VDV Die Verkehrsunternehmen

VDV-Hauptstadtbüro Leipziger Platz 8 10117 Berlin

Anwender der FV-NE

Eisenbahnverkehr

Götz Walther

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

2. Dezember 2019

„Berichtigung 20" zur Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (B 20 zur FV-NE)

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen wird durch die Fachgremien des VDV – namentlich den Ausschuss für Eisenbahnbetrieb (AEB) – regelmäßig weiterentwickelt. Über die „Betriebliche Arbeitsgruppe" (BAG) sind auch die Aufsichtsbehörden der Länder und des Bundes (EBA, BNetzA) in die Pflege dieser anerkannten Regel der Technik eingebunden. Die Entwürfe der B 20 zur FV-NE wurden im Mai/Juni 2019 in einem Stellungnahmeverfahren allen Fachleuten der Branche zur Kenntnis gegeben, vgl. Bekanntmachung auf www.vdv-regelwerke.de. Nach Abschluss des Stellungnahmeverfahrens wurde die Endfassung der B 20 zur FV-NE im September 2019 auf www.vdv-regelwerke.de veröffentlicht und steht ab Dezember 2019 allgemein zur Verfügung.

Der VDV empfiehlt den Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen, welche heute bereits die FV-NE anwenden, die B 20 zur FV-NE **zum 13. Dezember 2020** in Kraft zu setzen.

Die inhaltlichen und redaktionellen Änderungen in der B 20 zur FV-NE im Vergleich zum Stand B 19 sind in der Druckfassung bzw. pdf-Datei am Seitenrand durch einen Punkt • gekennzeichnet. Die von Änderungen in der B 20 betroffenen Seiten sind in der Fußzeile mit „(B 20)" gekennzeichnet. Im Stichwortverzeichnis unterbleibt die Kennzeichnung mit Punkt. Die B 20 zur FV-NE wird als vollständiger Neudruck ausgeliefert bzw. als konsolidierte pdf-Datei der FV-NE mit Stand B 20 auf www.vdv-regelwerke.de bereitgestellt.

Wichtigster Bestandteil der Änderungen sind **Harmonisierungen in den Schnittstellenregelungen EVU/EIU zum Zugleitbetrieb**. Bislang weisen hier die FV-NE und Richtlinie 436 der DB Netz AG einige Unterschiede auf. Durch die Änderungen in der FV-NE werden dort Inhalte eingefügt oder geändert, um einen zukünftigen Wechsel von der Richtlinie 436 auf die FV-NE zu ermöglichen.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen, welche heute die Richtlinie 436 anwenden, können zu einem jeweils gesondert festzulegenden und bekannt zu gebenden Zeitpunkt die Richtlinie 436 außer Kraft setzen und durch die FV-NE ersetzen. Damit sich sowohl das Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch die Eisenbahnver-

Wir lieben EUROPA

We love Europe
Nous aimons l'Europe
Noi amiamo l'Europa
Kochamy Europe

www.vdv.de/wirliebeneuropa

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.

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

hauptstadtbuero@vdv.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

USt.-IdNr. DE 814379852

Commerzbank Köln
IBAN DE13 3704 0044 0130 0227 00
SWIFT-BIC COBADEFF

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

Vorstand
Präsident und Vizepräsidenten
Ingo Wortmann (Präsident)
Joachim Berends
Hubert Jung
Werner Overkamp
Prof. Knut Ringat
Veit Salzmann

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Leiter des Hauptstadtbüros
Lars Wagner

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

PARTNER DER INITIATIVE
Zeit für neues Denken und Handeln.
deutschland-mobil-2030.de

kehrsunternehmen darauf einstellen können, empfiehlt der VDV, eine derartige Umstellung von der Richtlinie 436 auf die FV-NE auf einen der Fahrplanwechsel ab Dezember 2021 zu terminieren.

Neben mehreren kleineren Änderungen aufgrund von Hinweisen aus der Praxis sind wichtige Elemente der B 20/FV-NE:

- Schriftliche Befehle: Zusätzlich zu der bewährten Anlage 10, die wie bisher sowohl auf Strecken mit Betrieb nach FV-NE als auch mit Betrieb nach Richtlinie 408 angewendet werden kann, wird neu in Anlage 11 ein nur für Strecken mit Zugleitbetrieb geeigneter Befehlsvordruck angeboten. Hiermit wird eine vielfach aus abgeschlossenen, integrierten Bahnen mit Zugleitbetrieb vorgebrachte Anregung umgesetzt.
- Im Zuge der Harmonisierung der Schnittstellenregelungen zum Zugleitbetrieb werden neu die
  - Abstellmeldung
  - Zugvollständigkeitsmeldung
  - Fahrwegsicherungsmeldung

  in die FV-NE aufgenommen.
- Für Eisenbahninfrastrukturunternehmen werden grundsätzliche Regelungen bei Unregelmäßigkeit an selbsttätigen Gleisfreimeldeanlagen aufgenommen.
- Regelungen für das Rangieren im Zugleitbetrieb werden neu aufgenommen.
- Es werden ergänzende Regelungen für das Verbleiben von Fahrzeugen im Hauptgleis aufgenommen.
- Die bisherige Anlage 3 wird in zwei Anlagen aufgeteilt:
  - Anlage 3a, Musterdarstellung Fahrplan Zugmeldebetrieb
  - Anlage 3b, Musterdarstellung Fahrplan Zugleitbetrieb
- Ergänzt wird in Anlage 3a und 3b eine Musterdarstellung eines planmäßigen Halt des Zuges zur Sicherung eines Bahnübergangs durch das Zugpersonal.

Zudem wird die Darstellung in den Anlagen 6 und 7 redaktionell und grafisch modernisiert. Heute in diesen Darstellungen z. T. vorhandene Doppelungen wurden reduziert. Die bisherige Anlage 7 wird in überarbeiteter Form zur Anlage 7a. In Anlage 7b wird zusätzlich als weiteres Muster das Meldebuch für den Zugleiter aus der bisherigen Richtlinie 436.0001A03 abgedruckt.

Auf den folgenden Seiten dieses Schreibens werden die mit der B 20 in die FV-NE eingeführten Änderungen im Einzelnen erläutert.

Bei Fragen in Zusammenhang mit der direkten Anwendung der FV-NE im Eisenbahnbetrieb kontaktieren Sie bitte zunächst einen dazu in Ihrem Unternehmen benannten Ansprechpartner.

Für Rückfragen in grundsätzlichen Fragen steht der VDV, Fachbereich Eisenbahnbetrieb, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez. *Götz Walther*

Fachbereichsleiter

Erläuterungen zur Berichtigung 20 zur „Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen" (B 20 zur FV-NE)

zu § 1 (2) – Geltungsbereich

In dem neuen Satz 2 wird beschrieben, dass die Anwendung der FV-NE grundsätzlich auch für Nebenbahnen der Eisenbahnen des Bundes möglich ist. Dies wird bereits seit langem praktiziert. Die Entscheidung über die Anwendung der FV-NE obliegt dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

zu § 1 (3) – Sammlung betrieblicher Vorschriften, örtliche Verhältnisse

Um klarer herauszustellen, dass der Begriff „SbV" sich sowohl auf die besonderen Regelungen als auch auf die örtlichen Regelungen bezieht, wird der Begriff „SbV" noch ein zweites Mal aufgenommen.

Es wird geregelt, dass die besonderen örtlichen Regelungen auch in anders bezeichneten Dokumenten festgelegt und den Mitarbeitern bekannt gegeben werden können.

zu § 3 (15) – Begriffserklärungen: Zuglaufstellen, Zuglaufmeldestellen

Ergänzt wird der Satz „Die Zuglaufstellen sind in der SbV des EIU benannt.", um klarzustellen, dass die Verantwortung hierfür beim EIU liegt. Über die SbV unterrichtet das EIU die EVU.

Zudem entfallen die Worte „vom Zugführer oder örtlichen Betriebsbediensteten", da in § 10 (2) abschließend geregelt ist, wer die Zuglaufmeldungen abgibt.

§ 5 – Fahrpläne – Fahrplan für das Zugpersonal

Der Begriff „Last" wird in Anlehnung an Richtlinie 408.2341A01 mit einer Definition versehen.

zu § 6 - Fahrdienstliche Unterlagen der Betriebsstellen

In (1) erfolgt eine sprachliche Änderung, dadurch wird sofort ersichtlich, dass der Zugleiter hier die handelnde Person ist.

In (2) wird eine Regelung ergänzt, wie der Nachweis für die Zuglaufmeldungen auf unbesetzten Betriebsstellen zu führen ist. Hierzu waren in der FV-NE bislang keine Aussagen getroffen worden.

zu § 9 (1) - Schriftliche Befehle für Züge – Ausfertigung

Es werden durch die FV-NE in Zukunft zwei unterschiedliche Befehlsvordrucke angeboten:

- Anlage 10 in aktualisierter Form, wie bisher als gemeinsamer Befehlsvordruck (Änderungen zur Anlage 10, siehe dort).

und

- Anlage 11, als reiner ZLB-Befehlsvordruck, in diesem sind jene Felder, welche nur auf Hauptbahnen bzw. auf Strecken im Zugmeldebetrieb vorkommen, nicht enthalten. Falls Inhalte daraus im Einzelfall dennoch benötigt werden, so können diese im Freitextfeld eingetragen werden.

Vorhandene Befehlsvordrucke gemäß Anlage 10 (bisherige Fassung) dürfen ab 13.12.2020 nicht mehr verwendet werden.

Die Ausrüstung der Zugleiter und des Zugpersonals mit dem neuen Befehlsvordruck ist sicherzustellen, je nachdem, welcher Befehlsvordruck zur Anwendung kommt.

Die Musterbefehle (Bereitstellung auf der Seite www.vdv-regelwerke.de) werden nach Veröffentlichung der B 20 zur FV-NE überarbeitet.

zu § 10 (3) – Meldungen nach dem Zugmelde- und Zugleitverfahren – Art der Meldungen

In § 10 (3) wird neu aufgenommen, dass die Zugmeldungen bzw. Zuglaufmeldungen mit einem festen Wortlaut eingeleitet werden. Dies dient der Erhöhung der Aufmerksamkeit. In der Praxis wird dies bereits heute bei vielen Unternehmen angewendet.

Ferner wird die Abstellmeldung neu eingeführt (siehe § 10 (5a)).

Zur Anwendung des § 10 (3) FV-NE wird den Eisenbahnen ein Auszug aus dem Protokoll des „Unterausschusses Eisenbahnbetriebsvorschriften des VDV" (UA EBV) vom 23./24.01.2019 bekanntgegeben:

> *„Der UA EBV berät (erneut) zur Frage, ob in § 10 (3) ergänzt werden sollte, dass die Fahrerlaubnis zu einem bestimmten Punkt innerhalb einer Betriebsstelle gilt. Im Ergebnis wird festgehalten:*
>
> – *Die Fahrerlaubnis gilt immer bis zu der Betriebsstelle, zu der sie erteilt wurde.*
> – *Ist Halt vor Trapeztafel erforderlich, so ist dies im Fahrplan oder per Befehl angeordnet.*
> – *Die Einfahrt in den Bf (Weiterfahrt nach Halt an Trapeztafel) wird per Signal „Zp 11 - Kommen" oder durch Funk veranlasst, sie fällt auch noch unter die Fahrerlaubnis bis zur Betriebsstelle."*

zu § 10 (5) – Meldungen nach dem Zugmelde- und Zugleitverfahren – Rückmeldung, Ankunftmeldung, Verlassensmeldung

Die Worte „mit Zugschluss" werden durch das Wort „vollständig" ersetzt. Es kommt auf die Vollständigkeit des Zuges an, das Zugschlusssignal ist hierzu ein Indiz. Die Änderung dient der Herstellung der Einheitlichkeit mit Modul 436.0004 Abschnitt 3 Absatz 3: *„Auf Betriebsstellen, auf denen rangiert werden soll, sich die Fahrtrichtung ändert oder eine Ak zu geben ist, stellt der Zf nach Ankunft die Vollständigkeit des Zuges fest."* Es kommt auf die Vollständigkeit des Zuges an, das Zugschlusssignal ist hierzu ein Indiz.

Die Uhrzeit bei der Verlassensmeldung entfällt. Es gilt ohnehin der Grundsatz, dass Meldungen zeitnah zu geben sind und dass bei jeder Meldung die Uhrzeit zu notieren ist. Der Entfall der Durchsage der Uhrzeit stellt eine Vereinfachung dar, etwaige Fehlerquellen werden reduziert.

zu § 10 (5a) – Meldungen nach dem Zugmelde- und Zugleitverfahren – Abstellmeldung

Neu eingeführt wird die Abstellmeldung. Grundlage für Einführung der Abstellmeldung sind die entsprechenden Erfahrungen im Anwendungsbereich der Richtlinie 436 der DB Netz AG.

Die Abstellmeldung ist auf allen Betriebsstellen möglich. Sie wird nicht angewendet, wenn ein Teil des Zuges auf dem Hauptgleis zur anschließenden Weiterfahrt steht. In diesem Anwendungsfall werden die anderen Zuglaufmeldungen angewendet.

zu § 10 (5b) – Meldungen nach dem Zugmelde- und Zugleitverfahren – Zugvollständigkeitsmeldung

Neu aufgenommen werden Regelungen zur Zugvollständigkeitsmeldung. Die Zugvollständigkeitsmeldung kann ein Bestandteil einer Räumungsprüfung sein, beispielsweise bei Störung von Einrichtungen zur Gleisfreimeldung.

Die FV-NE enthält keine Aussagen zum Ablauf der Räumungsprüfung und zur Frage, wann die Zugvollständigkeitsmeldung angefordert werden kann. Grund hierfür ist, dass diese Fragen in direktem Bezug zur Leit- und Sicherungstechnik der jeweiligen Strecke stehen. § 1 (3) und § 12 (4) FV-NE verpflichten den EBL des EIU dazu, die zur jeweiligen Leit- und Sicherungstechnik passenden Regelungen aufzustellen.

zu § 10 (9) – Schnittstelle ESTW-ZLB
Neu aufgenommen in die FV-NE wird die Anlage 20 „Bedieneinrichtung an der Schnittstelle ESTW-ZLB". Die neue Anlage entspricht dem Modul 436.0001Z01 der DB Netz AG. Dieses wird seit längerem auf Betriebsstellen angewendet, wo die Technik mit der Bezeichnung „Schnittstellen ESTW-ZLB" vorhanden ist.

zu § 10 (12) – Meldungen nach dem Zugmelde- und Zugleitverfahren – (...)

Als redaktionelle Folgeänderung wird die bisherige Anlage 11 in Anlage 18 umbenannt.

zu § 10 (13) – Meldungen nach dem Zugmelde- und Zugleitverfahren – Zurücklassen eines Zugteils auf freier Strecke

Der Randtext wird durch eine Ergänzung präzisiert.

zu § 10 (14) – Meldungen nach dem Zugmelde- und Zugleitverfahren – (...)

Als redaktionelle Folgeänderung wird die bisherige Anlage 11 in Anlage 18 umbenannt, die Verweise werden aktualisiert.

zu § 11 (2) – Führen von Zugmeldebuch, Belegblatt und Meldebuch – Eintragungen

Die Regelungen zum Eintragen von Zuglaufmeldungen werden präzisiert; siehe hierzu auch § 17 (7).

zu § 12 (4) – Abweichungen vom Zugmelde- oder Zugleitverfahren – Zugsicherungssystem

Durch eine sprachliche Präzisierung wird die Passfähigkeit zu § 1 (3) Satz 1, zweiter Halbsatz, verbessert.

zu § 13 (3) – Zugverspätungen – Zugleitbetrieb

Es wird klargestellt, dass die Frist zur Meldung von Verspätungen vom EBL des EIU festgesetzt wird. Die Regelung wird in § 13 (3) mit § 10 (12) harmonisiert: Meldung einer Verspätung nach 10 min.

zu § 14 (6) – Prüfung des Fahrwegs – Fahrwegsicherungsmeldung

Die Fahrwegsicherungsmeldung wird aufgrund der Erfahrungen im Bereich der Richtlinie 436 der DB Netz AG eingeführt. Als Folgeänderung wurden § 20 (5) und § 21 (4) ergänzt.

zu § 15 (10) – Weichen, Gleissperren und Sperrsignale, Signalabhängigkeit – Aufbewahrung der Schlüssel

Durch die Änderungen in § 15 (10) wird zunächst klargestellt, dass es Aufgabe des EIU ist, die Benutzung der Schlüssel zu regeln.

Ferner wird der Begriff „Nebenfahrzeugführer" gestrichen, da nach heutiger Lesart jeder Führer eines Eisenbahnfahrzeugs ein „Triebfahrzeugführer" ist.

Hinweis: In § 22 (neu) und den Anlagen 6 und 7 wird zudem neu vorgesehen, die Erteilung einer Rangiererlaubnis und deren Ende nicht nur in der Spalte „Bemerkungen", sondern auch grafisch einzutragen.

zu § 16 (9) – Haupt- und Vorsignale – Unregelmäßigkeit an selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage

Es wird eine Bestimmung zu Unregelmäßigkeiten an selbsttätigen Gleisfreimeldeanlagen eingeführt. Bislang enthält die FV-NE hierzu keine Regelungen. Die Details dazu sind vom EBL des EIU zu regeln, da hierbei die vorhandene Leit- und Sicherungstechnik zu berücksichtigen ist.

zu § 17 (6) – Einfahrt, Ausfahrt und Durchfahrt der Züge – Zustimmung zur Abfahrt, Fahrerlaubnis

Es wird klargestellt, dass der EBL des EIU festlegt, wie bei Gruppenausfahrsignalen die Zustimmung geben muss, bzw. ob der örtliche Betriebsbedienstete der Abfahrt zustimmen muss.

zu § 17 (7) – Einfahrt, Ausfahrt und Durchfahrt der Züge – Bedingungen für die Zustimmung bzw. Fahrerlaubnis

Durch die Änderung in der linken Spalte wird das Vorgehen auf Strecken mit Blockeinrichtungen klarer beschrieben.

Durch die Änderung in der rechten Spalte wird die bisher nur implizit vorhandene Festlegung, dass eine rote Beleglinie immer einer grünen Freilinie folgen muss, auch explizit in die FV-NE aufgenommen.

zu § 17 (8) – Einfahrt, Ausfahrt und Durchfahrt der Züge – Abfahrauftrag

Es erfolgt eine Änderung, um die Passfähigkeit zwischen § 17 und § 42 (5) FV-NE zu verbessern.

Als Hintergrundinformation werden hier nochmals die Schutzziele der einzelnen, nach § 17 (8) FV-NE erforderlichen Vorbedingungen beschrieben:

- Fahrerlaubnis: Die Fahrerlaubnis wird erteilt, wenn der zu befahrende Abschnitt frei ist. Sie definiert zudem, bis wo gefahren werden darf.
- Fahrtstellung des Ausfahrsignals: Im Zugleitbetrieb ergänzt die Fahrtstellung des Ausfahrsignals die Fahrerlaubnis. In der SbV des EIU kann geregelt sein, dass mit der Fahrtstellung des Ausfahrsignals die Fahrerlaubnis bis zur Betriebsstelle XX übermittelt wird.
- Zustimmung zur Abfahrt im ZLB durch den örtlichen Betriebsbediensteten (öBb): Mit der Zustimmung zur Abfahrt im ZLB bestätigt der öBb, dass der Fahrweg auf der Betriebsstelle eingestellt ist. Die Aufgaben des öBb sind in der SbV durch EBL des EIU festgelegt.
- Abfahrauftrag (Zp9): Ein Abfahrauftrag mit Signal Zp 9 darf erteilt werden, wenn die Vorbedingungen zur Abfahrt (§ 42 (6)) erfüllt sind.

Gründe für eine Anordnung des EBL des EIU, dass der Abfahrauftrag durch den öBb zu geben ist, könnten z. B. sein:

- In Bahnhöfen ohne Ausfahrsignal oder Bahnhöfen mit Gruppenausfahrsignal stehen mehrere Züge zur Abfahrt bereit, durch Zp9 des öBb wird sichergestellt, dass tatsächlich der richtige Zug abfährt.
- Auf der Betriebsstelle ist Befehlsübermittlung durch öBb an Zf erforderlich.

zu § 18 (1) – Dienst der Schrankenwärter, Bahnübergangsposten, Streckenwärter und Rottenaufsichtsbediensteten – Benachrichtigung der Schrankenwärter

Die Änderung dient der Klarstellung, dass die Festlegungen zur Benachrichtigung der Schrankenwärter vom EBL des EIU zu treffen sind.

zu § 18 (3 + 5) – Dienst der Schrankenwärter, Bahnübergangsposten, Streckenwärter und Rottenaufsichtsbediensteten – (…)

Als redaktionelle Folgeänderung wird der Verweis auf „Anlage 18“ geändert.

zu § 20 (3) – Kreuzungen und ihre Verlegung – Bekanntgabe

Die Änderung dient der Klarstellung, dass die Festlegungen zur Gleisbelegung vom EBL des EIU zu treffen sind.

zu § 20 (5) – Kreuzungen und ihre Verlegung – Einfahrt eines zweiten Zuges ohne Halt an der Trapeztafel

Es wird klargestellt, dass der EBL des EIU zuständig ist. Es wird ergänzt, dass „vE“ durch Fahrplan oder durch schriftlichen Befehl angeordnet werden kann (vgl. § 17 (1)). Hierzu wird das entsprechend ergänzte Feld 22.1 im Befehlsvordruck verwendet; z. B. bei der Kreuzungsverlegung kann das Anordnen des „vE“ zur sicheren Abwicklung des Betriebes beitragen.

zu § 21 (3) – Überholungen und ihre Verlegung – Bekanntgabe

Analog zu § 20 (3) wird für Überholungen geregelt, dass auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal auch die Einfahrgleise der beteiligten Züge festzulegen sind.

zu § 21 (4) – Überholungen und ihre Verlegung – Überholungen auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal

In § 21 (4) war bereits bisher eine „Fahrwegsicherungsmeldung" gefordert, ohne dass der Begriff verwendet wurde. Da der Begriff nun definiert ist, wird in § 21 (4) der Text vereinfacht.

zu § 22 – Rangieren im Zugleitbetrieb

Es wird eine Regelung zum Rangieren im Zugleitbetrieb neu aufgenommen. Diese ist derzeit inhaltlich gleich zu § 59 (1) Satz 1. Die Neuaufnahme in § 22 ermöglicht die spätere Verlagerung der Rangierregeln aus dem 4. Abschnitt der FV-NE in ein harmonisiertes Rangierregelwerk. Ergänzend zu dieser Regelung werden in den Anlagen 6 und 7 entsprechende Mustereinträge erstellt.

Die Regelung in § 22 (3), wonach der EBL des EIU festlegen kann (in der SbV), dass mit Erteilung der Fahrerlaubnis auch die Erlaubnis zum Rangieren für unterwegs liegende Betriebsstellen erteilt ist, ist vor allem für Strecken mit geringem Verkehr gedacht.

zu § 26 (1) – Sperren von Gleisen – Gleissperrung

Es wird eine klarere Zuschreibung der Verantwortlichkeit für die Gleissperrung auf einer Zugleitstrecke aufgenommen. In der Regel ist hier der Zugleiter zuständig. Wenn der örtliche Betriebsbedienstete ein Bahnhofsgleis sperrt, verständigt er den Zugleiter. Auf mit örtlichen Betriebsbediensteten (öbB) besetzten Betriebsstellen ist der öbB für Handlungen zuständig, die auf die Betriebsstelle bezogen sind. Diese Regelungen basieren auf den positiven Erfahrungen mit der Regelungen in der Richtlinie 436.0005 Abschnitt 1 (1) der DB Netz AG.

zu § 26 (3) – Sperren von Gleisen – Unvorhergesehene Sperrung

Die Nennung des Fahrdienstleiters/Zugleiters in § 26 (3) ist nicht erforderlich, da in § 26 (1) und (4) bereits geregelt ist, wer die Sperrung durchführt.

zu § 26 (5) – Sperren von Gleisen – (...)

Als redaktionelle Folgeänderung wird der Verweis auf „Anlage 18" geändert.

zu § 26 (8) – Sperren von Gleisen – Sperrung von Bahnhofsgleisen oder -weichen

Es erfolgt eine Umformulierung, um die Zuständigkeiten des Zugleiters und des örtlichen Betriebsbediensteten korrekt abzubilden. Eine inhaltliche Änderung ist damit nicht verbunden.

zu § 27 (6) – Sperrfahrten – Sperrfahrtschild

Als redaktionelle Folgeänderung wird der Verweis auf „Anlage 18" geändert.

zu § 30 (4) – Fahrdienstliche Behandlung der Nebenfahrzeuge – Merkschilder

Als redaktionelle Folgeänderung wird der Verweis auf „Anlage 18“ geändert.

zu § 44 (19) – Fahrt auf der Strecke - Festlegen von Zügen und Zugteilen

Der bisherige Satz 2 wird durch die neue Regelung in § 44 (20) ersetzt.

zu § 44 (20) – Fahrt auf der Strecke - Verbleiben von Fahrzeugen im Hauptgleis

Die neue Regelung in § 44 (20) zum Verbleiben von Fahrzeugen im Hauptgleis ersetzt die bisherige Regelung in § 44 (19) Satz 2 und flankiert die Regelung § 59 (1) FV-NE im Abschnitt Rangierdienst.

Ein Anwendungsfall für die abweichende Regelung des EBL des EIU können z. B. Flügelzugverkehre sein, bei denen die Teilung eines Zuges bereits im Fahrplan vorgesehen ist. Der zweite Zugteil verbleibt hier im Hauptgleis, bis auch er abfährt.

Die Neuaufnahme des § 44 (20) FV-NE wurde u. a. durch die Änderungen Richtlinie 408.2351 der DB Netz AG ausgelöst. Die Schutzziele, welche mit der Änderung in Richtlinie 408.2351 Abschnitt 1 dort eingeführt werden, sind auch hier erfüllt.

zu § 48 (9) – Unregelmäßigkeiten während der Fahrt, Störungen an der Infrastruktur – Schienenbrüche

Die Regelung in § 48 (9) wird präzisiert. Angaben in der SbV sind insbesondere dann erforderlich, wenn das Zugpersonal an der Beurteilung von Schienenbrüchen mitwirkt.

Hierzu wird der Verweis auf die VDV-Schrift 612 – Ob-Ri NE –, Kapitel 13.6.1 aktualisiert. Diese Schrift hat im November 2018 die Obri NE, Ausgabe 1984, abgelöst. Das „Merkblatt für Schienenbrüche“ wurde weitgehend unverändert von der AzObri 37 in die Tabelle 13-1 der VDV-Schrift 612 überführt.

Hinweis: Die Verpflichtung für das Zugpersonal, einen etwa vor Ort festgestellten Schienenbruch an das EIU – hier die Unfallmeldestelle – zu melden, ergibt sich aus BUVO-NE, Kapitel 5.9.1, Satz 6.

zu § 59 (1) – Rangieren auf den Hauptgleisen – Benutzen der Hauptgleise

Es wird der Begriff „Genehmigung“ durch „Erlaubnis“ ersetzt, da im Zusammenhangen mit dem Rangieren und den Handlungen des Zugleiters allgemein von „Erlaubnis“ gesprochen wird. In Satz 3 wird klargestellt, dass der EBL des EIU zuständig ist.

zu § 59 (2) – Rangieren auf den Hauptgleisen – Rangieren über die Rangierhalttafel oder Einfahrweiche hinaus

Es wird klargestellt, dass der EBL des EIU zuständig ist.

Hinweis im Hinblick auf Strecken, die heute nach Richtlinie 436 betrieben werden:

> Modul 436.0004 Abschnitt 4 Absatz 8 legt fest: *„Die Zustimmung zum Rangieren auf dem Einfahrgleis über Ra10 oder über die Einfahrweiche wird mit ZLB-Befehl erteilt.“*

Bei Übernahme der FV-NE könnte bei diesen Strecken der EBL des EIU in der SbV festlegen, dass in diesen Fällen grundsätzlich ein Befehl 14.1 zu erteilen ist.

Änderung des Verweises auf Anlage 18: Redaktionelle Folgeänderung aus Änderung der Bezeichnung der Anlage 11 in Anlage 18.

zu § 59 (5) – Rangieren auf den Hauptgleisen – Zusätzliche Bestimmungen für Bahnhöfe ohne Einfahrsignale

Es handelt sich um eine Folgeänderung zur neuen Regelung in § 22 (1).

Hinweis (a): Falls nach § 22 (3) mit Erteilung der Fahrerlaubnis auch die Erlaubnis zum Rangieren für unterwegs liegende Betriebsstellen erteilt wird, ist § 59 (5) erfüllt.

Hinweis (b): Die etwaige vollständige Verlagerung dieser Bestimmung nach § 22 (1) wird zu einem späteren Zeitpunkt beraten, sobald Struktur und Inhalt des zukünftigen Rangierregelwerks feststehen.

zu Anlage 1 I. (4) – Besondere Bestimmungen für den Betrieb auf elektrifizierter Infrastruktur

Änderung des Verweises auf Anlage 18: Redaktionelle Folgeänderung aus Änderung der Bezeichnung der Anlage 11 in Anlage 18.

zu Anlage 3a und 3b Muster für den Buchfahrplan

Um klarer herauszustellen, dass es sich um zwei unterschiedliche Muster handelt, wird die bisherige Anlage 3 in zwei Anlagen aufgeteilt:

- Anlage 3a, Musterdarstellung Fahrplan Zugmeldebetrieb
- Anlage 3b, Musterdarstellung Fahrplan Zugleitbetrieb

Ferner wird eine Vereinheitlichung mit Darstellungen der Fahrplandarstellung der DB Netz AG vorgenommen.

Es wurde ein Abgleich zwischen § 5 (3) und den Musterdarstellungen in Anlage 3a/3b vorgenommen, dieser führt zu einigen redaktionellen Ergänzungen in den Anlagen 3a und 3b.

Weitere beispielhaft anhand der Anlage 3a oder 3b erstellte Fahrpläne werden auf https://www.vdv.de/downloads.aspx bereitgestellt.

Im Einzelnen sind in den Anlagen 3a und 3b folgende Änderungen zu erwähnen:

zu Anlage 3a Muster für den Buchfahrplan bei Zugmeldebetrieb

In den Fußnoten zur Erläuterung der Darstellung werden ergänzt oder geändert:

- Die neue Fußnote 1a) weist darauf hin, dass das EVU auf dem Fahrplan selbst oder alternativ an anderer Stelle, z. B. auf dem Deckblatt des Fahrplanhefts genannt wird.
- Die neue Fußnote 2a) weist darauf hin, dass unter „Länge“ die maximale Länge des Zuges einschließlich Tfz (Gesamtzug) zu verstehen ist.
- Fußnote 4) bleibt frei. Bisher war es nach Fußnote 4) möglich, durch eine Kennzeichnung der Verkehrstage an der Zugnummer des zu kreuzenden oder zu über-

holenden Zuges möglich, dem Zugpersonal mitzuteilen, dass Kreuzungen oder Überholungen nicht an allen Verkehrstagen des eigenen Zuges stattfinden. Als Folge entfällt die Darstellung des hochgestellten "W" in der Zeile Langenau.
- Die neue Fußnote 4a) erläutert die Zeichen: x = Bedarfshalt; + = Betriebshalt

Zudem wird eine Musterdarstellung eines planmäßigen Haltes des Zuges zur Sicherung eines Bahnübergangs durch das Zugpersonal in Anlage 3a aufgenommen.

zu Anlage 3b Muster für den Buchfahrplan bei Zugleitbetrieb

In den Fußnoten zur Erläuterung der Darstellung werden ergänzt oder geändert:

- Die neue Fußnote 1a) weist darauf hin, dass das EVU auf dem Fahrplan selbst oder alternativ an anderer Stelle, z. B. auf dem Deckblatt des Fahrplanhefts genannt wird.
- Die neue Fußnote 2a) weist darauf hin, dass unter „Länge" die maximale Länge des Zuges einschließlich Tfz (Gesamtzug) zu verstehen ist.
- Fußnote 4) bleibt frei. Bisher war es nach Fußnote 4) möglich, durch eine Kennzeichnung der Verkehrstage an der Zugnummer des zu kreuzenden oder zu überholenden Zuges möglich, dem Zugpersonal mitzuteilen, dass Kreuzungen oder Überholungen nicht an allen Verkehrstagen des eigenen Zuges stattfinden. Als Folge entfällt die Darstellung des hochgestellten "W" in der Zeile Langenau.
- In Fußnote 8) wird erläutert, dass bei der Meldungsabgabe durch den Zugführer die Zugnummer anzugeben ist, wenn ein anderer Zug die Meldung abgibt.
- Die Fußnote 9) erläutert die Zeichen: x = Bedarfshalt; + = Betriebshalt

Zudem wird eine Musterdarstellung eines planmäßigen Haltes des Zuges zur Sicherung eines Bahnübergangs durch das Zugpersonal in Anlage 3b aufgenommen.

zu „zu Anlage 6" – Anleitung zur Führung des Belegblattes

Diese Anleitung wird nun vor der Darstellung des Musters angedruckt, dort wird in Nr. 1. der Wortlaut geändert, um § 17 (7) klarer umzusetzen: „Die Belegtlinie ist vor Erteilung der Fahrerlaubnis einzutragen."

Das Belegblatt wird bisher in weiteren Varianten und mit aktualisierten Musterdarstellungen in Kürze auf https://www.vdv.de/downloads.aspx bereitgestellt.

zu Anlage 7a und 7b – Meldebuch für den Zugleiter

Die bisherige Anlage 7 wird in überarbeiteter Form zur Anlage 7a. In Anlage 7b wird zusätzlich als weiteres Muster das Meldebuch für den Zugleiter aus der bisherigen Richtlinie 436.0001A03 abgedruckt. In Anlagen 7a und 7b sind die gleichen Betriebszustände abgebildet.

zu „zu Anlage 7a" – Anleitung zur Führung des Meldebuches für den Zugleiter

Diese Anleitung wird nun vor der Darstellung des Musters angedruckt. In Punkt 1. wird der Wortlaut geändert, um § 17 (7) klarer umzusetzen: „Der Belegungsstrich ist vor Erteilung der Fahrerlaubnis einzutragen."

In Punkt 1. und 2. wird von den Spalten „3a, 3b, 3c usw." bzw. „4a, 4b, 4c usw." gesprochen anstatt bisher „3, 3a, 3b usw." bzw. „4, 4a, 4b usw."

In Punkt 2. b) wird darauf hingewiesen, dass bei Anwendung der Verlassensmeldung über der Wellenlinie ein grünes „V" einzutragen ist.

Der bisherige vorletzte Satz aus Punt 2. wird neu Punkt 3., da er ein eigenständiger Hinweis ist.

Als neuer Punkt 4. wird als Grundsatz festgelegt, die Belegungsstriche rot und die Wellenlinie grün zu zeichnen. Dies war bisher bereits als Möglichkeit zur Regelung durch den EBL vorgesehen.

Als redaktionelle Folgeänderung verschiebt sich dadurch die Nummerierung der nachfolgenden Punkte.

zu „Anlage 7a" – Meldebuch für den Zugleiter

Rechts neben dem Muster des Meldebuch für den Zugleiter werden ergänzende Erläuterungen zu den hier dargestellten Beispielen abgedruckt.

Bei Neuerstellung von Formularen des Meldebuchs für den Zugleiter wird empfohlen, die Spalten der Betriebsstellen, von denen Zuglaufmeldungen abgegeben werden dürfen, mit 3a, 3b, 3c usw. zu nummerieren (statt bisher mit 3, 3a, 3b usw.) sowie die Spalten, die die freie Strecke zwischen diesen Betriebsstellen darstellen, mit 4a, 4b, 4c usw. zu nummerieren (statt bisher mit 4, 4a, 4b usw.).

zu Anlage 10 – Vordruck Befehle

Anlage 10 bleibt – in aktualisierter Form – als gemeinsamer Befehlsvordruck erhalten. Redaktionell geändert werden:

- Befehl 2, Tabellenkopf, 3. Spalte: Ergänzung der Abkürzung „Zlst"
- Befehl 8: An drei Stellen wird „Zlst" als weitere Option eingefügt.
- Befehl 12, Tabellenkopf, 3. und 4. Spalte: Ergänzung der Abkürzung „Zlst"
- Im Unterschriftenfeld wird der Klammervermerk „(bei FV-NE laufende Nr.)" gestrichen.

Im Rahmen der Entwicklung der Anlage 11 wurden auch Änderungen in den bisherigen Befehlen 20-25 der Anlage 10 vorgenommen:

- Befehl 20 entfällt. Soll ein Zug in einem Bahnhof halten, kann ihm die Fahrerlaubnis nur bis dorthin erteilt werden. Alternativ ist auch Verwendung von Befehl 25 hierzu möglich. Rein verkehrliche Halte könnten auch durch mündliche Unterrichtung angeordnet werden. Als redaktionelle Folgeänderung lautet die Überschrift auf der linken Seite nun neu „Befehle 21-25".
- Befehl 22: Als zusätzliche vorgedruckte Option wird die Anordnung des Ausfalls einer Kreuzung mit aufgenommen. Zudem werden für den Fall der Kreuzungs- bzw. Überholungsverlegung die Worte „anstatt im (Bf/Bft) vorgedruckt.
- Befehl 22.1: Am Ende wird zur optionalen Verwendung aufgenommen: „mit vE."
- Befehl 24: Als neuer vorgedruckter Befehl wird Befehl 24 „Sie fahren in Bf/Bft ..... mit vE ein" aufgenommen.
- Befehl 25: Der Freitextbefehl ist nun als Befehl 25 eingeordnet.
- Im Unterschriftenfeld wird der Klammervermerk „(bei FV-NE laufende Nr.)" gestrichen (2 x).

zu Anlage 11 – Vordruck ZLB-Befehle

Als neue Anlage 11 wird das Muster „Vordruck ZLB-Befehle" aufgenommen. In Anlage 11 wird ein nur für Strecken mit Zugleitbetrieb geeigneter Befehlsvordruck angeboten. In diesem Vordruck sind jene Felder, welche nur auf Hauptbahnen bzw. auf Strecken im Zugmeldebetrieb vorkommen, nicht enthalten. Falls Inhalte daraus

im Einzelfall dennoch benötigt werden, so können diese im Freitextfeld eingetragen werden.

Die in Anlage 11 enthaltenen Befehle Nr. 2, 8, 12, 14, 21-25 und 14.35 sind bei Nummerierung und Inhalt identisch zu den entsprechenden Befehlen im gemeinsamen Vordruck nach Anlage 10.

Musterdarstellungen zu den Befehlen werden in Kürze auf https://www.vdv.de/downloads.aspx bereitgestellt.

Durch Schaffung des Vordrucks „ZLB-Befehle" wird eine vielfach aus abgeschlossenen, integrierten Bahnen mit Zugleitbetrieb vorgebrachte Anregung umgesetzt.

Als Folgeänderung wird die bisherige Anlage 11 unverändert zur Anlage 18.

zu Anlage 20 – Schnittstelle ESTW-ZLB

Neu aufgenommen in die FV-NE wird die Anlage 20 „Bedieneinrichtung an der Schnittstelle ESTW-ZLB". Die neue Anlage entspricht dem Modul 436.0001Z01 der DB Netz AG. Dieses wird seit längerem auf Betriebsstellen angewendet, wo die Technik mit der Bezeichnung „Schnittstellen ESTW-ZLB" vorhanden ist.

❑

Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen

(FV-NE)

Gültig vom 13.12.2020 an

– Ausgabe 1984 –

Fassung 2020

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

Geschäftsführung:
Länderausschuss für Eisenbahnen und Bergbahnen
– Betriebliche Arbeitsgruppe –

Bearbeitung:
Ausschuss für Eisenbahnbetrieb des VDV (AEB)

Sachbearbeitung:
Unterausschuss Eisenbahnbahnbetriebsvorschriften des VDV (UA EBV)
Andrea Busch, Magdeburg
Dirk Enders, Frankfurt am Main
Mirko Froß, Annaberg-Buchholz
Heinz-Egon John, Salzgitter
Reiner Maier, Gütersloh
Manfred Richter, Frankenthal
Harald Uhle, Osnabrück
Josef Eiting, Lippstadt
Michael Engelhardt, Rüdersdorf
Gerd Hauschild, Berlin
Stefan Kunig, Ratingen
Claus Mohring, Hechingen
Curt Tröger, Ahrensburg
Götz Walther, Berlin

Herausgeber:
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV e.V.
Kamekestraße 37-39, 50672 Köln
www.vdv.de

Dieses Regelwerk ist urheberrechtlich geschützt.

Verteilungsplan

(1) Oberste Aufsichtsbehörde
Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht
Eisenbahnbetriebsleiter
örtliche Betriebsleiter
Dienststellen für den Betriebsdienst
beteiligte Stellen der DB AG bei Gemeinschaftsbetrieb

(2) persönlich zuzuteilen
den im Zugführer- und im Triebfahrzeugführerdienst verwendeten Bediensteten

(3) zugänglich zu machen
den übrigen Betriebsbediensteten

Berichtigungen

Lfd. Nr.	gültig ab	Bemerkungen	berichtigt am	berichtigt durch
1 – 17			eingearbeitet	
18			eingearbeitet	
19			eingearbeitet	
20			eingearbeitet	

Inhaltsverzeichnis

Seite

Verzeichnis der Abkürzungen 7

1. Abschnitt: Allgemeines

§ 1 Inhalt und Geltungsbereich 9
§ 2 Mitarbeiter im Betriebsdienst 10
§ 2a Verhalten bei Gefahren 11
§ 3 Begriffserklärungen 12
§ 4 Züge 15
§ 5 Fahrpläne 16
§ 6 Fahrdienstliche Unterlagen der Betriebsstellen 17

2. Abschnitt: Fahrdienst auf den Betriebsstellen

§ 7 Allgemeines über die Leitung und Überwachung des Fahrdienstes .. 18
§ 8 Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen 19
§ 9 Schriftliche Befehle für die Züge 20
§ 10 Meldungen nach dem Zugmelde- und Zugleitverfahren 21
§ 11 Führen von Zugmeldebuch, Belegblatt und Meldebuch 28
§ 12 Abweichungen vom Zugmelde- oder Zugleitverfahren 29
§ 13 Zugverspätungen 29
§ 14 Prüfung des Fahrwegs 30
§ 15 Weichen, Gleissperren und Sperrsignale, Signalabhängigkeit 32
§ 16 Haupt- und Vorsignale 34
§ 17 Einfahrt, Ausfahrt und Durchfahrt der Züge 37
§ 18 Dienst der Schrankenwärter, Bahnübergangsposten, Streckenwärter und Rottenaufsichtsbediensteten 41
§ 19 Beobachten der Züge, Verhalten bei Unregelmäßigkeiten 42
§ 20 Kreuzungen und ihre Verlegung 44
§ 21 Überholungen und ihre Verlegung 46
§ 22 Rangieren im Zugleitbetrieb 47
§§ 23 und 24 bleiben frei 48
§ 25 Verkehren von Sonderzügen und Ausfall von Zügen 48
§ 26 Sperren von Gleisen 49
§ 27 Sperrfahrten 52
§§ 28 und 29 bleiben frei 54
§ 30 Fahrdienstliche Behandlung der Nebenfahrzeuge 54

3. Abschnitt: Zugfahrdienst

§ 31 Zugpersonal 56
§ 32 Bilden der Züge 58

Seite

§ 33 Vorspann 60
§ 34 Geschobene Züge 60
§ 35 Nachgeschobene Züge 61
§ 36 Fahrten mit Nebenfahrzeugen 62
§ 37 Zugdaten 63
§ 38 Fahrtbericht 64
§§ 39 und 40 bleiben frei 64
§ 41 Bremstafeln 64
§ 42 Vorbereitung zur Fahrt 65
§ 43 bleibt frei 66
§ 44 Fahrt auf der Strecke 66
§ 45 Fahrgeschwindigkeiten 68
§ 46 Beförderung von Reisenden 71
§ 47 Unregelmäßigkeiten während der Fahrt, Verletzung von Personen und Schäden an Fahrzeugen 72
§ 48 Unregelmäßigkeiten während der Fahrt, Störungen an der Infrastruktur 74
§§ 49 und 50 bleiben frei 76

4. Abschnitt: Rangierdienst

§ 51 Allgemeines 77
§ 52 Vorbereiten 79
§ 53 Durchführen 82
§ 54 Weichen und Signale 84
§ 55 Befahren von Übergängen 85
§ 56 Abstoßen und Ablaufen 86
§ 57 Aufhalten von Fahrzeugen 88
§ 58 Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen 90
§ 59 Rangieren auf den Hauptgleisen 91
§ 60 Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt 92
§ 61 Auffahren von Weichen 92
§ 62 Rangierfahrten im gesperrten Bahnhofsgleis und im Baugleis 93

Verzeichnis der Anlagen

Anlage		Seite
1	Besondere Bestimmungen für den Betrieb auf elektrifizierter Infrastruktur	94
1a	Hochgelegene Standflächen an Eisenbahnfahrzeugen beurteilen	98
2	Darstellung von Zugleitstrecken	99
3a	Muster für den Buchfahrplan bei Zugmeldebetrieb	100
3b	Muster für den Buchfahrplan bei Zugleitbetrieb	101
4	Muster für den Streckenfahrplan	102
5	Zugmeldebuch	103
6	Belegblatt für den Zugleiter	107
7a	Meldebuch für den Zugleiter	109
7b	Meldebuch für den Zugleiter (Variante)	111
8	Meldebuch für Zuglaufmeldungen	112
9	Richtlinien für den Funksprechverkehr	114
10	Vordruck Befehle	117
11	Vordruck ZLB-Befehle	121
12	Richtlinien für das Fahren im Sichtabstand	123
13	Richtlinien für den Dienst der Schrankenwärter und der Bahnübergangsposten	125
14	Richtlinien für den Dienst der Streckenwärter und Rottenaufsichtsbediensteten	129
15	Richtlinien zur Verhütung von Betriebsgefährdungen durch Fahrzeugschäden	132
16	Bedienung von mechanisch ortsgestellte Weichen und Gleissperren, elektrisch ortsgestellten Weichen und Rückfallweichen	134
17	Bestimmungen für die Beförderung außergewöhnlicher Sendungen	138
18	Merkschilder	144
19	Fahrtbericht	145
20	Bedieneinrichtung an der Schnittstelle ESTW-ZLB	147
21	(bleibt frei)	150
22	Bremstafeln	151
23	Handgebremste Züge oder Zugteile	158

Verzeichnis der Anhänge

Anhang		Seite
I	(bleibt frei)	
II	(bleibt frei)	
III	(bleibt frei)	
IV	Muster für Aushangtafel „Bewegen von Eisenbahngüterwagen“	159

Stichwortverzeichnis 160

(bleibt frei)

Verzeichnis der Abkürzungen

Die Abkürzungen können zusammengesetzt werden,
z.B. Einfahrsignal = EinfSig

Abfahrt	Abf
absetzen	abs
Abstand	Abst
• Abstellmeldung	As
abweichend von	abw v
Abzweigstelle	Abzw
Ankunft	Ank
Ankunftmeldung	Ak
Anschluss (an Zug)	Anschl (Zug-Nr)
Anschlussstelle	Anst
Arbeiten	Arb
Arbeitszug	Az
aufgehoben	aufgeh
Aufhebung	Aufheb
Aufsichtsbediensteter	Aufsb
Ausfahr(t)	Ausf
Ausführungsbestimmung	AB
ausgenommen	ausgen
ausgesetzt	ausges
außerplanmäßig	apl
Ausweichanschlussstelle	Awanst
Bahnhof	Bf
Bahnhofsfahrordnung	Bfo
Bahnmeisterei	Bm
Bahnübergang	BÜ
Baustelle	Baust
Befehl	Bef
Befehlsstelle	Befst
benachrichtigt	ben
besetzt	bes
Beteiligte (beteiligte Stellen)	Bet
Betriebs- und Bauanweisung	Betra
Betriebsbediensteter	Bb
Betriebswerk(statt)	Bw
bewacht	bew
Bezirk	Bez
Blockstelle	Bk
Bremse	Br
Bremsgewicht	Brgew
Bremshundertstel	Brh
Bremsprobe	Brpr
Deckungssignal	Dksig
dringlich	dring
Durchfahrt	Durchf
Durchrutschweg	Dweg
Einfahrt	Einf
Eingang	Eing
eingefahren	eingef
eingeschlossen	eingeschl
eingesetzt	einges
einverstanden	einv
Eisenbahnbetriebsleiter	EBL
Eisenbahninfrastruktur-unternehmen	EIU
Eisenbahnverkehrs-unternehmen	EVU
elektrisch	el
elektrische Lokomotive	Ellok
Empfangsgebäude	EG
erhalten	erh
Fahranfrage	Fa
Fahrdienstleiter	Fdl
Fahrerlaubnis	Fe
Fahrerlaubnismeldung	Fem
Fahrleitungsmeisterei	Flm
Fahrplan	Fpl
Fahrplananordnung	Fplo
• Fahrwegsicherungsmeldung	Fsi
Fahrtbericht	Fb
Fahrweg	Fweg
Fahrzeitüberschreitung	Fü
Fahrzeug	Fz
fernmündlich	fmdl
Fernsprecher	F
Gegenrichtung	GRi
geprüft	gepr
gesichert	ges
gesperrt	gesp
gestört	gest
gezeichnet	gez
Gleis	Gl
Güterbahnhof	Gbf
Güterzug	Gz
Haltepunkt	Hp
Haltestelle	Hst
Hauptbahnhof	Hbf
Heißläufer	Heißl
Heizer	Lokh
Heizung	Hz
Hilfslokomotive	Hilflz
Hilfszug	Hilfz
Höchstgeschwindigkeit	Hg

Im Auftrag	i. A.
induktive Zugbeeinflussung	Indusi
Kreuzung (mit Zug), kreuzt (mit Zug)	X… (Zug-Nr.)
Lademaßüberschreitung	Lü
Langsamfahrstelle	Lfst
Lokomotive	Lok
Lokomotivführer	Lokf
Lokomotivheizer	Lokh
Lokomotivwechsel	Lokw
Lokrangierführer	Lrf
Mindestbremshundertstel	Mbr
mitgeteilt	mitget
mündlich	mdl
nachschiebendes Triebfahrzeug	Schlok
Nebenfahrzeug	Nfz
Nebenfahrzeugführer	Nf
örtlicher Betriebsbediensteter	öBb
örtlicher Betriebsleiter	öBl
Personenbahnhof	Pbf
Plan	Pl
planmäßig	pl
Posten	P
Radsätze (Achsen)	… X
Rangierbahnhof	Rbf
Rangierbegleiter	Rb
• Rangiererlaubnis	Re
Rangierfahrt	Rf
Reihenfolge	Rfg
Reisezug	Rz
Richtung	Ri
Rückfahrt	Rückf
Rückmelden	R
Sammlung betrieblicher Vorschriften	SbV
Schiebelokomotive	Schlok
Schlüssel	Schl
Schrankenwärter	Schrw
Selbstblockstelle, Selbstblock	Sbk
Sicherheitsfahrschaltung	Sifa
Signal	Sig
signalabhängig	sigabh
später	sp
Sperrfahrt	Sperrf
Sperrung	Sperr
Stellwerk	Stw
Störung	Stör
Strecke (freie Strecke)	Str
Tonnen (Fahrmasse)	t
Tonnenkilometer	tkm
Triebfahrzeug	Tfz
Triebfahrzeugführer	Tf
Triebfahrzeugleerfahrt (als Zug)	Lz
übergeben	überg
Überholung (durch Zug)	…(Zug-Nr.)
übernommen	übern
unbesetzt	u
verlassen	verl
• Verlassensmeldung	Vm
verspätet	versp
verständigt	verst
voraussichtlich	vsl
vor Plan	vPl
vorsichtige Einfahrt	vE
Vorspannlokomotive	Vsplok
Wagen	Wg
Wagenmeister	Wgm
Weiche	W
Weichenwärter	Ww
Zug	Z
Zugbegleiter	Zub
zugestimmt	zgst
Zugfolgestelle	Zfst
Zugführer	Zf
Zuggattung	Zugg
Zuggewicht	Zgew
Zuglaufmeldestelle	Zlmst
Zuglaufmeldung	Zlm
Zuglaufstelle	Zlfst
Zugleiter	Zlr
Zugleitstelle	Zlst
Zugleitstrecke	Zlstr
Zuglokomotive	Zlok
Zugmeldestelle	Zmst
Zugmeldung	Zm
Zugschaffner	Zs
Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten	La
zuständig	zust

1. Abschnitt

Allgemeines

§1

Inhalt und Geltungsbereich

Inhalt

(1) Die Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE) enthält die wesentlichen Vorschriften über die Handhabung des Betriebsdienstes. Sie beruht auf der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (ESBO), der Eisenbahn-Signalordnung (ESO), der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) und der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB).

Der im folgenden genannte Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) entspricht dem Betriebsleiter nach der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung (EBV).

Geltungsbereich

(2) Die FV-NE gilt für nichtbundeseigene Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs, die als Nebenbahnen betrieben werden. Sie kann auch für Nebenbahnen der Eisenbahnen des Bundes angewendet werden.
Die in der vollen Breite einer Seite gedruckten Bestimmungen gelten allgemein,

die auf der linken Hälfte einer Seite für den Zugmeldebetrieb.	die auf der rechten Hälfte einer Seite für den Zugleitbetrieb.

Abweichungen, Ausnahmen, Sammlung betrieblicher Vorschriften

(3) Die Bestimmungen der FV-NE regeln den Betrieb auf eingleisigen Bahnen; Abweichungen für zweigleisigen Betrieb regelt der EBL. Für Betrieb mit Streckenblockung, für besondere Verhältnisse und in Fällen, welche die FV-NE vorsieht, trifft der EBL zusätzliche Bestimmungen. Ausnahmen von den Bestimmungen der FV-NE bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.
Diese besonderen Regelungen gibt der EBL in der Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) bekannt.

örtliche Verhältnisse

Die SbV enthält auch die Beschreibung der örtlichen Verhältnisse, z. B. Neigungsverhältnisse, Nutzlängen von Gleisen.
Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann die in der SbV aufzunehmenden Regelungen auch in anderen Dokumenten zusammenfassen (z. B. Angaben für das Streckenbuch, Betriebsstellenbuch).
Bestimmungen, die nur vorübergehende Bedeutung haben oder die bis zu ihrer Aufnahme in die SbV angeordnet werden, werden schriftlich bekanntgegeben.

Elektrischer Bahnbetrieb Anlage 1

(4) Für den elektrischen Bahnbetrieb und den Betrieb im Bereich von Gleisen mit Fahrleitungen gilt Anlage 1 – „Besondere Bestimmungen für den Betrieb auf elektrifizierter Infrastruktur“ –.
Zusätzliche Bestimmungen erlässt der EBL.

Rollfahrzeugbetrieb

(5) Für Schmalspurbahnen mit Rollfahrzeugbetrieb gilt zusätzlich die „Betriebsvorschrift für die Verwendung von Rollfahrzeugen.“

Gemeinschaftsbetrieb

(6) Bei Gemeinschaftsbetrieb legen die beteiligten Bahnen fest, welche Bestimmungen anzwenden sind.

§ 2

Mitarbeiter im Betriebsdienst

Personenkreis

(1) Mitarbeiter im Betriebsdienst bzw. Betriebsbedienstete sind die Personen nach § 47 EBO und alle sonstigen Mitarbeiter mit betrieblichen Aufgaben.

Allgemeine Pflichten

(2) Alle Mitarbeiter im Betriebsdienst sollen sich bewusst sein, dass Leben und Gesundheit der Reisenden sowie der Mitarbeiter selbst von der sicheren Durchführung des Betriebes abhängen. Sie haben deshalb die Vorschriften gewissenhaft zu befolgen.

Leitung und Überwachung

(3) Es obliegt
dem EBL die Gesamtleitung und -überwachung des Betriebsdienstes einer oder mehrerer Bahnen,
dem örtlichen Betriebsleiter (öBl) die Überwachung des Betriebsdienstes der Bahn und die Unterrichtung der Betriebsbediensteten,
dem Leiter einer Dienststelle die Leitung und Überwachung derselben.
EBL und öBl sowie öBl und Leiter einer Dienststelle können jeweils dieselbe Person sein.

