 0474 2 (2) b) 0501 1 (2) b) 0521 2 0551 2 (1) b) Nr. 5 0571 3 0572 1 (2) c) 0601 5 (4) f) 0622 1 (1) b) 0622 3 0641 3 (3) 0471 1 (9) 0474 2 (2) b)

*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*

Nr.	In Relaisstellwerken sind folgende Sperren erforderlich:	Fundstelle Modul 408..... Abschnitt, Absatz usw.
* * * * * * * *	9 Einzelsperrung des selbsttätigen Blocksignals oder der virtuellen Blockstelle	0244 4 (6) a) 0244 5 (5) a) 0244 6 (1) d) Nr. 1 0245 4 (6) a) 0245 5 (5) a) 0245 6 (1) c) Nr. 1 0246 4 (9) a) 0246 5 (5) a) 0246 6 (1) c) Nr. 1 0622 1 (1) a)
10	Hilfssperre an der Zieltaste der Zugstraßen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im ersten Zugfolgeabschnitt.	0261 1 (1) b) Nr. 4 0423 2 (6)
11	Hilfssperre an der Zieltaste - der Zugstraßen in das Gegengleis, - der Zughilfsstraßen in das Gegengleis, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im ersten Zugfolgeabschnitt des Gegengleises.	0462 3 (2) c)
12	Hilfssperre an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Zugstraßen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im Zielabschnitt der Zugstraßen. Außerdem - im Stellwerk ohne Weichenlaufkette oder Weichenselbstlauf: Hilfssperre an den Tasten der Zugangsweichen, Gleissperren und Signale, - im Stellwerk mit Weichenlaufkette oder Weichenselbstlauf: Einzelsperrung der Zugangsweichen, Gleissperren und Sperrsignale. Wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, muss der Bediener die Weichenlaufkette sperren oder den Weichenselbstlauf abschalten; an den Tasten der Zugangsweichen, Gleissperren und Sperrsignale muss der Bediener Hilfssperren anbringen. Wenn der Bediener die Weichenlaufkette nicht sperren oder den Weichenselbstlauf nicht abschalten kann, muss er Hilfssperren an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Zugstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im Zielabschnitt der Zugstraßen oder die Zugangsweichen durch Handverschluss sichern.	0471 2 (5)

Nr.	In Relaisstellwerken sind folgende Sperren erforderlich:	Fundstelle Modul 408..... Abschnitt, Absatz usw.
13	<ul style="list-style-type: none"> - Einzelspernung der Weichen, Gleissperren, Wartezeichen, Hauptsignale oder Sperrsignale. - Wenn Einzelspernung nicht möglich ist, muss der Bediener Hilfssperren an den Tasten der Weichen, Gleissperren oder Sperrsignale anbringen. <p>Zusätzlich muss der Bediener – wo vorhanden - die Weichenlaufkette sperren oder den Weichenselbstlauf abschalten.</p> <p>Wenn der Bediener die Weichenlaufkette nicht sperren oder den Weichenselbstlauf nicht abschalten kann, muss er Hilfssperren an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Zugstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im Zielabschnitt der Zugstraßen oder die Weichen durch Handverschluss sichern.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedienungsausschaltung der Weichen, Kreuzungen, Gleissperren oder Signale. 	0471 2 (2) a) Nr. 1 0475 3 0601 2 (6) d) 0601 5 (4) e) 0601 9
14	Bedienungsausschaltung des Signals oder Hilfssperre an der Taste des Signals oder Einzelspernung des Signals.	0475 2
15	Hilfssperre an der Zieltaste der Zughilfsstraßen, bei Nummernstellpulten stattdessen Zielspernung der Zugstraßen in das Gegengleis.	0463 14 (2), 2. Anstrich
16	Hilfssperre bei nichtselbsttätigem Streckenblock an der Taste für das Rückblocken.	0551 2 (1) b) Nr. 5
17	(bleibt frei)	
18	(bleibt frei)	
19	Hilfssperre an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Zugstraßen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im Gleisabschnitt der betroffenen Zugstraßen.	0261 1 (1) b) Nr. 5 0632 1 (3) 0633 1 (2) 0641 1 (4) 0641 4 (3) 0651 1 (8)

*

*

Für EZMG-Stellwerke können im Betriebsstellenbuch abweichende Regeln gegeben sein.

3 Gleisbildstellwerke – Elektronische Stellwerke

Nr.	In Elektronischen Stellwerken sind folgende Sperren erforderlich:	Fundstelle Modul 408..... Abschnitt, Absatz usw.
* 1 *	Bleibt frei (Sperrwirkung ergibt sich aus Merkhinweis „BUE“, „KL“, „AP“ oder „!“)	0231 3 (6) 0421 1 (4) e) Nr. 2 0474 2 (3) 0475 6 0601 5 (4) c) 0625 1 (1) 0625 1 (2) 0625 1 (3) 0625 1 (4) 0625 2 (2) b) 0625 3 (1)
2	Bei Kleinwagenfahrten Einzelsperrung der zu befahrenden Weichen und Flankenschutzeinrichtungen.	0232 2
3	Einzelsperrung der Weichen und Flankenschutzeinrichtungen.	0232 2 0232 5 c) Nr. 1
4	(bleibt frei)	
5	(bleibt frei)	
6	(bleibt frei)	
7	(bleibt frei)	

Nr.	In Elektronischen Stellwerken sind folgende Sperren erforderlich:	Fundstelle Modul 408..... Abschnitt, Absatz usw.
8	Bleibt frei (Sperrwirkung ergibt sich aus Merkhinweis „RP“, „BUE“, „LUE“, „←“, „LF“ oder „X“)	0242 5 0243 4 0243 5 (6) 0243 6 (1) 0261 1 (1) b) Nr. 1 0261 1 (1) b) Nr. 2, 2. Anstrich 0261 1 (1) b) Nr. 3 0421 1 (2) (Bebu) 0421 1 (3) 3. Anstr. 0435 3 (3) b) 0441 2 (2) 0441 3 (8) a) 0455 3 (4) Nr. 2 0463 14 (1) b) 0463 14 (2), 1. Anstrich 0471 1 (9) 0474 2 (2) b) 0501 1 (2) b) 0521 2 0551 2 (1) b) Nr. 5 0571 3 0572 1 (2) c) 0622 1 (1) b) 0622 3 0641 3 (3)
9	Einzelsperrung des selbsttätigen Blocksignals oder der Blockstelle für anzeigegeführte Züge. Einzelsperrung ist nicht erforderlich, wenn sich die Sperrwirkung aus einem im betroffenen Zugfolgeabschnitt gesetzten Merkhinweis „RP“ ergibt.	0622 1 (1) a)
10	Bleibt frei (Sperrwirkung ergibt sich aus Merkhinweis „ARB“)	0261 1 (1) b) Nr. 4 0423 2 (6)
11	Bleibt frei – Sperrwirkung ergibt sich aus Merkhinweis „NLF“	0462 3 (2) c)
12	Bleibt frei – Sperrwirkung ergibt sich aus Merkhinweis „X“	0471 2 (5)
13	Einzelsperrung der Weichen, Gleissperren, Wartezeichen, Hauptsignale oder Sperrsignale.	0471 2 (2) a) Nr. 1 0475 3 0601 2 (6) d) 0601 5 (4) e) 0601 9
14	Einzelsperrung des Signals.	0475 2
15	Bleibt frei – Sperrwirkung ergibt sich aus Merkhinweis „↔“ bzw. „LF“	0463 14 (2)
16	(bleibt frei)	

Nr.	In Elektronischen Stellwerken sind folgende Sperren erforderlich:	Fundstelle Modul 408..... Abschnitt, Absatz usw.
17	(bleibt frei)	
18	(bleibt frei)	
19	Bleibt frei - Sperrwirkung ergibt sich aus Merkhinweis „BEF“	0632 1 (3) 0633 1 (2) 0641 1 (4) 0641 4 (3) 0651 1 (8)

*

*



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Befehle	408.0411 Seite 1

1 Grundsatz

- (1) Der Fahrdienstleiter darf mit Befehlen Aufträge an Triebfahrzeugführer erteilen.
- (2) In der Regel muss Vordruck 408.0411V01 verwendet werden, soweit es nicht anders bestimmt ist. Wenn der Vordruck ausnahmsweise nicht vorhanden ist, muss der Wortlaut des Vordrucks angewendet werden.

2 Übermitteln

- (1) Für den Ort der Befehlsübermittlung gelten folgende Regeln:

	Ort
a) Der Fahrdienstleiter soll Befehle 1, 2, 3, 4, 5 oder 13 in der Regel vor der Stelle übermitteln, von der ab der Befehl gilt, z. B. vor einem Hauptsignal.	Befehle 1, 2, 3, 4, 5, 13

Der Fahrdienstleiter darf Befehle 2, 4 oder 5 auch übermitteln, wenn der Zug am rückliegenden Hauptsignal hält.

Der Fahrdienstleiter darf Befehl 2 zur Vorbeifahrt an einem Zwischen- oder Ausfahrtsignal sowie Befehle 4 oder 5 in Höhe des Einfahrtsignals übermitteln.

Der Fahrdienstleiter darf Befehl 2 zur Vorbeifahrt an einem Sperrsignal auch am rückliegenden Hauptsignal oder in Höhe des Einfahrtsignals übermitteln.

Der Fahrdienstleiter darf Befehl 3 am Einfahrtsignal, in Höhe des Einfahrtsignals oder am Zwischensignal übermitteln.

Wenn der Fahrdienstleiter nach den o. g. Regeln einen Befehl an einem Hauptsignal übermitteln darf, gilt dies auch, wenn der Zug am letzten gewöhnlichen Halteplatz vor diesem Signal hält. Der Fahrdienstleiter darf den Befehl jedoch nicht vor einem weiter zurückliegenden Hauptsignal übermitteln.

Die o. g. Regeln für Hauptsignale gelten auch für virtuelle Blockstellen.

Im Betriebsstellenbuch können abweichende Regeln zugelassen sein.

b) Der Fahrdienstleiter soll Befehle 8, 11, 12 oder 14 - wenn nichts anderes vorgeschrieben ist, beim letzten planmäßigen Halt übermitteln. Der Mitarbeiter, der den Befehl übermittelt, muss dem veranlassenden Fahrdienstleiter die Übermittlung bestätigen. Der Fahrdienstleiter muss die Bestätigung nachweisen. Wenn die Bestätigung ausbleibt, muss er den Zug anhalten.	Befehle 8, 11, 12, 14
--	------------------------------
- (2) Der Fahrdienstleiter darf dem Triebfahrzeugführer Befehle wie folgt übermitteln:

	Übermittlungsarten
--	---------------------------

 - a) Er darf Befehle ohne Durchschrift ausfertigen und dem Triebfahrzeugführer diktieren.
 - b) Er darf Befehle einem anderen Mitarbeiter (Betriebsstellenbuch) diktieren, der den Befehl dem Triebfahrzeugführer aushändigt.
 - c) Er darf Befehle ausfertigen und dem Triebfahrzeugführer aushändigen oder durch Boten aushändigen lassen.

d) Er darf einen anderen Mitarbeiter (Betriebsstellenbuch) oder einen anderen Fahrdienstleiter für einen bestimmten Anlass beauftragen, Befehle 8, 11, 12 oder 14 in eigener Zuständigkeit auszufertigen.

Weiterfahrt bei LZB-Halt oder ETCS-Halt

(3) Der Fahrdienstleiter darf Befehle für die Weiterfahrt bei LZB-Halt an einer LZB-Blockstelle übermitteln, wenn der Triebfahrzeugführer ihm auf Anfrage bestätigt hat, dass der Zug LZB-geführt ist.

Der Fahrdienstleiter darf Befehle für die Weiterfahrt bei ETCS-Halt an einer ETCS-Blockstelle übermitteln, wenn der Triebfahrzeugführer ihm auf Anfrage bestätigt hat, dass der Zug in ETCS-Level 1 oder 2 ist oder in einem Fall nach 408.0653 Abschnitt 1 Absatz (6) a) Nr. 4. *

Vorbereiten

(4) Der Fahrdienstleiter darf Befehle vorbereiten. Bei einem Befehl, mit dem er eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag zulässt, darf er Uhrzeit und Unterschrift erst eintragen, wenn die Bedingungen nach 408.0455 Abschnitt 3 erfüllt sind. *

Diktieren

(5) Der Fahrdienstleiter darf dem Triebfahrzeugführer einen Befehl diktieren, wenn der Zug hält und der Triebfahrzeugführer ihm den Standort des Zuges gemeldet hat. Der Fahrdienstleiter muss den gemeldeten Standort des Zuges in die Kopfzeile des ersten verwendeten Vordrucks eintragen.

Beispiel 1 - Standortmeldungen	
Zweigleisige Strecke, Regelgleis:	
Befehle	Triebfahrzeugführer Zug - Sperfahrt - Sperfahrt KI - Schiebetriebfahrzeug für Zug - Rangierfahrt 123
1 - 14	Standort: <u>Sbk 23</u> in Rgl / Ggl / Ø <u>Astadt - Beheim</u> <small>(km/Signal/Weiche) (Gf-Tr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)</small>
Zweigleisige Strecke, Gegengleis:	
Befehle	Triebfahrzeugführer Zug - Sperfahrt - Sperfahrt KI - Schiebetriebfahrzeug für Zug - Rangierfahrt 2345
1 - 14	Standort: <u>Km 123,4</u> in Rgl / Ggl / Ø <u>Astadt - Beheim</u> <small>(km/Signal/Weiche) (Gf-Tr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)</small>
Eingleisige Strecke:	
Befehle	Triebfahrzeugführer Zug - Sperfahrt - Sperfahrt KI - Schiebetriebfahrzeug für Zug - Rangierfahrt 84567
1 - 14	Standort: <u>Km 34,8</u> in Rgl / Ggl / Ø <u>Geheim - Hausen</u> <small>(km/Signal/Weiche) (Gf-Tr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)</small>
Bahnhof:	
Befehle	Triebfahrzeugführer Zug - Sperfahrt - Sperfahrt KI - Schiebetriebfahrzeug für Zug - Rangierfahrt 67149
1 - 14	Standort: <u>Sig N 301</u> in Rgl / Ggl / Ø <u>1 Hausen</u> <small>(km/Signal/Weiche) (Gf-Tr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)</small>

Wenn der Fahrdienstleiter einen Befehl diktiert, muss er Namen und Tätigkeit des Mitarbeiters, der den Befehl ausfertigt, und die Übermittlungsart auf der rechten Seite des Unterschriftenteils des letzten verwendeten Vordrucks vermerken.

Beispiel 2 - Fahrdienstleiter diktiert Befehl an Triebfahrzeugführer nach Abschnitt 2 Absatz (2) a):

Übermittlungscod: <i>FGER-008</i>			
<i>Groß Gerau</i> (Ort)	<i>21.12.2016</i> (Datum)	<i>23</i> (Uhr)	<i>55</i> (Minuten)
<i>Enders</i> (Fahrdienstleiter)	<i>Brandau, Tf</i> erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)		
bei fmdl. Übermittlung: <input checked="" type="checkbox"/> ZF / <input type="checkbox"/> andere			

Beispiel 3 - Fahrdienstleiter diktiert Befehl an Mitarbeiter nach Abschnitt 2 Absatz (2) b):

Übermittlungscod: <i>FGER-009</i>			
<i>Groß Gerau</i> (Ort)	<i>22.12.2016</i> (Datum)	<i>03</i> (Uhr)	<i>46</i> (Minuten)
<i>Laut</i> (Fahrdienstleiter)	<i>Bayer, Schw P 26</i> erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)		
bei fmdl. Übermittlung: <input type="checkbox"/> ZF / <input checked="" type="checkbox"/> andere <i>Fspr</i>			

Der Ausfertiger muss nach dem Diktieren die Wortlaute aller erteilten Befehle und den Übermittlungscod nach Absatz (12) wiederholen. Der diktierende Mitarbeiter muss die Richtigkeit der Wiederholung bestätigen.

Nachdem die Richtigkeit bestätigt worden ist, muss der 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, muss der Ausfertiger das Wort „Fahrdienstleiter“ streichen und durch eine andere Bezeichnung ersetzen.

Beispiel 4 - Mitarbeiter nach Abschnitt 2 Absatz (2) b) hat Befehl im Auftrag des Fahrdienstleiters ausgefertigt:

Übermittlungscod: <i>FGER-009</i>			
<i>Groß Gerau</i> (Ort)	<i>22.12.2016</i> (Datum)	<i>03</i> (Uhr)	<i>46</i> (Minuten)
<i>gez. Laut</i> (Fahrdienstleiter)	erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)		
<i>i. A. Bayer</i>	bei fmdl. Übermittlung: <input type="checkbox"/> ZF / <input type="checkbox"/> andere		

* Die Abläufe beim Diktieren eines Befehles sind in 408.0411A01 schematisch dargestellt.

- (6) Der Fahrdienstleiter darf einen Befehl für eine Zugfahrt, die er mit besonderem Auftrag zulässt, 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 408.0455 Abschnitt 3 erfüllt sind.

Zeitpunkt

- * (7) Dem Triebfahrzeugführer dürfen ausschließlich Befehle 1 bis 14 ausgehändigt werden, nicht Befehle 14.1 – 14.35. Wenn Befehle 14.1 bis 14.35 erforderlich sind, muss deren Inhalt im Befehl 14 dargestellt werden. Der Fahrdienstleiter muss als Standort die Stelle eintragen, an der der Zug beim Aushändigen

Aushändigen

hält. Der Mitarbeiter, der Befehle aushändigt oder durch Boten aushändigen lässt, muss Befehle mit einer Durchschrift ausfertigen und dem Triebfahrzeugführer die Urschrift aushändigen oder durch Boten aushändigen lassen. Beim Aushändigen des Befehls muss der Zug halten. Der Triebfahrzeugführer muss den Empfang auf der im Block bleibenden Durchschrift des letzten verwendeten Vordrucks bescheinigen. Wenn der Fahrdienstleiter es anordnet, muss der Aushändiger nach Absatz (2) b) oder der Bote dem Fahrdienstleiter anhand des Übermittlungscodes (Absatz (12)) bestätigen, dass er dem Triebfahrzeugführer den Befehl ausgehändigt hat; die Bestätigung der Aushändigung an den Fahrdienstleiter ist im Fernsprechbuch nachzuweisen. Der Fahrdienstleiter muss die Bestätigung im Vordruck 408.0411V02, im Zugmeldebuch oder im Fernsprechbuch nachweisen.

Beispiel 1 - Fahrdienstleiter hat Befehl ausgefertigt, Tf hat Empfang auf Durchschrift bescheinigt (Abschnitt 2 Absatz (2) c):

Übermittlungscodes: *FWTH-008*

Wilsenroth *21.12.2016* *23* *55*
(Ort) (Datum) (Uhr) (Minuten)

Schulte *Lauten, Tf*
(Fahrdienstleiter) erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)

..... bei fmdl. Übermittlung: ZF / andere

Beispiel 2 – Mitarbeiter nach Abschnitt 2 Absatz (2) b) hat einen vom Fahrdienstleiter diktierten Befehl an Tf ausgehändigt, Tf hat Empfang auf Durchschrift bescheinigt:

Übermittlungscodes: *FGER-009*

Groß.Gerau *22.12.2016* *03* *46*
(Ort) (Datum) (Uhr) (Minuten)

gez. Laut *Brandau, Tf*
(Fahrdienstleiter) erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)

i. A. Bayer bei fmdl. Übermittlung: ZF / andere

Ausfüllen

- (8) Der Mitarbeiter, der Befehle ausfertigt, darf Namen von Betriebsstellen abkürzen, wenn dies im Betriebsstellenbuch zugelassen ist. Er muss verschriebene Vordrucke durchstreichen.

Befehle im Auftrag eines anderen Fahrdienstleiters in eigener Zuständigkeit ausfertigen

- (9) Wer nach Absatz (2) d) Befehle im Auftrag eines anderen Fahrdienstleiters in eigener Zuständigkeit ausfertigt, muss Befehle nach den Regeln in den Absätzen (3) bis (8) übermitteln. Wenn er kein Fahrdienstleiter ist, muss er unter der Unterschriftenzeile des Befehls das Wort „Fahrdienstleiter“ streichen und seine Tätigkeit eintragen. Er muss die Übermittlung des Befehls dem Fahrdienstleiter bestätigen, der sie veranlasst hat. Beide müssen die Bestätigung anhand des Übermittlungscodes (Absatz (12)) nachweisen.

Diktierte Befehle mit gleichem Inhalt

- (10) Wenn der Fahrdienstleiter Befehle mit gleichem Inhalt für mehrere Züge durch Diktieren übermitteln muss, muss er innerhalb einer Arbeitsschicht den Befehl nur für den ersten Zug ausfertigen. Für jeden weiteren Zug muss er im Übermittlungsnachweis für diktierte Befehle mit gleichem Inhalt¹ die Zugnummer, den Standort, Name und Tätigkeit des Mitarbeiters, der den Befehl ausfertigt, Datum Uhrzeit und Übermittlungsart angeben. Nur in diesen Angaben dürfen sich die Befehle von der Erstaufbereitung unterscheiden.

¹ Vordruck 408.0411V02

Beispiel 1

Fahrdienstleiter Linksdorf diktiert mehrere Befehle mit gleichem Inhalt an Triebfahrzeugführer (408.0411 2 (2) a)
Übermittlungsnachweis für diktierte Befehle mit gleichem Inhalt

für Befehl mit Übermittlungscod: FLD-362

Blatt 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Zug Nr.	Standort	Name	Tätigkeit des MA	Datum Uhrzeit	Übermittlungsart	Übermittlung gemeldet an / von Stelle Name	Uhrzeit	Befehl zurückgezogen (Uhrzeit, Namenszeichen)
12345	Sig N 301 Gl.1 Bf Linksdorf	Wittenberg	Tf	20.12.2015, 9.55	ZF			
23457	Sig N 303 Gl.3 Bf Linksdorf	Brandau	Tf	20.12.2015, 10.16	ZF			
76543	Sig N 301 Gl.13 Bf Linksdorf	Jourdan	Tf	20.12.2015, 10.30	ZF			10.38 Me

Beispiel 2

Fahrdienstleiter Linksdorf diktiert mehrere Befehle mit gleichem Inhalt jeweils an einen im Betriebsstellenbuch genannten anderen Mitarbeiter, der den Triebfahrzeugführern die Befehle aushändigt und dem Fahrdienstleiter anschließend die Aushändigung bestätigt (408.0411 2 (2) b) und 408.0411 2 (7)

Übermittlungsnachweis für diktierte Befehle mit gleichem Inhalt

für Befehl mit Übermittlungscod: FLD-392

Blatt

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Zug Nr.	Standort	Name	Tätigkeit des MA	Datum Uhrzeit	Übermittlungsart	Übermittlung gemeldet an / von Stelle <u>P.26</u> Name	Uhrzeit	Befehl zurückgezogen (Uhrzeit, Namenszeichen)
12345		Mayerling	P 26	21.12.2016, 23.55	Fspr	Mayerling	23.58	
23456		Mayerling	P 26	22.12.2016, 0.15	Fspr	Mayerling	0.17	
35791		Mayerling	P 26	22.12.2016, 0.32	Fspr	Mayerling	0.35	

Beispiel 3

Fahrdienstleiter Linksdorf diktiert im Auftrag des Fahrdienstleiters Rechtsheim in eigener Zuständigkeit mehrere Befehle 8, 11, 12 oder 14 mit gleichem Inhalt an Triebfahrzeugführer und bestätigt anschließend die Übermittlung an Fahrdienstleiter Rechtsheim (408.0411 2 (2) d) und 408.0411 2 (9)

Übermittlungsnachweis für diktierte Befehlen mit gleichem Inhalt

für Befehl mit Übermittlungscod: FRH-333

Blatt 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Zug Nr.	Standort	Name	Tätigkeit des MA	Datum Uhrzeit	Übermittlungsart	Übermittlung gemeldet an / von Stelle <u>Fdl Rechtsheim</u> Name	Uhrzeit	Befehl zurückgezogen (Uhrzeit, Namenszeichen)
12345	Sig N 301 Gl.1 Bf Linksdorf	Lichtwardt	Tf	22.12.2015, 16.27	ZF	Erlauer	16.29	
45677	Sig N 305 Gl.5 Bf Linksdorf	Goldmann	Tf	22.12.2015, 16.35	ZF	Erlauer	16.36	
56789	Sig N 301 Gl.1 Bf Linksdorf	Rieger	Tf	22.12.2015, 16.42	ZF	Erlauer	16.45	

Name der Betriebsstelle

(11) Der Fahrdienstleiter muss im Übermittlungsvermerk als Ort Folgendes eintragen:

- Bei Befehlen 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 er seinen Arbeitsplatz hat.

Übermittlungscode

(12)

a) Der Fahrdienstleiter, der den Inhalt eines Befehls bestimmt (Absatz (2), Satz 1) muss jeden Befehl mit einem Übermittlungscode seiner Betriebsstelle kennzeichnen. Der Übermittlungscode setzt sich zusammen aus einer im Betriebsstellenbuch vorgegebenen Abkürzung und einer laufenden dreistelligen Nummer, z. B. „FWTH-007“.

b) Wenn ein Mitarbeiter Befehle im Auftrag eines anderen Fahrdienstleiters in eigener Zuständigkeit für mehrere Züge ausfertigt (Absatz (9)) oder wenn ein Mitarbeiter Befehle mit gleichem Inhalt an mehrere Züge durch Diktieren übermittelt (Absatz (10)), bleibt der Übermittlungscode gleich.

Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer den Übermittlungscode übermitteln.

3 Besonderheiten

(1) Der Fahrdienstleiter darf auf einem Vordruck mehrere Befehle erteilen, wenn der Triebfahrzeugführer diese in der im Vordruck angegebenen Reihenfolge ausführen kann. Andernfalls muss der Fahrdienstleiter mehrere Vordrucke verwenden. Diese muss er fortlaufend nummerieren (z. B. „Vordruck 1 von 3“, „Vordruck 2 von 3“, „Vordruck 3 von 3“). Den Kopf muss er nur auf dem ersten Vordruck ausfüllen. Den Übermittlungscode und Unterschriftenteil muss er nur auf dem letzten Vordruck ausfüllen. Wenn der Fahrdienstleiter mehrere Vordrucke verwendet, darf er bei diktierten Befehlen Vorder- und Rückseite kombinieren, er darf diese hierbei jeweils nur einseitig beschreiben. Befehle mit unterschiedlichen Übermittlungscode darf der Fahrdienstleiter nicht zusammenfassen.

(2) Der Fahrdienstleiter darf Befehle 2 nur erteilen, wenn ihm die Signale oder die virtuellen Blockstellen zugeteilt sind.

(3) Der Fahrdienstleiter darf mit nur einem Befehl 2 die Vorbeifahrt an mehreren Signalen oder mehreren virtuellen Blockstellen zulassen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

a) Der Triebfahrzeugführer muss die Signale bzw. virtuellen Blockstellen in der im Befehl genannten Reihenfolge antreffen.

b) Die Signale bzw. virtuellen Blockstellen müssen unmittelbar aufeinander folgen. Hiervon gelten folgende Ausnahmen:

1. Zwischen zwei im Befehl genannten Signalen dürfen Sperrsignale liegen, für die kein Befehl erforderlich ist.

2. Zwischen zwei im Befehl genannten virtuellen Blockstellen, die durch ein Signal Ne 14 gekennzeichnet sind, dürfen nicht genannte virtuelle Blockstellen liegen, die durch ein Blockkennzeichen gekennzeichnet sind.

Im Betriebsstellenbuch können abweichende Regeln gegeben sein.

- (4) Der Fahrdienstleiter darf Befehle 6 und 7 für mehrere Zugmeldestellen erteilen, wenn der Triebfahrzeugführer diese Stellen in der im Vordruck genannten Reihenfolge antrifft und sie unmittelbar aufeinander folgen.
- (5) Der Fahrdienstleiter darf Befehle 2 mit 8 oder 14 ohne Vordruck aushändigen, wenn dies im Betriebsstellenbuch zugelassen ist, der Triebfahrzeugführer die Signale oder Bahnübergänge in der im Befehl genannten Reihenfolge antrifft und sie unmittelbar aufeinander folgen.
- (6) Der Fahrdienstleiter darf Aufträge des Befehls 8 durch Befehl 14 erteilen.

4 Befehl 12 ersetzen

Wenn der Fahrdienstleiter das Freisein eines Gleises nicht feststellen kann, darf er Befehl 12 (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 Befehl zurückziehen

- (1) Der Fahrdienstleiter darf einen Befehl nur durch einen anderen Befehl zurückziehen. Dieser Befehl muss den Übermittlungscode des zurückzuziehenden Befehls nennen. Wenn er mehrere Befehle auf einem oder mehreren Vordrucken erteilt hatte, muss er alle Befehle zurückziehen. **Grundsatz**

- (2) Wenn der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer den Befehl zum Zurückziehen diktiert, muss er dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.35 erteilen. Der Fahrdienstleiter muss Befehl 14.35 auf dem zurückzuziehenden Befehl ausfertigen und hierzu den Befehlskopf und zweiten Unterschriftenteil verwenden. Wenn der Fahrdienstleiter einen Befehl 14.1 - 14.9 zurückzieht und der Standort des Zuges von den Angaben im Kopf der Rückseite abweicht, muss der Fahrdienstleiter den Standort formlos an einer geeigneten Stelle vermerken. Anschließend muss er seine Ausfertigung des zurückgezogenen Befehls durchkreuzen. **Diktieren**

Wenn der Fahrdienstleiter einen von mehreren Befehlen mit gleichem Inhalt (Abschnitt 2 Absatz (10)) zurückzieht, muss er Befehl 14.35 auf einem eigenen Vordruck ausfertigen und statt der Ausfertigung des Befehls den Übermittlungsvermerk im Übermittlungsnachweis für diktierte Befehle mit gleichem Inhalt² durchkreuzen und dort das Zurückziehen vermerken (siehe Beispiel 1 zu Abschnitt 2 Absatz (10)).

- (3) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer Befehl 14 aushändigen mit dem Wortlaut **Aushändigen**

„Befehl ... (Übermittlungscode des zurückzuziehenden Befehls) ist zurückgezogen“.

Zusätzlich muss er auf der Rückseite des zurückgezogenen Befehls vermerken

„Zurückgezogen mit Befehl ... (Übermittlungscode des zurückziehenden Befehls)“.



² Vordruck 408.0411V02

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Ablaufschema zum Diktieren eines Befehls	408.0411A01 Seite 1

Fahrdienstleiter	Triebfahrzeugführer
Ruft Triebfahrzeugführer über Zugfunk	Meldet sich mit Funktion „Tf“, Zugnummer und bei Bedarf mit Ortsangabe
Meldet sich mit Funktion und Ort, teilt Triebfahrzeugführer mit, dass er Befehl diktieren will, fordert Tf auf, den Standort des Zuges zu melden, wenn der Zug hält	Wenn der Zug hält, gibt Triebfahrzeugführer den Standort des Zuges so genau wie möglich an
Trägt gemeldeten Standort in die Kopfzeile des ersten verwendeten Vordrucks ein	
Diktiert <ul style="list-style-type: none"> - Vordrucknummerierung - Kopfzeile einschließlich Standort - anzukreuzende Befehle - zutreffenden Inhalt - Übermittlungscode Weist darauf hin, dass nicht Zutreffendes im Kopf und in den angekreuzten Teilen zu streichen ist. Benutzt Buchstabiertafel für Signalbezeichnungen, spricht Zahlen bei Bedarf gruppen- oder ziffernweise.	Fertigt Befehl entsprechend des Diktats aus: Ankreuzen, Text eintragen, nicht zutreffenden Text streichen
	Leitet Wiederholung ein mit „Ich wiederhole: ...“ Wiederholt Kopfzeile, zutreffenden Inhalt und Übermittlungscode wörtlich anhand seines Eintrages.
Korrigiert ggf. nicht inhaltsgleiche Wiederholung mit „Ich berichtige: ...“	Korrigiert ggf. falsch Verstandenes und wiederholt erneut.
Bestätigt richtige Wiederholung mit „richtig“.	Nennt seinen Namen
Vermerkt Name und Tätigkeit „Tf“ des Triebfahrzeugführers im Feld „erhalten“, kreuzt Übermittlungsart „ZF“ an	
Trägt im letzten verwendeten Vordruck Ort ¹ , Datum, Uhrzeit ein und unterzeichnet. Nennt Ort, Datum, Uhrzeit, Übermittlungsart und seinen Namen	Trägt im letzten verwendeten Vordruck Ort, Datum, Uhrzeit, Übermittlungsart und Namen des Fdl mit Zusatz „gez.“ ein, unterzeichnet mit Zusatz „i. A.“
Befehl ist übermittelt	Befehl ist gültig.



¹ Soweit nicht vorgedruckt

Befehle		1 - 14		Standort: in Rg/(Gg)/Gl (G.Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)	
1		Sie dürfen - in den / im Bf / Bft - auf der Abzw / Üst		weiterfahren - einfahren.	
1.1		Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.		weiterfahren - einfahren.	
2		Sie dürfen - vorbeifahren - weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR - am / an / in		weiterfahren - einfahren.	
		Signal usw.		Bezeichnung / km	
2.1		Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.		weiterfahren - einfahren.	
3		Sie dürfen aus dem Bf/Bft		ausfahren.	
3.1		Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.		weiterfahren - einfahren.	
4		Sie fahren auf dem Gegengleis von bis		weiterfahren - einfahren.	
5		Sie - fahren / schieben nach - von		weiterfahren - einfahren.	
		in Richtung		bis	
5.1		Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis		weiterfahren - einfahren.	
5.2		Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis		weiterfahren - einfahren.	
6		Sie dürfen vom Gegengleis		weiterfahren - einfahren.	
		ab km		auf der Abzw/Üst	
		ab km		auf der Abzw/Üst	
		ab km		in den Bf/Bft	
		ab km		in den Bf/Bft	
6.1		Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.		weiterfahren - einfahren.	
7		Sie müssen auf dem Gegengleis - vor Signal Ne 1 / in Höhe des Esig/Bksig -		weiterfahren - einfahren.	
		in km		des Bf/Bft / der Abzw/Üst	
8		Sie müssen - zwischen Zmst		weiterfahren - einfahren.	
		- im Bf/Bft / auf Abzw/Üst		halten vor BÜ in km	
		/km		/km	
		Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.		weiterfahren - einfahren.	

V408.0411V01 / V408.2411V01 Befehl A4q Bk 50 12.16

Befehle		1 - 14		Standort: in Rg/(Gg)/Gl (G.Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)	
1		Sie dürfen - in den / im Bf / Bft - auf der Abzw / Üst		weiterfahren - einfahren.	
1.1		Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.		weiterfahren - einfahren.	
2		Sie dürfen - vorbeifahren - weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR - am / an / in		weiterfahren - einfahren.	
		Signal usw.		Bezeichnung / km	
2.1		Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.		weiterfahren - einfahren.	
3		Sie dürfen aus dem Bf/Bft		ausfahren.	
3.1		Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.		weiterfahren - einfahren.	
4		Sie fahren auf dem Gegengleis von bis		weiterfahren - einfahren.	
5		Sie - fahren / schieben nach - von		weiterfahren - einfahren.	
		in Richtung		bis	
5.1		Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis		weiterfahren - einfahren.	
5.2		Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis		weiterfahren - einfahren.	
6		Sie dürfen vom Gegengleis		weiterfahren - einfahren.	
		ab km		auf der Abzw/Üst	
		ab km		auf der Abzw/Üst	
		ab km		in den Bf/Bft	
		ab km		in den Bf/Bft	
6.1		Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.		weiterfahren - einfahren.	
7		Sie müssen auf dem Gegengleis - vor Signal Ne 1 / in Höhe des Esig/Bksig -		weiterfahren - einfahren.	
		in km		des Bf/Bft / der Abzw/Üst	
8		Sie müssen - zwischen Zmst		weiterfahren - einfahren.	
		- im Bf/Bft / auf Abzw/Üst		halten vor BÜ in km	
		/km		/km	
		Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.		weiterfahren - einfahren.	

Befehle Triebfahrzeugführer Zug - Sperrfahrt - Sperrfahrt KI -
 14.1 - Schiebetriebfahrzeug für Zug - Rangierfahrt
 14.35 Standort: in Rg/Cg/Gl (G/Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle) (km/Signal/Weiche)

14.1 Rangieren im Bf/Bft auf Einfahrgleis aus
 Richtung über Signal Ra 10/
 Einfahrweiche Nr. hinaus bis Uhr erlaubt.

14.2 Sie fahren in ein - besonders kurzes - Stumpfgleis.
 14.3 Sie fahren in ein Gleis mit verkürztem Einfahrgeweg.
 14.4 Halten Sie an vor - gestörtem - (Signal usw.)
 - auch bei Fahrstellung -

14.5 Fahren Sie bis zur gestörten - LZB-Bk / ETCS-Bk -
 mit höchstens der im Fahrplan angegebenen Geschwindigkeit und halten dort auch - bei LZB-Fahrt / ETCS-Fahrerlaubnis - an.

14.6 Bleiben Sie halten.
 14.7 Sie dürfen Trittstufen in nicht ausfahren.
 14.8 Stellen Sie VMZ 200 von bis ein.
 14.9 Sie dürfen sich aus der LZB entlassen.

Übermittlungscodes:
 (Ort) (Datum) (Uhr) (Minuten)
 (Fahrtenleiter) erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)
 bei fmdl. Übermittlung: ZF / andere

14.35 **Befehl** ist zurückgezogen.
 (Übermittlungscodes des zurückziehenden Befehls)

Übermittlungscodes:
 (Ort) (Datum) (Uhr) (Minuten)
 (Fahrtenleiter) erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)
 bei fmdl. Übermittlung: ZF / andere

Grund Nr.	Anlass für Befehl 12	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2
-----------	----------------------	--

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 teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis	20 km/h
6	Kein Durchrutschweg	30 km/h
7	Verständigung zwischen den Zugmeldstellen gestört	auf Sicht
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren	40 km/h

Bahnübergänge, Reisendenübergänge, Spurrillen

10	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert	20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt	30 km/h
12	Reisendenübergang 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 und auf Sicht

Mängel an Bahnanlagen

30	Mängel am Oberbau	*)
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis)	auf Sicht
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdbeben, Sturmschäden usw.)	auf Sicht
33	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel	auf Sicht
34	PZB-Streckeneinrichtung gestört	50 km/h
35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen	50 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert	5 km/h
37	Heißläuferungsanlage / FestbremSORnungsanlage gestört	200 km/h
38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich	*)
39	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert	auf Sicht

Besonderheiten am Zug

40	Engstelle für Lü-Sendungen	10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen	*)
42	Spitzensignal unvollständig	40 km/h
43	Windwarnung	80 km/h

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben

Ausfüllanleitung

Allgemeine Regeln:

Gültiges im Feld vor der Befehlsnummer ankreuzen.

Nicht zutreffendes im Kopf und in angekreuzten Teilen schräg durchstreichen.

Besondere Regeln für diktierete Befehle:

Alle Befehle dürfen diktiert werden.

Bei mehreren Befehlen dürfen Vorder- und Rückseiten kombiniert werden, die Vordrucke dürfen hierbei nur einseitig ausgefüllt werden.

Beim Diktieren eines Befehles 14.35 den zweiten Unterschriftenteil verwenden. Wenn beim Zurückziehen eines Befehles 14.1 - 14.9 der Standort des Zuges von den Angaben im Kopf der Rückseite abweicht, den Standort formlos an einer geeigneten Stelle vermerken.

Besondere Regeln für auszuhändigende Befehle:

Nur Befehle 1 bis 14 dürfen dem Triebfahrzeugführer ausgehändigt werden.

Wenn Befehle 14.1 bis 14.35 dem Triebfahrzeugführer ausgehändigt werden müssen, ist deren Inhalt im Befehl 14 auf der Vorderseite darzustellen.

Besondere Regeln für bestimmte Befehle:

Im **Befehl 2** in der 1. Spalte „Signal usw.“ eine der folgenden Abkürzungen verwenden:

(Höhe) Esig, Zsig, Asig, Sperrsig, Bksig, Sbk, Dksig, Ts 2, Sh 2, Ne 1, Ne 14, LZB-Bk, ETCS-Bk, ETCS-Halt, LZB-Nothalt

Im **Befehl 2** in die 2. Spalte „Bezeichnung / km“ folgendes eintragen:

1. die Bezeichnung des Signals, der LZB-Bk, der ETCS-Bk, oder die kilometrische Lage der Stelle, an der der Zug vorbeifahren darf oder
2. die Bezeichnung des Signals, der LZB-Bk, der ETCS-Bk, der Stelle, oder die kilometrische Lage einer Stelle, an der der Zug unzulässig vorbeifahren ist; bei ETCS-Betriebsart TR die Stelle, an der der Zug zum Halten gekommen ist.

Im **Befehl 2** in der 3. Spalte für Betriebsstellen die in der Kopfzeile dieser Spalte angegebenen Abkürzungen verwenden.

Im **Befehl 12** für Betriebsstellen, Kilometerangaben und Signale sinngemäß die für Befehl 2 vorgegebenen Abkürzungen und Begriffe verwenden.

Im **Befehl 12** in der 2. Spalte „auf Sicht“ nur in benutzten Zeilen streichen, wenn das Fahren auf Sicht nicht erforderlich ist.

Im **Befehl 12** dürfen in einer Zeile eine oder mehrere Geschwindigkeitsbeschränkungen und der Auftrag, auf Sicht zu fahren, zusammengefasst werden, wenn sich diese auf denselben Abschnitt beziehen. In die erste Spalte dann die niedrigste Geschwindigkeit eintragen. Bei der Kombination von Geschwindigkeitsbeschränkungen und dem Auftrag, auf Sicht zu fahren, in Spalte 1 nur dann eine Geschwindigkeit eintragen, wenn diese kleiner ist als 40 km/h.

Im **Befehl 12** in der 7. Spalte die Grund-Nummer nach der Tabelle auf der Rückseite des Befehlsvordrucks eintragen. Wenn mehrere Geschwindigkeitsbeschränkungen bzw. der Auftrag, auf Sicht zu fahren, zusammengefasst sind, alle Gründe angeben. Bei Platzmangel oder bei Gründen, die nicht in der Tabelle angegeben sind, durch den Eintrag „s. Bef 14“ auf Befehl 14 verweisen und die Gründe dort eintragen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Fahrplan-Mitteilung	408.0415 Seite 1

1 Fahrplan-Mitteilung 1

- (1) Mit Fahrplan-Mitteilung 1 darf der Fahrdienstleiter Fahrplanangaben bekannt geben.
- (2) In der Regel wird Vordruck 408.0415V01 verwendet, soweit es nicht anders bestimmt ist. Ist der Vordruck ausnahmsweise nicht vorhanden, ist der Wortlaut des Vordrucks anzuwenden.
- (3) Es ist einzutragen:
 - a) Nummer des Buchfahrplans, in dem sich die Spalten 1 bis 3b befinden, nach denen der Zug fahren soll,
 - b) Nummer der Seite im Buchfahrplan, 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,
 - e) Strukturnummer aus dem Inhaltsverzeichnis des Ersatzfahrplans für den jeweiligen Zug.

2 Übermitteln

- (1) Der Fahrdienstleiter darf dem Triebfahrzeugführer eine Fahrplan-Mitteilung **Allgemein** wie folgt übermitteln:
 - a) Eine durch Fax bekannt gegebene Fahrplan-Mitteilung darf der Fahrdienstleiter
 1. dem Triebfahrzeugführer im Original aushändigen,
 2. ohne Durchschrift ausfertigen und einem örtlichen Mitarbeiter (Betriebsstellenbuch) diktieren oder durch Fax bekannt geben. Der örtliche Mitarbeiter muss die Fahrplan-Mitteilung nach den Regeln in Nr. 1 aushändigen, nach den Regeln in b) Nr. 2 ausfertigen und aushändigen oder nach den Regeln im Absatz (2) diktieren.
 3. ohne Durchschrift ausfertigen und dem Triebfahrzeugführer nach den Regeln im Absatz (2) diktieren.
 - b) Der Fahrdienstleiter darf eine ihm diktierte Fahrplan-Mitteilung oder von ihm erteilte Fahrplan-Mitteilung 1
 1. nach den Regeln nach a) Nr. 2 oder 3 übermitteln,
 2. mit einer Durchschrift ausfertigen und dem Triebfahrzeugführer die Urschrift aushändigen.
- (2) Der Fahrdienstleiter darf die Fahrplan-Mitteilung dem Triebfahrzeugführer erst **Diktieren** diktieren oder aushändigen, wenn der Zug hält.

Der Ausfertiger muss den Wortlaut der Fahrplan-Mitteilung wiederholen.

- (3) Der diktierende Mitarbeiter muss die Richtigkeit der Wiederholung bestätigen. Nachdem die Richtigkeit der Wiederholung bestätigt worden ist, muss der Ausfertiger die anordnende Stelle und den Namen des diktierenden Mitarbeiters mit dem Zusatz „gez.“ vermerken, die Uhrzeit eintragen und mit dem Zusatz „i A.“ unterzeichnen.



**Fahrplan -
Mitteilung**

Triebfahrzeugführer - Zug - Sperrfahrt - Sperrfahrt KIam

.....

Zuggattung/ Zuggattungsnummer	von	bis	über

1 fahren Sie nach folgenden Fahrplanangaben:

Buchfahrplan	Seite	Spalte, Linie, Zug	Betriebsstelle	Ankunft	Abfahrt	Besonderheiten/ Strukturnummer

Bei Ersatzfahrplan: Zulässige Geschwindigkeit km/h
Bremsstellung

Bei Umleitung gelten die größte zulässige Geschwindigkeit und Bremsstellung des bisherigen Fahrplans, soweit nicht eine andere zulässige Geschwindigkeit oder eine andere Bremsstellung bekannt gegeben ist.

2

Sie müssen von [Bst] bis [Bst]

- wegen fehlender Bremsunterstel (gilt nur, wenn Zug signalgeführt wird) -
gültig bei vorhandenen Bremsunterstein in Bremsstellung

fahren

zwischen (Zugmeldestelle)	und (Zugmeldestelle)	mit höchstens km/h	nach Buchfahrplan Nr. Seite



3

Sie dürfen trotz fehlender Bremsunterstel mit nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeiten von [Bst] bis [Bst] fahren.

Gültig bei vorhandenen Bremsunterstein in Bremsstellung

4

Sie dürfen mit höchstens der folgend genannten Geschwindigkeit fahren

zwischen	und	von km	bis km	Länge [m]	[km/h]	Sonstiges

5

Sie müssen bei Fahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer Folgendes beachten:

zwischen	und	EL 1 in km	EL 3 in km	EL 4 in km	EL 5 in km	Oberstrombegrenzung (A)	von km	bis km

6

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

..... (Ort) (Datum) (Uhr) (Minuten)
..... (Anordnungsstelle) gez. (Name) i. A. (Name)

Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer ankreuzen. Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf des Vordrucks oder im angrenzenden Teil schräg durchstreichen.

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Blockstellen, Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen	408.0421 Seite 1

1 Regeln für Fahrdienstleiter von Zugmeldestellen

- (1) Allgemein gilt: **Grundsatz**
- a) Bevor der Fahrdienstleiter einer Zugmeldestelle eine Zugfahrt zulässt, muss er im Betriebsstellenbuch oder in einer Betra genannte Blockstellen und Schrankenwärter benachrichtigen.
- b) Wenn ein Bahnübergangsposten dem Fahrdienstleiter einer Zugmeldestelle mitgeteilt hat, dass er einen Bahnübergang sichert, muss der Fahrdienstleiter den Bahnübergangsposten vor Zulassung einer Zugfahrt benachrichtigen. Im Betriebsstellenbuch oder in einer Betra können zusätzliche Regeln gegeben sein.
- (2) Im Betriebsstellenbuch oder in einer Betra kann geregelt sein, dass Anrufschränken während längerer festgelegter Zugpausen offen gelassen werden dürfen. **Anrufschränken in Zugpausen offen lassen**
- (3) Der Fahrdienstleiter muss Bahnübergangsposten von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle benachrichtigen. **Benachrichtigungsab-schnitt und Bedingungen bei Bahnübergangsposten**
- Solange er Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen muss, darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Sperre muss er nach 408.0403 Nr. 7 anbringen.
 - Er muss dem Bahnübergangsposten mitteilen, wie er ihn benachrichtigt und ihn über bereits unterwegs befindliche Züge unterrichten.
 - Solange er Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen muss, muss er Merkhinweis „BUE“ nach 408.0402 Nr. 3 und Sperre nach 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. **Merkhinweis, Sperre**
- * (4) Für das Benachrichtigen durch den Fahrdienstleiter gilt Folgendes:
- * a) Der Fahrdienstleiter muss überwachen, dass sich Mitarbeiter meldepflichtiger Stellen und Bahnübergangsposten melden. **Melden**
- * b) Werden Bahnübergangsposten im Bahnhof oder innerhalb einer Abzweigstelle benachrichtigt, erteilt der Fahrdienstleiter dem Bahnübergangsposten einen Sicherungsauftrag mit folgendem Wortlaut: **Benachrichtigen innerhalb von Bahnhöfen und Abzweigstellen Wortlaut des Sicherungsauftrags**
- * „Bahnübergang ... (km oder Bezeichnung des Bahnübergangs) für Zug ... (Nummer) von ... (Name der Zugmeldestelle) nach ... (Name der Zugmeldestelle) sichern“.
- * c) Er muss überwachen, dass Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten, wo dies im Betriebsstellenbuch oder in einer Betra vorgeschrieben ist, bestätigen, dass der Bahnübergang gesichert ist. **Bestätigen, dass Bahnübergang gesichert ist**

Rücknahme des Sicherungs- auftrags, Wortlaut	d) Soll der Sicherungsauftrag bei der Benachrichtigung des Bahnübergangspostens zurückgenommen werden, verwendet der Fahrdienstleiter folgenden Wortlaut: „Sicherungsauftrag für Bahnübergang ... (km oder Bezeichnung des Bahnübergangs) für Zug ... (Nummer) von ... (Name der Zugmeldestelle) nach ... (Name der Zugmeldestelle) wird zurückgenommen.“	* * * * * *
Merkinweis, Sperrn	e) Solange der Fahrdienstleiter Bahnübergangsposten im Bahnhof oder innerhalb einer Abzweigstelle benachrichtigt, 1. darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Sperrn muss er nach 408.0403 Nr. 7 anbringen und 2. muss er Merkinweis „BUE“ nach 408.0402 Nr. 3 und Sperre nach 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben.	* * * * * * *
Verbinden mit anderen Mit- teilungen	(5) Wenn der Fahrdienstleiter Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten nicht einzeln benachrichtigt, darf er eine Benachrichtigung nicht mit einer Benachrichtigung für einen anderen Zug oder einer Mitteilung verbinden.	
Benachrichti- gen freie Stre- cke, Einleitung	(6) Werden Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten auf der freien Strecke benachrichtigt, leitet der Fahrdienstleiter jede Benachrichtigung ein mit „Zugmeldung“.	* * *
Wortlaut der Einzelbenach- richtung	(7) Für die Einzelbenachrichtigung durch den Fahrdienstleiter gilt Folgendes: a) Wenn der Fahrdienstleiter nicht durch Abmelden benachrichtigt, muss er für die Benachrichtigung folgenden Wortlaut verwenden: „Zug ... (Nummer) von ... (Name der Zugmeldestelle) nach ... (Name der Zugmeldestelle) voraussichtlich ab ... (Minute der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit).“	* * * * * * *
Rücknahme der Einzelbe- nachrichti- gung, Wortlaut	b) Soll die Einzelbenachrichtigung des Bahnübergangspostens zurückgenommen werden, verwendet der Fahrdienstleiter folgenden Wortlaut: „Benachrichtigung für Zug ... (Nummer) von ... (Name der Zugmeldestelle) nach ... (Name der Zugmeldestelle) voraussichtlich ab ... (Minute der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit) wird zurückgenommen.“	* * * * *
Voraussicht- liche Ab- oder Durchfahrts- zeit	(8) Der Fahrdienstleiter muss Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten bis zu fünf Minuten vorher mit der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit der Zugfahrt benachrichtigen. Im Betriebsstellenbuch oder in einer Betra kann für den Zeitpunkt der Benachrichtigung eine Mindestzeit bestimmt sein.	
Zulässige Ge- schwindigkeit	(9) Bei der Benachrichtigung von Bahnübergangsposten muss der Fahrdienstleiter die im Fahrplan angegebene zulässige Geschwindigkeit des Zuges mitteilen, wenn dies im Betriebsstellenbuch oder einer Betra bestimmt ist.	
Berichtigung, Rücknahme der Benach- richtung	(10) Weicht die tatsächliche Ab- oder Durchfahrtszeit um zwei Minuten oder mehr von der gemeldeten Zeit ab, muss der Fahrdienstleiter die Benachrichtigung möglichst frühzeitig berichtigen. Der Fahrdienstleiter leitet die Berichtigung abweichend von Absatz 6 ein mit:	
Wortlaut, Ein- leitung	„Berichtigte Zugmeldung“. Wenn ein Zug zunächst nicht abfährt und er deshalb die Benachrichtigung durch Abmelden zurücknimmt, muss er folgenden Wortlaut verwenden:	* *

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

**Rücknahme
Abmeldung,
Wortlaut**

(11) Wenn ein Fahrdienstleiter den Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle nicht benachrichtigen kann, muss der 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 (Betriebsstellenbuch zu Absatz (1)).

**Benachbarte
Zugmeldestelle kann
nicht benachrichtigt werden**

(12) Wenn ein Fahrdienstleiter den Fahrdienstleiter einer Blockstelle, die nicht Bahnhof oder Abzweigstelle ist, nicht benachrichtigen kann, darf er die Zugfahrt zulassen; er soll möglichst den Triebfahrzeugführer mündlich verständigen; ist der Fahrdienstleiter der Blockstelle zugleich Schrankenwärter (Betriebsstellenbuch zu Absatz (1)), muss der Fahrdienstleiter der rufenden Zugmeldestelle dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 erteilen.

**Blockstelle
kann nicht benachrichtigt werden**

Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten kann nicht benachrichtigt werden oder Bestätigung bleibt aus

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

Für Bahnübergänge, vor denen ein Orientierungszeichen „PZB BÜ“ aufgestellt ist, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer zusätzlich zum Befehl 8 mit Befehl 12 Grund 34 anweisen, in dem Zugfolgeabschnitt vom rückliegenden Hauptsignal bis zu dem betroffenen Bahnübergang mit höchstens 50 km/h zu fahren. Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer zusätzlich Befehl 12.4 erteilen.

Beispiel							
Vordruck 1 von 2							
<input checked="" type="checkbox"/>	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:					
	km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	50	auf Sicht	zw Bf Astadt	u Bf Beheim	v Asig N 3	bis km 4,567	34
<input checked="" type="checkbox"/>	12.4	PZB - an sig - in km 3,567 - ständig wirksam / unwirksam .					
Vordruck 2 von 2							
<input checked="" type="checkbox"/>	8	Sie müssen - zwischen Zmst <u>Astadt</u> und Zmst <u>Beheim</u>					
		- in Bf/Bft / auf Abzw/Üst halten vor BÜ in km <u>4,567</u>					
		/km /km /km /km /km					
		Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.					

Die vorgenannten Befehle sind nicht erforderlich, wenn ein Schrankenwärter, dessen Schranken bei nicht besetztem Posten in geschlossener Stellung verschlossen sind (Betriebsstellenbuch), sich nicht zur Arbeit meldet. Der Fahrdienstleiter muss den Schrankenwärter dann bei seiner Meldung zur Arbeit nachträglich benachrichtigen.