Befähigung

(4) Die Betriebsbediensteten müssen die Anforderungen der „Befähigungsrichtlinien“ erfüllen.
Der EBL bestimmt, vor wem und in welcher Form die Befähigung nachzuweisen ist.
Jeder Mitarbeiter im Betriebsdienst ist auf seinem Dienstposten einzuweisen.

(5) Die festgestellte Befähigung ist in den Personalunterlagen zu vermerken.
Mitarbeiter im Betriebsdienst sind aus einem Dienst zu entfernen, für den sie sich als unfähig oder unzuverlässig erwiesen haben.

Vorrang des Betriebsdienstes

(6) Die Sorge für die Sicherheit und Pünktlichkeit des Betriebes geht allen Arbeiten vor, die einem Mitarbeiter des Betriebsdienstes sonst noch übertragen sind.

Ausrüstung

(7) Die Mitarbeiter im Betriebsdienst haben, soweit erforderlich, eine richtigzeigende Uhr zu tragen.
Rangierpersonale müssen eine Signalpfeife und bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter eine weißleuchtende Handlampe – erforderlichenfalls weitere Signalmittel und Geräte – bei sich führen.

Dienstplan

(8) Für die Mitarbeiter im Betriebsdienst sind Dienstpläne aufzustellen.

Dienstübergabe

(9) Bei ununterbrochenem Dienst dürfen Mitarbeiter im Betriebsdienst den Posten oder das Fahrzeug erst verlassen, nachdem sie unter Darlegung der Betriebslage und besonderer Vorkommnisse, des Zustandes ihres Fahrzeugs oder der Anlagen den Dienst an den Ablöser persönlich übergeben haben. Der Dienst darf nicht übergeben werden, wenn der Ablöser offensichtlich nicht dienstfähig ist.

Bei unterbrochenem Dienst sind Schriftstücke, Aufträge und Meldungen an dem dafür vorgesehenen Platz niederzulegen.

Der Ablöser muss sich in jedem Fall über die Dienstgeschäfte genau unterrichten und darf sich nicht auf die Mitteilung allein verlassen. Er hat bei Dienstantritt die besonderen betrieblichen Anweisungen einzusehen.

§ 2a

Verhalten bei Gefahr

Verhalten bei Gefahr

(1) Wenn das Betriebspersonal erkennt, dass eine Gefahr droht, muss es in eigener Verantwortung umsichtig und entschlossen alles tun, um die Gefahr abzuwenden oder zu mindern. Die nächste erreichbare Betriebsstelle ist zu verständigen.

Nothaltauftrag

(2) Wer Kenntnis von einer drohenden Gefahr erhält, meldet dies unverzüglich dem
Fahrdienstleiter | Zugleiter
und an sonstige benachbarte Betriebsstellen mit dem Wortlaut: „Betriebsgefahr, alle Züge sofort anhalten! Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge sofort anhalten! Hier (Tätigkeit und Name des Meldenden, Ortsangabe und/oder Zugnummer)“. Alle Bediensteten, denen eine solche Gefahr bekannt wird, halten die Zug- und Rangierfahrten an, sofern nicht die Gefahr durch das Anhalten vergrößert wird.

Unregelmäßigkeiten

(3) Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen und an den Bahnanlagen meldet das Betriebspersonal unverzüglich dem

Fahrdienstleiter | Zugleiter

in der SbV können andere zuständige Stellen genannt sein. Die Meldung ist im Fahrtbericht zu vermerken. Der EBL kann abweichendes festlegen. Zu Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen siehe auch Anlage 15.

Anlage 15

§ 3

Begriffserklärungen

Bahnanlagen, Betriebsstellen

(1) Bahnanlagen sind alle Grundstücke, Bauwerke und sonstigen Einrichtungen einer Eisenbahn, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind. Dazu gehören auch Nebenbetriebsanlagen sowie sonstige Anlagen einer Eisenbahn, die das Be- und Entladen sowie den Zu- und Abgang ermöglichen oder fördern. Es gibt Bahnanlagen der Bahnhöfe, der freien Strecke und sonstige Bahnanlagen. Fahrzeuge gehören nicht zu den Bahnanlagen.

Betriebsstellen sind die Stellen in den Bahnhöfen und auf der freien Strecke, die der unmittelbaren Regelung des Zug- und Rangierbetriebes dienen.

Bahnhöfe

(2) Bahnhöfe sind Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, ausweichen oder wenden dürfen. Als Grenze zwischen den Bahnhöfen und der freien Strecke gelten im allgemeinen die Einfahrsignale oder Trapeztafeln, sonst die Einfahrweichen.

Bei besonderen örtlichen Verhältnissen kann der EBL die Grenze anderweitig festlegen.

Blockstrecken

(3) Blockstrecken sind Gleisabschnitte, in die ein Zug einfahren darf, wenn sie frei von Fahrzeugen sind.

Blockstellen

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

Abzweigstellen

(5) Abzweigstellen sind Blockstellen der freien Strecke, wo Züge von einer Strecke auf eine andere Strecke übergehen können.

Überleitstellen

Überleitstellen sind Blockstellen der freien Strecke, wo Züge auf ein anderes Gleis derselben Strecke übergehen können.

(6) Anschlussstellen sind Bahnanlagen der freien Strecke, wo Züge ein angeschlossenes Gleis als Rangierfahrt befahren können, ohne dass die Blockstrecke für einen anderen Zug freigegeben wird.

Anschlussstellen

Ausweichanschlussstellen sind Anschlussstellen, bei denen die Blockstrecke für einen anderen Zug freigegeben werden kann.

Ausweichanschlussstellen

(7) Haltepunkte sind Bahnanlagen ohne Weichen, wo Züge planmäßig halten, beginnen oder enden dürfen.

Haltepunkte

(8) Haltestellen sind Abzweigstellen oder Anschlussstellen, die mit einem Haltepunkt örtlich verbunden sind.

Haltestellen

(9) Deckungsstellen sind Bahnanlagen der freien Strecke, die den Bahnbetrieb insbesondere an beweglichen Brücken, Kreuzungen von Bahnen, Gleisverschlingungen und Baustellen sichern.

Deckungsstellen

(10) Hauptgleise sind die von Zügen planmäßig befahrenen Gleise. Durchgehende Hauptgleise sind die Hauptgleise der freien Strecke und ihre Fortsetzung in den Bahnhöfen. Alle übrigen Gleise sind Nebengleise.

Haupt- und Nebengleise

(11) Zugschlussstelle ist die Stelle, bis zu der ein Zug ein Gleis geräumt haben muss, bevor es für einen anderen Zug freigegeben werden darf.

Zugschlussstellen

(12) Durch Zugfolgestellen wird die Folge der Züge geregelt.

Zugfolgestellen

13) Zugmeldestellen sind diejenigen Zugfolgestellen, auf denen der Fahrdienstleiter auch die Reihenfolge der Züge regelt.

Zugmeldestellen

(14) Durch eine Zugleitstelle wird der Zuglauf auf der ganzen Strecke oder auf Streckenabschnitten von jeweils einem Fahrdienstleiter, dem Zugleiter geregelt. Die Strecke ist die Zugleitstrecke. (Anlage 2)

Zugleitstelle, Zugleiter, Zugleitstrecke Anlage 2

(15) Zuglaufstellen sind alle Betriebsstellen, von denen aus Zuglaufmeldungen abgegeben werden können. Die Zuglaufstellen sind in der SbV des EIU benannt.
Zuglaufmeldestellen sind Zuglaufstellen, von denen für einen bestimmten Zug Zuglaufmeldungen abgegeben werden müssen.

Zuglaufstellen, Zuglaufmeldestellen

§ 3

Zugsicherungssystem

(16) a) Ein Zugsicherungssystem ist ein System, das Aufgaben der Fahrwegsicherung und/oder der Zugfolgesicherung übernimmt.

Fahrstraßen

(16) b) Fahrstraßen sind die signaltechnisch gesicherten Fahrwege. Zu den Fahrstraßen gehören die Zugstraßen, Zughilfsstraßen und die Rangierstraßen.

Zugbeeinflussung

(16) c) Die Zugbeeinflussung (z. B. PZB, Indusi) ist eine Einrichtung an der Strecke und den führenden Fahrzeugen, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht werden kann. Bei Strecken mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 80 km/h überwacht die Zugbeeinflussung auch das unzulässige Anfahren gegen Halt zeigende Signale (z. B. PZB 90).

technische Einrichtung

(16) d) Gemäß den in der EBO definierten Kriterien sind bestimmte Zugleitstrecken mit technischen Einrichtungen auszurüsten, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht werden kann. Die technische Einrichtung kann Elemente der Zugbeeinflussung (16) c) verwenden.

Einteilung der Fahrzeuge

(17) Die Fahrzeuge werden entsprechend ihrer Zweckbestimmung nach Regelfahrzeugen und Nebenfahrzeugen unterschieden.

Regelfahrzeuge

(18) Die Regelfahrzeuge werden nach Triebfahrzeugen und Wagen unterschieden. Sie müssen den Bauvorschriften der EBO/ESBO entsprechen und dürfen in Züge eingestellt werden oder selbständig als Züge fahren.

Triebfahrzeuge

(19) Die Triebfahrzeuge werden eingeteilt in Lokomotiven, Kleinlokomotiven und Triebwagen. Die Abgrenzung zwischen Lokomotiven und Kleinlokomotiven nimmt der EBL vor.

Wagen, Wagenzug

(20) Die Wagen werden eingeteilt in Reisezugwagen und Güterwagen. Bahndienstwagen werden je nach Bauart im Betrieb wie Reisezugwagen oder Güterwagen behandelt. Ein Wagenzug ist eine aus Regelfahrzeugen gebildete Einheit, die nicht mit einem Triebfahrzeug bespannt ist.

Nebenfahrzeuge

(21) Nebenfahrzeuge sind Fahrzeuge mit oder ohne Kraftantrieb für die innerbetriebliche Verwendung; sie brauchen den Vorschriften der EBO/ESBO nur insoweit zu entsprechen, als es für den Sonderzweck, dem sie dienen sollen, erforderlich ist.

Nebenfahrzeuge dürfen miteinander und mit Regelfahrzeugen gekuppelt werden, wenn es die Bauart der Fahrzeuge zulässt. Sie dürfen in Züge eingestellt werden, wenn es am Nebenfahrzeug angeschrieben ist oder der EBL es zugelassen hat. Zu den Nebenfahrzeugen gehören auch Zweiwegefahrzeuge.

Radsatz, Drehgestell

(22) Ein Radsatz besteht aus einer Achse mit zwei fest verbundenen Rädern. Innerhalb eines Drehgestelles können sich mehrere Radsätze befinden.

§ 4

Züge

Begriffe

(1) Züge sind die auf die freie Strecke übergehenden, aus Regelfahrzeugen bestehenden, durch Maschinenkraft bewegten Einheiten und einzeln fahrende Triebfahrzeuge. Geeignete Nebenfahrzeuge dürfen wie Züge behandelt oder in Züge eingestellt werden.

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

Fahrdienstliche Unterscheidung der Züge

(2) Fahrdienstlich sind zu unterscheiden:
a) Regelzüge, die nach dem allgemeinen Fahrplan täglich oder an vorher festgelegten Tagen gefahren werden,
b) Sonderzüge, die auf besondere Anordnung gefahren werden, entweder nach einem im voraus bestimmten Plan (Bedarfszüge) oder nach einem von Fall zu Fall besonders aufgestellten Plan.

Zugnummer

(3) Jeder Zug erhält eine Zugnummer. Hat ein Zug an bestimmten Tagen einen anderen Fahrplan, so muss er für diesen Fahrplan eine andere Zugnummer erhalten. Nebenfahrzeuge werden mit „Nfz“ bezeichnet.

Zugart

(4) Züge werden in Reisezüge und Güterzüge eingeteilt. Güterzüge mit Personenbeförderung gehören zu den Reisezügen, ausgenommen Militärgüterzüge, wenn sie mit Truppen besetzt sind. Die Eingruppierung als Reise- oder Güterzug wird im Fahrplan angegeben.

Vorrang des Hilfszugs

(5) Dringliche Hilfszüge gehen allen Zügen vor.

§ 5

Fahrpläne

Grundsatz

(1) Für jeden Zug ist ein Fahrplan aufzustellen. Für Güterzüge und Fahrten mit Nebenfahrzeugen gilt auch die Bekanntgabe der Zugart, Höchstgeschwindigkeit und deren Beschränkungen, der Last, Fahrzeiten, Mindestbremshundertstel, Bremsstellung und sonstigen Anordnungen als Fahrplan (s. auch § 25 (1) bis (4)). Es genügt der Hinweis auf einen vergleichbaren Fahrplan.

Arten

(2) Bei den Fahrplänen werden unterschieden:

a) Dienstfahrpläne (z. B. Bild-, Strecken-, Buch- und Sonderzugfahrpläne),

b) Fahrpläne für die Öffentlichkeit.

Der EBL bestimmt, welche Fahrpläne ausgegeben werden.

Fahrplan für das Zugpersonal
Anlage 3

(3) Der Fahrplan für das Zugpersonal soll, soweit erforderlich, folgende Angaben enthalten:

- Zugart (z. B. Reisezug, Güterzug, Sonderzug, Hilfszug, Sperrfahrt)
- Angaben zur Geschwindigkeit (z. B. Höchstgeschwindigkeit, Beschränkungen)
- Bremstellung, Mbr
- Triebfahrzeugart und Gattung (ggf. Schnellgang/Langsamgang)
- Last (zulässiges Gewicht des Wagenzuges) und ggf. maximale Zuglänge
- Lage und Bezeichnung der Betriebsstellen
- Fahrzeiten (z. B. Abfahrtszeit, Ankunftszeit, Art des Haltes)
- Verkehrstage
- Betriebliche Anweisungen für den Zug, z. B. Halt vor Trapeztafel, Kreuzungen, Überholung, Einfahrgleis (Bahnhofsfahrordnung), vorsichtige Einfahrt, Zuglaufmeldung (Art und Verantwortlichkeit)
- planmäßige Sicherung von Bahnübergängen durch das Zugpersonal

Die Angaben des Fahrplans für das Zugpersonal können in einem Buchfahrplan nach Anlage 3 zusammengefasst werden.

Bahnhofsfahrordnung

(4) Wo erforderlich, stellt das EIU eine Bahnhofsfahrordnung auf.

Streckenfahrpläne
Anlage 4

(5) Streckenfahrpläne für Schrankenwärter nach dem Muster der Anlage müssen die Züge in zeitlicher Reihenfolge mit ihren Durchfahrzeiten bei den jeweiligen Bahnübergängen enthalten.

(6) Alle Fahrpläne sind sofort zu berichtigen, wenn Änderungen eintreten. **Berichtigung**

(7) Der EBL des EIU legt die Art und den Umfang der Fahrplanunterlagen auf den Betriebsstellen fest und regelt deren rechtzeitige Verteilung sowie die rechtzeitige Übermittlung der Fahrplanangaben an das EVU. Der EBL des EVU legt Art und Umfang der Fahrpläne für das Zugpersonal fest und regelt deren rechtzeitige Verteilung. **Verteilung**

(8) Zur Bekanntgabe von Sonderzügen (§ 25), des Ausfalls von Zügen, von Fahrplanänderungen und sonstigen betrieblichen Hinweisen für den laufenden Tag wird auf den vom EBL des EIU bestimmten Betriebsstellen eine Merktafel oder ein Merkblatt geführt. **Merktafel, Merkblatt**

§ 6

Fahrdienstliche Unterlagen der Betriebsstellen

(1) Auf Strecken mit Zugmeldebetrieb wird das „Zugmeldebuch“ nach Anlage 5 geführt (s. § 11).

Zugleitbetrieb führt der Zugleiter das „Belegblatt für den Zugleiter“ nach Anlage 6 oder das „Meldebuch für den Zugleiter“ nach Anlage 7 (s. § 11).

Zugmeldebuch, Belegblatt für den Zugleiter, Meldebuch für den Zugleiter Anlage 5,6 und 7

(2) Auf besetzten Zuglaufstellen wird das „Meldebuch für Zuglaufmeldungen“ nach Anlage 8 geführt. Für unbesetzte Zuglaufstellen regelt der EBL des EIU die Art des Nachweises, z. B. durch Führen des „Meldebuchs für Zuglaufmeldungen“ auf dem Tfz oder durch Einträge in den Fahrtbericht.

Meldebuch für Zuglaufmeldungen, Anlage 8

(3) Der EBL bestimmt, wo ein Fernsprechbuch zu führen ist, dessen Muster er festlegt. **Fernsprechbuch**

(4) Alle fahrdienstlichen Unterlagen sind bis zum Ablauf des folgenden Kalenderhalbjahres aufzubewahren. **Aufbewahrungsfrist**

(5) Die Dienstübergabe auf den Betriebsstellen wird im

Zugmeldebuch

Belegblatt oder Meldebuch für den Zugleiter bzw. Meldebuch für Zuglaufmeldungen

oder, wo diese nicht geführt werden, im Fernsprechbuch von den beiden beteiligten Betriebsbediensteten mit Namensunterschrift und Zeitangabe bescheinigt. **Nachweis der Dienstübergabe**

2. Abschnitt

Fahrdienst auf den Betriebsstellen

§ 7

Allgemeines über die Leitung und Überwachung des Fahrdienstes

Leiter der Dienststelle

(1) Den gesamten Dienst auf der ihm unterstellten Dienststelle leitet und überwacht der Leiter der Dienststelle. Er sorgt dafür, dass die Betriebsvorschriften gewissenhaft befolgt und die Mitarbeiter sachgemäß und regelmäßig unterrichtet werden.

Fahrdienstleiter, Zugleiter, Örtlicher Betriebsbediensteter

(2) Der Fahrdienstleiter regelt in eigener Verantwortung die Durchführung der Zugfahrten in dem ihm zugeteilten Bereich.
Er ist für die vorschriftsmäßige und pünktliche Durchführung des Betriebsdienstes auf seiner Betriebsstelle verantwortlich.

Der Zugleiter regelt in eigener Verantwortung den Zuglauf auf der Zugleitstrecke.
Der Zugleiter oder der örtliche Betriebsbedienstete ist für die vorschriftsmäßige und pünktliche Durchführung des Betriebsdienstes auf seiner Betriebsstelle verantwortlich. Ist kein örtlicher Betriebsbediensteter eingesetzt, nimmt der Zugführer die Aufgaben wahr, bei Kreuzungen oder Überholungen der Zugführer des zuerst eingefahrenen Zuges bis zu seiner Abfahrt auch für den zweiten Zug.

Weisungen an das Zugpersonal

(3) Der Fahrdienstleiter

Der Zugleiter oder der örtliche Betriebsbedienstete

gibt dem Zugpersonal die erforderlichen Weisungen und teilt ihm die Ursache von Unregelmäßigkeiten mit.

Aufsicht am Zuge

(4) Die Aufsicht am Zuge von der Ankunft bis zur Abfahrt hat der Zugführer, sonst der dafür besonders eingesetzte Aufsichtsbedienstete. Er führt im Dienst eine Signalpfeife und bei Dunkelheit eine rot blendbare Lampe bei sich.

Sichern der Reisenden

(5) Solange Gleise von Reisenden überschritten werden müssen, sollen die Übergänge von Zügen und Fahrzeugen nicht berührt werden. Wo das nicht möglich ist, sind die Reisenden vor der Vorbeifahrt örtlich oder durch Achtungssignal des führenden Fahrzeugs zu warnen.
Der öBl gibt erforderlichenfalls Weisungen.

§ 8

Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen

Verständigungsarten

(1) Der fahrdienstlichen Verständigungen dienen
a) Zugmeldungen | Zuglaufmeldungen
b) sonstige fahrdienstliche Aufträge und Meldungen zur Regelung und Sicherung der Zugfahrten.

Verständigungsformen

(2) Die fahrdienstliche Verständigung geschieht mündlich (auch durch Fernsprecher, Funk oder Lautsprecher) oder durch Signale. Diese Verständigungsformen sind gleichwertig, wenn es nicht im Einzelfall anders bestimmt ist.

Anlage 9

Bei der Verständigung über Funk ist nach den „Richtlinien für den Funksprechverkehr“ nach Anlage 9 zu verfahren.

Eindeutige Verständigung

(3) Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen sind kurz, klar und erst dann zu geben, wenn die Voraussetzungen erfüllt sind. Vorgeschriebene Wortlaute sind einzuhalten.
Mündlich gegebene fahrdienstliche Meldungen und Aufträge sind zu wiederholen. Sie dürfen nur von den dafür zuständigen Betriebsbediensteten selbst abgegeben und aufgenommen werden, sofern der EBL nicht in besonderen Fällen Ausnahmen zugelassen hat.
Fahrdienstliche Meldungen und Aufträge durch Lautsprecher sind zweimal zu geben und dürfen erst dann ausgeführt werden.
Bei fernmündlicher Verständigung meldet sich der Angerufene und der Anrufende mit „Hier (Name der Stelle, Name des Sprechers)“.

(4) Bei fahrdienstlichen Aufträgen und Meldungen werden die Züge mit dem Wort „Zug“ und der Nummer bezeichnet.

Einträge

(5) Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen sind von den beteiligten Stellen in das

Zugmeldebuch	Belegblatt oder Meldebuch

oder, wo nur ein Fernsprechbuch geführt wird, in dieses einzutragen. Die Eintragung ist unmittelbar bei Abgabe oder sofort nach Eingang zu machen.
Für die Eintragungen sind dokumentenechte Schreibstifte zu verwenden. Radieren ist verboten. Irrtümliche Eintragungen sind so durchzustreichen, dass sie lesbar bleiben. Vorbereitende Gespräche werden nicht eingetragen.

Abkürzungen Verzeichnis

(6) Die im Betriebsdienst gebräuchlichen Abkürzungen sind im Verzeichnis der Abkürzungen zusammengestellt (Seiten 7 und 8).

§ 9

Schriftliche Befehle für Züge

Ausfertigung Anlage 10

(1) Für schriftliche Befehle an Züge wird der Vordruck nach Anlage 10 verwendet, soweit der EBL des EIU keine andere Festlegung getroffen hat.

- Der EBL des EIU kann die Verwendung des Befehls nach Anlage 11 anordnen.

Die Befehle sind fortlaufend, beginnend mit 101, zu nummerieren. Die Nummer wird in das Feld „Übermittlungscode“ eingetragen. Sie sind jedoch auch dann zu befolgen, wenn sie in anderer schriftlicher Form erteilt werden. Befehle, die unmittelbar oder durch Boten an das Zugpersonal ausgehändigt werden, fertigt der

Fahrdienstleiter	Zugleiter oder der örtliche Betriebsbedienstete

im Durchschreibeverfahren aus. Es dürfen mehrere Befehle auf einem Vordruck erteilt werden, wenn diese in der vorgegebenen Reihenfolge auszuführen sind. Der Befehl darf dem Zugpersonal nur übermittelt werden, wenn der Zug hält und das Zugpersonal den Standort gemeldet hat. Der Befehl wird nur einfach ausgefertigt, wenn sein Wortlaut dem Zugpersonal oder einem Betriebsbediensteten fernmündlich übermittelt wird. Dieser schreibt den Befehl aus, unterzeichnet ihn nach Richtigbefund durch den

Fahrdienstleiter	Zugleiter oder örtlichen Betriebsbediensteten

mit dessen Namen und fügt seinen eigenen Namen mit dem Vermerk „i. A.“ (im Auftrag) hinzu.
Ist der Vordruck ausnahmsweise nicht vorhanden, muss das Zugpersonal den Wortlaut des Vordrucks anwenden.

Aushändigung

(2) Wenn Befehle mehrfach ausgefertigt werden, erhält der Zugführer die Urschrift und ggf. die erste Durchschrift. Der Zugführer bescheinigt den Empfang auf der Durchschrift, übergibt die Urschrift dem Triebfahrzeugführer und fügt die Durchschrift dem Fahrtbericht bei. Wenn kein Fahrtbericht geführt wird, trifft der EBL eine andere Regelung.
Schriftliche Befehle dürfen dem Triebfahrzeugführer unmittelbar ausgehändigt werden, der den Empfang bescheinigt. Eine Ausfertigung übergibt er möglichst bald dem Zugführer.
Der Triebfahrzeugführer hat den erhaltenen Befehl im Führerstand sichtbar aufzubewahren und ihn dem Triebfahrzeugbegleiter bekannt zu geben.

Zurückziehen

(3) Der

Fahrdienstleiter	Zugleiter oder örtliche Betriebsbedienstete

darf einen Befehl nur durch einen anderen Befehl zurückziehen. Dieser Befehl muss die laufende Nummer des zurückzuziehenden Befehls nennen. Wenn er mehrere Befehle auf einem oder mehreren Vordrucken erteilt hatte, muss er alle Befehle zurückziehen. Der

Fahrdienstleiter	Zugleiter

erteilt dem Zugführer den Befehl 14.35. Der Zugführer muss den Befehl 14.35 auf dem zurückzuziehenden Befehl ausfertigen und hierzu den zweiten Unterschriftenteil der Rückseite verwenden. Anschließend muss er den zurückgezogenen Befehl durchkreuzen.
Die Bestimmungen (2) und (4) gelten sinngemäß.

Vermerk über Ausfertigung und Zurückziehen

(4) Die Ausfertigung und das Zurückziehen der Befehle ist in Spalte „Meldungen und Vermerke“

des Zugmeldebuchs	des Belegblatts oder Meldebuchs für den Zugleiter

zu vermerken.

§ 10

Meldungen nach dem Zugmelde- und Zugleitverfahren

Regelung der Zugfolge

(1) Der Fahrdienstleiter regelt die Zugfolge mit den benachbarten Zugmeldestellen nach dem Zugmeldeverfahren auf Grund von „Zugmeldungen“.

Der Zugleiter regelt den Zuglauf innerhalb seiner Zugleitstrecke nach dem Zugleitverfahren auf Grund von „Zuglaufmeldungen“. Die Abgabe von Zuglaufmeldungen ist im Fahrplan vorzuschreiben. Innerhalb der Zugleitstrecke sind Anfangs- und End-

		bahnhöfe der Züge Zuglaufmeldestellen. Andere Zuglaufstellen sind Zuglaufmeldestellen, wenn es zur Regelung der Zugfolge erforderlich ist.
	Zwischen Zugmeldestellen und Zugleitstellen	
		sowie zwischen Zugleitstellen untereinander
	wird das Zugmeldeverfahren angewandt.	
Abgabe der Meldungen	2) Zugmeldungen werden vom Fahrdienstleiter abgegeben.	Die Zuglaufmeldungen werden vom Zugleiter, Zugführer oder örtlichen Betriebsbediensteten abgegeben.
Art der Meldungen	(3) Die Zugfolge	Der Zuglauf
	wird durch folgende Meldungen mit vorgeschriebenem Wortlaut geregelt:	
	a) Anbieten und Annehmen,	a) Fahranfrage und Fahrerlaubnis,
	b) Rückmelden,	b) Ankunft- oder Verlassensmeldung,
	• c) Abmelden nur auf Anordnung des EBL des EIU.	
	•	d) Abstellmeldung (As)
	• Die Zugmeldungen werden • mit dem Wort „Zugmeldung“ • eingeleitet.	Die Zuglaufmeldungen werden mit dem Wort „Zuglaufmeldung“ eingeleitet.
Anbieten und Annehmen, Fahranfrage und Fahrerlaubnis	(4) Angeboten und angenommen werden die Züge von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle. Ein Zug darf erst angeboten werden, wenn der zuletzt gefahrene Zug zurückgemeldet ist, frühestens aber 10 Minuten vor der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrzeit. Der Fahrdienstleiter der ablassenden Zugmeldestelle fragt: „Wird Zug ..... angenommen?“ Der Fahrdienstleiter der angerufenen Zugemeldestelle antwortet: „Zug ..... ja“	Die Fahranfrage darf frühestens 10 Minuten vor der beabsichtigten Abfahrt vom Zugführer oder örtlichen Betriebsbediensteten gestellt werden: „Darf Zug .... Uhr bis ..... fahren?“ Der Zugleiter erteilt die Fahrerlaubnis mit den Worten: „Zug ..... darf ..... Uhr bis ..... fahren“. Wenn dort eine Kreuzung erfolgt, ist der Zusatz anzufügen: „Dort Kreuzung mit Zug .....“. Wird die Fahrerlaubnis dem örtlichen Betriebsbediensteten gegeben, so hat dieser sie wörtlich dem Zugführer zu übermitteln.
	oder, wenn der Fahrt ein Hindernis entgegensteht: „Nein warten“.	

Es folgt die Angabe des Grundes für die Ablehnung. Ist der Grund der Ablehnung beseitigt, wird

der Zug mit den Worten „Jetzt Zug . . . . . ja“ angenommen.

die Fahrerlaubnis erteilt.

(5) Zurückgemeldet wird von Zugfolgestelle zu Zugfolgestelle mit folgendem Wortlaut: „Zug ..... in .....“. Auf Strecken mit Streckenblock tritt an die Stelle des Rückmeldens das Rückblocken.

Die Ankunftmeldung lautet: „Zug ..... in ..... “.

Rückmeldung, Ankunftmeldung, Verlassensmeldung

Die Rückmeldung darf erst abgegeben werden, wenn der Zug vollständig eingetroffen ist, das Einfahrgleis bis zur Zugschlussstelle geräumt hat und, wo vorhanden, das Einfahrsignal auf Halt gestellt, die Meldelampe eines Ersatzsignals wieder erloschen ist.

Die Ankunftmeldung darf auch von einem anderen Mitarbeiter abgegeben werden.

Die Verlassensmeldung lautet: „Zug ..... hat ..... verlassen“. Sie darf erst abgegeben werden, wenn der Zug die Zuglaufstelle verlassen hat, mit Zugschluss an dem Einfahrsignal oder der Trapeztafel der Gegenrichtung vorbeigefahren und der Fahrweg für den nachfolgenden Zug eingestellt ist.

Die Verlassensmeldung darf auch von einem anderen Mitarbeiter abgegeben werden.

(5a)

Abstellmeldung

Nach Festlegung des EBL des EIU kann eine Abstellmeldung im Fahrplan angeordnet sein oder vom Zugleiter angefordert werden.

Der Wortlaut der Abstellmeldung lautet: „Zug/Rangierfahrt ... in Gleis ... in … abgestellt.“

Die Abstellmeldung darf vom Zugführer oder örtlichen Betriebsbediensteten abgegeben werden, wenn:
a) Der Zug oder die Rangierfahrt im Nebengleis abgestellt ist,
b) die Hauptgleise von Fahrzeugen frei sind und
c) der Zugführerschlüssel beim Meldenden ist.

Zugvollständigkeitsmeldung

(5b) Der Fahrdienstleiter Zugleiter/örtliche Betriebsbedienstete kann vom Zugführer eine Zugvollständigkeitsmeldung anfordern. Sie lautet:

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

Der Zug muss bei Abgabe der Meldung halten und es muss sichergestellt sein, dass der Zug vollständig ist. Der EBL des EIU kann zulassen, dass die Zugvollständigkeitsmeldung auch während der Fahrt gegeben werden darf.

Der EBL des EIU regelt, auf welchen Betriebsstellen und aus welchen Anlässen die Zugvollständigkeitsmeldung angefordert wird. Dabei legt er fest, ob und wann die Zugvollständigkeitsmeldung Aussagen zum Freisein des betroffenen Abschnitts enthält.

Abmelden

(6) Die Züge sind bis zu 5 Minuten vorher mit der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtzeit von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle abzumelden:
„Zug ..... in ..... voraussichtlich ab.....“ (Minuten der Ab- oder Durchfahrtzeit).

Die Züge sind von der Zugleitstelle an die vom EBL bestimmten Betriebsstellen abzumelden:
„Zug ..... in ..... voraussichtlich ab ..... “ (Minuten der Ab- oder Durchfahrtzeit).

Handelt es sich um einen Zug mit außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeugen, so sind beim Abmelden des Zuges hinter der Zugnummer die Worte „mit außergewöhnlichen Sendungen“ bzw. „mit außergewöhnlichen Fahrzeugen“ hinzuzufügen.

Bei Strecken ohne Streckenblock ist die Rückmeldung Ankunftmeldung des vorausgefahrenen Zuges abzuwarten.

(7)

Zuglaufmeldungen bei Verkehren von Sonderzügen, Sperrfahrten und bei anderen Fahrplanabweichungen

Wenn sich durch das Verkehren von Sonderzügen oder Sperrfahrten die Zuglaufmeldestellen für andere Züge ändern, ist die Änderung im Fahrplan des Sonderzuges oder der Sperrfahrt festzulegen und dem Zugpersonal der beteiligten Züge mitzuteilen.

Der Zugleiter kann bei Abweichungen vom Fahrplan zusätzliche Zuglaufmeldungen anordnen oder festgelegte aufheben.

Diese Änderungen sind den beteiligten Zugführern und örtlichen Betriebsbediensteten mitzuteilen. Die Zugführer vermerken die Änderung (z. B. in den Fahrtberichten) und unterrichten die Triebfahrzeugführer.

(8)

Zugmeldungen über die Grenzen der Zugleitstrecke hinaus

Der Zugleiter muss den Zug dem benachbarten Zugleiter oder Fahrdienstleiter anbieten, bevor er die Erlaubnis zur Fahrt über die letzte zur Kreuzung zugelassene Betriebsstelle hinaus erteilt.

Bei der Annahme eines Zuges gibt der Zugleiter an, bis zu welcher Betriebsstelle seiner Zugleitstrecke der Zug fahren darf, z. B.: „Zug ..... bis ..... ja“.

Der anbietende Fahrdienstleiter übermittelt dem Zugführer die Fahrerlaubnis und vermerkt sie im Zugmeldebuch.

Der anbietende Zugleiter vermerkt sie im Belegblatt oder Meldebuch für den Zugleiter.

Abweichungen sind in der SbV geregelt. Siehe auch § 1 (6).

Der Zugleiter meldet den Zug zurück, nachdem er für ihn eine Zuglaufmeldung erhalten hat oder der Zug bei ihm eingetroffen ist.

§ 10

Schnittstelle ESTW-ZLB Anlage 20

(9) Wenn eine Zugleitstrecke in eine Zugmeldestelle einmündet, die mit der Schnittstelle ESTW-ZLB ausgerüstet ist wird Anlage 20 angewendet. Dies wird in der SbV bekannt gegeben.

Bedingtes Anbieten und Annehmen

(10) Soll ein Zug vor Ankunft des Gegenzuges angeboten werden (bedingtes Anbieten), so darf dies frühestens 5 Minuten vorher geschehen. Der Fahrdienstleiter der ablassenden Zugmeldestelle fragt:

„Wird Zug ..... angenommen, wenn Zug ..... in ..... ?“

Der Fahrdienstleiter der angerufenen Zugmeldestelle antwortet:

„Wenn Zug ..... in ....., darf Zug ..... kommen“.

Die Bedingung wird in Spalte „Meldungen und Vermerke“ des Zugmeldebuchs eingetragen.

Verzögerte Abfahrt

(11) Kann ein Zug nicht innerhalb 5 Minuten nach der genehmigten Abfahrzeit abfahren, so ist der Zugleiter sofort, spätestens vor Ablauf dieser Zeit zu verständigen.

Ausbleiben der Rückmeldung, Ankunft- oder Verlassensmeldung Anlage 18

(12) Geht die Rückmeldung / Ankunft- oder Verlassensmeldung nicht in längstens 10 Minuten nach Ablauf der planmäßigen Fahrzeit ein, so erkundigt sich der Fahrdienstleiter / Zugleiter nach dem Zuge. Ist der Zug nicht eingetroffen, hat er an der Fernmeldeanlage das Warnschild nach Anlage 18 „Merkschilder“ und an der Stelleinrichtung für Ausfahrsignale Hilfssperren anzubringen.

Zurücklassen eines Zugteils auf freier Strecke

(13) Wird ein Teil eines Zuges auf freier Strecke zurückgelassen, so darf für den weiterfahrenden Teil die

Rückmeldung	Ankunftmeldung

nicht gegeben werden.

Die Zugmeldestelle hat die rückliegende Zugmeldestelle	Die Zuglaufmeldestelle hat den Zugleiter

zu unterrichten.

Der Zug ist erst zurückzumelden, wenn auch der zurückgelassene Teil den Streckenabschnitt verlassen hat.	Der Zugleiter trifft Anordnungen über die weiteren Meldungen.

Züge mit nachschiebendem Triebfahrzeug
Anlage 18

(14) Für Züge mit nachschiebendem Triebfahrzeug werden die

Zugmeldungen	Zuglaufmeldungen

ergänzt durch „mit Schiebelok“ oder, wenn die Schiebelok von der freien Strecke zurückkehrt, „mit Schiebelok, die von ..... zurückfährt“.

An der Fernmeldeanlage ist das Warnschild nach Anlage 18 anzubringen. •

Fährt die Schiebelok von einem Punkt der freien Strecke zurück, so wird von

der ersten auf der Rückfahrt erreichten Zugmeldestelle	der ersten auf der Rückfahrt erreichten Zuglaufmeldestelle

gemeldet:

„Schiebelok von Zug ..... in .....“

Erst dann darf der Zug zurückgemeldet werden.	

Die Zusätze und Meldungen werden in das

Zugmeldebuch	Belegblatt oder Meldebuch für den Zugleiter

eingetragen.

Der Fahrdienstleiter	Der Zugleiter

unterrichtet die beteiligten Bediensteten.

§ 11

Führen von Zugmeldebuch, Belegblatt und Meldebuch

Anwendung

(1) Der Fahrdienstleiter führt das „Zugmeldebuch“. Für jeden Zugmeldeabschnitt ist eine besondere Seite zu verwenden. Das Führen des Zugmeldebuches kann durch technische Einrichtungen ersetzt werden.

Der Zugleiter führt nach Anordnung des EBL entweder das „Belegblatt für den Zugleiter“ oder das „Meldebuch für den Zugleiter“.

Das Meldebuch für Zuglaufmeldungen führt auf besetzten Zuglaufstellen der örtliche Betriebsbedienstete.

Auf unbesetzten Zuglaufstellen führt es der Zugführer. Er kann es auch auf dem Triebfahrzeug für mehrere Zuglaufstellen gemeinsam führen oder stattdessen entsprechende Einträge in den Fahrtbericht machen.

Wenn die Zuglaufmeldungen durch Sprachspeicher aufgezeichnet werden, kann auf schriftliche Nachweise verzichtet werden.

Der EBL kann Abweichungen zulassen.

Eintragungen

(2) Die Zugmeldungeh | Die Zuglaufmeldungen
• sind entsprechend den Vordrucken unverzüglich einzutragen. Hierfür sind die Anleitungen und Beispiele in den Anlagen 5 bis 7 maßgebend.

Sind zwei Bedienstete an den Eintragungen beteiligt, so haben beide ihr Namenszeichen einzutragen.

Meldungen und Vermerke

(3) In der Spalte „Meldungen und Vermerke“ sind alle betriebswichtigen Meldungen mit Angabe der Zeit einzutragen, z. B.: Dienstübergabe (§ 2 (8) und § 6 (5)), Ausstellung schriftlicher Befehle (§ 9), bedingte Annahme (§ 10 (10)), Verlegen von Kreuzungen (§ 20) und Überholungen (§ 21), Fahrten mit Nebenfahrzeugen (§ 36), Verspätungsmeldungen (§ 13), Fernmelde- und Signalstörungen, Anforderung von Hilfszügen.

§ 12

Abweichungen vom Zugmelde- oder Zugleitverfahren

Verzicht

(1) Solange auf einer Strecke nur ein Zug eingesetzt ist, kann mit Genehmigung des EBL des Eisenbahninfrastrukturunternehmens vom Zugmeldeverfahren | Zugleitverfahren abgesehen werden. Der EBL des Eisenbahninfrastrukturunternehmens legt fest, wie der Betrieb beim Verzicht auf das Zugmeldeverfahren | Zugleitverfahren durchgeführt wird.

Zeitweises Ausschalten

(2) Der EBL kann anordnen, dass einzelne Zugmeldestellen | Zugleitstellen zeitweise ausgeschaltet werden.

Fahren im Sichtabstand Anlage 12

(3) Der EBL kann für bestimmte Streckenabschnitte oder ganze Strecken, auch nur zeitweise, das Fahren im Sichtabstand einführen. Er hat die hierfür erforderlichen Bestimmungen unter Beachtung der „Richtlinien für das Fahren im Sichtabstand“ nach Anlage 12 aufzustellen. Wenn zeitweise im Sichtabstand gefahren wird, schreibt er vor, wie die fahrdienstlichen Unterlagen zu führen und die beteiligten Bediensteten zu verständigen sind.

Zugsicherungssystem

(4) Auf Strecken, die mit einem Zugsicherungssystem ausgerüstet sind, trifft der EBL des EIU die erforderlichen Regelungen, dabei kann von den Bestimmungen des Zugmeldeverfahrens | Zugleitverfahrens abgewichen werden.

§ 13

Zugverspätungen

Meldungen

(1) Verspätungen sind bei Zügen mit Beförderung von Reisenden nach Weisung des öBl zu melden und den Reisenden bekannt zu geben.

Besondere Anordnungen

(2) Eine Betriebsstelle, die bei Verspätung eines Zuges besondere Anordnungen treffen muss, hat sich, ohne eine Verspätungsmeldung abzuwarten, rechtzeitig nach dem Lauf des Zuges zu erkundigen.

Zugleitbetrieb

(3) | Sofern der EBL des EIU nichts anderes festgelegt hat, sind Verspätungen über 10 Minuten vom Zugführer dem Zugleiter zu melden. Dieser meldet die Verspätungen erforderlichenfalls an benachbarte Zugleiter und an andere Betriebsstellen weiter.

§ 14

Prüfung des Fahrweges

Zeitpunkt und Umfang der Prüfung

(1) Bevor ein Signal für eine Zugfahrt auf Fahrt gestellt oder bevor die Fahrt auf andere Weise zugelassen wird, ist zu prüfen, ob der Fahrweg frei ist.

Hierzu gehört auch, dass

a) die zu befahrenden Weichen und die Flankenschutzeinrichtungen richtig liegen und wo erforderlich verschlossen oder bewacht sind,
b) gefährdende Rangierbewegungen eingestellt sind und
c) Fahrzeuge grenzzeichenfrei stehen und festgelegt sind, wenn sie die Zugfahrt gefährden können.

Durchrutschweg

Zum Fahrweg gehört auch der Durchrutschweg. Er beträgt 30 m, bei Geschwindigkeiten über 60 km/h 50 m, soweit nicht der EBL in besonderen Fällen Abweichungen anordnet.

Bei der Fahrwegprüfung ist auch darauf zu achten, dass Züge oder Rangierfahrten sich nach dem Halten noch strecken und dadurch den Fahrweg gefährden können.

In welcher Weise die Prüfung der Weichen, Gleissperren usw. vorzunehmen ist, wird vom EBL bestimmt.

Für den Teil eines Fahrweges mit einer selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage genügt es, dass der Abschnitt auf der zuständigen Betriebsstelle als frei angezeigt wird.

Besetzte Bahnhöfe

(2) Auf besetzten Bahnhöfen hat der Fahrdienstleiter oder örtliche Betriebsbedienstete die Fahrwegprüfung persönlich vorzunehmen.

Wenn dies nicht möglich ist, kann auf Anordnung des EBL die Prüfung anderen Betriebsbediensteten übertragen werden. Er bestimmt hierzu die Fahrwegprüfbezirke.

Dem für das Stellen des Signals oder für die Zulassung der Fahrt örtlich verantwortlichen Betriebsbediensteten ist das Ergebnis der Fahrwegprüfung nach (1) zu melden.

Auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal hat der örtliche Betriebsbedienstete sofort nach Ausfahrt eines Zuges oder nach Beendigung des Rangierens den Fahrweg für den nächsten zu erwartenden Zug einzustellen und zu prüfen.

Unbesetzte Bahnhöfe

(3) Auf unbesetzten Bahnhöfen hat der Zugführer vor Erteilung des Abfahrauftrages zu prüfen, dass der Fahrweg für die Ausfahrt frei ist. Er darf dies annehmen, wenn er zuvor den Ausfahrweg mit Fahrzeugen nicht berührt hat.
Der Zugführer ist dafür verantwortlich, dass nach der Ausfahrt des Zuges die Weichen in Grundstellung liegen, soweit vorgeschrieben, verschlossen sind und der Fahrweg für den nächsten Zug frei ist.

Bei Kreuzungen und Überholungen ist der Zugführer des zuletzt abfahrenden Zuges hierfür verantwortlich.

Der EBL des EIU kann abweichende Regelungen treffen, z. B. bei Rückfallweichen.

Indirekte Fahrwegprüfung

(4) Der EBL kann für bestimmte Bahnhöfe zulassen, dass das Freisein des Fahrwegs als festgestellt gilt, wenn der letzte Zug auf demselben Gleis den Bahnhof mit Schlusssignal verlassen hat und feststeht, dass kein Fahrzeug abgehängt wurde; außerdem darf auf dem Bahnhof inzwischen nicht rangiert oder ein Kleinwagen eingesetzt worden sein.

Kennzeichnung besetzter Einfahrgleise

(5) Ob und wie besetzte Einfahrgleise zu kennzeichnen sind, bestimmt der EBL.

Fahrwegsicherungsmeldung

(6) Der EBL des EIU kann festlegen, dass eine Fahrwegsicherungsmeldung im Fahrplan angeordnet oder vom Zugleiter angefordert werden darf.
Die Fahrwegsicherungsmeldung darf abgegeben werden, wenn

a) der Fahrweg frei ist,

b) gefährdende Rangierfahrten eingestellt sind und

c) Weichen und Flankenschutzeinrichtungen richtig gestellt und gesichert sind.

Der Wortlaut der Fahrwegsicherungsmeldung lautet:
„Fahrweg für Zug ... von … nach Gleis ... in … gesichert.“

§ 15

Weichen, Gleissperren und Sperrsignale, Signalabhängigkeit

Zuständigkeit Anlage 16

(1) Weichen, Gleissperren und Sperrsignale dürfen nur von den damit Beauftragten gestellt werden. Die Regeln für die Bedienung durch Zug- und Rangierpersonal sind in Anlage 16 gegeben. Der EBL des Eisenbahninfrastrukturunternehmens kann Abweichungen festlegen.

Grundstellung

(2) Für Weichen in Hauptgleisen, für Schutzweichen, Gleissperren, Sperrsignale und Riegel ist die Grundstellung vorgeschrieben, ausgenommen bei Gleisbildstellwerken. Bei handgestellten Weichen, für die eine Grundstellung bestimmt ist, und bei handgestellten Gleissperren ist das Hebelgewicht weiß/schwarz, bei Rückfallweichen gelb/schwarz. In Grundstellung ist der schwarze Teil des Hebelgewichts dem Erdboden zugekehrt. Die Hebelgewichte der Weichen ohne Grundstellung sind einfarbig.

Abweichende Regelungen werden in der SbV bekannt gegeben.

Weichen, für die eine Grundstellung bestimmt ist, sowie Riegel, Gleissperren und Sperrsignale müssen in Grundstellung stehen, wenn sie nicht in anderer Stellung gebraucht werden.

Flankenschutz

(3) Während der Fahrt eines Zuges müssen Flankenschutzeinrichtungen (Schutzweichen, Gleissperren, Sperrsignale) – soweit verfügbar – so gestellt sein, dass sie keine Flankenfahrt zulassen. Näheres regelt der EBL.
Ist die Signalabhängigkeit von Flankenschutzeinrichtungen aufgehoben, so dürfen andere Fahrten nur zugelassen werden, wenn sie die Zugfahrt nicht gefährden können.

Sicherung von Weichen

(4) Von Zügen spitzbefahrene Weichen werden gesichert durch
a) Signalabhängigkeit; Weichen, die im Regelbetrieb mit mehr als 50 km/h befahren werden, müssen signalabhängig sein.
b) Handverschluss; Handverschluss ist erforderlich an Weichen, die von Reisezügen mit mehr als 40 km/h bis höchstens 50 km/h befahren werden.
c) Bewachen; bei aufgehobener Signalabhängigkeit, bei gestörten Handverschlüssen oder nicht ausreichender Anzahl an Handverschlüssen sind die Weichen zu bewachen.

Sind die Maßnahmen zu a) bis c) nicht möglich, so darf höchstens mit 40 km/h gefahren werden.

Handverschluss

(5) Weichen, Gleissperren und Sperrsignale gelten als verschlossen, wenn sich die Schlüssel der Handverschlüsse am Schlüsselbrett befinden, sofern der EBL keine andere Aufbewahrung vorgeschrieben hat. Ersatzschlüssel liegen unter Siegelverschluss. Eine verschlossene Weiche oder Gleissperre darf nur mit Genehmigung des zuständigen Bediensteten geöffnet werden.
Bei Verwendung von Zugführerschlüsseln gelten die Bestimmungen zu (10).

Aufgehobene Signalabhängigkeit

(6) Die Signalabhängigkeit gilt als aufgehoben, wenn ein Hauptsignal auf Fahrt gestellt werden kann, obwohl

a) eines der Teile, die die Abhängigkeit zwischen Weichen, Gleissperren, Sperrsignalen und Signal herstellen (z. B. Riegel, Fahrstraßenhebel, Drahtzüge, Blockwerke),
b) Gleissperre oder Sperrsignal,
c) der Handverschluss der Weiche oder
d) ein an einer Weiche vorhandener Spitzenverschluss

nicht ordnungsmäßig wirkt oder die Abhängigkeit als aufgehoben erklärt ist.

Bewachen

(7) Weichen, Gleissperren und Sperrsignale gelten als bewacht, wenn der dafür verantwortliche Bedienstete sie überblicken und gegen fremden Eingriff schützen kann.

Benachrichtigung der Züge bei aufgehobener Signalabhängigkeit

(8) Ist die Signalabhängigkeit zu befahrender Weichen vorübergehend aufgehoben, so ist den Zügen durch schriftlichen Befehl – bei längerer Dauer durch Betriebsanweisung – die zulässige Geschwindigkeit gemäß (4) mitzuteilen.
An den Hebeln ferngestellter Weichen, Riegel und Flankenschutzeinrichtungen sowie an den Fahrstraßenhebeln sind Hilfssperren anzubringen.

Weichensignale

(9) Unverschlossene nicht signalabhängige Weichen in Hauptgleisen müssen mit Weichensignalen versehen sein; bei ausreichender Beleuchtung kann der EBL darauf verzichten.

• Aufbewahrung der Schlüssel

(10) Auf unbesetzten Betriebsstellen und, wo es der EBL des EIU angeordnet hat, ist der Zugführer für die richtige Stellung und das Verschließen der Weichen und Gleissperren verantwortlich. Er erhält hierfür Zugführerschlüssel, die genummert und so beschaffen sind, dass er mit ihnen nur Weichen aufschließen kann, für die er zuständig ist.

Die Zugführerschlüssel sind auf bestimmten Betriebsstellen aufzubewahren, die den Verbleib der Schlüssel überwachen. Sie können auch in bestimmten Fahrzeugen unter Verschluss aufbewahrt werden; die Zugführer sind dann verantwortlich, dass die Schlüssel nach Beendigung der Fahrt auf den Fahrzeugen verschlossen werden.

Wo die Weichen- und Gleissperrenschlüssel örtlich unter Verschluss aufbewahrt werden, erhält der Zugführer den Schlüssel hierzu. Vor Abfahrt hat er die Weichen- und Gleissperrenschlüssel wieder einzuschließen.

• Der EBL des EIU gibt die hierfür erforderlichen Weisungen und regelt
• auch die Benutzung von Schlüsseln durch Mitarbeiter anderer Arbeits-
• bereiche.

Auffahren von Weichen

(11) Weichen dürfen nicht aufgefahren werden. Ist es dennoch geschehen, dürfen sie nur in der Auffahrrichtung geräumt werden. Rückfallweichen dürfen aufgefahren werden, ausgenommen von Kleinwagen.

Maßnahmen nach Auffahren

(12) Eine aufgefahrene Weiche (außer Rückfallweiche) darf erst wieder befahren werden, wenn ihr ordnungsgemäßer Zustand durch einen vom EBL des EIU bestimmten Mitarbeiter örtlich festgestellt worden ist.

§ 16

Haupt- und Vorsignale

Zuständigkeit

(1) Der Fahrdienstleiter hat die Haupt- und Vorsignale selbst zu stellen oder freizugeben, wenn nicht durch den EBL eine andere Regelung vorgeschrieben ist.

Grundstellung

(2) Die Haupt- und Vorsignale besetzter Betriebsstellen müssen sich in Grundstellung befinden, wenn sie nicht für Zugfahrten oder bei betrieblich ausgeschalteten Betriebsstellen in Fahrtstellung stehen müssen.

Die Grundstellung der Hauptsignale ist „Halt“, die der Vorsignale „Halt erwarten“. Selbstblocksignale können in Grundstellung „Fahrt“ / „Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit“ bzw. dazugehörige Vorsignale „Fahrt erwarten“ zeigen.

Beim Selbststellbetrieb gehen die Hauptsignale selbständig in Fahrtstellung. Abweichungen gibt der EBL bekannt.

Prüfung der Signalstellung

(3) Wer ein Signal bedient, hat sich von der Stellung des Signals – bei Formsignalen, wenn möglich durch Augenschein – zu vergewissern.

Ausfahrsignale

(4) Ausfahrsignale dürfen erst nach
der Annahme des Zuges, bei bedingter Annahme erst nach Eintreffen des Gegenzuges | Eingang der Fahrerlaubnis
in Fahrtstellung gebracht werden.
Abweichungen, z. B. für die Bedienung von Gleisbildstellwerken mit Zentralblock, Fernsteuereinrichtungen und Speicherung der Stellvorgänge, gibt der EBL bekannt.

Durchfahrten

(5) Für Züge, die einen Bahnhof ohne Ausfahrvorsignal planmäßig durchfahren sollen, ist das Ausfahrsignal vor dem Einfahrsignal auf Fahrt zu stellen.

Bei verhinderter Ausfahrt darf das Einfahrsignal jedoch auf Fahrt gestellt werden, nachdem der Zug davor zum Halten gekommen ist.

Wenn die Sicht auf das Ausfahrsignal im Bremswegabstand vorhanden ist, kann der EBL in besonderen Fällen zulassen, dass auf das Stellen des Zuges vor dem Einfahrsignal verzichtet wird.

Bei Durchfahrten auf Bahnhöfen ohne Ausfahrsignale ist nach § 17 (9) zu verfahren.

Zurückstellen auf Halt

(6) Ein Hauptsignal ist auf Halt zu stellen, sobald der Zug mit Schlusssignal die vom EBL vorgeschriebene Zugschlussstelle (§ 3 (11)) überfahren hat, sofern dieses, z. B. bei Gleisbildstellwerken oder bei Selbstblock, nicht selbsttätig in die Haltstellung geht. Es ist sofort auf Halt zu stellen, wenn für die Fahrt des Zuges Gefahr droht.

Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Hauptsignal

(7) An einem Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal oder Lichtsperrsignal darf ein Zug nur auf schriftlichen Befehl, auf Ersatzsignal, Vorsichtssignal oder auf mündlichen Auftrag gemäß Signal Zs12 (M-Tafel) vorbeifahren.

Haltstellung nicht möglich

(8) Kann ein Hauptsignal nicht wieder auf Halt gestellt werden oder kommt es nicht wieder vollständig in die Haltstellung zurück, so ist
die rückliegende Zugmeldestelle | der Zugleiter
zu verständigen, dass die Züge durch schriftlichen Befehl zu beauftragen sind, vor dem gestörten Signal trotz der Fahrtstellung zu halten.
Erst dann darf für den Zug, für den das Signal auf Fahrt gestellt war,
die Rückmeldung | die Ankunftmeldung
gegeben werden.

§ 16

Ist Streckenblock vorhanden, so darf dieser nicht bedient werden; ersatzweise ist das Rückmelden – ausgenommen bei Selbstblock – einzuführen.

Ein vor dem gestörten Signal haltender Zug darf auf Auftrag des Fahrdienstleiters bzw. Zugleiters einfahren und muss an der Betriebsstelle halten. Näheres regelt der EBL. Wenn ein Vorsignal zu einem Halt zeigenden Hauptsignal nicht in die Warnstellung geht oder erloschen ist, so sind die Triebfahrzeugführer mündlich zu verständigen.

Unregelmäßigkeit an selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage

(9) Wenn bei einer selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage ein Abschnitt als besetzt angezeigt wird, obwohl er frei sein müsste, so ist zu prüfen, ob der Fahrwegabschnitt frei von Fahrzeugen ist. Näheres regelt der EBL des EIU unter Berücksichtigung der vorhandenen Sicherungstechnik.

§ 17

Einfahrt, Ausfahrt und Durchfahrt der Züge

Einfahrt ohne Einfahrsignal

(1) Wenn kein Einfahrsignal vorhanden ist, darf ein Zug ohne Halt einfahren. Im Fahrplan oder schriftlichen Befehl kann ihm „vE“ (vorsichtige Einfahrt) vorgeschrieben sein.

Wenn dem Zug durch den Fahrplan oder schriftlichen Befehl ein Halt vor der Trapeztafel vorgeschrieben ist, erfolgt die Einfahrt anschließend auf das Signal Zp 11 oder auf mündlichen Auftrag (z.B. über Funk).

Gleichzeitige Fahrten

(2) Die gleichzeitige Fahrt mehrerer Züge darf nur gestattet werden, wenn ihre Fahrwege getrennt voneinander verlaufen; ihre Durchrutschwege dürfen sich jedoch berühren.

Einfahrt in Stumpfgleis oder teilweise besetztes Gleis

(3) Fährt ein Zug planmäßig in ein Stumpfgleis oder in ein Gleis, das nicht auf seiner gesamten Länge frei ist, so ist dies im Fahrplan oder in der SbV anzugeben.

Muss ein Zug ausnahmsweise in ein Stumpfgleis oder in ein Gleis, das nicht auf seiner gesamten Länge frei ist, einfahren, so ist er durch schriftlichen Befehl oder mündlichen Auftrag hierüber zu verständigen und anzuweisen, bei der Einfahrt mit höchstens 30 km/h zu fahren.

Fahren vor Plan

(4) Züge dürfen vor Plan verkehren, wenn der EBL nichts anderes bestimmt; jedoch darf ein zur Beförderung von Reisenden bestimmter Zug nicht vor der den Reisenden bekanntgegebenen Zeit abfahren.

Verbot des Fahrens vor Plan

(5) Nicht gestattet ist das Fahren vor Plan,

a) wenn auf der Strecke noch Dienstruhe besteht,

b) wenn dadurch andere Züge wesentlich aufgehalten werden,

c) bei Gleisarbeiten, wenn keine Verständigung der zuständigen Betriebsstelle mit der Rotte besteht,

d) wenn die Verständigung über den Zuglauf gestört oder ein Schrankenwärter nicht im Dienst ist.

Zustimmung zur Abfahrt, Fahrerlaubnis

(6) Ein Zug darf auf einem Bahnhof nur mit Zustimmung des Fahrdienstleiters abfahren. Die Fahrtstellung des Hauptsignals oder die nach § 16 (7) zugelassene Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Hauptsignal gelten als Zustimmung. Auf Bahnhöfen ohne Ausfahrsignal oder mit Gruppenausfahrsignal bestimmt der EBL des EIU, wie die Zustimmung zu geben ist.

Ein Zug darf von einer Zuglaufmeldestelle nur nach Fahrerlaubnis abfahren. Wo der örtliche Betriebsbedienstete die Zuglaufmeldungen abgibt, übermittelt er die Fahrerlaubnis in vollem Wortlaut dem Zugführer. Der EBL des EIU ordnet an, wo der örtliche Betriebsbedienstete der Abfahrt zustimmen muss.

Bedingungen für die Zustimmung bzw. Fahrerlaubnis

(7) Bevor der Fahrdienstleiter die Zustimmung zur Ab- oder Durchfahrt erteilt, hat er sich persönlich davon zu überzeugen, dass

a) die Rückmeldung des letzten Zuges im Meldebuch eingetragen oder die Rückblockung eingegangen ist,

b) der letzte Zug aus der Gegenrichtung mit Zugschluss eingetroffen ist, und

c) keine andere Fahrt in den zu befahrenden Streckenabschnitt zugelassen ist.

d) Wenn die Züge anzubieten sind (§ 10 (4)), muss für den abzulassenden Zug die Annahme von der vorgelegenen Zugmeldestelle im Zugmeldebuch eingetragen sein.

Bevor der Zugleiter die Fahrerlaubnis erteilt, hat er sich persönlich im Belegblatt oder Meldebuch davon zu überzeugen, dass durch eine Freilinie das Freisein des zu befahrenden Streckenabschnitts dokumentiert ist, und die Beleglinie für den abzulassenden Zug eingetragen ist.

Der Zugleiter darf einen Zug einem vorausfahrenden folgen lassen

a) bis zur letzten von diesem geräumten Zuglaufmeldestelle, wenn
1. die Verlassensmeldung nach § 10 (5) oder
2. die Ankunftmeldung von einer weiter gelegenen Zuglaufmeldestelle vorliegt.

b) bis zu der Zuglaufmeldestelle, von der die Ankunftmeldung des vorausgefahrenen Zuges vorliegt, wenn
1. diese ein Einfahrsignal hat oder
2. der Zug Weisung hat, an der Trapeztafel zu halten oder

3. das Einfahrgleis für den folgenden Zug nach § 21 (4) freigemeldet ist oder

4. für den vorausgefahrenen Zug die genehmigte Abfahrzeit erreicht ist und der abzulassende Zug durch das Zeichen „vE“ (vorsichtige Einfahrt) im Fahrplan, durch Eintrag in den Fahrtbericht oder Befehl den Auftrag hat, von der Trapeztafel ab vorsichtig auf Sicht einzufahren.

Ferner darf die
Zustimmung für Ab- oder Durchfahrt | Fahrerlaubnis
erst erteilt werden, wenn die Schrankenwärter, Bahnübergangsposten, Rotten verständigt sind, wo es vorgeschrieben ist.

Abfahrauftrag

(8) Einem Zug darf nur Abfahrauftrag erteilt werden, wenn die Abfahrbereitschaft nach § 42 (5) festgestellt ist.

Auf örtlich besetzten Bahnhöfen meldet der Zugführer die Abfahrbereitschaft an den
Aufsichtsbediensteten | örtlichen Betriebsbediensteten.
Dieser erteilt den Abfahrauftrag, wenn die Zustimmung zur Fahrt vorliegt.

Auf Stellen, die nicht mit einem örtlichen Betriebsbediensteten besetzt sind, erteilt stets der Zugführer den Abfahrauftrag.

Abweichungen legt der EBL des Eisenbahninfrastrukturunternehmens fest.

Der Abfahrauftrag wird gegeben durch Signal Zp 9 oder mündlich durch den Zuruf „Abfahren“. Stehen mehrere Züge zur Abfahrt bereit, lautet der Zuruf „Zug (Nr.) abfahren“. Bei Triebwagen und Wendezügen darf der mündliche Abfahrauftrag durch einen mäßig langen Ton mit der Summer- oder Klingelanlage ersetzt werden.

Die Fahrtstellung eines Hauptsignals oder der schriftliche Befehl, an einem Halt zeigenden oder gestörten Signal vorbeizufahren, gelten nicht als Abfahrauftrag.

§ 17

Bahnhöfe ohne Ausfahrsignal

(9) Auf Bahnhöfen ohne Ausfahrsignal müssen alle Züge halten.

Ist jedoch im Fahrplan eines planmäßig durchfahrenden Zuges ein „H“ angegeben und soll

der Zug

der zweite Zug nach Eintreffen des ersten Zuges

ohne Halt weiterfahren, so ist ihm Signal Zp 9 als Durchfahrauftrag zu geben.

Auf Bahnhöfen ohne örtliche Betriebsbedienstete ist der Durchfahrauftrag vom Zugführer des ersten Zuges zu geben.

Ein auf dem Bahnhof haltender abfahrbereiter Zug ist zu verständigen, dass das als Durchfahrauftrag erteilte Signal Zp 9 für ihn nicht gilt.

Außerplanmäßiges Anhalten von Zügen auf Bahnhöfen ohne Ausfahrsignal

(10) Steht auf Bahnhöfen ohne Ausfahrsignal der Ausfahrt eines Zuges,

für den im Fahrplan ein „H“ vorgeschrieben ist

wo er nach dem Fahrplan durchfahren soll,

ein Hindernis entgegen, so darf das Einfahrsignal erst auf Fahrt gestellt werden, nachdem der Zug davor zum Halten gekommen ist.

Der Zug, der nach dem Fahrplan durchfahren sollte, ist auf dem Bahnhof durch Schutzsignal oder mündlichen Auftrag zu stellen.

Vorstehende Maßnahmen entfallen, wenn feststeht, dass der Zug bereits durch schriftlichen Befehl verständigt worden ist.

Gestörte Verständigung

(11) Ist die Verständigung zwischen den Zugmeldestellen nicht möglich, so darf ein Zug nur abgelassen werden, wenn angenommen werden kann, dass der vorausgefahrene Zug auf der Zugmeldestelle eingetroffen ist und kein Gegenzug zu erwarten ist. Fahrten auf Strecken ohne Streckenblock, Fahrten entgegen der über die Streckenblockeinrichtung erteilten Erlaubnis oder Fahrten auf Strecken in Richtung auf eine Abzweigstelle sind bei gestörter Verständigung nicht zulässig.

Kann zum Einholen der Fahrerlaubnis keine Verständigung hergestellt werden, ist zu versuchen, über andere Kommunikationswege Verbindung mit dem Zugleiter aufzunehmen. Ist dies nicht möglich, darf der Zug nicht abfahren. Der EBL des EIU kann abweichende Regelungen treffen.
Eine einmal erteilte Fahrerlaubnis gilt bis zu der Betriebsstelle, bis zu der sie erteilt wurde, auch wenn unterwegs festgestellt werden sollte, dass die Verständigung inzwischen gestört ist. Es ist zu versuchen über andere Kommunikationswege die Verständigung herzustellen. Das EIU kann hierzu Regelungen treffen.

Ausfall der technischen Sicherung an Bahnübergängen

(12) Wird
dem Fahrdienstleiter | dem Zugleiter
bekannt, dass eine Schranke nicht geschlossen oder eine fernüberwachte technische Sicherung eines Bahnübergangs gestört und der Bahnübergang nicht durch Bahnübergangsposten gesichert ist, müssen die Züge durch schriftlichen Befehl beauftragt werden, den Bahnübergang zu sichern.

Wenn der Bahnübergang durch Bahnübergangsposten gesichert wird, sind die Züge hiervon zu verständigen.

Liegenbleiben von Zügen oder Zurücklassen von Zugteilen

(13) Kann ein auf freier Strecke liegengebliebener Zug nicht aus eigener Kraft weiterfahren oder muss er einen Zugteil zurücklassen, so ist das Gleis zu sperren.

§ 18

Dienst der Schrankenwärter, Bahnübergangsposten, Streckenwärter und Rottenaufsichtsbediensteten

Benachrichtigung der Schrankenwärter

(1) Die Schrankenwärter sind über den Zugverkehr zu benachrichtigen. Dies kann geschehen durch

a) den Streckenfahrplan
b) die mündliche oder fernmündliche Ankündigung der Ab- oder Durchfahrt der Züge,
c) das Mithören der Zugmeldungen (s. auch § 10 (6)),
d) fahrzeug- oder ferngesteuerte technische Einrichtungen, z. B. Zugvormelder, Anrückmelder.

Die Ab- oder Durchfahrt der Züge ist auch im Falle a) anzukündigen, wenn Züge mehr als 10 Minuten vor Plan verkehren oder die Reihenfolge der Züge geändert ist, und bei Sonderzügen.

Vor dem Mithören der Zugmeldungen melden sich zuerst die Zugmeldestellen und dann die Schrankenwärter.

Der die Zugmeldung abgebende Fahrdienstleiter überwacht, dass sich alle Schrankenwärter gemeldet haben, bevor er die Zugmeldung abgibt. Die Aufnahme der Zugmeldung wird von den Schrankenwärtern bestätigt.

• Der EBL des EIU gibt die Art der Benachrichtigung der Schrankenwär-
• ter bekannt.

Schrankenwärter meldet sich nicht

(2) Hat sich der Schrankenwärter nicht zum Dienst und auch nicht auf Anruf gemeldet oder kann ein Schrankenwärter, der nach (1) b) oder c) zu benachrichtigen ist, nicht erreicht werden, muss der Zug durch schriftlichen Befehl beauftragt werden, den Bahnübergang zu sichern.

Benachrichtigung der Bahnübergansposten

(3) Wenn auf Anordnung des EBL des EIU ein Bahnübergangsposten eingesetzt wird, so ist dieser wie ein Schrankenwärter zu benachrichtigen. Wenn der Bahnübergangsposten zeitweise eingesetzt ist, ist an
• der Fernmeldeanlage ein Warnschild nach Anlage 18 anzubringen.

Aufgaben der Schrankenwärter und Bahnübergangsposten Anlage 13

(4) Die Schrankenwärter und Bahnübergangsposten führen ihren Dienst gemäß Anlage 13 „Richtlinien für den Dienst der Schrankenwärter und der Bahnübergangsposten“ durch.

Benachrichtigung der Rotten

(5) Sind Rotten fernmündlich über den Zugverkehr zu benachrichtigen, so hat dies nach (1) zu geschehen. An der Fernmeldeanlage ist
• für jede Rotte ein Merkschild „Rotte“ nach Anlage 18 anzubringen.
Bei unterbrochener Verständigung muss der Zug durch schriftlichen Befehl beauftragt werden, gemäß § 45 (5) auf Sicht zu fahren.

Aufgaben der Streckenwärter und Rottenaufsichtsbediensteten Anlage 14

(6) Die Streckenwärter und Rottenaufsichtsbediensteten überwachen, dass sich die Bahn in ordnungsgemäßem Zustand befindet und sicher befahren werden kann. Sie führen ihren Dienst gemäß Anlage 14 „Richtlinien für den Dienst der Streckenwärter und Rottenaufsichtsbediensteten“ durch.

§ 19

Beobachten der Züge, Verhalten bei Unregelmäßigkeiten

Allgemeines

(1) Alle Betriebsbediensteten haben vorbeifahrende Züge zu beobachten, soweit ihre sonstigen Aufgaben das zulassen; bei Unregelmäßigkeiten ist das Erforderliche sofort zu veranlassen.

Unvollständige Signale

(2) Wird ein unvollständiges Spitzen- oder Schlusssignal bemerkt, so ist dies der nächsten Betriebsstelle vorzumelden; das Signal ist dort zu vervollständigen. Kann das Nachtzeichen des Spitzensignals nicht vervollständigt werden, so darf der Zug bis zu dem Bahnhof weiterfahren, an dem das Spitzensignal vervollständigt werden kann. Der EBL kann weitere Regelungen festlegen.

(3) Bei erloschenem Nachtzeichen des Spitzensignals ist der Zug anzuhalten,

a) sofort bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter.

b) auf dem nächsten Bahnhof in den übrigen Fällen.

Nach Anhalten des Zuges sind Unregelmäßigkeiten dem

Fahrdienstleiter | Zugleiter

zu melden.

Spitzensignal erloschen

(4) Trifft auf einer

Zugmeldestelle | Zuglaufmeldestelle

ein Zug ohne Schlusssignal ein oder hat der verantwortliche Bedienstete das Schlusssignal nicht mit Sicherheit erkannt, so darf die

Rückmeldung | Ankunft- oder Verlassensmeldung

erst gegeben werden, wenn feststeht, dass der Zug vollständig ist.

Fehlen des Schlusssignals

(5) Wird eine Zugtrennung festgestellt, so ist die Strecke zu sperren.

Die benachbarten Zugmeldestellen haben im gegenseitigen Benehmen | Der Zugleiter hat

für die Räumung der Strecke zu sorgen.

Die sperrende Stelle hebt die Sperrung wieder auf, nachdem sie festgestellt hat, dass die Strecke vollständig geräumt ist.

Anschließend ist die Rückmeldung bzw. Rückblockung nachzuholen.

Zugtrennung

(6) Zur Erkennung von Unregelmäßigkeiten an den Laufwerken und den Bremsen der Fahrzeuge ist nach den „Richtlinien zur Verhütung von Betriebsgefährdungen durch Fahrzeugschäden“ nach Anlage 15 zu verfahren.

Unregelmäßigkeiten an den Fahrzeugen
Anlage 15

(7) (bleibt frei)

(8) Unbefahrbare Gleisabschnitte und Gleise, die nicht befahren werden dürfen, sind zu sperren (§ 26).

Unbefahrbares Gleis

§ 20

Kreuzungen und ihre Verlegung

Begriff

(1) Eine Kreuzung ist das Ausweichen zweier in entgegengesetzter Richtung fahrender Züge. Als Kreuzung gelten auch die Fälle, wo ein Zug auf einem Zuganfangsbahnhof die Ankunft des Gegenzugs abwarten muss, es sei denn, es handelt sich um dieselbe Zugeinheit. Muss ausnahmsweise eine andere Zugeinheit eingesetzt werden, so ist die Kreuzung wie bei einem Sonderzug anzuordnen.

Kreuzungsbahnhöfe

(2) Kreuzungen finden nur auf den vom EBL hierfür zugelassenen Bahnhöfen statt. Diese müssen mit Einfahrsignalen oder Trapeztafeln ausgerüstet sein.

Bekanntgabe

(3) Kreuzungen sind im Fahrplan vorzuschreiben.
Auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal werden auch die Reihenfolge der Einfahrt und die Einfahrgleise der kreuzenden Züge durch den Fahrplan
• oder Befehl festgelegt, sofern dies nicht der EBL des EIU im Voraus geregelt hat.
Bei Sonderzügen sind die Kreuzungen in einer Fahrplananordnung oder durch schriftlichen Befehl bekanntzugeben; die mit ihnen kreuzenden Züge sind nach (9) zu behandeln.

Auf Bahnhöfen, die mit Ein- und Ausfahrsignalen ausgerüstet sind, kann der EBL zulassen, dass auf die Bekanntgabe der Kreuzung verzichtet wird.

Kreuzungen auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal

(4) Auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal hält der nach Fahrplan, auf schriftlichen Befehl oder auf Anordnung des EBL als zweiter einfahrende Zug vor der Trapeztafel so lange, bis er durch Signal Zp 11 oder mündlich zur Einfahrt beauftragt wird. Der Auftrag darf erst erteilt werden, wenn der Fahrweg frei ist und der zuerst eingefahrene Zug an der vorgeschriebenen Stelle hält.
Soll von der vorgeschriebenen Reihenfolge abgewichen werden, so muss sichergestellt sein, dass die Einfahrweichen für den Gegenzug nicht in den Fahrweg desjenigen Zuges führen, der abweichend von der planmäßigen Reihenfolge als erster einfährt.
Wenn nach dem Fahrplan der zweite Zug von der benachbarten

Zugmeldestelle

Zuglaufmeldestelle, auf der Fahrerlaubnis einzuholen ist,

mindestens 5 Minuten später abfährt, als der erste Zug auf dem Kreuzungsbahnhof ankommt, und sein Fahrweg dort frei ist und bleibt, so braucht für den zweiten Zug kein Halt vor der Trapeztafel vorgeschrie-

ben zu werden; ihm ist im Fahrplan „vE“ vorzuschreiben. Der Triebfahrzeugführer darf dann nicht vor Plan fahren.

Auf betrieblich unbesetzten Zuglaufmeldestellen hat der Zugführer des vor der Trapeztafel halten den Zuges spätestens nach 5 Minuten die Weisung des Zugleiters einzuholen.

Einfahrt eines zweiten Zuges ohne Halt an der Trapeztafel

(5) Der EBL des EIU kann zulassen, dass der als zweiter einfahrende Zug ohne Halt an der Trapeztafel einfährt, wenn

dem Zugleiter eine aktuelle Fahrwegsicherungsmeldung vorliegt oder

bei übersichtlichen Bahnhöfen

– der zweite Zug auf Sicht einfährt oder
– dem zweiten Zug im Fahrplan oder schriftlichen Befehl „vE“ vorgeschrieben ist.

Bei Bahnhöfen mit Rückfallweichen kann der EBL des EIU gleichzeitige Einfahrten zulassen.
Weitere Anordnungen (z. B. Einfahrgeschwindigkeit, Schutz der Reisenden, Signalgebung) trifft erforderlichenfalls der EBL des EIU.

(6) (bleibt frei)

Verlegen einer Kreuzung

(7) Kreuzungen dürfen verlegt werden. Sie sind nach dem Bahnhof zu verlegen, der nach dem Lauf der Züge der geeignetste ist.

Das Verlegen der Kreuzung ersetzt nicht
die Zugmeldungen.
die Fahrerlaubnis.

Bekanntgabe der Verlegung und des Ausfalls

(8) Nachdem der neue Kreuzungsbahnhof der Verlegung zugestimmt hat, verlegt der bisherige Kreuzungsbahnhof die Kreuzung mit den Worten:
„Zug ..... kreuzt mit Zug ..... in .....“ und gibt dies allen dazwischenliegenden Zugmeldestellen bekannt.

Der Zugleiter verlegt die Kreuzung und benachrichtigt die beteiligten besetzten Zuglaufmeldestellen mit den Worten:
„Zug ..... kreuzt mit Zug ..... in .....“.

Sind keine Einfahrsignale vorhanden, sind auch Reihenfolge und Gleisbenutzung bei der Einfahrt auf dem neuen Kreuzungsbahnhof zu bestimmen.
Die Schrankenwärter und die anderen beteiligten Bediensteten sind über verlegte und ausfallende Kreuzungen zu unterrichten.

Verständigung des Zugpersonals bei Abweichungen

(9) Die Züge werden von der Kreuzungsverlegung und, wo keine Einfahrsignale vorhanden sind, von der Reihenfolge und Gleisbenutzung bei der Einfahrt durch schriftlichen Befehl verständigt. Dies gilt auch für zusätzliche und ausgefallene Kreuzungen.
Dem Zug, der über den planmäßigen Kreuzungsbahnhof hinausfahren muss, darf der Abfahrauftrag erst erteilt werden, wenn der andere Zug durch schriftlichen Befehl verständigt ist oder den Befehl auf einer bereits festgelegten
Zugmeldestelle | Zuglaufmeldestelle
vor dem neuen Kreuzungsbahnhof erhält.

Eintragungen

(10) Verlegte, angeordnete und ausgefallene Kreuzungen sind nach § 8 (5) einzutragen.

§ 21

Überholungen und ihre Verlegung

Begriff

(1) Unter „Überholen“ wird das Vorbeifahren eines Zuges an einem anderen der gleichen Fahrtrichtung verstanden.

Überholungsbahnhöfe

(2) Überholungen finden nur auf den vom EBL dafür zugelassenen Bahnhöfen statt. Sie müssen mit Einfahrsignalen oder Trapeztafeln ausgerüstet sein.

Bekanntgabe

• (3) Überholungen sind im Fahrplan vorzuschreiben. Auf Bahnhöfen
• ohne Einfahrsignal werden auch die Einfahrgleise der beteiligten Züge
• durch den Fahrplan oder Befehl festgelegt, sofern dies nicht der EBL
• des EIU im Voraus geregelt hat. Bei Sonderzügen sind sie in einer Fahrplananordnung oder durch schriftlichen Befehl bekanntzugeben.

Auf Bahnhöfen, die mit Ein- und Ausfahrsignalen ausgerüstet sind, kann der EBL zulassen, dass auf die Bekanntgabe der Überholung verzichtet wird.

Überholungen auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal

(4) Wo kein Einfahrsignal vorhanden ist, darf

der überholende Zug erst angenommen werden, wenn sein Fahrweg frei ist.

•

der Zugleiter den überholenden Zug erst folgen lassen, wenn er zusätzlich zur Ankunftmeldung die Fahrwegsicherungsmeldung erhalten hat.

Hiervon darf abgewichen werden, wenn dem überholenden Zug im Fahrplan oder durch schriftlichen Befehl der Halt vor der Trapeztafel oder für übersichtliche Bahnhöfe „vE“ vorgeschrieben ist.
Der vor der Trapeztafel haltende Zug darf erst auf Signal Zp 11 oder auf mündlichen Auftrag einfahren.

Verlegung einer Überholung

(5) Überholungen dürfen nach Notwendigkeit oder Zweckmäßigkeit verlegt werden.
Die Vereinbarung über das Verlegen von Überholungen ersetzt nicht die Zugmeldung. | die Fahrerlaubnis.

Verständigung

(6) Von verlegten oder ausfallenden Überholungen sowie von Überholungen mit Sonderzügen sind
der bisherige Überholungsbahnhof und alle dazwischen liegenden Zugmeldestellen, | die beteiligten besetzten Zuglaufmeldestellen,
die Schrankenwärter und alle anderen beteiligten Bediensteten zu unterrichten. Die Zugführer vermerken dies, ggf. mit Angabe der Gleisbenutzung im Fahrtbericht und verständigen den Triebfahrzeugführer.

Eintragungen

(7) Verlegte oder angeordnete Überholungen sind nach § 8 (5) einzutragen.

§ 22

Rangieren im Zugleitbetrieb

Rangiererlaubnis

(1) Hauptgleise dürfen nur mit Erlaubnis des Zugleiters zum Rangieren benutzt oder mit Fahrzeugen besetzt werden. Der Zugleiter erteilt die Rangiererlaubnis mit den Worten:
„Rangieren in …….. erlaubt“.
Dies ist im Belegblatt oder Meldebuch nachzuweisen.

Beendigung des Rangierens

(2) Nach Beendigung des Rangierens wird an den Zugleiter gemeldet: „Rangieren in … beendet.“
Dies ist im Belegblatt oder Meldebuch nachzuweisen.
Das Rangieren kann auch durch eine Abstellmeldung beendet werden.

Rangieren unterwegs

• (3)
•
•
•
•

Der EBL des EIU kann festlegen, dass mit Erteilung der Fahrerlaubnis auch die Erlaubnis zum Rangieren für unterwegs liegende Betriebsstellen erteilt ist.

• § 23 und § 24
• (bleiben frei)

§ 25

Verkehren von Sonderzügen und Ausfall von Zügen

Einlegen, Bekanntgabe

(1) Sonderzüge dürfen nur verkehren, wenn sie eingelegt sind. Als Einlegung gilt die Bekanntgabe des Fahrplans, des Verkehrstages und etwa erforderlicher Weisungen an alle beteiligten Stellen.

Zuständigkeit

(2) Für das Einlegen von Sonderzügen und die Bekanntgabe des Ausfalls von Zügen ist der öBl zuständig. Er kann andere Betriebsbedienstete, in der Regel den

Fahrdienstleiter | Zugleiter

damit beauftragen.

Die zugehörigen Schriftstücke sind bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit

beim Zugmeldebuch | beim Belegblatt oder Meldebuch für die Zugleiter

aufzubewahren.

Fahrplan

(3) Der Fahrplan ist dem Zugpersonal in einer Fahrplananordnung bekanntzugeben. Die Fahrplanbedingungen sind nach § 5 (1) festzulegen. In dringenden Fällen gilt als Fahrplan

die Verständigung zwischen den Zugmeldestellen. Dem Triebfahrzeugführer muss die jeweils zulässige Geschwindigkeit bekannt sein.
Wegen der Durchführung von Sperrfahrten siehe jedoch § 27 (4).

die Festsetzung der Zuglaufmeldungen, Kreuzungen, Überholungen und zulässigen Geschwindigkeit durch den Zugleiter. Dies ist dem Zugführer durch schriftlichen Befehl oder Fahrtberichtseintrag bekanntzugeben.

(4) Der Fahrdienstleiter | Der Zugleiter benachrichtigt die beteiligten Bediensteten und Schrankenwärter.

Benachrichtigung

(5) Bei Bahnbetriebsunfällen oder anderen außergewöhnlichen Ereignissen dürfen Hilfszüge auch abgelassen werden, wenn der Dienst auf der Strecke ruht. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h (§ 45 (4) b).

Hilfszüge auf Strecken mit Dienstruhe

Hauptsignale gelten dann nicht, Weichen sind vorsichtig zu befahren. Die ablassende Stelle verständigt das Zugpersonal durch schriftlichen Befehl, auf welchen Streckenabschnitten der Dienst ruht, und durch schriftlichen Befehl, dass Bahnübergänge mit nicht geschlossenen Schranken, mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen mit Fernüberwachung vorsichtig mit höchstens 10 km/h befahren werden dürfen. Vor dem Befahren von Bahnübergängen sind die Wegbenutzer durch Achtungssignal zu warnen.

§ 26

Sperren von Gleisen

(1) Es ist zwischen geplanten und unvorhergesehenen Gleissperrungen zu unterscheiden.

Gleissperrung

Der Zugleiter ist für die Sperrung der Gleise der Zugleitstrecke zuständig, ausgenommen der Bahnhofsgleise besetzter Zuglaufstellen. Für die Sperrung der Bahnhofsgleise in besetzten Zuglaufstellen ist der örtliche Betriebsbedienstete zuständig. Wenn der örtliche Betriebsbedienstete ein Bahnhofsgleis sperrt, verständigt er den Zugleiter.

(2) Ein Gleis der freien Strecke wird planmäßig gesperrt (z. B. bei Bauarbeiten, Sperrfahrten zur Bedienung von Anschlüssen der freien Strecke) nach den Anordnungen des EBL des Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

Planmäßige Sperrung

§ 26

Baugleis

Ein Bahnhofsgleis wird planmäßig gesperrt (z. B. bei Bauarbeiten, Lü-Sendungen „Dora“ im Nachbargleis, bei Arbeiten an Fahrzeugen, bei Ladearbeiten, zur Sicherung von Personen) nach Anordnung des EBL des Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

Ein gesperrtes Gleis darf nach schriftlicher Weisung des EBL des EIU zum Baugleis erklärt werden. In dieser Weisung wird festgelegt, welche Fahrten in das Baugleis eingelassen werden dürfen, in der Regel nur Fahrten, die in Zusammenhang mit den Arbeiten stehen. Das Bewegen von Fahrzeugen im Baugleis ist Rangieren.

Unvorhergesehene Sperrung

(3) Die unvorhergesehene Sperrung eines Gleises (z. B. bei Unfällen,
• Betriebsstörungen oder zur Sicherung von Personen) wird von dem,
• der als erster Kenntnis erhält, ohne weitere Anweisungen veranlasst.

Sperrmeldung, Benachrichtigung der Beteiligten

(4) Der Fahrdienstleiter sperrt das betroffene Gleis der freien Strecke von Zugmelde- zu Zugmeldestelle.

Der Zugleiter sperrt das betroffene Gleis der gesamten Zugleitstrecke oder einen Streckenabschnitt zwischen zwei Zuglaufstellen. Er benachrichtigt die beteiligten Zugführer

mit der Meldung: „Gleis . . . . von . . . . bis . . . . gesperrt“.

Bei planmäßiger Gleissperrung holt er zuvor die Zustimmung des Fahrdienstleiters der benachbarten Zugmeldestelle ein.

Er ordnet für die begrenzenden Zuglaufstellen Zuglaufmeldungen an.

Die beteiligten örtlichen Betriebsbediensteten, Schrankenwärter, Bahnübergangsposten und Rotten sind von der Gleissperrung zu benachrichtigen.

Einträge, Warnschild, Hilfssperren

(5) Die beteiligten Fahrdienstleiter tragen die Gleissperrung in die Zugmeldebücher ein und bringen

Der Zugleiter trägt die Gleissperrung in das Belegblatt oder Meldebuch für den Zugleiter ein.
Wo das Meldebuch für Zuglaufmeldungen geführt wird, sind in Spalte 9 die Meldungen über Gleissperrungen vom Zugführer, auf besetzten Zuglaufstellen vom örtlichen Betriebsbediensteten, einzutragen. Der Zugleiter bringt

• an der Fernmeldeanlage das Warnschild nach Anlage 18 an. Ausfahrsignale sind in Haltstellung durch Hilfssperren festzulegen.

Aufheben der Gleissperrung, Benachrichtigung der Beteiligten

(6) Nur diejenige Stelle, die die Gleissperrung ausgesprochen hat, darf sie wieder aufheben. Sie darf es erst, wenn die Befahrbarkeit und das Freisein des Gleises gemeldet und dies im

Zugmeldebuch	Belegblatt oder Meldebuch für den Zugleiter

eingetragen ist.

Die Gleissperrung wird aufgehoben	Der Zugleiter benachrichtigt die beteiligten Zugführer

mit der Meldung:
„Sperrung des Gleises von ..... bis ..... aufgehoben“.
Die beteiligten örtlichen Betriebsbediensteten, Schrankenwärter, Bahnübergangsposten und Rotten sind von der Aufhebung der Gleissperrung zu benachrichtigen.

Einträge beim Aufheben der Gleissperrung

(7) Die beteiligten Fahrdienstleiter tragen die Aufhebung der Gleissperrung in das Zugmeldebuch ein.

Der Zugleiter trägt die Aufhebung der Gleissperrung in das Belegblatt oder Meldebuch für den Zugleiter ein.

Wo das Meldebuch für Zuglaufmeldungen geführt wird, sind in Spalte 10 die Meldungen über die Aufhebung der Gleissperrungen vom Zugführer, auf besetzten Zuglaufmeldestellen vom örtlichen Betriebsbediensteten, einzutragen.

Sperrung von Bahnhofsgleisen oder -weichen

(8) Sollen Bahnhofsgleise oder -weichen gesperrt werden, so sorgt der Fahrdienstleiter

	Zugleiter auf unbesetzten Betriebsstellen, der örtliche Betriebsbedienstete auf besetzten Betriebsstellen

für die Abriegelung. Die zu sperrenden Gleise und Weichen sind abzuriegeln durch Hilfssperren an den Hebeln der Zugangsweichen in abweisender Stellung, durch das Verschließen der Zugangsweichen oder Gleissperren oder durch Wärterhaltscheiben. Die beteiligten Stellen sind zu benachrichtigen mit der Meldung:
„Gleis Nr. ..... / Weiche Nr. ..... im Bahnhof ..... gesperrt“.

Für die Aufhebung dieser Sperrung gilt (6) sinngemäß. Alle Meldungen zur Sperrung und zur Aufhebung der Sperrung von Bahnhofsgleisen sind nachzuweisen. Der EBL des EIU legt die Art des Nachweises fest.

§ 27

Sperrfahrten

Begriff

(1) Züge und Nebenfahrzeuge, die in ein gesperrtes Streckengleis eingelassen werden, sind Sperrfahrten.

Arten

(2) Sperrfahrten verkehren entweder über das ganze gesperrte Streckengleis oder nur einen Teil und kehren zurück.
In das gesperrte Streckengleis dürfen mehrere Sperrfahrten eingelassen werden.

Durchführung

(3) Die Durchführung jeder Sperrfahrt wird durch Fahrplan, schriftlichen Befehl oder Eintrag in den Fahrtbericht geregelt.

Ist im gesperrten Gleis eine unbefahrbare Stelle vorhanden oder befinden sich Fahrzeuge im Gleis oder sollen mehrere Sperrfahrten in das Gleis eingelassen werden, so ist darauf hinzuweisen und das Fahren auf Sicht gemäß § 45 (5) anzuordnen.

Zugnummer

(4) Jede Sperrfahrt erhält eine Zugnummer. In den Meldungen und

im Zugmeldebuch	im Belegblatt oder Meldebuch für den Zugleiter sowie im Melde buch für Zuglaufmeldungen

sind Sperrfahrten stets als solche zu bezeichnen, z. B. ,,Sperrf 205".

Zustimmung Fahrerlaubnis

(5) Keine Sperrfahrt darf abfahren ohne

Zustimmung des Fahrdienstleiters, der gesperrt hat. Die Abfahrt der Sperrfahrt ist der benachbarten Zugmeldestelle zu melden.	Fahrerlaubnis des Zugleiters.

Die beteiligten örtlichen Betriebsbediensteten, Schrankenwärter, Bahnübergangsposten und Rotten sind zu benachrichtigen.

Sperrfahrtschild

(6) Bei der Abfahrt

haben die benachbarten Zugmeldestellen	hat der Zugleiter

an der Fernmeldeanlage für jede Sperrfahrt ein Merkschild „Sperrfahrt“
• nach Anlage 18 anzubringen.
Für jede beendete Sperrfahrt ist ein Merkschild zu entfernen.

Rück- oder Weiterfahrt

(7) Bei Halt auf freier Strecke verständigt der Zugführer den zuständigen Fahrdienstleiter | Zugleiter sobald wie möglich über die Rück- oder Weiterfahrt. Bis dies geschehen ist, ist auf Sicht zu fahren und vor Bahnübergängen mit offenen Schranken zu halten.

Einfahrt

(8) Jede Sperrfahrt hat vor Einfahrt an der Trapeztafel zu halten, wenn nicht nach (3) eine andere Regelung angeordnet ist. Ist ein Einfahrsignal vorhanden, so ist seine Stellung für die Sperrfahrt maßgebend.

Beendigung

(9) Der Zugführer oder Nebenfahrzeugführer meldet bei Ankunft dem Fahrdienstleiter, | Zugleiter, ob er mit allen Fahrzeugen seiner Sperrfahrt die gesperrte Strecke geräumt hat; andernfalls gibt er Zahl und Standorte der zurückgelassenen Fahrzeuge an.

Die benachbarte Zugmeldestelle ist hiervon zu verständigen. | Der Zugführer oder Nebenfahrzeugführer trägt dies in das Meldebuch für Zuglaufmeldungen ein. Auf Betriebsstellen mit einem örtlichen Betriebsbediensteten übermittelt dieser die Meldungen dem Zugleiter und macht die erforderlichen Eintragungen.

Einträge

(10) In die Zugmeldebücher | In das Belegblatt oder Meldebuch für den Zugleiter ist die Zeit der Abfahrt und der Beendigung der Sperrfahrt, ggf. auch Zahl und Standort der zurückgelassenen Fahrzeuge einzutragen.

Örtlicher Schutz

(11) Bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter ist jede Sperrfahrt, die auf freier Strecke hält, an der Spitze und am Schluss durch ein rotes Licht zu kennzeichnen.

Anschlussstellen, Ladestellen der freien Strecke

(12) Für die Bedienung von Anschlussstellen und Ladestellen der freien Strecke gibt der EBL die erforderlichen Anweisungen.

Signalbedienung

(13) Signalanlagen sind zu bedienen, soweit es möglich und zulässig ist.

Abstellen von Fahrzeugen auf der freien Strecke

(14) Sollen Fahrzeuge (ausgenommen Nebenfahrzeuge) auf der freien Strecke abgestellt werden, trifft der öBl die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen; für regelmäßige Fälle wird dies durch den EBL geregelt.

§ 28 und § 29
(bleiben frei)

§ 30

Fahrdienstliche Behandlung der Nebenfahrzeuge

(1) Geeignete Nebenfahrzeuge dürfen wie Züge behandelt oder in Züge eingestellt werden. Werden Nebenfahrzeuge als Züge behandelt, gelten die Bestimmungen des § 36 nicht.

(2) Nicht geeignete Nebenfahrzeuge sind auf freier Strecke wie Sperrfahrten zu behandeln, in Bahnhöfen wie Rangierfahrten.

(3) Die Entscheidung, welche Nebenfahrzeuge geeignet oder nicht geeignet sind trifft der EBL.

Merkschilder

(4) Die Fahrdienstleiter | Die Zugleiter und die benachrichtigten Betriebsstellen bringen an der Fernmeldeeinrichtung das Merkschild „Kleinwagen“ nach Anlage 18 an. Wird das Nebenfahrzeug (Kleinwagen) als Sperrfahrt eingelegt, ist zusätzlich das Merkschild „Sperrfahrt“ nach Anlage 18 anzubringen.

Sonderregelung

(5) Müssen Nebenfahrzeuge auf Strecken verkehren, auf denen Dienstruhe herrscht oder kein Zugmelde- oder Zugleitverfahren durchgeführt wird, trifft der EBL die dafür erforderlichen Anweisungen.

Einsetzen, Aussetzen

(6) Nebenfahrzeuge dürfen auch auf freier Strecke ein- und ausgesetzt werden. Sie sind dann wie Sperrfahrten zu behandeln. Nebenfahrzeuge dürfen erst eingesetzt werden, nachdem
der Fahrdienstleiter | der Zugleiter
zugestimmt und die Strecke gesperrt hat.
Der Fahrdienstleiter | Der Zugleiter
hebt die Sperrung auf, nachdem ihm der Nebenfahrzeugführer das Aussetzen gemeldet hat.

Nachfahren von Nebenfahrzeugen nach Zügen

(7) Nebenfahrzeuge dürfen nur bei Tag und guter Sicht einem Zug nachfahren.
Dieses muss ausdrücklich vereinbart werden. |

Der Zugführer des vorausfahrenden Zuges ist zuvor davon zu verständigen.
Für das Nachfahren auf Strecken mit fahrzeuggeschalteten Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen erlässt der EBL die erforderlichen Bestimmungen.

Einträge für nachfahrende Nebenfahrzeuge

(8) Bei einem nachfahrenden Nebenfahrzeug ist im Zugmeldebuch in der Spalte „Meldungen und Vermerke“ einzutragen: „Fährt Z..... nach“.

Das Belegblatt oder Meldebuch für den Zugleiter ist beim Nachfahren gemäß Anleitung in Anlage 6 und 7 zu führen. Der örtliche Betriebsbedienstete trägt die Benachrichtigung über das Nachfahren des Nebenfahrzeugs in das Meldebuch für die Zuglaufmeldungen ein.

3. Abschnitt

Zugfahrdienst

§ 31

Zugpersonal

Zugpersonal

(1) Das Zugpersonal besteht aus dem Triebfahrzeugpersonal und dem Zugbegleitpersonal.

Zum Triebfahrzeugpersonal gehören Triebfahrzeugführer, Heizer und Triebfahrzeugbegleiter, zum Zugbegleitpersonal der Zugführer und Schaffner.

Das Zugpersonal muss die für die Dienstausübung notwendigen Unterlagen, Signalmittel und Geräte mit sich führen.

Streckenkenntnis

(2) Triebfahrzeugpersonal und Zugführer müssen streckenkundig sein und dies schriftlich erklärt haben. Soll ausnahmsweise ein nicht streckenkundiger Triebfahrzeugführer oder Fahrer von Nebenfahrzeugen eingesetzt werden, so muss eine streckenkundige Person beigegeben werden; Ausnahmen hiervon regelt der EBL.

Besetzen der Triebfahrzeuge

(3) Während der Zugfahrt sind führende Fahrzeuge auf dem vorderen Führerstand mit einem Triebfahrzeugführer, Nebenfahrzeuge mit einem Führer von Nebenfahrzeugen, zu besetzen.

Arbeitende Triebfahrzeuge müssen während der Fahrt mit einem Triebfahrzeugführer besetzt sein; gesteuerte Triebfahrzeuge (§ 18 Abs. 4 EBO) dürfen unbesetzt sein. Bei Kleinlokomotiven dürfen die Aufgaben des Triebfahrzeugführers auch von einem Bediener von Kleinlokomotiven wahrgenommen werden.

Besetzen der Züge

(4) a) Sofern in den Absätzen b) und d) nichts anderes bestimmt ist, sind führende Fahrzeuge in Zügen außerdem mit einem Triebfahrzeugbegleiter zu besetzen, wenn sie keine wirksame Sicherheitsfahrschaltung haben.
Der Triebfahrzeugbegleiter hat sich an der Strecken- und Signalbeobachtung zu beteiligen und den Zug erforderlichenfalls zum Halten zu bringen.

b) Arbeitende Dampflokomotiven sind, soweit erforderlich, mit einem Heizer zu besetzen.

c) (bleibt frei)

d) Das vorderste Fahrzeug geschobener Züge ist mit einem Betriebsbediensteten zu besetzen. Hiervon darf bei kurzem Zurücksetzen abgewichen werden. Der Betriebsbedienstete muss sich mit dem Triebfahrzeugführer verständigen können und Signalmittel zur Warnung der Wegebenutzer an Bahnübergängen ohne technische Sicherung mitführen.

e) Reisezüge sind mit mindestens einem Zugbegleiter zu besetzen, sofern dessen betriebliche Aufgaben nicht von einem anderen Betriebsbediensteten oder von technischen Einrichtungen übernommen werden. Sie dürfen ohne Zugbegleiter verkehren, wenn das Schließen der Wagentüren auf den Fahrgastwechsel abgestimmt und das Geschlossensein der Wagentüren vor Abfahrt dem Triebfahrzeugführer angezeigt oder bei einfachen Verhältnissen von ihm festgestellt wird.

Aufgaben des Zugführers Aufsicht über das Zugpersonal

(5) In der Regel übernimmt der Triebfahrzeugführer die Aufgaben des Zugführers. Der EBL des EVU kann andere Festlegungen treffen. Das Zugpersonal untersteht dem Zugführer.

Vorrang fahrzeugtechnischer und betrieblicher Tätigkeiten

(6) Das Zugpersonal hat alle betrieblichen und fahrzeugtechnischen Tätigkeiten vorrangig auszuführen. Bei Zügen im Einmannbetrieb sollen verkehrsdienstliche Handlungen nur während des Stillstands der Fahrzeuge ausgeführt werden.

Meldung des Zugführers

(7) Der Zugführer meldet sich vor Übernahme und nach Übergabe seines Zuges beim

Fahrdienstleiter,
Zugleiter oder örtlichen Betriebsbediensteten,

wenn dies nach Festlegung des EBL des EIU erforderlich ist.

Entfernen vom Zug, Verlassen des Triebfahrzeugs

(8) Während des Dienstes am Zuge darf sich das Zugpersonal vom Zug nicht ohne Erlaubnis entfernen. Triebfahrzeuge dürfen – auch vorübergehend – nur verlassen werden, wenn diese gegen unbeabsichtigte Bewegung nach § 44 (19) besonders gesichert sind.

Mitfahren auf dem Triebfahrzeug

(9) Die Erlaubnis zur Mitfahrt auf der Lokomotive und im abgeteilten besetzten Führerraum der Trieb- und Steuerwagen erteilt der EBL, in dringenden Fällen der öBl. Ohne besondere Erlaubnis dürfen jedoch in Ausübung ihres Dienstes mitfahren:

a) Zug- und Rangierpersonal,
b) die mit der Aufsicht und Überwachung des Betriebs, Instandhaltung der Bahnanlagen und Fahrzeuge betrauten Personen und auf deren Weisung auch andere Bedienstete.

Durch das Mitfahren darf das Triebfahrzeugpersonal in der Ausübung seines Dienstes nicht behindert werden.

§ 32

Bilden der Züge

Länge der Züge

(1) Ein Zug soll nicht länger sein, als es die Bahnanlagen zulassen. Reisezüge dürfen bei bestehenden Bahnsteigen nur dann länger als diese sein, wenn die Sicherheit durch betriebliche Anweisungen gewährleistet ist. Es dürfen

– Reisezüge höchstens 80, Leerreisezüge höchstens 100 Wagenradsätze,
– Güterzüge höchstens 250 Wagenradsätze

stark sein. Ein Zug darf höchstens 740 m lang sein.
Abweichungen kann der EBL zulassen. Einschränkungen der Zuglängen, die aus Gründen beschränkter Strecken- oder Bahnhofsverhältnisse notwendig sind, gibt der EBL bekannt.

Allgemeine Zugbildungsvorschriften

(2) Beim Bilden der Züge ist darauf zu achten, dass

a) nur Fahrzeuge eingestellt werden, die zur Beförderung mit dem Zug zugelassen sind,
b) die zulässige Länge und Radsatzanzahl nicht überschritten wird,
c) die erforderlichen Bremsen vorhanden sind,
d) die Fahrzeuge vorschriftsmäßig gekuppelt sind,
e) lose oder bewegliche Fahrzeugteile ordnungsmäßig festgelegt sind,
f) seitwärts aufgeschlagene Wagentüren und -klappen sowie Schwenkschiebetüren und bewegliche Wagendächer und -wände geschlossen sind,
g) verstellbare Pufferträger richtig gestellt und verriegelt sind,

h) an den Schluss ein Fahrzeug gestellt wird, an dem das Schlusssignal ordnungsgemäß angebracht werden kann,
i) der Zustand der Wagen und Ladungen die Betriebssicherheit nicht gefährden kann,
k) brennende Signallaternen an offenen Wagen mit leicht feuerfangender Ladung nur dann angebracht werden, wenn die Ladung durch Decken gegen die Laternen geschützt ist.

Wagen mit ungewöhnlicher Ladung

(3) Zwei oder mehr Wagen, über die dieselbe Ladung reicht, ferner Wagen mit einer Ladung, die sich in der Längsrichtung leicht verschieben kann, dürfen nicht unmittelbar vor oder hinter besetzten Personenwagen eingestellt werden.

Wagen mit langer Ladung

(4) Wagen mit einer Ladung von mehr als 60 m Länge – ausgenommen Langschienentransporteinheiten, die als solche gekennzeichnet sind – dürfen nur am Schluss von Zügen eingestellt werden.

Wagen durch Ladung oder Steifkupplung verbunden

(5) Wagen, die nur durch die Ladung oder zusätzlich durch Steifkupplung verbunden sind, dürfen nur am Schluss von Zügen eingestellt werden. Die Anzahl der höchstens einzustellenden Wagenpaare gibt der EBL bekannt.

Wagen mit gefährlichen Gütern

(6) Für Beförderung von Wagen mit gefährlichen Gütern ist die „Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)“ zu beachten.

Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen
Anlage 17

(7) Für die Beförderung von Schwerwagen, Wagen mit Lademaßüberschreitung und anderen außergewöhnlichen Sendungen sind die „Bestimmungen für die Beförderung außergewöhnlicher Sendungen“ nach Anlage 17 zu beachten. Erforderlichenfalls gibt der EBL zusätzliche Anweisungen bekannt.

Einschränkungen in der Zulassung von Wagen

(8) Einschränkungen in der Zulassung von Wagen oder besondere Bedingungen für die Beförderung von Wagen infolge ihrer Radsatzlast, ihres Fahrzeuggewichts je Längeneinheit, ihrer Bauart, Abmessungen oder Begrenzungen sowie ihrer Ladung auf bestimmten Strecken gibt der EBL bekannt.

§ 33

Vorspann

Zahl der Triebfahrzeuge

(1) Ein Zug darf zwei Triebfahrzeuge an der Spitze führen. Der EBL kann Abweichungen zulassen. Elektrische Lokomotiven sollen dabei vor Diesel- oder Dampflokomotiven, Diesellokomotiven vor Dampflokomotiven fahren.

Aufgabe des ersten Triebfahrzeugführers

(2) Der Führer des vorderen Triebfahrzeugs trägt in erster Linie die Verantwortung für das Geben der Signale und die Beobachtung der Strecke und ihrer Signale.

Aufgaben des Triebfahrzeugführers des zweiten Triebfahrzeugs

(3) Der Führer des zweiten Triebfahrzeugs hat auf die Signale und Mitteilungen des Führers des vorderen Triebfahrzeugs zu achten und den Zug zu beobachten. Zur Beobachtung der Strecke und ihrer Signale ist er ebenfalls verpflichtet.

Unterwegs rangieren

(4) Ist unterwegs zu rangieren, so ist das vordere Triebfahrzeug in der Regel abzuhängen. Es ist immer abzuhängen, wenn Wagen abgestoßen werden sollen.

Mehrfachtraktion

(5) Die Bestimmungen (2) bis (4) gelten nicht für Triebfahrzeuge, die gemeinsam von einem Führerstand aus gesteuert werden.

§ 34

Geschobene Züge

Begriff

(1) Geschobene Züge sind Züge, deren Triebfahrzeuge nicht an der Spitze laufen und die nicht von der Spitze aus gesteuert werden. Hilfszüge mit Schneeräumern auf eigenen Rädern und Schneeschleudern gelten betrieblich nicht als geschobene Züge.

Zulässigkeit

(2) Es dürfen geschoben werden:
a) Arbeitszüge, dienstliche Sonderzüge,
b) Züge nach und von Anschlussstellen,
c) Züge bei besonderen örtlichen Verhältnissen mit Genehmigung des EBL,
d) Züge in Störungsfällen.

Kuppeln

(3) Schiebende Triebfahrzeuge müssen mit dem Zug gekuppelt sein.

Besetzung des vordersten Fahrzeuges

(4) Das vorderste Fahrzeug ist mit einem Betriebsbediensteten zu besetzen, der eine Signalpfeife – auf Strecken mit nichttechnisch gesicherten Bahnübergängen auch ein Signalhorn – und bei Dunkelheit eine weißleuchtende Handlampe mitführt. Er beobachtet die Strecke und gibt erforderlichenfalls Aufträge und Haltsignale an den Triebfahrzeugführer. An den Signalen Bü 4, Pf 2 und Bü 5 und außerdem mehrmals vor dem Befahren des Bahnübergangs hat er mit dem Signalhorn zu blasen. Der Triebfahrzeugführer muss die Signale dieses Bediensteten aufnehmen können.

§ 35

Nachgeschobene Züge

Begriff

(1) Nachgeschobene Züge sind Züge, deren Triebfahrzeuge an der Spitze laufen oder die von der Spitze aus gesteuert werden und die ein weiteres Triebfahrzeug nachschiebt, das nicht von der Spitze aus gesteuert wird.

Nachschiebendes Triebfahzeug

Als nachschiebende Triebfahrzeuge gelten auch Triebwagen mit normalen Zug- und Stoßeinrichtungen, die zum Nachschieben verwendet werden.

Zulässigkeit

(2) Züge dürfen nachgeschoben werden
a) bei der Abfahrt,
b) auf Steigungsstrecken einschließlich dazwischenliegender waagerechter und im Gefälle liegender Strecken,
c) im Notfall überall.

Auf welchen Strecken regelmäßig nachgeschoben werden darf, bestimmt der EBL.
Bei regelmäßigem Nachschieben wird vom EBL, sonst mit schriftlichem Befehl vorgeschrieben, bis zu welchem Bahnhof das nachschiebende Triebfahrzeug mitfährt oder von welchem Punkt der freien Strecke es zurückfährt.

Kuppeln

(3) Nachschiebende Triebfahrzeuge sind mit dem Zug zu kuppeln, wenn sie auf einer im Gefälle liegenden Strecke mitfahren.

Anzahl der nachschiebenden Triebfahrzeuge

(4) Es darf höchstens mit zwei Triebfahrzeugen nachgeschoben werden, die stets miteinander zu kuppeln sind.

Wagen durch Ladung oder Steifkupplung verbunden

(5) Züge mit Wagen, die nur durch die Ladung oder zusätzlich durch Steifkupplung verbunden sind, dürfen nicht nachgeschoben werden.

Mitnahme von Wagen

(6) Zwischen dem Schlusswagen des Zuges und dem nachschiebenden Triebfahrzeug dürfen beim Nachschieben im Bahnhof bis zu zwei mit dem nachschiebenden Triebfahrzeug gekuppelte Wagen laufen.
Einem mit dem Zug gekuppelten nachschiebenden Triebfahrzeug dürfen Wagen angehängt werden. Der letzte Wagen muss eine wirkende Bremse haben.

Ansetzen des nachschiebenden Triebfahrzeugs, Abfahrt

(7) Das nachschiebende Triebfahrzeug hat sich vor der Abfahrt an den Zug zu setzen. Dann gibt ihr Führer zum Zeichen, dass er zum Schieben bereit ist, das Achtungssignal. Auf den Abfahrauftrag gibt der Führer des vordersten Triebfahrzeugs gleichfalls das Achtungssignal, das der Führer des nachschiebenden Triebfahrzeugs beantwortet, wenn er zu schieben beginnt. Der EBL kann eine andere Verständigung zulassen.

Bremsen

(8) Der Führer des vordersten Triebfahrzeugs hat das Achtungssignal zu geben, bevor er die durchgehende Bremse in Tätigkeit setzt.

Beendigung des Nachschiebens

(9) Wenn der Führer des nachschiebenden Triebfahrzeugs das Nachschieben auf der Strecke beendet, gibt er das Achtungssignal. Der EBL kann eine andere Art der Verständigung zulassen.

Trennung vom Zug

(10) Ein nachschiebendes Triebfahrzeug, das sich ohne Absicht vom Zug getrennt hat, darf sich erst wieder ansetzen, wenn der Zug zum Stehen gekommen ist.

§ 36

Fahrten mit Nebenfahrzeugen

Nebenfahrzeugführer

(1) Nebenfahrzeuge müssen von einem zur Führung berechtigten, streckenkundigen Nebenfahrzeugführer gefahren bzw. begleitet werden. Er ist für die Sicherheit der Fahrt und das Anbringen der Signale verantwortlich und hat ein Signalhorn, eine Signalfahne, die erforderlichen Schlüssel und bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter eine rot blendbare Handlampe mit sich zu führen.