Anrufschrakenwärter meldet Ende der Offenhaltung nicht

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

Zum Wiederholen verpflichtete Stelle meldet sich nicht

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

(16) Wenn ein Fahrdienstleiter nicht durch Abmelden benachrichtigt, muss er Benachrichtigungen in der Unterlage nachweisen, die im Betriebsstellenbuch genannt ist. Bei Bahnübergangsposten muss er Vorgänge nach Abschnitt 1 Absätze (1) und (4), jede Benachrichtigung des Bahnübergangspostens sowie Besonderheiten nach Abschnitt 1 Absatz (10) nach folgendem Muster nachweisen:

Muster																	
1	2		3		4		5		6		7		8		9	10	
Tag	Regelgleis von → ← 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	←		
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) Der Fahrdienstleiter einer Blockstelle, die nicht Bahnhof oder Abzweigstelle ist, muss sich bei einer Benachrichtigung melden, wenn er einzeln benachrichtigt wird oder es im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta vorgeschrieben ist. Er muss sich mit der Bezeichnung seiner Stelle melden, z. B. „Blockstelle Heide“. Zu benachrichtigende Stellen melden sich möglichst in der Reihenfolge der Betriebsstellen, wenn in einem Gespräch mehrere Mitarbeiter gleichzeitig benachrichtigt werden. Im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta kann eine andere als die fernmündliche Meldung vorgeschrieben sein. Der Fahrdienstleiter muss die Benachrichtigung wiederholen, wenn er einzeln benachrichtigt wird, wenn es im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta vorgeschrieben ist oder der Fahrdienstleiter hierzu auffordert.
- (2) Auf Blockstellen sind Angaben zu Regel- und Bedarfszügen in einem Streckenfahrplan (z. B. Muster nach 408.1421V01) dargestellt.

Melden als Fahrdienstleiter einer Blockstelle, Wiederholen

Streckenfahrplan



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen	408.0423 Seite 1

1 Allgemeines

- | | |
|--|-------------------------------------|
| (1) Der Fahrdienstleiter muss Arbeitsstellen auf der freien Strecke auf Antrag über Zugfahrten in nicht gesperrten Gleisen benachrichtigen. | Grundsatz |
| (2) Zuständig ist der Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, der die Zugfahrten in Richtung Arbeitsstelle zulässt. Wenn sich die Arbeitsstelle jedoch bei ESTW-Zentralblock hinter einem selbsttätigen Blocksignal befindet, das zu einem Elektronischen Stellwerk gehört, ist der Fahrdienstleiter zuständig, dem das selbsttätige Blocksignal zugeteilt ist. | Zuständigkeit |
| (3) Im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta | Zulässige Zugfolgeabschnitte |
| <ul style="list-style-type: none"> a) sind die Zugmeldestellen bzw. bei ESTW-Zentralblock die selbsttätigen Blocksignale genannt, hinter denen das Benachrichtigen von Arbeitsstellen zulässig ist, b) ist angegeben, ob das Benachrichtigen auch für Fahrten im Gegengleis zulässig ist. | Befahren des Gegengleises |

2 Voraussetzungen

- | | |
|---|--|
| (1) Ein Antragsteller an der Arbeitsstelle beantragt das Benachrichtigen beim zuständigen Fahrdienstleiter. | Antrag |
| (2) Der Antragsteller an der Arbeitsstelle teilt dem Fahrdienstleiter mit, <ul style="list-style-type: none"> - in welchem Gleis und in welchem Kilometer sich die Arbeitsstelle befindet, - für welche Gleise und für welche Fahrtrichtung eine Benachrichtigung erforderlich ist, - bei einem Elektronischen Stellwerk mit ESTW-Zentralblock zusätzlich die Bezeichnung des selbsttätigen Blocksignals, der Ausfahrtsignale oder Blocksignale der Abzweigstelle, hinter denen das Benachrichtigen erforderlich ist, - wann die Arbeiten beginnen und voraussichtlich enden. <p><i>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.“</i></p> | Lage, Gleise und Fahrtrichtung, Beginn, Ende |
| (3) Zwischen Fahrdienstleiter und dem Meldeposten an der Arbeitsstelle muss eine zweiseitig gerichtete Einzelverbindung bestehen. <p>Der Meldeposten an der Arbeitsstelle vereinbart mit dem Fahrdienstleiter die Art der Sprechverbindung und das Rufzeichen, die Rufnummer bzw. den Funkkanal der Arbeitsstelle.</p> | Einzelverbindung |
| (4) Der Fahrdienstleiter darf höchstens eine Arbeitsstelle in zwei Gleisen bzw. zwei Fahrtrichtungen oder zwei Arbeitsstellen in je einem Gleis und in je einer Fahrtrichtung benachrichtigen. Sind zwei Arbeitsstellen zu benachrichtigen, muss der Fahrdienstleiter 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 der Fahrdienstleiter Arbeitsstellen über Zugfahrten benachrichtigen muss, muss er
- bei derjenigen Zugmeldestelle, die Zugfahrten auf dem Regel- oder Gegengleis in Richtung Arbeitsstelle zulässt,
 - als Fahrdienstleiter, 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 muss der Fahrdienstleiter 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) Fahrzeuge müssen Gleise, für die das Benachrichtigen beantragt wurde, vor Beginn der Arbeiten bis zur nächsten Zugmeldestelle verlassen haben.
- Zustimmung** (9) Wenn die o. g. Voraussetzungen erfüllt sind, darf der Fahrdienstleiter dem Beginn der Arbeiten zustimmen.

3 Benachrichtigung

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

4 Besonderheiten

- (1) Wenn der Fahrdienstleiter den Meldeposten nicht benachrichtigen kann, muss er die Triebfahrzeugführer durch Befehl 12 - Grund Nr. 23 - anweisen, in der Arbeitsstelle auf Sicht zu fahren.

Benachrichtigung nicht möglich

Beispiel							
X	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:					
	km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
		auf Sicht	zwischen Bf Beheim	und Bf Cestadt	von km 87,2	bis km 87,4	23

- (2) Der Fahrdienstleiter darf es ablehnen, Arbeitsstellen zu benachrichtigen, wenn er außergewöhnlich belastet ist, z.B. infolge einer Störung oder Unregelmäßigkeit. Wenn die außergewöhnliche Arbeitsbelastung erst auftritt, nachdem der Fahrdienstleiter mit dem Benachrichtigen begonnen hat, muss er der Arbeitsstelle mitteilen, dass er das Benachrichtigen beendet.

Außergewöhnliche Arbeitsbelastung

5 Ende der Benachrichtigung

Der Meldeposten an der Arbeitsstelle teilt dem Fahrdienstleiter mit, wenn die Benachrichtigung über Zugfahrten nicht mehr erforderlich ist.

6 Nachweis

Vorgänge nach Abschnitt 2 Absätze (1), (3), (4), (7) und (8), Abschnitt 3 Absatz (1), Abschnitt 4 und Abschnitt 5 muss der Fahrdienstleiter nach folgendem Muster nachweisen:

Muster																					
1	2			3		4		5		6		7		8		9		10			
Tag 13.12.	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf						Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt						Zugnummer		Meldungen und Vermerke						
	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt						Rückmeldung				
Zugnummer →	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	← Zugnummer				
4720			8	43			8	49			8	50					8.55 von Arb in km 56,800				
Abschnitt 2 Absatz 1										Abschnitt 2 Absatz 2										Ben für Rgl FBH - FCS	
Abschnitt 2 Absatz 8																		beantragt von 9.00			
Abschnitt 2 Absatz 9																		bis 11.00, Enders			
Abschnitt 3 Absatz 1																		8.56 Gl FBH – FCS frei			
Abschnitt 4 Absatz 1																		8.57 an Arb in km 56,800			
Abschnitt 5																		Beginn der Arb zugest			
4722			8	58			9	04			9	05					9.04 Arb ben				
4724			9	15			9	21			9	26					9.20 Arb meldet sich				
Abschnitt 4 Absatz 1																		nicht, Bef 12			
Abschnitt 5																		10.50 von Arb: Arb in km			
																		56,800 beendet, Enders			



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten oder Ausfall von Zügen	408.0431 Seite 1

1 Züge des Gelegenheitsverkehrs

(1) Der Fahrdienstleiter darf verkehren lassen:

Züge

- a) unvorhergesehene Sperrfahrten,
- b) unvorhergesehene Fahrten (Betriebsstellenbuch),
- c) dringliche Hilfszüge,
- d) mit Zustimmung der Betriebszentrale
 - Reisezüge, die in zwei Teilen gefahren werden müssen, oder
 - Ersatzzüge.

Der Fahrdienstleiter muss beim Triebfahrzeugführer die im Zug verfügbare Bremsstellung erfragen.

(2) Der Fahrdienstleiter muss folgende Angaben bekanntgeben und folgende Stellen benachrichtigen:

Angaben und zu benachrichtigende Stellen

a) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer und den Fahrdienstleitern des Zuanfangsbahnhofs, des Zugendbahnhofs und der Bahnhöfe, auf denen Triebfahrzeuge gewechselt werden, folgende Fahrplanangaben bekannt geben:

- die Zugnummer, die Bezeichnung „Sperrfahrt KI“ bei Kleinwagenfahrten, Zuggattung, zulässige Geschwindigkeit, Verkehrstage, Zuanfangsbahnhof, Zugendbahnhof, Ankunfts- und Abfahrzeiten, Besonderheiten,
- die Traktionsart, wenn ein Brennkrafttriebfahrzeug auf Strecken mit elektrischem Betrieb eingesetzt wird, bei Verwenden des Ersatzfahrplans oder wenn ein Reisezug in zwei Teilen gefahren wird.

b) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer Mindestbremsleistung, Bremsstellung und Spalten 1 bis 5 des Buchfahrplans bekannt geben.

c) Der Fahrdienstleiter darf dem Triebfahrzeugführer die Angaben nur mit Fahrplan-Mitteilung 1 bekannt geben. Bei Triebfahrzeugfahrten darf er auf die Angabe der Ankunfts- und Abfahrzeiten verzichten.

Für Sperrfahrten, die unvorhergesehen verkehren, darf der Fahrdienstleiter die Angaben der Fahrplan-Mitteilung durch Eintrag im Befehl 14 bekannt geben.

d) Der Fahrdienstleiter des Zuanfangsbahnhofs oder eines Anschlussbahnhofs muss den nächsten Anschlussbahnhof und die dazwischen gelegenen Bahnhöfe unterrichten.

Wenn der Triebfahrzeugführer den Ersatzfahrplan verwenden soll, muss der Fahrdienstleiter ihm Heft und Seite des Buchfahrplans sowie die zulässige Geschwindigkeit angeben.

Er muss die beteiligten örtlichen Stellen und die vorgelegenen Betriebsstellen bis zum nächsten Bahnhof benachrichtigen.

e) Der Fahrdienstleiter darf beauftragt werden, Fahrplanangaben bekannt zu geben.

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

Rettungszüge (3) Für Rettungszüge auf bestimmten Strecken gelten die im Betriebsstellenbuch enthaltenen Einsatzaufträge.

Versuchsfahrten (4) Für Versuchsfahrten gelten abweichende Regeln, die in einer Fahrplananordnung bekanntgegeben sind.

2 Umleiten

Bekanntgeben (1) Der Fahrdienstleiter darf beauftragt werden, Fahrplanangaben bekannt zu geben.

Erleichterungen (2) Im Betriebsstellenbuch können Umleitungen unter erleichterten Bedingungen zugelassen sein.

Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer keine Fahrplan-Mitteilung übermitteln.

Der Fahrdienstleiter der Betriebsstelle, auf der die Umleitung beginnt, muss die betroffenen Stellen verständigen. Er muss den Triebfahrzeugführer mündlich verständigen, wenn es im Betriebsstellenbuch angeordnet ist oder er die Fahrt mit besonderem Auftrag zulässt.

Zulässige Geschwindigkeit mehr als 200 km/h (3) Allgemein gilt:
a) Die Betriebszentrale darf den Fahrdienstleiter beauftragen, Reisezügen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 200 km/h, die umzuleitenden Reisezügen begegnen können, Befehl 14.8 zu erteilen mit dem Auftrag „Stellen Sie VMZ 200 von ... bis ... ein“.

Selbststellbetrieb b) Solange der Fahrdienstleiter Befehle 14.8 nach a) erteilen muss, gilt: An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Merkhinweis, Sperre c) Der Fahrdienstleiter muss Merkinweis „BEF“ nach Modul 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben.

Wirbelstrombremse (4) Wenn ein Zug umgeleitet werden soll, dessen Zuggattungsbezeichnung durch „-W“ ergänzt ist, darf der Fahrdienstleiter die Zugfahrt in die Umleitungsstrecke zulassen, wenn ihm 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 muss der Fahrdienstleiter nachweisen.

3 Ausfall von Zügen

Der Fahrdienstleiter muss den Ausfall von Zügen so frühzeitig wie möglich bekannt geben. Wegen der zu benachrichtigenden Stellen und der Art der Bekanntgabe gelten die Regeln in Abschnitt 1 Absätze (1) und (2).



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen	408.0435 Seite 1

1 Allgemeines

- (1) Wenn von den für Fahrzeuge vorgesehenen Maßen (Betriebsstellenbuch) abgewichen werden soll, wird unterschieden nach: **Begriffe**
- außergewöhnlichen Sendungen,
 - außergewöhnlichen Fahrzeugen,
 - außergewöhnlichen Zügen,
 - sonstigen Abweichungen.
- (2) Außergewöhnliche Sendungen sind: **Außergewöhnliche Sendungen**
- a) Schwerwagen,
 - b) Sendungen mit Lademaßüberschreitungen (Lü-Sendungen),
 - c) andere Sendungen, die nur unter besonderen Bedingungen befördert werden.
- (3) Außergewöhnliche Fahrzeuge sind: **Außergewöhnliche Fahrzeuge**
- a) Fahrzeuge der Baureihen 401, 402 oder 801 bis 808 bzw. Wagen der Bauart-Nummernreihe 116, die in Züge eingestellt sind, deren Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-A“ ergänzt ist,
 - b) Fahrzeuge mit der Anschrift „LNT“, die in Züge eingestellt sind, deren Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-L“ ergänzt ist,
 - * c) Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs, die in Züge eingestellt sind, deren Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-D“ oder „-E“ ergänzt ist,
 - d) offene beladene Autotransportwagen, wenn diese in einen Reisezug eingestellt sind, dessen Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-K“ ergänzt ist oder
 - e) andere Fahrzeuge, die in einer Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung als außergewöhnliche Fahrzeuge bezeichnet sind.
- (4) Außergewöhnliche Züge sind Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-A“, „-L“, „-D“, „-E“ oder „-K“ ergänzt ist, wenn sie auf Strecken verkehren, die für diese Züge nicht zugelassen sind. Im Betriebsstellenbuch sind die zugelassenen Strecken genannt und es können zusätzliche Regeln gegeben sein. **Außergewöhnliche Züge**
- (5) Sonstige Abweichungen sind in folgenden Fällen gegeben: **Sonstige Abweichungen**
- beim Ausfahren von Trittstufen,
 - für Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-W“ ergänzt ist und
 - für Schneeräumfahrten.
- (6) Allgemein gilt: **Beförderungsanordnung, Fahrplananordnung**
- a) Der Fahrdienstleiter darf außergewöhnliche Sendungen, außergewöhnliche Fahrzeuge oder außergewöhnliche Züge nur verkehren lassen, wenn dies in einer Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung zugelassen ist.
- Die Beförderungsanordnung enthält die Beförderungsbedingungen, die Bezeichnung der Sendung oder des Fahrzeugs, den Beförderungstag, die zu

benutzenden Züge und bei außergewöhnlichen Zügen die Zugnummer, Beförderungstag und bei außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeugen auch die Züge können besonders bekannt gegeben werden.

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

In einer ergänzenden Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung sind dann nur noch der Beförderungstag, die zu benutzenden Züge und abweichende Beförderungsbedingungen bekannt gegeben.

- c) Für häufig vorkommende außergewöhnliche Sendungen kann die Beförderung in bestimmten Zügen (aS-Züge) zugelassen sein. aS-Züge sind im Fahrplan für Zugmeldestellen und im Streckenfahrplan durch den Zusatz „aS“ hinter der Zugnummer gekennzeichnet. Es sind Beförderungsbedingungen und Nummer der Beförderungsanordnung angegeben. Die Beförderungsbedingungen gelten auch dann, wenn im aS-Zug keine außergewöhnlichen Sendungen befördert werden.
- d) Die mit Dauer-Beförderungsanordnung bekannt gegebenen Züge, die aus Wagen mit automatischer Kupplung UIC 69 oder UIC 69e gebildet sind, sind im Fahrplan für Zugmeldestellen und im Streckenfahrplan durch den Zusatz „AK-Zug“ oder „AK-Schwerwagenzug“ und der Nummer der Beförderungsanordnung gekennzeichnet.
- e) Die mit Dauer-Beförderungsanordnung des Kombinierten Verkehrs (KV) bekannt gegebenen Züge sind im Fahrplan für Zugmeldestellen und im Streckenfahrplan durch den Zusatz „KV“, die Nummer der Dauer-Beförderungsanordnung und den Hinweis „Lü Anton“ gekennzeichnet.
- f) Außergewöhnliche Züge, Züge mit außergewöhnlichen Sendungen oder Züge mit außergewöhnlichen Fahrzeugen dürfen auf zweigleisigen Strecken das Gegengleis nur befahren, wenn dies die Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung zulässt.

**Anordnungen
über den Zug-
verkehr**

- (7) Allgemein gilt:
- a) Züge, die außergewöhnliche Fahrzeuge oder außergewöhnliche Sendungen nach den Absätzen (6) a) oder (6) b) befördern, muss der Fahrdienstleiter mit Zugnummer und Bezeichnung der außergewöhnlichen Fahrzeuge oder der außergewöhnlichen Sendung in die Anordnungen über den Zugverkehr eintragen. Züge nach den Absätzen (6) c), (6) d) oder (6) e) muss er in die Anordnungen über den Zugverkehr eintragen, wenn sie als Züge des Gelegenheitsverkehrs bekannt gegeben werden oder wenn mit einer Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung Abweichungen zu einer Dauer-Beförderungsanordnung oder Dauer-Fahrplananordnung bekannt gegeben werden.
- b) Der Fahrdienstleiter muss außergewöhnliche Züge mit Zugnummer und Bezeichnung der Zuggattung in die Anordnungen über den Zugverkehr eintragen.
- c) Wenn außergewöhnliche Fahrzeuge häufig mit gleichen Beförderungsbedingungen befördert oder außergewöhnliche Züge häufig mit gleichen Beförderungsbedingungen durchgeführt werden, können die Beförderungsbedingungen im Fahrplan für Zugmeldestellen oder im Streckenfahrplan

angegeben sein. Der Fahrdienstleiter muss dann in die Anordnungen über den Zugverkehr nichts eintragen.

- d) Bei Bedarfszügen, die nach dem Fahrplan für Zugmeldestellen oder nach dem Streckenfahrplan außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge befördern oder außergewöhnliche Züge sind, muss der Fahrdienstleiter in die Anordnungen über den Zugverkehr nur den Beförderungstag und die Zugnummer eintragen.

(8) Allgemein gilt:

**Allgemeine
Maßnahmen**

- a) Wenn ein Zug wegen außergewöhnlicher Sendungen oder außergewöhnlicher Fahrzeuge oder weil er ein außergewöhnlicher Zug ist, in den Anordnungen über den Zugverkehr eingetragen ist, muss der Fahrdienstleiter beim Abmelden

Abmelden

1. des Zuges mit außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeugen hinter der Zugnummer die Worte „mit außergewöhnlichen Sendungen“ bzw. „mit außergewöhnlichen Fahrzeugen“,
2. des außergewöhnlichen Zuges vor der Zugnummer die Worte „außergewöhnlicher Zug“

hinzufügen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt das folgende Muster:

Muster																			
1	2			3		4		5	6			7		8		9	10		
Tag	Regelgleis von			Regelgleis nach		Gegengleis nach		Regelgleis nach			Gegengleis von								
15.12.	Adorf			Cestadt															
Zugnummer	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer	Meldungen und Vermerke			
55896	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M		an Send			

- b) Der Fahrdienstleiter muss sich vor Durchführung von Zügen mit außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeugen oder außergewöhnlicher Züge anhand der Beförderungsanordnung, der Fahrplananordnung oder der im Fahrplan für Zugmeldestellen oder im Streckenfahrplan vorhandenen Angaben über die Beförderungsbedingungen unterrichten und den an der Durchführung beteiligten örtlichen Mitarbeitern die Beförderungsbedingungen mitteilen.

Bedingungen

- c) Wenn für die Durchführung eines Zuges mit außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeugen oder eines außergewöhnlichen Zuges Beförderungsbedingungen zu erfüllen sind, dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan in der Regel nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach 408.0403 Nr. 7 anbringen.

**Selbststell-
betrieb oder
Zuglenkung
mit Lenkplan**

Wenn außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge nach Absatz (6) d) oder (6) 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**

- (9) Wenn Weisungen der Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung nicht eingehalten werden können, dürfen außergewöhnliche Züge nicht verkehren, bei außergewöhnlichen Fahrzeugen oder außergewöhnlichen Sendungen muss der Fahrdienstleiter das Aussetzen veranlassen. Dies gilt auch bei außergewöhnlichen Sendungen, wenn Veränderungen der Sendung festgestellt werden. Aussetzen oder Ausfall außergewöhnlicher Sendungen oder Fahrzeuge muss der Fahrdienstleiter der Betriebszentrale mitteilen. Eine ausgesetzte Sendung oder ein ausgesetztes Fahrzeug darf nur weiterbefördert werden, wenn dies in einer zusätzlichen Weisung zur Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung zugelassen ist.

2 Besondere Regeln für Schwerwagen

Befehl 12

Wenn in der Beförderungsanordnung angegeben ist, dass Schwerwagen mit einer niedrigeren als im Fahrplan des Zuges zulässigen Geschwindigkeit fahren müssen, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 12 - Grund Nr. 41 - erteilen.

3 Besondere Regeln für Lü-Sendungen

**Nachbargleise
Beförde-
rungsarten**

- (1) Mit Rücksicht auf Nachbargleise kommen für die Beförderung von Lü-Sendungen folgende Arten in Betracht
- a) „Anton" ohne Maßnahmen,
 - b) „Berta" ohne Maßnahmen, siehe aber c),
 - c) „Cäsar" unter Ausschluss von Lü-Sendungen „Berta" oder „Cäsar" im Nachbargleis oder
 - d) „Dora" unter Sperrung des Nachbargleises.

**Ergänzende
Anordnungen**

- (2) Allgemein gilt:
- a) Wenn im Betriebsstellenbuch nichts anderes bestimmt ist, gelten die für die freie Strecke angeordneten Beförderungsbedingungen auch in den begrenzenden Bahnhöfen zwischen letzter Weiche und Bahnhofsgrenze bzw. Bahnhofsgrenze und erster Weiche.
 - b) Der Fahrdienstleiter darf Züge mit Lü-Sendungen in Bahnhöfen nur über solche Gleise leiten, die dafür im Betriebsstellenbuch zugelassen und durch die Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung nicht ausgeschlossen sind.
 - c) Der Fahrdienstleiter darf Umfahrzugstraßen für Züge mit Lü-Sendungen nur einstellen, wenn es in der Lü-Anordnung zugelassen ist.
 - d) Im Betriebsstellenbuch kann angeordnet sein, dass der Fahrdienstleiter Züge mit Lü-Sendungen nur ab- oder durchlassen darf, wenn der Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle zugestimmt hat.

**Bedingungen
bei „Lü Cäsar“**

- (3) Allgemein gilt:
- a) Wenn die benachbarte Zugmeldestelle einem anderen Fahrdienstleiter zugeteilt ist, muss der Fahrdienstleiter einen Zug mit einer Lü-Sendung „Cäsar" auch auf zweigleisiger Strecke mit dem Zusatz „mit Lü Cäsar" anbieten

- ten. Dies gilt sinngemäß auch für das Nachbargleis einer parallel verlaufenden Strecke.
- b) Der Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle muss Merkinweis „LUE“ nach 408.0402 Nr. 6 und Sperre nach 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben, und zwar
- vor Annahme des Zuges, wenn sie einem anderen Fahrdienstleiter zugeteilt ist,
 - vor Zulassung der Zugfahrt, wenn sie ihm selbst zugeteilt ist.
- c) Bei der benachbarten Zugmeldestelle dürfen bei einem Zug mit Lü-Sendung „Cäsar“ Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach 408.0403 Nr. 7 anbringen.
- d) Bei Arbeiten mit Fahrzeugen oder Baumaschinen im Nachbargleis darf der Fahrdienstleiter 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) Wenn die Beförderung mit Sperrung des Nachbargleises auf freier Strecke oder im Bahnhof angeordnet ist, muss der 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) Wenn in der Beförderungsanordnung die Abnahme von Signalteilen oder die Beseitigung von Einrichtungen usw. angeordnet ist, darf der Fahrdienstleiter des rückgelegenen Bahnhofs den Zug nur ab- oder durchlassen, wenn ihm die Ausführung gemeldet ist. **Feste Gegenstände, Abnehmen von Signalteilen usw. Vorbeileiten an Gegenständen**
- (6) Allgemein gilt:
- a) Wenn eine Lü-Sendung an einer Engstelle vorbeigeleitet werden muss, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des Zuges nach der Beförderungsanordnung durch Befehl 12 - Grund Nr. 40 - anweisen, an der Engstelle mit höchstens 10 km/h zu fahren.
- b) Wenn eine Fachkraft beim Vorbeileiten einer Lü-Sendung an einer Engstelle dem Triebfahrzeugführer Weisungen geben muss, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer nach der Beförderungsanordnung Befehl 14 erteilen.
- c) Wenn in der Beförderungsanordnung das Vorbeileiten nach b) angeordnet ist, darf der Fahrdienstleiter des Bahnhofs vor der Engstelle den Zug erst ablassen, nachdem ihm bestätigt wurde, dass sich die Fachkraft im Zug oder an der Engstelle befindet.
- d) In der Beförderungsanordnung kann angeordnet sein, dass die Fachkraft für einen Streckenabschnitt im Führerraum des Triebfahrzeugs mitfährt und dem Triebfahrzeugführer die Weisungen für das Vorbeileiten an allen Engstellen dieses Abschnitts gibt. In diesem Fall muss der Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, auf der die Fachkraft zusteigt, dem Triebfahrzeugführer Befehl 14 mit folgendem Wortlaut erteilen: „Sie müssen zwischen (Zugmeldestelle) und (Zugmeldestelle) an Engstellen auf Weisung der Fachkraft fahren“.

4 Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen *

Auf Strecken, die für Züge mit der durch „-A“, „-D“, „-E“, „-K“, „-L“ oder „-W“ er-
gänzten Zuggattungsbezeichnung zugelassen sind, sind Einschränkungen für das
Befahren von Bahnhofsgleisen im Betriebsstellenbuch genannt. *

5 Schneeräumfahrten *

Im Betriebsstellenbuch ist angegeben, wo Bahnhofsgleise von Schneeräumfahrten
mit Schneeräumern - außer Schneepflügen, die mit dem Triebfahrzeug fest ver-
bunden sind - nicht befahren werden dürfen. *



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Nachschieben - nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug	408.0441 Seite 1

1 Allgemeine Regeln

- (1) Planmäßig nachgeschobene Züge mit einem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeug sind im Fahrplan für Zugmeldestellen enthalten. Wenn die Betriebszentrale außerplanmäßiges Nachschieben mit einem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeug angeordnet hat, teilt sie dies dem Fahrdienstleiter mit. Wenn sich das nicht mit dem Zug gekuppelte Schiebetriebfahrzeug an den Zug gesetzt hat, meldet der Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs dies dem Fahrdienstleiter. **Mitteilung**
- (2) Bei Zugmeldungen oder Benachrichtigungen für Züge mit nicht mit dem Zug gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug muss der Fahrdienstleiter hinter der Zugnummer den Zusatz „mit Schiebetriebfahrzeug, das nicht mit dem Zug gekuppelt ist“ anfügen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt das Muster in Abschnitt 3 Absatz (2). **Zugmeldung, Benachrichtigung**
- (3) Wenn ein Zug mit nicht mit dem Zug gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug ab- oder durchgelassen werden soll, darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen. **Selbststellbetrieb**
- (4) Wenn der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer eines nachgeschobenen Zuges einen Befehl erteilt, 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 dem Fahrdienstleiter dies mitteilen. In diesem Fall muss der Fahrdienstleiter 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 gekuppelte Schiebetriebfahrzeug bis zu einem Bahnhof am Zug bleibt, muss der Fahrdienstleiter auf Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock zurückmelden. **Rückmelden**
- (2) Der Fahrdienstleiter muss Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. **Merkhinweis, Sperre**

3 Schiebetriebfahrzeug kehrt von der freien Strecke zurück

- (1) Auf Strecken mit automatischem Streckenblock dürfen Schiebetriebfahrzeuge nicht von der freien Strecke aus zurückkehren. **Verbot**
- (2) Wenn ein nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug außerplanmäßig von der freien Strecke aus zurückkehren soll, muss der Fahrdienstleiter 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:

Muster																			
1	2			3		4		5		6			7		8		9	10	
Tag	Regelgleis von			Regelgleis nach		Regelgleis nach		Regelgleis nach		Regelgleis nach			Regelgleis nach						
15.12.	Gegengleis nach			Gegengleis von		Gegengleis von		Gegengleis von		Gegengleis von			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					
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, muss der Fahrdienstleiter für das Nachschieben und für die Rückfahrt Befehl erteilen, und zwar
- auf eingleisigen Strecken Befehl 5
 - auf zweigleisigen Strecken Befehl 5, Befehl 5.1 oder 5.2, und - soweit der Fahrdienstleiter die Einfahrt nicht durch Fahrtstellung eines Hauptsignals, Signal Zs 1, Signal Zs 7, Signal Ts 3 oder Signal Sh 1 zulassen kann - Befehl 6 oder Befehl 7.

Beispiel für Befehl 5 - eingleisige Strecke

X	5	Sie fahren / schieben nach - von <u>Umbach</u> in Richtung <u>Bubenheim</u> bis km <u>123,567</u> ... und kehren zurück.
	5.1	Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis
	5.2	Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis

Beispiel für Befehle 5 und 7 - zweigleisige Strecke

X	5	Sie fahren / schieben nach - von <u>Edelsberg</u> in Richtung <u>Langsdorf</u> bis km <u>234,678</u> ... und kehren zurück.
X	5.1	Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis
	5.2	Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis
X	7	Sie müssen auf dem Gegengleis - vor Signal Nr 1 / in Höhe des Esig/Bleis - in km <u>229,123</u> des Bf/Bt / der Abzweigung <u>Edelsberg</u> halten.

Wo regelmäßig mit Triebfahrzeugen nachgeschoben wird, die nicht mit dem Zug gekuppelt sind, darf der Fahrdienstleiter auf den Befehl verzichten (Betriebsstellenbuch).

Bei Rückkehr auf dem Gegengleis darf der Fahrdienstleiter die Einfahrt in den Bahnhof mit Befehl 6 oder Befehl 1 zulassen, soweit er die Einfahrt nicht durch Fahrtstellung eines Hauptsignals, Signal Zs 1, Signal Zs 7, Signal Ts 3 oder Signal Sh 1 zulassen kann.

Beispiel für Befehl 1 – zweigleisige Strecke

X	1	Sie dürfen - in den / im Bf / Bit - auf der Abzw / Ost Edelsberg..... weiterfahren - einfahren.
	1.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.

(4) Allgemein gilt:

- a) Wenn das Schiebetriebfahrzeug von der freien Strecke aus zurückkehrt, muss der Fahrdienstleiter feststellen, dass es auf dem ersten bei der Rückfahrt erreichten Bahnhof angekommen ist und sich ein etwa für die Einfahrt bedientes Signal wieder in Grundstellung befindet.
- b) Der Fahrdienstleiter muss die Rückkehr des Schiebetriebfahrzeugs an die erste vom Zug ohne Schiebetriebfahrzeug erreichte Zugmeldestelle und die dazwischen gelegenen Zugfolgestellen melden, bei selbsttätigem Streckenblock jedoch nur, wenn diese Stellen ihm nicht zugeteilt sind.
- c) Der Fahrdienstleiter meldet die Rückkehr des Schiebetriebfahrzeugs mit den Worten:
„Schiebetriebfahrzeug von Zug (Nummer) in (Name des Bahnhofs)".
- d) Wenn der Fahrdienstleiter einer beteiligten Zugfolgestelle bei dem Zug eine Räumungsprüfung durchführt, darf er diese erst bestätigen, wenn er die Meldung über die Rückkehr des Schiebetriebfahrzeugs erhalten hat.

**Überwachen
der Rückkehr**

(5) Allgemein gilt:

- a) Für die Zugfahrt darf der Fahrdienstleiter die Hauptsignale bedienen. Bei Zentralblock muss er die selbsttätigen Blocksignale unmittelbar nach der Vorbeifahrt des Zuges mit nicht mit dem Zug gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug in Haltstellung sperren. Nach Rückkehr des Schiebetriebfahrzeugs darf er die Signale wieder entsperren.
- b) Für das zurückkehrende Schiebetriebfahrzeug darf der Fahrdienstleiter bei nichtselbsttätigem Streckenblock die Hauptsignale nicht bedienen.

**Signal-
bedienung**

(6) Allgemein gilt:

- a) Auf Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock muss der Fahrdienstleiter
 - 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 Zugfolgestellen den Streckenblock zunächst nicht bedienen,
 - 3. auf der vom Zug ohne Schiebetriebfahrzeug erreichten Zugmeldestelle das Endfeld zunächst nicht blocken. Bei Relaisblock oder Trägerfrequenzblock 71 muss der Fahrdienstleiter das zugbewirkte Rückblocken sperren, wenn es die Anlage zulässt.

**Block-
bedienung**

b) Nach Eingang der Meldung über die Rückkehr des Schiebetriebfahrzeugs nach Absatz (4) c) muss der Fahrdienstleiter die Blockbedienung für den Zug nachholen.

Grundstellung selbsttätiger Blockeinrichtungen

(7) Selbsttätige Blockeinrichtungen, die sich nach Rückkehr des Schiebetriebfahrzeugs nicht in Grundstellung befinden, muss der Fahrdienstleiter in Grundstellung bringen, wenn bei dem Zug auf der ersten ohne Schiebetriebfahrzeug erreichten Zugmeldestelle eine Räumungsprüfung durchgeführt worden ist.

Merkinweis, Sperre

(8) Wenn das Schiebetriebfahrzeug von der freien Strecke aus zurückkehrt, muss der Fahrdienstleiter

a) auf dem letzten vom Zug mit nicht mit dem Zug gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug durchfahrenen Bahnhof Merkinweis „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 Merkinweis und Sperre nach den Angaben im Betriebsstellenbuch

anbringen bzw. eingeben.

4 Unbeabsichtigtes Trennen vom Zug

Wenn sich ein nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug ohne Absicht vom Zug getrennt hat, muss der Triebfahrzeugführer das Schiebetriebfahrzeug sofort anhalten. Vor der Fahrt zum Ansetzen an den Zug muss der Triebfahrzeugführer die mündliche Zustimmung des Fahrdienstleiters einholen. Der Fahrdienstleiter darf die mündliche Zustimmung erteilen, wenn der nachzuschiebende Zug hält und er dem Triebfahrzeugführer des nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeugs die zur Vorbeifahrt an Halt zeigenden Signalen und zur Sicherung von Bahnübergängen erforderlichen Befehle erteilt hat.

5 Befehl 14.9

Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeuges auf Anforderung Befehl 14.9 erteilen.



Richtlinie

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Geschobene Züge	408.0445 Seite 1

(1) Folgende Züge dürfen geschoben werden:

- a) Züge zur Ver- und Entsorgung von Arbeitsstellen und zur Durchführung von Arbeiten an der Infrastruktur,
- b) Züge nach und von Anschlussstellen sowie benachbarten Bahnhöfen, die nur an eines der beiden Streckengleise angeschlossen sind,
- c) Züge bei besonderen örtlichen Verhältnissen, wenn es im Betriebsstellenbuch zugelassen ist oder
- d) Züge in Störungsfällen.

Im Betriebsstellenbuch kann das Schieben von Zügen verboten sein.

(2) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer auf Anforderung Befehl 14.9 erteilen.

- * (3) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer eines geschobenen Zuges für die Vorbeifahrt an einem Signal Ne 14 Befehl 2 erteilen.
- *
- *



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Geschwindigkeiten im Einfahrgleis beschränken, Einfahrweg begrenzen	408.0451 Seite 1

1 Einfahrt in ein teilweise besetztes oder gesperrtes Gleis bzw. in ein Gleis mit besetztem oder gesperrtem Durchrutschweg usw.

(1) Allgemein gilt:

- a) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 20 km/h bei einer Fahrt in ein Gleis, das zum Teil besetzt oder zum Teil gesperrt ist.
- b) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 30 km/h bei einer Fahrt in ein Gleis, dessen Durchrutschweg ganz oder teilweise besetzt, gesperrt oder aus anderen Gründen nicht ausreichend ist.
- c) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 30 km/h bei einer Fahrt in ein Gleis, dessen Einfahrweg durch eine Wärterhaltscheibe begrenzt ist (Abschnitt 3 Absatz (1)). Diese Geschwindigkeitsbeschränkung ist nicht erforderlich, wenn der Zug an der Wärterhaltscheibe vorbeifahren darf (Befehl 2).
- d) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 30 km/h bei einer Fahrt in ein Gleis, bei dem der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer den Halteplatz im Befehl 14.4 vorschreibt (Abschnitt 3 Absatz (3) a)).
- e) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 30 km/h bei einer Fahrt in ein Gleis, dessen Einfahrweg durch ein Sperrsignal begrenzt ist, für das kein Durchrutschweg definiert ist. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung ist nur erforderlich, wenn der Zug vor dem Sperrsignal halten soll.

Wenn mehrere Fälle gleichzeitig zutreffen, gilt die niedrigere Geschwindigkeit.

- (2) Bevor der Fahrdienstleiter die Fahrt eines Zuges in ein Gleis nach Absatz (1) zulässt, muss er den Triebfahrzeugführer eines LZB-geführten Zuges mündlich auffordern, die LZB mit dem Störschalter ab- und wieder einzuschalten.
- (3) Der Fahrdienstleiter darf die Fahrt eines Zuges in ein Gleis nach Absatz (1) zulassen, wenn er dem Triebfahrzeugführer die zulässige Geschwindigkeit durch Befehl 12 (Grund Nr. 5 bzw. 6) vorgeschrieben hat. Befehl 12 ist nicht erforderlich, wenn der Zug aus anderen Gründen nur mit höchstens der zulässigen Geschwindigkeit fahren darf. Der Befehl muss auf dem letzten rückgelegenen Bahnhof oder vor Zulassen der Zugfahrt in das betroffene Gleis übermittelt werden.
- * (4) Im Betriebsstellenbuch können zu Absatz (3) sowie für Einfahrten in Gleise mit Zugdeckungssignalen, in Gleise mit verkürztem Durchrutschweg oder in andere Gleise ergänzende Regeln gegeben sein.

2 Einfahrt in ein Stumpfgleis

Stumpfgleise und besonders kurze Stumpfgleise sowie die für die Zulassung einer Zugfahrt in diese Gleise geltenden Regeln sind im Betriebsstellenbuch genannt.

3 Einfahrweg begrenzen

- (1) Wenn ein Zug in ein Gleis einfahren soll, das nicht durch ein Hauptsignal oder Sperrsignal begrenzt oder das nicht in seiner ganzen Länge befahrbar ist, muss

der Fahrdienstleiter den Zug in der Regel am Ende des Einfahrwegs durch eine Wärterhaltscheibe anhalten.

- (2) Im Betriebsstellenbuch kann zugelassen sein, dass Züge in ein teilweise besetztes Gleis ohne Zielsignal einfahren dürfen.
- (3) Wenn der Fahrdienstleiter den Zug ausnahmsweise nicht durch eine Wärterhaltscheibe am Ende des Einfahrwegs anhalten kann, weil z. B. ein Mitarbeiter zum Aufstellen des Signals nicht zur Verfügung steht, darf er die Zugfahrt zulassen, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:
 - a) Wo es im Betriebsstellenbuch zugelassen ist, hat der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer im Befehl 14.4 den Halteplatz vorgeschrieben.
 - b) Bei einem teilweise besetzten Gleis hat der Triebfahrzeugführer des dort haltenden Zuges dem Fahrdienstleiter bestätigt, dass das Signal Zg 2 eingeschaltet bzw. angebracht ist, und zwar an dem Ende seines Zuges, auf welches der einfahrende Zug zufährt. Zusätzlich zum Befehl 12 nach Abschnitt 1 Absatz (1) a) muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.4 erteilen mit dem Wortlaut „Halten Sie an vor Signal Zg 2.“

Beispiel							
Vordruck 1 von 2							
X	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:					
	km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	20	auf Sicht	im Bf Astadt		von Esig A	bis Asig N 3	5
5	Einfahrt in teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis					20 km/h	
Vordruck 2 von 2							
X	14.4	Halten Sie an vor - gestörtem - Signal Zg 2 - auch bei Fahrtstellung - (Signal usw.)					

- (4) Der Fahrdienstleiter muss die Maßnahmen nach (1) oder (3) a) nicht treffen, wenn die Bedingungen für die Ausfahrt des Zuges beim Zulassen der Zugfahrt erfüllt sind.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Fahrplanhalt ausfallen lassen	408.0452 Seite 1

1 Grundsatz

Ein Fahrplanhalt darf ausfallen, wenn

- der Zug über eine Fahrstraße für Durchfahrten geleitet werden kann und
- für diese Fahrstraße ein Ausfahrtsignal vorhanden ist.

Darüber hinaus darf die Betriebszentrale den Ausfall von Fahrplanhalten anordnen.

2 Aufgaben

- (1) Wenn der Fahrdienstleiter einen Fahrplanhalt ausfallen lassen muss, muss er den Triebfahrzeugführer verständigen. Er muss den Triebfahrzeugführer nicht verständigen, wenn im Fahrplan ein Betriebshalt vorgeschrieben ist. **Fahrdienstleiter**
- (2) Wenn der Triebfahrzeugführer feststellt, dass ein Fahrplanhalt nicht benötigt wird, muss er beim Fahrdienstleiter nachfragen, ob der Fahrplanhalt ausfallen darf. Er muss nicht nachfragen, wenn im Fahrplan ein Bedarfshalt vorgeschrieben ist. **Triebfahrzeugführer**



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Ausfahrt verhindert	408.0453 Seite 1

1 Grundsatz

Steht der Ausfahrt eines Zuges aus einem Bahnhof, auf dem er planmäßig durchfahren soll, ein Hindernis entgegen,

(1) gilt Folgendes:

**Bahnhof mit
Ausfahrtsignal**

a) Der Fahrdienstleiter muss den Zug auf einem Bahnhof mit Ausfahrtsignal am Einfahrtsignal anhalten, wenn

1. kein Ausfahrtsignal vorhanden ist und das Einfahrtsignal keine Vorsignalfunktion hat oder
2. das Bedienen des Einfahrtsignals vor dem Ausfahrtsignal wegen eines verkürzten Bremsweges im Betriebsstellenbuch nach Modul 408.0251 Abschnitt 2 Absatz (5) verboten ist.

Der Fahrdienstleiter darf das Signal auf Fahrt stellen oder freigeben, wenn der Zug davor zum Halten gekommen ist. Bei einem Zwischensignal muss er sinngemäß verfahren.

b) Wenn kein Einfahrtsignal vorhanden ist, muss der Fahrdienstleiter den Zug durch Schutzsignal anhalten.

c) Wenn ein Zug bei Einfahrt in ein zu einem Gruppenausfahrtsignal gehörendes Gleis nicht bis zum Gruppenausfahrtsignal fahren darf und am Einfahrgleis kein Zwischensignal oder hochstehendes Sperrsignal vorhanden ist, muss der Fahrdienstleiter den Halteplatz durch eine Wärterhaltscheibe kennzeichnen.

Wenn der Fahrdienstleiter den Halteplatz ausnahmsweise nicht durch eine Wärterhaltscheibe kennzeichnen kann, weil z. B. ein Mitarbeiter zum Aufstellen des Signals nicht zur Verfügung steht, darf er die Zugfahrt zulassen, wenn es im Betriebsstellenbuch zugelassen ist und er dem Triebfahrzeugführer im Befehl 14 den Halteplatz vorgeschrieben hat.

d) Wenn ein Fahrdienstleiter auf einem Bahnhof mit mehreren nacheinander folgenden Hauptsignalen, deren Stellung nicht signalmäßig vorangekündigt wird,

- einen Zug an einem Zwischensignal oder am Ausfahrtsignal außerplanmäßig anhalten will bzw.
- einen planmäßig durchfahrenden Zug mit einer zulässigen Geschwindigkeit über 60 km/h abweichend statt des Signals Hp 1 das Signal Hp 2 erteilen will,

muss er den Zug am letzten Hauptsignal, dessen Stellung signalmäßig vorangekündigt wird, anhalten.

(2) Auf einem Bahnhof ohne Ausfahrtsignal muss der Fahrdienstleiter einen Zug, für den im Fahrplan für Zugmeldestellen statt der Ankunftszeit bei diesem Bahnhof ein „H“ vorgeschrieben ist, am Einfahrtsignal anhalten. Er darf 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. Er muss den Zug im Bahnhof durch Schutzsignal anhalten.

**Bahnhof ohne
Ausfahrtsignal**

2 Ausnahmen

Der Fahrdienstleiter muss einen Zug nicht nach Abschnitt 1 am Einfahrsignal bzw. Zwischensignal anhalten, wenn

- ein Halt in der La oder ein zusätzlicher Halt angeordnet ist oder
- im Betriebsstellenbuch 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.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Wechsel der ETCS-Betriebsart	408.0454 Seite 1

Wenn der Triebfahrzeugführer auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hautsignale aus der ETCS-Betriebsart FS oder OS in eine andere ETCS-Betriebsart wechseln will, muss er den Fahrdienstleiter verständigen. Dies gilt nicht, wenn der Fahrdienstleiter für Wechsel aus der ETCS-Betriebsart FS oder OS in eine andere Betriebsart bereits einen Befehl erteilt hat.

Bevor der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer dem Wechsel aus der ETCS-Betriebsart FS oder OS in eine andere Betriebsart mündlich zustimmt, muss er sicherstellen, dass der haltende Zug auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale

- in einem Bahnhof,
- auf einer Abzweigstelle bzw.
- unmittelbar vor oder hinter einem Bahnhof oder einer Abzweigstelle

keinen Flankenschutz für eine benachbarte Fahrstraße bietet. Zuglenkung mit Lenkplan darf an den betroffenen Signalen nicht eingeschaltet sein.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zugfahrten mit besonderem Auftrag zulassen	408.0455 Seite 1

1 Zulassen einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag

- (1) Der Fahrdienstleiter darf eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag nach folgender Übersicht zulassen:

Zulassen der Zugfahrt durch	zulässig für		
	signalgeführter Zug	anzei­ge­ge­führter Zug	
		bei LZB	bei ETCS
Signal Zs 1	ja ¹	ja, Tf erhält LZB-Ersatzauftrag	ja, Tf erhält ETCS-Fahrterlaubnis in Betriebsart FS
Signal Zs 7	ja ¹	ja, Tf erhält LZB-Vorsichtauftrag	ja, Tf erhält ETCS-Fahrterlaubnis in Betriebsart OS
Signal Zs 8	ja ¹	ja, Tf erhält LZB-Gegengleisfahrauftrag	ja, Tf erhält ETCS-Fahrterlaubnis in Betriebsart FS
Signal Sh 1 bei Einfahrt an einem Sperrsignal in Höhe des Einfahrsignals oder Weiterfahrt in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle beim Befahren des Gegengleises	ja	ja, Tf erhält LZB-Fahrt	ja, Tf erhält ETCS-Fahrterlaubnis in Betriebsart FS
Signal Ts 3	ja	nein	nein
Befehl 1	ja	ja	ja
Befehl 2	ja	ja	ja
Befehl 3	ja	ja	ja
Befehl 6	ja	nein	nein
mündlicher Auftrag, wenn am Hauptsignal Signal Zs 12 vorhanden ist	ja	nein	nein

Wenn der Fahrdienstleiter die Zugfahrt durch Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8, Sh 1 oder Ts 3 zulässt, darf er das Signal schon bedienen oder den Auftrag schon erteilen, wenn sich der Zug dem Signal oder dem LZB-Halt bzw. ETCS-Halt nähert.

Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

¹ In ETCS-Level 2, Betriebsart SR, nur dann, wenn ETCS eine Textmeldung sendet

- Sperrsignal** (2) Wenn ein Zug an einem Halt zeigendem oder gestörtem Sperrsignal vorbeifahren muss, muss der Fahrdienstleiter Befehl 2 erteilen. Befehl 2 ist nicht erforderlich, wenn ein Zug an einem erloschenen Lichtsperrsignal, das durch ein weißes Mastschild mit zwei schwarzen Punkten gekennzeichnet ist, vorbeifahren soll. Die Vorbeifahrt eines anzeigegeführten Zuges an einem Sperrsignal, an dem eine virtuelle Blockstelle eingerichtet ist, darf der Fahrdienstleiter auch durch Signal Zs 1 zulassen. Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.
- Wärterhaltscheibe** (3) Wenn ein Zug an einer Wärterhaltscheibe vorbeifahren muss, muss der Fahrdienstleiter Befehl 2 erteilen.

2 Weitere Befehle

- Anschlussstellen** (1) Wenn ein Zug Weichen von Anschlussstellen gegen die Spitze befahren soll, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer durch Befehl 12 - Grund Nr. 35 - beauftragen, die Weichen mit höchstens 50 km/h zu befahren, wenn der Zug nicht schon aus anderen Gründen nur mit höchstens 50 km/h fahren darf. Die Weichen sind im Betriebsstellenbuch genannt.
- Befehl 1.1, 3.1, 6.1** (2) Wenn der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer eines signalgeführten Zuges Befehl 3 oder für eine Abzweigstelle Befehl 1 bzw. 6 erteilt, muss er dem Triebfahrzeugführer zusätzlich Befehl 1.1, 3.1 bzw. 6.1 erteilen. Befehl 1.1, 3.1 oder 6.1 ist in folgenden Fällen nicht erforderlich:
- Ein Vorsignal am Fahrweg des Zuges zeigt die Stellung des folgenden Hauptsignals an.
 - Am Fahrweg des Zuges ist ein Signal Ne 2 vorhanden.
 - Der Zug fährt in das Gegengleis aus oder auf dem Gegengleis weiter und erhält Befehl 6 oder 7.
- Befehl 2.1** (3) Für Befehle 2.1 gelten folgende Regeln:
- Wenn der Fahrdienstleiter eine Zugfahrt mit Befehl 2 an einem Ausfahr- oder Blocksignal zulässt, das gleichzeitig Vorsignal ist oder bei dem sich ein Vorsignal befindet, muss er dem Triebfahrzeugführer eines signalgeführten Zuges zusätzlich Befehl 2.1 erteilen.
 - Wenn der Fahrdienstleiter mit einem Befehl 2 die Vorbeifahrt an mehreren Hauptsignalen zulässt, ist Befehl 2.1 nur für das letzte Signal nach a) erforderlich.
 - Befehl 2.1 ist nicht erforderlich, wenn das Vorsignal für den Fahrweg des Zuges nicht gilt.
- Befehl 13** (4) Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt eines ETCS-geführten Zuges oder eines Zuges in der ETCS-Betriebsart SR mit Befehl zulässt und das Freisein des Gleises feststellen kann, muss er Befehl 13 erteilen. Der Fahrdienstleiter darf Befehle 12 mit dem Auftrag auf Sicht zu fahren und Befehle 13 kombinieren.
- Vorbeifahrt am Grenzsinal auf Befehl** (5) Wenn der Fahrdienstleiter die Vorbeifahrt an einem Grenzsinal am Ende einer Strecke mit ETCS-Level 2 mit Befehl 2 zulassen muss, gilt Folgendes:
- Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer eines ETCS-geführten Zuges oder eines Zuges in ETCS-Betriebsart SR Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level NTC PZB/LZB“ und Befehl 10.1 erteilen.
 - Der Fahrdienstleiter muss sich vom Triebfahrzeugführer den Wechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB bestätigen lassen.

- c) Danach darf der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer den Befehl 2 zur Vorbeifahrt am Grenzsinal erteilen.
- d) Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

3 Bedingungen

Der Fahrdienstleiter darf die Zugfahrt zulassen, wenn hierfür die Bedingungen erfüllt sind. Außerdem muss er Folgendes beachten:

- (1) Fahrten, die sich nach den Verschlussunterlagen ausschließen, darf er auf Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8, Sh 1, Ts 3, Befehl oder mündlichen Auftrag nicht gleichzeitig zulassen. **Gleichzeitige Fahrten**
- (2) Bei einem Hauptsinal, das mit einer Signalnottaste auf Halt gestellt werden kann (Betriebsstellenbuch), muss er feststellen, dass die Signalnottaste nicht bedient wurde oder dass das Hindernis beseitigt ist. **Signalnottaste**
- (3) Bei signalgesteuerten Bahnübergangssicherungsanlagen muss er festgestellt haben, dass der Bahnübergang gesichert ist. **Signalgesteuerte BÜ**
- (4) Auf Strecken, für die Erlaubniswechsel vorhanden ist, muss sich die Erlaubnis bei der Zugmeldestelle befinden, die die Zugfahrt zulässt, soweit der Wechsel der Erlaubnis nicht wegen Störung verhindert wird. **Erlaubniswechsel**

Zusätzlich gilt

- auf Strecken, wo die Erlaubnis selbsttätig wechseln kann (Zuglenkung mit Lenkplan),
- auf Strecken, wo sich der Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle die Erlaubnis mit einer Erlaubnisholtaste zurückholen kann (Betriebsstellenbuch) oder
- auf Strecken ohne Erlaubnismelder, bei denen Zugfahrten in der Regel in beiden Richtungen mit Fahrtstellung eines Hauptsignals zugelassen werden

Folgendes:

1. Der Fahrdienstleiter, der die Zugfahrt zulässt, muss den Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle verständigen.
 2. Der Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle muss Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben, bis der Zug auf der Zugmeldestelle angekommen ist.
 3. Die Zugfahrt darf zugelassen werden, wenn der Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle mitgeteilt hat, dass er Merkhinweis und Sperre angebracht bzw. eingegeben hat.
- (5) Bevor der Fahrdienstleiter die Vorbeifahrt eines Zuges mit besonderem Auftrag an einem Zufahrtsicherungssinal in Richtung der ETCS-Strecke zulässt, muss ihm der Triebfahrzeugführer bestätigt haben, dass das Fahrzeug an der Spitze des Zuges in ETCS-Level 2 ist. Dies ist nicht erforderlich für Kleinwagenfahrten. Zufahrtsicherungssignale sind im Betriebsstellenbuch genannt.
- Wenn das Triebfahrzeug nicht mit ETCS ausgerüstet ist, darf der Fahrdienstleiter die Zugfahrt nicht zulassen.
- (6) Bevor der Fahrdienstleiter die Weiterfahrt eines wegen eines streckenseitigen ETCS-Funkausfalles haltenden Zuges zulässt, muss er im betroffenen Stre-

ckenabschnitt eine ETCS-Sperre aktivieren. Dies ist nicht erforderlich, wenn für den gestörten Funkbereich die Restriktion BgF aktiviert ist.

4 Mehrmaliges Bedienen eines Signales Zs 1, Zs 7 oder Zs 8

Der Bediener darf ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 für denselben Zug mehrmals bedienen, wenn er sich vor dem erneuten Bedienen durch Hinsehen oder anhand einer Standortmeldung des Triebfahrzeugführers vergewissert hat, dass es sich um denselben Zug handelt.

5 Vorziehen nach mündlicher Zustimmung

- (1) Wenn ein Zug in einem Bahnhof zum Halten gekommen ist und zum Signal, LZB-Halt bzw. ETCS-Halt oder zum gewöhnlichen Halteplatz vorziehen muss, muss der Fahrdienstleiter bei Halt zeigendem Signal, LZB-Halt oder ETCS-Halt dem Vorziehen mündlich zustimmen. Er darf zustimmen, wenn die Zugstraße einschließlich Durchrutschweg gesichert ist; den Triebfahrzeugführer eines LZB-geführten Zuges muss er außerdem mündlich auffordern, die LZB mit dem Störschalter ab- und wieder einzuschalten.
- (2) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer auf Anforderung Befehl 14.9² erteilen.