Wagenliste, Fahrtbericht, Bremsberechnung

(2) Wagenliste und Fahrtbericht werden nicht geführt. Eine Bremsberechnung wird nicht vorgenommen. Die Geschwindigkeit ist so einzurichten, dass 100 m Bremsweg nicht überschritten werden.

Befahren von Bahnübergängen

(3) Schranken sind bei allen Fahrten mit Nebenfahrzeugen zu schließen. Vor Bahnübergängen, deren Schranken nicht geschlossen sind oder deren Blinklichter oder Lichtzeichen nicht leuchten, ist zu halten. Hilfseinschalteinrichtungen sind zu bedienen. Der Bahnübergang darf erst befahren werden, wenn er technisch gesichert ist; andernfalls ist nach § 48 (2) zu verfahren.

Einfahrt in Bahnhöfe, besondere Betriebsverhältnisse

(4) Bei Einfahrt in Bahnhöfe, bei Fahrten in unübersichtlichen Gleisbögen, bei Annäherung an Bahnübergänge, bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter, bei Fahrten in Tunneln und im Gefälle ist so vorsichtig zu fahren, dass das Nebenfahrzeug vor Hindernissen angehalten werden kann.

Sichern beim Abstellen

(5) Beim Halten des Nebenfahrzeugs ist die Handbremse stets fest anzuziehen.
Abgestellte Nebenfahrzeuge sind gegen unbefugte Benutzung zu sichern.

Kuppeln

(6) Gemeinsam bewegte Nebenfahrzeuge müssen miteinander gekuppelt sein. Handbewegte Nebenfahrzeuge können auch durch die Ladung verbunden werden. Auf der freien Strecke dürfen gekuppelte Nebenfahrzeuge nur getrennt werden, wenn das Gleis gesperrt ist.

Nachfahren

(7) Beim Nachfahren von Nebenfahrzeugen sind § 12 (3) und § 30 (7) zu beachten.

§ 37

Zugdaten

Inhalt

(1) Der Zugführer muss für den Zug während der gesamten Zugfahrt kennen:

a) Anzahl der Wagenradsätze
b) Länge des Zuges
c) Zuggewicht
d) Bremsweg der Strecke
e) Gefahrgut. Art und Position der Wagen im Zug.
f) Nummer des letzten Fahrzeuges
g) Bremsstellung und Bremshundertstel des Zuges
h) Besonderheiten

Form

(2) Der EBL des Eisenbahnverkehrsunternehmens legt die Form der Erfassung und Übermittlung fest. Er kann hierzu z. B. die im Betriebsregelwerk EVU (BRW) enthaltenen Muster der „Wagenliste“ – verwenden.

§ 38

Fahrtbericht

Führen des Fahrberichts Anlage 19

(1) Für jeden Zug – ausgenommen Nebenfahrzeuge – führt der Zugführer einen „Fahrtbericht“ nach Anlage 19. Beim Wechsel des Zugführers führt der übernehmende Zugführer den Fahrtbericht weiter. Der EBL kann eine andere Form des Fahrtberichts zulassen oder auf ihn ganz verzichten.

Einsicht durch den Triebfahrzeugführer

(2) Der Zugführer hat dem Triebfahrzeugführer auf Wunsch Einsicht in den Fahrtbericht zu geben und erforderlichenfalls den Triebfahrzeugführer nach den Ursachen von Fahrzeitüberschreitungen zu fragen.

Abgabe

(3) Den Fahrtbericht liefert der Zugführer an der dafür bestimmten Stelle ab.

§ 39 und § 40
(bleiben frei)

§ 41

Bremstafeln

Mindestbremshundertstel Anlage 22

(1) In einem Zuge müssen mindestens die dem Bremsweg der Strecke entsprechenden Bremshundertstel nach den „Bremstafeln“ in Anlage 22 vorhanden sein. Die erforderlichen Bremshundertstel (Mindestbremshundertstel) sind im Fahrplan oder auf andere Weise durch den EBL bekanntgegeben.

Mindestbremshundertstel nicht erreicht

(2) In der SbV des Eisenbahninfrastrukturunternehmens sind Regeln zu geben für den Fall, dass die erforderlichen Bremshundertstel nicht erreicht werden.

§ 42

Vorbereitung zur Fahrt

Kuppeln des Triebfahrzeuges

(1) Der Triebfahrzeugführer oder der Triebfahrzeugbegleiter kuppelt das Triebfahrzeug an oder ab, wenn dafür nicht ein anderer Bediensteter bestimmt und zur Stelle ist.

Signale am Zug

(2) Der Triebfahrzeugführer ist dafür verantwortlich, dass die Zugsignale an seinem Triebfahrzeug oder führenden Fahrzeug angebracht sind. Der Zugführer achtet darauf, dass der Zug die Zugsignale führt.

Zusammensetzung des Zuges

(3) Der Triebfahrzeugführer muss vor der Abfahrt die Anzahl der Wagenradsätze, das Zuggewicht und die Bremsverhältnisse des Zuges – auch deren Änderung – kennen.

Handgebremste Züge oder Zugteile
Anlage 23

(4) Bei handgebremsten Zügen oder Zugteilen sind die Handbremsen gemäß Anlage 23 zu besetzen; sie sind zuvor auf ihre Brauchbarkeit zu prüfen.

Abfahrbereitschaft des Zuges

(5) Der Zugführer ist für die Abfahrbereitschaft verantwortlich. Das Zugbegleitpersonal sorgt dafür, dass die Fahrzeuge ordnungsgemäß gekuppelt sind, die Bremsprobe – soweit erforderlich – ausgeführt ist, Hand- oder Feststellbremsen gelöst, Hemmschuhe und Radvorleger von den Gleisen entfernt, der Ladedienst eingestellt und die Türen geschlossen sind.

Bedingungen für die Abfahrt

(6) Der Triebfahrzeugführer darf erst abfahren, wenn
- a) er über die Bremsverhältnisse, die Besonderheiten des Zuges und ggf. die Zuglänge unterrichtet und ihm die Bremse in Ordnung
  gemeldet ist,
- b) er die Türen geschlossen hat, soweit es ihm aufgetragen ist,
- c) die Zustimmung zur Abfahrt vorliegt (§ 17 (6)),
- d) er unterrichtet ist, bis zu welcher Betriebsstelle Fahrerlaubnis erteilt wurde,
- e) er einen Abfahrauftrag in der vorgeschriebenen Form (§17 (8)) erhalten hat.

§ 43
(bleibt frei)

§ 44

Fahrt auf der Strecke

Einhaltung der Fahrzeit

(1) Die Züge sollen ihre planmäßige Fahrzeit einhalten. Bei Verspätungen ist die Fahrzeit möglichst zu kürzen.

Streckenbeobachtung durch Triebfahrzeugführer

(2) Der Triebfahrzeugführer beobachtet die zu befahrende Strecke mit ihren Signalen und Bahnübergängen und den Zug. Er achtet auf Unregelmäßigkeiten, die den Zug gefährden könnten und

– bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h auch auf die Stellung der Weichensignale,
– bei Fahrten unter Fahrleitung auf deren Zustand.

Streckenbeobachtung durch Triebfahrzeugbegleiter

(3) Der Triebfahrzeugbegleiter beteiligt sich an der Streckenbeobachtung, soweit ihm dies seine Dienstgeschäfte gestatten oder der Triebfahrzeugführer ihn dazu auffordert.

Beaufsichtigung des Zuges durch Zugführer

(4) Der Zugführer beaufsichtigt den Zug und den Dienst am Zug und sorgt für die Aufrechterhaltung der Ordnung und die Einhaltung des Fahrplans. Bei der Mitfahrt im besetzten Führerstand beteiligt er sich an der Streckenbeobachtung, soweit ihm dies seine Dienstgeschäfte gestatten oder der Triebfahrzeugführer ihn dazu auffordert.

Vorbeifahrt an Halt zeigenden oder gestörten Signalen

(5) An Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignalen und Lichtsperrsignalen dürfen die Züge vorbeifahren

a) auf schriftlichen Befehl,
b) auf Ersatzsignal,
c) auf mündlichen Auftrag an Signal Zs 12 (M-Tafel).
zu a) – c) ist im anschließenden Weichenbereich die Geschwindigkeit auf 40 km/h zu beschränken
d) Vorsichtsignal

(6) (bleibt frei)

Überfahren von Haltsignalen

(7) Hat ein Zug ein Halt zeigendes Signal überfahren, so hat der Zugführer weitere Weisung des

Fahrdienstleiters | Zugleiters oder örtlichen Betriebsbediensteten

einzuholen. Nur bei drohender Gefahr darf hiervon abgewichen werden.

(8) – (10) (bleibt frei)

Pfeifeinrichtung gestört

(11) Der Triebfahrzeugführer, der eine Störung der Pfeifeinrichtung feststellt, hat die Geschwindigkeit des Zuges auf 80 km/h herabzusetzen. Bahnübergänge, vor denen das Pfeifsignal zu geben ist, sind unter Beobachtung des Straßenverkehrs mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat, hat der Zug den Bahnübergang schnellstens zu räumen.

Anhalten auf freier Strecke

(12) Züge dürfen aus dienstlichen oder verkehrlichen Gründen auf der freien Strecke außerhalb von Haltestellen und Haltepunkten nur auf besondere Anweisung anhalten.

(13) + (14) (bleibt frei)

Postensicherung durch das Zugpersonal

(15) Ist dem Zugpersonal die Postensicherung eines Bahnübergangs vorgeschrieben, so ist wie folgt zu verfahren:
Der Posten trägt Warnkleidung, mindestens eine Warnweste Klasse 2 nach DIN EN ISO 20471. Der Posten hat sich zur Sicherung des Bahnüberganges für den Straßenverkehr gut sichtbar aufzustellen und die Zeichen

„Anhalten“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes)

und anschließend

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

zu geben. Die Zeichen sind bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter mit rotleuchtender Handlampe nach beiden Straßenrichtungen zu geben. Für das Geben der Tageszeichen ist – soweit vorhanden – eine weiß-rot-weiße Signalfahne zu benutzen. Das „Halt“-Zeichen ist so lange zu geben, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat. Anschließend verlässt der Posten den Bahnübergang.

Durchfahrt auf Bahnhöfen ohne Ausfahrsignal

(16) Auf Bahnhöfen ohne Ausfahrsignal

ist grundsätzlich zu halten. Der Zug darf nur dann ohne Halt durchfahren, wenn in seinem Fahrplan ein „H“ vorgeschrieben ist und er Signal Zp 9 als Durchfahrauftrag erhält (§ 17 (9)).

darf der Zug nur dann ohne Halt durchfahren, wenn dies im Fahrplan oder durch Befehl vorgeschrieben ist und er Fahrerlaubnis über diese Stelle hinaus hat.

Vorsichtige Einfahrt

(17) Wenn für einen Bahnhof „vE“ (vorsichtige Einfahrt) vorgeschrieben ist, hat der Triebfahrzeugführer festzustellen, ob sein Einfahrweg frei ist und die Weichen richtig liegen.
Bei Kreuzungen muss er zusätzlich darauf achten, dass der Gegenzug am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen ist.
Dies gilt nicht, wenn er bei der Annäherung an die Trapeztafel das Signal Zp11 oder den mündlichen Auftrag zur Einfahrt erhält.

Halt nach der Einfahrt

(18) Der Zug hat an der vorgesehenen Stelle zu halten.
Wenn das grenzzeichenfreie Halten zu melden ist, trifft der EBL die erforderlichen Anordnungen.

Festlegen von Zügen und Zugteilen

(19) Abgestellte Züge oder Zugteile sind festzulegen (gegen unbeabsichtigtes Bewegen zu sichern).

Verbleiben von Fahrzeugen im Hauptgleis

(20) Bevor Fahrzeuge, die im Hauptgleis verbleiben sollen, von Zügen abgehängt werden, oder Züge oder Zugteile in Hauptgleisen abgestellt werden, holt der Zugführer die Erlaubnis des Fahrdienstleiters ein. Der Fahrdienstleiter vermerkt dies im Zugmeldebuch.

Zugleiters/örtlichen Betriebsbediensteten ein. Der Zugleiter vermerkt dies im Meldebuch bzw. Belegblatt.

Der EBL des EIU kann abweichende Regelungen erlassen.

§ 45

Fahrgeschwindigkeiten

Abhängigkeiten

(1) Die Geschwindigkeit, mit der ein Zug höchstens fahren darf (zulässige Geschwindigkeit), ist abhängig von

a) der Bauart der einzelnen Fahrzeuge,
b) der Art und Länge des Zuges (§ 32),
c) den Bremsverhältnissen,
d) den Streckenverhältnissen,
e) den betrieblichen Verhältnissen,

und von den Bestimmungen der folgenden Absätze.

Bekanntgabe

(2) Die zulässigen Geschwindigkeiten eines Zuges sind in seinem Fahrplan vorgeschrieben. Sie können eingeschränkt sein durch

a) Signale,
b) die für besondere Betriebsverhältnisse und für Unregelmäßigkeiten gegebenen Regeln (z. B. Betra, La, Regelungen der FV-NE für Unregelmäßigkeiten)
c) schriftlichen Befehl

d) Regeln für das Bedienen der Triebfahrzeuge,
e) Regeln in der SbV. Einschränkungen, sofern nicht im Fahrplan angegeben, sind an einer Stelle der SbV zusammenzufassen.

Die jeweils niedrigste Geschwindigkeit ist die zulässige Geschwindigkeit des Zuges.

Zulässige Geschwindigkeit

(3) Die zulässige Geschwindigkeit aufgrund der Zugart und der Betriebs- und Bremsverhältnisse beträgt allgemein:
a) 100 km/h für Reisezüge mit durchgehender Bremse,
b) 80 km/h für Güterzüge mit durchgehender Bremse,
c) 80 km/h für nachgeschobene Züge, wenn die nachschiebenden Triebfahrzeuge an die durchgehende Bremse angeschlossen sind.
d) 50 km/h für Züge ohne durchgehende Bremse.

Geschwindigkeitsbeschränkungen

(4) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt jedoch nur:
a) 60 km/h
– im Bremswegabstand vor Hauptsignalen beim Fehlen von Vorsignalen,
– für ausfahrende Züge beim Fehlen von Ausfahrsignalen,
– für nachgeschobene Züge, deren nachschiebendes Triebfahrzeug nicht an die durchgehende Bremse angeschlossen ist,

b) 50 km/h für
– einfahrende Züge beim Fehlen von Einfahrsignalen,
– Reisezüge, die nichtsignalabhängige aber verschlossene oder bewachte Weichen gegen die Spitze befahren,
– Güterzüge über nicht signalabhängige, spitzbefahrene Weichen,
– Züge bei vorübergehend aufgehobener Signalabhängigkeit der zu befahrenden Weichen,
– bei unwirksamer Zugbeeinflussung oder unwirksamer technischer Einrichtung (§ 3 (16) d)),
– Züge mit einmännig besetztem Triebfahrzeug bei gestörter Sicherheitsfahrschaltung,
– Züge, deren führendes Fahrzeug ausnahmsweise vom hinteren Führerstand aus gefahren werden muss, wenn der vordere Führerstand mit einem Betriebsbediensteten besetzt ist, der den Zug zum Halten bringen kann,
– einzeln fahrende einmännig besetzte Kleinlokomotiven und Nebenfahrzeuge,
– gezogene Sperrfahrten,
– Hilfszüge bei Dienstruhe,

c) 40 km/h für
   – Rangierbewegungen, sofern vom EBL zugelassen,
   – Reisezüge beim Befahren nicht verschlossener oder nicht bewachter Weichen gegen die Spitze,
   – Zugfahrten auf Ersatzsignal, mündlichen Auftrag an Signal Zs 12 (M-Tafel) oder auf schriftlichen Befehl zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal im anschließenden Weichenbereich,

d) 30 km/h für
   – geschobene Züge einschließlich geschobener Sperrfahrten,
   – Einfahrten von Zügen in Stumpfgleise oder teilweise besetzte Gleise,

e) 25 km/h für
   – Rangierbewegungen,

f) 20 km/h für
   – geschobene Züge über nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge,
   – einmännig besetzte Triebfahrzeuge ohne Sicherheitsfahrschaltung in Zügen,
   – Rangierfahrten in gesperrten Bahnhofsgleisen und in Baugleisen

g) 10 km/h für
   – Hilfszüge bei Dienstruhe an nicht durch Posten gesicherten Bahnübergängen mit offenen Schranken oder mit fernüberwachten Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen,

h) 5 km/h (Schrittgeschwindigkeit) für
   – Fahrten über einen baulich nicht gesicherten, aber befahrbaren Schienenbruch,
   – das Befahren einer gestörten Rückfallweiche gegen die Spitze, nach Feststellung der Befahrbarkeit (Anlage 16, Abschnitt IV)
   – das Bewegen von Fahrzeugen ohne Triebfahrzeug.

Fahrt auf Sicht

(5) Wird für Züge ausnahmsweise Fahren auf Sicht angeordnet, ist die Fahrgeschwindigkeit je nach den Sichtverhältnissen zwischen Schrittgeschwindigkeit und höchstens 40 km/h so zu regeln, dass der Zug vor einem Fahrthindernis oder Haltsignal zum Halten kommt. Fahren auf Sicht beim Rangieren: siehe § 53 (2).

Bahnkörper in Längsrichtung der Straße

(6) Wo der Bahnkörper in der Längsrichtung des Verkehrsraumes einer Straße liegt, trifft der EBL besondere Anordnungen.

Probefahrten (Versuchszüge)

(7) Für Probefahrten (Versuchszüge usw.) erlässt der EBL besondere Anweisungen.

§ 46

Beförderung von Reisenden

Schließen der Türen

(1) Vor der Abfahrt sind die Außentüren der Personen- und Triebwagen zu schließen.

Verbotwidriges Ein- und Aussteigen

(2) Versucht ein Reisender, einen in Bewegung befindlichen Zug zu besteigen oder zu verlassen, so soll er nur durch Zuruf gewarnt, nicht aber körperlich daran gehindert werden.

Halt am Bahnsteig

(3) Wenn ein Zug mit Reisenden an einem Bahnsteig zum Halten gekommen ist, darf ihn der Triebfahrzeugführer nicht ohne Abfahr- oder Rangierauftrag wieder in Bewegung setzen, damit ein- und aussteigende Reisende nicht gefährdet werden. Vor Rangierbewegungen gibt er das Achtungssignal.

Anfahren nach unvorhergesehenem Halten am Bahnsteig

Wenn ein Zug mit Reisenden an einem Bahnsteig unvorhergesehen zum Halten gekommen ist, darf der Triebfahrzeugführer den Zug nur bewegen, nachdem der Zugführer ihn hierzu beauftragt hat.

Der Zugführer oder Zugschaffner muss feststellen, dass Reisende nicht ein- und aussteigen und die Türen geschlossen sind.

Nach dieser Feststellung gibt
- der Zugschaffner eine Fertigmeldung,
- der Zugführer dem Triebfahrzeugführer Abfahrauftrag mit Signal Zp 9 bzw. Fahrauftrag,
- der Triebfahrzeugführer, bevor er den Zug bewegt, Signal Zp 1.

Ausrufen der Betriebsstelle

(4) Bei der Ankunft eines Zuges mit Reisenden ist der Name der Betriebsstelle deutlich auszurufen.

Bedarfsaufenthalt

(5) Der Triebfahrzeugführer darf einen Bedarfsaufenthalt nur auslassen, wenn ihm der Zugführer gemeldet hat, dass der Aufenthalt nicht gebraucht wird, er kein Haltsignal oder keine „Haltewunsch-Anzeige“ erhält und er keine Reisenden bemerkt, die mitfahren wollen.

Liegengebliebener Zug, Weiterbeförderung

(6) Müssen Reisende eines liegengebliebenen Zuges mit einem anderen Zug oder mit Kraftfahrzeugen weiterbefördert werden, so hat das Zugpersonal den Reisenden – soweit möglich – beim Umsteigen und bei der Überführung des Handgepäcks behilflich zu sein und für die Umladung des Gepäcks und der sonstigen Güter zu sorgen.

§ 47

Unregelmäßigkeiten während der Fahrt, Verletzung von Personen und Schäden an Fahrzeugen

Liegenbleiben eines Zuges

(1) Bleibt ein Zug liegen, so ist die nächsterreichbare Betriebsstelle unter Angabe der Ursache der Störung – soweit bekannt – zu verständigen. Auf die Verständigung kann verzichtet werden, wenn sie nicht in angemessener Zeit möglich ist und die Störung voraussichtlich innerhalb von 15 Minuten behoben werden kann.
Züge auf Nachbargleisen sind sofort zu stellen, wenn nicht einwandfrei zu erkennen ist, dass diese Gleise befahrbar sind.

Anfordern von Hilfe

(2) Ist Hilfe erforderlich, so fordert das Zugpersonal sie schnellstens bei der nächsten Betriebsstelle an. Wird ein Hilfstriebfahrzeug oder Hilfszug angefordert, so darf der Zug ohne Zustimmung
der benachbarten Zugmeldestelle | des Zugleiters
nur noch geringfügig bewegt werden.

Verletzte Personen

(3) Sind bei einem Unfall Personen verletzt worden, so hat das Zugpersonal für die Verletzten zu sorgen und zu veranlassen, dass Ärzte und sonstige Hilfe herbeigeholt wird. Im übrigen sind die Bestimmungen der Buvo-NE zu beachten.

Schäden an Fahrzeugen

(4) Fahrzeuge, an denen Schäden gefunden werden, die die Sicherheit des Zuges gefährden können, sind auszusetzen.
Entgleiste Fahrzeuge dürfen nur nach Untersuchung durch einen maschinentechnischen Bediensteten – auch Triebfahrzeugführer – und nach dessen Weisung in Züge eingestellt werden.
Fahrzeuge mit heißgelaufenen Achslagern, Achsbrüchen, Rädern mit Flachstellen und festen Bremsen oder losen Radreifen sind nach den Richtlinien der Anlage 15 zu behandeln.

Fahrzeugeinrichtung der Zugbeeinflussung gestört

(4a) Ist die Fahrzeugeinrichtung der Zugbeeinflussung gestört, so ist dies dem
Fahrdienstleiter | Zugleiter
zu melden. Ist die Zugbeeinflussung des Fahrzeugs unwirksam, darf der Zug mit höchstens 50 km/h weiter fahren.

Offene Türen

(5) Werden an einem Reisezug offene Außentüren, bei einem Güterzug offene, nach außen aufschlagende Türen festgestellt, so ist der Zug anzuhalten.

Weiterfahrt des Zuges oder eines Zugteils

(6) Kann der Zug nach Beseitigung der Störung weiterfahren, so hat er spätestens auf der nächsten Betriebsstelle den

Fahrdienstleiter	Zugleiter

davon zu unterrichten.

Stehenlassen eines Zugteiles

(7) Kann nur mit dem Triebfahrzeug allein oder mit einem Teil des Zuges weitergefahren werden, sind vor der Weiterfahrt am stehenbleibenden Zugteil so viel Hand- oder Feststellbremsen anzuziehen, dass er sich nicht in Bewegung setzen kann. Näheres regelt der EBL.

(8) Ein Zugbegleiter oder Triebfahrzeugbegleiter bleibt bei dem stehenbleibenden Zugteil. Ist das nicht möglich, darf der Triebfahrzeugführer nicht weiterfahren, solange sich im stehenbleibenden Zugteil Reisende befinden.

(9) Für die Weiterfahrt des vorderen Zugteils gilt (6) sinngemäß. Das Schlusssignal darf am weiterfahrenden Zugteil nicht angebracht werden. Für Strecken oder Streckenabschnitte mit selbsttätigen Gleisfreimeldeeinrichtungen gibt der EBL besondere Bestimmungen bekannt.

Zurücksetzen des Zuges

(10) Ein liegengebliebener Zug darf – abgesehen von kurzen Rückwärtsbewegungen – nur mit Zustimmung des

Fahrdienstleiters der rückgelegenen Zugmeldestelle	Zugleiters

zurücksetzen.

Feuer im Zug

(11) Wenn während der Fahrt ein Fahrzeug in Brand gerät, ist der Zug möglichst so anzuhalten, dass besetzte Fahrzeuge schnellstens geräumt werden können. Es ist für die Sicherheit der Personen und Ladungen zu sorgen und das Feuer zu bekämpfen. Auf Strecken mit elektrischer Fahrleitung ist das Halten auf freier Strecke möglichst abzukürzen, damit die Fahrleitung nicht beschädigt wird. Das brennende Fahrzeug soll dabei nach Möglichkeit auf ein Gleis ohne Fahrleitung oder ein Nebengleis gebracht werden. Beim Feuerlöschen in der Nähe elektrischer Leitungen sind die „Besondere Bestimmungen für den Betrieb auf elektrifizierter Infrastruktur“ nach Anlage 1 zu beachten.

§ 48

Unregelmäßigkeiten während der Fahrt, Störungen an der Infrastruktur

Zweifelhafte Signalbilder

(1) Ist ein Signalbild zweifelhaft oder nicht zu erkennen, so ist die Bedeutung anzunehmen, die die größte Sicherheit bietet.

Ausfall der technischen Sicherung an Bahnübergängen

(2) Wenn dem Triebfahrzeugführer durch Befehl mitgeteilt wurde, dass an einem Bahnübergang die technische Sicherung (Schranken, Blinklicht- oder Lichtzeichenanlage) ausgefallen ist, oder wenn das Überwachungssignal nicht das Signal Bü 1 zeigt, ist der Bahnübergang durch das Zugpersonal zu sichern.

Bei Ausfall einer oder mehrerer technischer Sicherungen von Bahnübergängen innerhalb einer BÜ-Kette (Kennzeichnung „BÜ-BÜ“) sind alle Bahnübergänge dieser Kette als gestört zu behandeln, auch wenn vor diesen Bahnübergängen Überwachungssignale Signal Bü 1 zeigen. Die SbV kann abweichende Regelungen enthalten.

Zur Sicherung ist zunächst vor dem Bahnübergang anzuhalten, auch wenn bei der Annäherung die Schranken geschlossen sein oder die Straßensignale blinken oder leuchten sollten. Nach dem Anhalten hat das Zugpersonal die technische Sicherung einzuschalten.

Der Zug darf erst weiterfahren, wenn

a) die Schranken geschlossen sind oder
b) nach dem Einschalten die Straßensignale der Blinklicht- oder Lichtzeichenanlage blinken oder leuchten, wobei es genügt, dass ein Straßensignal erkannt wird.

Wenn die technische Sicherung nicht hergestellt werden kann, darf der Bahnübergang nach dem Anhalten befahren werden, nachdem die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 gewarnt sind.

Offene Schranke

(3) Ein Triebfahrzeugführer, der unerwartet eine offene Schranke bemerkt, gibt Signal Zp 1. Wenn er erkennt, dass Gefahr droht, hat er sofort zu bremsen.

Unregelmäßigkeit in der Einschaltstrecke der Bahnübergänge

(4) Muss ein Zug in der Einschaltstrecke bis zum Bahnübergang – außer an einem Halt zeigenden Hauptsignal – anhalten, oder ist die Geschwindigkeit des Zuges in diesem Abschnitt niedriger als 20 km/h, so sind die für diese Fälle gegebenen Weisungen zu beachten. Sind dafür keine Weisungen gegeben, so ist vor dem Bahnübergang anzuhalten und nach (2) zu verfahren.

Zwangsbremsung

(5) Wenn ein Zug nach einer Zwangsbremsung durch Zugbeeinflussung oder technische Einrichtung (§3 (16 d)) zum Halten gekommen ist, hat der Triebfahrzeugführer mit dem
Fahrdienstleiter | Zugleiter
Kontakt aufzunehmen, den aktuellen Standort des Zuges zu melden, und sie haben gemeinsam die Ursache zu ermitteln.

Weiterfahrt nach Zwangsbremsung

(6) Wenn der Triebfahrzeugführer gemeinsam mit dem
Fahrdienstleiter | Zugleiter
festgestellt hat, dass die Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, einem Sperrsignal, einer Trapeztafel oder einer H-Tafel eingetreten ist und durch die Zugbeeinflussung (§ 3 (16) c)) oder technische Einrichtung (§ 3 (16) d)) ausgelöst wurde, darf der Zug nur mit Befehl weiterfahren. In der SbV können weitere Festlegungen dazu getroffen werden, z. B. zu Standorten der streckenseitigen Ausrüstung der technischen Einrichtung.
Sonst erfolgt die Weiterfahrt nach mündlicher Zustimmung des
Fahrdienstleiters | Zugleiters.

Störung an der Zugbeeinflussung
Störung an der technischen Einrichtung

(7) Wird dem
Fahrdienstleiter | Zugleiter
bekannt, dass die Streckeneinrichtung der Zugbeeinflussung oder der technischen Einrichtung (§ 3 (16) d)) gestört ist, hat er betroffene Züge von der Störung zu unterrichten.

Wenn die Streckeneinrichtung der Zugbeeinflussung oder der technischen Einrichtung nicht wirksam ist, weist der
Fahrdienstleiter | Zugleiter
die Züge mit Befehl an,

im betroffenen Abschnitt mit höchstens 50 km/h, zu fahren. Der betroffene Abschnitt ist bei Störung der Streckeneinrichtung der Zugbeeinflussung	von der Zuglaufstelle vor der Störung bis zur betroffenen Zuglaufstelle mit höchstens 50 km/h zu fahren. Wenn die technische Einrichtung zwischen zwei Zug-

– an einem Hauptsignal, das allein steht und an dem die Stellung des nächsten Hauptsignals nicht angekündigt wird, der Abschnitt vom rückliegenden Hauptsignal bis zum Hauptsignal mit der unwirksamen Zugbeeinflussung;
– in allen anderen Fällen der Abschnitt vom rückliegenden bis zum folgenden Hauptsignal.

laufstellen gestört ist, weist der Zugleiter den Zug mit Befehl an, zwischen den beiden benachbarten Zuglaufstellen mit höchstens 50 km/h zu fahren.

Störungen an Streckeneinrichtungen

(8) Sind für die Zugfahrt erforderliche oder vom Zug zu bedienende Einrichtungen an der Strecke gestört, so unterrichtet der
Fahrdienstleiter | Zugleiter
darüber das Zugpersonal. Auf die Unterrichtung kann verzichtet werden, wenn die Störung durch Signale oder Anzeigeeinrichtungen dem Zugpersonal angezeigt wird. Abweichendes regelt der EBL des Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

Schienenbrüche

(9) Schienenbrüche werden unterschieden in befahrbare und unbefahrbare Schienenbrüche. Der EBL des Eisenbahninfrastrukturunternehmens regelt die Beurteilung eines Schienenbruchs und die daraus notwendigen Maßnahmen.

- Wenn das Zugpersonal an der Beurteilung von Schienenbrüchen
- mitwirkt, trifft der EBL des Eisenbahninfrastrukturunternehmens dazu
- Regelungen in der SbV, z. B. anhand Kapitel 13.6.1 der VDV-Schrift
- 612 – Ob-Ri NE.

§§ 49 und 50
(bleiben frei)

4. Abschnitt

Rangierdienst

§ 51

Allgemeines

Begriffs-erklärungen

Rangieren

(1) a) Rangieren ist das Bewegen von Fahrzeugen, ausgenommen das Fahren der Züge. Das Kuppeln und Entkuppeln von Fahrzeugen und Zugteilen gehört auch zum Rangieren.

b) Beim Rangieren wird nach folgenden Fahrzeugbewegungen unterschieden:
- Rangierfahrt,
- Abdrücken, Ablaufen,
- Abstoßen,
- Beidrücken,
- Aufdrücken und
- Verschieben.

Rangierfahrt

(2) Bei einer Rangierfahrt werden
- einzelne arbeitende Triebfahrzeuge oder
- eine Gruppe gekuppelter Fahrzeuge, von denen mindestens ein Fahrzeug ein arbeitendes Triebfahrzeug ist,

bewegt.

Abdrücken, Ablaufen

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

Abstoßen

(4) 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.

Beidrücken

(5) Beidrücken ist das Bewegen getrennt stehender Fahrzeuge zum Kuppeln.

Aufdrücken

(6) Aufdrücken ist das Bewegen von Fahrzeugen zum Entkuppeln oder von kuppelreif stehenden Fahrzeugen zum Kuppeln.

§ 51

Verschieben

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

Rangierbegleiter

(8) In der Regel rangiert der Triebfahrzeugführer. Durch Anordnung können Aufgaben des Triebfahrzeugführers einem Rangierbegleiter übertragen sein. Der Triebfahrzeugführer darf Aufgaben einem Rangierbegleiter übertragen. Befindet sich der Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze der Rangierfahrt, darf er die Beobachtung des Fahrweges nicht übertragen.

Besetzen der Triebfahrzeuge

(9) Arbeitende Triebfahrzeuge müssen beim Rangieren mit einem Triebfahrzeugführer besetzt sein. Sind arbeitende Triebfahrzeuge gesteuert, dürfen sie unbesetzt sein.

Verständigung
Allgemein

(10) Mündlich gegebene Aufträge und Meldungen sind vom Empfänger zu wiederholen. Die Wiederholung ist bei fernmündlicher Verständigung mit den Worten einzuleiten „Ich wiederhole“. Ist korrekt wiederholt worden, muss der Auftraggebende dieses mit „Richtig“ bestätigen. Aufträge und Meldungen über Lautsprecher sind zweimal zu geben. Die zweite Durchsage ist mit den Worten einzuleiten „Ich wiederhole“. Die Regeln für die Verständigung über Rangierfunk sind in Anlage 9 gegeben.

Fahraufträge, Aufträge zum Halten

(11) Aufträge, Fahrzeugbewegungen auszuführen, darf nur der Rangierbegleiter erteilen, der den Fahrweg beobachtet. Aufträge zum Halten sind auszuführen, auch wenn sie nicht vom Rangierbegleiter gegeben werden.

Während der Fahrt

(12) Wird der Fahrauftrag nicht über Rangierfunk gegeben, ist zwischen Triebfahrzeugführer und Rangierbegleiter eine Rangierseite zu vereinbaren, sofern sie nicht in der SbV bestimmt ist. Wird die Sichtverbindung zwischen Triebfahrzeugführer und Rangierbegleiter unterbrochen, ist die Geschwindigkeit zu ermäßigen; wird die Sichtverbindung nicht alsbald wieder hergestellt, ist anzuhalten.
Wird dem Triebfahrzeugführer die Aufnahme der Rangiersignale erschwert, bestimmt er einen oder mehrere Rangierer zur Weitergabe der Signale.

Örtliche Besonderheiten

(13) Örtliche Besonderheiten für das Rangieren sind in der SbV bekanntgegeben.

§ 52

Vorbereiten

Verständigen durch Triebfahrzeugführer

(1) a) 1. Bevor Fahrzeuge bewegt werden, hat der Triebfahrzeugführer den Weichenwärter über Ziel, Zweck und Besonderheiten (z. B. Lü-Sendung, außergewöhnliche Länge, Bewegen von Kleinwagen) der Fahrzeugbewegung zu verständigen. Sind dem Triebfahrzeugführer Ziel oder Zweck der Fahrzeugbewegung nicht bekannt, hat er diese mit dem Weichenwärter zu vereinbaren.
2. Die Verständigung des Weichenwärters über Ziel und Zweck darf unterbleiben,
– wenn es sich um regelmäßig wiederkehrende Fahrten (z. B. Abstellen von Fahrzeugen, Fahrten von und zum Zug) handelt,
– wenn ein Triebfahrzeug zum Kuppeln oder Entkuppeln von Fahrzeugen aufdrücken muss oder nach dem Entkuppeln geringfügig vorziehen soll, damit die Fahrzeuge getrennt stehen.

b) Bevor Fahrzeuge bewegt werden, hat der Triebfahrzeugführer zu verständigen:
1. beteiligte Rangierer über Zweck und Ziel der Fahrzeugbewegung und über Besonderheiten, die beim Durchführen der Fahrzeugbewegung zu beachten sind,
2. andere Triebfahrzeugführer, die Fahrzeugbewegungen durchführen, wenn eine gegenseitige Gefährdung eintreten kann.

c) Vor dem Bewegen von Fahrzeugen oder vor dem Heranfahren an Fahrzeuge hat der Triebfahrzeugführer Personen, die sich an oder in diesen Fahrzeugen befinden, zu verständigen. In der SbV können abweichende Regeln gegeben sein.

d) Führt der Rangierbegleiter die Verständigung des Weichenwärters nach a) durch, verständigt er den Triebfahrzeugführer.

durch Rangierbegleiter

durch Weichenwärter

(2) a) Der Weichenwärter teilt dem Triebfahrzeugführer Besonderheiten (z. B. gestörte Bahnübergangssicherung, erloschenes Signal, abgeschaltete oder gestörte Oberleitung, besonderer Fahrweg) mit, die beim Durchführen der Bewegung zu beachten sind. Die Besonderheiten sind vom Weichenwärter dem Rangierbegleiter mitzuteilen, wenn dieser den Weichenwärter über Ziel und Zweck verständigt hat.

b) Der Weichenwärter verständigt
1. den Weichenwärter des benachbarten Stellwerks, wenn eine Rangierfahrt über den eigenen Rangierbezirk hinaus durchgeführt werden soll,
2. den Schrankenwärter, wenn ein Bahnübergang befahren werden soll.

§ 52

Fahrbereitschaft feststellen

allgemein

(3) a) Bevor Fahrzeuge bewegt werden, hat der Triebfahrzeugführer festzustellen, dass

1. die Bremsen gelöst sind,
2. die zu bewegenden Fahrzeuge nicht durch Hemmschuhe oder Radvorleger festgelegt sind,
3. Mitfahrende verständigt sind,
4. seitwärts aufschlagende Türen von Reisezugwagen geschlossen sind, sofern hiervon nicht aus betrieblichen Gründen abgewichen werden muss,
5. – soweit erforderlich – die Bremsprobe ausgeführt ist oder die besetzten Handbremsen auf ihre Wirksamkeit geprüft sind,
6. beim Abstoßen oder Ablaufen die erforderlichen Hemmschuhe zum Anhalten der Wagen gebrauchsfähig an den vorgesehenen Stellen bereitliegen.

an Zusatzanlagen

b) Bevor auf Zusatzanlagen Fahrzeuge bewegt werden, hat der Triebfahrzeugführer außerdem festzustellen, dass

1. Ladearbeiten eingestellt und Personen, die sich in Fahrzeugen befinden, ausgestiegen sind,
2. lose Fahrzeugteile ordnungsgemäß festgelegt und bewegliche Fahrzeugeinrichtungen richtig gestellt und verriegelt und Wagendecken befestigt sind,
3. der lichte Raum frei ist.

Kuppeln

(4) a) Gemeinsam bewegte Fahrzeuge müssen untereinander gekuppelt sein, wenn sie nicht abgestoßen werden oder ablaufen sollen; ebenso müssen die zu einer Gruppe gehörenden Fahrzeuge, die abgestoßen werden oder ablaufen sollen, untereinander gekuppelt sein.

b) In Zügen sollen die Fahrzeuge so gekuppelt sein, dass die Pufferfedern etwas angespannt sind. Bei Rangierfahrten sind die Fahrzeuge so zu kuppeln, dass stärkere Zerrungen und Stauchungen vermieden werden.

c) Beim Kuppeln wird zuerst die Schraubenkupplung eingehängt, dann werden die Bremskupplungen verbunden, die Absperrhähne geöffnet und Heizkupplungen sowie sonstige Kupplungen verbunden. Vor dem Ankuppeln des Triebfahrzeugs ist dessen Luftabsperrhahn kurz zu öffnen.

Entkuppeln

Entkuppelt wird in umgekehrter Reihenfolge.

d) Vor dem Kuppeln und Entkuppeln elektrischer Steuer- und Heizleitungen muss sich der Kuppler vom Triebfahrzeugführer bestätigen lassen, dass diese Leitungen abgeschaltet sind. Bei ortsfester Vorheizanlage muss er selbst abschalten.

e) Unbenutzte Schraubenkupplungen müssen spätestens beim Fertigstellen des Zuges in die Kupplungshalter eingehängt werden. Alle anderen Kupplungen sind sofort nach dem Entkuppeln einzuhängen.

f) Für die Behandlung anderer Kupplungsbauarten (Spezialkupplungen, selbsttätige Mittelpufferkupplungen usw.) erlässt der EBL besondere Anweisungen.

Zustimmung allgemein

(5) a) Bevor Fahrzeuge bewegt werden, ist in der Regel die Zustimmung des Weichenwärters erforderlich.

b) Der Weichenwärter darf die Zustimmung erst geben, wenn
1. die Beteiligten nach Abs. (2) verständigt sind,
2. Zugfahrten oder andere Fahrzeugbewegungen nicht gefährdet sind und
3. der Fahrweg eingestellt ist.
4. vor dem Rangieren auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder, wo kein Signal Ra 10 vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus, die erforderliche Zustimmung des
Fahrdienstleiters | Zugleiters
vorliegt.

c) Der Weichenwärter gibt seine Zustimmung durch
1. Signal,
2. mündlich oder
3. – wenn die Zustimmung nicht durch ein Signal nach Nr. 1 oder mündlich gegeben werden kann – Hochhalten eines Armes oder einer weißleuchtenden Handleuchte.

Sonderfälle

(6) a) Beim Wechsel der Fahrtrichtung ist für die Weiterfahrt stets eine neue Zustimmung erforderlich.

b) Beim Ablaufen ist nur eine Zustimmung vor Beginn des Ablaufens erforderlich.

c) Eine Zustimmung ist nicht erforderlich, wenn ein Triebfahrzeug zum Kuppeln oder Entkuppeln von Fahrzeugen aufdrücken muss oder nach dem Entkuppeln geringfügig vorziehen soll, damit die Fahrzeuge getrennt stehen.

§ 53

Durchführen

Bestätigung

(1) a) Werden Aufgaben des Triebfahrzeugführers von einem Rangierbegleiter wahrgenommen, hat der Rangierbegleiter die Ausführung der Aufgaben dem Triebfahrzeugführer zu bestätigen. Erteilt der Rangierbegleiter Fahrauftrag, ist die Bestätigung für die Ausführung der in b) Nr. 1-3 genannten Aufgaben nicht erforderlich.

Fahrauftrag

b) Fahrauftrag darf vom Rangierbegleiter erteilt werden, wenn
1. die Beteiligten verständigt worden sind,
2. die Fahrbereitschaft festgestellt worden ist und
3. die Zustimmung des Weichenwärters gegeben ist.

Der Rangierbegleiter erteilt den Fahrauftrag durch Rangiersignal oder mündlich. Beim Wechsel der Fahrtrichtung ist stets ein neuer Fahrauftrag erforderlich.

Geschwindigkeit

(2) Beim Rangieren wird auf Sicht gefahren. Die Geschwindigkeit ist so zu regeln, dass
– vor Halt gebietenden Signalen,
– vor Fahrzeugen,
– vor Gefahrstellen, die einen Halt erfordern, oder
– an der beabsichtigten Stelle

angehalten werden kann. Die Geschwindigkeit, mit der höchstens gefahren werden darf, beträgt 25 km/h. Der EBL kann bis zu 40 km/h zulassen und gibt die hierfür notwendigen Anordnungen.

Beobachten des Fahrweges durch Triebfahrzeugführer

(3) Bei jeder Fahrzeugbewegung hat der Triebfahrzeugführer den Fahrweg und seine Signale zu beobachten und darauf zu achten, dass
1. der Fahrweg frei ist,
2. Weichen, Gleissperren, Drehscheiben, Schiebebühnen, Gleisbremsen und sonstige Einrichtungen richtig gestellt sind,
3. die einmündenden Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen frei sind,
4. sich dem Fahrweg kein Fahrzeug in gefährdender Weise nähert,
5. kein Fahrzeug unbeabsichtigt über ein Grenzzeichen oder Isolierzeichen am anderen Ende des Gleises gelangt,
6. Bahnübergänge gesichert sind.

Befahren von Gleiswaagen

(4) Gleiswaagen sind mit besonderer Vorsicht zu befahren. Näheres regelt der EBL. Hemmschuhe dürfen auf und unmittelbar vor oder hinter einer Gleiswaage nicht zum Anhalten von Wagen verwendet werden.

Rangieren im Gefälle

(5) Auf Betriebsstellen, die auch nur teilweise im Gefälle von mehr als 2,5 ‰ liegen oder an die sich ein solches Gefälle anschließt, sind die Fahrzeuge mit besonderer Vorsicht zu bewegen. Der EBL gibt diese Stellen bekannt und regelt die betrieblichen Bedingungen.

Entkuppeln während der Fahrt

(6) Es ist verboten, während der Fahrt zu entkuppeln, mit dem vorderen Teil vorzufahren und zwischen ihm und dem folgenden Teil eine Weiche umzustellen. In der SbV können Ausnahmen zugelassen sein.

Verschieben von Wagen, Bedingungen

(7) Das Verschieben von Wagen ohne Rangierpersonal ist nur zugelassen, wenn dieses zum Be- oder Entladen unvermeidbar ist.
Hierfür gelten folgende Bedingungen:

a) Das Verschieben ist nur zulässig in Ladegleisen mit einer Neigung bis zu 2,5 ‰ und mindestens 4 m Gleisabstand.
b) Der freizugebende Gleisabschnitt muss durch Gleissperren, Schutzweichen oder Gleisabschlüsse abgegrenzt sein. In diesem Bereich dürfen keine Bahnübergänge liegen.
c) Auf Gegenstände, die wegen zu geringen Abstandes vom Gleis Personen gefährden können, ist hinzuweisen.
d) Am Gleis dürfen keine Signale stehen, die zu beachten wären.
e) Weichen müssen so liegen, dass sie ohne Umstellen befahren werden können; sie sind zu verschließen, wenn sie dem Flankenschutz dienen.

Wagen mit gefährlichen Gütern, Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen und beladene Rollfahrzeuge dürfen ohne Rangierpersonal nicht verschoben werden.

Besondere Vorsichtsmaßnahmen und Einschränkungen

(8) Das Verschieben ist unter Beachtung folgender Bestimmungen so vorsichtig auszuführen, dass Personen nicht zu Schaden kommen sowie Fahrzeuge und Einrichtungen am Gleis nicht beschädigt werden. Wagen dürfen nur verschoben werden, wenn im Gleis und im benachbarten Gleis keine sonstigen Bewegungen stattfinden. Bewegungen in Richtung auf stillstehende Fahrzeuge, an oder in denen Personen tätig sind, dürfen nicht ausgeführt werden.

Verantwortung

(9) Für die Beachtung der gegebenen Vorschriften ist derjenige verantwortlich, der solche Bewegungen ausführt. Er hat Helfer vorher auf die Einhaltung dieser Bestimmungen hinzuweisen.

Bekanntgabe Anhang IV Verschieben ohne Rangierpersonal

(10) Der EBL bestimmt, an welchen Stellen Fahrzeuge ohne Rangierpersonal verschoben werden dürfen. Er gibt die örtlichen Anweisungen bekannt. Muster siehe Anhang IV.

Rangieren mit Seil oder Kette

(11) Für das Rangieren mit Seil oder Kette gibt der EBL die dafür zugelassenen Gleisbereiche und die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen bekannt.

Verschieben mit Rangierhilfsmitteln und Rangieranlagen

(12) Für das Verschieben mit fahrbaren Rangierhilfsmitteln und mit ortsfesten Rangieranlagen (Spillanlagen, Seilwinden, Schiebebühnen) erlässt der EBL besondere Anweisungen.

Verschieben durch Menschen, Tiere und straßenfahrbare Geräte, Kraftfahrzeuge

(13) Durch Menschenkraft, von Tieren, straßenfahrbaren Geräten (Flurförderzeuge, Wagenschieber usw.) und Kraftfahrzeugen dürfen Fahrzeuge höchstens mit Schrittgeschwindigkeit, in solcher Zahl und nur so verschoben werden, dass sie in der Gewalt behalten werden; sie müssen miteinander gekuppelt sein. Zwischen dem Rangierhilfsmittel und dem Schienenfahrzeug darf sich während der Bewegung niemand aufhalten.

Über die Art und die Anbringung der zu verwendenden Verbindungselemente (z. B. Kupplungen, Seile) und die erforderlichen weiteren Sicherheitsmaßnahmen gibt der EBL besondere Anweisungen bekannt.

Mithilfe von Bahnfremden

(14) Wo Bahnfremde zum Rangieren von Wagen eingesetzt werden, gibt der EBL die erforderlichen Anweisungen bekannt.

§ 54

Weichen und Signale

Weichen
Reihenfolge beim Stellen

(1) Beim Stellen ferngestellter Weichen und Gleissperren für Rangierfahrten – ausgenommen auf Rangierstraßen – ist zuerst die in Fahrtrichtung entfernteste und zuletzt die der Rangierfahrt am nächsten liegende Weiche oder Gleissperre zu stellen. Dies gilt auch für das Abstoßen, sofern in der SbV nicht Ausnahmen zugelassen sind.

Stellen durch Rangierpersonal

(2) Ortsgestellte Weichen und Gleissperren hat das Rangierpersonal zu bedienen und nach der Fahrzeugbewegung in Grundstellung zu legen und ggf. zu verschließen.

Ortsgestellte Weichen ohne Spitzenverschluss

(3) Ortsgestellte Weichen ohne Spitzenverschluss sind durch roten Eckanstrich am Hebelgewicht gekennzeichnet.

(4) Werden bei Rangierfahrten mit Reisenden besetzte Fahrzeuge nicht auf durch Fahrstraßenhebel gesicherten Fahrwegen oder nicht auf Rangierstraßen bewegt, dürfen in diesem Stellwerksbezirk bzw. Stelltischbereich keine Weichen oder Gleissperren umgestellt werden. In der SbV können Ausnahmen zugelassen sein.

Fahrwegsicherung bei Rangierfahrten mit Reisenden

(5) Beim Rangieren sind Weichen, die gegen die Spitze befahren werden, durch Handverschluss zu sichern, wenn

a) sie abgebunden und nicht mit Hebelgewichten versehen sind,
b) die Überwachungseinrichtung einer elektrisch gestellten Weiche eine Störung anzeigt und der Stellstrom nicht abgeschaltet ist,
c) dies bei Arbeiten angeordnet worden ist.

Handverschluss

(6) a) Für Rangierfahrten sind nur die Haupt- oder Sperrsignale gültig, die sich in der beabsichtigten Fahrtrichtung vor der Spitze der Rangierfahrt befinden.
b) Wo Hauptsignale, Sperrsignale oder Wartezeichen vorhanden sind, muss, wenn es möglich ist, beim Wechsel der Fahrrichtung bis hinter ein Signal der Gegenrichtung gefahren werden.
c) Kann an einem Haupt- oder Sperrsignal das Signal Sh 1 oder Ra 12 (DV 301) nicht gezeigt werden, erteilt der Bediener des Stellwerks seine Zustimmung zur Vorbeifahrt mündlich, wenn die Rangierfahrt vor dem Signal hält.

Signale
Vorbeifahrt

(6a) Wenn eine Rangierfahrt an einem Halt zeigenden Signal unzulässig vorbeigefahren ist, muss die Rangierfahrt sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Weichenwärter verständigen. Dies gilt auch bei einer Zwangsbremsung durch Zugbeeinflussung oder technische Einrichtung (§ 3 (16 d)) an einem Signal Sh 1, Ra 11, Ra 11a, Ra12 (DV 301) oder einem Signal das Kennlicht zeigt.

(7) Bei drohender Gefahr sind die Signale am Fahrweg sofort in die Haltstellung zu bringen. Sonst dürfen Signale nur zurückgenommen werden, wenn zuvor der Triebfahrzeugführer verständigt worden ist und die Fahrzeugbewegung eingestellt wurde.

Zurücknahme

§ 55

Befahren von Übergängen

(1) a) Vor dem Befahren von Bahnübergängen sind die Schranken zu schließen und bei Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen die in der SbV oder in einer Betra gegebenen Weisungen zu beachten.

Sichern von Bahnübergängen
Technische Sicherung

b) Ist die technische Sicherung ausgefallen, ist der Bahnübergang nach § 48 (2) zu sichern.

Technische Sicherung ausgefallen

Bahnübergang nicht technisch gesichert

c) In der SbV ist die Sicherung von nicht technisch gesicherten Bahnübergängen geregelt.

Postensicherung

d) Ist Postensicherung beim Rangieren vorgeschrieben, ist wie folgt zu verfahren: Der Posten trägt Warnkleidung, mindestens eine Warnweste Klasse 2 nach DIN EN ISO 20471. Der Posten hat sich zur Sicherung des Bahnüberganges für den Straßenverkehr gut sichtbar aufzustellen und die Zeichen „Anhalten“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes) und anschließend „Halt“ (seitliches Ausstrecken eines Armes oder beider Arme) zu geben. Die Zeichen sind bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter mit rotleuchtender Handlampe nach beiden Straßenrichtungen zu geben. Für das Geben der Tageszeichen ist – soweit vorhanden – eine weiß-rot-weiße Signalfahne zu benutzen. Das „Halt“-Zeichen ist so lange zu geben, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat. Anschließend verlässt der Posten den Bahnübergang.

Sichern anderer Übergänge

(2) Für die Sicherung der Übergänge für Reisende und der Übergänge, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Bahnhöfe dienen, gelten die Regeln in der SbV.

§ 56

Abstoßen und Ablaufen

Ablauf- und Abstoßverbot für bestimmte Gleise

(1) Es ist verboten, Wagen abzustoßen oder ablaufen zu lassen

a) in Gleise, die in Hauptgleise münden, wenn diese nicht durch abweisende Weichen oder Gleissperren gesichert sind, solange ein Zug erwartet wird,

b) in Gleise, in denen Fahrzeuge stehen, an denen ohne besondere Sicherungsmaßnahmen gearbeitet wird,

c) über Bahnübergänge oder Übergänge für Reisende, wenn diese nicht gesichert sind,

d) in sonstige, vom EBL besonders bekannt gegebene Gleise.

Wagengruppen

(2) Sollen Wagengruppen beim Abstoßen und Ablaufen durch Hemmschuhe aufgehalten werden, soll der erste Wagen nicht wesentlich leichter sein als die folgenden.

Abstände der Wagen

(3) a) Beim Abstoßen und Ablaufen dürfen die Wagen einander nur in solchen Abständen folgen, dass die Weichen rechtzeitig umgestellt werden und Wagen die Weichen grenzzeichenfrei räumen können, bevor nachfolgende Wagen für die Fahrt auf dem anderen Zweig der Weiche eintreffen.

b) Vor und nach den unter Abs. 6b und c aufgeführten Wagen soll ein größerer Abstand bleiben.

(4) Wageneinheiten oder Gelenkwagen dürfen beim Abstoßen oder Ablaufen durch Hemmschuhe aufgehalten werden, wenn dies in der SbV zugelassen ist.

Wageneinheiten oder Gelenkwagen

(5) Güterwagen mit dem Zeichen dürfen keinen Ablaufberg befahren, dessen Ausrundungsradius 250 m oder kleiner ist. Alle übrigen Fahrzeuge mit dem Zeichen dürfen keinen Ablaufberg befahren. Fahrzeuge mit einer Zahl unter dem Zeichen, z. B. 300 m, dürfen Ablaufberge mit einem Ausrundungsradius unter dem angegebenen Wert nicht befahren.

Fahrzeuge, die Ablaufberge nicht oder nur beschränkt befahren dürfen

(6) a) Nachfolgend genannte Fahrzeuge dürfen nicht abgestoßen werden und nicht ablaufen; auf die Fahrzeuge dürfen andere Fahrzeuge weder abgestoßen werden noch ablaufen:

Abstoßen oder Ablaufen nicht zugelassen

1. Fahrzeuge, die die Anschrift tragen „Abstoßen und Ablaufen lassen verboten“ oder die mit drei roten Dreiecken gekennzeichnet sind,
2. Wagen, die mit Reisenden besetzt sind,
3. Wagen mit gelber Fahne (Signal Fz 2),
4. Kesselwagen mit der Anschrift „Chlor“, beladen oder leer,
5. Triebfahrzeuge, auch Steuer-, Mittel- und Beiwagen,
6. unbesetzte Reisezugwagen.
7. Drehgestellgüterwagen mit einem Abstand der inneren Radsätze von mehr als 14 m. Diese Wagen sind durch folgendes Zeichen gekennzeichnet: 00,0 m Die Zahl unter dem Zeichen gibt den Abstand der inneren Radsätze an.

b) Nachfolgend genannte Fahrzeuge dürfen nur abgestoßen werden oder ablaufen, wenn sie mit Handbremse angehalten werden:

Abstoßen oder Ablaufen zugelassen, wenn mit Handbremse angehalten wird

1. Fahrzeuge, die mit zwei roten Dreiecken gekennzeichnet sind,
2. Kesselwagen, die mit einem orangefarbenen Längsstreifen gekennzeichnet sind,
3. Wagen mit einer Ladung von mehr als 60 m Länge,
4. Wagen, die noch nicht fertig be- oder entladen sind,
5. Wagen mit verschobener Ladung.

c) Nachfolgend genannte Fahrzeuge dürfen nur abgestoßen werden oder ablaufen, wenn sie mit Handbremse angehalten oder wenn zwei Hemmschuhe aufgelegt werden:

Abstoßen oder Ablaufen nur zugelassen, wenn mit Handbremse angehalten wird oder zwei Hemmschuhe aufgelegt werden

1. Fahrzeuge, die die Anschrift tragen „Vorsichtig rangieren“ oder die mit einem roten Dreieck gekennzeichnet sind,
2. Kesselwagen mit Großzettel Nr. 6.1 (giftige Stoffe) oder Nr. 8 (ätzende Stoffe).

Mehrere Merkmale

d) Hat ein Fahrzeug mehrere Merkmale, ist es nach dem Merkmal zu behandeln, das die größte Vorsicht erfordert.

e) In der SbV können abweichende Regeln zu a) bis d) gegeben sein.

Schutz gegen Ablaufen anderer Fahrzeuge

(7) a) Angehaltene Wagen sind durch einen Hemmschuh gegen unerwartet nachlaufende Wagen zu sichern. Für ablaufende Wagen, die mit Handbremse angehalten werden, und für Rangierfahrten ist der aufgelegte Hemmschuh zu entfernen.

b) Zum Schutz gegen das Auflaufen anderer Wagen müssen die Wagen nach Abs. 6b oder c durch einen Wagen mit angezogener Handbremse oder durch zwei Hemmschuhe gesichert werden. Dabei muss auch der hintere Hemmschuh so aufgelegt sein, dass ein ausreichender Bremsweg vorhanden ist.

Verzicht

c) In der SbV kann auf Maßnahmen zum Schutz gegen Auflaufen anderer Fahrzeuge verzichtet werden.

Anhalten vor dem Beidrücken

d) Bevor mit Fahrzeugen nach Abs. 6a, b oder c an andere Fahrzeuge oder mit anderen Fahrzeugen an Fahrzeuge nach Abs. 6a, b oder c herangefahren wird, ist anzuhalten und dann erst beizudrücken.

§ 57

Aufhalten von Fahrzeugen

(1) bis (5) (bleibt frei)

Abstoßen

(6) a) Werden Wagen abgestoßen, müssen in der am Triebfahrzeug bleibenden Wagengruppe wirkende Bremsen nach VDV-Schrift 757 vorhanden sein.

b) Ohne bediente Handbremse dürfen höchstens 12 Radsätze gleichzeitig abgestoßen werden. In stärkeren Wagengruppen muss für je angefangene 20 Radsätze mindestens eine Handbremse bedient werden. In der SbV können andere Werte vorgeschrieben sein.

Abdrücken, Ablaufen

(7) a) Beim Abdrücken wird in den vom Triebfahrzeug geschobenen Wagengruppen auf wirkende Bremsen verzichtet.

b) Ohne bediente Handbremse dürfen höchstens 8 Radsätze, bei Leerwagengruppen höchstens 12 Radsätze, gleichzeitig ablaufen. In stärkeren Wagengruppen ist für je angefangene 20 Radsätze mindestens eine Handbremse zu bedienen.

c) In der SbV können andere Regeln vorgeschrieben sein.

(8) a) Bevor Wagen abgedrückt oder abgestoßen werden, müssen Rangierer, die Hemmschuhe auslegen, ihren Platz im Auffangbereich einnehmen und sich überzeugen, dass die zu verwendenden Hemmschuhe vollzählig und in Ordnung sind.

Hemmschuhe vollzählig und in Ordnung

b) Hemmschuhe sind so aufzulegen, dass die bewegten Wagen vor den im Gleis stehenden Wagen oder am Gleisende zum Stillstand kommen. Bei günstigen örtlichen Verhältnissen kann der EBL zulassen, dass die Hemmschuhe in solchem Abstand vor den im Gleis stehenden Wagen aufgelegt werden, dass die bewegten Wagen mit höchstens langsamer Schrittgeschwindigkeit anlaufen und ohne schädlichen Stoß kuppelreif zum Stillstand kommen.
Werden zwei Hemmschuhe verwendet, so sind sie in angemessenem Abstand hintereinander aufzulegen. Der hintere Hemmschuh ist möglichst zu entfernen, wenn der vordere wirkt.

Aufhalten mit Hemmschuhen

c) Der Hemmschuh ist beim Auflegen mit der Führungsleiste fest an die Schieneninnenkante zu drücken und dabei etwas zurückzuziehen, damit er nicht vom Spurkranz des heranrollenden Wagenrades abgeworfen wird.

Auflegen der Hemmschuhe

d) Hemmschuhe sollen nicht unmittelbar vor Schienenstößen aufgelegt werden.
In Gleisbögen sind die Hemmschuhe im Allgemeinen auf die innere Schiene zu legen.

Hemmschuhe vor Schienenstößen und in Gleisbögen

e) Hemmschuhe mit beidseitig fester Führung dürfen nicht auf breitgefahrenen Schienen und nicht vor anliegenden Weichenzungen oder vor Herzstücken aufgelegt werden.

Hemmschuhe mit beidseitig fester Führung

f) Die Gleitflächen der Hemmschuhe sind von Zeit zu Zeit zu schmieren, damit sie gut gleiten und die Räder den Hemmschuh nicht überspringen. Beschädigte Hemmschuhe dürfen nicht verwendet werden.

Pflege der Hemmschuhe

g) Nach Beendigung der Rangierarbeiten haben die Rangierer die Hemmschuhe wieder an den vorgesehenen Aufbewahrungsort zu bringen.

Aufbewahren der Hemmschuhe

(9) Ein Luftbremskopf ist zu verwenden, wenn es in der SbV angeordnet ist.

Luftbremskopf

(10) (bleibt frei)

§ 58

Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen

Abstellen vor freizuhaltenden Abschnitten

(1) Beim Abstellen von Fahrzeugen vor einem Grenzzeichen, einem Übergang oder einem sonst freizuhaltenden Abschnitt ist zu berücksichtigen, dass die Fahrzeuge sich noch bewegen können, wenn sich die Pufferfedern strecken oder andere Fahrzeuge anstoßen.

Festlegemittel

(2) In der SbV ist anzugeben, an welcher Stelle Hemmschuhe oder Radvorleger aufzubewahren sind.

Festlegepflicht

(3) Gleisbereiche, in denen die Wagen stets festzulegen sind, bestimmt der EBL.

Umfang

(4) a) Abgestellte Fahrzeuge sind so festzulegen, dass sie nicht über ein Grenzzeichen, ein Hauptsignal, Sperrsignal oder Gleissperrsignal, eine Gleissperre oder einen Übergang entaufen oder an Fahrzeuge anstoßen, an oder in denen gearbeitet wird.

b) Sind in einem Gleis mehr als ein Fahrzeug oder mehr als eine Fahrzeuggruppe abgestellt, sind die dem Grenzzeichen, dem Hauptsignal, Sperrsignal oder Gleissperrsignal, der Gleissperre oder dem Übergang am nächsten abgestellten Fahrzeuge oder Fahrzeuggruppen festzulegen. Weitere im Gleis abgestellte Fahrzeuge oder Fahrzeuggruppen sind dabei zu berücksichtigen.

Erleichterungen

(5) Für das Festlegen von Fahrzeugen gilt die Erleichterung: In der SbV kann zugelassen sein, dass das Festlegen der Fahrzeuge mit Hemmschuhen nur nach der Talseite hin genügt oder dass auf das Festlegen verzichtet werden darf.

(6) (bleibt frei)

Zuständigkeit

(7) Für das Festlegen der Fahrzeuge ist der Triebfahrzeugführer verantwortlich, der die Fahrzeuge abstellt. Fahrzeuge sind vom Rangierbegleiter festzulegen, wenn ihm diese Aufgabe übertragen worden ist.

§ 59

Rangieren auf den Hauptgleisen

Benutzen der Hauptgleise

(1) Hauptgleise dürfen

nur mit Vorwissen des Fahrdienstleiters	nur mit Erlaubnis des Zugleiters •

zum Rangieren benutzt oder mit Fahrzeugen besetzt werden.
Während der Dienstruhe müssen die durchgehenden Hauptgleise von Fahrzeugen frei sein. Ausnahmen regelt der EBL.

Rangieren über die Rangierhalttafel oder Einfahrweiche hinaus

(2) Das Rangieren auf dem Einfahrgleis über die Rangierhalttafel, wo keine vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus, ist nur mit

schriftlichem Befehl des Fahrdienstleiters gestattet.	Erlaubnis des Zugleiters gestattet.
Der Fahrdienstleiter darf den Befehl erst erteilen, nachdem die benachbarte Zugmeldestelle zugestimmt hat. Sie darf nur zustimmen, wenn sie keinen Zug oder Nebenfahrzeug abgelassen oder das angrenzende Streckengleis gesperrt hat und das Warnschild nach Anlage 18 angebracht hat.	Die Form der Erlaubnis legt der EBL des EIU fest. • Der Zugleiter darf die Erlaubnis nur erteilen, wenn er keine Fahrerlaubnis bis zu dieser Zuglaufstelle erteilt oder den angrenzenden Streckenabschnitt gesperrt hat und das Warnschild nach Anlage 18 angebracht hat. •
Dem Fahrdienstleiter	Dem Zugleiter

ist die Rückkehr aller Fahrzeuge zumelden.

Gefährdende Rangierbewegungen

(3) Sobald eine Zugfahrt zu erwarten ist, darf deren Fahrweg einschließlich Durchrutschweg beim Rangieren nicht mehr berührt werden. Auf den dem Fahrweg eines Zugs benachbarten Gleisen dürfen keine Rangierbewegungen ausgeführt werden, die die Zugfahrt gefährden können. Nähere Anordnungen trifft der EBL.

Abstellverbot

(4) Zwischen einer Flankenschutzeinrichtung und dem Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg dürfen keine Fahrzeuge abgestellt werden. Ausnahmen für die Dienstruhe erlässt der EBL.

Zusätzliche Bestimmungen für Bahnhöfe ohne Einfahrsignale

(5) Auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal

- muss der Fahrweg eines zu erwartenden Zuges 10 Minuten vor seiner voraussichtlichen Ankunft geräumt sein. Diese Zeit braucht nicht eingehalten zu werden,

und anderen Zuglaufstellen ohne Hauptsignal darf auf Hauptgleisen nur mit Erlaubnis des Zugleiters rangiert werden. Er darf diese nur erteilen, wenn er keinen Zug in Richtung auf die Zuglaufstelle abgelassen hat oder

wenn durch Fahrplan oder schriftlichen Befehl sichergestellt ist, dass der Zug vor der Trapeztafel hält.

§ 60

Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt

Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt

(1) Eine Rangierfahrt, die in eine Zugfahrt übergehen soll, braucht nicht angehalten zu werden, wenn die Voraussetzungen für die Abfahrt des Zuges erfüllt sind. Die Stelle, an der die Zugfahrt beginnt, wird in der SbV geregelt.

Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt

(2) Den Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt ohne Halt am gewöhnlichen Halteplatz regelt der EBL.

§ 61

Auffahren von Weichen

Grundsatz

(1) Weichen dürfen nicht aufgefahren werden. Ist es dennoch geschehen, dürfen sie nur in der Auffahrrichtung geräumt werden. Rückfallweichen dürfen aufgefahren werden, ausgenommen von Kleinwagen.

Maßnahmen nach Auffahren

(2) Eine aufgefahrene Weiche (außer Rückfallweiche) darf erst wieder befahren werden, wenn ihr ordnungsgemäßer Zustand durch einen vom EBL des EIU bestimmten Mitarbeiter örtlich festgestellt worden ist.

§ 62

Rangierfahrten im gesperrten Bahnhofsgleis und im Baugleis

(1) Bei Rangierfahrten im gesperrten Bahnhofsgleis und im Baugleis gelten die in der betrieblichen Anweisung (sofern aufgestellt) getroffenen Regelungen und zusätzlich zu den Bestimmungen des Abschnittes IV Rangierdienst:

a) Der Triebfahrzugführer ist über die Lage der Arbeitsstelle zu unterrichten.

b) Alle Fahrzeuge sind an die durchgehende Bremse anzuschließen.

c) Die Rangierfahrt muss von der Spitze aus gesteuert sein oder die Spitze der Rangierfahrt muss mit einem Rangierbegleiter besetzt sein. Auf das Besetzen des Fahrzeugs an der Spitze darf verzichtet werden, wenn
– nur ein Fahrzeug geschoben wird und
– der Triebfahrzeugführer den Fahrweg beobachten kann und
– eine Person unmittelbar vor Ingangsetzen der Fahrt das Frei sein des Fahrwegs von Beschäftigten direkt vor dem ersten Fahrzeug feststellt.

d) Wenn sich der Triebfahrzeugführer an der Spitze der Rangierfahrt, aber nicht im Führerraum befindet, muss er mit einem Signalhorn ausgerüstet sein. Wenn ein Rangierbegleiter die Spitze der Rangierfahrt besetzt, muss dieser in Funkkontakt mit dem Triebfahrzeugführer stehen, einen Luftbremskopf verwenden und mit einem Signalhorn ausgerüstet sein.

e) Die Rangiergeschwindigkeit beträgt höchstens 20 km/h.

f) Der Mitarbeiter an der Spitze der Rangierfahrt muss Personen an und im Gleis mit Signal Zp 1 warnen.

g) Die Rangierfahrt muss vor im Gleis befindlichen Personen anhalten, wenn diese das Gleis nicht verlassen.

(2) Die Maßnahmen nach a) und b) sowie die Verwendung des Luftbremskopfes können entfallen, wenn sich keine Beschäftigten im Gleis befinden oder die Beschäftigten dem
Fahrdienstleiter | Zugleiter
bzw. Weichenwärter die Räumung des Gleises bestätigt haben.

Anlage 1
zu § 1 (4)

Besondere Bestimmungen für den Betrieb auf elektrifizierter Infrastruktur

Die nachfolgenden Bestimmungen gelten grundsätzlich für jede Infrastruktur mit elektrischer Fahrleitung, unabhängig von der Traktionsart der eingesetzten Fahrzeuge. Sie gelten auch für abgestellte Fahrzeuge und bei ruhendem Fahrbetrieb.

Der EBL prüft, ob und ggf. welche zusätzliche Bestimmungen zu erlassen sind. Dabei muss er insbesondere die Art der Fahrleitung(en) (Oberleitung/Stromschiene), die Fahrleitungsspannung(en) und bei Oberleitungen die Fahrdrahthöhen berücksichtigen.

I. Allgemeines, Gefahren und Schutzmaßnahmen an elektrischen Anlagen und Fahrzeugen

(1) Beim Betrieb auf elektrifizierter Infrastruktur ist wegen der vom elektrischen Strom ausgehenden Gefahr erhöhte Vorsicht geboten. Die Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb, die auf elektrifizierter Infrastruktur eingesetzt werden, müssen über die Gefährdungen aus dem elektrischen Bahnbetrieb unter Berücksichtigung der Besonderheiten unterwiesen sein (bahntechnisch unterwiesene Personen).
Der EBL des EIU gibt bekannt

– den Mitarbeitern des EIU: Die für den Betrieb und die Instandhaltung der Anlagen der Bahnstromversorgung (Versorgungsleitungen, Unterwerke, Schaltzentralen, Fahrleitung usw.) zuständigen Stellen oder Mitarbeiter,
– dem EVU / den Mitarbeitern des EVU: Die Unfallmeldestelle.

(2) Es muss grundsätzlich angenommen werden, dass alle Leitungen von Anlagen des elektrischen Bahnbetriebes unter Spannung stehen, solange nicht einwandfrei festgestellt ist, dass die betreffenden Teile abgeschaltet und bahngeerdet (mit dem Rückleiter verbunden) sind.
Das gilt insbesondere auch für Fahrleitungsanlagen in Werkstätten, an Ladegleisen und Anschlussgleisen.

(3) Jeder Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb hat auf den ordnungsgemäßen Zustand der Anlagen für den elektrischen Bahnbetrieb, insbesondere der Fahrleitung (z. B. auf lose Hänger, angerissene Trag- und Spannseile, durchhängende Oberleitungen, gebrochene Isolatoren, Blitzschutzanlagen, schiefe Masten, Verschlüsse von Schaltern, fehlende Erdverbinder an Masten), zu achten. Der EBL gibt bekannt, welche Stellen über welchen Meldeweg über Mängel sofort zu verständigen sind.

(4) Elektrische Triebfahrzeuge dürfen mit angelegten Stromabnehmern grundsätzlich nur dann in einen Gleisabschnitt eingelassen werden, wenn die Fahrleitung unter Spannung steht (s. aber (6)). Für den Bereich des Durchrutschweges darf die Fahrleitung jedoch abgeschaltet sein.

Gleise, deren Fahrleitung abgeschaltet oder – ohne den Regellichtraum einzuschränken – gestört ist, sind nicht zu sperren. Es ist das Merkschild „Gleis für Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer nicht befahrbar“ nach Anlage 18 an der Fernmeldeanlage anzubringen. Sollen Züge oder Rangierfahrten in ein solches Gleis eingelassen werden, so hat sich der die Fahrt zulassende Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb (z. B. Zugleiter, Fahrdienstleiter, örtlicher Betriebsbedienster, Weichenwärter) vorher zu vergewissern, dass sie nicht von elektrischen Triebfahrzeugen mit angelegten Stromabnehmern befördert werden.

(5) Elektrische Triebfahrzeuge dürfen in Gleise mit spannungslosen Fahrleitungsabschnitten oder Fahrleitungsabschnitten mit anderen Spannungen oder Stromsystemen nur eingelassen werden, wenn der Triebfahrzeugführer darüber z. B. durch SbV, Signale, Betriebsanweisung, Befehle unterrichtet ist und angewiesen wurde, den Stromabnehmer zu senken. Der Triebfahrzeugführer darf in einen solchen Abschnitt nur einfahren, wenn er diesen mit Schwung durchfahren oder an der vorgesehenen Stelle anhalten kann.

(6) Für das Einfahren mit angelegtem Stromabnehmer in spannungslose Abschnitte oder solche mit anderen Spannungen oder Stromsystemen werden vom EBL besondere Anweisungen gegeben.

II. Arbeiten an oder in der Nähe von Fahrleitungsanlagen und elektrischen Fahrzeugen

(7) Das Berühren unter Spannung stehender Teile (auch mit langen Gegenständen, Wasserstrahl usw.) ist lebensgefährlich. An aktiven Teilen darf deshalb grundsätzlich nur im spannungsfreien Zustand gearbeitet werden. „Aktive Teile“ sind alle Leiter, die unter normalen Betriebsbedingungen unter Spannung stehen.

(8) Die vor und während des Arbeitens an elektrischen Teilen durchzuführenden Maßnahmen, z. B. das Abschalten und Bahnerden (Verbinden mit dem Rückleiter) von Fahrleitungsanlagen oder Anlagenteilen, gibt der EBL bekannt. Für die Betätigung elektrischer Fahrzeugkupplungen erlässt er besondere Anweisungen.

(9) Bei Arbeiten in der Nähe unter Spannung stehender, der Berührung zugänglicher Teile der Fahrleitung oder anderer spannungsführender Anlagen ist von diesen Teilen auch mit Geräten und Werkzeugen nach allen Richtungen der Schutzabstand einzuhalten.

Der Schutzabstand beträgt für elektrotechnische Laien (vgl. DIN VDE 0105 – 100 Tabelle 103):

- 1,0 m bei Nennspannung UN (Effektivwert) bis 1 kV,
- 3,0 m bei Nennspannungen UN (Effektivwert) über 1 kV bis 110 kV

Der Schutzabstand beträgt für Personen, die bahntechnisch unterwiesen sind (vgl. DIN VDE 0105 – 103 Abschn. 6.4.302):

- 1,0 m bei Nennspannung bis 1 kV Wechselstrom (AC 1 kV) bzw. 1,5 kV Gleichstrom (DC 1,5 kV)
- 1,5 m bei Nennspannungen über 1 kV Wechselstrom (AC 1 kV) bzw. 1,5 kV Gleichstrom (DC 1,5 kV) bis 30 kV

Diese bahntechnisch unterwiesenen Personen müssen über die Gefährdungen aus dem elektrischen Bahnbetrieb unter Berücksichtigung der Besonderheiten unterwiesen sein. Zu den Unterweisungsinhalten gehören insbesondere:

- Das sicherheitsgerechte Verhalten in der Nähe von Fahrleitungsanlagen.
- Welche Anlagenteile unter Spannung stehen oder stehen können.
- Mit welcher Nennspannung die Anlagen betrieben werden.
- Welche Maßnahmen beim Erkennen von offensichtlichen Schäden oder Unregelmäßigkeiten durchzuführen sind.
- Wie groß der einzuhaltende Schutzabstand ist.
- Welche hochgelegenen Teile an Schienenfahrzeugen und welche Teile ortsfester Anlagen unter oder in der Nähe von Oberleitungen nicht betreten werden dürfen.

Die Unterweisung darf nur von Personen durchgeführt werden, die aufgrund ihrer Ausbildung, Kenntnisse und Erfahrungen die Gefahren durch Fahrleitungsanlagen kennen und beurteilen können (vgl. DIN EN 0105-103 Abschn. 3.2.301).

(10) Bei Begehen von hochgelegenen Standflächen und bei Arbeiten auf Gleisen unter Oberleitung sind die vom EBL aufgestellten Anweisungen zu beachten. Diese Anweisungen werden aufgestellt

- vom EBL des EIU für die Mitarbeiter des EIU bzw.
- vom EBL des EVU für die Mitarbeiter des EVU.

Bei deren Aufstellung wird die Anlage 1a berücksichtigt.

(11) In Gleisbereichen, in denen die Funktionsprobe der Sandstreueinrichtungen der Schienenfahrzeuge erfolgt, kann ein erhöhter Ableitwiderstand infolge einer Sandschicht zwischen Rad und Schiene auftreten. Dadurch kann es zu einem Potentialunterschied zwischen Triebfahrzeugen und geerdeten Teilen (z. B. Schiene, Maste, Brückengeländer) bzw. dem umgebenden Erdboden kommen. Um die daraus entstehenden Gefahren zu vermeiden, müssen die Gleise in diesen Bereichen nach Festlegung des EBL (in Abstimmung Eisenbahninfrastrukturunternehmen – Eisenbahnverkehrsunternehmen) regelmäßig gereinigt werden.

III. Maßnahmen bei Unfällen und Störungen an der Infrastruktur

(12) Werden betriebsgefährdende Zustände an der Fahrleitung oder an elektrischen Triebfahrzeugen festgestellt, so sind die zuständigen und vom EBL bekannt gegebenen Stellen unverzüglich zu unterrichten. Es ist dafür zu sorgen, dass die Fahrleitung – soweit notwendig – möglichst bald abgeschaltet wird; bis dahin sind Personen vor der Annäherung an spannungsführende Teile zu warnen. Herabhängende Oberleitungsteile dürfen nicht berührt werden. Menschen und Tiere sind fernzuhalten.

(13) Feuerlöscharbeiten in der Nähe elektrischer Anlagen und elektrischer Fahrzeuge dürfen nur mit dafür geeigneten Spezialfeuerlöschern oder nach Abschaltung der spannungsführenden Teile durchgeführt werden. Kann nicht abgeschaltet werden, so darf im Notfall mit Wasser gelöscht werden, wobei elektrische, besonders spannungsführende Teile nicht unmittelbar angespritzt werden dürfen.

(14) Bei einer den Erdboden berührenden elektrischen Leitung führt auch das Erdreich um den Berührungspunkt gefährliche Spannung („Schrittspannung“). Das Erdreich im Umkreis von etwa 10 m darf daher so lange nicht berührt oder betreten werden, bis die spannungsführende Leitung abgeschaltet und geerdet ist. Personen, die sich innerhalb des Bereiches von 10 m befinden, müssen diesen wegen der gefährlichen Schrittspannung mit kleinen Schritten verlassen.

(15) Steht bei Unfällen durch den elektrischen Strom ein Verunglückter noch mit spannungsführenden Teilen in Verbindung, ist die Spannung unverzüglich abzuschalten und die aktiven Teile bahnzuerden (mit dem Rückleiter zu verbinden). Verunglückte Personen dürfen nicht berührt werden.

(16) Gegenstände, die an der Oberleitung anliegen, dürfen grundsätzlich nicht berührt werden.

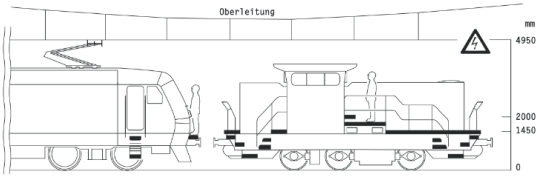
(17) Berührt die Fahrleitung den Wagenkasten eines Schienenfahrzeuges dürfen

- sich Personen von außen dem Schienenfahrzeug nicht nähern oder dieses berühren,
  und
- Personen, die sich im Schienenfahrzeug aufhalten, dieses nicht verlassen,

solange nicht die aktiven Teile abgeschaltet und bahngeerdet (mit dem Rückleiter verbunden) sind.

Muss das Schienenfahrzeug vor Abschalten der Fahrleitung evakuiert werden (z. B. bei einem Fahrzeugbrand), ist abzuspringen. Das Schienenfahrzeug darf nach dem Abspringen nicht mehr berührt werden.

Hochgelegene Standflächen an Eisenbahnfahrzeugen beurteilen

Zulässiges Begehen von und zulässige Tätigkeiten auf hochgelegenen Standflächen (außen an Eisenbahnfahrzeugen, unter eingeschalteter Oberleitung,durch bahntechnisch unterwiesene Personen)	
Die Regelungen gelten für: Mindestfahrdrahthöhe: 4,95 m *) Spannung: 15 kV / 16,7 Hz Bei elektrischen Triebfahrzeugen ist der Abstand zu spannungsführenden Teilen der Fahrzeuge (insbesondere auf dem Fahrzeugdach) nach DIN EN 50153 Abschnitt 8.2.1 in Verbindung mit Abschnitt 5.3.2.1 gesondert zu betrachten.	
a) Standflächen, über denen sich Dächer oder andere trennende Einrichtungen befinden, die eine Annäherung an die Oberleitung verhindern (unabhängig von der Höhe über SO)	• Überdachte Standflächen: Tätigkeiten sind uneingeschränkt zulässig. • Flächen, über denen sich andere trennende Einrichtungen befinden: Im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung ist zu prüfen, ob bei den Tätigkeiten eine unbeabsichtigte Annäherung an die Oberleitung wirksam verhindert ist.
b) Standflächen ≤ 1,45 m über SO	• Begehen ist zulässig • Tätigkeiten sind zulässig, wenn auch mit Werkzeugen, Materialien, Hilfsmitteln der Schutzabstand von 1,5 m eingehalten wird.
c) Standflächen > 1,45 m und ≤ 2,00 m über SO	• Begehen ist zulässig. **) • Tätigkeiten sind grundsätzlich nicht zulässig. Ausnahmen sind zulässig, wenn im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung festgestellt wurde, dass bei den Tätigkeiten eine unbeabsichtigte Annäherung an die Oberleitung wirksam verhindert ist. ***)
d) Standflächen > 2,0 m über SO **Gekennzeichnet mit:**	• Begehen und Tätigkeiten sind grundsätzlich nicht zulässig. Ausnahmen sind zulässig, wenn im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung festgestellt wurde, dass beim Begehen beziehungsweise bei den Tätigkeiten eine unbeabsichtigte Annäherung an die Oberleitung wirksam verhindert ist.

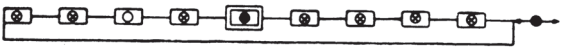
(*) Das EIU gibt die Stellen der Infrastruktur bekannt, an denen die Fahrdrahthöhe < 4,95 m ist.
**) Das Begehen ist auch bei einer Fahrdrahthöhe ≥ 4,80 m über SO zulässig.
***) Ausnahmen sind bei einer Fahrdrahthöhe ≥ 4,80 m und < 4,95 m über SO nur zulässig für Instandhaltungsarbeiten an Bahnanlagen.

Entspricht BRW.1000A01, A3 Stand 31.10.2017

Darstellung von Zugleitstrecken

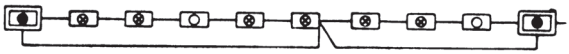
Beispiel 1

Beispiel 2



Beispiel 3

Beispiel 4



Zeichenerklärung:

= Zugleitstelle und zugeteilte Strecke

= mit einem örtlichen Betriebsbediensteten besetzte Zuglaufstelle

= mit einem anderen Mitarbeiter besetzte Zuglaufstelle

= unbesetzte Zuglaufstelle

= selbständige Betriebsstelle (Zugmeldestelle) außerhalb der Zugleitstrecke

Anlage 3a
zu § 5 (3)

Muster für den Buchfahrplan bei Zugmeldebetrieb

Zug: G 103 **EVU:** Name des EVU [1a)] **Verkehrstage:** täglich

Strecke: **Iberg - Olingen**

Hg: 40 km/h [1)]

Tfz: V [2)] **Last: 450 t** **Länge:** [2a)] **150 m** **Mbr: 38 P** [3)]

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Lage der Betriebsstelle km	Geschwindigkeit km/h	Betriebsstellen ständige Langsamfahrstellen	vor Trapeztafel hält Zug 4) 5)	**Ankunft**	**Abfahrt**	Kreuzung mit Zug 4)	überholt Zug wird überholt von Zug 4) 6)	Einfahrt in Gleis 7)
30,5		Iberg			11:00			
31,4		Karsee Hp		x [4a)]	11:05			
33,3	40	Langenau		11:12	11:50	104 12	11	3
36,1		Mittelfeld		+ 12:05	12:25			**vE**
39,7		Neustadt		12:36	13:10	15		
42,4		Olingen		13:18				

1) Hg = Höchstgeschwindigkeit
1a) Angabe des EVU kann alternativ auch an anderer Stelle, z. B. auf dem Deckblatt des Fahrplanhefts erfolgen
2) Triebfahrzeugart und -gattung
2a) Gemeint ist die maximale Länge des Zuges einschließlich Tfz (Gesamtzug).
3) Mbr = Mindestbremshundertstel, die in jedem Fall im Zug vorhanden sein müssen, und Bremsstellung.
4) Bleibt frei.
4a) x = Bedarfshalt; + = Betriebshalt
5) Durch Striche über und unter der Zugnummer wird kenntlich gemacht, dass der eigene Zug vor der Trapeztafel halten soll.
6) Der Zug des Fahrplans überholt die in Spalte 8 unterstrichenen Züge und wird von den nicht unterstrichenen Zügen überholt.
7) Bei Kreuzungen und Überholungen; vE = vorsichtige Einfahrt.

Mustereintrag für planmäßige Sicherung eines Bahnübergangs durch das Zugpersonal:

42,4	50	Olingen für BÜ km 42,6		13:18 ET	13:20			
47,4	**HALT**	BÜ km 47,40		**Posten**				
52,4	50	Klein Olingen		13:42				

Muster für den Buchfahrplan bei Zugleitbetrieb

Zug: P16 1. und 2. Klasse **EVU:** Name des EVU [1a)] **Verkehrstage:** täglich

Strecke: **Iberg - Arnsberg**

Hg: 50 km/h [1)]

Tfz: VT [2)] **Last: 50 t** **Länge:** [2a)] **24 m** **Mbr: 38 R/P** [3)]

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Lage der Betriebsstelle km	Geschwindigkeit km/h	Betriebsstellen ständige Langsamfahrstellen	vor Trapeztafel hält Zug 5)	**Ankunft**	**Abfahrt**	Kreuzung mit Zug	überholt Zug wird überholt von Zug 6)	Einfahrt in Gleis 7)	Zuglaufmeldung durch und Art 8)
30,0		Iberg			13:42				Zf: Fa
27,4	50	Hornbogen		13:48	13:49				
24,2		Griesbach Hp		13:56	13:57				
	30	23,2 22,8							
21,9		Freiburg		14:03	14:05				Zf: Ak, Fa
17,3		Erbach	16	14:16	14:17	15		1 **vE**	Zf Zug 15: Ak, Fa
12,6		Dollheim Nord Hp		[9)] X	14:25				
11,0	50	Dollheim	105	14:29	14:31	105	104	2	öBb: Ak, Fa
6,1		Carlshof		14:38	14:39				
1,5		Berndorf		14:47	14:48				
0,0		Arnsberg		14:52					Zf: Ak

1) Hg = Höchstgeschwindigkeit
1a) Angabe des EVU kann alternativ auch an anderer Stelle, z. B. auf dem Deckblatt des Fahrplanhefts erfolgen
2) Triebfahrzeugart und -gattung
2a) Gemeint ist die maximale Länge des Zuges einschließlich Tfz (Gesamtzug).
3) Mbr = Mindestbremshundertstel, die in jedem Fall im Zug vorhanden sein müssen, und Bremsstellung.
4) Bleibt frei.
5) Durch Striche über und unter der Zugnummer wird kenntlich gemacht, dass der eigene Zug vor der Trapeztafel halten soll.
6) Der Zug des Fahrplans überholt die in Spalte 8 unterstrichenen Züge und wird von den nicht unterstrichenen Zügen überholt.
7) Bei Kreuzungen und Überholungen; vE = vorsichtige Einfahrt.
8) Angabe, wer die Zuglaufmeldung abzugeben hat: öBb = örtlicher Betriebsbediensteter, Zf = Zugführer (mit Angabe der Zugnummer, wenn ein fremder Zug die Meldung abgibt). Ak = Ankunftmeldung, Fa = Fahranfrage.
9) x = Bedarfshalt; + = Betriebshalt

Mustereintrag für planmäßige Sicherung eines Bahnübergangs durch das Zugpersonal:

6,1	50	Carlshof							
3,7	**HALT**	BÜ km 3,720		**Posten**					
1,5	50	Berndorf							

Anlage 4
zu § 5 (5)

Arnsberg-Hornbogener Eisenbahn
(Name der Bahn)

Streckenfahrplan

für *Schrankenwärterstelle 2*

zwischen den Zugmeldestellen ~~Zuglaufmeldestellen~~ *Langenau* und *Iberg*

gültig vom 28. Mai 1984 an

Aufgestellt:

Bf Langenau, den 2. Mai 1984

Riedel

Vorbemerkungen

1. Der Schrankenwärter hat mindestens 8 Min vor Durchfahrt (Eintreffen) des Zugs bereit zu sein.
2. Züge der Spalten 1 und 2 verkehren täglich, sofern nicht die Verkehrstage hinter der Zugnummer angegeben sind.
3. In den Spalten 3 und 5 sind die Ab- oder Durchfahrzeiten der benachbarten Zugmeldestellen/Zuglaufmeldestellen eingetragen.

1	2	3		4		5		6
Zug aus Richtung *Iberg*	Zug aus Richtung *Langenau*	Ab- oder Durchfahrt in Iberg		Durchfahrt auf Wärterstelle 2		Ab- oder Durchfahrt in Langenau		Bemerkungen
Zugnummer		U	M	U	M	U	M	
9		*10*	*03*	*10*	*07*			
103		*11*	*00*	*11*	*05*			
	104 W			*11*	*22*	*11*	*15*	
11		*11*	*30*	*11*	*34*			
	12			*11*	*46*	*11*	*41*	
501		*12*	*25*	*12*	*29*			
	16			*13*	*38*	*13*	*33*	

Arnsberg-Hornbogener Eisenbahn
(Name der Bahn)

Betriebsstelle: **Bf Langenau**

Zugmeldebuch

für die Strecke

von *Jberg* bis *Mittelfeld*

begonnen am 1 Juni 1984, abgeschlossen am .....

dieses Buch enthält *16* Blätter

Anleitung zur Führung des Zugmeldebuchs

Es ist einzutragen in
Spalte 1: die Nummer des ankommenden Zugs,
Spalte 2: die Nummer des abgehenden Zugs,
Spalte 3: die Zeit der Annahme,
Spalte 4: wird nur ausgefüllt, wenn der Eisenbahnbetriebsleiter das Abmelden angeordnet hat,
Spalte 5: für einen Zug der Spalte 1 die Zeit der Ankunft (Durchfahrt),
für einen Zug der Spalte 2 die Zeit der Abfahrt (Durchfahrt),
Spalte 6: die Zeit der Rückmeldung.

Richtung von und nach Mittelfeld

1	2	3		4		5		6		7	8
Tag 08. 06. 1984											
von	nach	Annahme		gemeldete Abfahrt		Ankunft — Abfahrt		Rückmeldung		eingetragen durch	Meldungen und Vermerke
		U	M	U	M	U	M	U	M		
	9	10	10		1)	10	12	10	21	Gn	
Nfz		10	21			10	28	10	30	Gn	
104		10	30			10	4 3) 38	10	50	Gn	
12		11	31			11	40	11	42	Gn	
	11	11	38			11	41	11	49	Gn	Wenn Z 12 ak
	103	11	49			11	50	12	07	Gn/Ki	
	+ Schlok	die von Km 34,5 zurückkehrt						12	09	Ki	
	501	12	29			12	38	12	50	Ki	
	+ Schlok							12	50	Ki	
Sperrf 1				Gesp 12.50						Ki	
				Mf ab		12	55			Ki	
	Sperrf 1			Mf an		13	16			Ki	
				Sperr aufgeh 13.18						Ki	
16		13	23			13	32	13	34	Ki	

Richtung von und nach Jberg

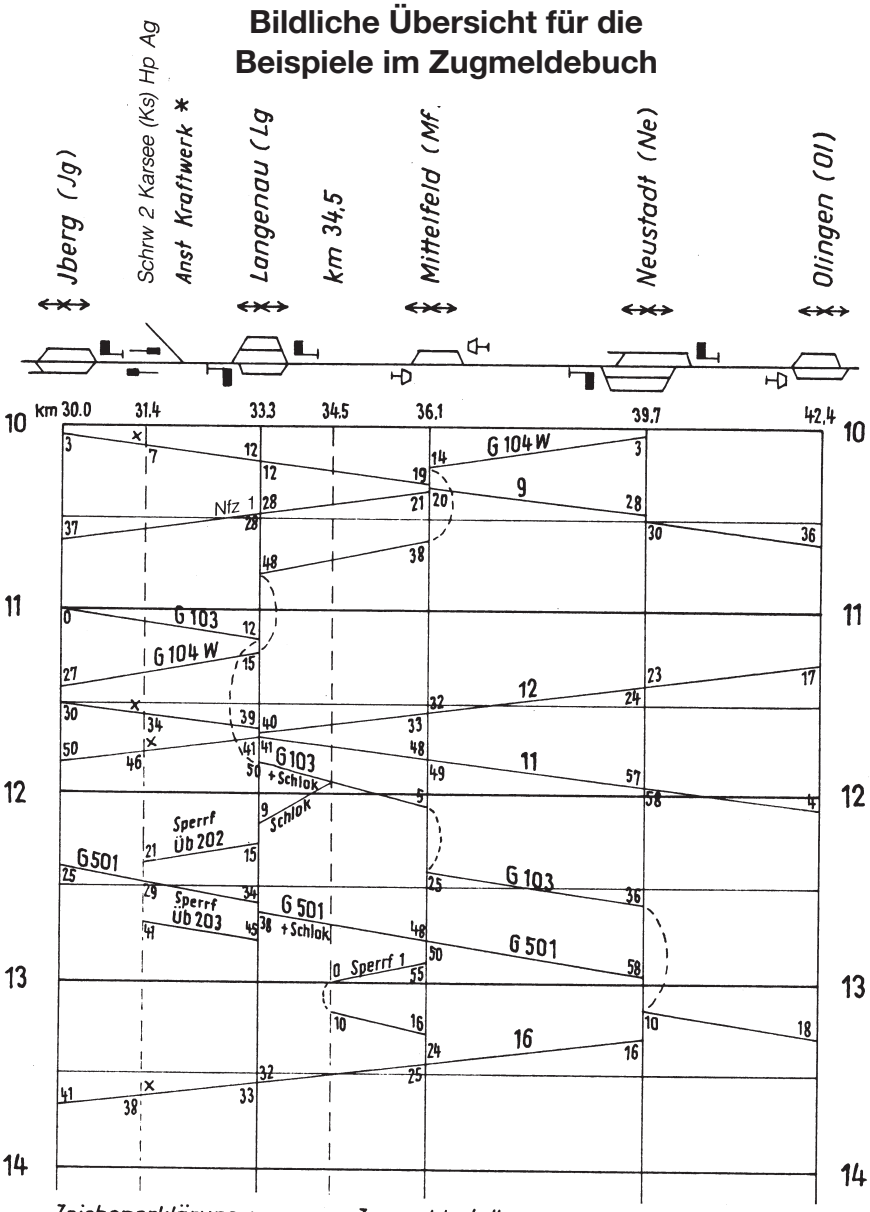
1	2	3		4		5		6		7	8
Tag 08.06.1984											
von	nach	Annahme		gemeldete Abfahrt		Ankunft – Abfahrt		Rückmeldung		eingetragen durch	Meldungen und Vermerke
		U	M	U	M	U	M	U	M		
9		10	01		1)	10	12	10	14	[illegible]	
	Nfz	10	25	X	2)	10	28	10	40	[illegible]	
103		10	55			11	12	11	13	[illegible]	
	104	11	13	X		11	15	11	28	[illegible]	
11		11	28			11	39	11	40	[illegible]	
	12	11	40	X		11	41	11	53	[illegible]	[illegible] üg 12.00 [illegible]
	Sperrf		Gesp		12.10					[illegible]	
	202	ab	Lg	12	15					[illegible]	12.21 Sperrf 202 eingeschl Str ger Wilde
			Sperr	aufgeh	12.22					[illegible]	
501		12	23			12	34	12	39	[illegible]	12.41 an Zf Wilde Sperrf 203 kann zurückkehren
Sperrf	~~Sperrf~~ 3)		Gesp		12.40					[illegible]	
203			an	Lg	12.45					[illegible]	
			Sperr	aufgeh	12.45					[illegible]	
	16	13	30	X		13	33	13	43	[illegible]	

1) Im Beispiel ist Abmeldung nach § 10 (11) nicht angeordnet

2) Verständigung der Schrankenwärterstelle 2 durch „x" dargestellt (§ 18 (1))

3) Irrtümliche Eintragung nach § 8 (5) lesbar gestrichen

Bildliche Übersicht für die Beispiele im Zugmeldebuch



zu Anlage 6
zu § 6 (1)

Anleitung zur Führung des Belegblattes

1. In dem Belegblatt wird die Besetzung und das Freisein der einzelnen Streckenabschnitte dargestellt. Alle Eintragungen sind sofort nach Eingang der Zuglaufmeldung zu machen. Die Belegtlinie ist vor Erteilung der Fahrerlaubnis einzutragen.

2. Die Streckenbeleglinie ist zum Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis waagerecht rot mit einer Pfeilspitze bis zu der Zuglaufstelle einzutragen, bis zu der die Zugfahrt vom Zugleiter zugelassen wurde.

   Mit grün ist die durchgeführte Zugfahrt mit der Ankunftzeit einzuzeichnen, und zwar als Verbindungslinie (Freilinie) von dem Zeitpunkt der Belegung bis zum Eingang der Ankunftmeldung von der Zuglaufmeldestelle, bis zu der die Zugfahrt zugelassen wurde. Dadurch wird das Wiederfreisein der Strecke gekennzeichnet. Deshalb sind auch beim Sperrkasten die obere waagerechte Linie und die senkrechten Linien rot, die untere Linie dagegen grün zu zeichnen.

   Bei den grünen Freilinien werden nur die Zeit für die Zuglaufmeldung eingetragen.

   Die Zugmeldungen mit selbständigen Betriebsstellen oder benachbarten Zugleitern sind in besondere Zugmeldespalten einzutragen.

3. Fährt ein Nebenfahrzeug einem Zug nach, so ist unter der Beleglinie für den Zug rot einzutragen „+Nfz“ mit Pfeilspitze an der Zuglaufmeldestelle, bis zu der er nachfährt. Die Freilinie darf erst eingetragen werden, wenn die Ankunftmeldung des Nfz eingegangen ist. Das Nachfahren ist in die Spalte „Meldungen und Vermerke“ einzutragen.

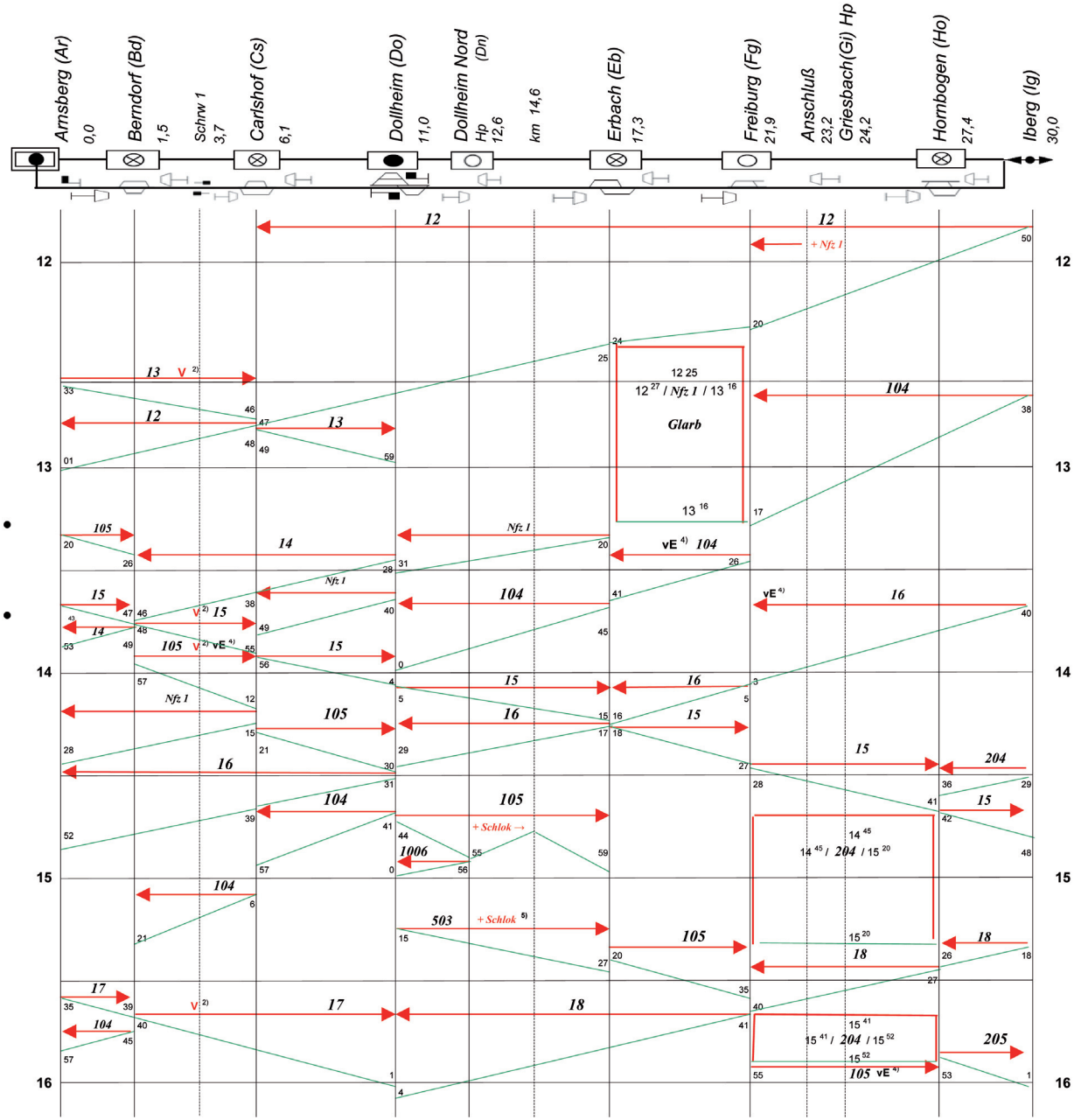
4. a) Wird bis zu einer Zuglaufmeldestelle nachgeschoben, so ist über der Beleglinie für den Zug rot einzutragen „+Schlok“. Die Ankunftmeldung des Zuges mit Schlok ist zusätzlich in Spalte „Meldungen und Vermerke“ einzutragen, z.B.: 15.27 Z 503 + Schlok in Eb.

   b) Soll die Schlok von der freien Strecke zurückkehren, so ist unter der Beleglinie des Zugs rot „+Schlok“ und eine Pfeilspitze mit Angabe der Stelle einzutragen, an der die Schlok den Zug verlassen soll. Die Freilinie für Zug und zurückkehrende Schlok sind von der Pfeilspitze für die Schlok jeweils bis zu der Zuglaufmeldestelle einzutragen, von der die Ankunftmeldung des Zuges sowie der zurückgekehrten Schlok kommen. Ist die nach § 10 (14) vorgeschriebene Zuglaufmeldestelle nicht die Betriebsstelle, auf der die Schlok angesetzt wurde, so ist für den Streckenabschnitt von dieser Stelle bis zur Meldestelle die Freilinie einzuzeichnen, da dieser Streckenabschnitt frei ist.

5. Die Verständigung der Schrankenwärter durch den Zugleiter ist auf der Beleglinie rot zu kennzeichnen.

   Musterdarstellungen werden in Kürze auf https://www.vdv.de/downloads.aspx bereitgestellt.

Belegblatt für den Zugleiter



Zug-Nr. von | nach Iberg	Annahme U	Annahme M	Gemeldete Abfahrt 1) U	Gemeldete Abfahrt 1) M	Rückmeldung U	Rückmeldung M	Eintrag durch	Meldestelle	Meldungen u. Vermerke
12		11	50	11	52	12	24	ℓ		
								Fg	12^{05} Nfz 1 folgt Z 12 bis Fg 12^{20} Nfz 1 in Fg
104		12	38	12	40	13	20	ℓ	
							ℓ	Eb	Z 105 Schl Nr 1 erh 13^{10} Austmann 13^{16} v Rtf Schrott Str befahrbar
							ℓ		Nfz1 Bef Nr 102 3) Z 15 Schl Nr4 erh 13^{32} John
							ℓ	Cs	13^{38} Z 14 Cs verl.
								Bd	13^{40} Fahrw für Z 15 frei
16		13	40	13	42	14	06	ℓ	Z 15 Bef Nr 103 3)
							ℓ		Z 105 Bef Nr 104 3)
204		14	29	14	30	14	38	ℓ / Z	Üg [14^{32}] Ün Lehberg Ziermaier
	15	14	38			14	48	Z	Cs 14^{39} Z 16 Cs verl.
								Dn	14^{55} Schlok von Z 105 in Dn
18		15	18	15	20	15	28	Z	Anst Z 503 Bef Nr 105 5) Sperrf 204 eingeschl Str ger 15^{27} Z 503 + Schlok in Eb
	205	15	50			16	01	Z	

1) nur Ausfüllen auf Anordnung des EBL
2) V = Schrankenwärter verst.
3) Bef für Kreuzung Nfz 1 mit Z 15 u Z 105 nach § 20 (10)
4) Für Z 105 ist im Buchfpl vE in Cs vorgeschrieben, für Z 16, Z 104 u Z 105 ist vE vom Zlr angeordnet
5) Bef für Az 503 an der Trapeztafel in Eb zu halten nach § 17 (7)

zu § 6 (1)

Meldebuch für den Zugleiter

in

Carlshof

für die Zugleitstrecke

Carlshof – Iberg (ausschließlich)

Zu Anl. 7a
Anleitung zur Führung des Meldebuches für den Zugleiter

1. In dem Meldebuch wird neben den Zeiteinträgen die Besetzung und das Freisein der einzelnen Streckenabschnitte dargestellt. Alle Eintragungen sind sofort nach Eingang der Zuglaufmeldung zu machen. Der Belegungsstrich ist vor Erteilung der Fahrerlaubnis einzutragen.

   Es sind einzutragen in:
   Spalte 1: die Nummern der Züge der Richtung,
   Spalte 2: die Nummern der Züge der Gegenrichtung.

   Die Spalten 3a, 3b, 3c usw. stellen die Betriebsstellen dar, von denen Zuglaufmeldungen abgegeben werden dürfen, die Spalten 4a, 4b, 4c usw. die freie Strecke zwischen diesen Betriebsstellen; hier sind auch Schrankenwärterstellen einzutragen, wenn sie nach § 18 (1) b) verständigt werden müssen.

2. a) In den Spalten 3a, 3b, 3c usw. und 4a, 4b, 4c usw. wird die Belegung zum Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis durch einen waagerechten Strich dargestellt. Bei der Zuglaufmeldestelle, bis zu der die Fahrerlaubnis erteilt worden ist, wird am mittleren Trennstrich ein Richtungspfeil als Zeichen dafür angebracht, dass bis zu dieser Stelle die Fahrerlaubnis erteilt wurde. Bei Kreuzungen und Überholungen ist der Zug, der als erster eingetragen ist, bei der Erteilung der Fahrerlaubnis in Spalte 1 oder 2 mit seiner Nummer und mit seinem Belegungsstrich bis zu seiner nächsten Zuglaufmeldestelle neu einzutragen.

   b) Wenn ein Streckenabschnitt frei geworden ist, wird dies durch eine Wellenlinie unter dem Belegungsstrich dargestellt. Die Wellenlinie ist nach Eingang der Meldung zu machen, die das Freisein des Streckenabschnitts enthält. Wird die Meldung „Zug Nr. …… hat …… verlassen“ gegeben, so ist die Uhrzeit in die Abfahrtspalte einzutragen und über der Wellenlinie ein grünes V.

3. Die Spalten 5 bis 7 werden ausgefüllt, wenn Zugmeldungen mit einer selbständigen Betriebsstelle oder benachbarten Zugleitern erforderlich sind.

4. Die Belegungsstriche sind rot und die Wellenlinie grün zu zeichnen.

Anlage 7a
zu § 6 (1)

5. Fährt ein Nebenfahrzeug einem Zug nach, so ist unter dem Belegungsstrich für den Zug rot einzutragen „+Nfz“ mit Pfeilspitze an der Zuglaufmeldestelle, bis zu der er nachfährt. Die gemeinsame Wellenlinie darf erst eingetragen werden, wenn die Ankunftmeldung des Nfz eingegangen ist. Das Nachfahren ist in Spalte „Meldung und Vermerke“ einzutragen.

6. Wird nachgeschoben, so ist in Spalte 1 oder 2 unter der Zugnummer „+Schlok“ einzutragen. Außerdem ist

   a) beim Nachschieben bis zu einer Zuglaufmeldestelle über dem Belegungsstrich für den Zug rot einzutragen „+Schlok“. Die Ankunftmeldung des Zuges mit Schlok ist zusätzlich in Spalte „Meldungen und Vermerke“ einzutragen, z. B.: 15.27 Z 503 +Schlok in Eb.

   b) Wenn die Schlok von der freien Strecke zurückkehren soll, unter dem Belegungsstrich des Zuges rot „+Schlok“ und eine Pfeilspitze mit Angabe der Stelle einzutragen, an der die Schlok den Zug verlassen soll. Die Wellenlinie für Zug und zurückkehrende Schlok darf dann erst eingezeichnet werden, wenn die Ankunftmeldung sowohl für den Zug als auch für die Schlok vorliegt. Die Ankunftmeldung für die Schlok ist über der Wellenlinie bei der entsprechenden Zuglaufmeldestelle einzutragen.

7. Die Verständigung der Schrankenwärter durch den Zugleiter ist auf dem Belegstrich in Spalte 4a, 4b usw. zu kennzeichnen.