² Wortlaut: „Sie dürfen sich aus der LZB entlassen.“

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen	408.0458 Seite 1

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 Fahrdienstleiter muss sich vom Triebfahrzeugführer bestätigen lassen, 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:
 - Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer eines LZB-geführten Zuges mündlich anordnen, die LZB mit dem LZB-Störschalter ab- und wieder einzuschalten. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter die Ausführung bestätigt haben.
 - Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer eines ETCS-geführten Zuges zusätzlich Befehl 14.6 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 Bahnübergangspostens 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 Fahrdienstleiter muss sich vom Triebfahrzeugführer bestätigen lassen, 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 ist, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer mündlich anordnen, die LZB mit dem LZB-Störschalter ab- und wieder einzuschalten. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter die Ausführung bestätigen.
 - Wenn der Zug ETCS-geführt ist, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.6 erteilen mit dem Wortlaut „Bleiben Sie halten.“

ETCS-Restriktion BgF Der Fahrdienstleiter darf zur Änderung der Reihenfolge der Züge aus Gründen der Beschleunigung des Bahnbetriebes im Bereich einer aktivierten Restriktion BgF ein Hauptsignal für einen ETCS-geführten Zug nicht auf Halt stellen. *
*
*

Fahrender Zug (2) Bei einem fahrenden Zug darf der Fahrdienstleiter auf Strecken ohne LZB und ohne ETCS ein Hauptsignal auf Halt stellen und die Fahrstraße auflösen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Die Zugspitze darf noch nicht am rückgelegenen Hauptsignal vorbeigefahren sein.
2. Der Zug darf auch den Zugfolgeabschnitt vor dem rückgelegenen Hauptsignal noch nicht besetzt haben, sofern das Vorsignal des zurückzunehmenden Hauptsignals am rückgelegenen Hauptsignal angeordnet ist oder das rückgelegene Hauptsignal Vorsignalfunktion hat.

Auf Strecken mit LZB oder ETCS 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.

Selbststellbetrieb, Zuglenkung mit Lenkplan (2) 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 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Bedienen von Nottasten (3) Für Signalnottasten gilt Folgendes:
a) Wenn der Bediener ein Hauptsignal mit einer Signalnottaste auf Halt gestellt hat, muss er den Fahrdienstleiter sofort verständigen.
b) Signalnottasten, die zurückgestellt werden müssen, sind im Betriebsstellenbuch genannt. Der Bediener darf diese Signalnottasten nur auf Weisung des Fahrdienstleiters zurückstellen.

Dunkelschaltung (4) Der Fahrdienstleiter muss zusätzlich alle folgenden Hauptsignale, welche die LZB oder ETCS für den Zug dunkelgeschaltet hatte, auf Halt stellen. Zusätzlich muss er ermitteln, ob die LZB oder ETCS für den Zug auch Signale dunkelgeschaltet hatte, die Nachbarfahrdienstleitern zugeteilt sind. Wenn dies zutrifft, muss er die Nachbarfahrdienstleiter auffordern, die Signale auf Halt zu stellen und dies zu bestätigen.

4 Zulassung einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag zurücknehmen

Wenn der 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 Fahrdienstleiter muss sich vom Triebfahrzeugführer bestätigen lassen, 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 14.6 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 ETCS-Fahrerlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS oder OS in der Führer- raumanzeige gelöscht ist.
- (5) Der Fahrdienstleiter muss alle folgenden Hauptsignale, welche die LZB oder ETCS für den Zug dunkelgeschaltet hatte, auf Halt stellen. Zusätzlich muss er ermitteln, ob die LZB oder ETCS für den Zug auch Signale dunkelgeschaltet hatte, die Nachbarfahrdienstleitern zugeteilt sind. Wenn dies zutrifft, muss er die 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 14.9, Befehl 14.6 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 muss dem Triebfahrzeugführer auf Anforderung Befehl 14.9 erteilen, wenn die Voraussetzungen für die Weiterfahrt des Zuges erfüllt sind. **Befehl 14.9**
- (3) Der Fahrdienstleiter darf einen Befehl 14.6, 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 14.6 zurückziehen**

6 Teilweise befahrene Fahrstraße auflösen; Weiterfahrt des Zuges

Wenn der Fahrdienstleiter eine teilweise befahrene Fahrstraße eines Zuges auflösen muss, z. B. weil der Zug liegengeblieben ist, gilt Folgendes:

- (1) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.6 erteilen mit dem Wortlaut „Bleiben Sie halten“.
- (2) Auf Strecken mit LZB muss der Fahrdienstleiter beim Triebfahrzeugführer nachfragen, ob der Zug LZB-geführt ist. Wenn der Zug LZB-geführt ist, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer mündlich anordnen, die LZB mit dem LZB-Störschalter ab- und wieder einzuschalten. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter die Ausführung bestätigen. Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer auf Anforderung Befehl 14.9 erteilen.
- (3) Auf Strecken mit ETCS muss der Fahrdienstleiter beim Triebfahrzeugführer nachfragen, ob der Zug ETCS-geführt ist oder ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 angekündigt ist. Wenn dies zutrifft, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer einen Befehl 14 mit dem Wortlaut „Bedienen Sie Override

EOA“ erteilen. Für diesen Befehl muss der Fahrdienstleiter einen eigenen Übermittlungscod verwenden. Der Fahrdienstleiter muss sich vom Triebfahrzeugführer bestätigen lassen, dass er Override EOA bedient hat.

- (4) Wenn erforderlich, muss der Fahrdienstleiter das Hauptsignal auf Halt stellen.
- (5) Danach darf der Fahrdienstleiter die Fahrstraße auflösen.
- (6) Der Fahrdienstleiter muss die Voraussetzungen für die Weiterfahrt des Zuges erfüllen.
- (7) Der Fahrdienstleiter lässt die Weiterfahrt des Zuges mit Befehl 1 (Abzweigstelle, Weiterfahrt im Bahnhof) und ggf. 1.1¹ oder Befehl 3 (Ausfahrt aus Bahnhof) und ggf. 3.1¹ zu.
- (8) Danach muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.35 erteilen mit dem Wortlaut „Befehl ... (Übermittlungscod des Befehls 14.6) ist zurückgezogen“.

7 Sperrsignale, virtuelle Blockstellen

- (1) Die Regeln in den Abschnitten 1 bis 6 gelten sinngemäß für Sperrsignale und virtuelle Blockstellen.
- (2) Abweichend von Absatz (1) gelten die Regeln in Abschnitt 3 Absatz (4) auch für Hauptsignale hinter einer virtuellen Blockstelle, die der Fahrdienstleiter auf Halt stellt.
- (3) Abweichend von Absatz (1) gelten die Regeln in Abschnitt 4 Absatz (5) auch für Hauptsignale hinter einer virtuellen Blockstelle, an welcher der Fahrdienstleiter eine Zugfahrt, die er mit besonderem Auftrag zugelassen hat, nicht durchführen will.



¹ Richtlinie 408.0455 2 (2)

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Vom Fahrplan für Zugmeldestellen abweichen	408.0461 Seite 1

1 Grundsatz

- a) Der Fahrdienstleiter darf vom Fahrplan für Zugmeldestellen abweichen.
- b) Beim Abweichen vom Fahrplan für Zugmeldestellen muss der Fahrdienstleiter die Regeln in 408.0211 Abschnitt 2 und 408.0212 Abschnitt 3 beachten. Er muss Mitarbeiter beteiligter Stellen unterrichten.
- * c) Der Fahrdienstleiter muss in den Fällen nach Absatz b) Triebfahrzeugführer planmäßig haltender Reisezüge verständigen.
- *

2 Bahnsteig nicht ausreichend lang

Wenn der Fahrdienstleiter einen Reisezug mit Halt zum Ein- oder Aussteigen ausnahmsweise in ein Gleis einlassen muss, dessen Bahnsteig nicht ausreichend lang ist, muss er zuvor den Triebfahrzeugführer 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, muss der Fahrdienstleiter die im Betriebsstellenbuch gegebenen Regeln beachten.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Von der Fahrordnung der freien Strecke abweichen	408.0462 Seite 1

1 Anwenden

- (1) Auf zweigleisigen Strecken darf auf der freien Strecke auf dem Gegengleis gefahren werden.
- (2) Fahren auf dem Gegengleis ist zugelassen,
 - a) wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, wenn es der Beschleunigung des Bahnbetriebs dient,
 - b) wo Gleiswechselbetrieb vorübergehend oder nicht eingerichtet ist,
 1. zwischen einer Anschlussstelle, einer Abzweigstelle (ausgenommen Überleitstelle) oder einem Bahnhof, die nur an eines der beiden Streckengleise angeschlossen sind und dem benachbarten Bahnhof,
 2. wenn der Zweck der Fahrt es erfordert (z. B. Arbeitszug, Hilfszug oder zurückkehrendes Schiebetriebfahrzeug) oder
 3. wenn das Regelgleis vorübergehend nicht befahren werden kann oder darf (z. B. gesperrtes Gleis, liegengebliebener Zug, ausgeschaltete Oberleitung).
- (3) Wo auf Abzweigstellen Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, gelten die Regeln für das Fahren auf dem Gegengleis auch, wenn die Blocksignale nicht mit Signal Zs 6 ausgerüstet sind.

2 Gleichzeitige Fahrten derselben Fahrtrichtung

Regel- und Gegengleis dürfen gleichzeitig in derselben Fahrtrichtung befahren werden

- a) wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist und keine Bahnübergangsposten oder Arbeitsstellen über Zugfahrten zu benachrichtigen sind; wo Schrankenwärter vorhanden sind, können im Betriebsstellenbuch gleichzeitige Fahrten zugelassen sein, oder
- b) bei Zügen nach Abschnitt 1 Absatz (2) b) Nr. 1, Sperrfahrten, zurückkehrenden Schiebetriebfahrzeugen oder liegengebliebenen Zügen, die ihre Fahrt fortsetzen.

3 Verbot

- (1) Der Fahrdienstleiter darf auf Antrag Fahrten auf dem Gegengleis ausschließen.
- (2) Allgemein gilt:
 - a) Der Fahrdienstleiter darf dem Antrag zustimmen, wenn keine Fahrten auf dem Gegengleis zugelassen sind und er Fahrten auf dem Gegengleis ausschließen kann.
 - b) Nachdem der Fahrdienstleiter zugestimmt hat, darf er Fahrten auf dem Gegengleis nicht zulassen.

**Ausschluss
von Fahrten
auf dem Ge-
gengleis**

- c) Solange Fahrten auf dem Gegengleis ausgeschlossen sind, muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „NLF“ nach Modul 408.0402 Nr. 5 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 11 angebracht bzw. eingegeben haben.
- d) Die Maßnahmen nach b) und c) darf der Fahrdienstleiter aufheben, nachdem ihm der Wegfall des Anlasses gemeldet wurde.
- e) Beginn und Ende des Ausschlusses von Fahrten auf dem Gegengleis muss der Fahrdienstleiter nachweisen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Auf dem Gegengleis fahren	408.0463 Seite 1

1 Einführen

- (1) Fahren auf dem Gegengleis muss der Fahrdienstleiter nach den folgenden Regeln einführen:
 - a) Wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, muss er Fahren auf dem Gegengleis nicht einführen, auch dann nicht, wenn er den Auftrag zum Fahren auf dem Gegengleis durch Signal Zs 8 oder Befehl erteilt.
 - b) Wo Gleiswechselbetrieb vorübergehend eingerichtet ist, muss der Fahrdienstleiter der in der Beta genannten Zugmeldestelle Fahren auf dem Gegengleis einführen.
 - c) Wo kein Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, muss der Fahrdienstleiter sich mit den Fahrdienstleitern der beteiligten Zugmeldestellen verständigen, wenn er Zugfahrten auf dem Gegengleis durchführen will. Er muss Fahren auf dem Gegengleis bis zur nächsten Zugmeldestelle einführen. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet sein. Er muss Sperre nach 408.0403 Nr. 7 anbringen.
- (2) Wenn der Fahrdienstleiter Fahren auf dem Gegengleis eingeführt hat, muss er beteiligte Stellen verständigen.
- (3) Wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, ist im Fahrplan für Zugmeldestellen und im Streckenfahrplan angegeben, welche Züge planmäßig auf dem Gegengleis verkehren. Wenn ein Zug außerplanmäßig das Gegengleis befahren soll, muss der Fahrdienstleiter beteiligte Stellen verständigen.

2 Abzweigstellen

Auf Abzweigstellen können im Betriebsstellenbuch zusätzliche Regeln für das Fahren auf dem Gegengleis mit Signal Zs 8 oder mit Befehl gegeben sein.

3 Reihenfolge

Der Fahrdienstleiter der für Gleissperrungen zuständigen Zugmeldestelle muss die Reihenfolge der Züge bestimmen. Im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta 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) Wenn Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, dürfen Züge auf dem Gegengleis einander im Abstand der Zugfolgestellen folgen.
 - c) Wenn Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, dürfen Züge auf dem Gegengleis einander im Abstand der Zugmeldestellen folgen.
- (2) Selbsttätige Blockeinrichtungen, die nach Beendigung einer Fahrt auf dem Gegengleis nicht in Grundstellung gekommen sind, darf der Fahrdienstleiter 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

Wenn die benachbarte Zugmeldestelle einem anderen Fahrdienstleiter zugeteilt ist, muss der Fahrdienstleiter Züge nach folgenden Regeln anbieten und annehmen.

- (1) Wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, gilt Folgendes:
- a) Züge, die das Gegengleis befahren, muss der Fahrdienstleiter anbieten und annehmen mit dem Zusatz „auf dem Gegengleis“. Wenn keine mündlichen Zugmeldungen gegeben werden, gilt ein Zug als angenommen, wenn Erlaubnisempfang angezeigt wird.
 - b) Züge, die das Regelgleis befahren, muss der Fahrdienstleiter 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 Blocksinal einer Abzweigstelle konnte für den unmittelbar zuvor auf dem Gegengleis gefahrenen Zug nicht in eine Fahrtstellung gestellt werden.
 - Die Erlaubnis wurde für einen unmittelbar zuvor auf dem Gegengleis gefahrenen Zug nicht angezeigt.
- (2) Wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, muss der Fahrdienstleiter Züge, die das Regelgleis oder das Gegengleis befahren, anbieten und annehmen, bei Zügen auf dem Gegengleis mit dem Zusatz „auf dem Gegengleis“.
- (3) Der Fahrdienstleiter darf einen Zug nicht bedingt anbieten und annehmen (408.0221 Abschnitt 2 Absatz (7)).

6 Bedingungen für Annahme oder Zulassen der Zugfahrt

- (1) Wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, darf der Fahrdienstleiter einen Zug auf dem Gegengleis erst annehmen oder die Zugfahrt erst zulassen, wenn bei Zentralblock die Zentralblockabschnitte für die Fahrtrichtung des Zuges festgelegt sind.
- (2) Wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist und am Gegengleis ein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal vorhanden ist, gilt: Der Fahrdienstleiter darf einen Zug auf dem Gegengleis annehmen, wenn er festgestellt hat, dass der Haltmelder des Hauptsignals oder Sperrsignals leuchtet. Wenn der Haltmelder nicht leuchtet, muss er die Regeln in Abschnitt 10 Absatz (4) beachten. Dies gilt auch für die Zulassung einer Zugfahrt, wenn der Zug nicht angeboten werden muss.
- (3) Wenn am Gegengleis kein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal vorhanden ist und der Zug auf dem Gegengleis ohne Halt auf einer Abzweigstelle weiterfahren oder in einen Bahnhof einfahren soll, gilt: Der Fahrdienstleiter darf einen Zug auf dem Gegengleis annehmen, wenn auf der Abzweigstelle oder im

Bahnhof die Bedingungen für das Zulassen der Zugfahrt erfüllt sind. Wenn die Zugmeldestellen anderen Fahrdienstleitern zugeteilt sind, müssen diese der Weiter- oder Einfahrt ohne Halt zustimmen; für hierzu erforderliche Fahrweg-sicherungsmeldungen gelten die Regeln in 408.0233 Abschnitt 3 Absatz (3) sinngemäß.

Dies gilt auch für die Zulassung einer Zugfahrt, wenn der Zug nicht angeboten werden muss.

- (4) Der Fahrdienstleiter darf einen Zug auf dem Gegengleis annehmen, wenn er festgestellt hat, dass auch der im Betriebsstellenbuch genannte Gleisabschnitt im Ausfahrgeleis frei ist. Dies gilt auch für die Zulassung einer Zugfahrt, wenn der Zug nicht angeboten werden muss.

7 Abmelden, Benachrichtigen

Der Fahrdienstleiter muss Züge, die auf dem Gegengleis fahren, abmelden, wenn die beteiligten Zugmeldestellen einem anderen Fahrdienstleiter zugeteilt sind. Er muss „auf dem Gegengleis“ zusetzen. Diesen Zusatz muss er auch beim Benachrichtigen von Schrankenwärtern oder Bahnübergangsposten verwenden.

8 Räumungsprüfung

- (1) Wo Gleiswechselbetrieb vorübergehend eingerichtet ist, gilt Folgendes:

**Gleiswechsel-
betrieb vo-
rübergehend
eingrichtet**

- a) Nachdem Fahren auf dem Gegengleis eingeführt ist, muss der Fahrdienstleiter bei

Einführen

- selbsttätigem Streckenblock für die Züge beider Fahrtrichtungen Räumungsprüfung durchführen,
- nichtselbsttätigem Streckenblock die Züge beider Fahrtrichtungen zusätzlich zur Blockbedienung zurückmelden.

Dies gilt so lange, bis das Gleis in jeder Fahrtrichtung von einem Zug (Kontrollzug) befahren worden ist. Der Zug muss mit Hauptsignal in das Gleis eingefahren sein und es bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben.

- b) Nachdem Fahren auf dem Gegengleis eingeführt und anschließend das Gleis in jeder Fahrtrichtung von einem Kontrollzug befahren worden ist, muss der Fahrdienstleiter bei

Durchführen

- * - nichtselbsttätigem Streckenblock die Regeln nach 408.0243 beachten,
- * - selbsttätigem Streckenblock die Regeln nach 408.0244 bis 408.0248 beachten.
- * -

- c) Nachdem vorübergehend eingerichteter Gleiswechselbetrieb aufgehoben ist, muss der Fahrdienstleiter für Züge

Aufheben

- bei nichtselbsttätigem Streckenblock die Räumungsprüfung durch Rückmelden bestätigen,
- bei selbsttätigem Streckenblock Räumungsprüfung durchführen.

Dies gilt so lange, bis beide Streckengleise in Regelrichtung von je einem Zug befahren worden sind. Der jeweilige Zug muss in das Gleis mit Haupt-

signal einfahren und es mit ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben.

Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet

- (2) Wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, muss der Fahrdienstleiter für Züge, die auf dem Regelgleis oder auf dem Gegengleis fahren, bei
- nichtselbsttätigem Streckenblock die Regeln nach 408.0243 beachten, *
 - selbsttätigem Streckenblock die Regeln nach 408.0244 bis 408.0248 beachten. *

Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet

- (3) Wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, gilt Folgendes:
- a) Für Züge, die auf dem Gegengleis fahren, muss der Fahrdienstleiter Räumungsprüfung für das Streckengleis zwischen den benachbarten Zugmeldestellen durchführen. Bei selbsttätigem Streckenblock darf er statt der Räumungsprüfung die Räumung dadurch prüfen, dass er das Freisein aller Zugfolgeabschnitte zwischen den Zugmeldestellen nach 408.0246 Abschnitt 4 Absätze (4) oder (5) oder nach 408.0248 Abschnitt 4 Absatz 4 feststellt. Bei Relaisblock mit Streckengleisfreimeldeanlage darf er die Regeln nach 408.0243 Abschnitt 6 Absatz (2) sinngemäß anwenden. Er muss die Räumungsprüfung durch Rückmelden an den Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle bestätigen, der den Zug in das Gegengleis abgelassen hat, soweit ihm nicht beide Zugmeldestellen zugeteilt sind. Zwischengelegene Blockstellen muss er benachrichtigen. *
- b) Für Züge, die auf dem Regelgleis fahren, gilt:
- Bei selbsttätigem Streckenblock muss der Fahrdienstleiter Räumungsprüfung durchführen, wenn anschließend ein Zug auf dem Gegengleis fahren soll. Er muss die Räumungsprüfung auf der Zugmeldestelle durchführen, auf der der Zug in das Gegengleis fahren soll. Er darf statt der Räumungsprüfung die Räumung dadurch prüfen, dass er das Freisein aller Zugfolgeabschnitte zwischen den Zugmeldestellen nach 408.0246 Abschnitt 4 Absätze (4) oder (5) oder nach 408.0248 Abschnitt 4 Absatz 4 feststellt. Er muss die Räumungsprüfung nicht bestätigen. *
 - Bei nichtselbsttätigem Streckenblock muss er, solange Fahren auf dem Gegengleis eingeführt ist, zusätzlich zur Blockbedienung zurückmelden. Bei Relaisblock mit Streckengleisfreimeldeanlage darf er die Regeln nach 408.0243 Abschnitt 6 Absatz (2) sinngemäß anwenden. *

9 Auf Sicht fahren

Wenn auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock, wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, ein Zug auf Sicht fahren muss, weil die Räumungsprüfung nicht durchgeführt werden konnte, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer mit Befehl 12 - Grund Nr. 1 - beauftragen, bis zur benachbarten Zugmeldestelle auf Sicht zu fahren.

10 Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis

Grundsatz

- (1) Der Fahrdienstleiter darf den Auftrag, auf dem Gegengleis zu fahren, in der Regel durch Signal Zs 6, Signal Zs 8, LZB-Auftrag „Fahrt“, LZB-Gegengleisfahrauftrag, Fahrauftrag in ETCS-Betriebsart FS oder Befehl 4 erteilen. Er darf den Auftrag für denselben Zug nicht gleichzeitig durch Signal Zs 6 und Signal Zs 8 erteilen.

(2) Zu den Regeln in Absatz (1) gelten folgende Ausnahmen:

Ausnahmen

a) Wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, gilt für Abzweigstellen, deren Blocksignale nicht mit Signal Zs 6 ausgerüstet sind, Folgendes: Bei einer Zugfahrt, die der Fahrdienstleiter mit Fahrtstellung eines Hauptsignals zulässt, regelt der Fahrplan die Verständigung des Triebfahrzeugführers über die Fahrt in das Gegengleis oder die Weiterfahrt im Gegengleis. Wenn der Fahrdienstleiter eine Fahrt in das Gegengleis oder die Weiterfahrt im Gegengleis als Zugfahrt mit besonderem Auftrag zulässt, muss er dem Triebfahrzeugführer Befehl 4 erteilen.

Abzweigstellen ohne Signal Zs 6

b) Der Auftrag, beim Bedienen von Anschlussstellen auf dem Gegengleis zu fahren, kann im Fahrplan erteilt sein.

Anschlussstellen

c) Bei ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale darf der Fahrdienstleiter den Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis auch durch Signal Zs 1 erteilen.

ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale

Hinweise:

Bei ETCS wird hierdurch eine Fahrerlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS erzeugt.

Bei ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen darf der Fahrdienstleiter den Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis nicht durch Signal Zs 1 erteilen.

(3) Wenn der Fahrdienstleiter den Auftrag, auf dem Gegengleis zu fahren, durch Befehl 4 erteilt, muss er 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, darf er den Auftrag höchstens bis zum übernächsten Bahnhof erteilen, jedoch nicht weiter als bis zum ersten Bahnhof, der einem anderen Fahrdienstleiter zugeteilt ist.

2. Es gilt:

- Wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist oder
 - wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist und ein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal am Gegengleis in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle oder in Höhe des Einfahrsignals vorhanden ist,
- darf er den Auftrag bis zur nächsten Zugmeldestelle erteilen.

b) Bei anzeigegeführten Zügen darf er den Auftrag bis zur nächsten Zugmeldestelle erteilen.

c) Die Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal, an einem LZB-Halt oder an einem ETCS-Halt muss er durch Befehl zulassen. Im Betriebsstellenbuch können abweichende Regeln gegeben sein.

Beispiel für Befehl 4	
X 4	Sie fahren auf dem Gegengleis von <i>Astadt</i> bis <i>Beheim</i>

Hauptsignal oder Sperrsignal gestört

- (4) Wenn das Hauptsignal oder Sperrsignal am Gegengleis in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle oder in Höhe des Einfahrsignals gestört ist, gilt Folgendes:
1. Der Fahrdienstleiter darf den Auftrag zum Befahren des Gegengleises ausschließlich durch Befehl 4 erteilen.
 2. Abweichend von 408.0611 muss er dem Triebfahrzeugführer durch Befehl 7 vorschreiben, in Höhe des Blocksignals der Abzweigstelle oder in Höhe des Einfahrsignals zu halten. *
 3. Für die Vorbeifahrt am gestörten Signal muss der zuständige Fahrdienstleiter Befehl 2 erteilen.

LZB-Auftrag kann nicht übermittelt werden

- (5) Wenn der Fahrdienstleiter den LZB-Gegengleisfahrauftrag nicht durch Führer- raumanzeige übermitteln kann, muss er dem Triebfahrzeugführer Befehl 4 und Befehl 14 erteilen. Im Befehl 14 muss er vermerken: „LZB-Gegengleisfahrauftrag gestört“.

11 Weiterfahrt, Einfahrt, Halten

Befehl 6

- (1) Für Befehle 6 gelten folgende Regeln:
- a) Wenn für die Weiterfahrt auf einer Abzweigstelle oder Einfahrt in einen Bahnhof am Gegengleis kein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal vorhanden ist, darf der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer eines signalgeführten Zuges durch Befehl 6 beauftragen,
1. auf Abzweigstellen ohne Halt weiterzufahren,

Beispiel	
X	<p>6 Sie dürfen vom Gegengleis</p> <p>ab km <u>78,910</u> auf der Abzw/Üst <u>Dedorf</u> weiterfahren,</p> <p>ab km auf der Abzw/Üst weiterfahren,</p> <p>ab km in den Bf/Bft ein- und ausfahren,</p> <p>ab km in den Bf/Bft einfahren.</p>
X	<p>6.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.</p>
X	<p>6 Sie dürfen vom Gegengleis</p> <p>ab km <u>89,012</u> auf der Abzw/Üst <u>Effenberg</u> weiterfahren,</p> <p>ab km auf der Abzw/Üst weiterfahren,</p> <p>ab km in den Bf/Bft ein- und ausfahren,</p> <p>ab km in den Bf/Bft einfahren.</p>
6.1	<p>Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.</p>

2. in den nächsten Bahnhof ohne Halt einzufahren,

Beispiel	
X	6 Sie dürfen vom Gegengleis
	ab km auf der Abzw/Üst weiterfahren,
	ab km auf der Abzw/Üst weiterfahren,
	ab km in den Bf/Bft ein- und ausfahren,
	ab km <u>123,456</u> in den Bf/Bft <u>Beheim</u> einfahren.
6.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.

3. auf dem nächsten Bahnhof ohne Halt ein- und auszufahren, sofern dieser Bahnhof dem Fahrdienstleiter zugeteilt ist,

Beispiel	
X	6 Sie dürfen vom Gegengleis
	ab km auf der Abzw/Üst weiterfahren,
	ab km auf der Abzw/Üst weiterfahren,
	ab km <u>123,456</u> in den Bf/Bft <u>Beheim</u> ein- und ausfahren,
	ab km in den Bf/Bft einfahren.
6.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.

Hinweis: In diesem Beispiel folgt Befehl 7.

4. soweit der Zug in den nächsten Bahnhof ohne Halt ein- und ausfahren soll - auf dem übernächsten Bahnhof ohne Halt einzufahren.

Beispiel	
X	6 Sie dürfen vom Gegengleis
	ab km auf der Abzw/Üst weiterfahren,
	ab km auf der Abzw/Üst weiterfahren,
	ab km <u>123,456</u> in den Bf/Bft <u>Beheim</u> ein- und ausfahren,
	ab km <u>126,789</u> in den Bf/Bft <u>Ceberg-Ostheim</u> einfahren.
6.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.

- b) Der Fahrdienstleiter darf dem Triebfahrzeugführer einen Befehl 6 erst übermitteln, wenn auf den im Befehl genannten Zugmeldestellen die Bedingungen für das Zulassen der Zugfahrt erfüllt sind. Wenn die Zugmeldestellen anderen Fahrdienstleitern zugeteilt sind, müssen diese der Weiter- oder Einfahrt ohne Halt zugestimmt haben; für hierzu erforderliche Fahrwegsicherungsmeldungen gelten die Regeln in 408.0233 Abschnitt 3 Absatz (3) sinngemäß.

*

- c) Der Fahrdienstleiter darf einen Befehl 6 nicht ausstellen, wenn es im Betriebsstellenbuch verboten ist.

(2) Für Befehle 7 gelten folgende Regeln:

Befehl 7

- a) Wenn für die Weiterfahrt auf einer Abzweigstelle oder Einfahrt in einen Bahnhof am Gegengleis kein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal vorhanden ist, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer durch Befehl 7 vorschreiben, vor dem Signal Ne 1 einer Abzweigstelle bzw. eines Bahnhofs zu halten. Wo ein Signal Ne 1 nicht aufgestellt ist, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer durch Befehl 7 vorschreiben, in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle bzw. in Höhe des Einfahrsignals eines Bahnhofs zu halten. Befehl 7 ist nicht erforderlich, wenn der Fahrdienstleiter bei einem signalgeführten Zug nach Absatz (1) durch Befehl 6 auf den Halt verzichtet.

Beispiele	
X	7 Sie müssen auf dem Gegengleis - vor Signal Ne 1 / in Höhe des Esig/Bksig - in km 123,456 des Bf/Bft / der Abzw/Üst <u>Beheim</u> halten.
X	7 Sie müssen auf dem Gegengleis - vor Signal Ne 1 / in Höhe des Esig/Bksig - <u>A</u> in km 123,456 des Bf/Bft / der Abzw/Üst <u>Beheim</u> halten.
X	7 Sie müssen auf dem Gegengleis - vor Signal Ne 1 / in Höhe des Esig/Bksig - <u>F</u> in km 78,910 des Bf/Bft / der Abzw/Üst <u>Dedorf</u> halten.

Befehl 14

- b) Für den Halt vor anderen Stellen im befahrenen Gleis (Betriebsstellenbuch) muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 14 erteilen.

Befehl 1

- c) Wenn dem Triebfahrzeugführer mit Befehl 7 ein Halt auf dem Gegengleis vorgeschrieben wurde, muss der Fahrdienstleiter für die Weiterfahrt auf der freien Strecke oder für die Einfahrt in einen Bahnhof Befehl 1 erteilen. Befehl 1 ist nicht erforderlich, wenn der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 2 nach Abschnitt 10 Absatz (4) Nr. 3 erteilt.

Beispiele	
X	1 Sie dürfen - in den / im Bf / Bft - auf der Abzw / Üst <u>Dedorf</u> weiterfahren - einfahren .
X	1.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
X	1 Sie dürfen - in den / im Bf / Bft - auf der Abzw / Üst <u>Effenberg</u> weiterfahren - einfahren .
	1.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
X	1 Sie dürfen - in den / im Bf / Bft - auf der Abzw / Üst <u>Ceberg-Ostheim</u> weiterfahren - einfahren.
	1.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.

Reihenfolge der Weisungen

- (3) Der Fahrdienstleiter darf nur dann Weisungen mit Befehl 6 und 7 für mehrere Zugmeldestellen geben, wenn diese Stellen unmittelbar aufeinander folgen und der Triebfahrzeugführer sie in der im Befehlsvordruck vorgesehenen Reihenfolge antrifft.

12 Muster für Befehle

Im Betriebsstellenbuch sind Muster für Befehle für das Fahren auf dem Gegengleis und ggf. Weisungen hierzu gegeben.

13 Bahnübergänge

Für das Befahren von Bahnübergängen können im Betriebsstellenbuch oder in einer Betra Regeln gegeben sein.

14 Merkhinweis, Sperre

- (1) Wenn Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, gilt Folgendes:
 - a) Wenn die Erlaubnis bei der Stelle vorhanden ist, die den Zug auf das Gegengleis ablässt, muss der Fahrdienstleiter keinen Merkhinweis und keine Sperre anbringen.
 - b) Wenn die Erlaubnis nicht bei der Stelle vorhanden ist, die den Zug auf das Gegengleis ablässt, oder wenn eine Erlaubnis nicht vorhanden ist, muss der Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, bei der die Erlaubnis angezeigt wird, oder, wenn eine Erlaubnis nicht vorhanden ist, der Fahrdienstleiter, der die Zugfahrt nicht zulässt, Merkhinweis „↔“ bzw. „LF“ nach 408.0402 * Nr. 12 und Sperre nach 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben, bis der Zug angekommen ist. *
- (2) Solange Fahren auf dem Gegengleis - außer bei Gleiswechselbetrieb - eingeführt ist, muss der Fahrdienstleiter
 - der Fahrten in das Regelgleis zulässt, Merkhinweis „↔“ bzw. „LF“ nach 408.0402 Nr. 12 und Sperre nach 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben, *
 - der Fahrten in das Gegengleis zulässt, Merkhinweis „↔“ bzw. „LF“ nach 408.0402 Nr. 13 und Sperre nach 408.0403 Nr. 15 anbringen bzw. eingeben. *

15 Aufheben

Wenn der Fahrdienstleiter Fahren auf dem Gegengleis eingeführt hat, darf er es wieder aufheben, wenn der Anlass weggefallen ist. Er muss beteiligte Stellen verständigen.

16 Nachweis

Einführen und Aufheben des Fahrens auf dem Gegengleis, die Verständigung der Beteiligten und Meldungen nach Abschnitt 6 Absatz (3) oder Abschnitt 11 Absatz (1) b) muss der Fahrdienstleiter nachweisen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt folgendes Muster:

Muster																											
10	9	8		7		6		5		4		3		2		1											
										Regelgleis nach Gegengleis von		Regelgleis von Gegengleis nach		Tag													
										Adorf				Cestadt				15.12.									
Meldungen und Vermerke										Zugnummer		Rückmeldung		Abfahrt		Annahme		Ankunft		Rückmeldung		Abfahrt		Annahme		Zugnummer	
										→		U M		U M		U M		U M		U M		U M		←			
										selbsttätiger Streckenblock																	
												10 13				10 12				10 05				4727			
10.31 Gl von FCS bis FBH frei												10 32				10 31				10 25				4729			
erster Z 4730,10.55 Bet ben																		ab 10.55									
										4730								11 01 10 56 10 55									
11.10 Gl von FCS bis FBH frei												11 10				11 09				11 03 11 02				4731			
										4732								11 19 11 13 11 12									
												11 58				11 58				11 51 11 50				4733			
erster Zug 4734																		ab 12.00									
12.00 Bet ben												12 17				12 17				12 10				4735			
										nichtselbsttätiger Streckenblock																	
												10 13				10 12				10 05				4727			
												10 32				10 31				10 25				4729			
erster Zug 4730,10.55 Bet ben																		ab 10.55									
										4730								11 01 10 56 10 55									
												11 10				11 09		11 10 11 03 11 02				4731					
										4732								11 19 11 13 11 12									
												11 58				11 58		11 59 11 51 11 50				4733					
erster Zug 4734																		ab 12.00									
12.00 Bet ben												12 17				12 17				12 10				4735			



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Gleise sperren	408.0471 Seite 1

1 Gleise der freien Strecke sperren - außer Gleise auf Abzweigstellen -

- (1) Der Fahrdienstleiter muss ein Gleis der freien Strecke bei folgenden Anlässen **Anlässe** sperren:
- a) Das Gleis ist unbefahrbar geworden.
 - b) Die Sperrung wird beantragt, weil aufgrund einer schriftlichen Anweisung oder als Folge von Unfällen oder Betriebsstörungen gearbeitet werden muss.
 - c) Ein Zug ist liegengeblieben oder ein Zugteil muss zurückgelassen werden.
 - d) Es sollen Fahrten eingelassen werden, die
 1. Anschlussstellen auf Strecken ohne Streckenblock oder mit nichtselbsttätigem Streckenblock bedienen,
 2. Rückwärtsbewegungen durchführen,
 3. Kleinwagenfahrten sind,
 4. Schneeräumfahrten sind.
 - e) Es sollen mehrere Fahrten in einen Zugfolgeabschnitt eingelassen werden.
 - f) Es sollen Lü-Sendungen „Dora“ im Nachbargleis durchgeführt werden.
 - g) Personen sollen auf Antrag oder Anweisung durch Sperren des Gleises gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesichert werden.
 - h) Fahrzeuge sollen in das Gleis eingesetzt werden.
- Im Betriebsstellenbuch können weitere Anlässe genannt sein.
- (2) Anordnungen zur Durchführung des Bahnbetriebs können im Betriebsstellenbuch, in einer Betra, Fahrplananordnung oder Beförderungsanordnung gegeben sein. **Anordnungen**
- (3) Der Fahrdienstleiter darf ein Gleis in der Regel von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle oder von Zugmeldestelle bis zum Ende einer Stichstrecke sperren. Im Betriebsstellenbuch oder in einer Betra kann das Sperren des Gleises von Zugfolgegestelle zu Zugfolgegestelle zugelassen sein. **Umfang**
- (4) Zuständig für das Sperren eines Gleises ist der Fahrdienstleiter der im Betriebsstellenbuch angegebenen Zugmeldestelle. In einer Betra kann der Fahrdienstleiter der anderen Zugmeldestelle als zuständig erklärt werden. **Zuständiger Fahrdienstleiter**
- (5) Allgemein gilt: **Voraussetzungen**
- a) Der Fahrdienstleiter darf ein Gleis in der Regel nur sperren, wenn folgende **Grundsatz** Voraussetzungen erfüllt sind:
 1. Der Zug, der zuletzt in das zu sperrende Gleis eingelassen wurde, hat dieses verlassen und bei diesem Zug ist auf Strecken ohne Streckenblock oder mit nichtselbsttätigem Streckenblock die Räumungsprüfung bestätigt worden.

2. Der Fahrdienstleiter der zuständigen Zugmeldestelle hat die Sperrung mit der anderen Zugmeldestelle vereinbart, wenn diese nicht ihm selbst zugeteilt ist; dies gilt auch für die einer Abzweigstelle benachbarten Zugmeldestellen, wenn von ihnen Züge in Richtung auf das zu sperrende Gleis abgelaassen werden können.

Ausnahme

b) Wenn ein Gleis nicht durchgehend befahren werden kann, darf der Fahrdienstleiter es sperren, ohne dass die Voraussetzungen nach a) erfüllt sind.

Selbststellbetrieb

c) Wenn der Fahrdienstleiter ein Streckengleis sperrt, darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und dürfen Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach 408.0403 Nr. 7 anbringen bzw. eingeben.

Bedieneinrichtungen

d) Als Sicherungsmaßnahme müssen Merkhinweise und Sperren nach Absatz (9) angebracht bzw. eingegeben worden sein. Angebrachte bzw. eingegebene Sperren dürfen nur in folgenden Fällen entfernt werden:

1. Vorübergehend zur Bedienung von Signalanlagen bei der Durchführung von Fahrten im gesperrten Gleis *
2. Vorübergehend auf Weisung einer Fachkraft *
3. Nach dem Nachweis der Meldung über die Aufhebung der Gleissperrung *

Meldungen

(6) Nachdem der Fahrdienstleiter der zuständigen Zugmeldestelle die Sicherungsmaßnahmen nach Absatz (9) getroffen hat, muss er das Gleis mit dem Fahrdienstleiter der anderen Zugmeldestelle mit folgenden Worten sperren:

„Gleis von ... nach ... gesperrt“.

Zusätzlich bestätigt er diesem das Anbringen von Hilfssperren und Merkhinweisen mit dem Zusatz:

„Sicherungsmaßnahmen durchgeführt“.

Der Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle führt für das zu sperrende Gleis die Sicherungsmaßnahmen durch und wiederholt dann die Meldung „Gleis von ... nach ... gesperrt“ des Fahrdienstleiters der zuständigen Zugmeldestelle. Zusätzlich bestätigt er das Anbringen der Hilfssperren und Merkhinweise ebenfalls mit dem Wortlaut „Sicherungsmaßnahmen durchgeführt“.

Erst ab diesem Zeitpunkt gilt das Gleis als gesperrt.

Ist die benachbarte Zugmeldestelle dem für die Sperrung zuständigen Fahrdienstleiter zugeordnet, werden die Meldungen zwischen dem Antragsteller der Sperrung und dem zuständigen Fahrdienstleiter geführt.

Hierbei bestätigt der zuständige Fahrdienstleiter dem Antragsteller nicht nur die Sperrung des Gleises mit dem Wortlaut „Gleis von ... nach ... gesperrt“ sondern auch das Anbringen von Hilfssperren und Merkhinweisen mit dem Zusatz „Sicherungsmaßnahmen durchgeführt“.

Die Bestätigung mit dem Zusatz darf erst nach dem Anbringen der Hilfssperren und Merkhinweise erfolgen.

Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

Schneeräumfahrten

(7) Bei Schneeräumfahrten muss der Fahrdienstleiter in der Regel auch die benachbarten Gleise sperren. Im Betriebsstellenbuch können Ausnahmen zuge-

lassen sein. In den gesperrten benachbarten Gleisen dürfen sich keine Fahrzeuge oder Baumaschinen befinden. Die Fachkraft darf Ausnahmen zulassen.

(8) Allgemein gilt:

Aufheben

a) Der Fahrdienstleiter, der die Sperrung ausgesprochen hat, darf diese aufheben, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Bedingungen

1. Der Fahrdienstleiter muss festgestellt haben oder es muss ihm gemeldet worden sein, dass alle Anlässe für die Gleissperrung weggefallen sind und er muss dies im Zugmeldebuch eingetragen haben.
2. Der Fahrdienstleiter muss außerdem im Zugmeldebuch eingetragen haben
 - die Beendigung aller in das gesperrte Gleis abgelassenen oder auf freier Strecke begonnenen Sperrfahrten und die Ankunft aller etwa liegengebliebener Züge oder Zugteile,
 - bei einer Gleissperrung nach Absatz (5) b) - die Ankunft aller Züge, die vor der Gleissperrung in den gesperrten Streckenabschnitt eingelassen worden sind,
 - wenn Arbeiten wegen der Anlässe nach Absatz (1) a) oder (1) b) ausgeführt worden sind - die Meldung der Fachkraft über die Befahrbarkeit des Gleises (einschließlich Regellichtraum),
 - wenn die Sperrung eines Baugleises aufgehoben werden soll - die Meldung der nach Betra zuständigen Fachkraft über Freisein und Befahrbarkeit des Baugleises (einschließlich Regellichtraum).
3. Der Fahrdienstleiter muss festgestellt haben, dass nach dem Bedienen einer Anschlussstelle der Anschluss Schlüssel 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 Triebfahrzeugführer gemeldet wurde, dass der Schlüssel in seinem Gewahrsam ist.
4. Bei einer Gleissperrung für eine Lü-Sendung muss der Fahrdienstleiter festgestellt haben, dass der Zug auf der Zugmeldestelle oder auf der im Betriebsstellenbuch nach Absatz (3) genannten Zugfolgestelle angekommen ist, die das gesperrte Gleis begrenzt.

Im Betriebsstellenbuch können weitere Bedingungen genannt sein.

b) Der Fahrdienstleiter muss die Gleissperrung mit dem Fahrdienstleiter der anderen Zugmeldestelle mit folgenden Worten aufheben:

Meldung

* „Sperrung des Gleises von ... nach ... aufgehoben. Sicherungsmaßnahmen nicht mehr erforderlich“.

* Der Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle wiederholt die Meldung. Anschließend heben beide Fahrdienstleiter die Sicherungsmaßnahmen auf.

* Ist die benachbarte Zugmeldestelle dem für die Sperrung zuständigen Fahrdienstleiter zugeordnet, wird die Meldung über die Aufhebung der Sperrung zwischen dem Antragsteller der Sperrung und dem zuständigen Fahrdienstleiter geführt. *

Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

- Merkinweis, Sperre** (9) Während der Gleissperrung müssen die Bediener auf den Zugmeldestellen Merkinweis „X“ nach 408.0402 Nr. 7 und Sperre nach 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.
- Beteiligte benachrichtigen** (10) Die Meldungen über die Gleissperrung und ihre Aufhebung muss der Fahrdienstleiter an beteiligte Betriebsstellen sowie an Bahnübergangsposten richten, die über Zugfahrten benachrichtigt werden müssen. Er muss den Beteiligten den Anlass für die Gleissperrung mitteilen.
- Nachweis** (11) Sperrung, Anlässe der Sperrung, Aufheben der Sperrung und Benachrichtigung der Beteiligten muss der Fahrdienstleiter nachweisen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt das Muster in 408.0481 Abschnitt 14.

2 Gleise in einem Bahnhof oder auf einer Abzweigstelle sperren

- (1) Der Fahrdienstleiter muss Gleise in einem Bahnhof oder auf einer Abzweigstelle - auch Abschnitte von Gleisen oder Weichen - bei folgenden Anlässen sperren: **Anlässe**

- a) Ein Gleis ist unbefahrbar geworden.
- b) Die Sperrung wird beantragt, weil auf Grund einer schriftlichen Anweisung oder als Folge von Unfällen oder Betriebsstörungen gearbeitet werden muss.
- c) Im Nachbargleis soll eine Lü-Sendung „Dora“ durchgeführt werden.
- d) Personen sollen auf Antrag oder Anweisung durch Sperren des Gleises gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesichert werden.
- e) Fahrzeuge - ausgenommen Kleinwagen - sollen in ein Gleis mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern eingesetzt werden.

* Die Sperrung ist auch erforderlich, wenn

- * - Kleinwagen in ein Gleis mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern eingesetzt oder eingelassen werden, in denen sich bereits weitere
- * - Fahrzeuge - ausgenommen Kleinwagen - befinden, oder
- * - Fahrzeuge - ausgenommen Kleinwagen - in ein Gleis mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern eingelassen werden, in denen sich bereits Kleinwagen befinden.

- f) Eine Schneeräumfahrt soll verkehren.

Beim Sperren muss der Fahrdienstleiter jeweils die Grenzen für die Sperrung festlegen (z. B. Grenzzzeichen von Weichen, Signale, markante Punkte).

- (2) Allgemein gilt:

- a) Abriegeln:

1. Der Fahrdienstleiter, der das Gleis sperrt, muss für das Abriegeln des gesperrten Gleises oder der Weiche sorgen. Ein gesperrtes Gleis oder eine gesperrte Weiche ist abriegelt, wenn
 - Zugangsweichen in abweisender, Gleissperren in aufgelegter Stellung sind oder
 - Hauptsignale ohne Signal Zs 103, Sperrsignale in Haltstellung sind oder Signale Ra 11a (DV 301), die die Fahrt in das gesperrte Gleis verbieten, vorhanden sind.

Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Maßnahmen zum Abriegeln vorgeschrieben sein.

2. Wo die Maßnahmen nach Nr. 1 nicht durchgeführt werden können, hat der Mitarbeiter, der das Gleis sperrt, Wärterhaltscheiben aufzustellen oder aufstellen zu lassen.
3. Im Betriebsstellenbuch oder in einer Betra kann das Abriegeln durch Verschließen der Zugangsweichen oder der Gleissperren angeordnet sein.

Maßnahmen

Abriegeln

Betriebsstellenbuch	b) Bei Einfahrgleisen muss der Fahrdienstleiter die im Betriebsstellenbuch zu 408.0231 Abschnitt 3 Absatz (8) genannten Maßnahmen sofort treffen.
Selbststellbetrieb	c) Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingeschaltet sein. Sperre ist nach 408.0403 Nr. 7 anzubringen.
Ausfahrgleis	d) Ist bei Sperrung eines Ausfahrgleises ein Gleisabschnitt nach 408.4841 Abschnitt 2 Absatz (5) betroffen, dürfen während der Gleissperrung keine Zugfahrten auf dem Gegengleis durchgeführt werden.
Einfahrgleis	e) Bei Sperrung eines Gleises zwischen Einfahrsignal und Signal Ra 10 bzw. der Einfahrweiche oder zwischen Blocksignal und der ersten Weiche einer Abzweigstelle muss der Fahrdienstleiter außerdem die Maßnahmen wie beim Rangieren über die Rangierhalttafel oder die Einfahrweiche nach 408.4841 Abschnitt 3 treffen.
Bedieneinrichtungen	f) Vor Abgabe der Meldung über das Sperren von Gleisen müssen als Sicherungsmaßnahme Merkhinweise und Sperren nach Absatz (5) angebracht bzw. eingegeben worden sein. Angebrachte bzw. eingegebene Sperren dürfen nur in folgenden Fällen entfernt werden: <ul style="list-style-type: none"> 1. Vorübergehend zur Bedienung von Signalanlagen bei der Durchführung von Fahrten im gesperrten Gleis. * 2. Vorübergehend auf Weisung einer Fachkraft. * 3. Nach der Meldung über die Aufhebung der Gleissperrung. *
Befahren	(3) Das Bewegen von Fahrzeugen im gesperrten Gleis eines Bahnhofs ist Rangieren.
Aufheben	(4) Der Fahrdienstleiter, der die Gleissperrung ausgesprochen hat, darf die Sperrung eines Gleises aufheben, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind: <ul style="list-style-type: none"> a) Der Fahrdienstleiter muss festgestellt haben oder es muss ihm gemeldet worden sein, dass alle Anlässe für die Gleissperrung weggefallen sind und er muss dies im Zugmeldebuch oder Fernsprechbuch eingetragen haben. b) Wenn Arbeiten wegen der Anlässe nach Absatz (1) a) oder (1) b) ausgeführt worden sind - muss der Fahrdienstleiter die Meldung der Fachkraft über die Befahrbarkeit des Gleises (einschließlich Regellichtraum) im Zugmeldebuch oder Fernsprechbuch eingetragen haben. c) Wenn ein gesperrtes Gleis mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern befahren worden ist oder in das Gleis Fahrzeuge eingesetzt worden sind, muss der Fahrdienstleiter durch eine Abschnittsprüfung festgestellt haben, dass das Gleis frei ist und dies im Zugmeldebuch oder Fernsprechbuch eingetragen haben, und d) wenn die Sperrung eines Baugleises aufgehoben werden soll, muss der Fahrdienstleiter die Meldung der nach Betra zuständigen Fachkraft über Freisein und Befahrbarkeit des Baugleises (einschließlich Regellichtraum) im Zugmeldebuch oder Fernsprechbuch eingetragen haben.
Merkinweis, Sperre	(5) Der Bediener muss Merkinweis „X“ nach 408.0402 Nr. 8 und Sperre nach 408.0403 Nr. 12 anbringen bzw. eingeben.
Benachrichtigen	(6) Sperrung, Anlass für die Sperrung und Aufheben der Sperrung muss der Fahrdienstleiter Beteiligten mitteilen.
Meldungen	* (7) Nachdem der zuständige Fahrdienstleiter die Sicherungsmaßnahmen nach Absatz (5) getroffen hat, sperrt er das Gleis in einem Bahnhof oder auf einer *

- * Abzweigstelle mit den Beteiligten mit den Worten: „... (Betriebsstelle) Gleis ...
- * (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... gesperrt. Sicherungsmaßnahmen
- * durchgeführt“.
- * Die Beteiligten wiederholen die Meldung.
- * Erst ab diesem Zeitpunkt gilt das Gleis als gesperrt.
- * Die Sperrung des Gleises ist aufzuheben mit den Worten: „Sperrung ... (Be-
- * triebsstelle) Gleis ... (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... aufgehoben. Siche-
- * rungsmaßnahmen aufgehoben“.
- * Die Beteiligten wiederholen die Meldung.
- * Anschließend hebt der zuständige Fahrdienstleiter die Sicherungsmaßnah-
- * men auf.

- (8) Sperrung, Anlässe der Sperrung, Aufheben der Sperrung und Benachrichtigung der Beteiligten muss der Fahrdienstleiter nachweisen. **Nachweis**
- (9) Bei Schneeräumfahrten muss der Fahrdienstleiter in der Regel auch die benachbarten Gleise sperren. Im Betriebsstellenbuch können Ausnahmen zugelassen sein. In den gesperrten benachbarten Gleisen dürfen sich keine Fahrzeuge oder Baumaschinen befinden. Die Fachkraft darf Ausnahmen zulassen. **Schneeräumfahrten**

3 Baugleis

- (1) Der nach Betra zuständige Fahrdienstleiter darf mit dem Fahrdienstleiter einer anderen benannten Betriebsstelle die gesperrten Gleise oder einzelne Abschnitte zum Baugleis erklären, nachdem die in der Betra genannte Person zugestimmt hat. Es ist folgender Wortlaut zu verwenden:
 „Gleis (Bezeichnung) ist Baugleis“ oder
 „Gleis von (Betriebsstelle oder km) bis (Betriebsstelle oder km) ist Baugleis“.
 Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein. **Erklären**
- (2) Das Bewegen von Fahrzeugen im Baugleis ist Rangieren. **Befahren**
- (3) Wenn ein Gleis zum Baugleis erklärt worden ist, müssen die Bediener auf den Zugmeldestellen den nach Abschnitt 1 Absatz (9) bzw. nach Abschnitt 2 Absatz (5) angebrachten Merkhinweis gegen den Merkhinweis „BGL“ austauschen. **Merkhinweis**
- (4) Das Erklären eines Gleises zum Baugleis muss der Fahrdienstleiter Beteiligten mitteilen. **Benachrichtigen**
- (5) Die Meldungen über das Erklären eines Gleises zum Baugleis und Benachrichtigung der Beteiligten müssen die Fahrdienstleiter nachweisen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt das Muster in 408.0481 Abschnitt 14. **Nachweis**

4 Verbot

In einem Gleis, das zur Sicherung von Personen gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesperrt ist, dürfen keine Schienenfahrzeuge bewegt werden.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Oberleitung ausgeschaltet oder gestört	408.0474 Seite 1

1 Grundsatz

Gleise, deren Oberleitung ausgeschaltet oder - ohne den Regellichraum für Gleise ohne Oberleitung einzuschränken - gestört ist, muss der Fahrdienstleiter nicht sperren. Die Gleise dürfen aber nicht von Triebfahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer befahren werden.

2 Maßnahmen

- (1) Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen bzw. eingeben. **Selbststellbetrieb**
- (2) Bei Gleisen der freien Strecke - außer Gleise auf Abzweigstellen - muss der Fahrdienstleiter **Gleise der freien Strecke - außer Gleise auf Abzweigstellen -**
 - a) Beteiligte benachrichtigen und
 - b) Merkinweis „“ oder „F“ nach Modul 408.0402 Nr. 9 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.
- (3) Der Fahrdienstleiter muss bei Gleisen in einem Bahnhof oder auf einer Abzweigstelle in der Regel **Gleise in einem Bahnhof oder auf einer Abzweigstelle**
 1. Beteiligte benachrichtigen und
 2. Merkinweis „“ oder „F“ nach Modul 408.0402 Nr. 10 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben.

3 Nachweis

Nichtbefahrbarkeit und Wiederbefahrbarkeit der Gleise durch Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer und die Benachrichtigung der Beteiligten sind nachzuweisen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Arbeiten an technischen Einrichtungen	408.0475 Seite 1

1 Zugeinwirkungen

Bei Arbeiten an Zugeinwirkungen, die auf eine Fahrstraßenfestlegung wirken, muss der Bediener Sperre nach 408.0403 Nr. 5 anbringen.

2 Signale

Wenn an Hauptsignalen, Vorsignalen, Sperrsignalen, Signalen für zurückkehrende Schiebetriebfahrzeuge und Sperrfahrten sowie Deckungssignalen gearbeitet wird, muss der Bediener Sperre nach 408.0403 Nr. 14 anbringen bzw. eingeben.

3 Weichen, Gleissperren, Riegel oder Sperrsignale durch Sperre sichern

Wenn ein Bediener verhindern muss, dass Weichen, Gleissperren, Riegel oder Sperrsignale umgestellt werden, muss er Sperre nach 408.0403 Nr. 13 anbringen bzw. eingeben.

4 LZB-Streckeneinrichtung

Bei unvorhergesehenen Arbeiten an der LZB-Streckeneinrichtung darf die Betriebszentrale anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren. Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer Befehl 9 und Befehl 10 mit dem Wortlaut „Fahren Sie signalgeführt weiter“ erteilen.

Beispiel	
X	9 Schalten Sie die LZB von Zmst <u>Astadt</u> bis Zmst <u>Beheim</u> ab.
X	10 Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart
	10.1 Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

Der Fahrdienstleiter darf das Hauptsignal für diese Züge erst auf Fahrt stellen, wenn der Triebfahrzeugführer bestätigt hat, dass die LZB abgeschaltet ist. Bei einer seitlichen Einfahrt muss der Fahrdienstleiter die Befehle 9 und 10 vor der Einfahrt in die LZB-Strecke übermitteln.

Für Züge, die bereits LZB-geführt fahren, darf der Fahrdienstleiter die Befehle 9 und 10 erst übermitteln, wenn die Bedingungen nach 408.0652 Abschnitt 1 Absatz (2) und (3) erfüllt sind.

5 ETCS-Streckeneinrichtung

(1) Bei unvorhergesehenen Arbeiten an der ETCS-Streckeneinrichtung darf die Betriebszentrale auf Strecken, die mit Hauptsignalen ausgerüstet sind, anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren.

Der Fahrdienstleiter

- muss ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 oder einen Befehl zurücknehmen,

- muss in den betroffenen Abschnitten ETCS-Sperren aktivieren,
- darf das Hauptsignal auf Fahrt stellen bzw. eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag durch Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8 oder Befehl zulassen, nachdem in den betroffenen Abschnitten ETCS-Sperren aktiviert sind,
- muss Triebfahrzeugführern von Zügen mit ETCS-Halt, deren führendes Fahrzeug über PZB/LZB verfügt, Befehl 10 erteilen mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level NTC PZB/LZB“ und Befehl 10.1 erteilen.

Beispiel	
<input checked="" type="checkbox"/>	10 Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart NTC PZB/LZB
<input checked="" type="checkbox"/>	10.1 Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

- muss Triebfahrzeugführern von Zügen mit ETCS-Halt, deren führendes Fahrzeug nicht über PZB/LZB verfügt, Befehl 10 erteilen mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-level 0“ und Befehl 10.1 erteilen.

Beispiel	
<input checked="" type="checkbox"/>	10 Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart 0
<input checked="" type="checkbox"/>	10.1 Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

- (2) Wenn eine ETCS-Zentrale gesperrt werden soll oder Arbeiten an GSM-R durchgeführt werden, gilt für Zugfahrten, deren führendes Fahrzeug eine ETCS-Fahrzeugausrüstung hat, Folgendes:
- Vor dem Sperren der ETCS-Zentrale bzw. vor dem Beginn der Arbeiten an GSM-R dürfen Zugfahrten, in den Bereich der betroffenen ETCS-Zentrale oder in den von den Arbeiten an GSM-R betroffenen Funkbereich hinein nicht zugelassen sein,
 - Zugfahrten, die sich bereits im Bereich der betroffenen ETCS-Zentrale oder im von den Arbeiten an GSM-R betroffenen Funkbereich befinden, müssen diesen Bereich vor dem Sperren der ETCS-Zentrale bzw. vor dem Beginn der Arbeiten an GSM-R verlassen haben.

In einer Betra können ergänzende Regeln gegeben sein.

6 Abschnittsprüfung

Wenn die Fachkraft Abschnittsprüfung vorgeschrieben hat, muss der Fahrdienstleiter Merkinweis „AP“ nach 408.0402 Nr. 11 und Sperre nach 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Sperre muss der Fahrdienstleiter nach 408.0403 Nr. 7 anbringen bzw. eingeben.

7 Ankündigen

Wenn die Fachkraft das Ankündigen der Bahnhofsblockbedienung vorgeschrieben hat, muss der Bediener nach 408.0621 Abschnitt 1 Absatz (1) verfahren.

8 Zustimmung

- (1) Der Fahrdienstleiter bzw. der Bediener darf dem Beginn von Arbeiten erst zustimmen, wenn er - soweit es nach den Angaben der Fachkraft in Betracht kommt - **Arbeiten**
- a) bei nichtselbsttätigem Streckenblock Rückmelden eingeführt hat,
 - * b) bei selbsttätigem Streckenblock festgestellt hat, dass die Bedingungen nach Abschnitt 5 Absatz (3) der Richtlinien 408.0244 bis 408.0248 erfüllt sind und Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt ist,
 - c) Ankündigen eingeführt hat,
 - d) die Abgabe der Meldungen über die Sicherung des Fahrwegs veranlasst hat,
 - e) Maßnahmen zur Abschnittsprüfung getroffen hat,
 - f) bei Arbeiten an der LZB oder an ETCS festgestellt hat, dass sich kein Zug in dem von der Fachkraft benannten Abschnitt befindet und eine Zugfahrt in diesen Abschnitt hinein nicht zugelassen ist,
 - g) für das Anbringen der vorgeschriebenen Merkhinweise und Sperren gesorgt hat,
 - h) erforderliche ETCS-Sperren aktiviert hat.
- (2) Der Fahrdienstleiter darf dem Eingeben von vorübergehenden Langsamfahrstellen in die LZB nur zustimmen oder Langsamfahrstellen in die LZB eingeben, wenn keine Zugfahrt in diesen Abschnitt hinein zugelassen ist und eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist: **Langsamfahrstellen, LZB**
- a) Im betroffenen Abschnitt befindet sich kein Zug.
 - b) Züge, die sich im betroffenen Abschnitt befinden, halten, und zwar
 - unmittelbar vor einem Halt zeigenden Signal bzw. einem LZB-Halt vor einem Bahnhof, in einem Bahnhof oder vor einer Abzweigstelle oder
 - in einem Bahnhof am letzten gewöhnlichen Halteplatz vor einem Halt zeigenden Signal bzw. LZB-Halt.
 - c) Züge, die sich im betroffenen Abschnitt befinden, sind mit Befehl nach 408.0492 Abschnitt 4 bzw. 6 beauftragt, höchstens mit der vorzugebenden Geschwindigkeit zu fahren.
- An den betroffenen Signalen dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Sperre muss der Fahrdienstleiter nach 408.0403 Nr. 7 anbringen.
- (3) Der Fahrdienstleiter darf dem Aktivieren von Restriktionen (vorübergehende Langsamfahrstellen, Bügel ab, Hauptschalter aus) in ETCS nur zustimmen oder Restriktionen in ETCS aktivieren, wenn keine Zugfahrt in diesen Abschnitt hinein zugelassen ist und eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist: **Restriktionen, ETCS**
- a) Im betroffenen Abschnitt befindet sich kein Zug.
 - b) Züge, die sich im betroffenen Abschnitt befinden, halten, und zwar
 - unmittelbar vor einem Halt zeigenden Signal bzw. einem ETCS-Halt vor einem Bahnhof, in einem Bahnhof oder vor einer Abzweigstelle oder
 - in einem Bahnhof am letzten gewöhnlichen Halteplatz vor einem Halt zeigenden Signal bzw. ETCS-Halt.

- c) Züge, die sich im betroffenen Abschnitt befinden und für die die Restriktion „vorübergehende Langsamfahrstelle“ aktiviert werden soll, muss der Fahrdienstleiter mit Befehl nach 408.0492 Abschnitt 5 bzw. 6 beauftragen, höchstens mit der vorzugebenden Geschwindigkeit zu fahren.
- d) Züge, die sich im betroffenen Abschnitt befinden und für die eine Restriktion „Bügel ab“ oder „Hauptschalter aus“ aktiviert werden soll, muss der Fahrdienstleiter nach 408.0641 Abschnitt 4 Absatz (2) mit Befehl beauftragen, mit höchstens 140 km/h zu fahren und den Stromabnehmer zu senken bzw. den Hauptschalter auszuschalten.

An den betroffenen Signalen dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach 408.0403 Nr. 7 anbringen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Sperrfahrten durchführen	408.0481 Seite 1

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 auf Abzweigstellen verkehren oder Anschlussstellen bedienen, können im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta ergänzende Regeln gegeben sein.

Abzweigstellen, Anschlussstellen

(4) Das Bewegen von Fahrzeugen im Baugleis ist Rangieren.

Baugleis

2 Sperrfahrten trennen, Fahrzeuge abstellen

Im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta kann zugelassen sein, dass auf der freien Strecke Sperrfahrten getrennt oder einzelne Fahrzeuge abgestellt werden dürfen.

3 Zugnummer

Bei unvorhergesehenen Fahrten muss der Fahrdienstleiter der ablassenden Zugmeldestelle die Zugnummer bei der Betriebszentrale erfragen. Unvorhergesehene Sperrfahrten fahren nach dem Ersatzfahrplan.

4 Zustimmung

- (1) Sperrfahrten dürfen nur mit Zustimmung des Fahrdienstleiters zugelassen werden, der das Gleis gesperrt hat.
- (2) Wenn eine Sperrfahrt auf einer Abzweigstelle beginnt, darf der 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, darf nur der Fahrdienstleiter, der das Gleis gesperrt hat, zulassen.
- (4) Fahrzeuge dürfen in ein Gleis nur eingesetzt werden, wenn der Fahrdienstleiter, der das Gleis gesperrt hat, zustimmt.

5 Signal- und Blockbedienung, Befehle

Für Signal- und Blockbedienung und das Erteilen von Befehlen gelten folgende Regeln:

Befehl 14.9

- (1) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer auf Anforderung Befehl 14.9 erteilen.

Strecken ohne Streckenblock

- (2) Auf Strecken ohne Streckenblock muss der Bediener - ausgenommen für Kleinwagenfahrten - Hauptsignale bedienen. Sperrfahrten auf dem Gegengleis muss der Fahrdienstleiter
 - 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 14 nach 408.0463 Abschnitt 11 Absatz (2) b)

erteilen.

Strecken mit Streckenblock - allgemein -

- (3) Auf Strecken mit Streckenblock gilt in der Regel:
 - a) Bei Fahrten bis zur nächsten Zugmeldestelle muss der Bediener - ausgenommen für Kleinwagenfahrten - Hauptsignale und Streckenblock bedienen, wenn die Fahrten im Abstand der Zugfolgestellen verkehren und unterwegs keine Rückwärtsbewegungen ausführen.

Die Regeln in Abschnitt 7 Absatz (2) gelten nicht.

Für Sperrfahrten auf dem Gegengleis gelten die Regeln im 408.0463 Abschnitte 10 bis 13.
 - b) Bei Fahrten auf einem Teil einer zweigleisigen Strecke, wenn die Sperrfahrt auf dem Regelgleis hin und auf dem Gegengleis zurückfährt, darf der Bediener für die Hinfahrt Hauptsignale nicht bedienen. Der Fahrdienstleiter muss Befehl 5 und 5.1 und, sofern für die Ein- oder Weiterfahrt vom Gegengleis kein für Züge gültiges Signal vorhanden ist, Befehl 6 oder Befehl 7 und ggf. Befehl 14 nach 408.0463 Abschnitt 11 Absatz (2) b) erteilen.
 - c) Bei Fahrten auf einem Teil einer zweigleisigen Strecke, wenn die Sperrfahrt auf dem Gegengleis hin und auf dem Regelgleis zurückfährt, darf der Bediener Hauptsignale nicht bedienen.

Beim Hereinholen von Zügen oder Zugteilen muss der Bediener - ausgenommen für Kleinwagenfahrten - die für die Fahrtrichtung des Zuges geltenden Signale bedienen.

Der Fahrdienstleiter darf die Sperrfahrt durch Signal Zs 8 zulassen. Er muss der Sperrfahrt Befehl 5 und 5.2 und ggf. Befehl 14 nach 408.0463 Abschnitt 11 Absatz (2) b) erteilen.

d) Bei Fahrten auf einem Teil einer eingleisigen Strecke darf der Bediener Hauptsignale nicht bedienen. Beim Hereinholen von Zügen oder Zugteilen muss der Bediener - ausgenommen für Kleinwagenfahrten - die für die Fahrtrichtung des Zuges geltenden Signale bedienen. Der Fahrdienstleiter muss der Sperrfahrt Befehl 5 erteilen.

(4) Bei nichtselbsttätigem Streckenblock muss der Bediener abweichend von den im Absatz (3) gegebenen Regeln für Sperrfahrten - außer Kleinwagenfahrten -, die zum Ausgangsbahnhof zurückkehren, bei der Rückkehr das Einfahrsignal auf Fahrt stellen, wenn

Nicht-selbsttätiger Streckenblock

- es im Betriebsstellenbuch zugelassen ist oder
- auf eingleisigen Strecken mit Trägerfrequenzblock vor dem Ablassen der ersten Sperrfahrt die Erlaubnis mindestens einmal gewechselt worden ist.

(5) Bei selbsttätigem Streckenblock gilt abweichend von den im Absatz (3) genannten Regeln:

Selbsttätiger Streckenblock

a) Der Bediener muss Hauptsignale - außer für Kleinwagenfahrten - auf Fahrt stellen, wenn es die Anlage zulässt. Für Kleinwagenfahrten muss er - soweit möglich - selbsttätige Blocksignale vor Zulassung der Fahrt sperren.

b) Der Bediener muss bei Zentralblock die Zentralblockabschnitte soweit möglich für die Fahrtrichtung der Sperrfahrt festlegen, bevor der Fahrdienstleiter eine Sperrfahrt mit besonderem Auftrag zulässt.

c) Selbsttätige Blockeinrichtungen, die sich nach Beendigung aller Sperrfahrten nicht in Grundstellung befinden, darf der Bediener in Grundstellung bringen, wenn der Fahrdienstleiter 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 408.0246 Abschnitt 4 Absätze (4) oder (5) oder nach 408.0248 Abschnitt 4 Absatz (4) festgestellt hat.

*
*

(6) Sperrfahrten, die während unterbrochener Arbeitszeit verkehren, erhalten Weisungen zur Fahrt abweichend von den Regeln in den Absätzen (1) oder (2) durch Befehl 14. Näheres ist in einer Betra geregelt.

Sperrfahrten bei unterbrochener Arbeitszeit

6 Räumungsprüfung

(1) Bevor der Fahrdienstleiter auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock eine Sperrfahrt zulässt, muss er in der Regel eine Räumungsprüfung durchführen, wenn ein Anlass nach Abschnitt 4 Absatz (1) der Richtlinien 408.0244 bis 408.0248 gegeben ist oder eine Sperrfahrt auf der freien Strecke - außer auf einer Abzweigstelle - beginnt.

(2) Der Fahrdienstleiter muss die Räumungsprüfung bei dem Zug durchführen, der den gesperrten Abschnitt zuletzt vor der Gleissperrung befahren hat.

- (3) Wenn die Räumungsprüfung nicht durchgeführt werden kann, darf der Fahrdienstleiter eine Sperrfahrt nur zulassen, wenn der Triebfahrzeugführer Befehl 12 nach Abschnitt 7 Absatz (1) a) erhalten hat.

7 Befehl 12

- (1) Der Fahrdienstleiter muss Sperrfahrten Befehl 12 wie anderen Zügen erteilen. Ferner muss der Fahrdienstleiter in folgenden Fällen für das gesperrte Gleis mit Befehl 12 Fahren auf Sicht anordnen:
- a) Auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock kann Räumungsprüfung nach Abschnitt 6 Absatz (3) nicht durchgeführt werden (Grund Nr. 1).
 - b) Im Gleis ist eine unbefahrbare Stelle vorhanden (Grund Nr. 21).
 - c) Im Gleis befinden sich Fahrzeuge (Grund Nr. 2).
 - d) Mehrere Sperrfahrten sollen in das Gleis eingelassen werden (Grund Nr. 3).
- (2) Eine weitere Sperrfahrt darf der Fahrdienstleiter erst zulassen, wenn die erste Sperrfahrt Befehl 12 nach Absatz (1) d) erhalten hat.
- (3) Wenn eine Sperrfahrt in ein Gleis eingelassen werden soll, in dem Beschäftigte zu warnen sind, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer mit Befehl 12 - Grund Nr. 25 - anweisen, im gesperrten Gleis mit höchstens 20 km/h und auf Sicht zu fahren. Er muss zusätzlich Befehl 12.5 erteilen.

8 Abmelden, Abfahrt

- (1) Der Fahrdienstleiter muss Sperrfahrten abmelden. Die Stelle, von der die Sperrfahrt abfährt, muss er mit angeben.
- (2) Sperrfahrten dürfen auf der freien Strecke erst abfahren, wenn der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer die Zustimmung zur Abfahrt mündlich gegeben hat.

9 Gültigkeit der Signale

Bei mehreren Sperrfahrten

- (1) Wenn mehrere Sperrfahrten vor einem Signal halten oder sich ihm nähern, gelten die Fahrtstellung der Hauptsignale oder die Signale Sh 1, Zs 1, Zs 7, Zs 8 oder Ts 3 nur für den Triebfahrzeugführer der jeweils ersten Sperrfahrt.

Signale Ne 14 bei Kleinwagenfahrten

- (2) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer einer Kleinwagenfahrt zur Vorbeifahrt an Signalen Ne 14 auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale Befehl 2 erteilen.

10 Geschwindigkeit

Gezogene Sperrfahrt

- (1) Die zulässige Geschwindigkeit einer gezogenen Sperrfahrt ist 50 km/h.


Geschobene Sperrfahrt

- (2) Die zulässige Geschwindigkeit einer geschobenen Sperrfahrt ist
- a) 30 km/h, jedoch
 - b) 20 km/h beim Befahren von Bahnübergängen ohne technische Sicherung,

- (3) Abweichend von Absatz (1) ist die zulässige Geschwindigkeit einer Schneeräumfahrt die in der Bedienungsanweisung des Schneeräumfahrzeugs angegebene Geschwindigkeit. **Schneeräumfahrt**
- (4) Die zulässige Geschwindigkeit einer Kleinwagenfahrt, die von einem Kleinwagen angetrieben wird, ist 25 km/h. **Kleinwagenfahrt**

11 Bahnübergänge

- (1) Bei Bahnübergängen mit zuggesteuerter Bahnübergangssicherung ist im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta bestimmt, wie zu verfahren ist, wenn Sperrfahrten - ausgenommen Kleinwagenfahrten - zwischen dem Einschaltpunkt und dem Bahnübergang halten müssen oder beginnen oder enden. **Zuggesteuert**
- (2) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer von Kleinwagenfahrten für das Sichern von Bahnübergängen mit zuggesteuerter Bahnübergangssicherung Befehl 8 erteilen. Im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta ist bestimmt, wie zu verfahren ist, wenn Kleinwagenfahrten zwischen dem Einschaltpunkt und dem Bahnübergang halten müssen bzw. beginnen oder enden. **Kleinwagenfahrten**
- (3) Bei Bahnübergängen, vor denen ein Orientierungszeichen „PZB BÜ“ aufgestellt ist, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 12.4 erteilen, wenn Sperrfahrten zwischen dem Orientierungszeichen „PZB BÜ“ und dem Bahnübergang beginnen oder enden und die Sperrfahrt die PZB-Streckeneinrichtung am Orientierungszeichen befahren soll. **Orientierungszeichen „PZB-BÜ“**

Beispiel	
	PZB - an sig - in km <u>123,456</u> - ständig wirksam / unwirksam.

12 Rück- oder Weiterfahrt

Bei Halt auf freier Strecke muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter, der die Sperrfahrt abgelassen oder zugelassen hat, sobald wie möglich über die Rück- oder Weiterfahrt verständigen. Der Fahrdienstleiter muss sofort die Beteiligten von der Rück- oder Weiterfahrt benachrichtigen und der Rück- oder Weiterfahrt zustimmen.

13 Sperrfahrt beenden

- (1) Wenn eine Sperrfahrt auf einer Zugmeldestelle endet, muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter die Ankunft aller Fahrzeuge melden.
- (2) Wenn eine Sperrfahrt auf der freien Strecke - außer auf einer Abzweigstelle - endet, muss der Triebfahrzeugführer,
 - wenn die Sperrfahrt auf einer Zugmeldestelle abgefahren ist, dem Fahrdienstleiter dieser Zugmeldestelle,
 - 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 darf der Bediener erst nach der Meldung bedienen.

- (3) Der Fahrdienstleiter muss 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 darf er die Meldung über die Aufhebung der Gleissperrung verbinden.

14 Nachweis

Der Fahrdienstleiter muss Folgendes nachweisen:

- Abfahrt der Sperrfahrt,
- Meldung des Triebfahrzeugführers über die Ankunft aller Fahrzeuge, wenn die Sperrfahrt auf einer Zugmeldestelle endet,
- Meldung des Triebfahrzeugführers, 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	Regelgleis von			Regelgleis nach		Regelgleis nach		Regelgleis nach		Regelgleis nach			Regelgleis nach		Regelgleis nach		Zugnummer	Meldungen und Vermerke	
15.12.	Adorf			Cestadt		Cestadt		Cestadt		Cestadt			Cestadt		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			
4728			10	30			10	36			10	37							
Sperrf 80412											Gesp	10.45						Mh u. Sp angebracht,	
4730			10	48			10	55			ab FBH	10.50						Arbeiten nach Beta 2312,	
4732			11	05			11	12										10.46 Bet ben	
											an FBH	11.57						Sperrf 80412	
																		11.57 alle Fz in FBH, Lange, Tf	
																		11.58 GI FBH - FCS befahrbar,	
																		Groß	
											Sperr aufgeh	11.59						11.59 Bet ben	
Baugleis																			
4728			10	30			10	36			10	37							
4730			10	48			10	55			Gesp	10.45						Mh u. Sp angebracht,	
4732			11	05			11	12										Arbeiten nach Beta 2312,	
																		10.46 Bet ben	
											Baugleis	10.50						10.51 Bet ben	



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit durchführen	408.0485 Seite 1

1 Grundsatz

Hilfszüge dürfen auf Strecken verkehren, auf denen die Arbeitszeit unterbrochen ist. Hilfszüge, die zum Heimatbahnhof zurückkehren, dürfen nur dann über diese Strecken fahren, wenn sonst die Rückkehr wesentlich verzögert würde.

2 Verständigung

- (1) Die Fahrdienstleiter der Zugmeldestellen, die die Strecke mit unterbrochener Arbeitszeit begrenzen, müssen Hilfszüge vereinbaren, abmelden und zurückmelden.
- (2) Der Fahrdienstleiter, der einen Hilfszug abgelassen hat, muss nach dem Ende der unterbrochenen Arbeitszeit sofort die dazwischen gelegenen Zugmeldestellen verständigen, dass ein Hilfszug gefahren ist und ob dieser die Strecke geräumt hat oder noch unterwegs ist.
- (3) Der Fahrdienstleiter muss Vereinbarung und Meldungen nachweisen.

3 Signale bedienen

Die Fahrdienstleiter der Zugmeldestellen, die die Strecke mit unterbrochener Arbeitszeit begrenzen, dürfen für die Aus- und Einfahrt des Hilfszuges Hauptsignale nicht bedienen. Für die Ausfahrt auf die Strecke mit unterbrochener Arbeitszeit ist keine Räumungsprüfung bei dem zuletzt gefahrenen Zug erforderlich.

4 Gültigkeit der Signale, Befehle

- (1) Für die Fahrt gelten nur die Hauptsignale und Sperrsignale der Zugmeldestellen, die die Strecke mit unterbrochener Arbeitszeit begrenzen.
- (2) Der Fahrdienstleiter, der den Hilfszug ablässt, muss den Triebfahrzeugführer mit Befehl 12 - Grund Nr. 8 - anweisen, die Strecke mit höchstens 50 km/h zu befahren. Im Befehl 14 muss er zusätzlich vorschreiben, durch Bahnhöfe auf Sicht zu fahren. Außerdem muss er das erste vom Triebfahrzeugführer zu beachtende Einfahrtsignal bzw. Blocksignal einer Abzweigstelle nennen.

5 Bahnübergänge befahren

- (1) Für die Fahrt zum Einsatzort muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer mit Befehl 14 die Bahnübergänge bezeichnen, deren technische Sicherung nicht wirkt oder bei denen die Wirksamkeit der technischen Sicherung nicht überwacht wird (Betriebsstellenbuch). Er muss die Weisung geben, die Bahnübergänge mit höchstens 10 km/h zu befahren und Wegebeneutzer durch Signal Zp 1 zu warnen.
- (2) Dem Triebfahrzeugführer eines Hilfszuges, der zum Heimatbahnhof zurückkehrt, muss der Fahrdienstleiter 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.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock durchführen	408.0487 Seite 1

1 Regelung und Sicherung der Zugfolge

- (1) Auf Strecken mit Stichstreckenblock darf sich in der Regel nur ein Zug befinden. **Ein-Zug-Betrieb**
- (2) Eine Strecke mit Stichstreckenblock gilt als frei, wenn der Fahrdienstleiter durch Auswertung der Meldeanzeigen des Streckenblocks oder eine Räumungsprüfung festgestellt hat, dass ein Zug vollständig auf der angrenzenden Zugmeldestelle angekommen ist. **Freisein der Strecke, Räumungsprüfung**
- (3) Das Verfahren der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke darf angeordnet werden, bei Halt des Zuges **Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke**
 1. auf der angrenzenden Zugmeldestelle
 2. auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke,wenn es im Betriebsstellenbuch zugelassen ist.

Auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit muss das Verfahren nach Nr. 1 angeordnet werden, wenn die letzte Zugfahrt vor der unterbrochenen Arbeitszeit in die Stichstrecke fährt und während der unterbrochenen Arbeitszeit auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke verbleibt.

- (4) Für die Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke ist durch den Fahrdienstleiter folgender Wortlaut zu verwenden: **Wortlaut**

„Zug (Nummer) darf in (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke) abfahren.“

Wenn der Fahrt ein Hindernis entgegensteht, verweigert der Fahrdienstleiter die Zustimmung mit dem Wortlaut:

„Nein, warten.“
- (5) Der Fahrdienstleiter darf die Zustimmung bis zu 10 Minuten vor der voraussichtlichen Abfahrt erteilen.
- * (6) Strecken, auf denen die Regeln dieser Richtlinien angewendet werden dürfen, sind im Betriebsstellenbuch aufgeführt.

2 Befehle

Müssen Befehle erteilt werden, muss der Fahrdienstleiter die Zustimmung zur Abfahrt für die Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke anordnen und die Zustimmung im Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock nach 408.0487V02 nachweisen.

Der Fahrdienstleiter muss Befehle jeweils für Fahrten in die Stichstrecke und für Fahrten aus der Stichstrecke getrennt voneinander erteilen. Er darf Befehle für die Fahrt aus der Stichstrecke bereits vor der Fahrt in die Stichstrecke übermitteln.

In den Befehlsvordrucken ist die Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke sinngemäß als Zugmeldestelle zu behandeln.

3 Zug- und Rangierfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock

Fahrt in die Stichstrecke (1) Eine Fahrt in die Strecke mit Stichstreckenblock wird in der Regel mit Hauptsignal zugelassen; die Zulassung gilt bis zum Halt der zurückkehrenden Zugfahrt vor dem Einfahrsignal der angrenzenden Zugmeldestelle.

Fahrt aus der Stichstrecke (2) Für den ersten Zug nach unterbrochener Arbeitszeit auf der Stichstrecke, wenn dieser auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke beginnt, oder bei einem Personalwechsel des Triebfahrzeugführers auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke, wird durch den Triebfahrzeugführer eine Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke eingeholt. Eine Fahrt aus der Strecke mit Stichstreckenblock in die angrenzende Zugmeldestelle wird in der Regel mit Hauptsignal zugelassen.

Rangieren (3) Das Rangieren auf Strecken mit Stichstreckenblock außerhalb von Baugleisen ist nicht zulässig, ausgenommen das Umfahren von Zügen durch das Triebfahrzeug beim Fahrtrichtungswechsel auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke sowie beim Bedienen von Anschlussstellen.

Das Rangieren auf dem Einfahrgleis oder über die Einfahrweiche der angrenzenden Zugmeldestelle hinaus ist zulässig, wenn der Fahrdienstleiter zuvor das Freisein der Strecke festgestellt hat.

(4) Im Betriebsstellenbuch können zusätzliche oder abweichende Regeln gegeben sein.

4 Sperren von Gleisen, Sperrfahrten

Zuständigkeit (1) Der Fahrdienstleiter der angrenzenden Zugmeldestelle ist für die Sperrung der Gleise einer Strecke mit Stichstreckenblock zuständig.

Sperrabschnitt (2) Es ist zulässig, die Strecke zwischen der angrenzenden Zugmeldestelle und der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke oder einzelne Abschnitte der freien Strecke zu sperren.

Voraussetzung (3) Müssen Gleise gesperrt werden, muss der Fahrdienstleiter vor der Sperrung nach Abschnitt 1 Absatz (2) in der Regel feststellen, dass die Strecke frei von Fahrzeugen ist. In der Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

Unvorhersehbare Sperrungen (4) Bei unvorhergesehenen Sperrungen entfällt die Voraussetzung nach Absatz (3). Bei gleichzeitiger Streckenbelegung durch eine Zugfahrt muss der Fahrdienstleiter gegebenenfalls Maßnahmen bei Gefahr nach 408.0581 treffen. *

Bedienung von Anst. (5) Fahrten zur Bedienung von Anschlussstellen dürfen nur als Sperrfahrten durchgeführt werden.

5 Benachrichtigen von Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen

Bahnübergangsposten (1) Bei der Benachrichtigung von Bahnübergangsposten gilt Folgendes:

- Der Fahrdienstleiter muss Bahnübergangsposten auch über Züge benachrichtigen, die von der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke zur angrenzenden Zugmeldestelle fahren.
- Für die Dauer der Benachrichtigung muss der Fahrdienstleiter für die Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke anordnen, dass die Zustimmung zur Abfahrt durch den Triebfahrzeugführer angefordert wird.

- Der Fahrdienstleiter muss Bahnübergangsposten vor dem Erteilen der Zustimmung zur Fahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke bzw. der Zulassung der Fahrt auf der angrenzenden Zugmeldestelle benachrichtigen.
- Einen Bahnübergangsposten muss der Fahrdienstleiter mit den Worten:
„Zug (Nummer) in (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke/angrenzende Zugmeldestelle) voraussichtlich ab (Minute der voraussichtlichen Abfahrtszeit)“
benachrichtigen.

(2) Bei der Benachrichtigung von Arbeitsstellen gilt Folgendes:

Arbeitsstellen

- Der Fahrdienstleiter darf dem Beginn der Arbeiten erst zustimmen, wenn Fahrzeuge, die die Stichstrecke zuvor befahren haben, diese verlassen haben.
- Für die Dauer der Benachrichtigung muss der Fahrdienstleiter für die Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke anordnen, dass die Zustimmung zur Abfahrt durch den Triebfahrzeugführer angefordert wird.
- Die Benachrichtigung muss vor dem Erteilen der Zustimmung zur Fahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke bzw. der Zulassung der Fahrt auf der angrenzenden Zugmeldestelle erfolgen.
- Eine Arbeitsstelle ist mit den Worten:
„Zug (Nummer) von (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke/angrenzenden Zugmeldestelle) nach (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke/angrenzende Zugmeldestelle)“
zu benachrichtigen.

* (3) Für den Nachweis von Aufträgen und Meldungen gilt Folgendes:

Nachweis

* a) Das Benachrichtigen von Bahnübergangsposten ist wie folgt nachzuweisen:

BÜP

- * 1. Bei Einzelbenachrichtigung mit Sicherungsmeldung, im Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock nach 408.0487V02.
- * 2. Wenn der Bahnübergangsposten nach der Benachrichtigung den Sicherungszeitpunkt selbst bestimmt, im Zugmeldebuch für die Strecke mit Stichstreckenblock nach 408.0487V01 in der Spalte Meldungen und Vermerke.

* b) Das Benachrichtigen von Arbeitsstellen ist im Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock nach 408.0487V02 nachzuweisen.

ARB

6 Unregelmäßigkeiten, Störungen

- (1) Sind Telekommunikationseinrichtungen völlig gestört und müssen Zustimmungen zur Abfahrt erteilt werden, sind weitere Zugfahrten nach Störungseintritt nicht zulässig.
- (2) Bei Störungen des Stichstreckenblocks ist die angrenzende Zugmeldestelle Räumungsprüfstelle.

**Völlig gestörte
Verständigung**

**Räumungs-
prüfstelle**

7 Zugmeldebuch für Strecken mit Stichstreckenblock

Nachweis

Aufträge und Meldungen, die nicht für das Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock nach 408.0487V02 bestimmt sind, muss der Fahrdienstleiter im Zugmeldebuch für Strecken mit Stichstreckenblock nach Vordruck 408.0487V01 nachweisen. *

8 Befehl 14

Wenn der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter meldet, dass er das Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock nicht führen kann, darf der Fahrdienstleiter die Wortlaute der Aufträge und Meldungen auch mit Befehl 14 übermitteln.



Zugmeldebuch

für die Strecke mit Stichstreckenblock

von bis

Betriebsstelle

Begonnen am, abgeschlossen am, Inhalt: Blätter

Anleitung

Tragen Sie Meldungen oder Ankunftszeiten für den anschließenden Streckenabschnitt bis zur Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke auf einer besonderen Seite ein, und zwar in

Spalte 1: Nummer des abgehenden Zuges,

Spalte 2: Nummer des ankommenden Zuges,

Spalte 3: Abfahrt auf der angrenzenden Zugmeldestelle,

Spalte 4: Zeit der Ankunft auf der angrenzenden Zugmeldestelle,

Spalte 5: Zeit der Feststellung der Räumungsprüfung

V408.0487V01 Zugmeldebuch für Strecken mit Stichstreckenblock (Titel)

Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock

Angrenzende Zugmeldestelle

.....

an der Stichstrecke von nach

Begonnen

Abgeschlossen

Inhalt: Seiten

Anleitung:

1. Die Einträge sind vor der Abgabe bzw. sofort nach dem Empfang der Meldung vorzunehmen.
2. Die Wortlaute der Meldungen sind auf der Rückseite des Fernsprechbuches abgedruckt.
3. Nicht Zutreffendes ist zu streichen.
4. Beim Datumswechsel zwischen der Anordnung des Verfahrens und der Zustimmung ist beim Führen der Spalte 2 eine neue Zeile zu verwenden.

Wortlaute bei der Anwendung des Verfahrens der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke

Anfrage zur Zustimmung

„Darf Zug (Nummer) in (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke) abfahren?“

Zustimmung

„Zug (Nummer) darf in (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke) abfahren.“

Ablehnung

„Nein, warten.“



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt	408.0488 Seite 1

1 Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt

- (1) Eine Rangierfahrt, die in eine Zugfahrt übergehen soll, muss am nächsten Hauptsignal - bei einem Gruppensignal am zugehörigen Sperrsignal - nicht angehalten werden, wenn die Voraussetzungen für die Abfahrt des Zuges erfüllt sind. Bei Gruppensignalen ohne Lichtsperrsignal oder hohes Formsperrsignal ist dies nicht zugelassen. **Übergang am Signal**
- Die Zugfahrt beginnt mit Vorbeifahrt der Spitze der Rangierfahrt an den genannten Signalen.
- (2) Der Übergang einer Rangierfahrt, die ein Baugleis verlässt, ohne Halt in eine Zugfahrt ist nicht zugelassen. In einer Beta können zusätzliche Regeln gegeben sein. **Baugleis**
- (3) Für den Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt, die eine Anschlussstelle ohne Hauptsignale verlässt, sind im Betriebsstellenbuch zusätzliche Regeln gegeben. **Anschlussstelle**
- (4) Eine Zugfahrt, die nach dem Übergang aus einer Rangierfahrt auf der freien Strecke beginnt, darf nur mit mündlicher Zustimmung des Fahrdienstleiters zugelassen werden, wenn keine Hauptsignale bedient werden können. **Zustimmung**

2 Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt

- (1) Eine Zugfahrt darf in eine Rangierfahrt übergehen, wenn der Zug **Übergang mit Halt**
- * a) am gewöhnlichen Halteplatz in Bahnhöfen,
 - * b) vor einem Halt zeigenden Signal in Bahnhöfen,
 - * c) vor einem Halt zeigenden Signal zum Zwecke der Einfahrt in ein Baugleis,
 - * d) vor einem Signal Ne 1 oder in Höhe eines Einfahr- oder Blocksignals am Gegengleis zum Zwecke der Einfahrt in ein Baugleis oder
 - e) vor einer auf der freien Strecke liegenden Anschlussweiche zum Zwecke der Bedienung einer Anschlussstelle ohne Hauptsignale
- zum Halten gekommen ist. Für den Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt, die in ein Baugleis oder eine Anschlussstelle fährt, können in einer Beta oder im Betriebsstellenbuch zusätzliche Regeln gegeben sein.
- In den Fällen nach b) und c) muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer beauftragen, das Schlussignal so lange eingeschaltet bzw. angebracht zu lassen, bis er eine Räumungsprüfung durchführen kann, wenn dies erforderlich ist.
- (2) Im Betriebsstellenbuch sind Regeln gegeben, wenn ein Zug nach planmäßigem Halt am Bahnsteig als Rangierfahrt bis zum Halt zeigenden Signal, LZB-Halt oder ETCS-Halt vorziehen darf. **Vorziehen nach Halt am Bahnsteig**
- * (3) Eine Zugfahrt darf in Bahnhöfen am gewöhnlichen Halteplatz ohne Halt am gewöhnlichen Halteplatz in eine Rangierfahrt übergehen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind: **Übergang ohne Halt**
1. Im Betriebsstellenbuch sind die Nummer des Zuges und der Fahrweg der Rangierfahrt genannt.

2. Der Weichenwärter stimmt der Rangierfahrt durch Signal Sh 1 Lichtsignal (DS 301) oder Ra 12 (DV 301) am Halt zeigenden Hauptsignal zu.

Die Rangierfahrt beginnt mit der Vorbeifahrt der Spitze des Zuges am Signal.



Richtlinie

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Reisende sichern	408.0491 Seite 1

Wo höhengleiche Übergänge von Reisenden betreten werden können, sind im Betriebsstellenbuch Regeln gegeben.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Sonstige Besonderheiten	408.0492 Seite 1

1 Zugverspätungen

- (1) Wenn der Fahrdienstleiter bei Verspätung eines Zuges Maßnahmen treffen muss, muss er sich, ohne eine Verspätungsmeldung abzuwarten, nach dem Lauf des Zuges erkundigen. **Erkundigen**

- (2) Der 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, muss die Verspätung unter Angabe des Grundes in der Regel fernmündlich allen Zugmeldestellen bis zum nächsten Anschlussbahnhof melden. **Züge, Meldungen**

Der Fahrdienstleiter eines Anschlussbahnhofs muss die Verspätung in gleicher Weise weiter melden, wobei er voraussichtliche Änderungen berücksichtigen muss.

Im Betriebsstellenbuch kann die Meldung kleinerer Verspätungen angeordnet oder eine andere Stelle mit den Meldungen beauftragt sein. Verspätungen von 30 Minuten und mehr muss der Fahrdienstleiter darüber hinaus auch den Stellen melden, die besondere Maßnahmen treffen müssen. Im Betriebsstellenbuch sind die Züge und Stellen bestimmt.

- (3) Der Fahrdienstleiter muss die Verspätungsmeldung möglichst frühzeitig, spätestens fünf Minuten nach der planmäßigen Ab- oder Durchfahrtszeit des Zuges geben. Wenn die Verspätung zu diesem Zeitpunkt noch nicht genau bekannt ist, muss er die Verspätung schätzen und als voraussichtliche Verspätung melden. Wenn die tatsächliche Verspätung um 10 Minuten und mehr abweicht, muss er diese möglichst nachmelden. **Zeitpunkt der Meldung**

- (4) Über Zugverspätungen muss der Fahrdienstleiter die beteiligten Stellen der Deutschen Bahn und ggf. auch andere Stellen (z. B. Grenzdienststellen) benachrichtigen. **Benachrichtigen**

- (5) Im Betriebsstellenbuch ist bestimmt, ob ein Bahnhof Anschlussbahnhof ist und es sind die benachbarten Anschlussbahnhöfe genannt.

2 Züge anhalten

- (1) Bei Unfällen, Bränden oder anderen allgemeinen Gefahren darf der Fahrdienstleiter Züge anhalten, um Hilfskräfte aufzunehmen oder abzusetzen. **Aufnahme von Hilfskräften**

- (2) Wenn die Betriebszentrale dem Fahrdienstleiter mitteilt, dass sie einen zusätzlichen Halt genehmigt hat, muss er den Zug in ein hierfür geeignetes Gleis einlassen. **Zusätzlicher Halt**

3 Weichen der Einfahrstraße bei der Ausfahrt sichern

Wenn ein Zug nach dem Anhalten an einem gewöhnlichen Halteplatz oder vor dem Zielsignal einer Zugstraße nicht vollständig an der Fahrstraßen-Zugschlussstelle vorbeigefahren ist und bei der Ausfahrt noch Weichen der Einfahrstraße befährt, die nicht vom Ausfahrtsignal abhängig sind, muss der Bediener den Fahrstraßenhebel für die Einfahrt in umgelegter Stellung belassen. Wenn das nicht möglich ist und er den Fahrstraßenhebel bei der Ausfahrt nicht erneut umlegen kann, muss er Sperre nach 408.0403 Nr. 6 anbringen. Für die Fahrwegsiche-

*

rungsmeldung gelten die Regeln in 408.0233 Abschnitt 3 Absatz (3). Bei beginnenden Zügen muss er sinngemäß verfahren.

4 Befehl 12 auf Strecken mit LZB

Wenn ein Fahrdienstleiter auf Strecken mit LZB Befehle 12 erteilen muss, muss er wie folgt vorgehen:

- (1) Wenn das Fahrzeug an der Spitze des Zuges nicht mit LZB ausgerüstet ist, gilt Folgendes:

Der Fahrdienstleiter muss Befehl 12 nur erteilen, wenn die anzuordnende Geschwindigkeit niedriger ist als 160 km/h oder wenn er Fahren auf Sicht anordnen muss.

- (2) Wenn das Fahrzeug an der Spitze des Zuges mit LZB ausgerüstet ist, gilt Folgendes:

a) Eine entsprechende Langsamfahrstelle ist in die LZB eingegeben: Der Fahrdienstleiter muss Befehl 12 nur erteilen, wenn die anzuordnende Geschwindigkeit niedriger ist als 160 km/h oder wenn er Fahren auf Sicht anordnen muss.

b) Die Langsamfahrstelle ist nicht in die LZB eingegeben:

1. Wenn der Fahrdienstleiter eine Geschwindigkeit unter 160 km/h oder Fahren auf Sicht anordnen muss, muss er zusätzlich zum Befehl 12 einen Befehl 11 erteilen. Befehl 11 ist nicht erforderlich, wenn der Fahrdienstleiter am Beginn des im Befehl 12 genannten Abschnittes eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag zulässt.
2. Wenn der Fahrdienstleiter eine Geschwindigkeit von 160 km/h oder höher anordnen muss, muss er Befehl 12 erteilen mit dem Auftrag, die anzuordnende Geschwindigkeit vom Ort der Befehlsübermittlung bis zur ersten Zugmeldestelle hinter dem Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung zu fahren.

5 Befehl 12 auf Strecken mit ETCS

Wenn der Fahrdienstleiter auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale Befehle 12 erteilen muss, muss er wie folgt vorgehen:

- (1) Wenn eine entsprechende Langsamfahrstelle in ETCS aktiviert ist, muss er Befehl 12 nur in folgenden Fällen erteilen:

- Der Fahrdienstleiter muss Fahren auf Sicht anordnen.
- Der Fahrdienstleiter lässt die Zugfahrt auf Befehl¹ zu und die anzuordnende Geschwindigkeit ist niedriger als 40 km/h. Im Betriebsstellenbuch kann eine abweichende Regel gegeben sein.
- Befehl 12 ist auf den letzten 1000 m vor dem Ende der mit ETCS ausgerüsteten Strecke erforderlich.

- (2) Wenn die Langsamfahrstelle nicht in ETCS aktiviert ist, gilt Folgendes:

¹Die Zugfahrt gilt als mit Befehl zugelassen, wenn der Fahrdienstleiter diese am rückliegenden Signal Ne 14 oder an einer zwischen dem Signal Ne 14 und dem Beginn der Restriktion liegenden Stelle (z. B: Blockkennzeichen) mit Befehl zulässt.

- a) Wenn der Fahrdienstleiter eine Geschwindigkeit unter 160 km/h oder Fahren auf Sicht anordnen muss, muss er zusätzlich zum Befehl 12 einen Befehl 11 erteilen. Befehl 11 ist nicht erforderlich, wenn der Fahrdienstleiter am Beginn des im Befehl 12 genannten Abschnittes eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag zulässt oder der Beginn des im Befehl 12 genannten Abschnittes am Ort der Befehlsübermittlung liegt. *
- b) Wenn der Fahrdienstleiter eine Geschwindigkeit von 160 km/h oder höher anordnen muss, muss er Befehl 12 erteilen mit dem Auftrag, die anzuordnende Geschwindigkeit vom Ort der Befehlsübermittlung bis zur ersten Zugmeldestelle hinter dem Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung zu fahren.

6 Befehl 12 auf Strecken mit PZB/LZB und ETCS

Wenn ein Fahrdienstleiter auf Strecken mit PZB/LZB und ETCS Befehle 12 erteilen muss, muss er wie folgt vorgehen:

- (1) Wenn das Fahrzeug an der Spitze des Zuges weder mit LZB noch mit ETCS ausgerüstet ist, muss er Befehl 12 nur dann erteilen, wenn die anzuordnende Geschwindigkeit niedriger ist als 160 km/h oder wenn er Fahren auf Sicht anordnen muss.
- (2) Wenn das Fahrzeug an der Spitze des Zuges mit LZB oder ETCS ausgerüstet ist, gilt Folgendes:

- * a) Eine entsprechende Langsamfahrstelle ist in die LZB eingeben und in ETCS aktiviert: Der Fahrdienstleiter muss Befehl 12 nur erteilen, wenn die anzuordnende Geschwindigkeit niedriger ist als 160 km/h oder wenn er Fahren auf Sicht anordnen muss.
- * b) Die Langsamfahrstelle ist nicht in die LZB eingeben bzw. nicht in ETCS aktiviert:

Wenn der Fahrdienstleiter eine Geschwindigkeit unter 160 km/h oder Fahren auf Sicht anordnen muss, muss er zusätzlich zum Befehl 12 einen Befehl 11 erteilen. Befehl 11 ist nicht erforderlich, wenn der Fahrdienstleiter am Beginn des im Befehl 12 genannten Abschnittes eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag zulässt oder der Beginn des im Befehl 12 genannten Abschnittes am Ort der Befehlsübermittlung liegt.

Wenn der Fahrdienstleiter eine Geschwindigkeit von 160 km/h oder höher anordnen muss, muss er Befehl 12 erteilen mit dem Auftrag, die anzuordnende Geschwindigkeit vom Ort der Befehlsübermittlung bis zur ersten Zugmeldestelle hinter dem Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung zu fahren.

7 Änderung der Traktionsart

Wenn auf Strecken mit elektrischem Zugbetrieb ein Triebfahrzeug mit einer anderen Traktionsart gestellt wird, als im Fahrplan vorgesehen ist, muss der Fahrdienstleiter die beteiligten Stellen wie bei fernmündlicher Bekanntgabe eines Zuges des Gelegenheitsverkehrs verständigen.

8 Reihenfolge der Züge ändern

Wenn der Fahrdienstleiter einer Zugmeldestelle auf eingleisiger Strecke von der planmäßigen oder der zuletzt bekannt gegebenen Reihenfolge der Züge abwei-

chen will, muss er die geänderte Reihenfolge mit den beteiligten Zugmeldestellen vereinbaren. Er muss die beteiligten Mitarbeiter auf den Betriebsstellen unterrichten.

9 Weiterfahrt nach Halt

Selbsttätiges Blocksignal oder LZB- Blockstelle

- (1) Wenn sich ein Triebfahrzeugführer an einem selbsttätigen Blocksignal - außer bei automatischem Streckenblock - bei Haltstellung oder an einer Blockstelle für anzeigegeführte Züge bei LZB-Halt oder ETCS-Halt meldet und nicht sofort feststeht, dass der zugehörige Zugfolgeabschnitt noch durch einen Zug besetzt ist, muss der Fahrdienstleiter das Blocksignal oder die virtuelle Blockstelle sperren, bis der Zug weiterfahren darf.

Wenn er das selbsttätige Blocksignal oder die virtuelle Blockstelle nicht sperren kann, muss er den 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 er der Weiterfahrt zusätzlich mündlich zugestimmt hat.

Selbststell- betrieb, Zuglenkung

- (2) Wenn sich ein Triebfahrzeugführer wegen Haltstellung eines Einfahr-, Zwischen- oder Ausfahrsignals oder Blocksignals einer Abzweigstelle meldet und der Fahrdienstleiter nicht sogleich erkennt, dass die zugehörige Zugstraße oder der zugehörige Zugfolgeabschnitt noch besetzt ist, dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan für dieses Signal nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach 408.0403 Nr. 7 anbringen. *



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt	408.0501 Seite 1

1 Zugmeldestelle

(1) Allgemein gilt:

Allgemeines

- a) Wenn der Fahrdienstleiter der benachbarten örtlich besetzten Zugmeldestelle oder eines benachbarten örtlich besetzten Bahnhofsteils nach unterbrochener Arbeitszeit die Arbeit wider Erwarten nicht aufgenommen hat, darf der Fahrdienstleiter Züge in der Regel ablassen, wenn er mit dem Fahrdienstleiter der nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle oder des nächsten örtlich besetzten Bahnhofsteils die Reihenfolge der Züge vereinbart hat. Der Fahrdienstleiter muss die Zugmeldungen an diese Stelle geben.
- b) Wenn ein Zug auf der Zugmeldestelle, deren Fahrdienstleiter die Arbeit nicht aufgenommen hat, enden oder beginnen soll und der Fahrdienstleiter der benachbarten besetzten Zugmeldestelle die Reihenfolge der Züge nicht mit der nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle vereinbaren kann, weil
 - sie nicht vorhanden ist oder
 - er für die nächste örtlich besetzte Zugmeldestelle selbst zuständig ist,muss er die Reihenfolge der Züge selbst bestimmen und im Zugmeldebuch nachweisen.
- c) Der Fahrdienstleiter muss Schrankenwärter oder örtlich besetzte Blockstellen verständigen (Betriebsstellenbuch). Das Befahren des Gegengleises ist nicht zugelassen.

(2) Zur Befehlserteilung gilt:

Befehl 14

- a) Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer durch Befehl 14
 1. beauftragen, am Einfahrsignal oder Blocksignal der noch nicht besetzten Zugmeldestelle zu halten und Weisung des dortigen Fahrdienstleiters für die Weiterfahrt einzuholen,
 2. beauftragen - wenn er den Fahrdienstleiter nicht erreicht - mit höchstens 5 km/h auf Bahnhöfen ein- und - wenn der Zug weiterfahren soll - auszufahren bzw. auf Abzweigstellen weiterzufahren,
 3. verständigen, dass Haupt- und Sperrsignale der nicht besetzten Zugmeldestellen nicht gelten,
 4. verständigen, dass Signale der Blockstellen bis zur nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle, die dem 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) Wenn ein Zug auf der Zugmeldestelle, deren Fahrdienstleiter die Arbeit nicht aufgenommen hat,

1. enden soll, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer zusätzlich zu den Weisungen nach a) durch Befehl 14 beauftragen, nach Halt am gewöhnlichen Halteplatz die Weisung des Fahrdienstleiters einzuholen, und - wenn er den Fahrdienstleiter nicht erreichen kann - sich beim beauftragenden Fahrdienstleiter zu melden und ihm eine Zugvollständigkeitsmeldung für seinen Zug zu geben,
2. beginnen soll, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Weisungen nach a) Nr. 3 bis Nr. 5 erteilen und ihn durch Befehl 14 beauftragen, auf der nicht besetzten Zugmeldestelle mit höchstens 5 km/h auszufahren.

Der Fahrdienstleiter muss Merkinweis „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 im Betriebsstellenbuch genannt.

Bei Übermittlung des Befehls 14 muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer mündlich über den Anlass verständigen.

Fahrwege

- (3) Im Betriebsstellenbuch ist bestimmt, für welche Fahrtrichtung Fahrwege auf benachbarten Abzweigstellen oder Bahnhöfen mit Streckenverzweigungen eingestellt sind.

2 Blockstelle

Wenn der Fahrdienstleiter einer Blockstelle, die keine Zugmeldestelle ist, nach unterbrochener Arbeitszeit die Arbeit wider Erwarten nicht aufgenommen hat, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführern durch Befehl 14 mitteilen, dass das Blocksignal nicht gilt.

3 Bahnübergänge

Im Betriebsstellenbuch 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 der Fahrdienstleiter deshalb dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 erteilen muss.

4 Befehle ohne Vordruck

- (1) Der Fahrdienstleiter darf Befehle nach Abschnitt 1 Absatz (2), Abschnitt 2 oder Abschnitt 3 auch ohne Vordruck geben (Betriebsstellenbuch). Wenn der Fahrdienstleiter Befehle ohne Vordruck gibt, muss der Triebfahrzeugführer Signale oder Bahnübergänge in der im Befehl genannten Reihenfolge antreffen.
- (2) Im Betriebsstellenbuch können Muster für Befehle ohne Vordruck enthalten sein.

5 Betriebsstelle wieder besetzt

Wenn ein Fahrdienstleiter die Arbeit nach unterbrochener Arbeitszeit verspätet aufnimmt, muss er sich sofort bei den benachbarten Fahrdienstleitern erkundigen, ob diese einen Zug abgelassen haben. Wenn sich ein Triebfahrzeugführer am Einfahrsignal bzw. Blocksignal einer Abzweigstelle meldet, muss der Fahrdienstleiter ihm mitteilen, dass die Zugmeldestelle inzwischen besetzt ist und dass die von der benachbarten Zugmeldestelle ausgestellten Befehle für die Weiterfahrt nicht mehr gelten. Der Fahrdienstleiter muss hiervon die Fahrdienstleiter verständigen, die die Zugfahrt vereinbart hatten.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Anhalten vor der Signal-Zugschlussstelle	408.0521 Seite 1

1 Allgemeine Maßnahmen

Wenn ein Zug zum Halten kommt, bevor er mit Zugschluss an der Signal-Zugschlussstelle eines Einfahr- oder Blocksignals vorbeigefahren ist, darf der Fahrdienstleiter das Signal nicht auf Halt stellen und die Räumungsprüfung nicht bestätigen. Der Bediener des Signals muss sofort den Fahrdienstleiter verständigen. Der Fahrdienstleiter muss sofort den Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugfolgestelle verständigen.

2 Merkinweis, Sperre

Auf Strecken ohne Streckenblock muss der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugfolgestelle Merkinweis „RP“ 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. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

4 Signal auf Halt stellen

Nachdem der Zug mit Zugschluss an der Signal-Zugschlussstelle vorbeigefahren ist, ist das Signal auf Halt zu stellen und die Räumungsprüfung zu bestätigen.

5 Weichen umstellen

Wenn durch das Signal gesicherte Weichen umgestellt werden müssen, darf das Signal auf Halt gestellt und die Fahrstraße aufgelöst werden. Das Signal ist anschließend wieder auf Fahrt zu stellen, wenn es die Anlage zulässt.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
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

1 Aufgaben des Triebfahrzeugführers

Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen:

- a) Unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal,
- b) Vorbeifahrt an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten gewesen wäre,
- c) PZB-Zwangsbremung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt,
- d) PZB-Zwangsbremung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt,
- e) PZB-Zwangsbremung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt,
- f) PZB-Zwangsbremung an einem Sperrsignal, das Kennlicht zeigt,
- g) Unzulässige Vorbeifahrt an einem LZB-Halt,
- h) Unzulässige Vorbeifahrt an einem LZB-Nothalt,
- i) Unzulässige Vorbeifahrt an einem ETCS-Halt,
- j) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR,
- k) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR und Textmeldung „Streckenausrüstung nicht kompatibel“
- l) Zwangsbremung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt,
- m) Zwangsbremung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt.

2 Aufgaben des Fahrdienstleiters

- (1) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer für die Weiterfahrt Befehl 2 erteilen, auch wenn er das Signal nachträglich bedient.