8. Auf jede neue Seite ist für die ganze Strecke die Kennzeichnung der besetzten und freien Streckenabschnitte mit allen besonderen Merkmalen (z. B. Nachfahren von Nfz) zu übertragen. Hierbei sind die Zugnummern über den Belegungsstrichen einzutragen. In den Spalten 1 und 2 ist „Übertrag“ zu vermerken.

Anlage 7a
zu § 6 (1)

Meldebuch für den Zugleiter in Carlshof
Für die Zugleitstrecke Carlshof – Iberg (ausschließlich)

Zugmeldestelle
Iberg (Ig)

1	2	3a				4a	3b				4b	3c				4c	3d				4d	5		6		7		8	9	
Tag ..... Zugnummer von / nach **Iberg**		Carlshof (Cs) Meldezeit				Strecke	Erbach (Eb) Meldezeit				Strecke	Awanst Freiburg (Fb) Meldezeit				Strecke	Hornbogen (Ho) Meldezeit				Strecke	Annahme		Gemeldete Abfahrt		Rückmeldung		Eingetragen durch	von Zuglaufmeldestelle	Meldungen und Vermerke
		U	M	U	M		U	M	U	M		U	M	U	M		U	M	U	M		U	M	U	M	U	M			

Musterdarstellungen werden in Kürze auf https://www.vdv.de/downloads.aspx bereitgestellt.

Meldebuch für den Zugleiter (Variante)

Anlage 7b
zu § 6 (1)

Zuglaufmeldungen																																				Tag _____		Zugmeldungen						Meldungen und Vermerke
2a		3a	1a		4a				2b		3b	1b		4b			2c		3c	1c		4c				2d		3d	5	6	7		8		9		10
Carlshof besetzt			Erbach unbesetzt									Awanst. Freiburg								Hornbogen unbesetzt									Zugnummer		Gleis von nach Iberg						
Fe		Strecke	Ak		Sonstige Zuglaufmeldungen				Fe		Strecke	Ak		Sonstige Zuglaufmeldungen			Fe		Strecke	Ak		Sonstige Zuglaufmeldungen				Fe		Strecke		←	Annahme		Gemel-dete Abfahrt		Rück-meldung		
Ak			Fe		Art	Zeit			Ak			Fe		Art	Zeit		Ak			Fe		Art	Zeit			Ak				→							
U	M		U	M		U	M	U	M		U	M		U	M	U	M		U	M		U	M	U	M						U	M	U	M	U	M	
																													Übertrag								

Erläuterung:
Carlshof besetzte Zuglaufstelle und Sitz des Zugleiters
Erbach unbesetzte Zuglaufstelle
Awanst. Freiburg unbesetzte Zuglaufstelle
Hornbogen unbesetzte Zuglaufstelle
Iberg nach Ril 408/FV-NE betriebene Zugmeldestelle
Falls Zugleiter gleichzeitig Fahrdienstleiter in Iberg: Spalten 7 bis 9 ersetzen durch Spalte 1

Musterdarstellungen werden in Kürze auf https://www.vdv.de/downloads.aspx bereitgestellt.

Anlage 8
zu § 6 (2)

Arnsberg-Warburger Eisenbahn
(Name der Bahn)

Meldebuch
für Zuglaufmeldungen

des Triebfahrzeugs _____ / der Zuglaufstelle Sollhain

der Zugleitstrecke: Arnsberg - Iberg
mit der Zugleitstelle: Arnsberg

der Zugleitstrecke: _____
mit der Zugleitstelle: _____

begonnen am: 15. NOV. 1985
abgeschlossen am: _____
dieses Buch enthält 18 Blätter

1	2	3	4		5				6		7	8	9	10
Tag	von Zuglaufmeldestelle	Zug Nr.	Ankunftsmeldung		genehmigte Abfahrt				Verlassensmeldung		Zugleitstelle	Name des Zugleiters	eingetragen durch	Meldungen und Vermerke
			U	M	U	M	bis		U	M				
15.11		13	12	59								Soltau	Lederer	
		14			13	28	Bd					Soltau	Lederer	
		Nfz 1	13	31	13	40	Cs					Soltau	Lederer	
		104	14	00								Soltau	Lederer	
		15	14	04	14	05	Eb					Soltau	Lederer	
		16	14	29	14	31	Hr					Soltau	Lederer	
		105	14	30								Soltau	Lederer	
		104			14	41	Cs					Rückel	Lederer	
		105			14	44	Eb					Rückel	Lederer	mit Schlok bis Km 14,6
		1006	15	00								Rückel	Lederer	
		303			15	15	Eb					Rückel	Lederer	mit Schlok bis Dr. 205
		17	16	01								Rückel	Lederer	
		18	16	04								Rückel	Lederer	

Arnsberg-Warburger Eisenbahn
(Name der Bahn)

Meldebuch
für Zuglaufmeldungen

des Triebfahrzeugs V 31 / der Zuglaufstelle _____

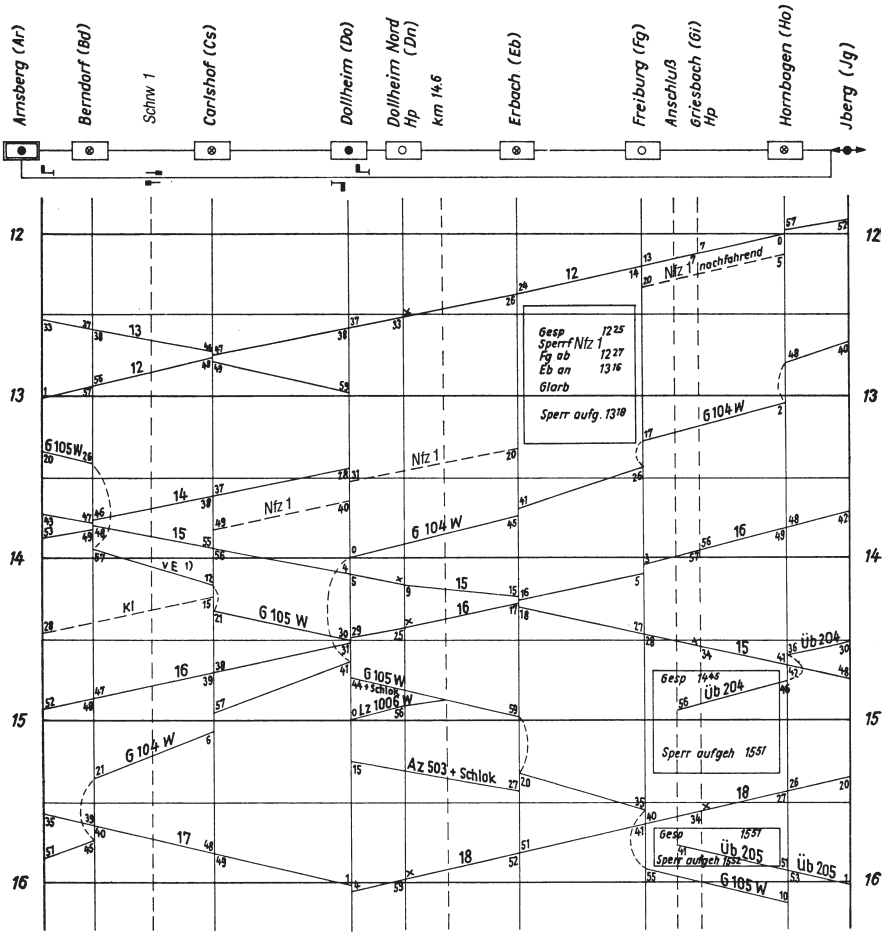
der Zugleitstrecke: Arnsberg - Iberg
mit der Zugleitstelle: Arnsberg

der Zugleitstrecke: _____
mit der Zugleitstelle: _____

begonnen am: 15. NOV. 1985
abgeschlossen am: _____
dieses Buch enthält 20 Blätter

1	2	3	4		5				6		7	8	9	10
Tag	von Zuglaufmeldestelle	Zug Nr.	Ankunftsmeldung		genehmigte Abfahrt				Verlassensmeldung		Zugleitstelle	Name des Zugleiters	eingetragen durch	Meldungen und Vermerke
			U	M	U	M	bis		U	M				
15.11	Bd	15	13	47	13	48	Cs				Hr	Soltau	Stier	Bis Dr. 205 x mit Nfz 1 in Cs
	Cs	15	13	55	13	56	Do				Hr	Soltau	Stier	
	Do	15	14	04	14	05	Eb				Hr	Soltau	Stier	
	Eb	15	14	15	14	18	Fg				Hr	Soltau	Stier	
	Fg	15	14	27	14	28	Ho				Hr	Soltau	Stier	
	Ho	15	14	41	14	42	Ig				Hr	Rückel	Stier	
	Ho	18	15	26	15	27	Fg				Hr	Rückel	Engelke	
	Fg	18	15	40	15	41	Do				Hr	Rückel	Engelke	

Bildliche Übersicht für die Beispiele in den Anlagen 6 bis 8



1) vorsichtige Einfahrt (vE) im Buchfahrplan vorgeschrieben
× Bedarfshalt

Anlage 9
zu § 8 (2) und zu § 51 (10)

Richtlinien für den Funksprechverkehr

I. Allgemeines, Begriffe, Betriebsarten

(1) Es wird unterschieden zwischen den Betriebsarten Zugleitfunk, Rangierfunk und Zugbahnfunk. Die technische und betriebliche Organisation (Funkkanäle, örtliche und bewegliche Funkstellen sowie deren Bedienung) und die Abgrenzung der Funkbetriebsarten und der Funkbereiche gibt der EBL bekannt.

(2) Zugleitfunk ist der Einsatz des Funksprechverkehrs im Zugleitbetrieb gem. § 1 (2) und § 10 (1). Dabei werden die zur Regelung der Zugfolge nach § 8 und § 10 vorgeschriebenen Zuglaufmeldungen zwischen den beteiligten Betriebsstellen und dem Zugpersonal über Funk abgegeben.

(3) Der Rangierfunk wird zur Regelung der Rangierbewegungen eingesetzt. Außerdem können Arbeitsaufträge verkehrlicher Art übermittelt werden.

(4) Beim Zugbahnfunk werden zwischen Betriebsstellen und dem Zugpersonal Gespräche betrieblicher und verkehrlicher Art geführt, z. B. Aufträge und Meldungen dispositiver Art, auch bei Unregelmäßigkeiten und Störungen, aber nicht zur Regelung der Zugfolge.

II. Durchführung des Funksprechverkehrs

(5) Funkgespräche sind so kurz wie möglich zu fassen. Es dürfen nur dienstliche Gespräche geführt werden. Gespräche, die den Betriebsdienst betreffen, haben Vorrang. Unfall- und Gefahrenmeldungen gehen allen Gesprächen vor.

(6) Bei eingeschalteten Funkgeräten können Gespräche – in der Regel – zunächst nur gehört werden. Zum Sprechen (Senden) ist die Sprechtaste gedrückt zu halten. Etwa eine Sekunde nach dem Drücken der Sprechtaste kann gesprochen werden. Nach dem Sprechen ist die Taste sofort wieder loszulassen.
Abweichungen gibt der EBL bekannt.

(7) Jedes Gespräch ist in klarer Form mit deutlicher Aussprache zu führen. Bei unklarem Empfang ist eine Wiederholung der Durchsage zu veranlassen. Von Aufträgen oder Meldungen, die trotz nochmaliger Durchsage nicht deutlich wahrgenommen werden, ist stets diejenige Bedeutung anzunehmen, die die größere Sicherheit gewährleistet.

(8) Bei Dienstbeginn ist der vorgesehene Funkkanal einzuschalten. Alle Geräte sind auf einwandfreie Verständigung in den vorgesehenen Funkverbindungen durch je ein Probegespräch mit den beteiligten Sprechstellen zu überprüfen. Beim Wechsel des Funkbereichs ist rechtzeitig auf den neuen Kanal umzuschalten.

(9) Die einzelnen Funkstellen werden mit ihren „Rufnamen“ (z. B. Bahnhofsname, Zug-, Fahrzeug-Nr.) angesprochen.

(10) Ein Gespräch wird begonnen: „(Name der gerufenen Sprechstelle) für (Name der rufenden Sprechstelle) bitte melden!“. Die gerufene Sprechstelle meldet sich mit ,,hier (Name .....)“. Die rufende Sprechstelle gibt anschließend die Nachricht, die Meldung oder den Auftrag durch. Die gerufene Sprechstelle wiederholt die Durchsage.
Gespräche, die abwechselndes Durchsagen und Wiederholen erforderlich machen, werden mit dem Wort „Ende“ abgeschlossen.

(11) Wer ein Gespräch einleiten will, darf ein anderes Gespräch nicht unterbrechen,
ausgenommen bei Betriebsgefahr.

(12) Bei Ausfall von Funkverbindungen sind die jeweils nächsten geeigneten Sprechstellen zu benutzen.

III. Zusätzliche Bestimmungen für den Zugleitfunk

(13) Alle Funkgespräche, die nicht der Regelung der Zugfolge dienen, sind auf das notwendige Maß zu beschränken. Zuglaufmeldungen gehen anderen Betriebsgesprächen vor – ausgenommen Unfall- und Gefahrenmeldungen –. Der Zugleiter darf sich in jedes Gespräch einschalten.

(14) Verlassensmeldungen dürfen während der Fahrt abgegeben werden. Ob und unter welchen Bedingungen die übrigen Zuglaufmeldungen während der Fahrt abgegeben werden dürfen, bestimmt der EBL.

IV. Zusätzliche Bestimmungen für den Rangierfunk

(15) Kann die Sprechverbindung zwischen zwei Stellen nicht unmittelbar hergestellt werden, ist eine dritte Stelle zwischenzuschalten.

Kontrolle der Funkverbindung

(16) Während der Rangierfahrt ist der Triebfahrzeugführer durch besondere Ansagen anzusprechen, damit dieser überprüfen kann, ob die Funkverbindung noch besteht. Dabei wird zwischen Kontroll- und Zielsprechen unterschieden. Die Ansagen werden nicht wiederholt und nicht bestätigt. Abweichungen regelt der EBL.

Kontroll-sprechen

(17) Im Verlauf der Rangierfahrt hat der Rangierbegleiter den Triebfahrzeugführer etwa alle 10 Sekunden anzusprechen (Kontrollsprechen), z. B. „Lok 3 kommen“. Dabei sind ihm auch Informationen zum Fahrtverlauf, z. B. Geschwindigkeitsangaben, Stellung der Signale, durchzusagen.

Zielsprechen

(17 a) Rechtzeitig vor dem Ziel der Rangierfahrt, bei Annäherung an einen Gefahrenpunkt oder wenn der Auftrag zur Verringerung der Geschwindigkeit erteilt wurde, ist die Funkverbindung durch ständiges Sprechen des Rangierbegleiters aufrecht zu erhalten (Zielsprechen). Dabei sind laufend eindeutige Angaben über die Entfernung bis zum Ziel oder bis zum Gefahrenpunkt durchzusagen.
Angaben über die Entfernung können sein:

- Angaben in Meter,
- ortsfeste Bezugspunkte oder
- Wagenlängen (bei einer Rangiereinheit, die aus gleichen Wagen zusammengestellt ist).

(18) Ist die Sprechverbindung gestört oder sind die Durchsagen unverständlich, ist die Rangierfahrt zum Halten zu bringen. Anschließend wird mit Rangiersignalen oder der wiederhergestellten Sprechverbindung weitergearbeitet.

Vordruck ..... von .....

Befehle 1 - 14

Triebfahrzeugführer Zug – Sperrfahrt – Sperrfahrt Kl – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt .....

Standort: ..... in Rgl/Ggl/Gl .....
(km/Signal/Weiche) (Gl-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.
	2	**Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in**

Signal usw.	Bezeichnung / km	Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst, Zlfst

	2.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
	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.
	4	**Sie fahren auf dem Gegengleis von** ..... **bis** .....
	5	**Sie** – fahren / schieben nach – **von** ..... **in Richtung** ..... **bis** ..... **und kehren zurück.**
	5.1	Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis
	5.2	Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis
	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 ..... in den Bf/Bft ..... **einfahren.**
	6.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
	7	**Sie müssen auf dem Gegengleis** – vor Signal Ne 1 / in Höhe des Esig/Bksig – ..... **in km** ..... des Bf/Bft / der Abzw/Üst ..... **halten.**
	8	**Sie müssen** – zwischen Zmst / Zlfst..... und Zmst / Zlfst..... – im Bf/Bft / in Zlfst / auf Abzw/Üst ..... **halten vor BÜ** in km ..... /km ..... /km ..... /km ..... /km ..... /km ..... **Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.**
	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.
	11	**Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale.**
	12	**Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:**

km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Zlfst	und Bf / Bft / Abzw / Zlfst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	auf Sicht					
	auf Sicht					
	auf Sicht					

	12.1	Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an.....
	12.2	Geben Sie bei Annäherung an den BÜ / RÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ / RÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte / RÜ-Mitte erreicht hat.
	12.3	Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an.....
	12.4	PZB – am .....sig ..... – in km ..... – ständig wirksam / unwirksam.
	12.5	Warnen Sie Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1. Halten Sie an, wenn Personen das Gleis nicht verlassen.
	12.6	*) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird.
	12.7	Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1.
	13	**Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen** ..... **und** ..... **entbunden.**
	14	....

Übermittlungscode : .....

..... , ... , ...
(Ort) (Datum) (Uhr) (Minuten)

....
(Fahrdienstleiter | Zugleiter) erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) ,

..... bei fmdl. Übermittlung: ☐ ZF / ☐ andere .....

FV NE Anlage 10 zu § 9 (1) / Befehle 1 - 24 (enthält: V408.0411V01 / V408.2411V01 Befehl A4q Bk 50 12.XX)

Vordruck ..... von .....

Befehle 14.1 – 14.35

Triebfahrzeugführer Zug – Sperrfahrt – Sperrfahrt Kl – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt .....

Standort: ..... (km/Signal/Weiche) in Rgl/Ggl/Gl ..... (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)

☐	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 Einfahrweg.**
☐	14.4	**Halten Sie an vor** – gestörtem – ..... (Signal usw.) – auch bei Fahrtstellung –
☐	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-Fahrterlaubnis – **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.**

Übermittlungscode:.....

..... , (Ort) ..... , (Datum) ..... (Uhr) ..... (Minuten)

..... (Fahrdienstleiter | Zugleiter) ..... , erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)

..... bei fmdl. Übermittlung: ☐ ZF / ☐ andere .....

Befehle 21 – 25

Triebfahrzeugführer Zug – Sperrfahrt – Sperrfahrt Kl – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt .....

Standort: ..... (km/Signal/Weiche) in Rgl/Ggl/Gl ..... (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)

☐	21	**Sie müssen halten vor der Trapeztafel vor** (Zuglaufstelle) .....
☐	22	**Sie** kreuzen mit / kreuzen nicht mit / überholen / werden überholt von **Zug** ..... **im** (Bf / Bft) ..... anstatt im (Bf / Bft).....
☐	22.1	**Sie fahren** als erster / zweiter **Zug** ein in Gleis .....mit vE.
☐	23.1	**Sie geben die** Ankunftmeldung / Fahranfrage / Verlassensmeldung **ab** **in** ..... für den eigenen Zug / für Zug ……
☐	23.2	**Sie geben die** Ankunftmeldung / Fahranfrage / Verlassensmeldung **ab** **in** ..... für den eigenen Zug / für Zug ……
☐	23.3	**Sie müssen keine** Ankunftmeldung / Fahranfrage / Verlassensmeldung **in** ..... **abgeben.**
☐	24	**Sie fahren in** Bf / Bft ..... **mit vE ein.**
☐	25	....

Übermittlungscode:.....

..... , (Ort) ..... , (Datum) ..... (Uhr) ..... (Minuten)

..... (Fahrdienstleiter | Zugleiter) ..... , erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)

..... bei fmdl. Übermittlung: ☐ ZF / ☐ andere .....

☐	14.35	**Befehl** ..... (Übermittlungscode des zurückzuziehenden Befehls) **ist zurückgezogen.**

Übermittlungscode:.....

..... , (Ort) ..... , (Datum) ..... (Uhr) ..... (Minuten)

..... (Fahrdienstleiter | Zugleiter) ..... , 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 Zugmeldestellen gestört	auf Sicht
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren	40 km/h
Bahnübergänge, 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 (Erdrutsch, 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	Heißläuferortungsanlage / Festbremsortungsanlage 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

**) Bei Grund 5 kann auf nach FV-NE betriebenen Strecken 30 km/h beauftragt werden (vgl. § 17 (3))

Hinweis: Der Befehlsvordruck gemäß FV-NE Anlage 10 kann bezogen werden bei:
www.vdv-regelwerke.de/regelwerke/
beka GmbH, Von-Werth-Straße 7, 50670 Köln, Telefon (0221) 95 14 49-17, Fax (0221) 95 14 49-20
Bestell-Nr.: 10 3200 (Block à 75 Vordrucke)
© Flöttmann Verlag

Ausfüllanleitung

Allgemeine Regeln:

Gültiges im Feld vor der Befehlsnummer ankreuzen.

Nicht zutreffendes im Kopf und in angekreuzten Teilen schräg durchstreichen.

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.

Beim Diktieren eines Befehles 14.35 den zweiten Unterschriftenteil verwenden. Wenn beim Zurückziehen eines Befehles 14.1 – 14.9 bzw. 21 – 25 der Zug einen abweichenden Standort hat als im Kopf angegeben, diesen formlos am Rand vermerken.

Besondere Regeln für auszuhändigende Befehle:

Nur Befehle 1 bis 14 und 21 bis 25 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. *Hinweis: Wenn der Fahrdienstleiter | Zugleiter einen Vordruck für die Befehle 21 bis 25 zur Aushändigung an den Triebfahrzeugführer ausfüllt, hat er auf die richtige Lage des Vordrucks für die Durchschrift zu achten.*

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, LZB-Bk, ETCS-Bk, 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 vorbeigefahren 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.

Befehl 22 wird bei Verlegung, Anordnung oder Ausfall von Kreuzungen oder Überholungen verwendet.

Vordruck ..... von .....

ZLB-Befehle

Triebfahrzeugführer Zug – Sperrfahrt – Sperrfahrt Kl – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt .....

Standort: ..... (km/Signal/Weiche) in Rgl/Ggl/Gl ..... (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)

2 **Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt – am / an / in**

Signal usw.	Bezeichnung / km	Zuglaufstelle

8 **Sie müssen** – zwischen Zlfst ..... und Zlfst .....

– im Bf/Bft / in Zlfst / auf Abzw ..... **halten vor BÜ** in km .....

/km ..... /km ..... /km ..... /km ..... /km .....

Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.

12 **Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:**

km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Zlfst	und Bf / Bft / Abzw / Zlfst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	auf Sicht					
	auf Sicht					
	auf Sicht					

12.1 Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an.....

12.2 Geben Sie bei Annäherung an den BÜ / RÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ / RÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte / RÜ-Mitte erreicht hat.

12.3 Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an.....

12.4 PZB – am .....sig ..... – in km ..... – ständig wirksam / unwirksam.

12.5 Warnen Sie Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1. Halten Sie an, wenn Personen das Gleis nicht verlassen.

12.7 Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1.

14.1 **Rangieren im Bf/Bft** ..... **auf Einfahrgleis aus**

Richtung ..... über Signal Ra 10/

Einfahrweiche Nr. ..... **hinaus bis** ..... **Uhr erlaubt.**

21 **Sie müssen halten vor der Trapeztafel vor** (Zuglaufstelle) .....

22 **Sie** kreuzen mit / kreuzen nicht mit / überholen / werden überholt von **Zug** .....

im (Bf / Bft) ..... anstatt im (Bf / Bft).....

22.1 **Sie fahren** als erster / zweiter **Zug** ein in Gleis ..... mit vE.

23.1 **Sie geben die** Ankunftmeldung / Fahranfrage / Verlassensmeldung **ab**

in .....
für den eigenen Zug / für Zug .....

23.2 **Sie geben die** Ankunftmeldung / Fahranfrage / Verlassensmeldung **ab**

in .....
für den eigenen Zug / für Zug .....

23.3 **Sie müssen keine** Ankunftmeldung / Fahranfrage / Verlassensmeldung

in ..... **abgeben.**

24 **Sie fahren in** Bf / Bft ..... **mit vE ein.**

25 .....
.....
.....
.....
.....
.....

Übermittlungscode:.....

..... , ... , ...
(Ort) (Datum) (Uhr) (Minuten)

....
(Fahrdienstleiter | Zugleiter) erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) ,

..... bei fmdl. Übermittlung: ☐ ZF / ☐ andere .....

14.35 **Befehl** ..... **ist zurückgezogen.**

Übermittlungscode: .....

..... , ... , ...
(Ort) (Datum)

....
(Fahrdienstleiter | Zugleiter) ,

bei fmdl. Übermittlung: ☐ ZF / ☐ andere .....

FV NE Anlage 11 zu § 9 (1) / ZLB-Befehle - **nur für Strecken im Zugleitbetrieb anwendbar!**

Ausfüllanleitung

Allgemeine Regeln:

Gültiges im Feld vor der Befehlsnummer ankreuzen.

Nichtzutreffendes im Kopf und in angekreuzten Teilen schräg durchstreichen.

Besondere Regeln für diktierte Befehle:

Alle Befehle dürfen diktiert werden. Beim Diktieren eines Befehles 14.35 den zweiten Unterschriftenteil verwenden.

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

Im **Befehl 2** in die 2. Spalte „Bezeichnung / km“ folgendes eintragen:

1. die Bezeichnung des Signals, oder die kilometrische Lage der Stelle, an der der Zug vorbeifahren darf oder
2. die Bezeichnung des Signals, der Stelle, oder die kilometrische Lage einer Stelle, an der der Zug unzulässig vorbeigefahren 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 25“ auf Befehl 25 verweisen und die Gründe dort eintragen.

Befehl 22 wird bei Verlegung, Anordnung oder Ausfall von Kreuzungen oder Überholungen verwendet.

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 Zugmeldestellen gestört	auf Sicht
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren	40 km/h
Bahnübergänge, 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 (Erdrutsch, 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	Heißläuferortungsanlage / Festbremsortungsanlage 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

**) Bei Grund 5 kann auf nach FV-NE betriebenen Strecken 30 km/h beauftragt werden (vgl. § 17 (3))

Richtlinien für das Fahren im Sichtabstand

Höchstgeschwindigkeit

(1) Die Höchstgeschwindigkeit bei Zugfolge im Sichtabstand ist für die einzelnen Streckenabschnitte so festzulegen, dass ein Bremsweg von 100 m nicht überschritten wird (s. Bremstafel nach Anlage 22). Diese Züge sind im Fahrplan besonders zu kennzeichnen.

Fahrgeschwindigkeit

(2) Die Fahrgeschwindigkeit ist entsprechend der Wirksamkeit der Bremsen und den Sichtverhältnissen so zu regeln, dass der im Sichtabstand folgende Zug vor einem Zugschluss mit Sicherheit zum Halten gebracht werden kann.

Schlusssignal

(3) Die Züge müssen das Schlusssignal führen. Das vereinfachte Schlusssignal kann zugelassen werden, wenn der letzte Wagen bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter nach hinten gut erkennbar beleuchtet ist.

Bahnübergänge mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen

(4) Werden technisch gesicherte Bahnübergänge befahren, so hat der EBL des EIU die dafür erforderlichen Regelungen zu erlassen. Dabei ist zu beachten, dass die Einschaltung durch den vorausfahrenden Zug ggf. noch wirksam ist.

Nebenfahrzeuge

(5) Nebenfahrzeuge werden wie Züge mit kurzem Bremsweg behandelt. Sie müssen bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter auch die gleichen Spitzen- und Schlusssignale führen.

Fahren im Raumabstand

(6) Züge, die die Bedingungen nach (1) nicht erfüllen, dürfen nur im Raumabstand folgen.

Stellen der Signale

(7) Für das Stellen der Signale gibt der EBL die erforderlichen Anweisungen.

Planmäßige Kreuzungen

(8) Für Kreuzungen gilt § 20.

Für alle Kreuzungen ist der Fahrplan bindend. Sie sind im Dienstfahrplan auffällig zu kennzeichnen. Den kreuzenden Zügen ist die Gleisbenutzung vorzuschreiben, ausgenommen bei Rückfallweichen. Für die Durchführung der planmäßigen Kreuzungen sind Zuglaufmeldungen nicht notwendig.

Kreuzungen mit Sonderzügen

(9) Sonderzüge, die Kreuzungen mit anderen Zügen haben, dürfen vom Ausgangsbahnhof nur abfahren, wenn die kreuzenden Züge über die Kreuzungen verständigt sind. Dieses ist dem Zugführer des Sonderzuges ausdrücklich mitzuteilen.
Wie Kreuzungsverlegungen zu regeln sind, ist besonders festzulegen.

Bedingungen für die Abfahrt

(10) Im Voraus sind die Bedingungen festzulegen, unter denen ein Zug abfahren darf, wenn der Zugführer nicht selbst feststellen kann, dass der letzte Zug der Gegenrichtung angekommen ist (z. B. Abfahrerlaubnis durch den Zugleiter oder Bestätigung der Ankunft des letzten Zuges durch örtlichen Bediensteten oder sonstige Kennzeichnung).

Gleichzeitige Einfahrten auf Kreuzungsbahnhöfen

(11) Auf Kreuzungsbahnhöfen sind gleichzeitig Einfahrten zulässig.
In besonders gelagerten Fällen bei der Einfahrt (z.B. starkes Gefälle, Unübersichtlichkeit in Gleisbögen durch Sichthindernisse) sind besondere Sicherheitsbestimmungen zu treffen.

Zug in mehreren Teilen

(12) Wird ein Zug in mehreren Teilen gefahren, so bilden diese eine Zuggruppe. Alle Teile führen dieselbe Zugnummer. Für jeden Teil gilt die gleiche Kreuzungsregelung. Im übrigen ist jeder Teil als Zug zu behandeln.

Zuggruppen

(13) Alle Teile einer Zuggruppe sind sichtbar als solche zu kennzeichnen oder als solche bekannt zu geben.
Ein mit einer Zuggruppe kreuzender Zug darf seine Fahrt erst fortsetzen, wenn der letzte Teil der Zuggruppe eingetroffen ist.
Bei Zuggruppen erhält nur der erste Teil den Kreuzungsbefehl. In dem Befehl wird „als ..... Zug“ gestrichen.
Außer der Benachrichtigung nach § 18 hat der EBL für Zuggruppen Anordnungen über die zusätzliche Verständigung der Schrankenwärter zu treffen.

Richtlinien für den Dienst der Schrankenwärter und der Bahnübergangsposten

Meldung bei Dienstantritt

(1) Schrankenwärter und Bahnübergangsposten haben ihren Dienstantritt der vorgeschriebenen Stelle zu melden und dabei die genaue Uhrzeit zu erfragen.

Verlassen des Dienstpostens

Sie haben sich ab- und zurückzumelden, wenn sie sich in einer Zugpause außer Hörweite der Meldeeinrichtung aufhalten.

Dienstübergabe

Der Dienst ist nach § 2 (9) zu übergeben.

Beobachten der Annäherung von Fahrzeugen

(2) Schrankenwärter und Bahnübergangsposten haben sich rechtzeitig vor der Vorbeifahrt eines Eisenbahnfahrzeuges zum Beobachten von Strecke und Straße bereitzuhalten. Sie dürfen sich dabei nicht allein auf Meldeeinrichtungen verlassen, die ihnen die Annäherung ankündigen. Bei Störungen an den Meldeeinrichtungen muss die Strecke besonders aufmerksam beobachtet werden.

Zeitpunkt der Schrankenbedienung

(3) Die Schranken sind rechtzeitig vor der Vorbeifahrt von Eisenbahnfahrzeugen zu schließen und danach wieder zu öffnen, soweit nicht weitere Fahrten unmittelbar nachfolgen oder auf nebenliegenden Gleisen in Kürze zu erwarten sind. Wird der Schrankenwärter über den Zugverkehr allein durch den Streckenfahrplan unterrichtet (§ 18 (1) a)), so muss er damit rechnen, dass Züge ohne besondere Benachrichtigung bis zu 10 Minuten vor Plan verkehren können.

Öffnen und Schließen der Schranken

(4) Der Schrankenwärter hat die Schranken selbst zu bedienen, er darf die Bedienung keinem anderen überlassen.

Die Schranken müssen stets vollständig geöffnet oder geschlossen werden. Straßenverkehrsteilnehmer dürfen nicht zwischen den Schrankenbäumen eingeschlossen werden. Ohne zwingenden Grund darf das begonnene Schließen nicht unterbrochen werden. Bereits geschlossene Schranken dürfen nicht nochmals geöffnet werden, auch nicht auf Drängen von Straßenverkehrsteilnehmern.

Wird das Schrankenschließen durch Lichtzeichen auf den Straßenverkehr abgestimmt, so ist vor dem Schließen der Schranken das Gelblicht einzuschalten und das Rotlicht abzuwarten.

(5) (bleibt frei)

Außergewöhnliche Wegbenutzer

6) Kolonnen, Viehherden, Langholzfahrzeuge, besonders langsam fahrende Fahrzeuge dürfen kurz vor einem zu erwartenden Eisenbahnfahrzeug nicht mehr über den Bahnübergang gelassen werden.

Anrufschranken

(7) Anrufschranken dürfen nur nach Bedarf geöffnet werden und nur, wenn kein Eisenbahnfahrzeug zu erwarten ist.
Der Schrankenwärter erkundigt sich bei den vom EBL bestimmten Fahrdienstleitern nach dem Zuglauf, wenn er nicht auf andere Weise (SbV) davon unterrichtet wird.
Dürfen die Anrufschranken nicht geöffnet werden, ist der Anrufer – wenn möglich – zu verständigen.

Gefahr im Verzug

(8) Schranken müssen sofort geschlossen werden,
- wenn der Wärter kurz vor der Vorbeifahrt eines Eisenbahnfahrzeuges an die Fernmeldeanlage gerufen wird
- wenn ihm gemeldet wird, dass das Spitzensignal eines zu erwartenden Zuges vollständig erloschen ist
- wenn der Straßenverkehr durch ablaufende Eisenbahnfahrzeuge gefährdet werden kann
- solange er aus anderen Gründen an der rechtzeitigen Bedienung der Schranken verhindert ist.

Schranken nicht bedienbar

(9) Wenn Schrankenbäume vorübergehend nicht bedienbar sind, hat der Schrankenwärter den BÜ nach (17) zu sichern.

Beleuchtung der Bahnübergänge

(10) Bei Eintritt der Dunkelheit hat der Schrankenwärter die Bahnübergänge, soweit es vorgesehen ist, zu beleuchten.

Festlegen der Schranken

(11) Auf Strecken mit unterbrochenem Dienst hat der Schrankenwärter bei Dienstschluss die Schranken geöffnet festzulegen, wenn nicht anderes bestimmt ist.

Instandhaltung der Bahnübergänge

(12) Der Schrankenwärter hat die ihm zur Sicherung zugewiesenen Bahnübergänge mit ihrem Zubehör in gutem Zustand zu halten. Spurrillen müssen stets frei sein. Schnee und Schmutz sind zu beseitigen, bei Glatteis ist zu streuen.
Mängel, die der Wärter nicht selbst beseitigen kann, sind der zuständigen Stelle zu melden.

Fahrthindernis auf dem Bahnübergang

(13) Bleibt ein Straßenfahrzeug liegen oder tritt sonst ein Fahrthindernis auf dem Bahnübergang plötzlich auf, so ist der unbefahrbare Streckenabschnitt zu sichern. Die Maßnahmen dürfen nicht vom möglichen Erfolg der Bemühungen des Fahrzeugführers abhängig gemacht werden.

Fernsprechbuch

(14) Auf Schrankenwärterstellen ist ein Fernsprechbuch zu führen. In dieses sind alle den Zuglauf betreffenden Gespräche sowie die Dienstübergabe, An-, Ab- und Zurückmeldung und besondere Vorkommnisse einzutragen.

Merktafel, Merkblatt

(15) Wo eine Merktafel oder ein Merkblatt geführt wird, sind die angesagten Sonderzüge, der Ausfall von Zügen, Änderungen des Fahrplans und sonstige betriebliche Hinweise für den laufenden Tag zu vermerken.

Rangierfahrten

(16) Bei Rangierfahrten muss sich der Schrankenwärter über die Bedienung der Schranken mit dem Triebfahrzeugführer verständigen. Der Straßenverkehr ist in angemessenen Zeitabständen durchzulassen.

Sicherung durch Bahnübergangsposten

(17) Muss der Bahnübergang durch Bahnübergangsposten gesichert werden, so ist wie folgt zu verfahren:
Der Bahnübergangsposten trägt Warnkleidung, mindestens eine Warnweste Klasse 2 nach DIN EN ISO 20471.
Der Bahnübergangsposten hat sich zur Sicherung des Bahnüberganges für den Straßenverkehr gut sichtbar aufzustellen und die Zeichen „Anhalten“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes) und anschließend
„Halt“ (seitliches Ausstrecken eines Armes oder beider Arme)
zu geben. Die Zeichen sind bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter mit rotleuchtender Handlampe nach beiden Straßenrichtungen zu geben. Für das Geben der Tageszeichen ist – soweit vorhanden – eine weiß-rot-weiße Signalfahne zu benutzen. Die Sicherung ist so lange aufrecht zu erhalten, bis das letzte Eisenbahnfahrzeug den Bahnübergang verlassen hat. Nach Anordnung des EBL des EIU hat der Bahnübergangsposten bei der Sicherung Hilfsmittel einzusetzen.

Maßnahmen bei besonderen Vorkommnissen

Betriebsgefahr

(18) Wenn ein Schrankenwärter von der Unbefahrbarkeit eines Streckenabschnittes oder einer drohenden Gefahr Kenntnis erhält, gibt er an die dem unbefahrbaren Abschnitt benachbarten Betriebsstellen oder an den Zugleiter und an die benachbarten Wärter an Bahnübergängen die Meldung:

> „Betriebsgefahr, alle Züge sofort anhalten! Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge sofort anhalten!“
>
> Hier (Tätigkeit und Name des Meldenden, Ortsangabe).

Die Meldung ist zuerst in der Richtung zu geben, aus der auf dem unbefahrbaren Abschnitt der nächste Zug zu erwarten ist. Schrankenwärter, die diese Meldung oder sonst Kenntnis von einer drohenden Gefahr bekommen, halten alle Eisenbahnfahrzeuge an.

Anhalten von Zügen

(19) Ein Zug darf auf freier Strecke nur aus Sicherheitsgründen angehalten werden. Erkennen Schrankenwärter, dass einem Zug Gefahr droht, die durch Anhalten abgewendet oder gemildert werden kann (z. B. Heißläufer, verschobene Ladung, schleifende Räder), so haben sie mit allen Mitteln zu versuchen, den Zug zum Halten zu bringen. Hält der Zug nicht an, fordern sie die nächste Betriebsstelle zum Anhalten des Zuges auf. Auf Strecken mit Zugleitbetrieb verständigen sie außerdem den Zugleiter.

Hilfeleistung

(20) Schrankenwärter haben bei Unfällen und außergewöhnlichen Ereignissen jede mögliche Hilfe zu leisten. Sie verständigen die Unfallmeldestelle.

Langsamfahrstellen

(21) Muss der Schrankenwärter von sich aus veranlassen, dass ein Zug die zulässige Geschwindigkeit ermäßigt (z. B. wegen Schienenbrüchen, Frostschäden), hält er den Zug an und unterrichtet das Zugpersonal. Nach dem Anhalten sind etwa angebrachte Schutzsignale für die Dauer der Vorbeifahrt zu entfernen. Die benachbarten Betriebsstellen oder den Zugleiter hat er sobald wie möglich zu verständigen. Langsamfahrsignale dürfen nur auf Anordnung des Dienststellenleiters aufgestellt werden.

Anlage 14
zu § 18 (6)

Richtlinien für den Dienst der Streckenwärter und Rottenaufsichtsbediensteten

A. Aufgaben der Streckenwärter und Rottenaufsichtsbediensteten

Überwachung

(1) Streckenwärter und Rottenaufsichtsbedienstete achten auf den betriebssicheren Zustand der Anlagen, insbesondere auf

Freihalten des lichten Raumes,
augenfällige Veränderungen in der Höhen- und Seitenlage der Gleise,
Risse oder Brüche an Schienen, Laschen und Schwellen,
loses oder schadhaftes Kleineisenzeug,
ordnungsmäßigen Zustand der Signale, Weichen und Gleissperren einschließlich deren Verschluss, Heizeinrichtungen (Propangasbehälter usw.),
ordnungsmäßigen Zustand der Bahnübergänge einschließlich der Andreaskreuze, Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen,
Festlegen der abgestellten Kleinwagen mit Kette und Schloss.

Ferner sind zu beobachten:

Einschnitte, Felswände, Uferschutzanlagen, Brücken und sonstige Kunstbauten, Feuerschutzanlagen, Schneeschutzanlagen, Einfriedungen, Verschluss der Schranken an Privatwegen, Übersichtlichkeit an Bahnübergängen, Bauarbeiten in Bahnnähe, Fernmelde-, Fahr- und Starkstromleitungen, Kreuzungen der Bahn durch Leitungen, Verunreinigungen durch Öl und andere Flüssigkeiten, Lagerung von feuergefährlichen Gegenständen in der Nähe der Bahn, Abgrabungen, Sprengungen usw.

Beseitigung von Mängeln

(2) Die Streckenwärter und Rottenaufsichtsbediensteten haben vorgefundene Mängel und Fahrthindernisse zu melden und – unter Beachtung erforderlicher Sicherheitsmaßnahmen (UVV „Arbeiten im Bereich von Gleisen“) – soweit möglich, sofort selbst zu beseitigen. Sie müssen lose Oberbauschrauben anziehen, gebrochene Schienen behelfsmäßig sichern, Wasseransammlungen bei starken Niederschlägen oder bei Schneeschmelze ableiten. Sie haben Andreaskreuze, Schrankenbäume, Blinklichter, Lichtzeichen und dgl. sauber zu halten.

Meldungen

(3) Kann ein betriebsgefährdendes Hindernis nicht sofort beseitigt werden, ist nach (9) zu verfahren. Alle Mängel, die nicht beseitigt werden konnten, sind dem Dienststellenleiter zu melden. Das gilt auch bei Feststellungen, die auf verbrecherische Handlungen deuten oder die sonst geeignet sind, Aufsehen zu erregen.

Feuer-bekämpfung

(4) Bemerken die Streckenwärter und Rottenaufsichtsbediensteten einen Brand an der Bahn, so haben sie zu versuchen, ihn zu löschen, nötigenfalls mit fremder Hilfe. Ist dies mit den vorhandenen Mitteln und Kräften nicht möglich, so haben sie die Benachrichtigung der Feuerwehr auf schnellstem Wege zu veranlassen. Die Unfallmeldestelle ist in jedem Falle zu verständigen.

Starkstrom-leitungen

(5) Beim Bruch einer Starkstromleitung besteht Lebensgefahr. Der Draht darf nicht berührt werden. Bei einer gerissenen Leitung, die den Erdboden berührt, erhält auch das Erdreich um den Berührungspunkt gefährliche Spannungen. Das Berühren oder Betreten des Erdreiches im Umkreis von 10 m des Berührungspunktes ist gefährlich und hat daher so lange zu unterbleiben, bis die gerissene Leitung abgeschaltet und geerdet ist. Es ist deshalb dafür zu sorgen, dass Menschen und Tiere dem Draht und diesem Bereich fernbleiben. Züge, die mit dem Draht in Berührung kommen können, sind anzuhalten. Der Drahtbruch ist der zuständigen Stelle so rasch wie möglich zu melden und deren nähere Weisung abzuwarten.

Die Unfallmeldestelle ist so schnell wie möglich zu verständigen.

Fahrleitungen

(6) Im Bereich elektrischer Fahrleitungen sind die besonderen Sicherheitsvorschriften zu beachten.

Unbefugtes Betreten der Bahnanlagen

(7) Es ist darauf zu achten, dass die Bahnanlagen nicht von Unbefugten betreten und nur an den dafür vorgesehenen Stellen überquert werden. Bei Zuwiderhandlung sind nach Möglichkeit die Personalien der Betreffenden festzustellen und dem Dienststellenleiter zu melden.

Nachweis

(8) Der Streckenwärter führt einen Nachweis über seine Streckenbegehungen, über etwaige Vorkommnisse, Schäden und Mängel an den Bahnanlagen und deren Behebung.

B. Maßnahmen bei besonderen Vorkommnissen

Betriebsgefahr

(9) Wenn ein Streckenwärter oder Rottenaufsichtsbediensteter von der Unbefahrbarkeit eines Streckenabschnittes oder einer drohenden Gefahr Kenntnis erhält, gibt er an die dem unbefahrbaren Abschnitt benachbarten Betriebsstellen oder an den Zugleiter und an die benachbarten Wärter an Bahnübergängen die Meldung:

„Betriebsgefahr, alle Züge sofort anhalten! Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge sofort anhalten!“

Hier (Tätigkeit und Name des Meldenden, Ortsangabe).

Die Meldung ist zuerst in der Richtung zu geben, aus der auf dem unbefahrbaren Abschnitt der nächste Zug zu erwarten ist. Streckenwärter und Rottenaufsichtsbedienstete, die diese Meldung oder sonst Kenntnis von einer drohenden Gefahr bekommen, halten alle Eisenbahnfahrzeuge an.

Anhalten von Zügen

(10) Ein Zug darf auf freier Strecke nur aus Sicherheitsgründen angehalten werden. Erkennen Streckenwärter oder Rottenaufsichtsbedienstete, dass einem Zug Gefahr droht, die durch Anhalten abgewendet oder gemindert werden kann (z. B. Heißläufer, verschobene Ladung, schleifende Räder), so haben sie mit allen Mitteln zu versuchen, den Zug zum Halten zu bringen. Hält der Zug nicht an, fordern sie die nächste Betriebsstelle zum Anhalten des Zuges auf. Auf Strecken mit Zugleitbetrieb verständigen sie außerdem den Zugleiter.

Ablaufende Fahrzeuge

(11) Wenn in Gefällestrecken Fahrzeuge ablaufen oder ein Zug durch Versagen der Bremsen nicht zum Halten kommt, sind außerdem die Wärter an Bahnübergängen zum Schließen der Schranken aufzufordern.

Hilfeleistung

(12) Streckenwärter und Rottenaufsichtsbedienstete haben bei Unfällen und außergewöhnlichen Ereignissen jede mögliche Hilfe zu leisten. Sie verständigen die Unfallmeldestelle.

Unbefahrbare Streckenabschnitte

(13) Unbefahrbare Streckenabschnitte (z. B. unbefahrbare Schienenbrüche, Gleisverwerfungen, Unterspülungen, Fahrthindernisse, im Gleis liegende Straßenfahrzeuge) sind – auch wenn kein Zug zu erwarten ist – abzuriegeln oder durch Schutzsignale nach beiden Richtungen zu sichern.

Langsamfahrstellen

(14) Muss der Streckenwärter oder Rottenaufsichtsbedienstete von sich aus veranlassen, dass ein Zug die zulässige Geschwindigkeit ermäßigt (z. B. wegen Schienenbrüchen, Frostschäden), hält er den Zug an und unterrichtet das Zugpersonal. Nach dem Anhalten sind etwa angebrachte Schutzsignale für die Dauer der Vorbeifahrt zu entfernen. Die benachbarten Betriebsstellen oder den Zugleiter hat er sobald wie möglich zu verständigen. Langsamfahrsignale dürfen nur auf Anordnung des Dienststellenleiters aufgestellt werden.

(15) (bleibt frei)

Anlage 15
zu § 2a (3) und § 19 (6)

Richtlinien zur Verhütung von Betriebsgefährdungen durch Fahrzeugschäden

(1) Unregelmäßigkeiten am Laufwerk der Fahrzeuge während der Fahrt sind meistens durch bestimmte Merkmale zu erkennen und zu unterscheiden.

a) Heißgelaufene Gleitachslager machen sich durch einen klaren, pfeifenden Ton, später auch durch Brandgeruch, dichten, schwarzen Ölqualm, dann durch Flammenbildung und bei Dunkelheit durch rotglühende Achslager bemerkbar.
Bei heißgelaufenen Rollenachslagern ist im allgemeinen nur ein leiser Ton zu hören. Danach ist der Radsatz in der Regel blockiert und schleift, so dass Funken sprühen (wie bei festen Bremsen c)).

b) Radsatzbrüche fallen durch holprigen und sehr unruhigen Lauf schon aus größerer Entfernung auf. Sie entstehen oft aus nicht rechtzeitig bemerkten Heißläufern.

c) Feste Bremsen verursachen, solange die Räder noch rollen, ein kreischendes Geräusch und Funken sprühen an den Bremsklötzen. Nach längerem Lauf stellt sich eine dünne Rauchentwicklung an den Bremsklötzen und den Radreifen ein. Schließlich werden Klötze und Reifen rotglühend.
Wenn der Radsatz festgebremst ist und auf den Schienen schleift, sprühen zwischen Rad und Schiene Funken. Das Rad erhält in kurzer Zeit starke Flachstellen.

d) Räder mit Flachstellen oder Aufschweißungen sind durch regelmäßiges Klopfen oder Schlagen zu erkennen. Sie können zu Schienenbrüchen, Heißläufern, Feder- und Radsatzbrüchen führen.

e) Lose Radreifen verursachen während des Wagenlaufs ein klapperndes, klirrendes Geräusch. Herausgesprungene Sprengringe sind, wenn sie nicht zerbrechen, auf dem Achsschaft lose hängend sichtbar.

(2) Bedienstete, die solche Unregelmäßigkeiten erkennen, haben diese der nächst erreichbaren oder der zuständigen Stelle sofort zu melden. Fahrzeuge mit betriebsgefährdenden Mängeln sind so bald wie möglich auszusetzen. Im übrigen ist wie folgt zu verfahren:

a) Züge mit Heißläufern sind sofort anzuhalten. Bei einem auf freier Strecke angehaltenen Zug entscheidet der Triebfahrzeugführer, ob und mit welcher Geschwindigkeit – ggf. nur mit Schrittgeschwindigkeit und unter ständiger Beobachtung – bis zur nächsten Betriebsstelle weitergefahren werden kann. Wird die Weiterfahrt für betriebsgefährlich gehalten, ist Hilfe anzufordern.

b) Bei Radsatzbrüchen sind die Züge sofort anzuhalten; es ist Hilfe anzufordern.

c) Bei Zügen mit festen Bremsen und noch rollenden Rädern hat der Triebfahrzeugführer zu versuchen, die Bremse zu lösen. Kann diese während der Fahrt nicht gelöst werden, so ist der Zug zum Beseitigen der Störung anzuhalten, siehe VDV-Schrift 757.
Züge mit festgebremsten Rädern sind sofort anzuhalten. Die Bremse ist auszuschalten und zu entlüften. Der Zug darf nur mit geringer Geschwindigkeit zur nächsten Betriebsstelle weiterfahren, wo das Fahrzeug ausgesetzt werden kann.

d) Bei Zügen mit stark schlagenden Rädern (Flachstellen) verständigt der Triebfahrzeugführer die zuständige Stelle des EVU. Diese entscheidet über das weitere Vorgehen, z. B. Untersuchung durch einen Mitarbeiter oder Aussetzen.

e) Fahrzeuge mit losen Radreifen sind wie Heißläufer zu behandeln.

(3) Fahrzeuge, die ausgesetzt wurden, sind zu bezetteln und dürfen erst nach einer lauftechnischen Untersuchung weiterbefördert werden.

Anlage 16
zu § 15 (1)

Bedienung von mechanisch ortsgestellte Weichen und Gleissperren, elektrisch ortsgestellten Weichen und Rückfallweichen

I. Allgemeines

Inhalt

(1) Anlage 16 enthält Bestimmungen zur Bedienung – durch Zug- und Rangierpersonal – von:
- mechanisch ortsgestellte Weichen
- mechanisch ortsgestellte Gleissperren
- elektrisch ortsgestellten Weichen (EOW)
- Rückfallweichen

örtliche Verhältnisse, Besonderheiten

(2) Örtliche Regelungen, Besonderheiten (z. B. elektrisch ortsgestellte Gleissperren) und Abweichungen sind in der SbV des Eisenbahninfrastrukturunternehmens enthalten.

Unregelmäßigkeiten

(3) In der SbV des Eisenbahninfrastrukturunternehmens ist geregelt, welche Stelle über Unregelmäßigkeiten zu unterrichten ist. Es ist auch geregelt, wie Nutzer der Infrastruktur über zeitweise Besonderheiten unterrichtet werden.

II. Mechanisch ortsgestellte Weichen und Gleissperren bedienen

erforderliche Stellung, Endlage

(4) Vor dem Befahren mechanisch ortsgestellter Weichen und Gleissperren ist zu prüfen, ob sich diese in der für die Fahrt erforderlichen Stellung befinden. Die Stellgewichte der Weichen und Gleissperren müssen sich in der jeweiligen Endlage befinden. Ist dies nicht der Fall, ist vor der Weiche bzw. Gleissperre anzuhalten und diese in die erforderliche Stellung bzw. in die Endlage zu bringen.

Bedienungseinrichtung

(5) Mechanisch ortsgestellte Weichen und Gleissperren werden durch eine an der Weiche bzw. Gleissperre angebrachte Bedienungseinrichtung, das können Griffe, Hebel- oder Umstellgewichte sein, mittels Körperkraft umgestellt. Bei mechanisch ortsgestellten Weichen ist darauf zu achten, dass die Weiche die Endlage erreicht, ggf. muss durch Nachdrücken des Stellhebels die Weiche in die Endlage gebracht werden.

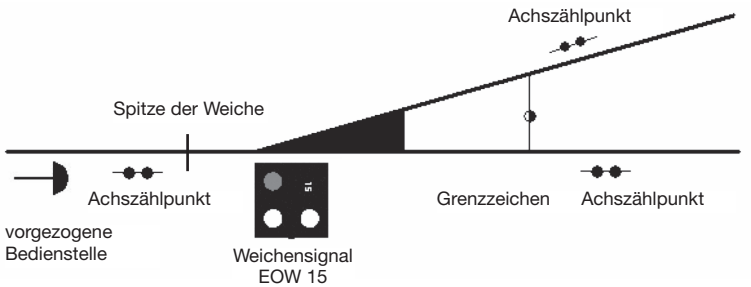
Weichensignale

(6) Weichensignale für mechanisch ortsgestellte Weichen dienen lediglich als Orientierungshilfe zum Erkennen der Fahrtrichtung. Sie zeigen nicht an, ob der Spitzenverschluss ordnungsgemäß wirkt bzw. sich die abliegenden und anliegenden Weichenzungen einer ortsgestellten Weiche in der richtigen Stellung befinden.

III. Elektrisch ortsgestellte Weichen bedienen

(7) An jeder EOW befindet sich ein Weichensignal in Form eines Lichtsignals, es zeigt auch die Endlage der EOW an. **Weichensignale an EOW**

(8) Zur Bedienung der EOW können Schlagtaster oder Gleisschaltmittel vorhanden sein. Die Abbildung zeigt eine beispielhafte Anordnung. **Schlagtaster Gleisschaltmittel**



Quelle: Abbildung 4 aus Modul 482.8004 der DB Netz AG, mit Ergänzung VDV.

(9) Über eine Weichenstelltafel (WT) können mehrere Weichen von einer Stelle durch die jeweilige Weichentaste einzeln umgestellt werden. **Weichenstelltafel**

(10) An der Fahrwegstelltafel (FT) können Fahrwege eingestellt werden, ohne dass Einzelbedienungen der Weichen erforderlich sind. Sie kann sowohl mehrere Startgleise wie auch mehrere Zielgleise haben. Dazu ist der durch die jeweilige Fahrwegstelltafel zu bedienende Weichenbereich schematisch dargestellt. Die Bedien- und Anzeigeelemente des Fahrweges sind in der schematischen Gleisführung angeordnet. **Fahrwegstelltafel**

(11) An einer Bedientafel (BT) kann ein Fahrweg eingestellt werden, ohne dass eine Einzelbedienung der Weichen erforderlich ist. Bedientafeln haben nur ein Startgleis und ein Zielgleis. Der Bedienungsablauf kann als Kurzanleitung auf der Bedientafel (BT) aufgedruckt sein. **Bedientafel**

(12) Am Weichensignal kann eine Weichenhilfstaste (WHT) angebracht sein. **Weichenhilfstaste**

(13) Zusatzeinrichtungen zur EOW können vorhanden sein und werden in der SbV des Eisenbahninfrastrukturunternehmens aufgeführt, z. B: **Zusatzeinrichtungen**

- Einrichtungen zum selbsttätigen Herstellen der Vorzugslage,
- der Umstellschutz wird durch eine Schalteinrichtung für die EOW realisiert,

- Schlüsseltaster „AzGrT“ (Achszähler Grundstellungstaste) und „WAT“ („Weichen Auffahrtaste“) zur Herstellung der Grundstellung bei Achszählstörungen oder nach dem Auffahren von Weichen (nicht bei nicht auffahrbaren Weichen) am Schaltschrank, Schalthaus oder einer Hilfshandlungstafel,
- Einrichtungen zum Herstellen von technischen Abhängigkeiten zwischen mehreren Fahrwegelementen, ggf. auch zur Signalisierung von Fahrwegen an einer Fahrwegstelltafel (FT) oder einer Bedientafel (BT),
- Isolierzeichen (Signal Ra 13) können zur besseren Erkennbarkeit der Lage der Gleisschaltmittel in Höhe der Gleisschaltmittel angeordnet sein.