Beispiele für Befehl 2

	2	Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in		
		Signal usw.	Bezeichnung / km	Abzw, Üst, Bf, Bft, Bk, Dkst
	2.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.		

X	2	Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in		
		Signal usw.	Bezeichnung / km	Abzw, Üst, Bf, Bft, Bk, Dkst
		Ne 1	Km 123,456	Bf Beheim
	2.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.		

Voraussetzungen

- (2) Der Fahrdienstleiter darf den Befehl erst übermitteln, wenn die Voraussetzungen für die Weiterfahrt erfüllt sind. Dies gilt auch, wenn ihm der Triebfahrzeugführer mitgeteilt hat, dass eine Zwangsbremmung durch PZB an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung oder Kennlicht zeigt oder einem Sperrsignal, das Signal Sh 1, Ra 12 (DV 301) oder Kennlicht zeigt, eingetreten ist.

Befehl 2.1

- (3) Der Fahrdienstleiter muss 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 dem Triebfahrzeugführer 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.

Beispiele für Befehl 2 mit 2.1

X	2	Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in		
		Signal usw.	Bezeichnung / km	Abzw, Üst, Bf, Bft, Bk, Dkst
		Bksig	F	Abzw Dedorf
X	2.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.		

X	2	Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in		
		Signal usw.	Bezeichnung / km	Abzw, Üst, Bf, Bft, Bk, Dkst
		Höhe Bksig	F in km 78,910	Abzw Dedorf
X	2.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.		

- * (4) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer eines Zuges, der unzulässig an einem Halt zeigenden Grenzsinal in Richtung auf eine Strecke mit ETCS-Level 2 vorbeigefahren ist und nach der Bestätigung der ETCS-Betriebsart TR in den ETCS-Level NTC PZB/LZB gewechselt ist, für die Weiterfahrt zusätzlich zum Befehl 2 mit Befehl 10.1 beauftragen 2000 m mit höchstens 40 km/h zu fahren.
- (5) Der Fahrdienstleiter muss das Signal, an dem der Zug unzulässig vorbeigefahren ist, nachträglich auf Fahrt stellen, wenn es die Anlage zulässt. Das gilt bei nichtselbsttätigem Streckenblock für Einfahr- oder Blocksignale jedoch nur, wenn bei der Weiterfahrt des Zuges noch mindestens eine Achse die Zugeinwirkung für den Streckenblock befährt. **Signal auf Fahrt stellen**
- (6) Bei einer PZB-Zwangsbremmung an einem Zufahrtsicherungssignal vor einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale gilt für die Weiterfahrt in Richtung der ETCS-Strecke Folgendes: **Zufahrtsicherungssignal**
- a) Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer fragen, ob das führende Fahrzeug mit ETCS ausgerüstet ist,
- b) Wenn das führende Fahrzeug mit ETCS ausgerüstet ist, aber ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 2 nicht stattgefunden hat, gelten die Regeln in 408.0653 Abschnitt 4,
- Wenn das führende Fahrzeug nicht mit ETCS ausgerüstet ist, muss der Fahrdienstleiter den Zug zurücksetzen lassen oder ihn auf die mit PZB ausgerüstete Strecke umleiten.
- (7) Wenn der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter den Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR nach Abschnitt 1 j) gemeldet hat, muss der Fahrdienstleiter alle folgenden Hauptsignale, welche ETCS für den Zug dunkelgeschaltet hatte, auf Halt stellen. Zusätzlich muss er ermitteln, ob ETCS für den Zug auch Signale dunkelgeschaltet hatte, die Nachbarfahrdienstleitern zugeteilt sind. Wenn dies zutrifft, muss er die Nachbarfahrdienstleiter auffordern, die Signale auf Halt zu stellen und dies zu bestätigen. **TR**
- (8) Wenn der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter den Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR mit der Textmeldung „Streckenausrüstung nicht kompatibel“ nach Abschnitt 1 k) gemeldet hat, gilt Folgendes: **TR + Textmeldung „Streckenausrüstung nicht kompatibel“**
- a) Der Fahrdienstleiter muss alle folgenden Hauptsignale, welche ETCS für den Zug dunkelgeschaltet hatte, auf Halt stellen. Zusätzlich muss er ermitteln, ob ETCS für den Zug auch Signale dunkelgeschaltet hatte, die Nachbarfahrdienstleitern zugeteilt sind. Wenn dies zutrifft, muss er die Nachbarfahrdienstleiter auffordern, die Signale auf Halt zu stellen und dies zu bestätigen.
- b) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer zusätzlich zum Befehl 2 Befehl 10 mit dem Wortlaut „Fahren Sie signalgeführt weiter“ und Befehl 10.1 erteilen.
- c) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale muss der Fahrdienstleiter den Fahrweg in den nächsten Bahnhof einstellen und sichern. Ein- bzw. Ausfahrten, für die der eingestellte Fahrweg keinen Flankenschutz durch Weichen bietet, darf der Fahrdienstleiter erst zulassen, nachdem der Zug im Bahnhof zum Halten gekommen ist.

Hinweis: Der Fahrdienstleiter soll den Fahrweg in den Bahnhof möglichst in ein Gleis einstellen, in dem gegenüber dem durchgehenden Hauptgleis Flankenschutz durch Weichen besteht.

Danach muss er

- zusätzlich zum Befehl 2 Befehl 10 mit dem Wortlaut „Fahren Sie signalgeführt weiter“ und Befehl 10.1 erteilen,
- Befehl 2 für die Einfahrt in den nächsten Bahnhof erteilen,
- für Langsamfahrstellen unter 40 km/h Befehl 12 erteilen,

Für die Vorbeifahrt an weiteren Signalen Ne 14 muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 2 erteilen. Wenn die Übermittlung der Befehle 2 für die Vorbeifahrt an weiteren Signalen Ne 14 oder für die Einfahrt in den nächsten Bahnhof nach 408.0411 Abschnitt 3 Absatz (3) nicht zulässig ist, darf der Fahrdienstleiter die Weiterfahrt des Zuges nicht zulassen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Gefahrdrohende Umstände	408.0541 Seite 1

1 Gleise erkunden

- (1) Allgemein gilt:
- Allgemeines, Sachverhalt, Fahrten**
- a) Wenn wetterbedingte oder andere gefahrdrohende Umstände (Stürme, Eisregen, extreme Schneehöhen, Hochwasser, Brände, Abfragen eines Notrufes nicht möglich, Tiere usw.) befürchten lassen, dass Gleise nicht ohne Gefahr befahren werden können, sind sie zu erkunden.
 - b) Für das Erkunden kommen insbesondere Kontrollgänge, Fahrten mit Straßenfahrzeugen entlang der Strecke oder Posten an der vermuteten Gefahrenstelle, ferner nicht mit Reisenden besetzte Fahrten mit Triebfahrzeugen oder Wendezügen in Betracht.
 - c) Wenn der Fahrdienstleiter es mit dem Triebfahrzeugführer vereinbart und es vertretbar erscheint, darf bei Tag und sichtigem Wetter oder in Tunnel bei eingeschalteter Tunnelbeleuchtung die Erkundung auch mit Reise- oder Güterzügen durchgeführt werden.
- (2) Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer mit Befehl 12 - Grund Nr. 32 - anweisen, auf den betroffenen Gleisen auf Sicht zu fahren. Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer zusätzlich durch Befehl 12.1 anweisen, das Gleis zu erkunden und das Ergebnis der Erkundung an ihn zu melden. **Befehl 12**
- (3) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen. **Selbststellbetrieb**
- (4) Der Fahrdienstleiter muss Merkhinweis „BEF“ nach Modul 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben. **Merkhinweis und Sperre**

2 Gleise bei unterbrochener Arbeitszeit erkunden

- (1) Wenn die Arbeitszeit unterbrochen ist, dürfen Gleise ausschließlich nach Abschnitt 1 Absatz (1) b) erkundet werden.
- (2) Der Fahrdienstleiter, der die Erkundungsfahrt ablässt, muss:
- Verständigung**
- a) die Erkundungsfahrt mit dem Fahrdienstleiter der nächsten besetzten Zugmeldestelle vereinbaren,
 - b) nach Ende der Arbeitsunterbrechung sofort die Zugmeldestellen, auf denen die Arbeit unterbrochen war, verständigen, dass eine Erkundungsfahrt gefahren ist und ob diese die Strecke geräumt hat oder noch unterwegs ist,
 - c) Vereinbarung und Meldungen nachweisen.
- (3) Der Fahrdienstleiter, der die Erkundungsfahrt ablässt und der Fahrdienstleiter der nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle, dürfen für die Aus- und Einfahrt der Erkundungsfahrt Hauptsignale nicht bedienen. Für die Ausfahrt ist keine Räumungsprüfung bei dem zuletzt gefahrenen Zug erforderlich. **Signale bedienen**
- (4) Hinsichtlich der Signale und Befehle gilt:
- Gültigkeit der Signale, Befehle**
- a) Für die Fahrt gelten nur Hauptsignale und Sperrsignale der Zugmeldestelle, auf der die Erkundungsfahrt beginnt und der nächsten mit einem Fahr-

dienstleiter besetzten Zugmeldestelle.

- b) Der Fahrdienstleiter, der die Erkundungsfahrt ablässt, muss den Triebfahrzeugführer durch Befehl 12 - Grund Nr. 8 - anweisen, bis zur nächsten mit einem Fahrdienstleiter besetzten Zugmeldestelle mit höchstens 50 km/h zu fahren und durch Befehl 12 - Grund Nr. 32 - anweisen, auf den zu erkundenden Gleisen auf Sicht zu fahren und das Gleis zu erkunden und das Ergebnis der Erkundung an ihn zu melden (Befehl 12.1).

Der Fahrdienstleiter muss mit Befehl 12 zusätzlich vorschreiben, durch Bahnhöfe auf Sicht zu fahren. Außerdem muss der Fahrdienstleiter das erste vom Triebfahrzeugführer zu beachtende Einfahrsignal bzw. Blocksignal einer Abzweigstelle nennen.

- Bahnübergänge befahren** (5) Im Betriebsstellenbuch ist bestimmt, bei welchen Bahnübergängen bis zur nächsten mit einem Fahrdienstleiter besetzten Zugmeldestelle die technische Sicherung nicht wirkt oder bei denen die Wirksamkeit der technischen Sicherung nicht auf den besetzten Betriebsstellen überwacht wird und für die der Fahrdienstleiter, der die Erkundungsfahrt ablässt, dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 erteilen muss. Die Bahnübergänge dürfen auch in einem vorbereiteten Beiblatt zum Befehl genannt werden.
- Selbststellbetrieb** (6) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.
- Merkinweise und Sperre** (7) Der Fahrdienstleiter muss Merkinweis „BEF“ nach Modul 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben.

3 Befahren von vereisten Spurrillen oder Bahnübergängen

- Sachverhalt** (1) Wenn nach Ablauf der im Betriebsstellenbuch nach Absatz (2) genannten Zeit kein Zug gefahren ist und Spurrillen auf freier Strecke oder auf Bahnübergängen nicht schnee- und eisfrei gemacht werden konnten, muss sich der Fahrdienstleiter 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 Absatz (2) im Betriebsstellenbuch angegeben ist.
- Ist die gemeldete oder die im Betriebsstellenbuch nach Absatz (2) angegebene Radsatzlast für diesen Zug nicht größer als 16 t, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer durch Befehl 12 - Grund Nr. 11 - anweisen, den Streckenabschnitt mit Spurrillen und die Bahnübergänge mit höchstens 30 km/h zu befahren.
- Betriebsstellenbuch** (2) Im Betriebsstellenbuch sind die betroffenen Streckenabschnitte, Bahnübergänge und Zeiten genannt. Es können Radsatzlasten der Fahrzeuge angegeben sein, die an der Spitze des Zuges fahren, und zusätzliche Regeln gegeben sein.
- Selbststellbetrieb** (3) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.
- Merkinweis und Sperre** (4) Der Fahrdienstleiter muss Merkinweis „BEF“ nach Modul 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben.

4 Eiszapfenbildung

- (1) Wenn sich in Tunnel Eiszapfen bilden können (Betriebsstellenbuch), muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des Zuges, der das Gleis zuerst befährt, durch Befehl 12 - Grund Nr. 33 - anweisen, im Tunnel auf Sicht zu fahren. **Sachverhalt**
- (2) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen. **Selbststellbetrieb**
- * (3) Der Fahrdienstleiter muss Merkhinweis „BEF“ nach Modul 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben. **Merkhinweis und Sperre**

5 Geschlossene Schneedecke

- (1) Die Betriebszentrale darf anordnen, dass Züge mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 200 km/h wegen geschlossener Schneedecke mit höchstens 200 km/h fahren. Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.8 mit Wortlaut „Stellen Sie VMZ 200 von ... bis ... ein“ erteilen. **Sachverhalt**
- (2) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen. **Selbststellbetrieb**
- (3) Der Fahrdienstleiter muss Merkhinweis „BEF“ nach Modul 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben. **Merkhinweis und Sperre**

6 Melden

Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter gefahrdrohende Umstände melden.

7 Kritische Wettersituation (Sturmwarnung)

Wenn der Fahrdienstleiter eine Sturmwarnung erhält, muss er während des angegebenen Zeitraums auf den im Betriebsstellenbuch genannten Streckenabschnitten die betroffenen Triebfahrzeugführer als Vorsichtsmaßnahme beauftragen, die Geschwindigkeit ihres Zuges auf 80 km/h zu begrenzen. Hierzu muss folgender Wortlaut verwendet werden: „Achtung, Sturmwarnung! Fahren Sie zwischen ... (Betriebsstelle) und ... (Betriebsstelle) mit höchstens 80 km/h.“ Im Betriebsstellenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.

8 Nachweis

Der Fahrdienstleiter muss gefahrdrohende Umstände und getroffene Maßnahmen nachweisen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Signalen an Zügen	408.0551 Seite 1

1 Nachtzeichen des Spitzensignals nicht in Ordnung

- (1) Ein erloschenes Nachtzeichen ist den Betriebsstellen bis zum nächsten Bahnhof zu melden. Der Fahrdienstleiter muss den Zug dort anhalten. Wenn der Zug bis zum nächsten Bahnhof nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge befährt, ist er bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter sofort anzuhalten. **erloschen**

Nach dem Anhalten des Zuges muss der Triebfahrzeugführer das Signal in Ordnung bringen. Wenn das nicht möglich ist, darf der Zug bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter nicht weiterfahren.

Wenn der Zug weiterfahren darf, müssen die Fahrdienstleiter die Unregelmäßigkeit von Bahnhof zu Bahnhof melden und die jeweils dazwischen liegenden Betriebsstellen benachrichtigen.

- (2) Ein unvollständiges Nachtzeichen ist den Betriebsstellen bis zum nächsten Bahnhof zu melden. Fahrdienstleiter müssen von Bahnhof zu Bahnhof bis zum nächsten Haltbahnhof melden und die jeweils dazwischen liegenden Betriebsstellen benachrichtigen. Wenn der Zug nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge befährt, muss der Fahrdienstleiter ihn bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter auf dem nächsten Bahnhof anhalten. **unvollständig**

Nach dem Anhalten des Zuges muss der Triebfahrzeugführer das Nachtzeichen in Ordnung bringen. Wenn das nicht möglich ist, darf der Zug bis zu dem Bahnhof fahren, auf dem das Nachtzeichen in Ordnung gebracht werden kann. Fahrdienstleiter müssen die Unregelmäßigkeit von Bahnhof zu Bahnhof melden und die jeweils dazwischen liegenden Betriebsstellen benachrichtigen.

Auf Nebenbahnen muss der Fahrdienstleiter bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter den Triebfahrzeugführer außerdem

- durch Befehl 12 - Grund Nr. 42 - anweisen, mit höchstens 40 km/h zu fahren, und
- durch Befehl 14 anweisen, auch vor den nicht mit Pfeiftafeln gekennzeichneten Bahnübergängen ohne technische Sicherung wie bei unsichtigem Wetter Signal Zp 1 nach 301.0901 Abschnitt 2 Absatz (4) zu geben.

*

Im Betriebsstellenbuch können für Nebenbahnen abweichende Regeln gegeben sein.

2 Schlussignal fehlt

- (1) Fehlt das Schlussignal, ist wie folgt vorzugehen:

- a) Auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock muss der Fahrdienstleiter die Betriebsstellen bis zum nächsten örtlich besetzten Bahnhof verständigen. Der Fahrdienstleiter dieses Bahnhofs muss 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**

Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock oder ohne Streckenblock

- b) Auf Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock oder ohne Streckenblock ist wie folgt zu verfahren:
1. Der Fahrdienstleiter muss die Betriebsstellen bis zum nächsten Bahnhof und die Zugfolgestellen bis zur rückgelegenen Zugmeldestelle verständigen.
 2. Ausfahrtsignale sind sofort auf Halt zu stellen. Block- oder Einfahrtsignale sind in der Fahrtstellung zu belassen, sofern sie nicht selbsttätig in die Haltstellung kommen. Einfahrtsignale dürfen jedoch mit Genehmigung des Fahrdienstleiters auf Halt gestellt werden, wenn Weichen umgestellt werden müssen. Bei drohender Gefahr dürfen Bediener selbstständig handeln und den Fahrdienstleiter nachträglich verständigen.
 3. Der Zug darf zunächst nicht vorgeblockt werden, sofern nicht selbsttätig vorgeblockt wird.
 4. Die Räumungsprüfung für den betroffenen Zug ist zunächst nicht durchzuführen. Bei Relaisblock oder Trägerfrequenzblock muss das zugbewirkte Rückblocken gesperrt werden, wenn es die Anlage zulässt.
 5. Der Fahrdienstleiter muss Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach 408.0403 Nr. 8 und Nr. 16 anbringen bzw. eingeben. *
 6. Der Fahrdienstleiter muss den Zug auf dem nächsten Bahnhof anhalten lassen.
 7. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach 408.0403 Nr. 7 anbringen. *

Für Abzweigstellen können im Betriebsstellenbuch abweichende Regeln gegeben sein.

Zug vollständig

- (2) Wenn festgestellt wird, dass der Zug vollständig ist, muss das Schlussignal angebracht werden. Der Fahrdienstleiter muss die benachrichtigten Stellen verständigen, dass der Zug vollständig ist. Die Verständigung gilt für die Räumungsprüfung als Feststellung nach 408.0241 Abschnitt 4 b). Die Signale dürfen auf Halt gestellt und das Vorblocken und die Bestätigung der Räumungsprüfung nachgeholt werden. *

Zug nicht vollständig

- (3) Ist der Zug nicht vollständig, ist das Gleis zu sperren und nach 408.0571 Abschnitt 7 vorzugehen. *

3 Schlussignal zweifelhaft

Ist das Vorhandensein des Schlusssignals zweifelhaft, ist zunächst nach Abschnitt 2 vorzugehen und bei einer vorgelegenen Betriebsstelle nachzufragen. Die weiteren Maßnahmen ergeben sich aus den Feststellungen des Mitarbeiters dieser Betriebsstelle.

4 Nachweis

Feststellungen und Meldungen nach Abschnitt 1 Absatz (1), Abschnitt 2 Absatz (1) und (2) und Abschnitt 3 und getroffene Maßnahmen sind nachzuweisen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Offene Türen	408.0552 Seite 1

1 Reisezüge

- (1) Wenn in einem Reisezug nach außen aufschlagende Türen oder andere offene Außentüren von Personenwagen festgestellt oder gemeldet werden, ist sofort der Triebfahrzeugführer zu verständigen. **Verständigen**
- (2) Wenn der Triebfahrzeugführer nicht verständigt werden kann, ist der Zug sofort anzuhalten. **Zug anhalten**

2 Güterzüge

Wenn in einem Güterzug nach außen aufschlagende Türen festgestellt oder gemeldet werden, ist der Zug sofort anzuhalten.

3 Nachweis

Der Fahrdienstleiter muss Unregelmäßigkeiten und getroffene Maßnahmen nachweisen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen oder Ladungen	408.0553 Seite 1

1 Feststellen, Melden

Wenn an Fahrzeugen oder Ladungen Unregelmäßigkeiten (z. B. Brandgeruch, Ölqualm, Flammen, rotglühende Radsatzlager, Pfeiftöne, blockierter Radsatz, Funken am Radsatz, kreischendes Geräusch, rotglühende Bremsklötze oder Radreifen, brennende Bremsbeläge, unruhiger Lauf des Fahrzeugs, klapperndes klirrendes Geräusch, regelmäßiges starkes Klopfen oder Schlagen, lose Wagendecken, verschobene Ladung) festgestellt oder gemeldet werden, sind, außer wenn eine Unregelmäßigkeit durch eine Heißläuferortungsanlage oder Festbremsortungsanlage angezeigt wird, Maßnahmen bei Gefahr zu treffen.

**Maßnahmen
bei Gefahr**

2 Nachweis

Der Fahrdienstleiter muss Unregelmäßigkeiten und Maßnahmen nachweisen.

- * Wenn ein Fahrzeug wegen Unregelmäßigkeiten ausgesetzt werden muss und das
- * Fahrzeug eine orangefarbene Tafel zur Kennzeichnung der Gefahr trägt, teilt der
- * Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter die Fahrzeugnummer des ausgesetzten
- * Fahrzeugs sowie die am Fahrzeug angebrachte und in den Beförderungspapieren
- * enthaltene UN-Nummern mit. Der Fahrdienstleiter muss Fahrzeugnummer, UN-
- * Nummern, die Zugnummer und Tag nachweisen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer im Zug	408.0554 Seite 1

1 Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern

- (1) Wenn bei einem Triebfahrzeug ein beschädigter gehobener Stromabnehmer festgestellt oder unruhiger Stromabnehmerlauf (z. B. heftig schwankende Oberleitung) beobachtet wird, sind Maßnahmen bei Gefahr zu treffen. Der Fahrdienstleiter muss die Zentralschaltstelle verständigen und mit ihr die weiteren Maßnahmen vereinbaren. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter melden, ob der Zug weiterfahren darf. **Triebfahrzeug**
- (2) Wenn bei einem fahrenden Zug ein Speisewagen mit gehobenem Stromabnehmer festgestellt wird, ist der Zug sofort anzuhalten. Der Fahrdienstleiter muss die Zentralschaltstelle verständigen. Wenn der Stromabnehmer nicht gesenkt werden kann, muss der Triebfahrzeugführer veranlassen, dass der Speisewagen auf dem nächsten Bahnhof ausgesetzt wird. **Speisewagen**
- (3) Der Fahrdienstleiter muss Unregelmäßigkeiten und Maßnahmen nachweisen. **Nachweis**

2 Feuer im Zug

- (1) Wenn während der Fahrt ein Fahrzeug in Brand gerät, ist der Zug so schnell wie möglich anzuhalten. Dabei soll der Triebfahrzeugführer möglichst nicht im Tunnel, an brandgefährdeten Stellen oder an Stellen, wo die Hilfeleistung erschwert ist, halten. **Erste Maßnahmen**
- (2) Auf elektrisch betriebenen Strecken ist das Halten auf freier Strecke möglichst abzukürzen. Brennende Fahrzeuge sind möglichst auf ein Gleis ohne Oberleitung oder ein Nebengleis zu fahren, jedoch nicht in unmittelbare Nähe der Oberleitungsmaste oder Quertragwerke. **Elektrisch betriebene Strecken**
- (3) Wenn ein Fahrzeug eines Zuges, der Reisende befördert, in Brand gerät und der Zug in einem Tunnel zum Halten kommt und geräumt werden muss, muss der Triebfahrzeugführer - möglichst in Absprache mit dem Fahrdienstleiter - die Fluchtrichtung festlegen und für das Anschalten einer eventuell vorhandenen Tunnelbeleuchtung sorgen. **Tunnel**



Richtlinie

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Verminderter Reibwert	408.0561 Seite 1

- (1) Wenn ein Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter verminderten Reibwert zwischen Rad und Schiene meldet, soll die Meldung folgende Angaben enthalten:
 - Gleis von ... nach ...,
 - Strecken-km,
 - Steigungs- oder Gefälleabschnitt,
 - Schwierigkeiten beim Anfahren oder Bremsen.
- (2) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer des nachfolgenden Zuges mitteilen, dass es zu Schwierigkeiten beim Anfahren oder Bremsen kommen kann.
- (3) Der Triebfahrzeugführer, der über Schwierigkeiten beim Anfahren oder Bremsen verständigt worden ist, führt auf dem betroffenen Streckenabschnitt Betriebsbremsungen durch und teilt dem Fahrdienstleiter mit, ob sich der Bremsweg verlängert hat.
- (4) Wenn der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter Bremswegverlängerungen meldet, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des nachfolgenden Zuges hierüber verständigen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass	408.0571 Seite 1

1 Hilfe anfordern

Wenn ein Zug aus unvorhergesehenem Anlass hält und der Triebfahrzeugführer Hilfe angefordert hat, darf er den Zug nur noch mit Zustimmung der benachbarten Zugmeldestellen bewegen.

2 Aufenthalt melden

Wenn keine Hilfe erforderlich ist und der Aufenthalt aber voraussichtlich länger als fünf Minuten dauert, muss der Triebfahrzeugführer das Halten dem Fahrdienstleiter einer benachbarten Zugmeldestelle melden.

Wenn dies nicht möglich ist, muss der Triebfahrzeugführer, nachdem der Anlass beseitigt ist, die Meldung bei der Weiterfahrt nachholen. Der Triebfahrzeugführer muss bis dahin auf Sicht fahren.

3 Beteiligte verständigen

Wenn einem Fahrdienstleiter das Halten eines Zuges nach Abschnitt 2 gemeldet oder wenn Hilfe angefordert worden ist, muss er die Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle und der beteiligten Blockstellen sowie die Schrankenwärter, Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen verständigen. Der Fahrdienstleiter muss Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.

4 Mit dem ganzen Zug weiterfahren

- (1) Wenn ein Zug nach Halt aus unvorhergesehenem Anlass weiterfahren kann, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter, dem er das Halten mitgeteilt hat, von der beabsichtigten Weiterfahrt verständigen. Der Triebfahrzeugführer darf nur weiterfahren, wenn der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle zugestimmt hat.
- (2) Der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle darf der Weiterfahrt nur zustimmen, nachdem er die Fahrdienstleiter der vorgelegenen Zugmeldestelle und der beteiligten Blockstellen sowie die Schrankenwärter, Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen unterrichtet hat.

5 Mit einem Zugteil weiterfahren

- (1) Wenn nur mit einem Zugteil weitergefahren werden kann, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter verständigen, dass Fahrzeuge stehen bleiben.
- (2) Für die Weiterfahrt eines Zugteils gelten die Regeln im Abschnitt 4 sinngemäß.

6 Mit mehreren Zugteilen getrennt weiterfahren

- (1) Können mehrere Teile des Zuges getrennt weiterfahren, gelten die Regeln in den Abschnitten 4 und 5 sinngemäß.
- (2) Der Fahrdienstleiter muss bei der Betriebszentrale die Zugnummern erfragen.

- (3) Bevor der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle der Weiterfahrt eines zweiten oder weiteren Zugteils zustimmt, muss er deren Triebfahrzeugführer jeweils mit Befehl 12 - Grund Nr. 1 - anweisen, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren.
- (4) Der Fahrdienstleiter der nächsten Zugmeldestelle muss die Räumung des Gleises zwischen den betroffenen Zugmeldestellen feststellen. Es gelten die Regeln im Abschnitt 7 Absatz (3) sinngemäß.

7 Zug oder Zugteil bleibt auf der freien Strecke stehen

- (1) Wenn ein Zug auf der freien Strecke nicht aus eigener Kraft weiterfahren kann oder ein Zugteil auf freier Strecke stehen bleiben muss, muss der zuständige Fahrdienstleiter das Gleis sperren und die Räumung des Gleises veranlassen.
- (2) Wo beim Einlassen von Hilfsfahrzeugen Störungen an der Gleisfreimeldeanlage auftreten können, sind im Betriebsstellenbuch Regeln gegeben.
- (3) Für die Räumungsprüfung gelten folgende Regeln:
 - a) Für den betroffenen Zug darf keine Räumungsprüfung durchgeführt werden. Wenn die Meldungen über die Beendigung aller Sperrfahrten im Zugmeldebuch eingetragen sind und - wenn der Zug in mehreren Teilen von der freien Strecke geholt wurde - der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle den Vergleich nach c) durchgeführt hat, gilt die Räumung des Gleises als festgestellt.
 - b) Wenn der Zug in mehreren Teilen von der freien Strecke geholt werden soll, darf der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle der Weiterfahrt der Zugteile nur zustimmen, wenn für den betroffenen Zug
 - der Triebfahrzeugführer bestätigt hat, dass eine Wagenliste beim Zug ist oder er die Nummern aller Fahrzeuge des Zuges in der im Zug vorhandenen Reihenfolge in eine Liste eingetragen hat oder
 - beim Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle oder bei der Betriebszentrale eine Wagenliste vorhanden ist.
 - c) Nach Ankunft der Zugteile und Sperrfahrten muss der Fahrdienstleiter durch Vergleichen der Meldungen der Triebfahrzeugführer mit einer der genannten Listen feststellen, dass keine Fahrzeuge auf der Strecke zurückgelassen wurden. Wenn dies nicht festgestellt werden kann oder nicht mit einer der genannten Listen verglichen werden kann, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des ersten Zuges, der das Gleis nach der Sperrung befährt, mit Befehl 12 - Grund Nr. 1 - anweisen, im zuvor gesperrten Gleis auf Sicht zu fahren.
- (4) Nach Aufheben der Gleissperrung muss der Fahrdienstleiter bei nichtselbsttätigem Streckenblock das Rückblocken nachholen. Selbsttätige Blockeinrichtungen, die sich nach Aufhebung der Sperrung nicht in Grundstellung befinden, dürfen in Grundstellung gebracht werden.

8 Nachweis

Der Fahrdienstleiter muss Unregelmäßigkeiten und Maßnahmen nachweisen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt das folgende Muster:

Muster																										
10	9		8		7		6		5		4		3		2		1									
Meldungen und Vermerke	Zugnummer →	Regelgleis nach Gegengleis von Adorf						Regelgleis von Gegengleis nach Cestadt						Tag 15.12.												
		Rück-meldung		Abfahrt		Annahme		Ankunft		Rück-meldung		Abfahrt		Annahme		Zugnummer ←										
		U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M											
												12	14			53021										
12.30 von Z 53021: -Zugtrennung in km 57,3 -Zugschluss in km 57,6, -Nachbargleis nicht -betreffen -Herbert, Tf 12.31 Bet ben														Gesp 12.30												
12.46 von FCS: -Ankuppeln des hinteren -Zugteils nicht möglich, -vorderer Zugteil fährt -weiter 12.47 Bet ben																12	42							4737		
13.19 von FCS: Sperrf -mit hinterem Zugteil fährt -ab 13.25 Sperrf mit allen Fz in FBH, Meyer, Tf 13.27 Bet ben																				12	50				53021 (vorderer Zugteil)	
12.47 Bet ben																								Sperrf 99953		
13.19 von FCS: Sperrf -mit hinterem Zugteil fährt -ab																									4739	
13.25 Sperrf mit allen Fz in FBH, Meyer, Tf																									53021 (hinterer Zugteil)	
13.27 Bet ben																									Sperrfahrt 99953	
13.27 Bet ben																										4741
13.27 Bet ben																										



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zug zurücksetzen	408.0572 Seite 1

1 Bedingungen

- (1) Der Fahrdienstleiter darf das Zurücksetzen eines Zuges anordnen, wenn wichtige Gründe dafür vorliegen.
- (2) Der Fahrdienstleiter teilt dem Triebfahrzeugführer auf Anfrage mit, ob beim Zurücksetzen Bahnübergänge befahren werden, ausgenommen solche mit wärterbedienten Schranken. Danach darf der Fahrdienstleiter dem Zurücksetzen zustimmen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
 - a) Der Triebfahrzeugführer hat dem Fahrdienstleiter mitgeteilt, dass der Zug zum Zurücksetzen bereit ist.
 - b) Der Fahrdienstleiter muss
 - die vorgelegene Zugmeldestelle,
 - dazwischen gelegene Betriebsstellen oder Arbeitsstellen,
 - Betriebsstellen oder Arbeitsstellen, die zwischen dem Zug oder Zugteil und der Stelle liegen, bis zu der zurückgesetzt werden soll und
 - beteiligte örtliche Stellenbenachrichtigt haben.
 - c) Beim Zurücksetzen auf der freien Strecke müssen der Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, in deren Richtung zurückgesetzt wird, und die Fahrdienstleiter der dazwischen gelegenen Zugfolgestellen Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.
 - d) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Sperre ist nach 408.0403 Nr. 7 anzu bringen.
 - e) Der Fahrdienstleiter muss 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.
 - f) Er muss für alle technisch gesicherten Bahnübergänge, die nicht durch wärterbediente Schranken gesichert sind, dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 übermitteln haben.
 - g) Alle für den Zug von der LZB oder von ETCS dunkelgeschalteten Hauptsignale müssen auf Halt gestellt worden sein.
 - h) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer auf Anforderung Befehl 14.9 erteilt haben.

2 Signal- und Blockbedienung

- (1) Für den zurücksetzenden Zug oder Zugteil dürfen auf Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock die Hauptsignale nicht bedient werden.
- (2) Bei selbsttätigem Streckenblock gilt:
 - a) Wenn es die Anlage zulässt, muss der Fahrdienstleiter Hauptsignale am Fahrweg des zurücksetzenden Zuges auf Fahrt stellen.

- b) Der Fahrdienstleiter muss bei Zentralblock die Zentralblockabschnitte soweit möglich für die Fahrtrichtung des zurücksetzenden Zuges festlegen, bevor er dem Triebfahrzeugführer die Zustimmung zum Zurücksetzen erteilt.
- c) Wenn der Fahrdienstleiter Hauptsignale am Fahrweg des zurücksetzenden Zuges nicht auf Fahrt stellen kann, darf er auf die nach den Regeln in 408.0241 bis 408.0248 erforderliche Räumungsprüfung verzichten. *

3 Zustimmung

- (1) Der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle muss beim Zurücksetzen auf freier Strecke zugestimmt haben.
- (2) Die Zustimmung zum Zurücksetzen muss der Fahrdienstleiter durch Befehl 14 erteilen. Er muss im Befehl die Stelle angeben, bis zu der der Zug zurücksetzen darf. Der Befehl 14 lautet: „Sie dürfen zurücksetzen bis km ... (Hektometerzeichen bis zu dem der Zug zurücksetzen darf) bzw. Signal ... (Signalbezeichnung des Signals und Name der Betriebsstelle an dem der Triebfahrzeugführer mit der Spitze des zurücksetzenden Zuges das Zurücksetzen beendet)“.
Im Betriebsstellenbuch können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.
- (3) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer eines signalgeführten Zuges für die Vorbeifahrt an Signalen Ne 14, die nicht am Standort eines Hauptsignales stehen, Befehl 2 erteilen.

4 Geschwindigkeit

Beim Zurücksetzen muss der Zug so langsam fahren, dass er jederzeit anhalten kann, höchstens 10 km/h. Wenn sich der Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze des zurücksetzenden Zuges oder Zugteils befindet, ist die zulässige Geschwindigkeit 20 km/h.

5 Zurücksetzen beendet

- (1) Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter melden, wenn er das Zurücksetzen beendet hat. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter eine Zugvollständigkeitsmeldung abgeben.
- (2) Wenn ein Zugteil zurückgesetzt wurde, muss der Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, in deren Richtung zurückgesetzt wurde, feststellen, dass das Gleis bis zur vorgelegenen Zugmeldestelle geräumt ist. Es gelten die Regeln in 408.0571 Abschnitt 7 Absatz (3) sinngemäß.

6 Weiterfahrt

Nach dem Zurücksetzen auf freier Strecke gelten für die Weiterfahrt die Regeln in 408.0571 Abschnitt 4 sinngemäß.

7 Blockeinrichtungen

Wenn der Fahrdienstleiter die Meldung des Triebfahrzeugführers über die Beendigung des Zurücksetzens und die Vollständigkeit des Zuges erhalten hat, darf er selbsttätige Blockeinrichtungen, die sich nach dem Zurücksetzen nicht in Grundstellung befinden, in Grundstellung bringen.

8 Nachweis

Der Fahrdienstleiter muss das Zurücksetzen nachweisen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt das folgende Muster:

Muster																	
1	2		3		4		5		6		7		8		9	10	
Tag	Regelgleis von → Gegengleis nach ← Adorf						Regelgleis nach → Gegengleis von ← Cestadt										
10.12.																	
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 in	
																Km 56,3, Z 4742 angehalten	
																13.23 Bet ben	
							13	42							4742	13.30 Z setzt nach FBH zurück	
																13.42 Zurücksetzen beendet, Z	
																4742 vollständig in FBH, Lange, Jf	



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Verhalten bei Gefahr	408.0581 Seite 1

1 Grundsatz

Wenn eine Gefahr droht, muss in eigener Verantwortung umsichtig und entschlossen alles getan werden, um die Gefahr abzuwenden oder zu mindern. Im Betriebsstellenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.

2 Züge anhalten

- (1) Bei Gefahr sind Züge anzuhalten, sofern nicht die Gefahr durch das Anhalten vergrößert wird.
- (2) Wird ein Zug wegen einer Gefahr angehalten oder kommt ein Zug aus nicht erkennbarem Anlass zum Halten, so muss die Gefahr auch für Züge in Nachbargleisen angenommen werden, wenn nicht einwandfrei festgestellt wird, dass die Nachbargleise befahren werden können.

3 Nothaltauftrag geben

- (1) Bei Gefahr ist sofort zusätzlich zu den Maßnahmen nach Abschnitt 2 Nothaltauftrag zu geben. Wenn ein Nothaltauftrag fernmündlich gegeben wird, gelten folgende Wortlaute:
 - a) auf der Streckenfernsprechverbindung,
 - * „Betriebsgefahr, alle Fahrten sofort anhalten!
 - * Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Fahrten sofort anhalten!
Hier (Tätigkeit und Name des Meldenden)“,
 - b) auf anderen Fernsprechverbindungen,
 - * Betriebsgefahr, alle Fahrten zwischen (Zugmeldestelle) und (Zugmeldestelle) / im Bahnhof (Name) sofort anhalten!
 - * Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Fahrten 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 ein Nothaltauftrag auf der Streckenfernsprechverbindung oder fernmündlich über Zugfunk gegeben wird, ist er durch Notruf einzuleiten. **Einleiten**
- (3) Wenn Zugfunk nicht verfügbar ist, muss der Nothaltauftrag - sofern möglich - über eine andere Fernsprechverbindung gegeben werden. **Zugfunk nicht verfügbar**
- (4) Der Triebfahrzeugführer verständigt sofort den Fahrdienstleiter, wenn er LZB-Nothalt gegeben hat. **LZB-Nothalt**
- (5) Wenn ein Triebfahrzeugführer eine durch Notruf eingeleitete Meldung nicht eindeutig aufgenommen oder verstanden hat, muss er die Geschwindigkeit seines Zuges sofort auf höchstens 40 km/h verringern und so lange auf Sicht weiter **Notruf**

fahren, bis sich aus der anschließenden Meldung ergibt, dass er nicht betroffen ist oder er die Ursache des Notrufs mit dem Fahrdienstleiter geklärt hat.

4 Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages

Ergänzende Meldungen

- (1) Nach Abgabe des Nothaltauftrages gilt:
- a) Der Nothaltauftrag ist, soweit erforderlich, nach der Durchsage zu begründen und anschließend die Notrufverbindung zu beenden. Erst danach dürfen ergänzende Meldungen entgegengenommen werden und Rückfragen gestellt werden.
 - b) Der Fahrdienstleiter muss den Empfang des Nothaltauftrages dem Abgebenden bestätigen.

Beteiligte ver- ständigen

- (2) Wurde vom Triebfahrzeugführer ein Nothaltauftrag gegeben, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer verständigen, sobald feststeht, dass keine Züge mehr zu erwarten sind.

5 Weiterfahrt

Der Triebfahrzeugführer eines Zuges, der wegen drohender Gefahr angehalten worden ist, darf nur mit Zustimmung des Fahrdienstleiters weiterfahren.

6 Nachweis

Der Fahrdienstleiter muss Meldungen, Aufträge und Maßnahmen nachweisen.

7 Sanden

Wenn ein Triebfahrzeugführer meldet, dass er oder eine automatische Sandstreuungseinrichtung gesandet hat, muss der Fahrdienstleiter anhand der Angaben des Triebfahrzeugführers (Betriebsstelle und Gleis bzw. Streckenkilometer) prüfen, ob in dem bzw. den betroffenen Gleisabschnitten bzw. Zugfolgeabschnitten eine Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen vorhanden ist. Wenn dies zutrifft, muss der Fahrdienstleiter ggf. den zuständigen Bediener verständigen. Für Fahrdienstleiter bzw. Bediener gilt – auch wenn eine Besetzung angezeigt wird – Folgendes:

- In Bahnhöfen und Abzweigstellen gilt 408.0625 Abschnitt 1 Absatz (4).
- Auf der freien Strecke gilt 408.0243 Abschnitt 5 Absatz (1) e) bzw. Abschnitt 5 Absatz (1) b) der Richtlinien 408.0244 bis 408.0248.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Sonstige Unregelmäßigkeit im Bahnbetrieb	408.0591 Seite 1

1 Fehlleitung

Wenn der Bediener erkennt, dass ein Zug fehlgeleitet wird, muss er den Fahrdienstleiter verständigen. Wenn das Hauptsignal, an dem die Fehlleitung beginnt, bereits in Fahrtstellung ist, muss er es sofort auf Halt stellen. Der Fahrdienstleiter muss die Betriebszentrale verständigen. Die weiteren Maßnahmen richten sich danach, wo sich der Zug befindet. Insbesondere kommen folgende Maßnahmen in Frage:

Hinweis:

Eine Fehlleitung kann auch vom Triebfahrzeugführer gemeldet werden.

- (1) Der Zug ist vor dem Hauptsignal, an dem die Fehlleitung beginnt, zum Halten gekommen:

Weiterfahrt des vor dem Hauptsignal haltenden Zuges nach Haltstellung, Auflösung und Neueinstellung des Fahrweges mit Fahrtstellung des Hauptsignals nach den Regeln in 408.0458.

- (2) Der Zug ist zwischen dem Hauptsignal, an dem die Fehlleitung beginnt, und der fahrwegbestimmenden Weiche ohne Zwangsbremmung zum Halten gekommen:

1. Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.6 erteilen mit dem Wortlaut „Bleiben Sie halten.“
2. Auf Strecken mit LZB muss der Fahrdienstleiter beim Triebfahrzeugführer nachfragen, ob der Zug LZB-geführt ist. Wenn der Zug LZB-geführt ist, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer mündlich anordnen, die LZB mit dem LZB-Störschalter ab- und wieder einzuschalten. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter die Ausführung bestätigen.
3. Auf Strecken mit ETCS muss der Fahrdienstleiter beim Triebfahrzeugführer nachfragen, ob der Zug ETCS-geführt ist oder ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 angekündigt ist. Wenn dies zutrifft, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 14 erteilen mit dem Wortlaut „Bedienen Sie Override EOA“. Für diesen Befehl muss der Fahrdienstleiter einen eigenen Übermittlungscode verwenden. Der Fahrdienstleiter muss sich vom Triebfahrzeugführer bestätigen lassen, dass dieser Override EOA bedient hat.

Beispiel für Befehl 14.6 mit eigenem Übermittlungscode	
Vordruck 1 von 1	
Befehle	Triebfahrzeugführer Zug - Sperrfahrt - Sperrfahrt KI - Schiebetriebfahrzeug für Zug - Rangierfahrt 91930
14.1 -	Standort: km 274,1 in Bgl/Ggl/Gf Abzw Planena
14.35	(km/Signal/Weiche) (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)
<input checked="" type="checkbox"/> 14.6	Bleiben Sie halten.
Übermittlungscode: LBZS UE NBS2-001	
Leipzig	15.05.2017 10 00
(Ort)	(Datum) (Uhr) (Minuten)
Große	Patzschke, Tf
(Fahrdienstleiter)	erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)
bei fmdl. Übermittlung: <input checked="" type="checkbox"/> ZF / <input type="checkbox"/> andere	

Beispiel für Befehl 14 mit eigenem Übermittlungscode	
Vordruck 1 von 1	
Befehle	Triebfahrzeugführer Zug - Sperrfahrt - Sperrfahrt KI - Schiebetriebfahrzeug für Zug - Rangierfahrt 91930
1 - 14	Standort: km 274,1 in Bgl/Ggl/Gf Abzw Planena
	(km/Signal/Weiche) (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)
<input checked="" type="checkbox"/> 14	Bedienen Sie Override EOA
Übermittlungscode: LBZS UE NBS2-002	
Leipzig	15.05.2017 10 02
(Ort)	(Datum) (Uhr) (Minuten)
Große	Patzschke, Tf
(Fahrdienstleiter)	erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)
bei fmdl. Übermittlung: <input checked="" type="checkbox"/> ZF / <input type="checkbox"/> andere	

- Der Fahrdienstleiter muss die Voraussetzungen für die Weiterfahrt des Zuges erfüllen.
- Der Fahrdienstleiter lässt die Weiterfahrt des Zuges mit Befehl 1 (Abzweigstelle, Weiterfahrt im Bahnhof) und ggf. 1.1¹ oder Befehl 3 (Ausfahrt aus Bahnhof) und ggf. 3.1¹ zu.

¹ 408.0455 2 (2)

Beispiel für Befehle 1 und 3

X	1	Sie dürfen - in den / im Bf / Bft - auf der Abzw / Üst Mainz-Kostheim weiterfahren - ein fahren.
X	1.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
X	1	Sie dürfen - in den / im Bf / Bft - auf der Abzw / Üst Ingelheim weiterfahren - ein fahren.
	1.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
X	3	Sie dürfen aus dem Bf/ Bft Groß Gerau ausfahren.
X	3.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.

Beispiel für Befehl 1 zusammen mit Befehl 12 und 13 bei ETCS

Vordruck 1 von 1

X	1	Sie dürfen - in den / im Bf / Bft - auf der Abzw / Üst Planena weiterfahren - ein fahren.														
	1.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.														
X	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:														
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>km/h</th> <th>auf Sicht</th> <th>im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst</th> <th>und Bf / Bft / Abzw / Üst</th> <th>in / von km / Sig</th> <th>bis km / Sig</th> <th>Grund Nr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>auf Sicht</td> <td>auf Abzw Planena</td> <td></td> <td>von km 274,1</td> <td>bis km 0,456</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.		auf Sicht	auf Abzw Planena		von km 274,1	bis km 0,456	1
km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.										
	auf Sicht	auf Abzw Planena		von km 274,1	bis km 0,456	1										
X	13	Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen km 0,456 und LHAD entbunden.														
Übermittlungscode: LBZS UE NBS2-003																
Leipzig ,		15.05.2017 ,														
(Ort)		(Datum) ,														
		10 14														
		(Uhr) (Minuten)														
Große ,		Patzschke, Tf														
(Fahrdienstleiter)		erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)														
bei fmdl. Übermittlung: <input checked="" type="checkbox"/> ZF / <input type="checkbox"/> andere																

- Bei LZB muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer auf Anforderung Befehl 14.9 erteilen.
- Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.35 erteilen mit dem Wortlaut „Befehl ... (Übermittlungscode des Befehles 14.6) ist zurückgezogen.“

Beispiel	
Vordruck 1 von 1	
Befehle	Triebfahrzeugführer Zug - Sperrfahrt - Sperrfahrt Kl - Schiebetriebfahrzeug für Zug - Rangierfahrt 91930
14.1 -	Standort: km 274,1 in Bgl/Ggl/Gl Abzw Planena
14.35	(km/Signal/Weiche) (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)
<input checked="" type="checkbox"/> 14.6	bleiben Sie halten.
Übermittlungscod: LBSZ UE NBS2-001	
Leipzig	15.05.2017 10 00
(Ort)	(Datum) (Uhr) (Minuten)
Große	Patzschke, Tf
(Fahrdienstleiter)	erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)
bei fmdl. Übermittlung: <input checked="" type="checkbox"/> ZF / <input type="checkbox"/> andere	
Übermittlungscod: LBZS UE NBS-004	
Leipzig	15.05.2017 10 18
(Ort)	(Datum) (Uhr) (Minuten)
Große	Patzschke, Tf
(Fahrdienstleiter)	erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)
bei fmdl. Übermittlung: <input checked="" type="checkbox"/> ZF / <input type="checkbox"/> andere	

- (3) Der Zug ist zwischen dem Hauptsignal, an dem die Fehlleitung beginnt, und der fahrwegbestimmenden Weiche durch Zwangsbremmung zum Halten gekommen:

Weiterfahrt des Zuges in die seinem Fahrplan entsprechende Richtung nach den Regeln in 408.0531.

- (4) Der Zug ist hinter der fahrwegbestimmenden Weiche zum Halten gekommen:
- Umleitung des fehlgeleiteten, nicht zwangsgebremsten Zuges nach den Regeln in 408.0431,
 - Weiterfahrt des durch Zwangsbremmung zum Halten gekommenen Zuges nach den Regeln in 408.0531 in ursprünglich falsche Richtung in Verbindung mit Umleitung nach 408.0431 oder
 - Zurücksetzen des fehlgeleiteten Zuges nach 408.0572.

2 Eisabwurf

Wenn bei kalter Witterung durch Flugschnee Eisstücke unter den Fahrzeugen entstehen können, muss auf den Strecken

- Hannover - Würzburg (einschließlich Nantenbacher Kurve),
- Mannheim - Stuttgart,
- Hannover - Berlin und
- Hamburg - Berlin

der Triebfahrzeugführer bei Zugbegegnungen auf herabfallende Eisstücke achten und, wenn er feststellt, dass Eisstücke herabfallen, dies bzw. eine Mitteilung über Poltern und Schlagen an Fahrzeugen sofort der Betriebszentrale melden. Auf den genannten Strecken darf der Zug dann nicht schneller als 200 km/h fahren.

* **3 Falsche Zugnummer**

- * Wenn der Fahrdienstleiter erkennt oder vermutet, dass ein Zug unter einer falschen Zugnummer verkehrt oder in der Zugnummernmeldeanlage eine Fehlnummer entstanden ist, muss er die Identität des betroffenen Zuges klären, z.B. durch Nachfragen beim Triebfahrzeugführer mit Standortfeststellung bzw. durch Abstimmung mit dem benachbarten Fahrdienstleiter. Anschließend muss er die Zugnummer berichtigen und Beteiligte benachrichtigen



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Flankenschutzeinrichtungen, Weichen, Gleissperren, Riegeln	408.0601 Seite 1

1 Richtige Stellung an der Außenanlage feststellen

(1) Der Bediener muss bei der Fahrwegprüfung die richtige Stellung in folgenden Fällen an der Außenanlage feststellen: **Fälle**

- a) Eine Weiche oder Gleissperre ist ortsgestellt und weder geriegelt noch durch Handverschluss gesichert.
- b) Eine ferngestellte Weiche oder Gleissperre ist von ihrem Antrieb getrennt bzw. abgebunden und weder geriegelt noch durch Handverschluss gesichert.
- c) Eine ferngestellte Weiche ist nicht durch Handverschluss gesichert und die Überwachungseinrichtung zeigt eine Störung an oder der Stellhebel hat die Endstellung nicht erreicht.
- d) Bei einer ferngestellten Gleissperre zeigt die Überwachungseinrichtung eine Störung an oder der Stellhebel hat die Endstellung nicht erreicht.
- e) Eine Weiche muss durch Handverschluss gesichert werden (Abschnitt 2 Absätze (1) bis (3)). Solange die Weiche in derselben Stellung befahren wird, ist die Feststellung nur vor der ersten Zugfahrt erforderlich.
- f) Eine Weiche oder Gleissperre muss überblickt und gegen fremden Eingriff geschützt werden (Abschnitt 2 Absatz (6) b) und c) bzw. Abschnitt 3).
- g) Eine Weiche oder Gleissperre ist durch Riegeldrahtzug geriegelt und der Riegelhebel kann nicht umgelegt werden. Solange die Weiche in derselben Stellung befahren wird oder die Gleissperre nicht erneut bedient wurde, ist die Feststellung nur vor der ersten Zugfahrt erforderlich.
- h) Eine Weiche oder Gleissperre ist durch Signaldrahtzug geriegelt und der Signalhebel kann nicht umgelegt werden oder der Signalflügel kommt trotz umgelegten Signalhebels nicht auf Fahrt. Solange die Weiche in derselben Stellung befahren wird oder die Gleissperre nicht erneut bedient wurde, ist die Feststellung nur vor der ersten Zugfahrt erforderlich.
- i) Bei einem Form-Hauptsignal, einem Form-Sperrsignal oder einem Wartezeichen als Flankenschutzeinrichtung zeigt die Überwachungseinrichtung eine Störung an oder der Stellhebel hat die Endstellung nicht erreicht.

Bei einem Stellwerk der Bauform GS II darf der Bediener die richtige Stellung im Stellwerk feststellen, wenn zwar die Ausleuchtung einer Weiche oder Gleissperre gestört ist, jedoch die Fahrstraßenfestlegung oder die Verschlussüberwachung der Fahrstraße angezeigt wird.

(2) Im Betriebsstellenbuch können für EZMG-Stellwerke ergänzende Regeln gegeben sein. **EZMG-Stellwerke**

(3) Außerdem gilt Folgendes:

- a) Bei der Feststellung nach Absatz (1) muss der Bediener außerdem prüfen, ob bei Weichen mit Mittelverschlüssen beide Zungen in ihrem gesamten Verlauf richtig liegen und bei Weichen mit beweglicher Herzstückspitze die Lage von Zungen und Herzstückspitze übereinstimmt. **Besonderheiten**

b) Wenn bei Schutzweichen nach Abschnitt 2 Absatz (6) d) oder e) auf Handverschluss verzichtet wird, muss der Bediener die Feststellung nach Absatz (1) nicht treffen.

Andere Mitarbeiter beauftragen

(4) Wenn der Bediener die Feststellungen nach Absatz (1) bis (3) nicht selbst treffen kann oder darf, darf er einen Mitarbeiter der Fachlinie Leit- und Sicherungstechnik oder Fahrbahn oder einen entsprechend qualifizierten Mitarbeiter z.B. Notfallmanager beauftragen (408.0233 Abschnitt 2 Absatz (2)). *

2 Weichen durch Handverschluss sichern

Gegen die Spitze befahren, Schutzweichen

(1) Der Bediener muss gegen die Spitze befahrene Weichen und Schutzweichen in der Regel in folgenden Fällen durch Handverschluss sichern:

a) Die Weiche ist

- ferngestellt und
- nicht geriegelt bzw. kann nicht geriegelt werden und
- die Überwachungseinrichtung zeigt Störung an bzw. das Störzeichen wird sichtbar oder der Stellhebel hat die Endstellung nicht erreicht.

b) Die Weiche ist ortsgestellt und nicht geriegelt.

c) Eine ferngestellte Weiche ist von ihrem Antrieb getrennt bzw. abgebunden und nicht geriegelt.

d) Die Signalabhängigkeit der Weiche ist aufgehoben.

Im Betriebsstellenbuch können für EZMG-Stellwerke ergänzende Regeln gegeben sein.

Verschluss nicht in Ordnung

(2) Eine Weiche, deren Zungen- oder Herzstückverschluss nicht in Ordnung ist, darf nur befahren werden, wenn sie durch Handverschlüsse gesichert ist. Bis dies geschehen ist, muss der Bediener der Signalanlage die Weiche nach 408.0471 sperren.

Im Betriebsstellenbuch können für EZMG-Stellwerke ergänzende Regeln gegeben sein.

Zungenvorrichtung unvollständig

(3) Der Bediener muss eine Weiche mit unvollständiger Zungenvorrichtung in der befahrenen Stellung durch Handverschluss sichern. Bis dies geschehen ist, muss er die Weiche nach 408.0471 sperren.

Anzahl

(4) Die Anzahl der anzubringenden Handverschlüsse nach Absatz (1) bis (3) ergibt sich aus Ril 482.9001.

Prüfen und Sichern durch andere Mitarbeiter

(5) Wenn der Bediener eine Weiche nicht selbst durch Handverschluss sichern kann oder darf, darf er einen Mitarbeiter der Fachlinie Leit- und Sicherungstechnik oder Fahrbahn oder einen entsprechend qualifizierten Mitarbeiter z.B. Notfallmanager beauftragen (408.0233 Abschnitt 2 Absatz (3)). *

Verzicht auf Handverschluss

(6) Der Bediener darf in folgenden Fällen auf Handverschluss verzichten:

- a) Eine Weiche wird gegen die Spitze befahren und in einem Fall nach Absatz (1) a) wird zusätzlich die Fahrtstellung des Hauptsignals sicher angezeigt.
- b) Eine Weiche wird gegen die Spitze befahren und ist mechanisch ortsgestellt: Der Bediener muss die Weiche überblicken und gegen unberechtigten Eingriff schützen und festgestellt haben, dass die Zungen- und Herzstückverschlüsse in Ordnung sind.

- c) Eine Weiche ist Schutzweiche und ist mechanisch ortsgestellt: Der Bediener muss die Weiche überblicken und gegen unberechtigten Eingriff schützen und festgestellt haben, dass die Zungen- und Herzstückverschlüsse in Ordnung sind.
- d) Bei einer Schutzweiche stellt eine andere Flankenschutzeinrichtung den Flankenschutz zusätzlich her und dem Bediener wird dies sicher angezeigt. Der Bediener muss Sperre nach 408.0403 Nr. 13 anbringen bzw. eingeben.
- e) Eine Weiche ist Schutzweiche und auf dem Gleis, in dem sie liegt, findet keine Fahrzeugbewegung statt.

3 Gleissperren gestört

Gestörte Gleissperren muss der Bediener überblicken und gegen unberechtigten Eingriff schützen können. Wenn dies nicht möglich ist, darf auf dem Gleis, in dem die Gleissperre liegt, keine Fahrzeugbewegung stattfinden.

4 Weichen, Gleissperren oder Riegel abgebunden

Wenn Weichen, Gleissperren oder Riegel abgebunden sind, die zu einer Fahrstraße gehören, gilt Folgendes: Der Bediener darf das zugehörige Hauptsignal auf Fahrt stellen, wenn eine Fachkraft im Arbeits- und Störungsbuch dies für zulässig oder die Signalabhängigkeit für aufgehoben erklärt hat.

Im Betriebsstellenbuch können für EZMG-Stellwerke ergänzende Regeln gegeben sein.

5 Signalabhängigkeit aufgehoben

- (1) Wenn der Bediener nicht Fahrdienstleiter ist, muss er dem Fahrdienstleiter eine aufgehobene Signalabhängigkeit mitteilen. **Verständigung**
- (2) Bei aufgehobener Signalabhängigkeit muss der Bediener bei der Fahrwegprüfung bei den betroffenen Weichen oder Flankenschutzeinrichtungen Folgendes prüfen: **Richtige Stellung prüfen**
 - a) Im Gleisbildstellwerk:
 - Eine ferngestellte Weiche, die nicht durch Handverschluss gesichert ist, oder eine Gleissperre muss der Bediener umstellen. Dabei muss er prüfen, ob der Stellungs- und Überwachungsmelder das Umstellen als Blinklicht und die Endstellung als Ruhelicht anzeigt. Im Betriebsstellenbuch kann bestimmt sein, dass die Weiche oder Gleissperre hierzu zweimal umzustellen ist.
 - Bei einem Signal als Flankenschutz muss der Bediener anhand der Ausleuchtung prüfen, ob die Haltstellung sicher angezeigt wird.
 - Bei einer ortsgestellten Weiche oder Gleissperre muss der Bediener anhand der Ausleuchtung prüfen, ob der Verschluss des Schlüssels sicher angezeigt wird.
 - Bei einer ferngestellten Weiche oder Gleissperre, die durch Handverschluss gesichert ist, muss der Bediener prüfen, ob sich der Schlüssel am vorgeschriebenen Platz oder im Gewahrsam des mit der Fahrwegsicherung beauftragten Mitarbeiters befindet.
 - b) In mechanischen oder elektromechanischen Stellwerken:

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

c) Für die Prüfung der richtigen Stellung an der Außenanlage gilt Abschnitt 1.

Sichern durch Handverschluss

(3) Für das Sichern von Weichen durch Handverschluss gilt Abschnitt 2.

Merkinweise, Sperren, Selbststellbetrieb

(4) Wenn die Signalabhängigkeit einer Weiche, Gleissperre oder eines Sperrsignals aufgehoben ist, gilt Folgendes:

- a) Der Bediener muss Merkinweis „!“ nach 408.0402 Nr. 14 an der betroffenen Weiche, Gleissperre oder am Sperrsignal anbringen bzw. eingeben. Dies gilt bei Elektronischen Stellwerken nicht für Sperrsignale.
- b) Wenn bei einem mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk der Fahrdienstleiter die betroffene Weiche, Gleissperre oder das betroffene Sperrsignal nicht selbst bedient, muss er Merkinweis „!“ nach 408.0402 Nr. 14 an den Befehlsabgabefeldern der betroffenen Zugstraßen anbringen.
- c) Der Bediener muss Sperre nach 408.0403 Nr. 1 anbringen, bis die betroffene Weiche, die Gleissperre oder das Sperrsignal gesichert ist bzw. bis die Bedingungen für einen Verzicht auf Handverschluss einer Schutzweiche nach Abschnitt 2 Absatz (6) d) bzw. e) erfüllt sind.
- d) Bei Elektronischen Stellwerken gilt ergänzend zu a) Folgendes: Der Fahrdienstleiter muss Merkinweis „!“ nach 408.0402 Nr. 14 an der Fahrwegweiche anbringen, für welche die betroffene Weiche oder Gleissperre bzw. das betroffene Sperrsignal Flankenschutzeinrichtung ist. Dies ist so lange erforderlich, bis die betroffene Flankenschutzeinrichtung gesichert ist bzw. bis die Bedingungen für einen Verzicht auf Handverschluss einer Schutzweiche nach Abschnitt 2 Absatz (6) d) bzw. e) erfüllt sind.
- e) Bei Gleissperren oder Sperrsignalen, die Flankenschutzeinrichtungen sind, und bei Weichen muss der Bediener Sperre nach 408.0403 Nr. 13 anbringen bzw. eingeben, wenn diese geprüft bzw. - wo erforderlich - mit Handverschluss gesichert sind.
- f) Wenn nach Absatz (5) Befehle erforderlich sind, muss der Fahrdienstleiter Sperre nach 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.
- g) An den betroffenen Signalen dürfen Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Bei Selbststellbetrieb muss der Fahrdienstleiter Sperre nach 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Geschwindigkeit

(5) Ist die Signalabhängigkeit zu befahrender Weichen aufgehoben, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer durch Befehl 12 - Grund Nr. 35 - anweisen, die Weichen mit höchstens 50 km/h zu befahren.

Bei Weichen von Anschlussstellen ist Befehl 12 nur für Züge erforderlich, welche die Weichen gegen die Spitze befahren. Die Weichen sind im Betriebsstellenbuch nach 408.0455 Abschnitt 2 Absatz (1) genannt.

Beispiel für Befehl 12

X	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:					
	km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	50	auf Sicht	im Bf Linksdorf		von Esig A 200	bis Asig N 201	35

Befehl 12 ist in folgenden Fällen nicht erforderlich:

- Der Fahrdienstleiter hat festgestellt, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung in der La angegeben ist und auf Strecken mit LZB oder ETCS ist eine entsprechende Langsamfahrstelle eingegeben und aktiviert.
- Im Betriebsstellenbuch ist zugelassen, dass der Fahrdienstleiter auf den Befehl verzichtet, weil Züge aus anderen Gründen nur mit höchstens 50 km/h fahren dürfen.

Verzicht auf Befehl 12

- (6) Wenn die Signalabhängigkeit von Flankenschutzeinrichtungen aufgehoben ist, darf der Bediener Fahrzeugbewegungen nur zulassen, wenn diese die Zugfahrt nicht gefährden können.
- (7) Im Betriebsstellenbuch können für EZMG-Stellwerke ergänzende Regeln gegeben sein.

Verbot gefährdender Fahrten

EZMG-Stellwerke

6 Handverschluss 73 ohne Sperrvorrichtung

Wenn eine Weiche mit Handverschluss 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert ist, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer durch Befehl 12 - Grund Nr. 36 - anweisen, die Weiche mit höchstens 5 km/h zu befahren. Befehl 12 - Grund Nr. 36 - ist nicht erforderlich, wenn der Bediener die Weiche überblicken kann und gegen unberechtigten Eingriff schützt.

Beispiele für Befehl 12

X	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:					
	km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	5	auf Sicht	im Bf Linksdorf		von Esig A 200	bis Asig N 201	36
X	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:					
	km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	5	auf Sicht	im Bf Linksdorf		von Esig A 200	bis Asig N 201	35, 36

7 Auffahren von Weichen

- (1) Weichen dürfen nicht aufgefahren werden. Wenn dies dennoch geschehen ist, dürfen sie nur in Auffahrriichtung geräumt werden. Rückfallweichen dürfen aufgefahren werden, ausgenommen von Kleinwagenfahrten.
- (2) Wenn eine Weiche aufgefahren wird, die zu einer Fahrstraße gehört, auf der ein Zug erwartet wird, muss der Bediener Maßnahmen wie bei Gefahr treffen. Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan dürfen nicht eingeschaltet

Grundsatz

Gefahr

und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Bediener muss Sperre nach 408.0403 Nr. 7 anbringen.

8 Weichensignal oder Signal einer Gleissperre gestört

Wenn ein Weichensignal oder Signal einer Gleissperre der Bewegung der Weiche bzw. der Gleissperre nicht folgt, muss der Bediener es verdecken.

9 Sperre

Wenn Flankenschutzeinrichtungen, Weichen, Gleissperren oder Riegel gestört * sind, muss der Bediener Merkhinweis „!“ nach 408.0402 Nr. 14 und Sperre nach 408.0403 Nr. 13 anbringen bzw. eingeben. Dies gilt bei elektronischen Stellwerken nicht für Sperr- und Hauptsignale. *



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Signalen	408.0611 Seite 1

1 Haltstellung eines Hauptsignals nicht möglich

Wenn ein Hauptsignal nach Vorbeifahrt eines Zuges nicht wieder auf Halt gestellt werden kann oder wenn es nicht vollständig in die Haltstellung kommt, gilt Folgendes:

- (1) Bei nichtselbsttätigem Streckenblock muss der Fahrdienstleiter Rückmelden einführen; der Streckenblock darf nicht bedient werden.
- (2) Außerdem gilt:
 - a) Eine Zugfahrt darf am letzten rückgelegenen Hauptsignal zugelassen werden, wenn für den anschließenden Gleisabschnitt und für den Gleisabschnitt hinter dem gestörten Hauptsignal das Freisein durch eine Räumungsprüfung bzw. Fahrwegprüfung festgestellt und ggf. bestätigt worden ist. Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan dürfen nicht eingeschaltet sein. Sperre ist nach 408.0403 Nr. 7 anzubringen.
 - b) Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer signalgeführter Züge am letzten rückgelegenen Hauptsignal durch Befehl 14.4 anweisen, am gestörten Signal auch bei Fahrtstellung zu halten.

*

Beispiel	
X	14.4 Halten Sie an vor - gestörtem - <i>Zsig T 1 Bf Rüsselsheim</i> - auch bei Fahrtstellung - (Signal usw.)

Der Fahrdienstleiter muss Triebfahrzeugführern anzeigegeführter Züge an der letzten rückgelegenen Blockstelle durch Befehl 14.5 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.

Beispiel	
X	14.5 Fahren Sie bis zur gestörten - LZB-Bk / ETCS-Bk - <i>A 201 Bf Rechtsheim</i> mit höchstens der im Fahrplan angegebenen Geschwindigkeit und halten dort auch - bei LZB-Fahrt / ETCS-Fahrerlaubnis - an.

- c) Der Fahrdienstleiter
 - muss Triebfahrzeugführern signalgeführter Züge zur Vorbeifahrt am gestörten Signal Befehl 2 oder bei Signal Zs 12 mündlichen Auftrag erteilen.
 - muss Triebfahrzeugführern anzeigegeführter Züge zur Weiterfahrt an der Blockstelle für anzeigegeführte Züge Befehl 2 erteilen.
- (3) Wenn der Fahrdienstleiter das Freisein der Gleisabschnitte nach Absatz (2)
 - a) nicht feststellen kann oder der Abschnitt hinter dem gestörten Hauptsignal nicht geräumt werden kann (z. B. bei Stumpfgleisen), muss der Fahrdienstleiter die Triebfahrzeugführer zusätzlich zum Befehl 14 durch Befehl 12 - Grund

Nr. 1 - anweisen, bis zum gestörten Signal bzw. bis zur gestörten virtuellen Blockstelle auf Sicht zu fahren. Dort muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführern zusätzlich Befehl 12 - Grund Nr. 1 - erteilen mit der Weisung, in dem nicht auf Freisein geprüften oder noch besetzten Gleisabschnitt auf Sicht zu fahren.

- (4) Wenn der Bediener die Störung erst bemerkt, wenn mit der Annäherung eines Zuges zu rechnen ist, muss er Maßnahmen bei Gefahr treffen.

2 Lichthauptsignal erloschen

Wenn das Signalbild eines Lichthauptsignals erloschen ist, gilt Abschnitt 1 mit folgenden Abweichungen:

- a) Der Fahrdienstleiter muss die Triebfahrzeugführer nicht durch Befehl 14, sondern mündlich von der Störung verständigen.
- b) Der Fahrdienstleiter darf für die Vorbeifahrt am gestörten Signal die Signale Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 bedienen oder bei Signal Zs 12 mündlichen Auftrag erteilen. *

3 Nachtzeichen erloschen

Wenn dem Bediener bekannt wird, dass das Nachtzeichen eines Formhauptsignals vollständig oder teilweise erloschen ist, muss er die Züge am letzten rückgelegenen Hauptsignal anhalten und den Triebfahrzeugführer mündlich von der Unregelmäßigkeit verständigen.

4 Stellung „Halt erwarten“ nicht möglich

- (1) Wenn dem Bediener bekannt wird, dass ein Vorsignal zu einem Halt zeigenden Hauptsignal nicht in Stellung „Halt erwarten“ kommt oder erloschen ist, muss er sinngemäß nach Abschnitt 3 verfahren. *
- (2) Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein. *

5 Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 erlischt nicht

Wenn ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 nicht selbsttätig erlischt, muss es der Bediener nach den Regeln in den Richtlinien 482.90XX löschen. Wenn der Bediener ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 nicht löschen kann, muss er nach Abschnitt 1 verfahren.

6 Signal fällt vorzeitig auf Halt

Wenn ein Hauptsignal vorzeitig auf Halt fällt, muss der Bediener prüfen, ob eine Signalnottaste bedient wurde. Der Bediener darf das Signal wieder auf Fahrt stellen, wenn es bedienbar ist und die Voraussetzungen für die Weiterfahrt erfüllt sind.

7 Signalflügelkupplung gestört

Wenn bei elektrischer Signalflügelkupplung das Hauptsignal nicht selbsttätig in die Haltstellung kommt und auch beim Zurücklegen des Signalhebels der Hebelbewegung nicht folgt, muss der Bediener nach Abschnitt 1 verfahren.

8 Gestörtes Sperrsignal usw.

- (1) Für die Vorbeifahrt von Zügen an gestörten Sperrsignalen, Signalen für zurückkehrende Schiebetriebfahrzeuge und Sperrfahrten, an gestörten Zugdeckungssignalen oder Brückendeckungssignalen gelten die Bestimmungen für Hauptsignale sinngemäß.
- * (2) Abweichend von Absatz (1) gilt für Lichtsperrsignale, die nach 301.0002 Abschnitt 8 e) mit einem weißen Mastschild mit zwei schwarzen Punkten gekennzeichnet sind, Folgendes:
- Wenn ein Zug an einem erloschenen Signal halten soll, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer mit Befehl 14.4 anweisen, vor dem gestörten Sperrsignal zu halten. Wortlaut des Befehls 14.4: „Halten Sie an vor gestörtem Sperrsig ... (Bezeichnung des Signals)“

Beispiel

X	14.4	Halten Sie an vor - gestörtem - <i>Sperrsig 33L902X</i> - auch bei Fahrtstellung - (Signal usw.)
---	------	---

- Wenn ein Zug an einem erloschenen Signal nicht halten soll, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer nicht verständigen.

9 Reißen von Stelleitungen

- (1) Wenn die Stelleitung eines Haupt- oder Vorsignals reißt, muss sich der Bediener überzeugen, dass sich das Hauptsignal in Haltstellung und das Vorsignal in Stellung „Halt erwarten“ befindet. Bis dahin muss er erforderlichenfalls nach Abschnitt 1 oder 4 verfahren. Er muss Sperre nach 408.0403 Nr. 17 anbringen.
- * (2) Wenn die Stelleitung eines Sperrsignals, eines Signals für zurückkehrende Schiebetriebfahrzeuge und Sperrfahrten oder eines Brückendeckungssignals reißt, muss sich der Bediener überzeugen, dass sich das Signal in Haltstellung befindet. Wenn das nicht der Fall ist, muss er das Gleis sofort durch eine Wärterhaltscheibe abriegeln und den Fahrdienstleiter benachrichtigen. Er muss Sperre nach 408.0403 Nr. 17 anbringen.

**Haupt- oder
Vorsignale**

**Sperrsignale,
Ts-Signale
oder Brücken-
deckungs-
signale**

* 10 Zweifelhafte Signalbild an Hauptsignalen

- * Wird dem Fahrdienstleiter bekannt, dass ein Signal ein zweifelhafte Signalbild zeigt, gelten die Regeln in Abschnitt 1 mit folgenden Abweichungen:
- * - Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer signalgeführter Züge am letzten rückgelegenen Hauptsignal mündlich über die Störung verständigen.
 - * - Der Fahrdienstleiter muss Triebfahrzeugführer anzeigegeführter Züge an der letzten rückgelegenen Blockstelle über die Störung verständigen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Einrichtungen des Bahnhofsblocks gestört	408.0621 Seite 1

1 Ankündigen

- (1) Der Fahrdienstleiter muss bei Störungen des Bahnhofsblocks anordnen, dass jedes Bedienen der betroffenen Bahnhofsblokeinrichtungen der beteiligten Stelle anzukündigen ist.
 - (2) Der Fahrdienstleiter darf das Ankündigen der Bahnhofsblokbildienung wieder aufheben, nachdem eine Fachkraft im Arbeits- und Störungsbuch die Beseitigung der Störung eingetragen hat.
- *
*

2 Überwachungssiegel lösen

- (1) Der Bediener darf ein Überwachungssiegel nur auf Weisung des Fahrdienstleiters lösen.
- (2) Der Bediener darf Bahnhofsblokkfelder auch bei gelöstem Überwachungssiegel durch Bedienen des Blockfeldes blocken und entblocken. Solange Überwachungssiegel an Einrichtungen für die Befehls- oder Zustimmungsabgabe oder für die Fahrstraßenfestlegung fehlen, muss der Bediener bei allen Zugfahrten Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 5 anbringen.

3 Mit Hilfseinrichtung blocken oder entblocken

- (1) Wenn Bahnhofsblokkfelder nicht ge- oder entblockt werden können, darf der Bediener für jeden Einzelfall auf Anordnung des Fahrdienstleiters die Hilfseinrichtungen benutzen
 - zum Entblocken von Feldern, durch die Fahrstraßen festgelegt sind,
 - zum Blocken von Wechselstrom-Fahrstraßenfestlegefeldern.
- (2) Wenn ein Befehls- oder Zustimmungsempfangsfeld nicht geblockt werden kann, darf der Bediener bei Anlagen ohne Rückgabezwang auf das Entblocken des Befehls- oder Zustimmungsabgabefeldes mit der Hilfseinrichtung verzichten, wenn er den Befehl oder die Zustimmung vor Zulassung einer weiteren Zugfahrt mündlich gibt. Er muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 18 anbringen. Befehls- und Zustimmungsempfangsfelder ohne Rückgabezwang sind im Betriebsstellenbuch genannt.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Einrichtungen des Streckenblocks gestört	408.0622 Seite 1

1 Grundstellung bei selbsttätigem Streckenblock herstellen

- (1) Wenn Blockeinrichtungen des selbsttätigen Streckenblocks nicht ordnungsgemäß gewirkt haben, gilt Folgendes: **Bedingungen**

- a) Bei einer Blockstelle der freien Strecke (z. B. selbsttätiges Blocksignal) am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach 408.0403 Nr. 9 anbringen bzw. eingeben. Dies gilt nicht für Abzweigstellen.
- b) Bei einem Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. Dies gilt auch bei einer virtuellen Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs bzw. einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes.
- c) Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Sperre muss er nach 408.0403 Nr. 7 anbringen,
- d) Der Fahrdienstleiter muss
 - eine Einzelräumungsprüfung für den zuletzt gefahrenen Zug durchführenoder
 - feststellen, dass der zuletzt gefahrene Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und den ersten Zug nach Eintritt der Störung mit Befehl 12 - Grund Nr. 1 - beauftragen, auf Sicht zu fahren (siehe Absätze (3) und (4)); diesen Befehl 12 darf er nicht durch Signal Zs 7, LZB-Vorsichtauftrag oder durch eine ETCS-Fahrterlaubnis in ETCS-Betriebsart OS ersetzen.

Danach darf er die Blockeinrichtungen nach den Regeln für das Bedienen der Signalanlagen in Grundstellung bringen.

- (2) Wenn der Fahrdienstleiter Blockeinrichtungen nach Absatz (1) oder nach einer Fahrt im Gegengleis oder nach einer Sperrfahrt nicht in Grundstellung bringen konnte, muss er wie folgt vorgehen: **Grundstellung kann nicht hergestellt werden**
1. Wenn er nach Absatz (1) d), erster Anstrich eine Einzelräumungsprüfung durchführen konnte, muss er den Triebfahrzeugführer des ersten Zuges, der den betroffenen Zugfolgeabschnitt nach Eintritt der Störung befahren soll, mit Befehl 12 - Grund Nr. 1 - beauftragen, auf Sicht zu fahren (siehe Absätze (3) und (4)).
 2. Er muss
 - beim ersten Zug, der den betroffenen Zugfolgeabschnitt nach Eintritt der Störung befährt, eine Einzelräumungsprüfung durchführenoder
 - feststellen, dass dieser Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und den zweiten Zug nach Eintritt der Störung mit Befehl 12

Grund Nr. 1 - beauftragen, auf Sicht zu fahren (siehe Absätze (3) und (4)); diesen Befehl 12 darf er nicht durch Signal Zs 7, LZB-Vorsichtauftrag oder durch eine Fahrerlaubnis in ETCS-Betriebsart OS ersetzen.

3. Danach darf er Blockeinrichtungen nach den Regeln für das Bedienen der Signalanlagen in Grundstellung bringen.
4. Wenn er Blockeinrichtungen nach Nr. 3 nicht in Grundstellung bringen konnte, obwohl er die in den Regeln für das Bedienen von Signalanlagen genannten Einrichtungen bedient hat, muss er Räumungsprüfung auf Zeit einführen.

Befehl 12

- (3) Der Abschnitt, in dem der Fahrdienstleiter Züge beauftragen muss, 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.
- (4) Auf Strecken mit Blockkennzeichen gilt als betroffener Zugfolgeabschnitt
 - für signalgeführte Züge - außer für Züge in der ETCS-Betriebsart SR - der Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge,
 - für anzeigegeführte Züge und für Züge in der ETCS-Betriebsart SR der Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge.

Nach Grundstellung tritt Störung erneut auf

- (5) Wenn der Fahrdienstleiter Grundstellung nach Absatz (1) d) bzw. Absatz (2) Nr. 3 herstellen konnte, aber die Störung beim nächsten Zug erneut auftritt, muss er Räumungsprüfung auf Zeit einführen.
- (6) In der Beta kann angeordnet sein, dass ein Mitarbeiter der Fachlinie Leit- und Sicherungstechnik im Auftrag des Fahrdienstleiters die Grundstellung herstellen darf. Aufträge und Meldungen muss der Fahrdienstleiter im Fernsprechbuch nachweisen. *

2 Rückblockung geht vorzeitig ein

- a) Wenn die Rückblockung unerwartet früh eingeht, darf der Bediener das Hauptsignal zunächst nicht auf Fahrt stellen. Der Fahrdienstleiter muss feststellen, ob der zuletzt abgelassene Zug auf der vorgelegenen Zugfolgestelle angekommen ist.
- b) Hat der zuletzt abgelassene Zug den betroffenen Zugfolgeabschnitt noch nicht geräumt, muss der Fahrdienstleiter Rückmelden einführen.

3 Erlaubniswechsel nicht möglich

Wenn die Erlaubnis nicht abgegeben werden kann, muss der Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, bei der die Erlaubnis angezeigt wird, so lange Merkhinweis „RP“ nach 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach 408.0403 Nr. 8 angebracht bzw. eingegeben haben, bis der Zug angekommen ist.

4 Unregelmäßigkeiten an Einrichtungen des Streckenblocks mit Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen

- (1) Wird dem Fahrdienstleiter gemeldet, dass in einem Zugfolgeabschnitt gesandet wurde, gelten die Einrichtungen des betroffenen Zugfolgeabschnitts als nicht ordnungsgemäß wirkend, wenn der Abschnitt mit einer Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen ausgerüstet ist. **Nach Sanden**
- (2) Bei Zugfolgeabschnitten mit selbsttätigem Streckenblock gilt Folgendes: **Selbsttätiger Streckenblock**
- a) Der Fahrdienstleiter muss
1. die Maßnahmen nach Abschnitt 1 Absatz (1) a), b) und c) treffen,
 2. eine Einzlräumungsprüfung durchführen.
- b) Nach der nächsten Zugfahrt - außer Kleinwagenfahrt - gilt Folgendes:
1. Wenn festgestellt wird, dass der betroffene Zugfolgeabschnitt ordnungsgemäß als besetzt angezeigt wird, gilt die Anlage als ordnungsgemäß wirkend.
 2. Wird der betroffene Zugfolgeabschnitt nicht ordnungsgemäß als besetzt angezeigt, muss der Fahrdienstleiter Räumungsprüfung auf Zeit einführen.
- (3) Bei Zugfolgeabschnitten mit Relaisblock gilt Folgendes: **Relaisblock**
1. Der Fahrdienstleiter muss Rückmelden einführen.
 2. Wenn bei einer Zugfahrt - außer Kleinwagenfahrt - festgestellt wird, dass der betroffene Zugfolgeabschnitt ordnungsgemäß als besetzt angezeigt wird, gilt die Anlage wieder als ordnungsmäßig wirkend. Der Anlass für das Rückmelden ist dann weggefallen.

* 5 Zugfolgeabschnitt bei Relaisblock wird nach Zugfahrt weiterhin als besetzt angezeigt

- * (1) Wenn bei Relaisblock nach einer Zugfahrt - außer Kleinwagenfahrt - festgestellt wird, dass ein Zugfolgeabschnitt weiterhin als besetzt angezeigt wird, muss nach 408.0243 Abschnitt 6 Absatz (1) c) eine Räumungsprüfung durchgeführt werden. Anschließend darf die Einrichtung für die Achszählgrundstellung bedient werden. **Grundsatz**
- * (2) Wenn der Zugfolgeabschnitt nach dem Bedienen der Einrichtung für die Achszählgrundstellung oder nach dem Befahren des Zuges erneut als besetzt angezeigt wird, gilt der Streckenblock als gestört. Es gilt Folgendes: **Achszählgrundstellung erfolglos bedient**
1. Es ist Rückmelden einzuführen.
 2. Der nächste Zug, der den betroffenen Zugfolgeabschnitt befahren soll, ist mit Befehl 12 Grund Nr. 1 zu beauftragen, in dem betroffenen Abschnitt auf Sicht zu fahren.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Gleisfreimeldeanlagen im Bahnhof oder in einer Abzweig- stelle gestört	408.0625 Seite 1

1 Gleisstromkreise

- (1) Wenn bei einer selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen ein Abschnitt als besetzt angezeigt wird, obwohl er frei sein müsste, muss - auch wenn der Abschnitt inzwischen als frei angezeigt wird - eine Abschnittsprüfung durchgeführt werden. **Als besetzt angezeigt, obwohl frei sein müsste**

* Wenn der Abschnitt nach der Abschnittsprüfung von Fahrzeugen - außer Kleinwagenfahrten - durchfahren worden ist und danach nicht mehr als besetzt angezeigt wird oder wenn die Fachkraft im Arbeits- und Störungsbuch die Beseitigung der Störung eingetragen hat, gilt die Anlage wieder als ordnungsgemäß wirkend.

* Für die Dauer der Störung ist Abschnittsprüfung erforderlich. Der Bediener muss Merkhinweis „AP“ nach 408.0402 Nr. 11 und Sperre nach 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Bediener muss Sperre nach 408.0403 Nr. 7 anbringen.

- (2) Eine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen gilt als gestört, wenn ein Abschnitt nicht als besetzt angezeigt wird, obwohl er besetzt ist. **Nicht als besetzt angezeigt, obwohl besetzt ist**

* Für die Dauer der Störung ist Abschnittsprüfung erforderlich. Der Bediener muss Merkhinweis „AP“ nach 408.0402 Nr. 11 und Sperre nach 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Bediener muss Sperre nach 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Die Gleisfreimeldeanlage gilt so lange als gestört, bis die Fachkraft im Arbeits- und Störungsbuch die Beseitigung der Störung eingetragen hat.

- (3) Wenn bei einer selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen ein Abschnitt länger als 24 Stunden nicht befahren worden ist - außer mit Kleinwagenfahrten -, gilt die Gleisfreimeldeanlage als nicht ordnungsgemäß wirkend. **Länger als 24 Stunden nicht befahren**

* Der Bediener muss Merkhinweis „AP“ nach 408.0402 Nr. 11 und Sperre nach 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Bediener muss Sperre nach 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Der Fahrdienstleiter darf die nächste Zugfahrt zulassen, wenn im betroffenen Abschnitt eine Abschnittsprüfung durchgeführt wurde (Betriebsstellenbuch). Wenn bei der nächsten Zugfahrt - außer Kleinwagenfahrt - die ordnungsgemäße Besetztanzeige des Abschnitts festgestellt wurde, gilt die Anlage wieder als ordnungsgemäß wirkend. Wenn der Abschnitt nicht als besetzt angezeigt wird, ist nach Absatz (2) zu verfahren.

- * (4) Bei einem Anlass nach 408.0581 Abschnitt 7 gilt eine Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen als nicht ordnungsgemäß wirkend.

* Der Bediener muss Merkhinweis „AP“ nach 408.0402 Nr. 11 und Sperre nach 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Bediener muss Sperre nach 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Der Fahrdienstleiter darf die nächste Zugfahrt zulassen, wenn im betroffenen Abschnitt eine Abschnittsprüfung durchgeführt wurde. Wenn bei der nächsten Zugfahrt - außer Kleinwagenfahrt - die ordnungsgemäße Besetztanzeige des Abschnitts festgestellt wurde, gilt die Anlage wieder als ordnungsgemäß wirkend. Wenn der Abschnitt nicht als besetzt angezeigt wird, ist nach Absatz (2) zu verfahren.

- (5) In der Betra kann angeordnet sein, dass ein Mitarbeiter der Fachlinie Leit- und Sicherungstechnik im Auftrag des Fahrdienstleiters die Grundstellung herstellen darf. Aufträge und Meldungen muss der Fahrdienstleiter im Fernsprechbuch nachweisen. *

2 Achszähler

- (1) Wenn bei einer selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern ein Abschnitt als besetzt angezeigt wird, obwohl er frei sein müsste, muss eine Abschnittsprüfung durchgeführt werden.

Wenn festgestellt wurde, dass sich im Abschnitt keine Fahrzeuge befinden und keine Fahrten in Richtung dieses Abschnitts zugelassen sind, darf die Achszählgrundstellung hergestellt werden. Wird danach der Abschnitt nicht mehr als besetzt angezeigt, gilt die Anlage wieder als ordnungsgemäß wirkend. Im Betriebsstellenbuch können abweichende Regeln gegeben sein.

- (2) Allgemein gilt:

a) Wenn der Abschnitt nach dem Bedienen der Einrichtung für die Achszählgrundstellung weiterhin als besetzt angezeigt wird, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des nächsten Zuges, der den betroffenen Abschnitt befahren soll, mit Befehl 12- Grund Nr. 1 - beauftragen, auf Sicht zu fahren, und zwar 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 (Betriebsstellenbuch zu 408.0231 Abschnitt 3 Absatz (10)). *

b) Wenn der Abschnitt nach dem Befahren durch den Zug nach a) als besetzt angezeigt wird, ist nach Absatz (1) vorzugehen. Wird der Abschnitt - nachdem die Maßnahmen nach Absatz (1) durchgeführt wurden - weiter als besetzt angezeigt, gilt die Gleisfreimeldeanlage als gestört, bis die Fachkraft im Arbeits- und Störungsbuch die Beseitigung der Störung eingetragen hat. *

Für alle folgenden Züge muss für die Dauer der Störung eine Abschnittsprüfung durchgeführt werden. Der Bediener muss Merkhinweis „AP“ nach 408.0402 Nr. 11 und Sperre nach 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Bediener muss Sperre nach 408.0403 Nr. 7 anbringen. *

- (3) In der Betra kann angeordnet sein, dass ein Mitarbeiter der Fachlinie Leit- und Sicherungstechnik im Auftrag des Fahrdienstleiters die Grundstellung herstellen darf. Aufträge und Meldungen muss der Fahrdienstleiter im Fernsprechbuch nachweisen. *

3 Fahrstraße nicht aufgelöst

- (1) Wenn bei einer Fahrstraße nach dem Befahren - außer durch Kleinwagenfahrten - Abschnitte mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage nicht aufgelöst sind, obwohl sie nicht mehr als besetzt angezeigt werden und muss deshalb die Fahrstraße oder einzelne Abschnitte hilfsweise aufgelöst werden, gelten diese Abschnitte als gestört. Der Bediener muss Merkinweis „AP“ nach 408.0402 Nr. 11 und Sperre nach 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingeschaltet sein. Der Bediener muss Sperre nach 408.0403 Nr. 7 anbringen.
- (2) Vor weiteren Zugfahrten muss in den betroffenen Abschnitten Abschnittsprüfung durchgeführt werden. Dies gilt so lange, bis betroffene Abschnitte von Fahrzeugen - außer Kleinwagen - durchfahren worden sind und dabei die ordnungsgemäße Besetztanzeige beobachtet worden ist. Weichen müssen dabei in der Stellung wie beim Auftreten der Störung befahren werden. Wenn bei Abschnitten einer Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen festgestellt wird, dass eine Besetzung nicht angezeigt wird, ist nach Abschnitt 1 Absatz (2) zu verfahren.

4 Besetzt angezeigte bzw. nicht aufgelöste Weiche umstellen

Wenn bei selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage ein Weichenabschnitt als besetzt angezeigt wird oder wenn der Weichenabschnitt nach dem Befahren nicht aufgelöst worden ist, obwohl er nicht mehr als besetzt angezeigt wird, gilt Folgendes:

- a) Wenn durch Hinsehen festgestellt werden kann, dass die Weiche frei von Fahrzeugen ist, darf der Bediener die Weiche umstellen. **Prüfen durch Hinsehen**
 - b) Wenn nicht durch Hinsehen festgestellt werden kann, dass die Weiche frei von Fahrzeugen ist, darf der Bediener die Weiche umstellen, nachdem **Fahren auf Sicht**
 1. der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des Zuges, der die Weiche als nächster befahren soll, mit Befehl 12- Grund Nr. 1 - beauftragt hat, im Weichenabschnitt auf Sicht zu fahren und
 2. festgestellt wurde, dass dieser Zug den Weichenabschnitt vollständig durchfahren hat.
- *
*

Bis die Feststellung nach Nr. 2 getroffen ist, darf die Weiche - nachdem der Zug sie befahren hat - nicht von anderen Fahrzeugen befahren werden.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Verständigung zwischen Zugfolgestellen völlig gestört	408.0631 Seite 1

* **1 Begriff**

- * Die Verständigung zwischen Zugfolgestellen gilt als völlig gestört, wenn keine
- * Verständigung über Telekommunikationseinrichtungen möglich ist.

* **2 Verständigung zwischen Zugfolgestellen völlig gestört**

- * Wenn die Verständigung zwischen Zugfolgestellen völlig gestört ist, darf der Fahr-
- * dienstleiter keine Züge mehr ablassen. **Keine Züge ablassen**

* **3 Nachweis**

- * Die Unregelmäßigkeit muss der Fahrdienstleiter nachweisen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Warnen von Reisenden auf dem Bahnsteig nicht möglich	408.0632 Seite 1

1 Maßnahmen

Wenn eine im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta genannte Stelle dem Fahrdienstleiter meldet, dass das Warnen von Reisenden an bestimmten Bahnsteigen nicht möglich ist, gilt Folgendes:

(1) Der Fahrdienstleiter muss durchfahrende Züge nach Möglichkeit abweichend vom Fahrplan für Zugmeldestellen in Gleise einlassen, an denen sich keine bzw. keine betroffenen Bahnsteige befinden.

(2) Wenn der Fahrdienstleiter einen Zug in ein Gleis einlassen muss, an dem sich ein betroffener Bahnsteig befindet, muss er den Triebfahrzeugführer mit Befehl 12 - Grund Nr. 38 - beauftragen, am Bahnsteig mit höchstens der im Betriebsstellenbuch oder in der Beta vorgegebenen Geschwindigkeit zu fahren.

Befehl 12

Im Betriebsstellenbuch kann zugelassen sein, dass der Fahrdienstleiter in folgenden Fällen auf den Befehl 12 verzichten darf:

Verzicht auf Befehl 12

- Der Fahrdienstleiter kann eine Zugstraße wählen, die dem Triebfahrzeugführer eine Geschwindigkeit signalisiert, die höchstens der im Betriebsstellenbuch oder in der Beta für den Bahnsteig vorgegebenen Geschwindigkeit entspricht.

- Bei einer anzuordnenden Geschwindigkeit von 160 km/h oder höher ist eine entsprechende Langsamfahrstelle in die LZB bzw. in ETCS eingegeben und aktiviert.

*

(3) Der Fahrdienstleiter muss Merkhinweis „BEF“ nach 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben.

Merkhinweis, Sperre

*

(4) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Selbststellbetrieb

*

2 Aufheben

Die im Betriebsstellenbuch oder in der Beta genannte Stelle meldet dem Fahrdienstleiter den Wegfall des Anlasses für die Maßnahmen nach Abschnitt 1.

3 Nachweis

Den Eingang der Meldung, wonach das Warnen von Reisenden an bestimmten Bahnsteigen nicht möglich ist, sowie die Meldung über das Aufheben aller Maßnahmen muss der Fahrdienstleiter im Fernsprechbuch nachweisen.

Fernsprechbuch

Dabei muss er Folgendes vermerken:

1. Betriebsstelle, für die die Maßnahme gilt (Name und Gleisbezeichnung)
2. Meldende Stelle (Name und Uhrzeit)



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Reisendeninformation bei außerplanmäßigem Gleiswechsel nicht möglich	408.0633 Seite 1

1 Maßnahmen

Im Betriebsstellenbuch oder in einer Betra sind die Betriebsstellen und die zugehörigen Bahnsteige genannt, bei denen Maßnahmen erforderlich sind, wenn die Reisendeninformation für einen außerplanmäßigen Gleiswechsel, bei dem ein Bahnsteigwechsel erforderlich ist, nicht möglich ist.

(1) Wenn

Bedingungen

- a) die im Betriebsstellenbuch oder in einer Betra genannte Stelle dem Fahrdienstleiter meldet,
- b) die Betriebszentrale es anordnet oder
- c) der Fahrdienstleiter selbst feststellt,

dass die Reisendeninformation für einen außerplanmäßigen Gleiswechsel, bei dem ein Bahnsteigwechsel zwischen den im Betriebsstellenbuch genannten Bahnsteigen erforderlich ist, nicht möglich ist, gilt Folgendes:

Der Fahrdienstleiter muss bei Reisezügen, die außerplanmäßig das Regel- oder Gegengleis befahren sollen, dem Triebfahrzeugführer des haltenden Reisezuges Befehl 12, Grund Nr. 39 und Befehl 12.7 erteilen. Regeln hierzu sind im Betriebsstellenbuch oder in der Betra enthalten.

Befehl 12

Sind Befehle zu erteilen, gilt dies auch für Züge, die während dieser Zeit das benachbarte Bahnsteiggleis oder etwa dazwischenliegende Streckengleise befahren, so lange, bis zweifelsfrei festgestellt wurde, dass der im abweichenden Gleis haltende Reisezug den Bahnsteig verlassen hat.

- (2) Der Fahrdienstleiter muss Merkhinweis „BEF“ nach Modul 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben.
- (3) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Merkhinweis, Sperre

Selbststellbetrieb

2 Aufheben

Wenn die im Betriebsstellenbuch oder in der Betra genannte Stelle bzw. die Betriebszentrale meldet, dass der Anlass für die Maßnahmen nach Abschnitt 1 weggefallen ist, darf der Fahrdienstleiter die Maßnahmen aufheben.

Wegfall der Maßnahmen

3 Nachweis

Der Fahrdienstleiter muss Meldungen, Feststellungen und Maßnahmen nach den Abschnitten 1 und 2 im Fernsprechbuch nachweisen.

Fernsprechbuch

Dabei muss er Folgendes vermerken:

1. Betriebsstelle, für die die Maßnahme gilt (Name und Gleisbezeichnung)
2. Meldende Stelle (Name und Uhrzeit)



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen	408.0641
	Seite 1

1 Stelle mit verminderter Geschwindigkeit befahren

- (1) Wenn eine Fachkraft dem Fahrdienstleiter einer Zugmeldestelle gemeldet hat, dass eine Stelle im Gleis nur mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden darf, muss dieser den Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle verständigen, der Zugfahrten in Richtung der Langsamfahrstelle zulassen kann.
- (2) Wenn dem Fahrdienstleiter bekannt wird, dass eine Stelle im Gleis nur mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden darf, muss er die Triebfahrzeugführer durch Befehl 12 - Grund Nr. 30 - anweisen, die Langsamfahrstelle mit der zulässigen Geschwindigkeit zu befahren.
- (3) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach 408.0403 Nr. 7 anbringen.
- (4) Der Fahrdienstleiter muss Merkhinweis „BEF“ nach 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben.

2 Mangel am Oberbau

- (1) Wenn dem Fahrdienstleiter ein Mangel am Oberbau gemeldet oder von ihm festgestellt wird, muss er Maßnahmen bei Gefahr treffen.
- (2) Der Fahrdienstleiter muss für das Sperren des Gleises sorgen. Der Fahrdienstleiter muss das Gleis nicht sperren, wenn eine Fachkraft die Stelle im Gleis, an der der Mangel festgestellt wurde, für befahrbar erklärt hat.
- (3) Der Fahrdienstleiter muss die Meldung bzw. die Feststellung eines Mangels am Oberbau nachweisen.

3 Technische Bahnübergangssicherung ausgefallen oder gestört

- (1) Wenn dem Fahrdienstleiter bekannt wird, dass die technische Sicherung eines Bahnübergangs ausgefallen oder gestört und der Bahnübergang nicht gesichert ist, gilt Folgendes: **BÜ nicht gesichert**
 - a) Der Fahrdienstleiter muss Maßnahmen bei Gefahr treffen.
 - b) Er muss den benachbarten Fahrdienstleiter verständigen, der Zugfahrten in Richtung des Bahnübergangs zulassen kann.
 - c) Die Fahrdienstleiter, die Zugfahrten in Richtung des Bahnübergangs zulassen können, müssen den Triebfahrzeugführern Befehl 8 erteilen. Im Betriebsstellenbuch ist bestimmt, wenn ein Fahrdienstleiter Befehl 8 für mehrere Bahnübergänge ausstellen muss.
Befehl 8 ist nicht erforderlich
 - für Bahnübergänge mit Überwachungssignalen,
 - wenn ein Zug bei einer Anlage mit Signal BÜ 3 zwischen Signal BÜ 3 und dem Bahnübergang ausschließlich wegen Haltstellung eines

*
*

Hauptsignals gehalten hat und die Weiterfahrt mit Befehl 2 zugelassen wird, *

- wenn vor dem Bahnübergang ein selbsttätiges Blocksignal mit Signal Zs 9 steht.

d) Für Bahnübergänge, vor denen ein Orientierungszeichen „PZB BÜ“ aufgestellt ist, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer zusätzlich zum Befehl 8 nach c) mit Befehl 12 Grund 34 anweisen, in dem Zugfolgeabschnitt vom rückliegenden Hauptsignal bis zu dem betroffenen Bahnübergang mit höchstens 50 km/h zu fahren. Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer zusätzlich Befehl 12.4 erteilen.

Beispiel							
Vordruck 1 von 2							
<input checked="" type="checkbox"/>	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:					
	km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	50	auf Sicht	zw Bf Astadt	u Bf Beheim	v Asig N 3	bis km 4,567	34
<input checked="" type="checkbox"/>	12.4	PZB - am sig - in km 3,567 - ständig wirksam / unwirksam.					
Vordruck 2 von 2							
<input checked="" type="checkbox"/>	8	Sie müssen - zwischen Zmst Astadt und Zmst Beheim - im Bf/Bft / auf Abzw/Üst halten vor BÜ in km 4,567 /km /km /km /km /km					
Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.							

BÜ nicht ausreichend gesichert

- (2) Wenn dem Fahrdienstleiter bekannt wird, dass ein Bahnübergang nicht ausreichend gesichert ist, gilt Folgendes:
 - a) Der Fahrdienstleiter muss Maßnahmen bei Gefahr treffen.
 - b) Er muss den benachbarten Fahrdienstleiter verständigen, der Zugfahrten in Richtung des Bahnübergangs zulassen kann.
 - c) Die Fahrdienstleiter müssen die Triebfahrzeugführer der Züge durch Befehl 12 - Grund Nr. 10 - anweisen, den Bahnübergang mit höchstens 20 km/h zu befahren. Sie müssen dem Triebfahrzeugführer zusätzlich Befehl 12.2 erteilen.

Merkhinweise, Sperren, Selbststellbetrieb

- (3) Solange Befehle nach Absatz (1) oder (2) erforderlich sind, müssen die Fahrdienstleiter, die Zugfahrten in Richtung des Bahnübergangs zulassen können, Merkinweis „BUE“ nach 408.0402 Nr. 3 und Sperre nach 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Eingeschlossene Wegebenutzer

- (4) Wenn dem Fahrdienstleiter ein Triebfahrzeugführer, dem er Befehl 8 erteilt hatte, meldet, dass Wegebenutzer zwischen den Schranken eingeschlossen sind, muss er die Schranken öffnen, um den Wegebenutzern das Verlassen des Bahnübergangs zu ermöglichen.

4 Oberleitung schadhaft

- (1) Wenn ein geringfügiger Schaden an der Oberleitung vermutet wird, darf der Fahrdienstleiter bei Tage und sichtigem Wetter den Triebfahrzeugführer eines Zuges durch Befehl 12 - Grund Nr. 31 - anweisen, das betroffene Gleis auf Sicht zu befahren. Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer zusätzlich Befehl 12.3 erteilen. Das Ergebnis muss er der Zentralschaltstelle mitteilen. Sie entscheidet, ob das Gleis wieder ohne Einschränkungen befahren werden darf. **Geringfügiger Schaden**
- (2) Bei ausgeschalteter oder gestörter Oberleitung dürfen elektrisch beförderte Züge einen Gleisabschnitt, der nicht mit gehobenem Stromabnehmer befahren werden darf, auf Weisung des Mitarbeiters der Fachlinie Oberleitung mit Schwung durchfahren. Wenn die Triebfahrzeugführer nicht durch die La verständigt sind, gilt Folgendes: **Fahren mit gesenktem Stromabnehmer**
- * a) Der Fahrdienstleiter muss die Triebfahrzeugführer mit Befehl 12 beauftragen, mit höchstens 140 km/h zu fahren. Der mit 140 km/h zu befahrende Abschnitt beginnt 200 m vor dem Signal EI 3. Wenn der Schwungfahrabschnitt in beiden Richtungen befahren werden darf, endet der mit 140 km/h zu befahrende Abschnitt 200 m hinter dem Signal EI 3 der Gegenrichtung. Wenn der Schwungfahrabschnitt nur in eine Richtung befahren werden darf, endet der mit 140 km/h zu befahrende Abschnitt am Signal EI 5. Als Grund muss er im Befehl 14 „Schwungfahrabschnitt“ angeben. Wenn keine EI-Signale aufgestellt sind, gibt der Mitarbeiter der Fachlinie Oberleitung dem Fahrdienstleiter Beginn und Ende des mit 140 km/h zu befahrenden Abschnittes vor.
- * b) Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführern Befehl 14 mit folgendem Wortlaut erteilen:
- „Sie müssen mit gesenktem Stromabnehmer im Bahnhof/Bahnhofsteil ... (Name) von km ... (Standort EI 4) bis km ... (Standort EI 5) fahren, EI-Signale - nicht - aufgestellt“
- oder
- „Sie müssen mit gesenktem Stromabnehmer zwischen ... (Zugmeldestelle) und ... (Zugmeldestelle) von km ... (Standort EI 4) bis km ... (Standort EI 5) fahren, EI-Signale - nicht - aufgestellt“.
- Wenn keine EI-Signale aufgestellt sind, gilt Folgendes:
- * - Der Mitarbeiter der Fachlinie Oberleitung gibt dem Fahrdienstleiter Beginn und Ende des Schwungfahrabschnittes vor.
- Im Bahnhof darf der Fahrdienstleiter statt der Kilometerangaben auch markante Punkte (z. B. Hauptsignale mit ihren Bezeichnungen) nennen.
- c) In die Weisung nach b) muss der Fahrdienstleiter bei Zügen, die im betroffenen Abschnitt planmäßig halten und daher beim Anfahren nachgeschoben werden müssen, den Hinweis aufnehmen
- „Beim Anfahren nachgeschoben bis“.
- d) Auf Strecken mit LZB oder ETCS muss der Fahrdienstleiter zusätzlich zu den Maßnahmen nach a) bis c) in die LZB bzw. ETCS eine Langsamfahrstelle mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 140 km/h für den in a) genannten Gleisabschnitt eingeben und aktivieren.
- e) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 muss der Fahrdienstleiter zusätzlich zu den Maßnahmen nach a) bis d) die Restriktion „Bügel ab (BA)“ aktivieren.

- f) Wenn der Fahrdienstleiter die Langsamfahrstelle nach d) und die Restriktion „BA“ nach e) auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale aktiviert hat, ist Befehl 12 nach a) und Befehl 14 nach b) nur in folgenden Fällen erforderlich:
- Der Fahrdienstleiter lässt die Zugfahrt auf Befehl¹ zu.
 - Befehl 12 bzw. 14 ist auf den letzten 1000 m vor dem Ende der mit ETCS ausgerüsteten Strecke erforderlich.

Beispiel für Befehl und die in LZB bzw. ETCS zu aktivierende Langsamfahrstelle bei einem in beiden Richtungen zu befahrenden Schwungfahrabschnitt

<input checked="" type="checkbox"/>	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:					
	km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	140	auf Sicht	zw Bf Astadt	u Bf Beheim	v km 79,270	bis km 81,030	s. Bef 14
<input checked="" type="checkbox"/>	14	Grund: Schwungfahrabschnitt Sie müssen mit <u>gesenktem Stromabnehmer zwischen Astadt und Beheim von km 79,970 bis km 80,330 fahren, EI-Signale aufgestellt.</u>					

Merkinweis, Sperren, Selbststellbetrieb

- (3) Solange Befehle nach Absatz (1) oder (2) erforderlich sind, muss der Fahrdienstleiter Merkinweis „BEF“ nach 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben. An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Fahrleitungsschutzstrecke

- (4) Bei einer vorübergehend eingerichteten Fahrleitungsschutzstrecke gelten die Regeln der Absätze (2) und (3) sinngemäß.

5 Halt im Tunnel

Wenn ein Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter davon verständigt hat, dass bei Halt des Zuges im Tunnel vermutlich Reisende den Zug verlassen haben, muss er die Gleise im Tunnel sperren und nach dem Verbleib der Reisenden forschen lassen.



¹ Die Zugfahrt gilt als mit Befehl zugelassen, wenn der Fahrdienstleiter diese am rückliegenden Signal Ne 14 oder an einer zwischen dem Signal Ne 14 und dem Beginn der Restriktion liegenden Stelle (z. B. Blockkennzeichen) mit Befehl zulässt.

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - PZB	408.0651 Seite 1

1 PZB-Streckeneinrichtung gestört

(1) Wenn dem Fahrdienstleiter bekannt wird, dass PZB-Streckeneinrichtungen gestört sind, muss er die Triebfahrzeugführer durch Befehl 12 - Grund Nr. 34 - anweisen, im betroffenen Abschnitt nach Absatz (2) mit höchstens 50 km/h zu fahren. Er muss zusätzlich Hinweis durch Befehl 12.4 geben. **Grundsatz**

(2) Für den betroffenen Abschnitt gelten folgende Regeln: **Betroffener Abschnitt**

a) An einem Hauptsignal, das allein steht und an dem die Stellung des nächsten Hauptsignals nicht angekündigt wird, erstreckt sich der betroffene Abschnitt vom rückliegenden Hauptsignal bis zum Hauptsignal mit der gestörten PZB-Einrichtung. **Allein stehendes Hauptsignal**

Beispiel: 2000 Hz-Gleismagnet am allein stehenden Ausfahrtsignal N 2 des Bahnhofs Kleinstadt ist ständig wirksam

X	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:						
		km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
		50	auf Sicht	im Bf Kleinstadt		von Esig A	bis Asig N 2	34
X	12.4	PZB - am A sig N 2 - in km - ständig wirksam / unwirksam .						

b) Wenn der Triebfahrzeugführer eine Störung einer PZB-Streckeneinrichtung an Langsamfahrstellen mitgeteilt hat, 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.

- Wenn dies zutrifft, ist der betroffene Abschnitt der Zugfolgeabschnitt bzw. Gleisabschnitt vor und hinter dem Hauptsignal.
- Wenn dies nicht zutrifft, gilt d).

PZB-Streckeneinrichtung an Langsamfahrstellen

c) Bei einer Störung der PZB-Streckeneinrichtung an einem Orientierungszeichen „PZB BÜ“ gilt Absatz (4).

PZB BÜ

d) In allen anderen Fällen erstreckt sich der betroffene Abschnitt vom rückliegenden bis zum folgenden Hauptsignal.

Andere Fälle

Beispiel: 2000 Hz-Gleismagnet am Sbk 12 (Hauptsignal + Vorsignal) ständig unwirksam

X	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:						
		km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
		50	auf Sicht	zwischen Bf Kleinstadt	und Bf Erle	von Sbk 14	bis Sbk 10	34
X	12.4	PZB - am Sbk 12 - in km - ständig wirksam / unwirksam.						

LZB,
ETCSLZB,
ETCS

(3) Wenn der betroffene Abschnitt mit LZB oder ETCS ausgerüstet ist, muss der Fahrdienstleiter im Befehl 12 die Geschwindigkeitsangabe mit einem „*)“ versehen und Befehl 12.6 erteilen.

Orientierungs-
zeichen PZB-
BÜ

(4) Wenn dem Fahrdienstleiter bekannt wird, dass die PZB-Streckeneinrichtung an einem Orientierungszeichen „PZB BÜ“ vor einem wärterbedienten Bahnübergang gestört ist, muss er die Triebfahrzeugführer mit Befehl 12 Grund Nr. 34 anweisen, in dem Zugfolgeabschnitt vom rückliegenden Hauptsignal bis zu dem betroffenen Bahnübergang mit höchstens 50 km/h zu fahren und Befehl 12.4 erteilen. Zusätzlich muss er Befehl 8 erteilen.