Vorzugslage

(14) EOW können eine Vorzugslage haben. Ist die Weiche abweichend von der Vorzugslage gestellt, läuft sie nach dem Freifahren und einer zusätzlichen Wartezeit selbsttätig wieder in die Vorzugslage um. Die Weichensignale von Weichen mit Vorzugslage sind durch einen weißen Strich entsprechend der Vorzugslage gekennzeichnet.

Umstellschutz

(15) EOW können einen Umstellschutz haben, der sicherstellt, dass eine besetzte Weiche nicht umgestellt werden kann. Mit den Schalteinrichtungen wird ein Umstellschutz realisiert. Mehrere Weichen können in einem Umstellschutz zusammengefasst sein. Umstellschutzabschnitte können ineinander verschachtelt auftreten.
Bei gestörtem Umstellschutz kann der Umstellvorgang durch Betätigen der Weichenhilfstaste (WHT) am Weichensignal eingeleitet werden.

Umstellen mit Schlagtaster

(16) Zum Umstellen der EOW wird der Schlagtaster betätigt. Der Schlagtaster darf vom sich bewegenden Fahrzeug aus bedient werden. Die Geschwindigkeit ist so zu regeln, dass der Schlagtaster sicher bedient werden kann und das Halten bei nicht umgestellter Weiche möglich ist (Umstellvorgang nicht abgeschlossen / Störung). Ein Schlagtaster kann auch für ein Zielgleis betätigt werden, dann werden alle EOW in diesem Fahrweg in die richtige Stellung für diesen Fahrweg gebracht. Anstelle des Schlagtasters können auch andere Schalteinrichtungen wie z. B. Pendelschalter oder Fahrzeugsensoren vorhanden sein.

Umstellen durch Gleisschaltmittel

(17) Eine vom Herzstück aus befahrene Weiche wird durch Befahren des Gleisschaltmittels durch die erste Fahrzeugachse umgestellt, wenn sie nicht schon in der erforderlichen Stellung ist. Wenn sich die Spitze der Rangierfahrt vor der EOW befindet und der Triebfahrzeug-

führer oder der Mitarbeiter an der Spitze einer geschobenen Rangierfahrt erkennt, dass der Umstellvorgang nicht begonnen hat, nicht abgeschlossen ist oder die Weiche gestört ist, ist sofort anzuhalten.

Bedienung der Weichenstelltafel oder Fahrwegstelltafel

(18) Die Bedienung der Weichenstelltafel oder der Fahrwegstelltafel ist in der SbV des Eisenbahninfrastrukturunternehmens geregelt.

Bedienung der Zusatzeinrichtungen

(19) Die Bedienung der Zusatzeinrichtungen – vergleiche (13) – ist in der SbV des Eisenbahninfrastrukturunternehmens geregelt.

IV. Rückfallweichen bedienen

Auffahren von Rückfallweichen

(20) Rückfallweichen dürfen aufgefahren werden, außer von Kleinwagen. Rückfallweichen haben eine Grundstellung, in die sie nach jedem Auffahren durch eine hydraulisch gedämpfte Rückholfeder selbsttätig zurückgestellt werden. Aufgefahrene Rückfallweichen sind immer vollständig zu räumen, es darf auf keinen Fall vor Erreichen der Grundstellung gegen die Spitze zurückgezogen werden.

Rückfallweichen abweichend der Grundstellung spitz befahren

(21) Müssen verschlossene Rückfallweichen spitz abweichend der Grundstellung befahren werden, ist das Handschloss der Rückfallweiche aufzuschließen. Nach dem Aufschließen können Rückfallweichen wie ortsbediente Weichen gestellt werden, die ordnungsgemäße Endlage wird nicht signalisiert und ist augenscheinlich zu prüfen. Nicht verschließbare Rückfallweichen sind mittels Stellhebel umzustellen.

Befahren einer gestörten Rückfallweiche gegen die Spitze

(22) Ist eine Rückfallweiche gestört, so wird das durch ein Signal angezeigt. Die Rückfallweiche darf mit Schrittgeschwindigkeit erst befahren werden, nachdem an Ort und Stelle – ggf. nach dem Aufschließen der Verschließeinrichtung und dem probeweise Umstellen der Weiche von Hand – die Befahrbarkeit der Weiche festgestellt wurde.

Anlage 17
zu § 32 (7)

Bestimmungen für die Beförderung außergewöhnlicher Sendungen

I. Allgemeine Bestimmungen

Begriffe

(1) Außergewöhnliche Sendungen sind:

a) Schwerwagen, das sind
1.Güterwagen und Nebenfahrzeuge, die über die höchste angeschriebene Lastgrenze (Lastgrenzenraster bzw. DB-Lastgrenzen-Zusatzraster) hinaus beladen sind,
2.Fahrzeuge mit der Anschrift „Schwerwagen“,
3.fremde beladene Güterwagen ohne Lastgrenzenanschrift
4.fremde Fahrzeuge ohne das Zeichen RIC, RIV
oder ohne einen Vereinbarungsraster mit dem Kurzzeichen „DB“ – ausgenommen auf den Strecken der DB zugelassene Triebfahrzeuge und Nebenfahrzeuge -, wenn sie von den Direktionen in der Beförderungsanordnung als Schwerwagen eingestuft worden sind.

b) Sendungen mit Lademaßüberschreitungen (Lü),

c) andere Sendungen, die nur unter besonderen technischen und betrieblichen Bedingungen und auf besondere Anweisung (EBL) befördert werden.

Abweichungen gibt der EBL bekannt.

Kennzeichnung

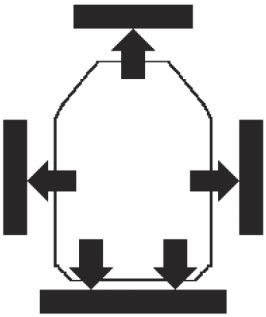
(2) Außergewöhnliche Sendungen nach (1) a und b sind im Zettelhalter durch einen hellblauen Zettel „außergewöhnliche Sendung“ gemäß Muster U, Anhang 11, Anlage 9 zum AVV gekennzeichnet.

Bei Schwerwagen nach (1) a) enthält der Lü-Zettel Einträge in den Spalten 7 bis 10; bei Lü-Sendungen nach (1) b) Einträge in den Spalten 12 bis 15; außerdem sind bei Lü-Sendungen die kritischen Punkte - ausgenommen bei Dauer-Sendungen nach Dauer – Lü-Anordnungen nach (3), z.B. bei Militärfahrzeugen, (SbV) – auffällig gekennzeichnet; ggf. sind sie mit dem Buchstaben wie im Zettel bezeichnet.

Der Frachtbrief ist mit einem kleinen hellblauen Zettel (Lü-Zettel) mit dem gleichen Zeichen beklebt.

Zettel für außergewöhnliche Sendungen

(Zeichen des EVU) **Muster U**



Gesamtlast	Meterlast	Größte Radsatzlast
(7) + (8) t	(9) t/m	(10) t

(Zeichen des EVU)..... / (Nr).....

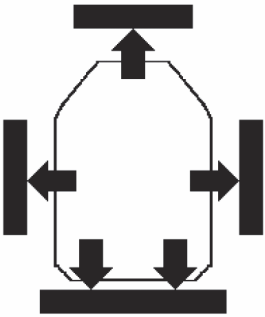
..... /.....

..... /.....

..... /.....

Punkt	Querabstand von der Wagenlängsachse auf der einen Seite	anderen Seite	Höhe über SO	Längsabstand von Endradsatz bzw. Drehzapfen	
	(12a) mm	(12b) mm	(13) mm	(14) n_i mm	(15) n_a mm
A					
B					
C					
D					

(Zeichen des EVU) **Muster U**



Für Zettelhalter

Gesamtlast	Meterlast	Größte Radsatzlast
(7) + (8) t	(9) t/m	(10) t

(Zeichen des EVU)..... / (Nr).....

..... /.....

..... /.....

..... /.....

Punkt	Querabstand von der Wagenlängsachse auf der einen Seite	anderen Seite	Höhe über SO	Längsabstand von Endradsatz bzw. Drehzapfen	
	(12a) mm	(12b) mm	(13) mm	(14) n_i mm	(15) n_a mm
A					
B					
C					
D					

Zeichen des EVU

(Zeichen des EVU)..... (Nr).....

..... /.....

..... /.....

..... /.....

..... /.....

Abtrennen und auf Frachtbrief kleben

Quelle: Muster U gemäß Anlage 9, Anhang 11 zum Allgemeinen Vertrag über die Verwendung von Güterwagen (AVV).

Einstellen in Züge, Beförderungs-anordnung

(3) a) Den Beförderungsweg und die Beförderungsbedingungen, insbesondere die Zugbildung, Geschwindigkeitsbeschränkungen, die Gleisbenutzung, Ladeanweisungen, kritische Punkte sowie ggf. ergänzende Maßnahmen, legt der EBL nach Prüfung der Beförderungsmöglichkeiten fest und gibt diese zusammen mit der Bezeichnung der Sendung (z.B. Schwerwagen, Lü-Sendungen) in einer Beförderungs-Anordnungen bekannt.

b) Für häufig vorkommende Lü-Sendungen mit gleichen Abmessungen kann der EBL im voraus Dauer-Lü-Anordnungen herausgeben, die die Beförderungsbedingungen, nach Gruppen getrennt, enthalten. In der ergänzenden Lü-Anordnung werden dann vom EBL nur noch bekanntgegeben:
– der Beförderungstag
– die zu benutzenden Züge
– die Beförderungsbedingungen, z.B. durch Angabe der Gruppenbezeichnung und der Dauer-Lü-Anordnung.

c) Im Militärverkehr tritt die Lü-Transportanordnung an die Stelle der Lü-Anordnung oder der Ergänzung zur Lü-Anordnung.

Wagenliste

(4) In Spalte „Bemerkung“ der Wagenliste ist zu vermerken

a) bei Schwerwagen „Schwer“,

b) bei Lü-Sendungen „Lü“,

c) bei anderen Sendungen, die nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden „Ausend“.

Unregelmäßigkeiten

(5) Der Fahrdienstleiter | Der Zugleiter
veranlasst das Aussetzen von Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen, wenn von der Beförderungsanordnung nach (3) abgewichen werden muss (z.B. beim Befahren eines anderen als des vorgeschriebenen Gleises), oder wenn Veränderungen an der Sendung festgestellt werden, die nicht sofort beseitigt werden können.

Aussetzen oder Ausfall

(6) Das Aussetzen oder der Ausfall von Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen ist allen Dienststellen, die die Beförderungsanordnung (3) erhalten haben, und dem EBL zu melden. Dieser veranlasst die weitere Behandlung bzw. die Weiterbeförderung.

II. Besondere Bestimmungen für Schwerwagen

Zwischenwagen bei vorgeschriebener Einzelbeförderung

(7) Die Beförderungsanordnung kann die Einzelbeförderung von Schwer-wagen vorschreiben. In diesen Fällen ist in der Beförderungsanordnung angegeben, wieviel Zwischenwagen zwischen einem Schwerwagen und weiteren Schwerwagen eingestellt werden müssen. Zwischen Triebfahrzeug und Schwerwagen sind, soweit die Beförderungsanordnung nichts anderes vorschreibt, keine Zwischenwagen erforderlich.
Als Zwischenwagen dürfen – sofern die Beförderungsanordnung nichts anderes vorschriebt – alle leeren Wagen und die bis höchstens zur zugelassenen Lastgrenze beladenen Wagen verwendet werden.

III. Besondere Bestimmungen für Lü-Sendungen

Beförderungsarten

(8) Für die Beförderung von Wagen mit Lademaßüberschreitung (Lü-Sendungen) kommen mit Rücksicht auf Nachbargleise auf der freien Strecke oder im Bahnhof folgende Beförderungsarten in Betracht.

a) „Anton“: ohne betrieblichen Maßnahmen,
b) „Berta“: ohne besondere betriebliche Maßnahmen, siehe aber c) und (5),
c) „Cäsar“: unter Ausschluss von Lü-Sendungen „Berta“ und „Cäsar“ im Nachbargleis oder
d) „Dora“: unter Sperrung des Nachbargleises (siehe auch (6)).

Feste Gegenstände

(9) Wegen fester Gegenstände an oder über dem Gleis kann es notwendig werden, dass

a) Wagen mit Lü-Sendungen durch einen besonderen sachkundigen Bediensteten unter ständiger Beobachtung in Schrittgeschwindigkeit daran vorbeigeleitet werden (siehe auch (15)),
b) Wagen mit Lü-Sendungen auf dem Gleis der Gegenrichtung befördert werden,
c) Signalteile, feste Gegenstände am Gleis usw. beseitigt werden,
d) im Bahnhof eine besondere Fahrordnung bestimmt wird,
e) bei elektrischem Betrieb die Fahrleitung abgeschaltet wird (siehe auch (16)).

Beschränkungen des Regellichtraumes, zu geringe Gleisabstände sowie andere Beförderungsbedingungen für Lü-Sendungen sind in der SbV bekanntgegeben.

Sonstige Bedingungen

(10) Wenn notwendig, kann auch die Beförderung

a) unter Verbot des Fahrtrichtungswechsels (wegen ungleicher seitlicher Überschreitung des Lademaßes) mit Angabe des Abschnitts, für den das Verbot gilt oder

b) als Sondergüterzug

angeordnet werden.

Fahrwegprüfung

(11) Bei der Fahrwegprüfung für einen Zug mit Lü-Sendung „Berta“ oder „Cäsar“ ist eine Weiche oder Kreuzung nur als frei anzusehen, wenn alle Zweige über das Grenzzeichen hinaus bis zum Ende des an die Weiche anschließenden Gleis- oder Weichenbogens, bei anschließender Kreuzung bis zum Nachbargleis, frei sind. Bei der Fahrwegprüfung für andere Züge ist festzustellen, dass Lü-Sendungen „Berta“ oder „Cäsar“ nicht in diesem Gleisabschnitt stehen. Für Gleise, die im Bogen liegen, ist der freizuhaltende Gleisabschnitt in der SbV festgelegt.

Zugmeldeverfahren

(12) Das Zugmeldeverfahren für Züge mit Lü-Sendungen „Cäsar“ auf zweigleisiger Strecke ist in der SbV geregelt.

Sperrung bei Lü „Dora“

(13) Ist die Beförderung von Wagen mit Lü-Sendungen „Dora“ mit Sperrung des Nachbargleises auf der freien Strecke oder im Bahnhof angeordnet, so sorgt die nach § 26 (2) für die Sperrung zuständige Stelle dafür, dass das zu sperrende Gleis von Fahrzeugen und Baumaschinen geräumt ist, soweit nicht in der Lü-Anordnung Ausnahmen zugelassen sind.

Abnahme von Signalteilen

(14) Ist in der Lü-Anordnung die Abnahme von Signalteilen, die Beseitigung von festen Gegenständen am Gleis nach (9) c) vorgesehen, so darf der

Fahrdienstleiter des rückliegenden Bahnhofs	der zuständige Zugleiter

den Zug nur ab- bzw. durchlassen, wenn ihm die Ausführung gemeldet ist. Der Zugführer ist darauf hinzuweisen; er verständigt den Triebfahrzeugführer.

Vorbeileiten an festen Gegenständen

(15) Sind Wagen mit Lü-Sendungen langsam an festen Gegenständen vorbeizuleiten, so ist dies in der Lü-Anordnung besonders anzugeben. Darin ist auch der Einsatz des verantwortlichen sachkundigen Bediensteten zu regeln.

Oberleitung

(16) Unter eingeschalteter Oberleitung dürfen sich keine Personen auf den Wagen mit Lü-Sendungen aufhalten. Wenn die Abschaltung der Oberleitung angeordnet ist, so ist der
Fahrdienstleiter | Zugleiter
dafür verantwortlich.

Bekanntgabe

(17) Wagen mit Lü-Sendungen sind allen beteiligten Stellen bekanntzugeben. Über die Einzelheiten und die Durchführung der angeordneten Maßnahmen muss sich der
Fahrdienstleiter | Zugleiter
anhand der Lü-Anordnung unterrichten, hiervon die beteiligten Betriebsbediensteten verständigen und die Durchführung überwachen.

Übernahme durch Zugführer

(18) Der Zugführer darf Wagen mit Lü-Sendungen nur übernehmen, wenn er die Lü-Anordnung (Beförderungs-Anordnung nach (3)) oder einen Auszug daraus hat. Für Sendungen auf Dauer-Lü-Anordnung genügt die ergänzende Lü-Anordnung mit den Angaben nach (3) b).

Zugbildung

(19) Wagen mit Lü-Sendungen sind möglichst vorn in den Zug einzustellen.

Rangieren

(20) Wagen mit Lü-Sendungen sind unter Beobachtung der festen Gegenstände am Gleis, der Fahrzeuge in Nachbargleisen und der Sendung selbst besonders vorsichtig zu rangieren; Abstoßen und Ablaufenlassen sind verboten (siehe § 56 (6) a)). Ein Verbot des Fahrtrichtungswechsels (siehe (10) a)) gilt nicht für Rangierbewegungen.

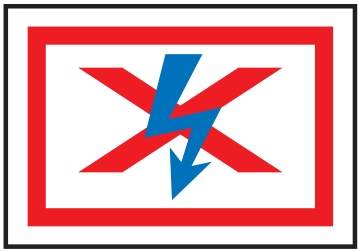
Aufstellen

(21) Wagen mit Lü-Sendungen dürfen nicht in dem Gleisabschnitt gemäß (11) aufgestellt werden. Vor dem Rangieren oder Abstellen auf Hauptgleisen oder auf den ihnen benachbarten Nebengleisen ist die Zustimmung des
Fahrdienstleiters | Zugleiters
einzuholen.

Merkschilder

Warnschild

Schild „Rotte“



Schild „Gleis für Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer nicht befahrbar“

Schild „Sperrfahrt“

Schild „Kleinwagen“/ Nebenfahrzeug

Die Merkschilder sind als Grafikdateien beim VDV-Fachbereich EB erhältlich.

Arnsberg-Hornbogener-Eisenbahn
(Bahn)

Fahrtbericht

Mittwoch (Wochentag), 23.11 (Datum) 1994

Zug Nr												
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M
soll abfahren	11	50	13	20								
ankommen	13	01	16	10								

1	2	3	4		5		6	7	
Nr		Name des Triebfahrzeugführers	Durchfahrene Strecke		Zugkilometer		Name des Zugbegleiters	Durchfahrene Strecke	
Zug	Tfz		von	bis	Nutzfahrt	Leerfahrt		von	bis
12	V31	Thiele	Jg	Ar	30		Kaplick, Zf	Jg	Ar
105	29	Thiele	Ar	Ho	28		Kaplick, Zf	Ar	Ho
Schlz	30	Schröder	Do	14,8	4				

8	9	10			11			12	13	14	15	16
Zug Nr	Betriebsstellen	Ankunft			Abfahrt			Achsenzahl	Gesamt-Zug-Gewicht*) t	Bedientes Bremsgewicht †) t	vorh. Bremshundertstel u. Bremsstellung Sp 14 x 100 / Sp 13	Betriebliche und verkehrliche Bemerkungen
		U	M	Später-Früher-Min	U	M	Später-Früher-Min					
12	Jg				11	52		12	151	108	71P	
	Eb	12	24		12	26						
	Cs		47			48						X Z 13
	Bd		56			58	+1					Einsteigen
	Ar	13	01									

Anmerkung: *) die aus Spalte 7 des Wagenzettels sich ergebende Summe der Gewichte der Wagen und Triebfahrzeuge.
†) die sich aus dem Wagenzettel ergebende Summe der bedienten Bremsgewichte.

noch Anlage 19

8	9	10			11			12	13	14	15	16
Zug Nr	Betriebsstellen	Ankunft			Abfahrt			Achsenzahl	Gesamt-Zug-Gewicht*) t	Bedientes Bremsgewicht †) t	vorh. Bremshundertstel u. Bremsstellung Sp 14 x 100 / Sp 13	Betriebliche und verkehrliche Bemerkungen
		U	M	Später-Früher-Min	U	M	Später-Früher-Min					
105	Ar				13	20		26	373	208	55G	
	Bd	13	26			57	+1					Abst Z 15
	Do	14	30		14	44		24	341	195	57G	Schlz bis km 14,6
	Fg	15	35		15	55		24	302	174	57G	
	Ho	16	10									

Besondere Vorkommen mit Angabe der Zugnummern:

Z 105 · Beim Rangieren an der Ladestraße in Freiburg wurde zu nahe am Gleis stehender Lkw LR-X 325 beschädigt

Zu Zug Nr*	Angeschlossen sind Befehle Stück	Sonstige Beilagen Stück	Unterschrift des Zugführers
12	–	–	[illegible]
105	–	–	[illegible]

Geprüft

Stobel den 23.11. 1994

*) †) Anmerkungen zu den Spalten 13 und 14 siehe Vorderseite.

Bedieneinrichtung an der Schnittstelle ESTW-ZLB

1 Allgemeines

Schnittstelle ESTW-ZLB

(1) Die Anlage 20 ergänzt die Regeln der FV-NE, wenn Zugmeldestellen, in die Zugleitstrecken einmünden, mit der Schnittstelle ESTW-ZLB ausgerüstet sind. Die Anwendung der Anlage 20 wird in der SbV des Eisenbahninfrastrukturunternehmens festgelegt.

(2) (bleibt frei)

(3) Die Schnittstelle ESTW-ZLB besteht aus mindestens einer Bedieneinrichtung und einem Signalhaltmelder. Die Standorte der Bedieneinrichtungen und Signalhaltmelder auf den Zugmeldestellen sind im der SbV genannt.

Durchfahrten

(4) Durchfahrten aus bzw. in die Zugleitstrecke sind auf diesen Zugmeldestellen nicht zulässig.

2 Aufbau und Funktion der Bedieneinrichtung

Standort und Aufbau

(1) Die Bedieneinrichtung befindet sich auf Zugmeldestellen an Gleisen, von denen planmäßig in eine Zugleitstrecke eingefahren wird. Sie ist im Regelbetrieb für alle Züge zu nutzen, die in die Zugleitstrecke einfahren. Die Mindestausrüstung der Bedieneinrichtung besteht aus einem Gehäuse mit Schlüsseltaste, einer Drucktaste „Fahrstraßenanforderung“ (optional), einer Drucktaste „Zustimmungsanforderung“ und einem Leuchtmelder. Weitere Einrichtungen sind in der SbV der jeweiligen Zugleitstrecke beschrieben.

Zugführerschlüssel

(2) Der zu verwendende Zugführerschlüssel ist in der SbV der jeweiligen Zugleitstrecke vorgeschrieben. Nach dem Einführen und Herumdrehen des Schlüssels sind die Tasten der Einrichtung nach dem Prinzip der Zwei-Tasten-Bedienung bedienbar.

Grundstellung

(3) Die Bedieneinrichtung ist in Grundstellung, wenn alle Leuchtmelder erloschen sind.

3 Funktion des Signalhaltmelders

Der Signalhaltmelder befindet sich am Ende des Einfahrwegs für Zugfahrten aus der Zugleitstrecke auf Zugmeldestellen, die mit der Schnittstelle ESTW-ZLB ausgerüstet sind.
Der Signalhaltmelder zeigt an, dass das zugehörige Einfahrsignal (hier Signal 60B) Halt zeigt und kein Ersatzsignal bzw. Vorsichtsignal angeschaltet ist.

4 Regeln für den Zugführer

Einfahrt in die Zugleitstrecke

(1) Der Zugführer darf die Bedieneinrichtung erst bedienen, wenn er die Fahrerlaubnis vom Zugleiter der Zugleitstrecke erhalten hat oder wenn auf der Zugleitstrecke nach § 12 (1) aufgrund der Regelungen in den SbV die Zustimmung des Zugleiters vorliegt.

Fahrstraßenanforderung (optional)

(2) Der Zugführer bedient die Schlüsseltaste und die Taste „Fahrstraßenanforderung“ (optional). Der Bedienzeitpunkt kann in der SbV vorgegeben sein.
Nachdem die angeforderte Fahrstraße in die Zugleitstrecke eingestellt wurde, wird der Leuchtmelder der Bedieneinrichtung angeschaltet. Die vom Zugführer angeforderte Fahrstraße ist eingestellt und der Zugführer kann die Taste „Zustimmungsanforderung“ bedienen.

Zustimmungsanforderung

(3) Der Zugführer bedient die Schlüsseltaste und die Taste „Zustimmungsanforderung“. Nachdem die angeforderte Fahrstraße in die Zugleitstrecke eingestellt wurde, wird der Leuchtmelder der Bedieneinrichtung angeschaltet.
Das zugehörige Ausfahrsignal kommt in Fahrtstellung, wenn alle Bedingungen für das Sichern der Fahrstraße bis an die Grenze zur ZLB-Strecke erfüllt sind.
Der Leuchtmelder der Bedieneinrichtung erlischt, wenn der Zug vollständig in die Zugleitstrecke eingefahren ist.

Ausfahrt aus der Zugleitstrecke

(4) Für Züge, die die Zugleitstrecke verlassen, wird die Räumung der Zugleitstrecke mit einer Ankunftsmeldung des Zugführers auf der benachbarten Zugmeldestelle an den Zugleiter bestätigt. Die Ankunftsmeldung darf erst gegeben werden, wenn

1. der Zug am gewöhnlichen Halteplatz angehalten hat,
2. der Zug vollständig ist und
3. der Zugführer die Haltstellung des Einfahrsignals durch Auswerten des Signalhaltmelders festgestellt hat.

Die Erreichbarkeit des Zugleiters ist in der SbV bekannt gegeben. Zuglaufmeldungen sind über Zugfunk zu geben, wenn dieser vorhanden ist.

Verzicht auf Ankunftsmeldung

(5) Es kann auf die Abgabe der Ankunftsmeldung verzichtet werden, wenn nach § 12 (1) die SbV diesbezügliche Regeln enthält.

Besonderheiten

(6) Der Zugführer verständigt den Zugleiter über Besonderheiten, Verspätungen bzw. Zugausfälle. In der SbV können ergänzenden Regelungen enthalten sein.

5 Regeln für Zugleiter und Fahrdienstleiter

Zugmeldungen

(1) Ist zwischen dem Zugleiter und dem Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle eine Schnittstelle ESTW-ZLB eingerichtet, sind fernmündliche Zugmeldungen in der Regel nicht notwendig. Ergänzende oder abweichende Regelungen können in der SbV gegeben sein.

Fahrterlaubnis aus der Zugleitstrecke

(2) Der Zugleiter darf einem Zug aus der Zugleitstrecke bis zur Zugmeldestelle, die mit der Schnittstelle ESTW-ZLB ausgerüstet ist, eine Fahrterlaubnis erteilen, wenn
- die Ankunftsmeldung des vorausgefahrenen Zuges von dieser Zugmeldestelle im Zugmeldebuch für den Zugleitbetrieb eingetragen ist und
- dem Fahrdienstleiter die Zugnummer bekannt ist (z. B. Zugnummernmeldeanlage). Ergänzende Regelungen können in der SbV gegeben werden.

unbesetzte Zuglaufmeldestellen

(3) Die Hauptgleise einer unbesetzten Zuglaufmeldestelle gelten als frei, wenn für den zuletzt gefahrenen Zug eine Ankunftsmeldung von einer benachbarten Zugmeldestelle vorliegt, die mit der Schnittstelle ESTW-ZLB ausgerüstet ist.

Besonderheiten

(4) Die gegenseitige Verständigung über Besonderheiten, Verspätungen bzw. Zugausfälle erfolgt nach den Regeln der Richtlinie 408 bzw. FV-NE, wenn die SbV keine ergänzenden Regelungen enthält.

6 Regeln für den Zugführer und Fahrdienstleiter

Störung der Bedieneinrichtung

(1) Der Zugführer meldet Störungen der Bedieneinrichtung fernmündlich beim Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle und fordert bei diesem nach erteilter Fahrerlaubnis durch den Zugleiter oder wenn auf der Zugleitstrecke die Zustimmung des Zugleiters nach SbV gemäß § 12 (1) vorliegt das Einstellen der Zugstraße und die Zustimmung zur Fahrt in die Zugleitstrecke an.

Hinweis: Sowohl die Fahrstraßenanforderung, als auch das fernmündliche Anfordern des Einstellens der Zugstrasse bei gestörter Bedieneinrichtung setzt das Vorhandensein einer Fahrerlaubnis in die Zugleitstrecke durch den Zugleiter an den Zugführer voraus. Eine Fahrerlaubnis darf nach den Regeln in § 14 erst erteilt werden, nachdem die Voraussetzungen dafür erfüllt sind. Hierzu gehört die Feststellung über das Freisein des zu befahrenden Abschnitts der Zugleitstrecke (Räumung der Strecke). Dies bedeutet für den Fahrdienstleiter, dass sowohl die Fahrstraßenanforderung, als auch das fernmündliche Anfordern des Einstellens einer Zugstrasse bei gestörter Bedieneinrichtung voraussetzt, dass zuvor der zu befahrende Abschnitt der Zugleitstrecke ***durch den Zugleiter*** *auf Freisein geprüft wurde.*

Störung des Signalhaltmelders

(2) Der Zugführer meldet Störungen des Signalhaltmelders fernmündlich beim Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle und fordert von diesem, nachdem der Zug am gewöhnlichen Halteplatz angehalten hat, eine Meldung
- über die Haltstellung des Einfahrsignals oder
- über das erloschene Ersatzsignal bzw. Vorsichtsignal

an. Wenn die übrigen Bedingungen nach Abschnitt 4 Absatz (4) erfüllt sind, bestätigt der Zugführer dem Zugleiter das Räumen der Zugleitstrecke durch eine Ankunftsmeldung, es sei denn, dass nach Abschnitt 4 Absatz (5) auf die Zuglaufmeldung verzichtet werden kann.

(3) Meldungen zwischen Zugführer und Fahrdienstleiter werden vom Fahrdienstleiter im Fernsprechbuch nachgewiesen.

Anlage 21
(bleibt frei)

Bremstafeln

Anmerkungen zu den Bremstafeln

1. **Die Bremstafeln gelten für Züge im Sinne des § 4, und zwar für langsam- und schnellwirkende Bremse.**

2. Für eine Strecke, die ohne Wechsel in der Bremsbesetzung durchfahren wird, ergeben sich die erforderlichen Bremshunderstel aus der maßgebenden Neigung.

3. Die maßgebende Neigung (Gefälle oder Steigung) ist die Neigung einer zwischen zwei Punkten angenommenen Verbindungslinie, die für diesen Streckenabschnitt den größten Höhenunterschied ergibt.
   Der Abstand der beiden Punkte beträgt
   – 2000 m bei Bremswegen von 400 m und 700 m,
   – 1000 m bei Bremswegen von 100 m, 200 m und 300 m.
   Ist das so ermittelte Gefälle größer als 10 ‰, so ist
   – bei Bremswegen von 400 m und 700 m anstelle des Maßes von 2000 m ein solches von 1000 m
   – bei Bremswegen von 100 m, 200m und 300 m anstelle des Maßes von 1000 m ein solches von 500 m
   anzuwenden.
   Ergibt die Verbindungslinie vom Beginn des verfügbaren Bremsweges zu einem Hauptsignal, zu einer Trapeztafel, zu einem ortsfesten Schutzsignal oder zu einem durch Überwachungssignal angekündigten Bahnübergang eine größere Neigung, so ist diese das maßgebende Gefälle.

4. Falls die maßgebende Neigung einer Strecke zwischen den in den Bremstafeln angegebenen Neigungen liegt, sind die Bremshunderstel aus der Reihe für die nächststärkere Neigung zu nehmen.

5. Für Fahrten in der Waagerechten und im Gefälle gelten die dafür vorgeschriebenen Bremshunderstel der Bremstafeln.
   Für Fahrten in Steigungen sind zu ermitteln:
   a) die Bremshunderstel für die Waagerechte bei der in der Steigung jeweils zugelassenen Geschwindigkeit,
   b) die Bremshunderstel unter Annahme, dass die Fahrt nicht in der Steigung, sondern in einem gleichstarken Gefälle mit einer Geschwindigkeit von 20 km/h stattfände.
   Der größere der beiden Werte a) oder b) ist maßgebend.

6. Auf Strecken, auf denen die Bremstafel für 400 m, 300 m, 200 m oder 100 m Bremsweg angewendet wird, darf bei Zügen der Bremsstellung G für Wagenzuglängen bis zu 350 m bei der Ermittlung der Bremshunderstel ein Zuschlag von 10% auf das vorhandene Bremsgewicht in Ansatz gebracht werden. Dazu kann der EBL anordnen, dass
   a) die nach VDV-Schrift 757, Teil B, ermittelten Bremshunderstel um 10 % erhöht werden oder
   b) die nach der Bremstafel erforderlichen Bremshunderstel um 10% vermindert und als Mindestbremshunderstel zusätzlich zu denen für Wagenzuglängen von 350 m und mehr in den Fahrplanunterlagen angegeben werden.

7. Die Bremstafeln für 100 m, 200 m und 300 m Bremsweg dürfen im Einzelfall – z.B. bei verkürzten Abständen von Überwachungssignalen vor Bahnübergängen oder bei verkürzten Vorsignalabständen – angewendet werden. Für bestimmte Streckenabschnitte oder ganze Strecken dürfen die Bremstafeln nur mit Genehmigung der OAB angewendet werden.

Bremsstellung P: schnell wirkende Druckluftbremsen (§ 39)
Bremsstellung G: langsam wirkende Druckluftbremsen und Handbremsen (§ 39)

Bremstafel für 700 m Bremsweg

Maßgebendes Gefälle		Brems-stellung	Bremshundertstel bei einer zugelassenen Geschwindigkeit bis zu																
			20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
in ‰	im Verhältnis		km/h																
0	1 : ∞	R/P	6	6	6	6	6	8	12	16	21	26	33	39	47	55	65	75	85
		G	10	10	10	10	11	16	21	27	34	41	49	59	70	82	96	—	—
1	1 : 1000	R/P	6	6	6	6	7	10	13	17	22	28	34	41	49	57	66	77	86
		G	10	10	10	10	13	17	22	28	35	42	50	60	71	83	96	—	—
2	1 : 500	R/P	6	6	6	6	8	11	14	19	23	29	36	42	50	58	68	78	88
		G	10	10	10	10	14	18	23	29	36	43	51	61	72	84	97	—	—
3	1 : 333	R/P	6	6	6	7	9	12	16	20	25	30	37	44	51	60	69	79	89
		G	10	10	10	11	15	19	24	30	37	44	53	63	73	85	98	—	—
4	1 : 250	R/P	6	6	6	8	10	13	17	21	26	32	38	45	53	61	70	81	90
		G	10	10	10	12	16	21	26	32	38	45	54	64	75	86	99	—	—
5	1 : 200	R/P	6	6	7	9	11	14	18	22	27	33	40	47	54	62	72	82	92
		G	10	10	11	13	17	22	27	33	39	47	55	65	76	88	101	—	—
6	1 : 167	R/P	6	6	8	10	12	15	19	24	28	34	41	48	56	64	73	83	93
		G	10	10	12	14	18	23	28	34	41	48	57	67	78	90	—	—	—
7	1 : 143	R/P	6	7	9	11	13	16	20	25	30	36	42	49	57	65	74	85	95
		G	10	11	13	16	20	24	30	36	42	50	59	69	80	92	—	—	—
8	1 : 125	R/P	7	8	10	12	14	17	21	26	31	37	44	51	58	67	76	86	96
		G	10	12	14	17	21	26	31	37	44	52	61	71	82	94	—	—	—
10	1 : 100	R/P	8	10	11	14	16	19	24	28	34	40	46	54	61	70	78	89	100
		G	12	14	16	19	23	28	34	40	47	55	65	75	86	97	—	—	—
12	1 : 83	R/P	10	12	13	16	18	22	26	31	36	42	49	57	64	73	81	92	103
		G	14	16	18	21	26	31	37	44	51	60	69	79	91	100	—	—	—
15	1 : 67	R/P	12	14	15	18	21	25	29	34	40	46	53	60	68	77	85	96	107
		G	17	19	22	25	29	35	42	49	57	66	76	87	100	—	—	—	—
17	1 : 59	R/P	14	15	17	20	23	27	31	37	43	49	56	63	71	80	88	99	110
		G	20	22	24	27	32	38	45	52	61	71	81	93	—	—	—	—	—
20	1 : 50	R/P	17	18	21	24	26	30	35	41	47	54	60	68	76	85	93	104	115
		G	23	25	27	31	35	42	49	57	67	77	89	101	—	—	—	—	—
22	1 : 45	R/P	18	20	22	26	28	33	37	44	50	56	63	71	79	86	96	108	119
		G	25	27	30	33	38	44	52	61	71	82	94	—	—	—	—	—	—
25	1 : 40	R/P	21	23	25	28	32	36	41	47	54	61	66	76	84	92	101	112	124
		G	28	30	33	37	42	48	56	66	76	88	101	—	—	—	—	—	—
30	1 : 33	R/P	25	27	30	34	37	42	47	54	61	68	75	84	92	101	110	123	133
		G	33	36	39	43	48	55	64	74	86	100	—	—	—	—	—	—	—
35	1 : 29	R/P	30	32	35	39	43	48	54	61	68	75	83	92	101	110	120	131	—
		G	39	41	44	48	54	63	73	85	98	—	—	—	—	—	—	—	—
40	1 : 25	R/P	34	37	40	44	49	54	61	68	76	83	91	100	111	120	130	143	—
		G	43	46	50	54	60	68	79	92	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Anlage 22
zu § 41 (1)

Bremstafel für 400 m Bremsweg

Maßgebendes Gefälle		Bremsstellung	Bremshundertstel bei einer zugelassenen Geschwindigkeit bis zu													
			15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
in ‰	im Verhältnis		km/h													
0	1 : ∞	P	6	6	6	8	11	15	21	28	36	46	56	67	80	93
		G	10	10	10	12	17	24	33	43	57	73	92	—	—	—
1	1 : 1000	P	6	6	6	9	12	16	23	29	37	47	57	68	82	96
		G	10	10	10	13	19	25	34	45	59	75	94	—	—	—
2	1 : 500	P	6	6	7	10	13	17	24	30	39	49	59	70	83	98
		G	10	10	11	15	20	27	36	47	60	77	96	—	—	—
3	1 : 333	P	6	6	8	11	14	19	25	32	40	50	61	72	85	100
		G	10	10	12	16	21	28	38	49	62	79	97	—	—	—
4	1 : 250	P	6	7	9	12	15	20	26	33	42	52	62	74	87	102
		G	10	10	13	17	23	30	39	50	64	81	100	—	—	—
5	1 : 200	P	6	8	10	13	17	21	28	34	43	53	64	76	89	104
		G	10	10	14	18	24	31	41	52	67	83	—	—	—	—
6	1 : 167	P	7	9	11	14	18	22	29	36	44	55	65	78	91	106
		G	10	11	15	20	26	33	43	54	69	85	—	—	—	—
7	1 : 143	P	8	10	12	15	19	24	30	37	46	56	67	79	93	109
		G	10	12	16	21	27	35	45	57	71	88	—	—	—	—
8	1 : 125	P	9	11	13	16	20	25	31	38	48	58	69	81	95	111
		G	10	13	17	22	28	36	47	59	73	90	—	—	—	—
10	1 : 100	P	11	13	16	19	23	28	34	41	50	61	72	85	99	115
		G	13	16	20	25	31	40	51	64	79	96	—	—	—	—
12	1 : 83	P	13	15	18	21	25	30	37	44	53	64	75	89	103	120
		G	15	18	22	27	34	44	55	69	84	—	—	—	—	—
15	1 : 67	P	16	18	21	24	29	34	41	49	58	69	81	95	109	127
		G	18	21	25	31	39	49	61	76	94	—	—	—	—	—
17	1 : 59	P	18	20	23	26	31	37	44	52	61	73	84	99	114	—
		G	20	23	27	33	42	53	65	81	100	—	—	—	—	—
20	1 : 50	P	21	23	26	30	35	41	48	56	66	76	90	105	120	—
		G	23	26	30	37	46	58	71	89	—	—	—	—	—	—
22	1 : 45	P	23	25	28	32	37	43	50	59	69	81	94	109	—	—
		G	25	28	32	40	49	62	75	94	—	—	—	—	—	—
25	1 : 40	P	26	29	32	36	41	48	55	64	74	86	100	—	—	—
		G	27	31	36	43	54	67	82	—	—	—	—	—	—	—
30	1 : 33	P	31	34	38	42	48	54	63	72	83	96	—	—	—	—
		G	32	36	41	49	61	76	92	—	—	—	—	—	—	—
35	1 : 29	P	37	40	44	49	54	61	71	80	92	—	—	—	—	—
		G	37	42	47	56	69	86	—	—	—	—	—	—	—	—
40	1 : 25	P	42	46	50	55	61	69	79	90	102	—	—	—	—	—
		G	43	47	52	62	76	95	—	—	—	—	—	—	—	—

Bremstafel für 300 m Bremsweg

Maßgebendes Gefälle		Brems-stellung	Bremshundertstel bei einer zugelassenen Geschwindigkeit bis zu												
			10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70
in ‰	im Verhältnis		km/h												
0	1 : ∞	P G	7 10	7 10	7 10	8 12	12 18	16 27	23 38	31 52	40 72	52 96	64 —	78 —	93 —
1	1 : 1000	P G	7 10	7 10	7 10	9 13	13 20	17 29	25 40	32 55	41 74	53 99	66 —	79 —	95 —
2	1 : 500	P G	7 10	7 10	7 10	10 15	14 21	18 31	26 42	34 57	43 76	55 —	67 —	81 —	97 —
3	1 : 333	P G	7 10	7 10	8 11	10 16	15 23	20 33	27 44	35 60	45 79	56 —	69 —	83 —	99 —
4	1 : 250	P G	7 10	8 10	9 13	11 17	16 25	22 34	29 46	36 62	46 81	58 —	71 —	85 —	101 —
5	1 : 200	P G	7 10	8 10	9 14	12 19	18 26	23 36	30 48	38 64	49 84	59 —	74 —	87 —	103 —
6	1 : 166	P G	8 10	9 11	10 15	13 20	19 28	24 38	31 50	39 67	50 86	60 —	75 —	88 —	104 —
7	1 : 143	P G	9 10	10 12	11 16	14 21	20 29	25 40	33 52	40 69	51 89	62 —	77 —	90 —	106 —
8	1 : 125	P G	9 10	11 13	13 17	16 23	21 31	27 41	35 54	43 71	53 91	64 —	79 —	92 —	108 —
10	1 : 100	P G	11 12	12 15	15 19	19 25	23 34	30 45	37 58	46 76	56 96	68 —	82 —	95 —	111 —
12	1 : 83	P G	12 14	15 17	17 21	21 28	26 37	32 48	39 62	49 81	59 —	71 —	85 —	98 —	114 —
14	1 : 71	P G	16 16	17 19	20 23	23 30	28 40	34 52	42 66	51 85	62 —	74 —	88 —	102 —	118 —
15	1 : 67	P G	16 17	18 20	21 24	24 31	29 41	35 54	43 68	53 88	63 —	75 —	89 —	104 —	120 —
16	1 : 62	P G	17 18	19 21	23 26	25 33	30 43	36 55	45 70	54 90	65 —	77 —	91 —	106 —	122 —
18	1 : 55	P G	19 20	21 23	25 28	28 35	34 46	39 59	48 74	57 95	68 —	80 —	95 —	110 —	125 —
20	1 : 50	P G	22 22	24 25	27 30	30 38	36 49	42 62	50 78	60 99	71 —	83 —	98 —	113 —	129 —
22	1 : 45	P G	23 24	26 27	30 32	32 40	39 52	44 66	53 82	63 —	74 —	87 —	102 —	118 —	— —
25	1 : 40	P G	26 27	30 30	33 35	36 44	42 56	48 71	57 88	67 —	79 —	93 —	108 —	124 —	— —
30	1 : 33	P G	31 32	35 35	39 41	44 51	49 64	56 80	65 98	75 —	88 —	102 —	118 —	— —	— —
35	1 : 29	P G	36 37	41 40	45 46	51 57	57 72	63 89	73 —	83 —	97 —	112 —	128 —	— —	— —
40	1 : 25	P G	41 42	46 45	52 52	58 63	64 79	70 97	81 —	91 —	107 —	123 —	141 —	— —	— —

Bremstafel für 200 m Bremsweg

Maßgebendes Gefälle		Brems-stellung	Bremshundertstel bei einer zugelassenen Geschwindigkeit bis zu										
			10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
in ‰	im Verhältnis		km/h										
0	1 : ∞	P G	8 10	9 10	10 12	14 20	20 33	30 50	41 75	56 94	72 —	90 —	113 —
1	1 : 1000	P G	8 10	9 10	11 13	15 22	22 35	31 53	43 77	58 —	74 —	92 —	115 —
2	1 : 500	P G	8 10	10 10	12 15	16 24	24 37	33 55	45 80	60 —	76 —	94 —	118 —
3	1 : 333	P G	8 10	10 10	13 17	19 26	25 39	35 58	47 82	62 —	77 —	96 —	120 —
4	1 : 250	P G	9 10	10 12	15 18	20 28	27 41	37 60	49 85	64 —	81 —	99 —	122 —
5	1 : 200	P G	9 10	11 13	16 20	22 29	30 43	39 63	51 87	66 —	83 —	102 —	125 —
6	1 : 166	P G	10 10	12 14	17 21	23 31	32 45	41 65	53 90	68 —	85 —	104 —	127 —
7	1 : 143	P G	11 11	14 15	19 23	25 33	34 48	43 68	55 92	70 —	87 —	106 —	129 —
8	1 : 125	P G	12 12	15 16	20 24	27 35	36 50	45 70	58 95	72 —	89 —	110 —	131 —
10	1 : 100	P G	14 14	18 19	23 27	29 38	38 54	48 75	61 100	76 —	93 —	113 —	136 —
12	1 : 83	P G	17 17	21 21	26 30	32 42	40 58	51 80	64 —	80 —	97 —	119 —	— —
14	1 : 71	P G	20 19	24 24	28 33	35 46	43 62	54 85	68 —	83 —	101 —	123 —	— —
15	1 : 67	P G	21 20	25 25	29 34	36 47	45 64	56 87	70 —	86 —	103 —	125 —	— —
16	1 : 62	P G	22 21	26 26	31 36	38 49	46 66	58 90	72 —	89 —	105 —	128 —	— —
18	1 : 55	P G	25 23	29 29	34 39	41 53	50 71	62 95	75 —	93 —	109 —	133 —	— —
20	1 : 50	P G	27 25	32 31	37 42	44 56	53 75	65 99	79 —	95 —	113 —	138 —	— —
22	1 : 45	P G	30 27	34 33	40 45	47 60	56 79	68 —	82 —	100 —	117 —	— —	— —
25	1 : 40	P G	33 30	38 37	44 49	51 65	61 85	73 —	88 —	104 —	122 —	— —	— —
30	1 : 33	P G	40 35	45 43	50 57	59 74	68 96	80 —	96 —	113 —	132 —	— —	— —
35	1 : 29	P G	46 41	53 49	58 64	66 83	77 —	89 —	106 —	122 —	— —	— —	— —
40	1 : 25	P G	53 46	60 54	66 71	75 92	85 —	97 —	114 —	131 —	— —	— —	— —

Bremstafel für 100 m Bremsweg

Maßgebendes Gefälle		Brems-stellung	Bremshundertstel bei einer zugelassenen Geschwindigkeit bis zu						
			10	15	20	25	30	35	40
in ‰	im Verhältnis		km/h						
0	1 : ∞	P G	13 10	18 18	26 36	37 64	55 —	77 —	107 —
1	1 : 1000	P G	14 10	19 20	27 39	39 67	59 —	81 —	110 —
2	1 : 500	P G	15 11	20 22	29 42	42 70	61 —	84 —	114 —
3	1 : 333	P G	16 13	21 24	31 45	44 73	64 —	87 —	117 —
4	1 : 250	P G	17 14	22 26	33 47	46 76	67 —	91 —	121 —
5	1 : 200	P G	18 16	23 28	35 50	50 79	70 —	95 —	125 —
6	1 : 166	P G	20 17	25 30	37 53	52 82	73 —	97 —	— —
7	1 : 143	P G	22 19	27 32	39 56	55 85	76 —	101 —	— —
8	1 : 125	P G	24 20	29 34	42 58	58 88	79 —	105 —	— —
10	1 : 100	P G	26 23	34 38	46 64	64 94	86 —	113 —	— —
12	1 : 83	P G	31 26	38 42	52 69	68 100	91 —	119 —	— —
14	1 : 71	P G	36 29	44 46	57 75	74 —	97 —	126 —	— —
15	1 : 67	P G	38 30	46 48	60 78	78 —	100 —	— —	— —
16	1 : 62	P G	41 32	49 50	62 80	80 —	104 —	— —	— —
18	1 : 55	P G	45 35	54 54	68 86	86 —	110 —	— —	— —
20	1 : 50	P G	51 38	59 58	73 92	91 —	116 —	— —	— —
22	1 : 45	P G	55 41	64 62	80 97	98 —	123 —	— —	— —
25	1 : 40	P G	61 45	74 68	90 —	107 —	— —	— —	— —
30	1 : 33	P G	72 52	87 78	105 —	125 —	— —	— —	— —
35	1 : 29	P G	83 59	101 88	123 —	— —	— —	— —	— —
40	1 : 25	P G	95 66	115 98	139 —	— —	— —	— —	— —

Anlage 23
zu § 42 (4)

Handgebremste Züge oder Zugteile

(1) Bei einem handgebremsten Zug oder Zugteil hat der Zugführer die Bremser möglichst gleichmäßig zu verteilen. Vorzugsweise sind die Bremsen schwer beladener Wagen zu besetzen. Als bedient gilt eine Handbremse, die während der Fahrt von einem Zugbegleiter in Tätigkeit gesetzt werden kann.

(2) Der Triebfahrzeugführer gibt die Signale zum Anziehen und Lösen der Handbremsen, bevor er die durchgehende Bremse bedient. Auf das Notsignal des Triebfahrzeugführers hin sind die Bremsen sofort stark anzuziehen; bei erkennbarer Gefahr auch ohne Signale des Triebfahrzeugführers.

(3) Beim Halten eines Zuges bleiben die Handbremsen so lange angezogen, bis der Triebfahrzeugführer das Signal „Handbremsen lösen“ gibt.
Hält der Zug in einer Steigung, so müssen die Bremser in der Nähe ihrer Bremsen bleiben.

(4) Zur Bremsberechnung wird das angeschriebene Handbremsgewicht verwendet. Ist kein Handbremsgewicht angeschrieben, ist der auf 2 Radsätze entfallende Anteil des Gesamtgewichts des Wagens, jedoch nicht mehr als 20 t, anzurechnen.

Anhang I
(bleibt frei)

Anhang II
(bleibt frei)

Anhang III
(bleibt frei)

Muster für Aushangtafel

Bewegen von Eisenbahngüterwagen

An unsere Frachtkunden!

Auf dem Gleis (Ladegleis) dieses Bahnhofs ist unterwiesenen Personen das selbständige Verschieben von Güterwagen gestattet, sofern keine außergewöhnlichen Güter verladen sind (explosionsgefährliche, radioaktive, lademaßüberschreitende oder besonders schwere Güter). Bedenken Sie aber bitte, dass bewegte Güterwagen wegen ihres Gewichts und ihres leichten Laufs auf den Schienen zu einer großen Gefahr werden können. Wenn Sie solche Bewegungen veranlassen, beachten Sie daher unbedingt und verantwortlich folgende Unfallverhütungsmaßnahmen:

Bewegen Sie die Güterwagen nur, wenn kein Eisenbahn-Triebfahrzeug zur Verfügung steht, wenn auch kein Eisenbahner zur Stelle ist, wenn gute Sicht herrscht, wenn das Verschieben dem Ladegeschäft dient und auf Nachbargleisen kein Verkehr ist. Weichen dürfen nicht umgestellt werden. Bei starkem Wind, bei dem ein Wagen unbeabsichtigt in schnellere Bewegungen kommen könnte, ist das Bewegen zu unterlassen.

Belehren Sie vorher Ihre Helfer über das richtige Verhalten und warnen Sie alle anderen Personen in der Nähe. Das Ladegeschäft an anderen Güterwagen muss eingestellt werden, wenn Ihr Güterwagen darauf zurollen soll.

Bewegen Sie Wagen nur in Schrittgeschwindigkeit, damit Sie sie in der Gewalt behalten und nichts beschädigt wird. Wenn Sie mehr als einen Güterwagen gleichzeitig bewegen, müssen die Güterwagen miteinander gekuppelt sein. Es dürfen höchstens 3 Güterwagen gleichzeitig bewegt werden.

Von Hand darf ein Güterwagen nur an dessen Seitenwänden geschoben werden. Niemals ziehen oder ins Gleis treten!

Güterwagen niemals durch Anstemmen gegen Puffer, durch Ziehen an der Kupplung, an den Pufferscheiben oder Einstecken von Stangen zwischen den Radspeichen bewegen oder aufhalten!

Wagenrücker (Knippstangen) dürfen nur an den hinteren Rädern angesetzt werden.

Ein Seil zum Ziehen mit einem Fahrzeug muss mindestens 5 m lang sein. Befestigen Sie es möglichst am hinteren Ende des Güterwagens an den vorgesehenen Ösen so, dass es sich nachher leicht lösen lässt. Zwischen ziehendem Fahrzeug und dem Güterwagen darf sich niemand aufhalten. Tierbegleiter oder Kraftfahrzeugführer müssen einen sicheren Abstand von den Güterwagen halten.

Zum Schieben mit einem Fahrzeug dürfen keine losen Stempel benutzt werden. Achten Sie während der Bewegung darauf, dass das Zugseil sich nicht an Pfosten oder anderen Hindernissen festsetzt.

Nach der Bewegung legen Sie bitte den Güterwagen wieder so fest, wie das vor der Bewegung der Fall war. Steine, Eisenteile und dergleichen dürfen hierzu nicht benutzt werden.

Zusätzliche Bestimmungen des Bahnunternehmers:

Bahnunternehmen/Dienstsitz

Stichwortverzeichnis

Die Zahlen bedeuten die Paragraphen und Absätze.

Fettgedruckte Zahlen bezeichnen Paragraphen, in denen der durch das Stichwort ausgedrückte Sachverhalt behandelt wird.

Abdrücken 51 (3)

Abfahrauftrag 17 (8)

Abfahrbereitschaft
- Voraussetzung für Abfahrauftrag 17 (8)
- Zuständigkeit 42 (5)

Abfahrt des Zuges
- Bedingungen für Triebfahrzeugführer 42 (6)
- Fahren vor Plan 17 (4)
- Fahrerlaubnis des Zugleiters 17 (6)
- Nachgeschobene Züge 35 (7)
- Sperrfahrten 27 (5)
- Verbot des Fahrens vor Plan 17 (5)
- Zustimmung des Fahrdienstleiters 17 (6)

Abkürzungen Seite 7 und 8

Abkuppeln während der Fahrt 53 (6)

Ablaufen
- Abstände der Wagen 56 (3)
- Begriff 51 (3)
- Besonderheiten bei Vorsichtswagen 56 (5+6)
- Besonderheiten bei Wageneinheiten und Gelenkwagen 56 (4)
- Bremsbesetzung 57 (7)
- Gruppenbildung 56 (2)
- Verbot für bestimmte Gleise 56 (1)

Abmelden
- Fälle 10 (3)
- Wortlaut 10 (6)
- Zeitpunkt 10 (6)

Abstellen
- Abstellverbot 58 (1)
- Abweichende Werte 58 (6)
- Allgemeines 58 (3)
- Erleichterungen 58 (5)
- Fahrzeuge auf freier Strecke 27 (14)
- Festlegemittel 58 (2)
- Umfang 58 (4)
- Zuständigkeit 58 (7)
- Züge 44 (19)

Abstellmeldung 10 (5a)

Abstoßen
- Abstände der Wagen 56 (3)
- Begriff 51 (4)
- Besonderheiten bei Vorsichtswagen 56 (5+6)
- Besonderheiten bei Wageneinheiten und Gelenkwagen 56 (4)
- Bremsbesetzung 57 (6)
- Gruppenbildung 56 (2)
- Verbot für bestimmte Gleise 56 (1)

Abzweigstellen 3 (5)

Anbieten und Annehmen
- Annahmeverweigerung 10 (4)
- Bedingtes 10 (10)
- Fälle 10 (3)
- Wortlaut 10 (4)
- Zeitpunkt 10 (4)

Anfordern von Hilfe 47 (2)

Anhalten auf freier Strecke 44 (12)

Anhalten von Wagen 57 (7)

Ankunftmeldung
- Art der Meldung 10 (3)
- Ausbleiben 10 (12)
- Bedingung für Fahrerlaubnis 17 (7)
- Darstellung in fahrdienstlichen Unterlagen **Anlagen 6, 7, 8**
- Voraussetzung 10 (5)
- Wortlaut 10 (5)

Anschlussstellen 3 (6)

Aufbewahren
- Fahrdienstliche Unterlagen 6 (4)
- Hemmschuhe 57 (8g)
- Schüssel 15 (10)

Aufdrücken 51 (6)

Auffahren von Rückfallweichen, 15 (11), 61 (1), Anlage 16 (20)

Auffahren von Weichen
– Verbot 15 (11), 61 (1)
– Maßnahmen nach Auffahren 15 (12), 61 (2)

Aufgaben
– Fahrdienstleiter 7 (2)
– Leiter der Dienststelle 7 (1)
– Nebenfahrzeugführer 36 (1)
– Örtlicher Betriebsbediensteter 7 (2)
– Rangierbegleiter 51 (8)
– Rottenaufsichtsbedienstete 18 (6), **Anlage 14**
– Schrankenwärter 18 (4), **Anlage 13**
– Streckenwärter 18 (6), **Anlage 14**
– Zugleiter 7 (2)

Aufgehobene Signalabhängigkeit
s. Signalabhängigkeit

Aufhalten mit Hemmschuhen 57 (8b)

Auflaufen
– Schutz gegen Auflaufen 56 (7a+b)
– Verzicht von Schutz 56 (7c)

Auflegen der Hemmschuhe
– Allgemein 57 (8c)
– Mit beidseitig fester Führung 57 (8e)
– Vor Schienenstößen und in Gleisbögen 57 (8d)

Aufsicht
– Am Zuge 7 (4)
– Über das Zugpersonal 31 (5)

Aufsichtsbediensteter
– Abfahrauftrag 17 (8)
– Aufsicht am Zuge 7 (4)

Ausbleiben der Rückmeldung, Ankunft- oder Verlassensmeldung
– Zug 10 (12)

Ausfahrt der Züge
– Abfahrauftrag 17 (8)
– Ausfall der technischen Sicherung an Bahnübergängen 17 (12)
– Bahnhöfe ohne Ausfahrsignal 17 (9)
– Bedingungen für die Fahrerlaubnis 17 (7)
– Bedingungen für die Zustimmung zur Abfahrt 17 (7)
– Fahrerlaubnis 17 (6)
– Gestörte Verständigung 17 (11)
– Gleichzeitige Fahrten 17 (2)
– Zeit der Abfahrt 17 (4)
– Zustimmung zur Abfahrt 17 (6)

Ausfall
– Pfeifeinrichtung 44 (11)
– Sicherheitsfahrschaltung 31 (3)
– Technische Sicherung an Übergängen 48 (2)
– Von Zügen 25 (2)

Ausrüstung
– Mitarbeiter im Betriebsdienst 2 (7)
– Zugpersonal 31 (1)

Ausrufen der Betriebsstelle 46 (4)

Außergewöhnliche Sendungen, Anlage 17

Außerplanmäßiges Anhalten auf Bahnhöfen ohne Ausfahrsignal 17 (10)

Aussetzen
– Fahrzeuge 47 (4)
– Nebenfahrzeuge 30 (6)

Aussteigen, verbotswidriges 46 (2)

Ausweichanschlussstelle 3 (6)

Bahnanlagen 3 (1)

Bahnhöfe
– Begrenzung zur freien Strecke 3 (2)
– Begriff 3 (2)

Bahnhöfe ohne Ausfahrsignal 17 (9)

Bahnhöfe ohne Ausfahrsignal 16 (5)

Bahnhöfe ohne Einfahrsignal
– Kreuzung 20 (4)
– Rangieren 59 (5)
– Verlegen einer Kreuzung 20 (8)
– Überholung 21 (4)

Bahnhofsfahrordnung 5 (4)

Bahnübergänge
– Bahnübergangsposten s. Postensicherung
– Befahren beim Rangieren 55 (1)
– Befahren mit Hilfszügen 25 (5)
– Befahren mit Nebenfahrzeugen 36 (3)
– Postensicherung s. Postensicherung
– Schrankenwärter 18 (4), **Anlage 13**
– Verhalten bei Ausfall der technischen Sicherung 17 (12), 48 (2)
– Verhalten bei offener Schranke 48 (3)
– Verhalten bei Sperrfahrten 27 (7)

Baugleis
– zum Baugleis erklären 26 (2)
– Einlassen von Fahrzeugen 26 (2)
– Rangieren im Baugleis 62

Beaufsichtigung des Zuges 44 (4)

Bedarfsaufenthalt 46 (5)

Bedarfszüge 4 (2)

Bedienen von Handbremsen beim Rangieren
– Ablaufen 57 (7)
– Abstoßen 57 (7)
– Vorsichtswagen 56 (5+6)

Bedientafel, Anlage 16 (11)

Bedienung der Weichenstelltafel oder Fahrwegstelltafel, Anlage 16 (18)

Bedienung der Zusatzeinrichtungen Anlage 16 (19)

Bedienungseinrichtung, Anlage 16 (5)

Bedingtes Anbieten und Annehmen 10 (10)

Bedingungen für die Abfahrt 42 (6)

Beendigung einer Sperrfahrt 27 (9)

Befähigung der Betriebsbediensteten, Befähigungsrichtlinien 2 (4), (5), **Anhang I**

Befahren einer gestörten Rückfallweiche gegen die Spitze, Anlage 16 (22)

Befahren von Bahnübergängen s. Bahnübergänge

Befehle s. schriftliche Befehle

Beförderung gefährlicher Güter 32 (6)

Beförderung von Reisenden 46
– Ausrufen der Betriebsstelle 46 (4)
– Bedarfsaufenthalt 46 (5)
– Halt am Bahnsteig 44 (3)
– Liegengebliebener Zug 46 (6)
– Schließen der Türen 46 (1)
– Verbotswidriges Ein- und Aussteigen 46 (2)

Beförderungsanordnung bei außergewöhnlichen Sendungen, Anlage 17 (3)

Begriffserklärungen
– Allgemein 3
– Rangierdienst 51

Beidrücken
– Begriff 51 (5)
– Anhalten 56 (7d)

Bekanntgabe des Fahrplans von Sonderzügen 25 (1), (3)

Belegblatt für den Zugleiter
– Anleitung zum Führen, **Anlage 6**
– Anwendung 11 (1)
– Einträge allgemein 11 (2)
– Einträge fahrdienstlicher Aufträge und Meldungen 8 (5)
– Einträge in Spalte Meldungen und Vermerke 11 (3)
– Gleissperrung 26 (6), (7)
– Muster 6 (1), **Anlage 6**
– Nachfahrende Nebenfahrzeuge 30 (8)
– Schiebelokomotive 10 (14)
– Sperrfahrten 27 (10)
– Vermerk schriftlicher Befehle 9 (4)

Benachrichtigung über den Zugverkehr
– Schrankenwärter 18 (1)
– Bahnübergangsposten 18 (3)
– Rotten 18 (5)

Beobachten der Züge 19
– Allgemeines 19 (1)
– Fehlen des Schlusssignals 19 (4)
– Spitzensignal erloschen 19 (3)
– Unregelmäßigkeiten an den Fahrzeugen 19 (6)
– Unvollständige Signale 19 (2)
– Zugtrennung 19 (5)

Beobachtung des Fahrwegs bei Rangierbewegungen 55 (4)

Beobachtung der Strecke
– Geschobene Züge 34 (4)
– Vorspann 33 (2), (3)
– Triebfahrzeugbegleiter 44 (3)
– Triebfahrzeugführer 44 (2)

Besetzen
– Triebfahrzeuge beim Rangieren 51 (9)
– Triebfahrzeuge bei Zügen 31 (3)
– Vorderstes Fahrzeug bei geschobenen Zügen 34 (4)
– Züge 31 (4)

Bestätigung der Übernahme von Aufgaben 53 (1a)

Betriebsbedienstete
– Befähigung 2 (4), (5)
– Örtliche – 7 (2)
– Personenkreis 2 (1)

Betriebsdienst
– Vorrang 2 (6)
– Vorschriften für die Handhabung 1

Betriebsgefahr 19 (7), **Anlage 13** (18), **Anlage 14** (9)

Betriebsstellen 3 (1)

Bezeichnung der Züge
– Allgemein 8 (4)
– Sperrfahrten 27 (1)

Bilden der Züge 32
– Allgemeine Zugbildungsvorschriften 32 (2)
– Ausschluss von Wagen 32 (8)
– Einschränkung in Zulassung von Wagen 32 (8)
– Länge 32 (1)
– Wagen durch Ladung oder Steifkupplung verbunden 32 (5)
– Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen 32 (7), **Anlage 17**
– Wagen mit gefährlichen Gütern 32 (6)
– Wagen mit langer Ladung 32 (4)
– Wagen mit ungewöhnlicher Ladung 32 (3)

Bildfahrplan 5 (2)

Blockstellen 3 (4)

Blockstrecken 3 (3)

Bremsen beim Rangieren 57
– Ablaufen 57 (7)
– Abstoßen 57 (6)
– Aufhalten mit Hemmschuhen 57 (8b)

Bremshundertstel
– Mindestbremshundertstel 41 (1)
– Mindestbremhunderstel, erforderliche nicht erreicht 41 (2)

Bremsproben
– zur Abfahrbereitschaft 42 (5)

Bremstafeln 41 (1), **Anlage 22**
– Mindestbremshundertstel 41 (1)
– Mindestbremhunderstel nicht erreicht 41 (2)

Buchfahrplan
– Art 5 (2)
– Form 5 (3), **Anlage 3**

Dampflokomotive
– Besetzung 31 (4)
– Reihenfolge bei Vorspann 33 (1)

Deckungsstellen 3 (9)

Dienstpläne 2 (8)

Dienstruhe
– Verbot des Fahrens vor Plan 17 (5)
– Verkehren von Hilfszügen 25 (5)
– Verkehren von Nebenfahrzeugen 30 (5)

Dienstübergabe
– Allgemeines 2 (9)
– Nachweis auf Betriebsstelle 6 (5)

Diesellokomotive, Reihenfolge bei Vorspann 33 (1)

Drehgestell 3 (22)

Dringlicher Hilfszug
– Verkehren auf Strecken mit Dienstruhe 25 (5)
– Vorrang 4 (5)

Durchfahrt der Züge 17
– Auf Bahnhöfen ohne Ausfahrsignal 17 (9); 44 (16), 16 (5)
– Außerplanmäßiges Anhalten auf Bahnhöfen ohne Ausfahrsignal 17 (10)
– Bedingungen für die Fahrerlaubnis 17 (7)
– Bedingungen für die Zustimmung zur Abfahrt 17 (7)
– Gestörte Verständigung 17 (11)
– Gleichzeitige Fahrten 17 (2)

Durchgehende Hauptgleise 3 (10)

Durchrutschweg 14 (1)

Einfahrgleis
– Beschränkung der Geschwindigkeit 17 (3)
– Kennzeichnung bei besetztem – 14 (5)

Einfahrt
– Einer Sperrfahrt 27 (8)
– Gleichzeitige Fahrten 17 (2)
– In ein Stumpfgleis oder teilweise besetztes Gleis 17 (3)
– Nebenfahrzeuge allgemein 36 (4)
– Nebenfahrzeuge beim Nachfahren 36 (7)
– Ohne Einfahrsignal 17 (1)
– Vorsichtige Einfahrt 17 (1), 44 (17)

Einfahrweiche
– Rangieren über 59 (2)

Einlassen mehrerer Sperrfahrten in ein Streckengleis 27 (3)

Einlegen von Sonderzügen 25 (2)

Einmannbetrieb 31 (6)

Einsteigen, verbotswidriges – 46 (2)

Einsetzen von Nebenfahrzeugen 30 (6)

Einstellen
- Fahrzeuge in Züge allgemein 32 (2)
- Nebenfahrzeuge in Züge 3 (21)
- Wagen durch Ladung oder Steifkupplung verbunden 32 (5)
- Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen 32 (7), **Anlage 17**
- Wagen mit gefährlichen Gütern 32 (6)
- Wagen mit langer Ladung 32 (4)
- Wagen mit ungewöhnlicher Ladung 32 (3)

Eintrag fahrdienstlicher Aufträge und Meldungen 8 (5)

Eisenbahnbetriebsleiter 1 (1)

elektrifizierte Infrastruktur Anlage 1

Elektrischer Bahnbetrieb 1 (4), **Anlage 1**

Elektrische Lokomotive, Reihenfolge bei Vorspann 33 (1)

Entgleiste Fahrzeuge 47 (4)

Entkuppeln 52 (4c)

Erforderliche Stellung, Endlage, Anlage 16 (4)

Fahranfrage
- Art der Meldung 10 (3)
- Wortlaut und Zeitpunkt 10 (4)

Fahraufträge
- beim Rangieren 51 (11), 53 (1b)
- während der Fahrt 51 (12)

Fahrbereitschaft feststellen
- allgemein 52 (3a)
- an Kupplungen 52 (4)
- an Zusatzanlagen 52 (3b)

Fahrdienstleiter – Aufgaben 7 (2)

Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen 8
- Abkürzungen 8 (6)
- Bezeichnung der Züge 8 (4)
- Eindeutige Verständigung 8 (3)
- Einträge 8 (5)
- Verständigungsarten 8 (1)
- Verständigungsformen 8 (2)
- Verständigung über Funk 8 (2), **Anlage 9**

Fahrdienstliche Unterlagen der Betriebsstellen 6
- Aufbewahrungsfrist 6 (4)
- Belegblatt für Zugleiter 6 (11), **Anlage 6**
- Fernsprechbuch 6 (3)
- Meldebuch für Zuglaufmeldungen 6 (2), **Anlage 8**
- Meldebuch für Zugleiter 6 (1), **Anlage 7**
- Nachweis der Dienstübergabe 6 (5)
- Zugmeldebuch 6 (1), **Anlage 5**

Fahren auf Sicht
- Bei gestörter Verständigung 17 (11)
- Grundsatz 45 (5)
- Im gesperrten Gleis 27 (3), (7)

Fahren im Sichtabstand 12 (3), **Anlage 12**

Fahrerlaubnis
- Als Voraussetzung zur Abfahrt 17 (6)
- Art der Meldung 10 (3)
- Bei Kreuzungen auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal 20 (4)
- Beim Rangieren auf Hauptgleisen 59
- Beim Verlegen einer Kreuzung 20 (7)
- Beim Verlegen einer Überholung 21 (5)
- Bei Sperrfahrten 27 (5)
- Über die Zugleitstrecke hinaus 10 (8)
- Wortlaut 10 (4)

Fahrgeschwindigkeiten 45
- Abhängigkeiten 45 (1)
- Aufgehobene Signalabhängigkeit 45 (4), 15 (4), (8)
- Bahnkörper in Längsrichtung der Straße 45 (6)
- Bekanntgabe 45 (2)
- Einfahrten in bestimmte Gleise 45 (4), 17 (3)
- Einzeln fahrende Kleinlokomotiven und Nebenfahrzeuge 45 (4)
- Fahren auf Sicht 45 (5)
- Geschobene Züge 45 (4)
- Gestörte Sicherheitsfahrschaltung 31 (4), 45 (4)
- Gezogene Sperrfahrten 45 (4)
- Hilfszüge bei Dienstruhe 45 (4), 25 (5)
- Nachgeschobene Züge 45 (4)
- Probefahrten/Versuchszüge 45 (7)
- Rangierbewegungen 45 (4), 53 (2)
- Triebfahrzeuge ohne Sicherheitsfahrschaltung 45 (4)
- Züge auf Ersatzsignal oder schriftlichen Befehl 45 (4)
- Zulässige Geschwindigkeit/Bremsverhältnisse 45 (3)

Fahrleitung 1 (4), **Anlage 1**
– Feuer im Zug 47 (11)
– Streckenbeobachtung 44 (2)
– Streckenwärterdienst **Anlage 14** (6)

Fahrplan
– Arten 5 (2)
– Bahnhofsfahrordnung 5 (4)
– Berichtigung 5 (6)
– Buchfahrplan 5 (3), **Anlage 3a, Anlage 3b**
– für das Zugpersonal 5 (3), (7)
– Grundsatz 5 (1)
– Merktafel, Merkblatt 5 (8)
– Sonderzüge 25 (3)
– Sperrfahrten 27 (3)
– Streckenfahrpläne 5 (5), **Anlage 4**
– Verteilung 5 (7)

Fahrplananordnung für Sonderzüge 25 (3)

Fahrstraßen 3 (16)

Fahrt auf der Strecke 44
– Anhalten auf freier Strecke 44 (12)
– Ausfall der Pfeifeinrichtung 44 (11)
– Ausfall der technischen Sicherung an Bahnübergängen 48 (2)
– Bahnübergang mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlage 48 (4)
– Beaufsichtigung des Zuges 44 (4)
– Durchfahrten auf Bahnhöfen ohne Ausfahrsignal 44 (16)
– Einhalten der Fahrzeit 44 (1)
– Festlegen von Zügen und Zugteilen 44 (19)
– Halt nach der Einfahrt 44 (18)
– Offene Schranke 48 (2)
– Streckenbeobachtung 44 (2), (3)
– Überfahren von Haltsignalen 44 (7)
– Unregelmäßigkeiten 2a (3)
– Verhalten bei Gefahr 2a (1)
– Vorbeifahrt an Halt zeigenden oder gestörten Signalen 44 (5)
– Vorsichtige Einfahrt 44 (17)
– Zweifelhafte Signalbilder 48 (1)

Fahrtbericht 38
– Abgabe 38 (3)
– Einsicht durch Triebfahrzeugführer 38 (2)
– Ersatz des Meldebuchs für unbesetzte Zuglaufstellen 11 (1)
– Form 38 (1), **Anlage 19**
– Führen 38 (1)
– Verzicht auf Fahrten mit Nebenfahrzeugen 36 (2)

Fahrweg
– Beobachtungen beim Rangieren 53 (3)

Fahrwegprüfung s. Prüfung des Fahrwegs

Fahrwegsicherungsmeldung 14 (6)

Fahrwegstelltafel, Anlage 16 (10)

Fahrzeuge
– Nebenfahrzeuge 3 (17), (21)
– Regelfahrzeuge 3 (17), (18)
– Triebfahrzeuge 3 (19)
– Wagen 3 (20)

Fahrzeugeinrichtung der Zugbeeinflussung gestört 47 (4a)

Fernsprechbuch 6 (3)

Fernsprecher/Fernmeldeanlage
– Fahrdienstliche Verständigung 8 (2)
– Verständigung beim Rangieren 51 (10), 52 (1+2)

Feste Bremsen 47 (4), **Anlage 15** (1) c), (2) c)

Festlegemittel 58 (2)

Festlegen von Fahrzeugen
– Abweichende Werte 58 (6)
– Erleichterungen 58 (5)
– Festlegemittel 58 (2)
– Umfang 58 (4)
– Zuständigkeit 58 (7)

Festlegen von Zügen und Zugteilen 44 (19)

Festlegepflicht 58 (3)

Feuer im Zug 47 (11)

Feuerlöscharbeiten, Anlage 1 III (12)

Flachstellen 47 (4), **Anlage 15** (1) d), (2) d)

Flankenschutz
– Abstellverbot 58 (1)
– Grundsatz 15 (3)
– Prüfung des Fahrwegs 14 (1)

Funksprechverkehr
– Richtlinien **Anlage 9**
– Fahrdienstliche Verständigung 8 (2)
– Verständigung beim Rangieren 51 (10), 52 (1+2)

Gefährliche Güter
– Allgemeines 32 (6)
– Rangieren 56 (6)

Gemeinschaftsbetrieb 1 (6)

Geschobene Züge 34
– Begriff 34 (1)
– Besetzung des vordersten Fahrzeugs 34 (4)
– Kuppeln 34 (3)
– Zulässigkeit 34 (2)

Geschwindigkeiten s. Fahrgeschwindigkeiten

Gestörte Verständigung 17 (11)

Gleichzeitige Fahrten 17 (2)

Gleissperren 15
– Aufbewahrung der Schlüssel 15 (10)
– Bedienung, **Anlage 16**
– Bewachen 15 (7)
– Flankenschutz 15 (3)
– Grundstellung 15 (2)
– Handverschluss 15 (5)
– Signalabhängigkeit 15 (6), (8)
– Zuständigkeit 15 (1)

Gleissperrung s. Sperren von Gleisen

Gleiswaagen 53 (4)

Grenzzeichenfreimeldung 44 (18)

Grundstellung
– Haupt– und Vorsignale 16 (2)
– Weichen, Gleissperren, Sperrsignale 15 (2)

Gruppenausfahrsignal 17 (6)

Güterwagen 3 (20)

Güterzüge
– Besetzen mit Zugbegleitern 31 (4)
– Länge 32 (1)
– Vereinfachter Fahrplan 5 (1)
– Zugart 4 (4)

Halt vor der Trapeztafel
– Allgemein 17 (1)
– Kreuzungen 20 (4)
– Rangieren auf Hauptgleisen 58 (5)
– Sperrfahrt 27 (8)
– Überholungen 21 (4)

Halt am Bahnsteig 46 (3)

Haltepunkt 3 (7)

Haltestelle 3 (8)

Haltewunsch–Anzeige 46 (5)

Handbremse
– Ablaufen 57 (7)
– Abstoßen 57 (6)
– Handgebremste Züge oder Zugteile 42 (4), **Anlage 23** (1) – (4)

Handgebremste Züge Anlage 23 (1) – (4)

Handverschluss 15 (4), (5)

Hauptgleise
– Begriff 3 (10)
– Rangieren auf Hauptgleisen 59
– Verbleiben von Fahrzeugen 44 (20)

Hauptsignale 16
– Grundstellung 16 (2)
– Haltstellung nicht möglich 16 (8)
– Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Hauptsignal 16 (7), 44 (5)
– Zurückstellen auf Halt 16 (6)

Hebelgewicht
– Kennzeichnung der Grundstellung 15 (2)

Heißläufer 47 (4), **Anlage 15** (1) a), (2) a)

Heizer
– Begriff 31 (1)

Hemmschuhe
– Aufbewahrung 57 (8g)
– Pflege 57 (8f)
– Verwendung 57 (8b-e)
– Vollzählig und in Ordnung 57 (8a)

Hilfssperren
– Bei aufgehobener Signalabhängigkeit 15 (8)
– Bei Gleissperrungen 26 (5), (8)
– Beim Ausbleiben der Rückmeldung, Ankunftmeldung oder Verlassensmeldung 10 (12)

Hilfszug
– Bei Dienstruhe 25 (5), 45 (4)
– Fahrplan 25 (3)
– Mit Schneeräumern 34 (1)
– Rangfolge 4 (5)

Indirekte Fahrwegprüfung 14 (4)

Kennzeichnung besetzter Einfahrgleise 14 (5)

Kleinlokomotiven 3 (19), 31 (3)

Kleinwagen, Anlage 18

Kontrolle der Funkverbindung, Anlage 9 (16)

Kontrollsprechen, Anlage 9 (17)

Kreuzungen 20
– Bahnhöfe ohne Einfahrsignal 20 (4)
– Ausfall 20 (8) – (10)
– Ausrüstung der Kreuzungsbahnhöfe 20 (2)
– Begriff 20 (1)
– Bekanntgabe 20 (3)
– Gleichzeitige Einfahrt 20 (5)
– Mit Sonderzügen 20 (3), 25 (3)
– Schriftlicher Befehl 20 (9)
– Verlegen 20 (7) – (10)

Kuppeln der Fahrzeuge
– Anziehen der Schraubenkupplung 52 (4b)
– Besondere Kupplungsbauarten 52 (4f)
– Einhängen der Kupplungen 52 (4 c+e)
– Elektrische Leitungen 52 (4d)
– Entkuppeln 52 (4c)
– Entkuppeln während der Fahrt 53 (6)
– Gemeinsam bewegte Fahrzeuge 52 (4a)
– Geschobene Züge 34 (3)
– Nachschiebendes Triebfahrzeug 35 (3)
– Nebenfahrzeuge 3 (21), 36 (6)
– Triebfahrzeug 42 (1)

Lademaßüberschreitung Anlage 17 (1) – (6), (8) – (21)

Länge der Züge 32 (1)

Lange Ladung 32 (4)

Lautsprecher
– Fahrdienstliche Verständigung 8 (2), (3)
– Verständigung beim Rangieren 51 (10)

Leiter der Dienststelle 2 (3), 7 (1)

Liegenbleiben eines Zuges
– Anfordern von Hilfe 47 (2)
– Erste Maßnahmen 47 (1)
– Fürsorge für die Reisenden 46 (6)
– Gleissperrung 17 (13)
– Weiterfahrt 47 (6)

Lokomotiven 3 (19)

Lokrangierführer
– Rangierbegleiter 51 (8)
– Triebfahrzeugführer 51 (9), 52 (1)

Lose Radreifen 47 (4), **Anlage 15** (1) e), (2) e)

Lü s. Lademaßüberschreitung

Luftbremskopf 57 (9)

Maßnahmen nach Auffahren 15 (12)

Mehrfachtraktion 33 (5)

Meldebuch für den Zugleiter 6 (1), **Anlage 7**

Meldebuch für Zuglaufmeldungen 6 (2), **Anlage 8**

Merktafel, Merkblatt 5 (8)

Merkschilder
– Arten **Anlage 18**
– Ausbleiben der Rückmeldung, Ankunft– oder Verlassensmeldung 10 (12)
– Bahnübergangsposten 18 (3)
– Nebenfahrzeugfahrt 30 (4)
– Rangieren über die Rangierhalttafel 59 (2)
– Rotten 18 (5)
– Sperren von Gleisen 26 (5)
– Sperrfahrt 27 (6)

Mindestbremshundertstel 41
– Bekanntgabe 41 (1)
– erforderliche Mindestbremshundertstel nicht erreicht 41 (2)

Mitarbeiter im Betriebsdienst 2
– Allgemeine Pflichten 2 (2)
– Befähigung 2 (4), (5)
– Dienstplan 2 (8)
– Dienstübergabe 2 (9)
– Leitung und Überwachung 2 (3)
– Personenkreis 2 (1)
– Uhr 2 (7)
– Vorrang des Betriebsdienstes 2 (6)

Mitfahrt auf dem Triebfahrzeug 31 (9)

Mithören der Zugmeldungen 18 (1)

Mittelpufferkupplung 54 (6)

Mündlicher Auftrag 16 (7), 17 (10), 20 (4), 44 (17), 45 (4c), 51 (10)

Nachgeschobene Züge 35
– Abfahrt 35 (7)
– Ansetzen des nachschiebenden Triebfahrzeuges 35 (7)
– Anzahl der nachschiebenden Triebfahrzeuge 35 (4)
– Beendigung des Nachschiebens 35 (9)
– Begriff 35 (1)
– Bremsen 35 (8)
– Kuppeln 35 (3)
– Ladungen über mehrere Wagen 35 (5)
– Mitnahme von Wagen 35 (6)
– Trennung vom Zug 35 (10)
– Zulässigkeit 35 (2)

Nachschiebendes Triebfahrzeug
– Ansetzen des nachschiebenden Triebfahrzeugs 35 (7)
– Anzahl 35 (4)
– Begriff 35 (1)
– Kuppeln 35 (3)
– Zugmeldungen, Zuglaufmeldungen 10 (14)

Nebenfahrzeuge
– Als Sperrfahrt 27 (1)
– Aussetzen auf freier Strecke 30 (6)
– Befahren von Bahnübergängen 36 (3)
– Befördern von Regelfahrzeugen 3 (21)
– Begriff 3 (21)
– Besetzen 36 (1), 51 (9)
– Betriebliche Behandlung 4 (1)
– Einfahrt in Bahnhöfe 36 (4)
– Einsetzen auf freier Strecke 30 (6)
– Einstellen in Züge 3 (21)
– Fahrdienstliche Behandlung 30 (1), (2), (3)
– Fahrdienstliche Bezeichnung 4 (3)
– Kuppeln 3 (21), 36 (6)
– Merkschilder 30 (4), **Anlage 18**
– Nachfahren nach Zügen 30 (7), (8), 36 (7)
– Nebenfahrzeugführer 36 (1), 51 (8), 52 (5), 53 (1b)
– Sichern beim Abstellen 36 (5)
– Sichtabstand **Anlage 12** (5)
– Sonderregelungen 30 (5)
– Verhalten bei besonderen Betriebsverhältnissen 36 (4)
– Wagenliste, Fahrtbericht, Bremsberechnung 36 (2)

Nebengleise 3 (10)

Nothaltauftrag 2a (2), Anlage 13 (18), Anlage 14 (9)

Oberleitung Anlage 1, Anlage 1a

Örtlicher Betriebsleiter 2 (3)

Örtlicher Betriebsbediensteter 7 (2)

Örtliche Verhältnisse 1 (3)

Örtliche Verhältnisse, Besonderheiten, Anlage 16 (2)

Offene Schranke 48 (3)

Offene Türen 47 (5)

Pfeifeinrichtung gestört 44 (11)

Planmäßige Sperrung 26 (2)

Pflege der Hemmschuhe 57 (8f)

Postensicherung durch Bahnübergangsposten
– Benachrichtigung 17 (7), 18 (3), 26 (4), (6), 27 (5)
– Durchführen der Sicherung 18 (4), Anlage 13 (17)
– Verständigung der Züge 17 (12)

Postensicherung durch Zug- oder Rangierpersonal
– Auftrag bei gestörtem BÜ 17 (12)
– durch das Rangierpersonal 55 (1) d)
– durch das Zugpersonal 44 (15)

Probefahrten 45 (7)

Prüfung des Fahrwegs 14
– Indirekt 14 (4)
– Kennzeichnung besetzter Einfahrgleise 14 (5)
– Umfang 14 (1)
– Zeitpunkt 14 (1)
– Zuständigkeit auf besetzten Bahnhöfen 14 (2)
– Zuständigkeit auf unbesetzten Bahnhöfen 14 (3)

Radreifen – lose 19 (6), **Anlage 15** (1) e), (2) e)

Radsatz 3 (22), 32 (1, 2, 8), 42 (3), 56 (6), 57 (6+7), **Anlage 15**

Radsatzbruch 19 (6), **Anlage 15** (1) b), (2) b)

Radsatzlast 32 (8)

Radvorleger – Festlegemittel 58 (2)

Rangierabteilung 14 (1)

Rangierbewegungen 53
– Abkuppeln während der Fahrt 53 (6)
– Ablauf– und Abstoßverbot für bestimmte Gleise 56 (1)
– Auffahren von Weichen 61
– Bedienen der Weichen und Gleissperren 54 (2)
– Befahrbarkeit von Ablaufbergen 55
– Befahren von Bahnübergängen 55
– Begriff 51 (1)
– Beobachten des Fahrwegs 53 (3)
– Besondere Vorsicht bei Gefälle 53 (5)
– Bremsen 57
– Mithilfe von Bahnfremden 53 (14)
– Rangiergeschwindigkeit 53 (2)
– Sicherungsmaßnahmen an Ladestellen 52 (3)
– Vorbeifahrt an Sperrsignalen 54 (6)
– Vorsichtswagen 56 (6)
– Verschieben 53 (12+13)
– Verschieben ohne Rangierleiter 53 (10)

Rangierdienst
– Begrifferklärung 51 (1)
– Bremsen beim Rangieren 57
– Kuppeln der Fahrzeuge 52 (4)
– Örtliche Besonderheiten 51 (13)
– Rangieren auf Hauptgleisen 59
– Rangierbewegungen 52, 53
– Rangierpersonal 51 (8)
– Sichern abgestellter Fahrzeuge 58
– Verschieben ohne Rangierleiter 53 (10)
– Verständigung 51 (10)

Rangieren auf den Hauptgleisen 59
– Abstellverbot 59 (4)
– Bahnhöfe ohne Einfahrsignal 59 (5)
– Benutzen der Hauptgleise 59 (1)
– Gefährdende Rangierbewegungen 59 (3)
– Über Rangierhalttafel oder Einfahrweiche hinaus 59 (2)

Rangieren im Gefälle 53 (5)

Rangieren im Zugleitbetrieb 22
– Rangiererlaubnis 22 (1)
– Beendigung des Rangierens 22 (2)
– Rangieren unterwegs 22 (3)

Rangieren mit Seil oder Kette 53 (11)

Rangierbegleiter
– Aufgaben 51 (8)
– Ausrüstung 2 (7)
– Begriff 51 (8)

Rangierfahrt – Begriff 51 (2)
– Übergang in Zugfahrt 60 (1)

Rangierfunk
– Richtlinien **Anlage 9**
– Verständigungsmittel 51 (10)

Rangiergeschwindigkeit 53 (2)

Rangierhalttafel 59 (2)

Rangierpersonal
– Aufgaben des Rangierbegleiters 51 (8), 52 (1)
– Ausrüstung 52 (6), 2 (7)
– Besetzen des Triebfahrzeugs 52 (2), 51 (9)

Rangiersignale
– Verständigungsmittel 51 (10)

Rangierstraßen – Begriff 3 (16)

Regelfahrzeuge – Begriff 3 (18)

Regelzüge 4 (2)

Reisende
– Befördern 46
– Meldung von Verspätungen 13 (1)

Reisezüge 4 (4)

Reisezugwagen 3 (20)

Rollfahrzeugbetrieb 1 (5)

Rotten
– Benachrichtigung über Aufheben der Gleissperrung 26 (6)
– Benachrichtigung über Gleissperrung 26 (4)
– Benachrichtigung über Zugverkehr 18 (5)

Rottenaufsichtsbedienstete – Aufgaben 18 (6), **Anlage 14**

Rückfallweichen
– abweichend der Grundstellung spitz befahren, **Anlage** 16 (21)
– Auffahren 15 (11), 61 (1), **Anlage** 16 (20)
– bedienen **Anlage** 16 (1, 20 – 22)
– Einfahrt ohne Halt an der Trapeztafel 20 (5)
– gestört 45 (4) h), **Anlage** 16 (22)
– Hebelgewicht 15 (2)

Rückmeldung
– Ausbleiben der Rückmeldung 10 (12)
– Beim Zurücklassen eines Zugteils 10 (13)
– Wortlaut 10 (5)
– Zeitpunkt 10 (5)

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) 1 (3)

Schäden an Fahrzeugen 19 (6), 47 (4), **Anlage 15**

Schaffner 31 (1)

Schiebebühne 55 (17)

Schienenbruch 48 (9)
– Geschwindigkeitsbeschränkung 45 (4)
– Maßnahmen der Strecken- und Rottenaufsichtsbediensteten, **Anlage 14** (13)

Schlagtaster, Gleisschaltmittel, Anlage 16 (8)

Schließen der Türen
– Bei Personen- und Triebwagen 46 (1), 52 (3) a)

Schlüssel der Handverschlüsse 15 (5)3

Schlusssignal
– Anbringungsmöglichkeiten 32 (2)
– Fehlen des – 19 (4)
– Nichterkennen des – 19 (4)
– Unvollständig 19 (2)

Schnittstelle ESTW-ZLB 10 (9), **Anlage 20**

Schranken
– Bedienen bei Nebenfahrzeugfahrten 36 (3)
– Bedienen bei Rangierfahrten 55 (1–2)

Schrankenwärter
– Aufgaben, **Anlage 13**
– Bekanntgabe der Aufhebung von Gleissperrungen 26 (6)
– Bekanntgabe verlegter und ausgefallener Kreuzungen 20 (8)
– Bekanntgabe verlegter und ausgefallener Überholungen 21 (6)
– Bekanntgabe von Gleissperrungen 26 (4)
– Bekanntgabe von Sonderzügen 25 (4)
– Bekanntgabe von Sperrfahrten 27 (5)
– Benachrichtigung über den Zugverkehr 17 (7), 18 (1)
– Fahrplan 5 (5), **Anlage 4**
– Meldet sich nicht 18 (2)

Schraubenkupplung s. Kuppeln

Schriftliche Befehle für Züge
– Ausfertigung 9 (1)
– Aushändigung 9 (2)
– Bei aufgehobener Signalabhängigkeit 15 (8)
– Bei Ausfall der technischen Sicherung an Bahnübergängen 17 (12)
– Bei Einfahrt in Stumpfgleis oder teilweise besetztes Gleis 17 (3)
– Bei Fahrt zeigendem Hauptsignal 16 (8)
– Bei gestörter Verständigung zwischen den Zugmeldestellen 17 (11)
– Bei Halt zeigendem Hauptsignal 16 (7), 44 (5)
– Bei Kreuzung eines Sonderzugs 20 (3)
– Bei Kreuzungsverlegung 20 (9)
– Beim Rangieren über die Rangierhalttafel oder Einfahrweiche 59 (2)
– Bei unterbrochener Verständigung mit Rotten 18 (5)
– Für das Befahren spannungsloser Oberleitungsabschnitte, **Anlage 1** (5)
– Für Einfahrt von Nebenfahrzeugen beim Nachfahren 36 (7)
– Für Hilfszüge auf Strecken mit Dienstruhe 25 (5)
– Für Sperrfahrten 27 (3)
– Muster, **Anlage 10, Anlage 11**
– Vermerk über Ausfertigung 9 (4), 11 (3)
– Wenn Schrankenwärter nicht dienstbereit 18 (2)
– Zurückziehen 9 (3)

Schutz
– Sperrfahrt bei Dunkelheit 27 (11)
– Weiche gegen fremden Eingriff 15 (7)

Schutzsignal
– Bei verhinderter Durchfahrt 17 (10)

Schutzweichen
– Flankenschutz 15 (3)
– Grundstellung 15 (2)

Schwerwagen 32 (7), **Anlage 17** (1) – (7)

Schwungfahren Anlage 1 (5)

Sicherheitsfahrschaltung 31 (3), (4)
– Fehlt oder ist gestört 45 (4)

Sicherungsmaßnahmen an Ladestellen 52 (3)

Sichern abgestellter Fahrzeuge 58
– Festlegemittel 58 (2)
– Festlegepflicht 58 (3)
– Freizuhaltende Stellen 58 (1)

Sichern der Reisenden 7 (5)

Sicherung an Bahnübergängen
– Beim Ausfall der technischen Sicherung 48 (2)
– Bei Rangierbewegungen 55

Sicherung der Weichen 15 (4)

Signalabhängigkeit 15
– Aufgehoben 15 (6)
– Begriff 15 (6)
– Benachrichtigung der Züge bei aufgehobener – 15 (8)

Signale am Zug
– Fehlen des Schlusssignals 19 (4)
– Spitzensignal erloschen 19 (3)
– Unvollständig 19 (2)
– Verantwortung 42 (2)

Signalbild zweifelhaft 48 (1)

Signalfahne 36 (1)

Signalhorn
– Bei geschobenen Zügen 34 (4)
– Bei Nebenfahrzeugfahrten 36 (1)

Signalpfeife
– Ausrüstung 2 (7)
– Bei geschobenen Zügen 34 (4)

Sonderzüge
– Bekanntgabe von Kreuzungen 20 (3)
– Bekanntgabe von Überholungen 21 (3), (6)
– Einlegen 25 (1)
– Fahrdienstliche Unterscheidung 4 (2)
– Fahrplan 25 (3)
– Merktafel, Merkblatt 5 (8)
– Zuglaufmeldungen 10 (7)

Sperren von Gleisen der freien Strecke 26
– Aufheben der Gleissperrung, Benachrichtigung der Beteiligten 26 (6)
– Einträge 26 (5), (7)
– Hilfssperren 26 (5)
– Planmäßig 26 (2)
– Sperrmeldung, Benachrichtigung der Beteiligten 26 (4)
– Unvorhergesehen 26 (3)
– Warnschild 26 (5)

Sperrung von Bahnhofsgleisen 26 (8)

Sperrfahrten 27
– Abstellen von Fahrzeugen auf freier Strecke 27 (14)
– Arten 27 (2)
– Bedienen von Anschlussstellen 27 (12)
– Beendigung 27 (9)
– Begriff 27 (1)
– Durchführung 27 (3)
– Einfahrt 27 (8)
– Einträge 27 (10)
– Örtlicher Schutz 27 (11)
– Rück– oder Weiterfahrt 27 (7)
– Signalbedienung 27 (13)
– Sperrfahrtschild 27 (6)
– Zugnummer 27 (4)
– Zustimmung, Fahrerlaubnis 27 (5)

Sperrsignale 15
– Flankenschutz 15 (2)
– Signalabhängigkeit 15 (6), (8)
– Vorbeifahrt am gestörten Lichtsperrsignal 16 (7), 44 (5)
– Vorbeifahrt einer Rangierfahrt am gestörten – 55 (7)
– Zuständigkeit 15 (1)

Spillanlage 53 (12)

Spitzensignal
– Erloschen 19 (3)
– Unvollständig 19 (2)

Spitzenverschluss 15 (6)

Sprachspeicher 11 (1)

Steifkupplung 32 (5), 35 (5)

Störung an der Zugbeeinflussung 47 (4a), 48 (7)

Störung an der technischen Einrichtung 48 (7)

Störungen an Streckeneinrichtungen 48 (8)

Straßenfahrbare Geräte 53 (13)

Streckenbeobachtung
– Triebfahrzeugbegleiter 44 (3)
– Triebfahrzeugführer 44 (2)

Streckenfahrplan
– Art 5 (2)
– Benachrichtigung des Schrankenwärters über Zugverkehr 18 (1)
– Muster 5 (5), **Anlage 4**

Streckenkenntnis
– Triebfahrzeugführer 31 (2)
– Zugführer 31 (2)

Streckenwärter 18 (6), **Anlage 14**

Stumpfgleis s. Einfahrt

Summer–/Klingelanlage 17 (8)

Technische Einrichtung 3 (16) d)
– Begriff 3 (16) d)
– Störung 48 (7)
– unwirksam 45 (4) b)
– Zwangsbremsung 48 (5 - 6)

Technische Sicherung an Bahnübergängen ausgefallen
– Sicherung durch Zugpersonal 48 (2)
– Weisung an die Züge 17 (12)

Teilweise besetztes Gleis s. Einfahrt

Trapeztafel
– Als Grenze des Bahnhofs 3 (2)
– Für Kreuzungsbahnhöfe 20 (2)
– Für Überholungsbahnhöfe 21 (2)
– Halt bei Kreuzungen an der – 20 (4)
– Halt bei Sperrfahrten an der – 27 (8)
– Verzicht bei Kreuzungen auf Halt an der – 20 (4), (5)

Triebfahrzeuge
– Als Vorspann 33 (1)
– Begriff 3 (19)
– Besetzen beim Rangieren 51 (9)
– Besetzen bei Zügen 31 (3)

Triebfahrzeugbegleiter 31 (1), 31 (4)

Triebfahrzeugführer
– Begriff 31 (1)
– Als Rangierbegleiter 51 (8)
– Als Zugführer 31 (5)
– Entgegennahme von Befehlen 9 (2)

Triebfahrzeugpersonal 31 (1)

Triebwagen
– Begriff 3 (19)
– als nachschiebendes Triebfahrzeug 35 (1)

Türen
– Offene Türen am Zug 47 (5)
– Vor Abfahrt schließen 42 (6), 46 (1)
– Vor Rangierfahrten schließen 52 (3) a)

Überfahren von Haltsignalen 44 (7)

Überholungen 21
– Auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal 21 (4)
– Begriff 21 (1)
– Bei Sonderzügen 21 (3), (6)
– Bekanntgabe 21 (3)
– Überholungsbahnhöfe 21 (2)
– Verlegen 21 (5) – (7)

Überleitstellen 3 (5)

Überschreiten der Gleise durch Reisende 7 (5)

Umstellen durch Gleisschaltmittel, Anlage 16 (17)

Umstellen mit Schlagtaster, Anlage 16 (16)

Umstellschutz, Anlage 16 (15)

Unbefahrbares Gleis 19 (8)

Unregelmäßigkeit an selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage 16 (9)

Unregelmäßigkeiten, Anlage 16 (3)

Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen und an den Bahnanlagen 2a (3)

Unregelmäßigkeit in der Einschaltstrecke der Bahnübergänge 48 (4)

Unregelmäßigkeiten während der Fahrt 47
– Anfordern von Hilfe 47 (2)
– Feuer im Zug 47 (11)
– Liegenbleiben eines Zuges 47 (1)
– Schäden an Fahrzeugen 19 (6), 47 (4), **Anlage 15**
– Verletzte Personen 47 (3)
– Weiterfahrt des Zuges oder eines Zugteils 47 (6), (7), (8), (9)
– Zurücksetzen des Zuges 47 (10)

Unterbrochene Sicht– und Sprechverbindung beim Rangieren 51 (12)

Unvollständige Signale am Zug 19 (2)

Unvorgesehene Sperrung 26 (3)

Verhalten bei Gefahr
– Allgemein 2a (1)

Verhinderte Durchfahrt
– Auf Bahnhöfen ohne Ausfahrvorsignal 16 (5)

Verkehren von Sonderzügen 25
– Bekanntgabe 25 (1)
– Benachrichtigung 25 (4)
– Einlegen 25 (1)
– Fahrplan 25 (3)
– Hilfszug auf Strecken mit Dienstruhe 25 (5)
– Zuständigkeit 25 (2)

Verlassen des Triebfahrzeugs 31 (8)

Verlassensmeldung
– Art 10 (3)
– Ausbleiben der – 10 (12)
– Bedingung für die Fahrerlaubnis 17 (7)
– Wortlaut 10 (5)
– Zeitpunkt 10 (5)

Verlegen von Kreuzungen 20
– Allgemeines 20 (7)
– Bekanntgabe 20 (8)
– Eintragungen 20 (10)
– Verständigung des Zugpersonals 20 (9)

Verlegen einer Überholung 21
– Allgemeines 21 (5)
– Eintragungen 21 (7)
– Verständigung 21 (6)

Verletzung von Personen 47 (3)

Verschieben
– Begriff 51 (7)
– Durch Menschen, Tiere, straßenfahrbare Geräte und Kraftfahrzeuge 53 (13)
– Mit Rangierhilfsmitteln und Rangieranlagen 53 (12)
– Mithilfe von Bahnfremden 53 (14)
– Rangieren mit Seil und Kette 53 (11)

Verschieben von Wagen ohne Rangierpersonal
– Bedingungen 53 (7)
– Bekanntgabe 53 (10), **Anhang IV**
– Besondere Vorsichtsmaßnahmen 53 (8)
– Verantwortung 53 (9)

Verschlussplan 15 (6)

Verspätungen s. Zugverspätungen

Verständigung beim Rangieren
– Allgemein 51 (10)
– Durch Rangierbegleiter 52 (1d)
– Durch Triebfahrzeugführer 52 (1a, b+c)
– Durch Weichenwärter 52 (2a+b)
– Unterbrochene Sicht– oder Sprechverbindung 51 (12)

Verteilung der Fahrpläne 5 (7)

Verzicht auf Zugmelde– oder Zugleitverfahren 12 (1)

Verzögerte Abfahrt 10 (11)

Vorbeifahrt
– Am Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal oder Lichtsperrsignal 16 (7), 44 (5), 54 (6)
– Rangierfahrt am gestörten Sperrsignal 54 (6)

Vorbereiten zum Rangieren 52
– Verständigen durch Triebfahrzeugführer 52 (1a–c)
– Verständigen durch Rangierbegleiter 52 (1d)
– Verständigen durch Weichenwärter 52 (2)
– Fahrbereitschaft feststellen 52 (3)
– Kuppeln 52 (4)
– Zustimmung allgemein 52 (5)
– Sonderfälle 52 (6)

Vorbereitung zur Fahrt 42
– Abfahrbereitschaft 42 (5)
– Bedingungen für die Abfahrt 42 (6)
– Bremsprobe 42 (5)
– Kuppeln des Triebfahrzeugs 42 (1)
– Signale am Zug 42 (2)
– Zusammensetzung des Zuges 42 (3)

Vorsichtige Einfahrt auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal
– Allgemeines 17 (1)
– Bei Kreuzungen 20 (5)
– Bei Überholungen 21 (4)

Vorspann 33
– Aufgaben des ersten Triebfahrzeugführers 33 (2)
– Aufgaben des Triebfahrzeugführers des zweiten Triebfahrzeuges 33 (3)
– Mehrfachtraktion 33 (5)
– Unterwegsrangieren 33 (4)
– Zahl der Triebfahrzeuge 33 (1)

Vorzugslage, Anlage 16 (14)

Wärterhaltscheibe
– Beim Sperren von Bahnhofsgleisen 26 (8)

Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen 32 (7), **Anlage 17**

Wagen mit gefährlichen Gütern 32 (6)

Wagenliste s. Zugdaten

Wagenradsatz 32 (1), 42 (3), (7)

Wagenschieber 52 (13)

Wagenzug 3 (20)

Warnschild s. Merkschilder

Weichen 15, **Anlage** 16
– Aufbewahrung der Schlüssel 15 (10)
– Auffahren von Weichen 15 (11 – 12), 61
– Bedienen 15 (1), **Anlage** 16
– Bedienen bei Rangierbewegungen 54 (2)
– Bewachen 15 (7)
– Flankenschutz 15 (3)
– Grundstellung 15 (2)
– Handverschluss 15 (5)
– Ortsgestellte Weichen ohne Spitzenverschluss 54 (3)
– Reihenfolge beim Stellen 54 (1)
– Sicherung 15 (4), 54 (4)
– Signalabhängigkeit 15 (6)
– Weichensignale 15 (9), 44 (2), Anlage 16 (6)
– Zuständigkeit 15 (1)

Weichenhilfstaste, Anlage 16 (12)

Weichensignale, Anlage 16 (6)
– Beobachtung 44 (2)
– Bedeutung Anlage 16 (6)

Weichensignale an EOW, Anlage 16 (7)

Weichenstelltafel, Anlage 16 (9)

Weichenwärter
– Als Rangierbegleiter 51 (8), 52 (2), 53 (1b)

Weiterfahrt eines Zuges oder Zugteils
47 (6), (7), (8), (9)

Weiterfahrt nach Zwangsbremsung 48 (6)

Wendezug 4 (1)

Zeitweises Ausschalten
– Von Zugleitstellen 12 (2)
– Von Zugmeldestellen 12 (2)

Zielsprechen, Anlage 9 (17 a)

Züge 4
– Begriff 4 (1)
– Bilden 32
– Fahrdienstliche Unterscheidung 4 (2)
– Länge 32 (1)
– Vorrang des Hilfszuges 4 (5)
– Zugart 4 (4)
– Zugnummer 4 (3)

Zugbeeinflussung
– Begriff 3 (16) c)
– Störung 47 (4a), 48 (7)
– unwirksam 45 (4) b)
– Zwangsbremsung 48 (5 - 6)

Zugbegleiter
– Besetzen der Züge 31 (4)

Zugbegleitpersonal 31 (1)

Zugdaten 37
– Form 37 (2)
– Inhalt 37 (1)

Zugfahrt
– Übergang in Rangierfahrt 60 (2)

Zugfolge 10 (1)

Zugfolgestelle
– Begriff 3 (12)

Zugführer
– Abgaben von Zuglaufmeldungen 10 (2)
– Aufsicht am Zug 7 (4)
– Eintrag ausgefallener oder verlegter Überholungen 21 (6)
– Entgegennahme von Befehlen 9 (2)
– Fahrwegprüfung 14 (3)
– Führen des Meldebuchs 11 (1)
– Triebfahrzeugführer gleichzeitig Zugführer 31 (5)

Zugführerschlüssel 15 (5), (10)

Zuglaufmeldestelle
– Begriff 3 (15)
– Verständigung über verlegte oder ausgefallene Überholungen 21 (6)

Zuglaufmeldungen 10
– Abgabeberechtigte 10 (2)
– Allgemein 10 (1)
– Arten 10 (3)
– Bei Fahrplanabweichungen 10 (7)
– Bei Sonderzügen 10 (7)
– Bei Sperrfahrten 10 (7)
– Bei Zügen mit nachschiebendem Triebfahrzeug 10 (14)
– Eintrag 11 (2)

Zuglaufstelle
– Begriff 3 (15)

Zugleitbetrieb
– Geltungsbereich 1 (2)

Zugleiter
– Aufgaben 7 (2)

Zugleitstelle
– Begriff 3 (14)
– Zeitweises Ausschalten 12 (2)

Zugleitstrecke
– Begriff 3 (14)
– Darstellung, **Anlage 2**
– Gleissperrung auf Zugleitstrecken 26 (4)
– Zuglauf innerhalb der Zugleitstrecke 10 (1)
– Zugmeldungen über die Grenzen der Zugleitstrecke hinaus 10 (8)

Zugleitverfahren 10
– Regelung der Zugfolge 10 (1)
– Verzicht 12 (1)

Zugmeldebetrieb
– Geltungsbereich 1 (2)

Zugmeldebuch 11
– Anwendung 11 (1)
– Einträge 8 (5), 11 (2)
– Fahrdienstliche Unterlage 6 (1)
– Meldungen und Vermerke 11 (3)
– Muster **Anlage 5**

Zugmeldestelle
– Begriff 3 (13)
– Zeitweises Ausschalten 12 (2)

Zugmeldeverfahren 10
– Regelung der Zugfolge 10 (1)
– Verzicht 12 (1)

Zugmeldungen 10
– Abgabeberechtigte 10 (2)
– Allgemein 10 (1)
– Arten 10 (3)
– Bei Zügen mit nachschiebendem Triebfahrzeug 10 (14)
– Eintrag 11 (2)

Zugnummer 4 (3)

Zugpersonal 31
– Aufsicht über das Zugpersonal 31 (5)
– Besetzen der Triebfahrzeuge 31 (3)
– Besetzen der Züge 31 (4)
– Entfernen vom Zug 31 (8)
– Mitfahren auf dem Triebfahrzeug 31 (9)
– Personenkreis 31 (1)
– Streckenkenntnis 31 (2)
– Verlassen des Triebfahrzeugs 31 (8)
– Vorrang fahrzeugtechnischer und betrieblicher Tätigkeiten 31 (6)

Zugschlussstelle
– Begriff 3 (11)

Zugsicherungssystem 3 (16) a), 12 (4)

Zugtrennung 19 (5)

Zugverspätungen 13
– Bei Zugleitbetrieb 13 (3)
– Besondere Anordnungen 13 (2)
– Meldungen 3 (1)

Zugvollständigkeitsmeldung 10 (5b)

Zulässige Geschwindigkeit 45 (3)

Zurücknahme von Signalen 54 (7)

Zurücksetzen eines Zuges 47 (10)

Zusatzeinrichtungen, Anlage 16 (13)

Zuständigkeit, Anlage 16 (15)

Zustimmung
– Bei planmäßiger Gleissperrung 26 (4)
– Beim Rangieren 52 (5)
– Sonderfälle 52 (6)
– Zur Ab- oder Durchfahrt 17 (7)

Zwangsbremsung
– Begriff 48 (5)
– Weiterfahrt nach Zwangsbremsung 48 (6)

Zweifelhafte Signalbilder 48 (1)

Zweiwegefahrzeuge 3 (21)