Beispiel							
Vordruck 1 von 2							
<input checked="" type="checkbox"/>	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:					
	km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	50	auf Sicht	zw Bf Astadt	u Bf Beheim	v Asig N 3	bis km 4,567	34
<input checked="" type="checkbox"/>	12.4	PZB - an sig - in km 3,567 - ständig wirksam / unwirksam .					
Vordruck 2 von 2							
<input checked="" type="checkbox"/>	8	Sie müssen - zwischen Zmst Astadt und Zmst Beheim - im Bf/Bft / auf Abzw/Üst halten vor BÜ in km 4,567 /km /km /km /km /km Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.					

Abstimmung
mit benach-
barten Fahr-
dienstleitern

(5) Wenn der Fahrdienstleiter den im Befehl 12 zu nennenden betroffenen Abschnitt nicht alleine bestimmen kann, muss er sich mit dem benachbarten Fahrdienstleiter abstimmen.

Hinweis: Eine Abstimmung ist erforderlich, wenn der Beginn oder das Ende des betroffenen Abschnittes in der Zuständigkeit eines anderen Fahrdienstleiters liegt.

Ort der Be-
fehlsübermitt-
lung

(6) Befehle 12 nach Absatz (1) müssen spätestens auf oder vor der Zugmeldestelle vor dem Anfang des betroffenen Abschnittes nach Absatz (2) übermittelt werden.

a) Wenn der Fahrdienstleiter, dem die Störung bekannt wird, die Befehle nicht selbst übermitteln kann, muss er den Fahrdienstleiter der rückliegenden Zugmeldestelle beauftragen, die Befehle zu übermitteln. Wenn unterschiedliche Inhalte für den Befehl 12 infrage kommen, gibt er diese dem beauftragten Fahrdienstleiter jeweils vor.

Hinweis: Unterschiedliche Inhalte kommen vor, wenn das Ende des Abschnittes nach Absatz (1) in unterschiedlichen Gleisen oder in unterschiedlichen Strecken liegen kann.

b) Der Fahrdienstleiter der rückliegenden Zugmeldestelle übermittelt die Befehle in eigener Zuständigkeit mit seinem eigenen Übermittlungscode. Er muss dem veranlassenden Fahrdienstleiter die Übermittlung nicht bestätigen. Wenn unterschiedliche Inhalte für den Befehl 12 infrage kommen, stimmt er sich jeweils mit dem veranlassenden Fahrdienstleiter ab.

Beispiel: 2000 Hz-Gleismagnet am Esig A des Bf Kleinstadt (Hauptsignal + Vorsignal) ist ständig unwirksam. Fdl Kleinstadt hat Fdl Erle beauftragt, Befehle zu übermitteln. Da das folgende Hauptsignal (Befehl 12, 6. Sp) unterschiedlich sein kann, gibt Fdl Kleinstadt dieses dem Fdl Erle jeweils vor.

<input checked="" type="checkbox"/>	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:					
	km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	50	auf Sicht	zw Bf Erle	u Bf Kleinstadt	von Sbk 15	bis Zsig R 4	34
<input checked="" type="checkbox"/>	12.4	PZB - am <u>E</u> sig <u>A</u> - in km - ständig <u>wirksam</u> / unwirksam.					
Übermittlungscode: <u>FER-193</u>							
<u>Erle</u>		<u>20.12.2017</u>		<u>08</u>	<u>03</u>		
(Ort)		(Datum)		(Uhr)	(Minuten)		
<u>Erlauer</u>		<u>Rieger, Tf</u>					
(Fahrdienstleiter)		erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)					
bei fmdl. Übermittlung: <input checked="" type="checkbox"/> ZF / <input type="checkbox"/> andere							

- (7) Beim Fahrdienstleiter, der die Befehle nach Absatz (6) übermitteln muss, darf Selbststellbetrieb an den betroffenen Signalen nicht eingeschaltet sein, Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach 408.0403 N. 7 anbringen.
- * (8) Der Fahrdienstleiter, der die Befehle nach Absatz (6) übermitteln muss, muss Merkhinweis „BEF“ nach 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben.

Merkhinweis und Sperre

2 PZB-Fahrzeugeinrichtung gestört

- (1) 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.
- * (2) Wenn der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter meldet, dass das ETCS-Fahrzeuggerät die Textmeldung „PZB fehlt – Weiterfahrt nur auf Befehl“ anzeigt, gilt Folgendes:
 - * a) Der Fahrdienstleiter verständigt die Betriebszentrale. Die Betriebszentrale entscheidet, ob und wie weit der Zug weiterfahren darf.
 - * b) Wenn der Zug weiterfahren darf, muss der Fahrdienstleiter Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level 0“ und Befehl 10.1 erteilen.
- * *Hinweis: Die zulässige Geschwindigkeit im ETCS-Level 0 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, wo die Zwangsbremung eingetreten ist.

Grundsatz

**Hauptsignal,
Sperrsignal,
Befehl 7**

- (1) Wenn die Zwangsbremmung an
 - einem Hauptsignal,
 - einem Sperrsignal oder
 - einem Signal Ne 1

* eingetreten ist, gelten die Regeln in 408.0531. Dies gilt auch, wenn es sich nicht eindeutig feststellen lässt.

PZB-BÜ

- (2) Wenn die Zwangsbremmung an einem Orientierungszeichen „PZB BÜ“ eingetreten ist, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 erteilen. Danach darf er dem Triebfahrzeugführer die mündliche Zustimmung zur Weiterfahrt geben.

Andere Stellen

- (3) Wenn die Zwangsbremmung an einer anderen als in den Absätzen (1) oder (2) genannten Stelle eingetreten ist, darf der Triebfahrzeugführer mit mündlicher Zustimmung weiterfahren.
- (4) Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - LZB	408.0652
	Seite 1

1 LZB-Übertragungsausfall

Wenn der Triebfahrzeugführer meldet, dass er für die Weiterfahrt nach einem LZB-Übertragungsausfall einen Befehl benötigt, gilt Folgendes:

- (1) Der Triebfahrzeugführer muss mitteilen, wo die Spitze des Zuges hält.
- (2) 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.
- (3) Der Fahrdienstleiter muss alle Hauptsignale, welche die LZB für den Zug dunkelgeschaltet hatte, auf Halt stellen. Zusätzlich muss er ermitteln, ob die LZB für den Zug Signale dunkelgeschaltet hatte, die Nachbarfahrdienstleitern zugeteilt sind. Wenn dies zutrifft, muss er die Nachbarfahrdienstleiter auffordern, die Signale auf Halt zu stellen und dies zu bestätigen.
- (4) Wenn der Zug in einem Zugfolgeabschnitt hält, dessen Ende durch ein Blockkennzeichen der freien Strecke gekennzeichnet ist, muss der Fahrdienstleiter eine Einzelräumungsprüfung durchführen. Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.
- (5) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer Befehl 10 erteilen mit dem Wortlaut: „Fahren Sie signalgeführt weiter“ und Befehl 10.1 erteilen.

Beispiel	
<input checked="" type="checkbox"/> 10	Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart
<input checked="" type="checkbox"/> 10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

2 LZB unwirksam – Anordnung der Betriebszentrale

Wenn die LZB-Streckeneinrichtung unwirksam ist, darf die Betriebszentrale anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren. Für Fahrdienstleiter gilt Folgendes:

- (1) Er muss den Triebfahrzeugführern Befehl 9 erteilen und Befehl 10 mit dem Wortlaut:
„Fahren Sie signalgeführt weiter“.

Beispiel	
<input checked="" type="checkbox"/> 9	Schalten Sie die LZB von Zmst <i>Astadt</i> bis Zmst <i>Cedorf</i> ab.
<input checked="" type="checkbox"/> 10	Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart
<input type="checkbox"/> 10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

- (2) 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.

- (3) Für Züge, die bereits LZB-geführt fahren, darf er die Befehle erst übermitteln, wenn die Bedingungen nach Abschnitt 1 Absatz (2) und (3) erfüllt sind.

3 Weiterfahrt nach LZB-Halt am Standort eines Hauptsignals bei LZB-Fahrt *

Wenn der Triebfahrzeugführer meldet, dass er nach einem LZB-Halt am Standort eines Hauptsignals in der Führerraumanzeige den LZB-Auftrag „LZB-Fahrt“ erhalten hat und der am Hauptsignal gezeigte Signalbegriff diesem LZB-Auftrag widerspricht, gilt für die Weiterfahrt Folgendes: *

- (1) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer mündlich anordnen, die LZB mit dem LZB-Störschalter ab- und wieder einzuschalten. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter die Ausführung bestätigt haben. *
- (2) Wenn der Triebfahrzeugführer es fordert, muss der Fahrdienstleiter ihm zur Entlassung aus der LZB Befehl 14.9 erteilen. *
- (3) Anschließend erteilt der Fahrdienstleiter die Zustimmung zur Fahrt. *



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - ETCS	408.0653 Seite 1

1 ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört; Aufgaben des Fahrdienstleiters

Wenn ein Triebfahrzeugführer meldet, dass die ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört ist und dass er für die Störungsbeseitigung bzw. zur Weiterfahrt einen Befehl benötigt, gilt Folgendes:

- (1) Der Triebfahrzeugführer muss mitteilen, wo die Spitze des Zuges hält.
- (2) Ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 muss der Fahrdienstleiter zurücknehmen, um die daraus durch ETCS abgeleitete Fahrerlaubnis zurückzunehmen; einen Befehl, mit dem er die Fahrt des Zuges zugelassen hatte, muss er zurückziehen.
- (3) Der Fahrdienstleiter muss alle Hauptsignale, die ETCS für den Zug dunkelgeschaltet hatte, auf Halt stellen. Zusätzlich muss er ermitteln, ob ETCS für den Zug Signale dunkelgeschaltet hatte, die Nachbarfahrdienstleitern zugeteilt sind. Wenn dies zutrifft, muss er die Nachbarfahrdienstleiter auffordern, die Signale auf Halt zu stellen und dies zu bestätigen.
- (4) Wenn der Zug in einem Zugfolgeabschnitt hält, dessen Ende durch ein Blockkennzeichen der freien Strecke gekennzeichnet ist, muss der Fahrdienstleiter für die anschließenden Teilblockabschnitte bis zur Räumungsprüfstelle eine Einzelräumungsprüfung durchführen. Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.
- (5) Wenn der Zug auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale
 - in einem Bahnhof,
 - auf einer Abzweigstelle bzw.
 - unmittelbar vor oder hinter einem Bahnhof oder einer Abzweigstellehält, muss der Fahrdienstleiter sicherstellen, dass der haltende Zug keinen Flankenschutz für eine benachbarte Fahrstraße bietet. Hierzu muss der Fahrdienstleiter die Auflösung benachbarter Fahrstraßen abwarten, zu denen kein Flankenschutz durch Weichen besteht. Zuglenkung mit Lenkplan darf an den betroffenen Signalen nicht eingeschaltet sein.
- (6) Das weitere Vorgehen ist abhängig von der Art der Störung:
 - a) Wenn der Triebfahrzeugführer einen Befehl 10 fordert, der ihm erlaubt, in die ETCS-Betriebsart IS oder NP zu wechseln, gilt Folgendes:
 1. Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.6 erteilen mit dem Wortlaut „Bleiben Sie halten“. Danach muss er Befehl 10 erteilen mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Betriebsart IS oder NP“. Bei ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale muss sich der Fahrdienstleiter vom Triebfahrzeugführer die Ausführung des Befehls 10 bestätigen lassen, bevor er Zugfahrten auf benachbarten Fahrstraßen zulässt, zu denen kein Flankenschutz durch Weichen besteht.

Beispiel	
1. Befehl:	
<input checked="" type="checkbox"/> 14.6	Bleiben Sie halten.
Übermittlungscode: ABCD-001	
2. Befehl:	
<input checked="" type="checkbox"/> 10	Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart IS oder NP
<input type="checkbox"/> 10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.
Übermittlungscode: ABCD-002	

Hinweis: Der Triebfahrzeugführer versucht anschließend, ETCS neu zu starten und teilt dem Fahrdienstleiter das Ergebnis mit. Weiter mit 2., 3. bzw. 4.

- Wenn der Triebfahrzeugführer ETCS neu starten konnte und in ETCS-Betriebsart FS oder OS weiterfahren kann, muss der Fahrdienstleiter den Befehl 14.6 nach Nr. 1 zurückziehen.

Beispiel	
<input checked="" type="checkbox"/> 14.35	Befehl ABCD-001 ist zurückgezogen. <small>(Übermittlungscode des zurückziehenden Befehls)</small>
Übermittlungscode: ABCD-003	

- Wenn der Triebfahrzeugführer ETCS neu starten konnte und in Betriebsart SR weiterfahren kann, gilt:
 - Der Fahrdienstleiter muss den Befehl 14.6 nach Nr. 1 zurückziehen.
 - Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer mit Befehl 2 die Weiterfahrt erlauben und ihm Befehl 13 nach 408.0455 Abschnitt 2 Absatz 4 erteilen, soweit er ihn nicht mit Befehl 12 beauftragen muss, auf Sicht zu fahren.

Beispiel							
Erster Befehl:							
<input checked="" type="checkbox"/> 14.35	Befehl ABCD-001 ist zurückgezogen. <small>(Übermittlungscode des zurückziehenden Befehls)</small>						
Übermittlungscode: ABCD-003							
Zweiter Befehl:							
<input checked="" type="checkbox"/> 2	Sie dürfen vorbeifahren - weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR - an / an / in						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Signal usw.</th> <th>Bezeichnung / km</th> <th>Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>km 56,2</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Signal usw.	Bezeichnung / km	Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst		km 56,2	
Signal usw.	Bezeichnung / km	Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst					
	km 56,2						
<input checked="" type="checkbox"/> 13	Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen km 56,2 und ETCS-Bk 22A entbunden.						
Übermittlungscode: ABCD-004							

4. Wenn der Triebfahrzeugführer ETCS nicht neu starten konnte und in ETCS-Betriebsart IS weiterfahren muss, gilt Folgendes:

- Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale muss der Fahrdienstleiter den Fahrweg in den nächsten Bahnhof einstellen und sichern. Ein- bzw. Ausfahrten, für die der eingestellte Fahrweg keinen Flankenschutz durch Weichen bietet, darf der Fahrdienstleiter erst zulassen, nachdem der Zug im Bahnhof zum Halten gekommen ist.

Hinweis: Der Fahrdienstleiter soll den Fahrweg in den Bahnhof möglichst in ein Gleis einstellen, in dem gegenüber dem durchgehenden Hauptgleis Flankenschutz durch Weichen besteht.

Danach muss er

- den Befehl 14.6 nach Nr. 1 zurückziehen,
- den Befehl 10 erteilen mit dem Wortlaut „Fahren Sie signalgeführt weiter“,
- Befehl 10.1 erteilen,
- auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale Befehl 12 erteilen für Langsamfahrstellen unter 40 km/h,
- auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale Befehl 2 erteilen für die Vorbeifahrt an Signalen Ne 14 bis zum Einfahrsignal des nächsten Bahnhofs,
- auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale Befehl 2 erteilen für die Vorbeifahrt am Signal Ne 14 zur Einfahrt in den nächsten Bahnhof.

Beispiel							
Erster Befehl:							
<input checked="" type="checkbox"/>	14.35	Befehl <u>ABCD-001</u> ist zurückgezogen. <small>(Übermittlungscode des zurückzuziehenden Befehls)</small>					
Übermittlungscode: <u>ABCD-003</u>							
Zweiter Befehl: Vordruck 1 von 2							
<input checked="" type="checkbox"/>	10	Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart					
<input checked="" type="checkbox"/>	10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.					
<input checked="" type="checkbox"/>	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:					
	km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	20	auf / Sicht	zw Bf Linksdorf	u Abzw Mitte	von km 7,8	bis km 8,0	30
Vordruck 2 von 2							
<input checked="" type="checkbox"/>	2	Sie dürfen - vorbeifahren - weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR - am / an / in					
		Signal usw.	Bezeichnung / km	Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst			
		Ne 14	21A01	Abzw Mitte			
		Ne 14	22A63	Bf Rechtsheim			
Übermittlungscode: <u>ABCD-004</u>							

Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

Wenn der Triebfahrzeugführer die PZB/LZB nicht aktivieren kann bzw. wenn der Zug auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale fährt, darf der Zug maximal bis zum nächsten geeigneten Bahnhof mit Abstellmöglichkeit fahren, bei Reisezügen bis zu einem Bahnhof mit ausreichend langen Bahnsteigen, um den Zug zu räumen.

Hinweis: Der Fahrdienstleiter verständigt die Betriebszentrale. Diese ermittelt den geeigneten Bahnhof und gibt diesen den Beteiligten bekannt.

b) Bei einem Ausfall der ETCS-Funkübertragung gilt Folgendes:

1. Wenn sich der Zug auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale befindet, gilt:
 - Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer einen Befehl 2 zur Vorbeifahrt bei ETCS-Halt erteilen.
 - Wenn der Fahrdienstleiter mit einem Befehl 2 die Vorbeifahrt an mehreren ETCS-Halten zulässt, muss er dem Triebfahrzeugführer zusätzlich Befehl 14 mit folgendem Wortlaut „Befehl 2 wird ungültig, wenn Führungsgrößen wieder angezeigt werden“ erteilen.
 - Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer für vorübergehende Langsamfahrstellen unter 40 km/h Befehl 12 erteilen.
2. Wenn sich der Zug auf einer Strecke mit ETCS und Hauptsignalen befindet, muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter mitteilen, ob das führende Fahrzeug über PZB/LZB verfügt.
 - Wenn das führende Fahrzeug über PZB/LZB verfügt, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level NTC PZB/LZB“ und Befehl 10.1 erteilen.
 - Wenn das führende Fahrzeug nicht über PZB/LZB verfügt, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level 0“ und Befehl 10.1 erteilen.

Hinweis:

Die zulässige Geschwindigkeit bei Fahrt in Level 0 beträgt 50 km/h.

- Bei einer länger andauernden streckenseitigen Störung kann der Fahrdienstleiter in Absprache mit der Betriebszentrale auch nach Abschnitt 5 vorgehen.
- Der Zug darf in eine Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale nicht einfahren.

Hinweis: Die Betriebszentrale entscheidet, wie weit der Zug fahren darf.

2 Streckenseitiger Ausfall der ETCS-Funkübertragung

Bei einem streckenseitigen Ausfall der ETCS-Funkübertragung gilt Folgendes:

- (1) Bevor der Fahrdienstleiter die Weiterfahrt eines Zuges zulässt, der infolge eines streckenseitigen ETCS-Funkausfalles hält, muss er im betroffenen Streckenabschnitt eine ETCS-Sperre aktivieren. Dies ist nicht erforderlich, wenn er für den gestörten Funkbereich die Restriktion „Befahren gestörter Funkbereiche (BgF)“ aktiviert.
- (2) Für die Weiterfahrt des im betroffenen Abschnitt haltenden Zuges gilt Abschnitt 1 Absätze (1) bis (5) und Absatz (6) b).

- (3) Wenn der Fahrdienstleiter beim Ausfall der ETCS-Funkübertragung die Restriktion „Befahren gestörter Funkbereiche“ aktiviert hat und ihm bei der Fahrstraßeneinstellung eine gestörte Haltbalise angezeigt wird, darf er eine Zugfahrt in den Bereich der Restriktion „BgF“ nicht zulassen.

3 Automatischer Levelwechsel nach ETCS Level NTC PZB/LZB hat nicht stattgefunden

- (1) Wenn der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter mitteilt, dass er vor einem **Grenzsinal** NTC PZB/LZB nicht stattgefunden hat, gilt Folgendes:
1. Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level NTC PZB/LZB“ und Befehl 10.1 erteilen.
 2. Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

Beispiel	
X 10	Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart NTC PZB/LZB
X 10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

- (2) Wenn der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter mitteilt, dass ein Levelwechsel nach ETCS Level 0 nicht stattgefunden hat und die PZB fehlt, gilt Folgendes:
1. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter seinen Standort mitteilen.
 2. Der Fahrdienstleiter muss die Betriebszentrale verständigen. Die Betriebszentrale entscheidet, bis zu welchem Bahnhof der Zug fahren darf. Der Fahrdienstleiter teilt dem Triebfahrzeugführer die Entscheidung mit.
 3. Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level Level 0“ und Befehl 10.1 erteilen.
- kein automatischer Levelwechsel**
- (3) Wenn der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter mitteilt, dass ein automatischer Levelwechsel nach ETCS Level 0 stattgefunden hat und die PZB fehlt, gilt Folgendes:
1. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter seinen Standort mitteilen.
 2. Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer Befehl 10 mit dem Wortlaut „Fahren Sie signalgeführt weiter“ und Befehl 10.1 erteilen.
- automatischer Levelwechsel**

4 Automatischer Levelwechsel vor Zufahrtsicherungssignal hat nicht stattgefunden

Wenn ein Triebfahrzeug mit ETCS ausgerüstet ist, aber vor einem Zufahrtsicherungssignal ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 2 nicht stattgefunden hat, gilt Folgendes:

1. Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer mit Befehl 10 beauftragen, ETCS-Level 2 zu wählen. Wortlaut: „Wählen Sie ETCS-

Level 2“.

Beispiel	
X 10	Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart ²
10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

2. Wenn der Triebfahrzeugführer ETCS-Level 2 nicht wählen konnte, gelten die Regeln in Abschnitt 1. Wenn der Triebfahrzeugführer ETCS-Level 2 wählen konnte und einen Befehl zur Weiterfahrt nach Wechsel in die ETCS Betriebsart TR benötigt, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 2 zur Weiterfahrt nach Trip mit folgendem Wortlaut erteilen: „Sie dürfen weiterfahren nach TR in km ... (Standort des Zuges) ... (Name der Betriebsstelle)“.

Beispiel			
X 2	Sie dürfen - vorbeifahren - weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR - an / an / in		
	Signal usw.	Bezeichnung / km	Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst
		km 23,4	Bf Beheim

3. Wenn der Triebfahrzeugführer anschließend keine Fahrterlaubnis in der Betriebsart FS oder OS erhält, muss der Fahrdienstleiter ihm Befehl 2 zur Vorbeifahrt an der ETCS-Blockstelle erteilen.

Beispiel			
X 2	Sie dürfen - vorbeifahren - weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR - an / an / in		
	Signal usw.	Bezeichnung / km	Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst
	ETCS-Bk	01P302	Bf Erfurt
X 13	Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen Erfurt und Großbrenb entbunden.		

5 ETCS unwirksam – Anordnung der Betriebszentrale

Wenn die ETCS-Streckeneinrichtung unwirksam ist, darf die Betriebszentrale auf Strecken mit Hauptsignalen anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren.

Für Fahrdienstleiter gilt Folgendes:

- (1) Ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 muss er zurücknehmen, um die daraus durch ETCS abgeleiteten Fahraufträge zurückzunehmen; einen Befehl, mit dem er die Fahrt des Zuges zugelassen hatte, muss er zurückziehen.
- (2) Er muss in den betroffenen Abschnitten ETCS-Sperren aktivieren. *
- (3) Er darf das Hauptsignal auf Fahrt stellen, nachdem in den betroffenen Abschnitten ETCS-Sperren aktiviert sind.
- (4) Er muss Triebfahrzeugführern von Zügen mit ETCS-Halt, deren führendes Fahrzeug über PZB/LZB verfügt, Befehl 10 erteilen mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level NTC PZB/LZB“ und Befehl 10.1 erteilen.

Beispiel	
X 10	Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart..... NTC PZB/LZB
X 10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

- (5) Er muss Triebfahrzeugführern von Zügen mit ETCS-Halt, deren führendes Fahrzeug nicht über PZB/LZB verfügt, Befehl 10 erteilen mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level 0“ und Befehl 10.1 erteilen.

Beispiel	
X 10	Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart..... 0
X 10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

6 Zwangsbremmung in ETCS-Level 0

Wenn ein Triebfahrzeugführer meldet, dass eine Zwangsbremmung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN seinen Zug angehalten hat, muss der Fahrdienstleiter 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 Regeln in 408.0531. Wenn die Zwangsbremmung nicht an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist, darf der Triebfahrzeugführer mit mündlicher Zustimmung weiterfahren.



Stichwortverzeichnis

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Abdrücken, Begriff	0101	0	0
Abfahrt des Zuges, Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt	0488	1	1
Abfahrt des Zuges, Zustimmung	0331	1	0
Abfahrt, mehrere Züge stehen in einem Gleis bereit	0331	3	4
Abfahrtszeit	0221	3	6
Ablaufen, Begriff	0101	0	0
Abmelden	0221	3	1
Abmelden	0221	1	1
Abmelden, Abmeldung, Hilfszüge	0485	2	1
Abmelden, Abmeldung, Sperrfahrten	0481	8	1
Abmelden, Fahren auf dem Gegengleis	0463	7	0
Abriegeln, Bahnhof oder Abzweigstelle	0471	2	2
Abschnittsprüfung, Achszähler	0625	3	2
Abschnittsprüfung, Arbeiten an technischen Einrichtungen	0475	6	0
Abschnittsprüfung, Gleisfreimeldeanlage gestört	0625	1	1
Abschnittsprüfung; Gleisfreimeldeanlage gestört	0625	1	2
Abstellen, Zug, Zugteil, melden	0351	0	0
Abstoßen, Begriff	0101	0	0
Abweichen vom Fahrplan für Zugmeldestellen, planmäßig durchfahrende Züge	0461	3	0
Abzweigstellen, Begriff	0101	0	0
Abzweigstellen, Fahren auf dem Gegengleis	0463	2	0
Abzweigstellen, Fahrordnung auf der freien Strecke	0212	3	1
Achszähler, Gestört	0625	2	1
Anbieten	0221	1	1
Anbieten und Annehmen	0221	2	1
Anbieten und Annehmen, Fahren auf dem Gegengleis	0463	5	0
Anbieten, Bedienen von Awanst	0261	4	1
Anbieten, Zeitpunkt	0221	2	3
Anbieten, Zulassen der Zugfahrt in Zugfolgeabschnitt	0261	1	1
Anbieten, zweigleisige Strecke	0221	2	1
Andere Fernsprechverbindungen, Nothaltauftrag	0581	3	1
Andere Mitarbeiter beauftragen	0601	0	0
Änderung, Reihenfolge der Züge	0492	8	0
Änderung, Traktionsart	0492	7	0
Anfordern von Hilfe	0571	1	0
Ankündigen, aufheben	0621	1	2
Ankündigen, Bahnhofsblock bei Arbeiten an technischen Einrichtungen	0475	7	0
Ankündigen, einführen	0621	1	1

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Anlässe, Gleise sperren	0471	1	1
Annehmen	0221	1	1
Annehmen, Bedienen von Awanst	0261	4	1
Annehmen, Zulassen einer Zugfahrt in Zugfolgeabschnitt	0261	1	1
Annehmen, Zulassen einer Zugfahrt in Zugfolgeabschnitt	0261	1	1
Anordnungen über den Zugverkehr	0401	1	0
Anordnungen über den Zugverkehr, Aufbewahren	0203	4	0
Anordnungen über den Zugverkehr, außergewöhnliche Fahrzeuge	0401	2	1
Anordnungen über den Zugverkehr, außergewöhnlichen Sendungen	0401	2	1
Anordnungen über den Zugverkehr, Betra	0401	2	1
Anordnungen über den Zugverkehr, Erteilen von Befehlen	0401	2	1
Anordnungen über den Zugverkehr, Verkehren von Zügen des Gelegenheitsverkehrs	0401	2	1
Anordnungen über den Zugverkehr, Vordruck 408.0401V01	0401	2	1
Anordnungen über den Zugverkehr; von den Bahnanlagen oder Fahrzeugen vorgesehenen Maßen abweichen	0435	1	7
Anrufschraken in Zugpausen offen lassen	0421	1	2
Anrufschrakenwärter meldet Ende der Offenhaltung nicht	0421	1	14
Anschalter, Rückmelden	0243	5	1
Anschlussbahnhöfe, Begriff	0101	0	0
Anschlussstelle, Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt	0488	1	3
Anschlussstellen, Bedienen auf Strecken mit Stichstreckenblock	0487	3	3
Anschlussstellen, Begriff	0101	0	0
Anschlussstellen, Weichen von Anschlussstellen gegen die Spitze befahren	0455	2	1
Anzeigegeführt, Begriff	0101	0	0
anzeigegeführt, Fahrordnung im Bahnhof	0211	2	3
Anzeigegeführt, Haltstellung Hauptsignal nicht möglich	0611	1	2
Anzeigegeführt, Haltstellung Hauptsignal nicht möglich	0611	1	2
ARB	0487	0	0
Arbeiten an technischen Einrichtungen, Zustimmung	0475	8	1
Arbeiten, Ankündigen Bahnhofsblockbedienung	0475	7	0
Arbeiten, ETCS Streckeneinrichtung	0475	5	1
Arbeiten, LZB-Streckeneinrichtung	0475	4	0
Arbeiten, Zugeinwirkung	0475	1	0
Arbeitende Triebfahrzeuge, Begriff	0101	0	0
Arbeitsaufnahme, Arbeitsschluss, melden	0111	5	0
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Antrag	0423	2	1
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Art und Zeitpunkt	0423	3	1
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Befahren des Gegengleises	0423	1	3
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Benachrichtigung nicht möglich	0423	4	1

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Einzelverbindung zwischen Fahrdienstleiter und Meldeposten	0423	2	3
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Ende der Benachrichtigung	0423	5	0
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Grundsatz	0423	1	1
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Höchstzahl der zu benachrichtigenden Arbeitsstellen	0423	2	4
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Lage der Arbeitsstelle, Gleise und Fahrtrichtung, Beginn und Ende	0423	2	2
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Merkhinweis und Sperre	0423	2	6
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Nachweis	0423	6	0
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Selbststellbetrieb	0423	2	7
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Wortlaut	0423	3	2
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Zulassen Zugfahrt in Zugfolgeabschnitt	0261	1	1
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, zulässige Zugfolgeabschnitte	0423	1	3
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Zuständigkeit	0423	1	2
Arbeitsübergabe, Arbeitsübernahme, durchgehende Arbeit	0111	6	1
Arbeitszeit, unterbrochen	0111	7	0
aS-Züge, Begriff	0101	0	0
Aufdrücken, Begriff	0101	0	0
Aufenthalt melden	0571	2	0
Auffahren von Weichen	0601	7	1
Aufgehobene Signalabhängigkeit, Begriff	0101	0	0
Aufgehobene Signalabhängigkeit, Flankenschutzeinrichtungen	0601	5	6
Aufgehobene Signalabhängigkeit, Verständigung	0601	5	1
Aufgehobene Signalabhängigkeit, Weiche sichern	0601	5	3
Aufgehobener Signalabhängigkeit, richtige Stellung prüfen	0601	5	2
Aufheben	0231	0	0
Aufheben der Gleisperrung, Räumungsprüfung	0248	4	2
Aufheben, Räumungsprüfung auf Zeit	0245	5	6
Aufheben, Räumungsprüfung auf Zeit	0247	5	6
Aufheben, Räumungsprüfung auf Zeit	0244	5	6
Aufheben, Räumungsprüfung auf Zeit	0246	5	6
Aufheben, Rückmelden	0243	5	4
Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis, Fahren auf dem Gegengleis	0463	10	1
Auftrag, Fahrweg sichern	0232	4	0
Aufträge und Meldungen, Bezeichnen der Züge	0202	1	0
Aufträge und Meldungen, wiederholen	0202	3	0
Aufträge, Meldungen oder Vorgänge nachweisen	0203	1	1
Auftragsbuch	0101	2	1

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Ausbleiben, Rückblockung	0243	4	0
Ausbleiben, Rückmeldung	0242	5	0
Ausfahrtsignal, Bahnhöfe ohne	0261	3	0
Ausfahrt verhindert, Ausnahmen	0453	2	0
Ausfahrt verhindert, Bahnhof mit Ausfahrtsignal	0453	1	1
Ausfahrt verhindert, Bahnhof ohne Ausfahrtsignal	0453	1	2
Ausfall von Zügen	0431	3	0
Ausfall von Zügen, Anordnungen über den Zugverkehr	0401	2	1
Ausnahme	0246	0	0
Ausnahmen	0248	0	0
Ausnahmen von Regeln	0101	3	0
außergewöhnliche Arbeitsbelastung	0423	4	2
außergewöhnliche Arbeitsbelastung	0423	2	5
Außergewöhnliche Fahrzeuge	0435	1	3
Außergewöhnliche Fahrzeuge, Anordnungen über den Zugverkehr	0401	2	1
Außergewöhnliche Fahrzeuge, Zulassen der Zugfahrt	0261	1	1
Außergewöhnliche Sendungen	0435	1	2
Außergewöhnliche Sendungen, Anordnungen über den Zugverkehr	0401	2	1
Außergewöhnliche Sendungen, Zulassen der Zugfahrt	0261	1	1
Außergewöhnliche Züge	0435	1	4
Ausweichanschlussstellen, Fahrten	0261	4	1
Auswerten der Anzeigen, Nachweis	0246	4	8
Auswerten der Fahrtstellung	0245	0	0
Auswerten der Fahrtstellung	0246	0	0
Auswerten virtuellen Blockstelle, Nachweis	0246	4	8
Automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 2, Zufahrtsicherungssignal	0653	4	0
Automatischer Levelwechsel nach Level NTC PZB/LZB, Grenzsinal	0653	3	1
Bahnanlagen, Begriff	0101	0	0
Bahnbetrieb, Begriff	0101	0	0
Bahnhöfe ohne Ausfahrtsignal, Zustimmung zur Abfahrt	0331	2	0
Bahnhöfe, Begriff	0101	0	0
Bahnhofsblock, Ankündigen der Bedienung	0475	7	0
Bahnhofsblock, Hilfseinrichtung	0621	3	1
Bahnhofsblock, Störungen	0621	1	1
Bahnhofsgleise, Einschränkungen für das Befahren	0435	4	0
Bahnhofsteile, Begriff	0101	0	0
Bahnsteig nicht ausreichend lang	0461	2	0
Bahnsteig, Länge	0211	2	2
Bahnsteigwechsel bei außerplanmäßigem Gleiswechsel, Reisendeninformation nicht möglich	0633	1	0

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Bahnübergang, melden und bestätigen, dass Bahnübergang gesichert ist	0421	1	4
Bahnübergang, nach unterbrochener Arbeitszeit nicht schnee- und eisfrei	0541	3	1
Bahnübergang, nicht ausreichend gesichert	0641	3	2
Bahnübergang, Orientierungszeichen „PZB-BÜ“, zusätzliche Befehle	0641	3	1
Bahnübergang, technische BÜ-Sicherung ausgefallen oder gestört	0641	3	1
Bahnübergang, Wegebenutzer eingeschlossen, Meldung Tf	0641	3	4
Bahnübergang, zuggesteuert, Verhalten bei Sperrfahrten	0481	11	1
Bahnübergang, Zulassen einer Zugfahrt in Zugfolgeabschnitt	0261	1	1
Bahnübergänge befahren	0541	0	0
Bahnübergangsposten oder ein Schrankenwärter kann nicht benachrichtigt werden	0421	1	13
Bahnübergangsposten, Benachrichtigung, Stichstreckenblock	0487	5	1
Bahnübergangsposten, Benachrichtigungsabschnitt und Bedingungen bei Bahnübergangsposten	0421	1	3
Bahnübergangsposten, voraussichtliche Ab- oder Durchfahrtszeit	0421	1	8
Bahnübergangsposten, zulässige Geschwindigkeit des Zuges mitteilen	0421	1	9
Balise, Begriff	0101	0	0
Balisengruppe, Begriff	0101	0	0
Baugleis	0481	0	0
Baugleis	0248	0	0
Baugleis	0246	0	0
Baugleis, Fahrten	0481	1	4
Baugleis, Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt	0488	1	2
Bedarfshalt, Ausfahrt	0251	2	4
Bedarfshalt, Begriff	0101	0	0
Bedarfshalt, Fahrplan für Zugmeldestellen	0211	1	4
Bedarfszug, Fahrplan für Zugmeldestellen	0211	1	3
Bedieneinrichtungen	0471	0	0
Bedieneinrichtungen	0471	0	0
Bedingungen	0633	0	0
Bedingungen für die Annahme, Fahren auf dem Gegengleis	0463	6	1
Befahren des Gegengleises nicht zugelassen	0501	1	1
Befahren des Gegengleises, Sperrfahrten	0481	5	3
Befahren des Gegengleises, Sperrfahrten	0481	5	3
Befahren des Gegengleises, Sperrfahrten	0481	5	2
Befahren des Gegengleises, Sperrfahrten	0481	5	3
Befahren des Gegengleises, Sperrfahrten, Signal Zs 8	0481	5	3
Befahren von Bahnübergängen, Fahren auf dem Gegengleis	0463	13	0
Befehl 12	0633	0	0
Befehl 12 (Grund Nr. 1) mit der Weisung auf Sicht zu fahren, ersetzen	0411	4	0
Befehl 14 beim Zurückziehen aushändigen	0411	5	3

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Befehl 14.35 beim Zurückziehen erteilen	0411	5	2
Befehl zurückziehen, Grundsatz	0411	5	1
Befehl, Diktieren, Ablauf	0411	0	0
Befehle 2 mit 8 oder 14 ohne Vordruck aushändigen	0411	3	5
Befehle 6 und 7 für mehrere Zugmeldestellen erteilen	0411	3	4
Befehle im Auftrag eines anderen Fahrdienstleiters in eigener Zuständigkeit ausfertigen	0411	2	9
Befehle mit gleichem Inhalt für mehrere Züge durch Diktieren übermitteln	0411	2	10
Befehle ohne Vordruck	0501	4	1
Befehle, Aufbewahren	0203	4	0
Befehle, Aufträge des Befehls 8 durch Befehl 14	0411	3	6
Befehle, aushändigen	0411	2	7
Befehle, Bahnsteigwechsel bei außerplanmäßigen Gleiswechsel, Reisedeninformation nicht möglich	0633	1	1
Befehle, Blockeinrichtungen bei selbsttätigem Streckenblock nicht in Grundstellung	0622	1	2
Befehle, diktieren	0411	2	5
Befehle, Fahren auf Sicht bei gestörtem selbsttätigem Streckenblock	0622	1	3
Befehle, Grundsatz	0411	1	1
Befehle, Langsamfahrstelle	0641	1	2
Befehle, Langsamfahrstellen auf Strecken mit ETCS ohne Hauptsignale	0492	5	0
Befehle, Langsamfahrstellen auf Strecken mit PZB/LZB und ETCS	0492	6	0
Befehle, Langsamfahrstellen, Strecken mit LZB	0492	4	0
Befehle, mehrere Befehle auf einem Vordruck erteilen	0411	3	1
Befehle, Name der Betriebsstelle eintragen	0411	2	11
Befehle, Namen von Betriebsstellen abkürzen	0411	2	8
Befehle, Sperrfahrten	0481	7	1
Befehle, Sperrfahrten	0481	6	3
Befehle, Sperrfahrten	0481	5	0
Befehle, Sperrfahrten, Beschäftigte im Gleis	0481	7	3
Befehle, Stichstreckenblock	0487	2	0
Befehle, Stichstreckenblock	0487	8	0
Befehle, Übermittlungsarten	0411	2	2
Befehle, Verwenden des Vordrucks 408.0411V01	0411	1	2
Befehle, vorbereiten	0411	2	3
Befehle, Warnen, Reisende	0632	1	2
Befehle, weitere Sperrfahrten	0481	7	2
Befehle, Wortlaut nach dem Diktieren wiederholen	0411	2	5
Befehle, Zeitpunkt der Übermittlung	0411	2	6
Befehle, Zugfahrt mit besonderem Auftrag	0455	1	1
Befehle, Zulassen Zugfahrt in Zugfolgeabschnitt	0261	1	1
Befehle, Zustimmung zur Abfahrt	0331	2	0

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Beförderungsanordnung	0101	2	1
Beförderungsanordnung, Fahrplananordnung; von den Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen	0435	1	6
Beförderungsbedingungen mitteilen	0435	1	8
Bei mehreren Sperrfahrten	0481	0	0
Beiblatt zum Befehl	0485	5	3
Beidrücken, Begriff	0101	0	0
Bekanntgabe - Ausfall von Zügen	0431	3	0
Bekanntgabe von Fahrplanangaben	0415	1	1
Bekanntgabe, Verkehren von Zügen des Gelegenheitsverkehrs	0431	1	1
Benachbarte Zugmeldestelle kann nicht benachrichtigt werden	0421	1	11
Benachrichtigen innerhalb von Bahnhöfen und Abzweigstellen	0421	0	0
Benachrichtigen über Zugfahrten, Bahnübergangsposten	0261	1	1
Benachrichtigen über Zugfahrten, Schrankenwärter	0261	1	1
Benachrichtigen von Blockstellen, Schrankenwärtern oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten, Abmelden, Wortlaute	0421	1	7
Benachrichtigen von Blockstellen, Schrankenwärtern oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten, Benachrichtigungen nachweisen	0421	1	16
Benachrichtigen von Blockstellen, Schrankenwärtern oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten, Grundsatz	0421	1	1
Benachrichtigen von Blockstellen, Schrankenwärtern oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten, Merkhinweis und Sperre anbringen bzw. eingeben	0421	1	3
Benachrichtigen von Blockstellen, Schrankenwärtern oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten, zum Wiederholen verpflichtete Stelle meldet sich nicht	0421	1	15
Benachrichtigen von Schrankenwärtern oder Bahnübergangsposten, Fahren auf dem Gegengleis	0463	7	0
Benachrichtigen, Fahren auf dem Gegengleis	0463	7	0
Benachrichtigten über Zugfahrten, Arbeitsstellen auf der freien Strecke	0261	1	1
Benachrichtigung nicht möglich, Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen	0423	4	1
Benachrichtigung zurücknehmen, Zulassung Zugfahrt zurücknehmen	0458	1	3
Beobachten der Züge, Gegenstand des Beobachtens	0262	2	0
Beobachten der Züge, Personenkreis	0262	1	0
Berichtigung / Rücknahme einer Abmeldung bzw. Benachrichtigung	0421	1	10
Berichtigung der Abmeldung	0221	3	8
Besondere Zustimmung bei höhengleichen Übergängen	0331	0	0
Bestätigen, dass Bahnübergang gesichert ist	0421	0	0
Beteiligte Stellen verständigen, Fahren auf dem Gegengleis	0463	1	2
Beteiligte verständigen	0571	3	0
Beteiligte verständigen	0581	0	0
Betra	0101	2	1
Betra, Anordnungen über den Zugverkehr	0401	2	1
Betriebshalt, Ausfahrt	0251	2	4

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Betriebshalt, Begriff	0101	0	0
Betriebshalt, Fahrplan für Zugmeldestellen	0211	1	4
Betriebsstellen, Begriff	0101	0	0
Betriebsstellenbuch	0101	2	1
Betroffener Zugfolgeabschnitt, Fahren auf Sicht	0622	1	4
Blinklicht prüfen	0601	5	2
Blockabschnittsprüfung bei nichtselbsttätigem Streckenblock	0243	6	2
Blockabschnittsprüfung, Nachweis	0246	4	8
Blockbedienung, Sperrfahrten	0481	5	0
Blockeinrichtungen, Grundstellung bei selbsttätigem Streckenblock	0622	1	1
Blockeinrichtungen, Grundstellung erfolglos	0622	1	2
Blockeinrichtungen, Störungen, Bahnhofsblock	0621	1	1
Blockstelle kann nicht benachrichtigt werden	0421	1	12
Blockstelle, melden als Fahrdienstleiter einer Blockstelle, wiederholen	0421	2	1
Blockstellen, Begriff	0101	0	0
Blockstellen, selbsttätig, Begriff	0101	0	0
Blockstrecken, Begriff	0101	0	0
BÜ nicht ausreichend gesichert	0641	0	0
Deckungsstellen, Begriff	0101	0	0
Durchfahrten, Bahnhöfe ohne Ausfahrtsignal	0261	3	1
Durchfahrten, Bahnhöfe ohne Ausfahrtsignal, Betriebsstelle nach Arbeitsruhe nicht besetzt	0261	3	2
Durchfahrtszeit	0221	3	6
Durchgehende Hauptgleise, Begriff	0101	0	0
Durchgehende Hauptgleise, Durchfahrten bei unterbrochener Arbeitszeit	0232	5	0
Durchrutschweg auflösen	0251	5	1
Durchrutschweg, Fahrweg sichern	0232	1	0
Durchrutschweg, Fahrwegprüfung	0231	1	1
Durchrutschwege, Fahrten gleichzeitig zulassen	0261	2	0
ein Orientierungszeichen „PZB BÜ“. Sperrfahrten	0481	11	3
Einfahrgleis, zulässige Geschwindigkeit 20 km/h	0451	1	1
Einfahrgleis, zulässige Geschwindigkeit 20 km/h	0451	1	1
Einfahrgleis, zulässige Geschwindigkeit durch Befehl 12 vorschreiben	0451	1	3
Einfahrt in ein teilweise besetztes oder gesperrtes Gleis bzw. in ein Gleis mit besetztem oder gesperrtem Durchrutschweg usw.	0451	1	1
Einfahrt melden bei Räumungsprüfung	0242	3	0
Einfahrt melden bei Räumungsprüfung	0243	5	3
Einfahrweg begrenzen, Ausnahmen	0451	3	3
Einfahrweiche, Begriff	0101	0	0
Einführen, Fahren auf dem Gegengleis	0463	1	1
Einzelräumungsprüfung	0246	2	0
Einzelräumungsprüfung	0247	2	0

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Einzelräumungsprüfung	0245	2	0
Einzelräumungsprüfung	0244	2	0
Einzelräumungsprüfung	0248	2	0
Einzelräumungsprüfung, Anlässe	0248	4	1
Einzelräumungsprüfung, Anlässe	0247	4	1
Einzelräumungsprüfung, Anlässe	0245	4	1
Einzelräumungsprüfung, Anlässe	0244	4	1
Einzelräumungsprüfung, Anlässe	0246	4	1
Einzelräumungsprüfung, ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört	0653	1	4
Einzelräumungsprüfung, Feststellungen ersetzen	0244	6	1
Einzelräumungsprüfung, Feststellungen ersetzen	0245	6	1
Einzelräumungsprüfung, Feststellungen ersetzen	0247	6	1
Einzelräumungsprüfung, Feststellungen ersetzen	0246	6	1
Einzelräumungsprüfung, LZB-Übertragungsausfall	0652	1	4
Einzelräumungsprüfung, Streckenblock gestört	0622	1	1
Eisabwurf	0591	2	0
Eiszapfen	0541	4	1
Elektronischen Stellwerken	0402	3	0
Elektronischen Stellwerken	0402	3	0
Ende des Einfahrwegs	0451	3	1
Ersatzsignal erlischt nicht	0611	5	0
ETCS, Arbeiten an ETCS-Streckeneinrichtung	0475	5	1
ETCS, Ausfall der ETCS-Funkübertragung	0653	1	6
ETCS, Ausfall der Funkübertragung, ETCS-Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale	0653	1	6
ETCS, Ausfall der Funkübertragung, ETCS-Strecke mit Hauptsignalen	0653	1	6
ETCS, ETCS-Zentrale, Sperren	0475	5	2
ETCS, Fahrordnung im Bahnhof	0211	2	3
ETCS, Grenzsinal, automatischer Levelwechsel nach Level NTC PZB/LZB	0653	3	1
ETCS, Langsamfahrstellen	0475	8	3
ETCS, Langsamfahrstellen, Strecken ohne Hauptsignale	0492	5	0
ETCS, mehrere Züge stehen in einem Gleis zur Abfahrt bereit	0331	3	4
ETCS, Oberleitung schadhaft	0641	4	2
ETCS, streckenseitiger Ausfall der ETCS-Funkübertragung	0653	2	0
ETCS, Vorbeifahrt am Grenzsinal am Ende einer ETCS-Strecke	0455	2	5
ETCS, Weiterfahrt nach Wechsel in ETCS Betriebsart TR	0653	4	0
ETCS, Zufahrtsicherungssinal, automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 2	0653	4	0
ETCS, Zurücksetzen eines Zuges	0572	1	2
ETCS, Zwangsbremung in ETCS-Level 0	0653	6	0
ETCS-Betriebsart TR, dunkel geschaltete Signale	0531	2	7
ETCS-Betriebsart TR; Textmeldung „Streckenausrüstung nicht kompatibel“	0531	2	8

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört	0653	1	0
ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört, Art der Störung	0653	1	6
ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört, Flankenschutz für benachbarte Fahrstraße	0653	1	5
ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört, Weiterfahrt in ETCS-Betriebsart FS oder OS	0653	1	6
ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört, Weiterfahrt in ETCS-Betriebsart IS	0653	1	6
ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört, Weiterfahrt in ETCS-Betriebsart SR	0653	1	6
ETCS-Halt, Begriff	0101	0	0
ETCS-Halt, Weiterfahrt nach Halt	0492	9	1
ETCS-Level 0, Zwangsbremmung	0653	6	0
ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale	0463	0	0
ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale, Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis	0463	10	2
ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale, geschobene Züge, Vorbeifahrt am Signale Ne 14	0445	0	3
ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale, Kleinwagenfahrt, Vorbeifahrt Signal Ne 14	0481	9	2
ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale, Wechsel der ETCS-Betriebsart	0454	0	0
ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale, Wechsel der ETCS-Betriebsart, Voraussetzung	0454	0	0
ETCS-Level 2, Abweichungen beim Zurücksetzen eines Zuges	0572	3	3
ETCS-Level 2, Zufahrtsicherungssignal, Vorbeifahrt mit besonderem Auftrag	0455	3	5
ETCS-Restriktion BgF	0458	0	0
ETCS-Streckeneinrichtung unwirksam	0653	5	0
Fahrdienstleiter, Aufgaben, Zuständigkeit	0101	2	2
Fahrdienstleiter, Begriff	0101	0	0
Fahrdienstleiter, Hauptsignale bedienen	0251	1	0
Fahrdienstleiter, Zustimmung zur Abfahrt des Zuges auf Bahnhof	0331	1	0
Fahren auf dem Gegengleis	0462	1	1
Fahren auf dem Gegengleis, Abmelden, Benachrichtigen	0463	7	0
Fahren auf dem Gegengleis, Anbieten und Annehmen	0463	5	0
Fahren auf dem Gegengleis, Anbieten und Annehmen, Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet	0463	5	2
Fahren auf dem Gegengleis, Anbieten und Annehmen, Züge auf dem Regelgleis	0463	5	1
Fahren auf dem Gegengleis, aufheben	0463	15	0
Fahren auf dem Gegengleis, Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis	0463	10	1
Fahren auf dem Gegengleis, Bedingungen für die Annahme	0463	6	1
Fahren auf dem Gegengleis, Befahren von Bahnübergängen	0463	13	0
Fahren auf dem Gegengleis, beteiligte Stellen verständigen	0463	1	2
Fahren auf dem Gegengleis, einführen	0463	1	1
Fahren auf dem Gegengleis, ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale, Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis	0463	10	2

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Fahren auf dem Gegengleis, Fahren auf Sicht	0463	9	0
Fahren auf dem Gegengleis, Merkhinweis und Sperre	0463	14	1
Fahren auf dem Gegengleis, Nachweis Einführen und Aufheben	0463	16	0
Fahren auf dem Gegengleis, Räumungsprüfung	0463	8	1
Fahren auf dem Gegengleis, Reihenfolge der Züge bei Gleissperrungen	0463	3	0
Fahren auf dem Gegengleis, Selbststellbetrieb	0463	4	3
Fahren auf dem Gegengleis, selbsttätige Blockeinrichtungen	0463	4	2
Fahren auf dem Gegengleis, Verzicht auf das Einführen	0463	1	1
Fahren auf dem Gegengleis, Weiterfahrt, Einfahrt, Halten	0463	11	1
Fahren auf dem Gegengleis, Zugfolge	0463	4	1
Fahren auf Sicht	0625	0	0
Fahren auf Sicht	0231	0	0
Fahren auf Sicht, Fahren auf dem Gegengleis	0463	9	0
Fahrordnung auf der freien Strecke , Abweichen, Fahren auf dem Gegengleis	0462	1	1
Fahrordnung, Abweichen vom Fahrplan für Zugmeldestellen	0632	1	1
Fahrordnung, gewöhnliche Fahrtrichtung bei zweigleisigen Bahnen	0212	1	0
Fahrordnung, im Bahnhof	0211	1	1
Fahrordnung, mehrere Strecken derselben Fahrtrichtung	0212	2	0
Fahrordnung; Abweichen Fahrplan für Zugmeldestellen	0461	1	0
Fahrplan für Zugmeldestellen	0211	1	1
Fahrplan für Zugmeldestellen, Abweichen	0461	1	0
Fahrplan, Angaben bei Zügen des Gelegenheitsverkehrs	0431	1	2
Fahrplananordnung	0101	2	1
Fahrplananordnung, Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeugen vorgesehenen Maßen abweichen	0435	1	3
Fahrplanhalt ausfallen lassen, Aufgaben Fahrdienstleiter	0452	2	1
Fahrplanhalt ausfallen lassen, Aufgaben Triebfahrzeugführer	0452	2	2
Fahrplanhalt ausfallen lassen, Grundsatz	0452	1	0
Fahrplanhalt, Begriff	0101	0	0
Fahrplan-Mitteilung, Aufbewahren	0203	4	0
Fahrplan-Mitteilung, Diktieren	0415	2	2
Fahrplan-Mitteilung, Übermitteln	0415	2	1
Fahrplan-Mitteilung, Verwenden des Vordrucks 408.0415V01	0415	1	2
Fahrplan-Mitteilung, Wiederholen, Richtigkeit bestätigen	0415	2	3
Fahrplan-Mitteilungen, Anordnungen über den Zugverkehr	0401	2	1
Fahrstraße auflösen	0251	4	1
Fahrstraßen, Störungen beim Auflösen	0625	3	1
Fahrstraßenhebel zurücklegen	0251	4	1
Fahrstraßenhebel, Sichern des Fahrwegs, Arbeitsruhe	0232	5	0
Fahrstraßen-Zugschlussstellen	0251	7	0
Fahrten auf dem Gegengleis ausschließen	0462	3	1

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Fahrten auf dem Gegengleis, Verbot	0462	3	2
Fahrterlaubnis, Haltstellung nicht möglich	0611	1	2
Fahrterlaubnis, Weiterfahrt nach Halt	0492	9	1
Fahrtrichtung auf Abzweigstellen	0212	3	1
Fahrtrichtung, gewöhnliche	0212	1	0
Fahrtrichtung, mehrere Strecken derselben	0212	2	0
Fahrtstellung des Hauptsignals auswerten bei Räumungsprüfung, Nachweis	0246	4	8
Fahrtstellung Hauptsignal auswerten bei Räumungsprüfung	0246	4	6
Fahrtstellung Hauptsignal auswerten bei Räumungsprüfung	0247	4	4
Fahrtstellung Hauptsignal auswerten bei Räumungsprüfung	0245	4	4
Fahrtstellung Hauptsignal auswerten bei Räumungsprüfung, Nachweis	0244	4	5
Fahrtstellung Hauptsignal auswerten bei Räumungsprüfung, Nachweis	0247	4	5
Fahrtstellung Hauptsignal, Begriff	0101	0	0
Fahrtstellung Hauptsignal, Kontrollzug bei Räumungsprüfung auf Zeit	0247	5	6
Fahrtstellung Hauptsignal, Kontrollzug bei Räumungsprüfung auf Zeit	0244	5	6
Fahrtstellung Hauptsignal, Kontrollzug bei Räumungsprüfung auf Zeit	0246	5	6
Fahrtstellung Hauptsignal, Kontrollzug bei Räumungsprüfung auf Zeit	0245	5	6
Fahrtstellung Hauptsignal, Zeitpunkt	0251	2	1
Fahrtstellung Hauptsignal, Zustimmung zur Abfahrt	0331	2	0
Fahrweg	0231	0	0
Fahrweg prüfen, Meldungen	0233	3	2
Fahrweg prüfen, Meldungen	0233	3	1
Fahrweg prüfen, prüfende Mitarbeiter	0233	1	2
Fahrweg prüfen, prüfende Mitarbeiter	0233	1	1
Fahrweg prüfen, prüfende Mitarbeiter, Feststellungen durch Bediener nicht möglich	0233	2	1
Fahrweg prüfen, prüfende Mitarbeiter, Sichern durch Bediener nicht möglich	0233	2	3
Fahrweg, Auftrag zur Fahrwegsicherung	0233	3	3
Fahrweg, während unterbrochener Arbeitszeit	0501	1	3
Fahrweg, während unterbrochener Arbeitszeit	0232	5	0
Fahrweg, Weichen der Einfahrstraße bei Ausfahrt sichern	0492	3	0
Fahrwegprüfbezirke	0233	1	2
Fahrwegsicherung, Auftrag	0233	3	3
Fahrwegsicherungsmeldung, allgemein	0233	3	3
Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus	0331	0	0
Fahrzeuge, Begriff	0101	0	0
Fahrzeuge, Einsetzen	0481	4	4
Fehlleitung	0591	1	0
Fehlleitung, Begriff	0101	0	0
Fehlleitung, Hauptsignal sofort auf Halt stellen	0458	1	2
Fehlleitung, Zug hinter fahrwegbestimmender Weiche zum Halten gekommen	0591	1	4

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Fehlleitung, Zug vor Hauptsignal an dem die Fehlleitung beginnt zum Halten gekommen	0591	1	1
Fehlleitung, Zug zwischen Hauptsignal und fahrwegbestimmender Weiche durch Zwangsbremmung zum Halten gekommen	0591	1	3
Fehlleitung, Zug zwischen Hauptsignal und fahrwegbestimmender Weiche ohne Zwangsbremmung zum Halten gekommen	0591	1	2
Fernsprechbuch	0203	3	0
Fernsprechbuch	0203	1	1
Fernsprechbuch, Aufbewahren	0203	4	0
Fernsprecher, Zugmeldungen	0221	1	2
Festbremsortungsanlage	0553	1	0
Feststellungen mittelbar treffen	0231	0	0
Feuer im Zug	0554	2	1
Flankenschutz für benachbarte Fahrstraße, ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört	0653	1	5
Flankenschutzeinrichtung, aufgehobene Signalabhängigkeit	0601	5	6
Flankenschutzeinrichtungen durch Sperre sichern	0601	9	0
Flankenschutzeinrichtungen, Begriff	0101	0	0
Flankenschutzeinrichtungen, Fahrwegsicherung bei Zugfahrten	0232	1	0
Flankenschutzraum, Begriff	0101	0	0
Form-Sperrsignal, richtige Stellung an der Außenanlage feststellen	0601	1	1
Freie Strecke, Grenze gegen den Bahnhof	0101	2	2
Freie Strecke, Grenze gegen den Bahnhof, Begriff	0101	0	0
Freie Strecke, Sperrfahrten beginnen oder enden	0481	1	1
FS, Begriff	0101	0	0
Führungsgrößen, Begriff	0101	0	0
Gefahr, Aufträge / Meldungen wiederholen	0202	3	0
Gefahr, Aufträge, Meldungen oder Vorgänge nachweisen	0203	1	3
Gefahr, Fahrzeuge und Ladungen	0553	1	0
Gefahr, Gleise erkunden bei gefahrdrohenden Umständen	0541	1	1
Gefahr, Haltstellung Hauptsignal nicht möglich	0611	1	4
Gefahr, Hauptsignal sofort auf Halt stellen	0458	1	1
Gefahr, Mangel am Oberbau	0641	2	1
Gefahr, Schlussignal fehlt	0551	2	1
Gefahr, Stromabnehmer	0554	1	1
Gefahr, technische BÜ-Sicherung gestört	0641	3	1
Gefahr, Verhalten bei	0581	1	0
Gefahr, Weiche auffahren	0601	7	2
Gegengleis	0462	1	1
Gegengleis befahren, Anlässe	0462	1	2
Gegengleis, Begriff	0101	0	0
Gegengleis, Fahrten ausschließen	0462	3	1

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Gegengleis, Verbot von Fahrten	0462	3	2
Geschlossene Schneedecke	0541	5	1
Geschobene Züge	0445	0	1
Geschobene Züge, Befehl 14.9	0445	0	2
Geschobene Züge, Begriff	0101	0	0
Geschobene Züge, Geschwindigkeit Sperrfahrt	0481	10	2
Geschobenen Züge, Vorbeifahrt am Signal Ne 14	0445	0	3
Geschwindigkeit, aufgehobene Signalabhängigkeit	0601	5	5
Geschwindigkeit, Erkundungsfahrt auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit	0541	2	4
Geschwindigkeit, Hilfszüge bei unterbrochener Arbeitszeit	0485	4	2
Geschwindigkeit, Kleinwagenfahrt	0481	10	4
Geschwindigkeit, Schneeräumfahrt	0481	10	3
Geschwindigkeit, Sperrfahrt, geschoben	0481	10	2
Geschwindigkeit, Sperrfahrt, gezogen	0481	10	1
Geschwindigkeit, vermindert	0641	1	1
Geschwindigkeit, Zurücksetzen eines Zuges	0572	4	0
Gewöhnlicher Halteplatz hinter dem Ausfahrtsignal	0331	0	0
Gewöhnlicher Halteplatz, Abfahrtszeit	0221	3	6
Gewöhnlicher Halteplatz, Ankunftszeit	0203	1	1
Gewöhnlicher Halteplatz, mehrere zwischen zwei Hauptsignalen	0331	3	6
Gleichzeitige Fahrten	0455	3	1
Gleichzeitige Fahrten derselben Fahrtrichtung	0462	2	0
Gleisabschnitte	0248	0	0
Gleise erkunden	0541	1	1
Gleise mit Krananlagen	0231	0	0
Gleise sperren, Anlässe	0471	1	1
Gleise sperren, Aufheben	0471	1	8
Gleise sperren, Ausfahrtsignal	0471	2	2
Gleise sperren, Bahnhof oder Abzweigstelle, Abriegeln	0471	2	2
Gleise sperren, Bahnhof oder Abzweigstelle, Anlässe	0471	2	1
Gleise sperren, Bahnhof oder Abzweigstelle, Aufheben	0471	2	4
Gleise sperren, Bahnhof oder Abzweigstelle, Beteiligte benachrichtigen	0471	2	6
Gleise sperren, Bahnhof oder Abzweigstelle, Bewegen von Fahrzeugen	0471	2	3
Gleise sperren, Bahnhof oder Abzweigstelle, Merkhinweis und Sperre	0471	2	5
Gleise sperren, Bahnhof oder Abzweigstelle, Nachweis	0471	2	8
Gleise sperren, Bahnhof oder Abzweigstelle, Wärterhaltscheiben aufstellen	0471	2	2
Gleise sperren, Bahnhof oder Abzweigstelle, Wortlaut	0471	2	7
Gleise sperren, Beteiligte benachrichtigen	0471	1	10
Gleise sperren, Einfahrgleis	0471	2	2
Gleise sperren, Gleise der freien Strecke	0471	1	1

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Gleise sperren, Meldung	0471	1	8
Gleise sperren, Meldung	0471	1	6
Gleise sperren, Merkhinweis und Sperre	0471	1	9
Gleise sperren, Nachweis	0471	1	11
Gleise sperren, Schneeräumfahrten	0471	1	7
Gleise sperren, Selbststellbetrieb	0471	2	2
Gleise sperren, Selbststellbetrieb	0471	1	5
Gleise sperren, Umfang	0471	1	3
Gleise sperren, Verbot	0471	4	0
Gleise sperren, Voraussetzungen	0471	1	5
Gleise sperren, zuständiger Fahrdienstleiter	0471	1	4
Gleissperre abgebunden	0601	4	0
Gleissperre durch Sperre sichern	0601	9	0
Gleissperre gestört	0601	3	0
Gleissperren durch Sperre sichern	0601	5	4
Gleissperren, Grundstellung	0131	1	0
Gleissperren, Sperre bei Arbeiten	0475	3	0
Gleissperren, Umstellverbot	0131	2	1
Gleisstromkreise, Gestört	0625	1	2
Gleisstromkreise, Gestört	0625	1	1
Gleisstromkreise, länger als 24 Stunden nicht befahren	0625	1	3
Gleiswechsel, außerplanmäßig, Bahnsteigwechsel erforderlich	0633	1	0
Gleiswechselbetrieb	0462	1	2
Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet	0462	1	2
Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet	0462	1	2
Gleiswechselbetrieb vorübergehend eingerichtet	0462	1	2
Gleiswechselbetrieb, Begriff	0101	0	0
Grenzsignal, ETCS, automatischer Levelwechsel nach Level NTC PZB/LZB	0653	3	1
Grenzsignal, unzulässige Vorbeifahrt	0531	2	4
Grenzsignal, Vorbeifahrt am Ende einer ETCS-Strecke	0455	2	5
Grenzzeichenfrei, Meldung	0261	5	1
Grundsatz	0246	0	0
Grundstellung, Gleissperren, Riegel, Sperrsignale, Weichen	0131	1	0
Gruppensignal, Zustimmung zur Abfahrt	0331	3	2
Halt im Tunnel, Reisende	0641	5	0
Halt zum Sichern eines BÜ, Begriff	0101	0	0
Halt, auf freier Strecke	0481	12	0
Halt, planmäßig, Begriff	0101	0	0
Halt, Übergang Zufahrt in Rangierfahrt	0488	2	1
Halt, Vorziehen nach Halt am Bahnsteig	0488	2	2
Haltende Reisezüge, Abweichen vom Fahrplan für Zugmeldestellen	0461	1	0

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Halteplatz, gewöhnlicher, Ausfahrt	0251	2	4
Halteplatz, gewöhnlicher, Begriff	0101	0	0
Halteplatz, gewöhnlicher, Durchrutschweg auflösen	0251	5	1
Halteplatz, gewöhnlicher, Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt	0488	2	1
Halteplatz, gewöhnlicher, Weichen der Einfahrstraße bei Ausfahrt sichern	0492	3	0
Halteplatz, gewöhnlicher, Zugfahrt mit besonderem Auftrag	0232	4	0
Halteplatz, gewöhnlicher, Zugstraße auflösen	0251	4	1
Haltepunkte, Begriff	0101	0	0
Haltestellen, Begriff	0101	0	0
Haltmeldung	0261	5	1
Haltsignal, für Züge mit „x“ oder „+“	0251	2	4
Haltstellung, Hauptsignal bei Räumungsprüfung	0241	5	0
Handverschluss 73 ohne Sperrvorrichtung	0601	6	0
Handverschluss, aufgehobene Signalabhängigkeit	0601	2	1
Handverschluss, Weichen bei Zugfahrten sichern	0601	2	1
Handverschluss, Zungen- oder Herzstückverschluss nicht in Ordnung	0601	2	2
Hauptgleis (s. auch durchgehende Hauptgleise)	0101	2	2
Hauptgleise, Begriff	0101	0	0
Hauptsignal sofort auf Halt stellen	0458	1	1
Hauptsignal wieder auf Fahrt stellen	0458	5	1
Hauptsignal zurücknehmen durch Fahrdienstleiter	0458	2	0
Hauptsignal, Arbeiten an	0475	2	0
Hauptsignal, Maßnahmen bei gemeldeter Haltstellung	0492	9	2
Hauptsignal, Unregelmäßigkeiten	0611	1	0
Hauptsignal, Unregelmäßigkeiten, weitere Maßnahmen	0611	1	3
Hauptsignale bedienen	0251	1	0
Heißläuferortungsanlage	0553	1	0
Hilfe anfordern	0571	1	0
Hilfseinrichtung, Bahnhofsblock	0621	3	1
Hilfseinrichtung, Bahnhofsblock, Verzicht Entblocken	0621	3	2
Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit	0485	1	0
keine Fahrzeuge	0246	0	0
keine Fahrzeuge	0248	0	0
keine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage	0231	0	0
Kennlicht, Zustimmung zur Abfahrt	0331	2	0
Kleinwagen, Begriff	0101	0	0
Kleinwagenfahrt, Bahnübergänge sichern	0481	11	1
Kleinwagenfahrt, Bahnübergänge sichern	0481	11	2
Kleinwagenfahrt, bezeichnen	0202	1	0
Kleinwagenfahrt, ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale, Vorbeifahrt Signal Ne	0481	9	2

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Kleinwagenfahrt, Fahrplanangaben	0431	1	2
Kleinwagenfahrt, Fahrweg nicht festlegen bei	0232	4	0
Kleinwagenfahrt, Signalbedienung bei Sperrfahrten	0481	5	3
Kleinwagenfahrt, Signalbedienung bei Sperrfahrten	0481	5	2
Kleinwagenfahrt, Signalbedienung bei Sperrfahrten	0481	5	3
Kleinwagenfahrt, Signalbedienung bei Sperrfahrten	0481	5	4
Kleinwagenfahrt, Signalbedienung bei Sperrfahrten	0481	5	5
Kleinwagenfahrten, Begriff	0101	0	0
Kleinwagenfahrten, gesperrte Gleise der freien Strecke	0471	1	1
Kontaktstelle, Begriff	0101	0	0
Kreuzen, Begriff	0101	0	0
La	0101	2	1
La	0601	5	5
La	0641	4	2
La	0453	2	0
Langsamfahrstelle, Verzicht auf Befehl bei LZB/ETCS	0641	1	1
Langsamfahrstelle; PZB-Streckeneinrichtung gestört	0651	1	2
Langsamfahrstellen, ETCS	0475	8	3
Langsamfahrstellen, Strecken mit ETCS ohne Hauptsignale	0492	5	0
Langsamfahrstellen, Strecken mit LZB	0492	4	0
Langsamfahrstellen, Strecken mit PZB/LZB und ETCS	0492	6	0
Lautsprecher, verwenden	0202	2	0
Lichthauptsignal, erloschen	0611	2	0
Lichtvorsignal, erloschen	0611	4	1
Lichtvorsignal, Stellung „Halt erwarten“ nicht möglich	0611	4	1
Linienzugbeeinflussung, Arbeiten	0475	4	0
Linienzugbeeinflussung, Arbeiten, Zustimmung	0475	8	1
Linienzugbeeinflussung, Fahrordnung im Bahnhof	0211	2	3
Linienzugbeeinflussung, Langsamfahrstellen	0492	4	0
Linienzugbeeinflussung, Langsamfahrstellen	0475	8	2
Linienzugbeeinflussung, LZB-Halt an LZB-Blockstelle	0492	9	1
Linienzugbeeinflussung, Oberleitung schadhaft	0641	4	2
Linienzugbeeinflussung, Störung der Streckeneinrichtung	0652	1	0
Linienzugbeeinflussung, Übertragungsausfall	0652	1	0
Linienzugbeeinflussung, unwirksam	0652	1	0
Linienzugbeeinflussung, Zurücksetzen eines Zuges	0572	1	2
Lü „Anton“	0435	3	1
Lü „Berta“	0435	3	1
Lü „Cäsar“	0435	3	1
Lü „Cäsar“, Bedingungen	0435	3	3
Lü „Dora“	0435	3	1

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Lü „Dora“, Bedingungen	0435	3	4
Lü Cäsar, Zugmeldung	0221	1	6
Lü-Sendung „Dora“, Bahnhof oder Abzweigstelle	0471	2	1
Lü-Sendungen	0435	1	2
Lü-Sendungen „Dora“ im Nachbargleis, gesperrte Gleise der freien Strecke	0471	1	1
Lü-Sendungen, besondere Regeln für Lü-Sendungen	0435	3	1
LZB, ETCSLZB, ETCS	0651	0	0
LZB-Fahrt, Widerspruch zum am Hauptsignal gezeigten Signalbegriff	0652	3	0
LZB-geführt, Fehlleitung eines Zuges, Zug hält vor der fahwegbestimmenden Weiche	0591	1	2
LZB-Streckeneinrichtung unwirksam	0652	2	0
Mängel, am Oberbau	0641	2	1
Mappe „Anordnungen mit Gültigkeitstag“	0401	2	1
Mappe „Anordnungen ohne Gültigkeitstag“	0401	2	1
Mappe „Heute gültige Anordnungen“	0401	2	1
Maßnahmen bei Gefahr	0553	0	0
Maßnahmen bei Gefahr, Stichstreckenblock	0487	4	4
Mehrere gewöhnliche Halteplätze zwischen zwei Hauptsignalen	0331	0	0
Mehrere Züge stehen zur Abfahrt bereit	0331	0	0
Mehrmaliges Bedienen Zs 1, Zs 7 oder Zs 8	0455	4	0
Melden	0421	0	0
Meldeposten	0423	3	3
Meldungen	0471	0	0
Merkhinweis	0248	0	0
Merkhinweis Sperre	0231	0	0
Merkhinweis und Sperre, Fahren auf dem Gegengleis	0463	14	1
Merkhinweis und Sperre, Fahren auf dem Gegengleis	0463	14	1
Merkhinweis, Sperre	0421	0	0
Merkhinweis, Sperre	0246	0	0
Merkhinweis, Sperren	0421	0	0
Merkhinweise, mechanische oder elektromechanische Stellwerke	0402	1	0
Mitarbeiter, Begriff	0101	0	0
Nach Sanden	0622	0	0
Nachschieben von Zügen, Begriff	0101	0	0
Nachschieben, außerplanmäßiges Nachschieben	0441	1	1
Nachschieben, Befehl 14.9	0441	5	0
Nachschieben, Befehle	0441	1	4
Nachschieben, Merkinweis, Sperre	0441	2	2
Nachschieben, planmäßig nachgeschobene Züge	0441	1	1
Nachschieben, Rückmelden auf Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock	0441	2	1

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Nachschieben, Schiebetriebfahrzeug nicht mit dem Zug gekuppelt	0441	3	2
Nachschieben, Selbststellbetrieb	0441	1	3
Nachschieben, unbeabsichtigtes Trennen vom Zug	0441	4	0
Nachschieben, Zugmeldungen oder Benachrichtigungen, Wortlaut	0441	1	2
Nachtzeichen, erloschen	0611	3	0
Nachweis	0487	0	0
Nebenfahrzeuge, mit/ohne Kraftantrieb, Begriff	0101	0	0
Nebengleise, Begriff	0101	0	0
Neigung, maßgebende	0101	2	2
NL, Begriff	0101	0	0
Notbremsüberbrückungsabschnitt, Begriff	0101	0	0
Nothaltauftrag abgeben	0581	3	1
Nothaltauftrag, Maßnahmen nach Abgabe	0581	4	1
Notruf, LZB-Nothalt	0581	3	4
Notruf, Nothaltauftrag einleiten	0581	3	2
Oberleitung, ausgeschaltet oder gestört	0474	1	0
Oberleitung, Fahren mit gesenktem Stromabnehmer	0641	4	2
Oberleitung, Feuer im Zug	0554	2	2
Oberleitung, heftig schwankend	0554	1	1
Oberleitung, Mängel/schadhaft	0641	4	1
offene Türen	0552	1	1
orangefarbene Tafel; Aussetzen von Fahrzeugen, Nachweis	0553	2	0
Orientierungszeichen „PZB BÜ“, PZB-Streckeneinrichtung gestört	0651	1	2
Orientierungszeichen „PZB BÜ“, zusätzliche Befehle	0641	3	1
Orientierungszeichen „PZB BÜ“, zusätzliche Befehle	0421	1	13
Orientierungszeichen „PZB BÜ“, Zwangsbremmung, Befehl 8	0651	3	2
Orientierungszeichen „PZB BÜ“; Befehl	0651	1	4
Ort der Befehlsübermittlung	0411	2	1
Ortskenntnis, Triebfahrzeugführer nicht ausreichend	0301	0	0
Ortsstellbereich, Begriff	0101	0	0
OS, Begriff	0101	0	0
Planmäßig Halt, Fahren mit gesenktem Stromabnehmer	0641	4	2
Prüfen durch Hinsehen	0625	0	0
PZB-Einrichtung, PZB-Fahrzeugeinrichtung gestört, Textmeldung „PZB fehlt - Weiterfahrt nur auf Befehl“	0651	2	2
PZB-Einrichtung, Streckeneinrichtung gestört	0651	1	1
PZB-Einrichtung, Zwangsbremmung	0651	3	0
PZB-Einrichtung; Fahrzeugeinrichtung gestört	0651	2	1
PZB-Streckeneinrichtung an Langsamfahrstellen, PZB-Streckeneinrichtung an Langsamfahrstellen	0651	0	0
PZB-Zwangsbremmung	0531	1	0
PZB-Zwangsbremmung an Zufahrtsicherungssignal	0531	2	6

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Rangieren, Begriff	0101	0	0
Rangieren, Strecken mit Stichstreckenblock	0487	3	3
Rangierfahrt, Begriff	0101	0	0
Rangierfahrt, Übergang in Zugfahrt	0488	1	1
Rangierfahrt, Übergang in Zugfahrt auf freier Strecke, Zustimmung	0488	1	4
Rangierfahrt, Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt	0488	2	1
Räumung der Gleise	0423	2	8
Räumungsprüfstelle	0242	1	0
Räumungsprüfstelle	0243	1	0
Räumungsprüfstelle	0241	2	1
Räumungsprüfstelle	0247	1	0
Räumungsprüfstelle	0244	1	0
Räumungsprüfstelle	0246	1	0
Räumungsprüfstelle	0245	1	0
Räumungsprüfstelle	0248	1	0
Räumungsprüfstelle, Feststellungen	0241	4	0
Räumungsprüfstelle, Feststellungen	0241	4	0
Räumungsprüfstelle, Stichstreckenblock	0487	6	2
Räumungsprüfung	0241	1	0
Räumungsprüfung auf Zeit, Anlässe	0246	5	1
Räumungsprüfung auf Zeit, Anlässe	0245	5	1
Räumungsprüfung auf Zeit, Anlässe	0244	5	1
Räumungsprüfung auf Zeit, Anlässe	0247	5	1
Räumungsprüfung auf Zeit, Arbeiten	0475	8	1
Räumungsprüfung auf Zeit, Blockeinrichtungen nicht in Grundstellung	0622	1	2
Räumungsprüfung auf Zeit, Blockeinrichtungen nicht in Grundstellung	0622	1	5
Räumungsprüfung auf Zeit, Feststellungen ersetzen	0245	6	1
Räumungsprüfung auf Zeit, Feststellungen ersetzen	0246	6	1
Räumungsprüfung auf Zeit, Feststellungen ersetzen	0244	6	1
Räumungsprüfung auf Zeit, Feststellungen ersetzen	0247	6	1
Räumungsprüfung, Bestätigen der Räumungsprüfung	0242	4	0
Räumungsprüfung, Bestätigung der Räumungsprüfung, Anhalten vor der Signal-Zugschlussstelle	0521	1	0
Räumungsprüfung, Bestätigung der Räumungsprüfung, Anhalten vor der Signal-Zugschlussstelle	0521	4	0
Räumungsprüfung, ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört	0653	1	4
Räumungsprüfung, Fahren auf dem Gegengleis	0463	8	1
Räumungsprüfung, Gleise erkunden	0541	2	3
Räumungsprüfung, Haltstellung eines Hauptsignals nicht möglich	0611	1	2
Räumungsprüfung, Hilfszug bei unterbrochener Arbeitszeit	0485	3	0
Räumungsprüfung, LZB-Übertragungsausfall	0652	1	4
Räumungsprüfung, Schlussignal fehlt	0551	2	1

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Räumungsprüfung, selbsttätiger Streckenblock, Sperrfahrten	0481	6	1
Räumungsprüfung, selbsttätiger Streckenblock, zuletzt gefahrener Zug	0481	6	2
Räumungsprüfung, Sperrfahrten	0481	5	5
Räumungsprüfung, Stichstreckenblock	0487	1	2
Räumungsprüfung, Strecken ohne Streckenblock	0242	2	0
Räumungsprüfung, Streckenblock gestört	0622	1	1
Räumungsprüfung, Übergang Zugfahrt in eine Rangierfahrt	0488	2	1
Räumungsprüfung, Zug/Zugteil bleibt auf der Strecke stehen	0571	7	3
Räumungsprüfung, Zugfahrt in Zugfolgeabschnitt zulassen	0261	1	1
Regelfahrzeuge, Begriff	0101	0	0
Regelgleis, Begriff	0101	0	0
Regelgleis, gewöhnliche Fahrtrichtung	0212	1	0
Regelhalt, gewöhnlicher Halteplatz	0101	2	2
Regelzüge, Begriff	0101	0	0
Reihenfolge der Züge bei Gleissperrungen, Fahren auf dem Gegengleis	0463	3	0
Reihenfolge der Züge, Änderung	0492	8	0
Reihenfolge der Züge, Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt	0501	1	1
Reihenfolge der Züge, Fahren auf dem Gegengleis	0463	3	0
Reisende, Feuer im Zug	0554	2	3
Reisende, Gleise erkunden	0541	1	1
Reisende, Halt im Tunnel	0641	5	0
Reisende, Sichern an höhengleichen Übergängen	0491	0	0
Reisende, Warnen, Befehle	0632	1	2
Reisende, Warnen, Selbststellbetrieb	0632	1	4
Reisenden, Warnen an Bahnsteigen nicht möglich	0632	1	0
Reisendeninformation nicht möglich, außerplanmäßiger Gleiswechsel	0633	1	0
Reisezug befährt Güterzuggleis	0211	2	2
Reisezug befährt Güterzuggleis	0212	3	2
Relaisblock	0622	0	0
Release Speed, Begriff	0101	0	0
Riegel abgebunden	0601	4	0
Riegel durch Sperre sichern	0601	9	0
Riegel, Grundstellung	0131	1	0
Riegel, Sperre bei Arbeiten	0475	3	0
Rückblockung	0243	6	0
Rückblockung	0243	3	0
Rückblockung	0243	4	0
Rückblockung, vorzeitig	0622	2	0
Rückmelden	0221	1	1
Rückmelden, Rückmeldung, Anlässe für das Einführen	0243	5	1

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Rückmelden, Rückmeldung, Arbeiten	0475	8	1
Rückmelden, Rückmeldung, Auf Strecken ohne Streckenblock	0242	4	0
Rückmelden, Rückmeldung, Ausweichanschlussstellen	0261	4	2
Rückmelden, Rückmeldung, Begriff, Wortlaut	0221	4	1
Rückmelden, Rückmeldung, bestätigen auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock	0247	3	1
Rückmelden, Rückmeldung, bestätigen auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock	0244	3	1
Rückmelden, Rückmeldung, bestätigen auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock	0248	3	1
Rückmelden, Rückmeldung, bestätigen auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock	0245	3	1
Rückmelden, Rückmeldung, bestätigen auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock	0246	3	1
Rückmelden, Rückmeldung, Einführen auf Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock	0243	6	1
Rückmelden, Rückmeldung, Einführen auf Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock	0243	5	2
Rückmelden, Rückmeldung, Haltstellung Hauptsignal nicht möglich	0611	1	1
Rückmelden, Rückmeldung, Hilfszug bei unterbrochener Arbeitszeit	0485	2	1
Rückmeldeposten bei selbsttätigem Streckenblock	0244	5	7
Rückmeldeposten bei selbsttätigem Streckenblock	0247	5	7
Rückmeldeposten bei selbsttätigem Streckenblock	0246	5	7
Rückmeldeposten bei selbsttätigem Streckenblock	0245	5	7
Rücknahme Abmeldung, Wortlaut	0421	0	0
Rücknahme der Abmeldung	0221	3	8
Rücknahme der Einzelbenachrichtigung, Wortlaut	0421	0	0
Rücknahme des Sicherheitsauftrags, Wortlaut	0421	0	0
Schiebetriebfahrzeug, nicht mit dem Zug gekuppelt	0441	3	1
Schlussignal feststellen vor Zurückstellen von Hauptsignalen	0251	3	1
Schlussignal, fehlt	0551	2	1
Schlussignal, Feststellung bei Räumungsprüfung	0241	4	0
Schlussignal, zweifelhaft	0551	3	0
Schlussignal; Feststellung ersetzen	0243	6	3
Schlusssignals, Feststellung ersetzen	0245	6	1
Schlusssignals, Feststellung ersetzen	0246	6	1
Schlusssignals, Feststellung ersetzen	0244	6	1
Schlusssignals, Feststellung ersetzen	0247	6	1
Schmierfilm	0561	0	1
Schneeräumfahrten	0435	1	5
Schneeräumfahrten	0471	0	0
Schneeräumfahrten in Bahnhofsgleisen	0435	5	0
Schneeräumfahrten, Bahnhof oder Abzweigstelle	0471	2	1

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Schneeräumfahrten, Begriff	0101	0	0
Schneeräumfahrten, gesperrte Gleise der freien Strecke	0471	1	7
Schneeräumfahrten, gesperrte Gleise der freien Strecke	0471	1	1
Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten kann nicht benachrichtigt werden	0421	1	13
Schrankenwärter, voraussichtliche Ab- oder Durchfahrtszeit	0421	1	8
Schrankenwärter, Zulassen einer Zugfahrt in Zugfolgeabschnitt	0261	1	1
Schutzweiche, Handverschluss	0601	2	1
Schutzweiche, Handverschluss	0601	1	3
Schwerwagen	0435	1	2
Schwerwagen, besondere Regeln für Schwerwagen	0435	2	0
Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan; von den Bahnanlagen oder Fahrzeugen vorgesehenen Maßen abweichen	0435	1	8
Selbststellbetrieb, Abschnittsprüfung bei Arbeiten	0475	6	0
Selbststellbetrieb, Aktivieren von Langsamfahrstellen	0475	8	3
Selbststellbetrieb, Anhalten vor der Signal-Zugschlussstelle	0521	3	0
Selbststellbetrieb, Begriff	0101	0	0
Selbststellbetrieb, bei Befehl 14.8	0431	2	3
Selbststellbetrieb, Eingeben von Langsamfahrstellen	0475	8	2
Selbststellbetrieb, Fahren auf dem Gegengleis	0463	4	3
Selbststellbetrieb, Feststellungen bei Räumungsprüfung	0241	4	0
Selbststellbetrieb, Gleise der freien Strecke sperren	0471	1	5
Selbststellbetrieb, Haltstellung eines Hauptsignals nicht möglich	0611	1	2
Selbststellbetrieb, Langsamfahrstelle	0641	1	3
Selbststellbetrieb, Meldung des Tf bei Haltstellung eines Signals	0492	9	2
Selbststellbetrieb, Oberleitung abgeschaltet	0474	2	1
Selbststellbetrieb, PZB-Streckeneinrichtung gestört	0651	1	7
Selbststellbetrieb, Räumungsprüfung auf Zeit	0247	5	5
Selbststellbetrieb, Räumungsprüfung auf Zeit	0245	5	5
Selbststellbetrieb, Räumungsprüfung auf Zeit	0244	5	5
Selbststellbetrieb, Räumungsprüfung auf Zeit	0246	5	5
Selbststellbetrieb, Schlussignal fehlt	0551	2	1
Selbststellbetrieb, technische Bahnübergangssicherung gestört	0641	3	3
Selbststellbetrieb, Warnen, Reisende	0632	1	4
Selbststellbetrieb, Wirkung	0251	2	1
Selbststellbetrieb, Zugfahrt in Zugfolgeabschnitt zulassen	0261	1	1
Selbststellbetrieb, Zugfahrten mit besonderem Auftrag	0232	4	0
Selbststellbetrieb, zuletzt gefahrener Zug nicht feststellbar	0247	4	6
Selbststellbetrieb, zuletzt gefahrener Zug nicht feststellbar	0244	4	6
Selbststellbetrieb, zuletzt gefahrener Zug nicht feststellbar	0245	4	6
Selbststellbetrieb, zuletzt gefahrener Zug nicht feststellbar	0246	4	9
Selbststellbetrieb, Zurücksetzen eines Zuges	0572	1	2

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Selbsttätige Blockeinrichtungen, Fahren auf dem Gegengleis	0463	4	2
Selbsttätige Blockstellen, Begriff	0101	0	0
Selbsttätiger Streckenbock	0622	0	0
Sendungen mit Lademaßüberschreitungen (Lü-Sendungen)	0435	1	2
Sichern der Reisenden, Höhengleiche Übergänge	0491	0	0
Sichern, Weiche durch Handverschluss	0601	2	1
Sichern, Weichen der Einfahrstraße bei der Ausfahrt	0492	3	0
Signal einer Gleissperre gestört	0601	8	0
Signal nicht sichtbar	0331	0	0
Signalabhängigkeit, aufgehoben, Begriff	0101	0	0
Signalbedienung, Hilfszüge bei unterbrochener Arbeitszeit	0485	3	0
Signalbedienung, Sperrfahrten	0481	5	0
Signale Ne 14 bei Kleinwagenfahrten	0481	0	0
Signale, Gültigkeit bei mehreren Sperrfahrten	0481	9	1
Signale, Lichthauptsignal erloschen	0611	1	2
Signale, Nachtzeichen erloschen	0611	3	0
Signale, Reißen der Stelleitung	0611	9	1
Signale, vorzeitig auf Halt	0611	6	0
Signale, Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 erlischt nicht	0611	5	0
Signalflügelkupplung, gestört	0611	7	0
Signalgeführt, Begriff	0101	0	0
Signalgeführt, Haltstellung Hauptsignal nicht möglich	0611	1	2
Signalgesteuerte Bahnübergangssicherungsanlagen	0455	3	3
Signalnottaste	0455	3	2
Signal-Zugschlussstelle, Zurückstellen des Signals auf Halt	0251	3	1
Signal-Zugschlussstellen	0251	7	0
Sollgeschwindigkeit, Begriff	0101	0	0
Sperrabschnitt, Stichstreckenblock	0487	4	2
Sperren, elektronischen Stellwerken	0403	3	0
Sperren, mechanischen oder elektromechanischen Stellwerken	0403	1	0
Sperren, Relaisstellwerke	0403	2	0
Sperrfahrten, Beenden, freie Strecke	0481	13	2
Sperrfahrten, Beenden, Meldung	0481	13	3
Sperrfahrten, Beenden, Zugmeldestelle	0481	13	1
Sperrfahrten, Begriff	0101	0	0
Sperrfahrten, Bezeichnen	0202	1	0
Sperrfahrten, Stichstreckenblock, Bedienung von Anschlussstellen.	0487	4	5
Sperrsignale, Grundstellung	0131	1	0
Sperrsignale, Maßnahmen bei Störung	0611	8	1
Sperrsignale, Maßnahmen bei Störungen	0611	9	2

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Sperrsignale, Sperre bei Arbeiten	0475	3	0
Sperrung, Stichstreckenblock	0487	4	1
Spitzensignal, Nachtzeichen nicht in Ordnung	0551	1	1
Spurrillen, vereiste	0541	3	1
SR, Zustimmung zur Abfahrt	0331	2	0
Standort des Zuges melden, ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört	0653	1	1
Standort des Zuges melden, LZB-Übertragungsausfall	0652	1	1
Standortmeldung	0411	2	5
Stichstreckenblock, Bedienen von Anschlussstellen	0487	3	3
Stichstreckenblock, Befehle	0487	8	0
Stichstreckenblock, Benachrichtigung von Arbeitsstellen bei Stichstreckenblock	0487	5	2
Stichstreckenblock, Benachrichtigung von Bahnübergangsposten	0487	5	1
Stichstreckenblock, erster Zug nach Arbeitsruhe	0487	3	2
Stichstreckenblock, Rangieren	0487	3	3
Stichstreckenblock, Räumungsprüfstelle	0487	6	2
Stichstreckenblock, Räumungsprüfung	0487	1	2
Stichstreckenblock, Sperrabschnitt	0487	4	2
Stichstreckenblock, Sperrung der Gleise	0487	4	1
Stichstreckenblock, Strecken mit, Begriff	0101	0	0
Stichstreckenblock, unterbrochene Arbeitszeit	0487	1	3
Stichstreckenblock, Züge	0487	1	1
Stichstreckenblock, Zulassung der Fahrt	0487	3	1
Strecke benachrichtigen, Zurücksetzen eines Zuges	0572	1	2
Strecken mit ETCS	0248	0	0
Streckenblock, Abmelden	0221	3	2
Streckenblock, Annehmen	0221	2	7
Streckenblock, automatisch	0101	2	2
Streckenblock, Bedienung für Sperrfahrten	0481	5	3
Streckenfahrplan	0421	2	2
Streckenfahrplan, Fahrordnung auf der freien Strecke	0212	3	1
Streckengleisfreimeldeanlagen, Besonderheiten bei Räumungsprüfung	0243	6	0
Streckengleisfreimeldeanlagen, Besonderheiten bei Räumungsprüfung	0243	2	0
Stromabnehmer, Fahren mit gesenktem	0641	4	2
Stumpfgleise	0451	2	0
Sturmwarnung	0541	7	0
Technische Meldeeinrichtungen	0221	1	6
Telekommunikationseinrichtungen, Stichstreckenblock, völlig gestört	0487	6	1
TR, Begriff	0101	0	0
TR, Wechsel nach	0531	1	0
Traktionsart, Änderung	0492	7	0

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Traktionsart, Bekanntgabe bei Zug des Gelegenheitsverkehrs	0431	1	2
Triebfahrzeuge, Begriff	0101	0	0
Triebfahrzeuge, mit gehobenem Stromabnehmer, Oberleitung abgeschaltet	0474	1	0
Triebfahrzeugführer, Ortskenntnis nicht ausreichend	0301	0	0
Triebfahrzeugführer, Personalwechsel bei Stichstreckenblock	0487	3	2
Trittstufen ausfahren	0435	1	5
Übergang, Rangierfahrt in Zugfahrt	0488	1	1
Übergang, Zugfahrt in Rangierfahrt	0488	2	1
Überholen, Begriff	0101	0	0
Überleitstellen, Begriff	0101	0	0
Übermittlungsarten, Befehle	0411	2	2
Übermittlungscode	0411	2	12
Überwachende Zugmeldestelle, Begriff	0101	0	0
Überwachungssiegel, lösen	0621	2	1
Überwachungssiegel, Maßnahmen bei gelöstem	0621	2	2
Uhr, Mitarbeiter	0111	4	0
Uhr, umstellen	0111	10	1
Uhrzeitvergleich, durchführen	0111	9	0
Uhrzeitvergleich, Umstellen der Uhren bei Beginn und Ende der mitteleuropäischen Sommerzeit (MESZ)	0111	10	0
Umleiten von Zügen	0431	2	1
Umleiten von Zügen, Begriff	0101	0	0
Umleitungen unter erleichterten Bedingungen	0431	2	2
Unregelmäßigkeiten an Sperrsignalen als Flankenschutzeinrichtungen, Weichen, Gleissperren, Riegeln; Feststellungen durch andere Mitarbeiter	0601	1	4
Unregelmäßigkeiten, Fahrzeuge oder Ladungen	0553	1	0
Unregelmäßigkeiten, offene Türen	0552	1	1
Unregelmäßigkeiten, Stromabnehmer	0554	1	1
Unterbrochene Arbeitszeit	0111	7	0
unterbrochene Arbeitszeit, Anordnungen über den Zugverkehr	0401	2	1
Unterbrochene Arbeitszeit, Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt	0501	1	1
Unterbrochene Arbeitszeit, Fahrweg sichern	0232	5	0
Unterbrochene Arbeitszeit, Gleise erkunden	0541	2	1
Unterbrochene Arbeitszeit, Hilfszüge auf Strecken mit	0485	1	0
Unterbrochene Arbeitszeit, Sperrfahrten während	0481	1	1
Unterbrochene Arbeitszeit, Sperrfahrten während	0481	5	6
Unterbrochene Arbeitszeit, Stichstreckenblock, erster Zug nach Arbeitsruhe	0487	3	2
Unterbrochene Arbeitszeit, Zustimmung zur Abfahrt, Stichstreckenblock	0487	1	3
Unvorhergesehenes Halten eines Zuges	0571	1	0
Unzulässige Vorbeifahrt an ETCS-Halt	0531	1	0
Unzulässige Vorbeifahrt an Haltsignal	0531	1	0

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Unzulässige Vorbeifahrt an LZB-Halt	0531	1	0
Verbot von Fahrten auf dem Gegengleis	0462	3	1
Verlassen des Stellwerks	0111	8	0
Verlassensfeststellung, Begriff	0101	0	0
Verminderter Reibwert	0561	0	1
Verschieben, Begriff	0101	0	0
Verspätung	0492	1	1
Verständigen der Beteiligten bei Räumungsprüfung, Nachweis	0246	4	8
Verständigen, Aufträge / Meldungen wiederholen	0202	3	0
Verständigen, Bediener bei Rückmeldung	0243	5	3
Verständigen, unvorhergesehener Halt eines Zuges	0571	2	0
Verständigen, unvorhergesehener Halt eines Zuges	0571	3	0
Verständigung, völlig gestört	0631	1	0
Verständigung, völlig gestört, Ablassen der Züge	0631	2	0
Versuchsfahrten, Begriff	0101	0	0
Verzicht auf das Einführen, Fahren auf dem Gegengleis	0463	1	1
Virtuelle Blockstelle, Räumungsprüfung	0246	4	6
Virtuelle Blockstelle, Sperre nach Halt	0492	9	1
Virtuelle Blockstellen, Begriff	0101	0	0
VMZ 200	0431	2	3
Völlig gestörte Verständigung, Begriff	0631	1	0
Von den Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen, Sonstige Abweichungen	0435	1	5
Von den Bahnanlagen oder Fahrzeugen vorgesehenen Maßen abweichen; Abmelden	0435	1	8
Von den Bahnanlagen oder Fahrzeugen vorgesehenen Maßen abweichen; Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten	0435	1	9
Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen, Begriffe	0435	1	1
Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen; ergänzende Anordnungen	0435	3	3
Voraussetzungen	0231	0	0
Voraussetzungen	0531	0	0
Voraussichtliche Ab- oder Durchfahrtszeit	0421	0	0
Vorbeifahrt am erloschenen Lichtsperrsignal	0455	1	2
Vorbeifahrt am Sperrsignal, an dem eine virtuelle Blockstelle eingerichtet ist	0455	1	2
Vorbeifahrt an mehreren Signalen oder mehreren virtuellen Blockstellen	0411	3	3
Vorbeifahrt an Signalen Ne 14, Zurücksetzen eines Zuges	0572	3	3
Vorbeifahrt an Stelle, an der nach Befehl zu halten gewesen wäre	0531	1	0
Vorbeifahrt an Wärterhaltscheibe	0455	1	3
Vorbeifahrt, Grenzsinal am Ende einer ETCS-Strecke	0455	2	5
Vordrucke, Aufbewahren	0203	4	0
Vorsichtsignal, erlischt nicht	0611	5	0

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Vorsignale, Reißen der Stelleitung	0611	9	1
Vorsignale, Stellung „Halt erwarten“ nicht möglich	0611	4	1
Wagen, Begriff	0101	0	0
Warnen an Bahnsteigen, Reisende	0632	1	0
Warnen an Bahnsteigen, Reisende, Nachweis	0632	3	0
Wegfall der Maßnahmen	0633	0	0
Weiche abgebundene	0601	4	0
Weiche auffahren	0601	7	1
Weiche durch Handverschluss sichern	0601	2	1
Weiche durch Sperre sichern	0601	9	0
Weiche, aufgehobene Signalabhängigkeit	0601	5	2
Weiche, richtige Stellung an der Außenanlage feststellen	0601	1	1
Weichen, Fahrwegsicherung bei Zugfahrten	0232	1	0
Weichen, Flachkreuzungen	0131	3	0
Weichen, Grundstellung	0131	1	0
Weichen, Maßnahmen bei gestörtem Gleisfreimeldeabschnitt	0625	4	0
Weichen, Sperre bei Arbeiten	0475	3	0
Weichen, Umstellverbot	0131	2	2
Weichensignal gestört	0601	8	0
Weichenwärter, Begriff	0101	0	0
Weiterfahren, nach unvorhergesehenem Halt	0571	5	1
Weiterfahren, nach unvorhergesehenem Halt	0571	4	1
Weiterfahren, nach unvorhergesehenem Halt	0571	6	1
Weiterfahrt bei LZB-Halt	0411	2	3
Weiterfahrt, Einfahrt, Halten, Fahren auf dem Gegengleis	0463	11	1
Weiterfahrt, nach Anhalten wegen Gefahr	0581	5	0
Weiterfahrt, Sperrfahrt	0481	12	0
Wendezüge, Begriff	0101	0	0
Wiederholen, Anbieten und Annehmen	0221	2	5
Wiederholen, Aufträge / Meldungen	0202	3	0
Wirbelstrombremse - Umleiten	0431	2	4
Wortlaut des Sicherungsauftrags	0421	0	0
Wortlaut, Einleitung	0421	0	0
Zielentfernung, Begriff	0101	0	0
Zielgeschwindigkeit, Begriff	0101	0	0
Zufahrtsicherungssignal	0531	0	0
Zufahrtsicherungssignal, automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 2	0653	4	0
Zufahrtsicherungssignal, PZB-Zwangsbremung	0531	2	6
Zufahrtsicherungssignal, Vorbeifahrt auf besonderen Auftrag	0455	3	5
Zug nicht vollständig	0551	0	0
Zug vollständig	0551	0	0

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Zug vorbereitet, melden	0321	0	0
Zug, zuletzt gefahrener Zug nicht feststellbar	0244	4	6
Zug, zuletzt gefahrener Zug nicht feststellbar	0247	4	6
Zug, zuletzt gefahrener Zug nicht feststellbar	0245	4	6
Zug, zuletzt gefahrener Zug nicht feststellbar	0246	4	9
Züge - Ausfall	0431	3	0
Züge beobachten	0262	1	0
Züge des Gelegenheitsverkehrs	0431	1	1
Züge des Gelegenheitsverkehrs, Änderung der Traktionsart	0492	7	0
Züge des Gelegenheitsverkehrs, Begriff	0101	0	0
Züge des Gelegenheitsverkehrs, Fahrordnung auf der freien Strecke	0212	3	2
Züge des Gelegenheitsverkehrs, Gleise bestimmen	0211	2	0
Züge des Gelegenheitsverkehrs, Zugarten	0431	1	1
Züge, Ändern der Reihenfolge	0492	8	0
Züge, Anhalten für Hilfskräfte	0492	2	1
Züge, Begriff	0101	0	0
Züge, Bezeichnen	0202	1	0
Züge, Feuer	0554	2	1
Züge, Schutz gefährdeter	0581	2	2
Züge, Stichstreckenblock	0487	1	1
Züge, Umleiten	0431	2	1
Züge, zurücksetzen	0572	1	1
Züge, zusätzlicher Halt	0492	2	2
Zugewirkung, Arbeiten	0475	1	0
Zugfahrt mit besonderem Auftrag	0455	1	1
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Bedingungen	0455	3	0
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Befehl 1 bzw. 6 für Abzweigstellen	0455	2	2
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Befehl 13	0455	2	4
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Befehl 2.1	0455	2	3
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Befehl 3	0455	2	2
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Begriff	0101	0	0
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Einzelräumungsprüfung, Anlass	0248	4	1
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Einzelräumungsprüfung, Anlass	0245	4	1
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Einzelräumungsprüfung, Anlass	0247	4	1
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Einzelräumungsprüfung, Anlass	0244	4	1
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Einzelräumungsprüfung, Anlass	0246	4	1
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Erlaubniswechsel	0455	3	4
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Halt vor der beabsichtigten Stelle	0455	5	1
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Rückmelden, Anlass	0243	5	1
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, signalgesteuerte Bahnübergangssicherungsanlagen	0455	3	3

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Signalnottaste	0455	3	2
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Umleiten	0431	2	2
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Vorbeifahrt am Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignal	0455	1	2
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Weichen von Anschlussstellen gegen die Spitze befahren	0455	2	1
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Zufahrtsicherungssignal	0455	3	5
Zugfahrt, Übergang in Rangierfahrt	0488	2	1
Zugfahrt, Übergang in Rangierfahrt ohne Halt	0488	2	3
Zugfahrt, Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt	0488	1	1
Zugfahrten mit besonderem Auftrag, Fahrwegsicherungsmeldung	0233	3	3
Zugfolge, Fahren auf dem Gegengleis	0463	4	1
Zugfolgeabschnitt, Zulassen einer Zugfahrt	0261	1	1
Zugfolgeabschnitte, Begriff	0101	0	0
Zugfolgegestelle, ausgeschaltet	0101	2	2
Zugfolgegestelle, zur Zugmeldestelle erklärt	0101	2	2
Zugfolgegestellen, Begriff	0101	0	0
Zugfolgegestellen, Räumungsprüfung	0242	1	0
Zugfolgegestellen, Räumungsprüfung	0243	1	0
Zugfunk, Aufträge / Meldungen wiederholen	0202	3	0
Zuglenkung mit Lenkplan, Anhalten vor der Signal-Zugschlussstelle	0521	3	0
Zuglenkung mit Lenkplan, Arbeiten an technischen Einrichtungen	0475	8	2
Zuglenkung mit Lenkplan, Arbeiten an technischen Einrichtungen	0475	8	3
Zuglenkung mit Lenkplan, Feststellungen bei Räumungsprüfung	0241	4	0
Zuglenkung mit Lenkplan, Haltstellung Hauptsignal nicht möglich	0611	1	2
Zuglenkung mit Lenkplan, Weiterfahrt nach Halt	0492	9	2
Zuglenkung mit Lenkplan, Wirkung	0251	2	1
Zuglenkung mit Lenkplan, Zugfahrt in Zugfolgeabschnitt zulassen	0261	1	1
Zuglenkung mit Lenkplan, Zugfahrten mit besonderem Auftrag	0232	4	0
Zuglenkung, Begriff	0101	0	0
Zugmeldebuch	0203	2	0
Zugmeldebuch	0203	1	1
Zugmeldebuch, Aufbewahren	0203	4	0
Zugmeldestelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt	0501	1	1
Zugmeldestelle, angrenzende, Rangieren auf Einfahrgleis, Stichstreckenblock	0487	3	3
Zugmeldestelle, Räumungsprüfung	0245	1	0
Zugmeldestelle, Räumungsprüfung	0244	1	0
Zugmeldestelle, Räumungsprüfung	0247	1	0
Zugmeldestelle, Räumungsprüfung	0246	1	0
Zugmeldestelle, Räumungsprüfung	0248	1	0
Zugmeldestelle, überwachende, Begriff	0101	0	0

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Zugmeldestellen, Begriff	0101	0	0
Zugmeldungen, Arten	0221	1	1
Zugmeldungen, einleiten	0221	1	4
Zugmeldungen, Fernsprechverbindung	0221	1	2
Zugmeldungen, parallel verlaufende Strecken	0221	1	5
Zugmeldungen, Verzicht	0221	1	7
Zugmeldungen, Zusätze	0221	1	6
Zugnummer, Bezeichnen der Züge	0202	1	0
Zugnummer, Sperrfahrten	0481	3	0
Zugpersonal, Begriff	0101	0	0
Zugschlussmeldeposten	0241	3	0
Zugschlussmeldeposten bei nichtselbsttätigem Streckenblock mit Streckengleisfreimeldung	0243	6	3
Zugschlussmeldeposten bei selbsttätigem Streckenblock	0245	6	1
Zugschlussmeldeposten bei selbsttätigem Streckenblock	0244	6	1
Zugschlussmeldeposten bei selbsttätigem Streckenblock	0247	6	1
Zugschlussmeldeposten bei selbsttätigem Streckenblock	0246	6	1
Zugschlussmeldeposten, Bei Relaisblock	0243	5	3
Zugschlussstellen	0251	7	0
Zugverspätung	0492	1	1
Zugvollständigkeitsmeldung, Abgabe durch Triebfahrzeugführer	0261	5	1
Zugvollständigkeitsmeldung, Ankunft auf Awanst	0261	4	2
Zugvollständigkeitsmeldung, Aufforderung durch Fdl	0261	5	2
Zugvollständigkeitsmeldung, Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt	0501	1	2
Zugvollständigkeitsmeldung, Wortlaut	0245	6	2
Zugvollständigkeitsmeldung, Wortlaut	0243	6	4
Zugvollständigkeitsmeldung, Wortlaut	0247	6	2
Zugvollständigkeitsmeldung, Wortlaut	0244	6	2
Zugvollständigkeitsmeldung, Wortlaut	0246	6	2
Zulassen einer Zugfahrt in einen Zugfolgeabschnitt	0261	1	1
Zulassen gleichzeitiger Fahrten	0261	2	0
Zulassung Zugfahrt mit besonderem Auftrag zurücknehmen	0458	4	0
Zulassung Zugfahrt zurücknehmen, Befehl 14.6 zurückziehen	0458	5	3
Zulassung Zugfahrt zurücknehmen, Befehl 14.9	0458	5	2
Zulassung Zugfahrt zurücknehmen, Benachrichtigung zurücknehmen	0458	1	3
Zulassung Zugfahrt zurücknehmen, Dunkelschaltung	0458	3	4
Zulassung Zugfahrt zurücknehmen, fahrender Zug, Bedingungen	0458	2	2
Zulassung Zugfahrt zurücknehmen, Halt durch Bediener	0458	3	1
Zulassung Zugfahrt zurücknehmen, haltender Zug, Bedingungen	0458	2	1
Zulassung Zugfahrt zurücknehmen, Hauptsignale hinter virtueller Blockstelle	0458	7	3
Zulassung Zugfahrt zurücknehmen, Hauptsignale hinter virtueller Blockstelle	0458	7	2

Stichwort	Regelwerk	Abschnitt	Absatz
Zulassung Zugfahrt zurücknehmen, Nottaste	0458	3	3
Zulassung Zugfahrt zurücknehmen, Selbststellbetrieb	0458	3	2
Zulassung Zugfahrt zurücknehmen, virtuelle Blockstellen	0458	7	1
Zurücknahme Hauptsignal	0458	1	1
Zurücknahme Hauptsignal, Hauptsignal wieder auf Fahrt stellen	0458	5	1
Zurücksetzen eines Zuges, Vorbeifahrt an Signalen Ne 14	0572	3	3
Zurückstellen auf Halt, Hauptsignal	0251	3	1
Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken	0101	2	1
Zusätzliche oder abweichende Regeln	0101	2	1
Zusätzlicher Halt	0492	0	0
Zusätzlicher Halt, geeignetes Gleis	0492	2	2
Zusatzsignal, Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 erlischt nicht	0611	5	0
Zuständiger Fahrdienstleiter, Gleise sperren	0471	1	4
Zustimmung	0488	0	0
Zustimmung zur Abfahrt	0331	1	0
Zustimmung zur Abfahrt, Befehle bei Stichstreckenblock	0487	2	0
Zustimmung zur Abfahrt, Benachrichtigung von Arbeitsstellen bei Stichstreckenblock	0487	5	2
Zustimmung zur Abfahrt, Stichstreckenblock, Benachrichtigung von Bahnübergangsposten	0487	5	1
Zustimmung zur Abfahrt, Stichstreckenblock, erster Zug nach Arbeitsruhe oder Personalwechsel Tf	0487	3	2
Zustimmung zur Abfahrt, Verfahren, Stichstreckenblock	0487	1	3
Zustimmung zur Abfahrt, völlig gestörte Verständigung, Stichstreckenblock	0487	6	1
Zustimmung zur Abfahrt, Wortlaut, Stichstreckenblock	0487	1	4
Zustimmung, Abfahrt allgemein	0321	0	0
Zustimmung, Abfahrt Sperrfahrt	0481	8	2
Zustimmung, Ablassen einer Sperrfahrt	0481	4	1
Zustimmung, Arbeiten an technischen Einrichtungen	0475	8	1
Zustimmung, Arbeiten an technischen Einrichtungen, Abschnittsprüfung	0475	8	1
Zustimmung, Arbeiten auf Strecken mit Stichstreckenblock	0487	5	2
Zustimmung, Bewegen Zug nach Anforderung von Hilfe	0571	4	2
Zustimmung, Bewegen Zug nach Anforderung von Hilfe	0571	5	2
Zustimmung, Einsetzen von Fahrzeugen	0481	4	4
Zustimmung, Fahrdienstleiter bei Arbeiten	0475	8	1
Zustimmung, Rück- oder Weiterfahrt	0481	12	0
Zustimmung, Sperrfahrt, die auf einer Abzweigstelle beginnt	0481	4	2
Zustimmung, Weiterfahrt nach Halt wegen drohender Gefahr	0581	5	0
Zwangsbremung in ETCS-Level 0	0531	1	0
Zwangsbremung in ETCS-Level 0	0653	6	0
Zwangsbremung, PZB	0531	1	0
Zwangsbremung, PZB	0651	3	1

