

Aktualisierung 23 („Berichtigung 23“) zur Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (B 23 zur FV-NE)

3. Juli 2026

Unser Zeichen: EB1

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen wird durch die Fachgremien des VDV regelmäßig weiterentwickelt – namentlich durch den Ausschuss für Eisenbahnbetrieb (AEB) und den Unterausschuss Eisenbahnbetriebsvorschriften (UA EBV). 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 23 zur FV-NE wurden im Oktober 2025 in einem Stellungnahmeverfahren allen Fachleuten der Branche zur Kenntnis gegeben, vgl. Bekanntmachung auf www.vdv-regelwerke.de. Nach Abschluss des Stellungnahmeverfahrens steht die Endfassung der B 23 zur FV-NE nun allgemein zur Verfügung und wird auch auf www.vdv-regelwerke.de veröffentlicht.

Der VDV empfiehlt den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, welche heute bereits die FV-NE anwenden, die B 23 zur FV-NE **zum 13. Dezember 2026** in Kraft zu setzen. Bezüglich der Änderung der jeweiligen Nutzungsbedingungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen schreiben wir diese noch gesondert an.

Die inhaltlichen und redaktionellen Änderungen in der B 23 zur FV-NE im Vergleich zum Stand B 22 sind in der Druckfassung bzw. PDF-Datei am Seitenrand durch einen Punkt • gekennzeichnet. Die von Änderungen in der B 23 betroffenen Seiten sind in der Fußzeile mit „(B 23)“ gekennzeichnet.

In der Papierversion wird die B 23 zur FV-NE als Nachlieferung erstellt, d. h. es werden nur die geänderten Seiten als Austauschseiten zur Verfügung gestellt. Nutzer, die eine vollständige Druckfassung der FV-NE im Stand B23 benötigen, stellen sich diese aus der Ausgabe im Stand B22 und den Austauschseiten Stand B23 zusammen.

Die PDF-Datei wird in konsolidierter Form als FV-NE mit Stand B 23 auf www.vdv-regelwerke.de bereitgestellt.



Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptstadtbüro
Leipziger Platz 8
10117 Berlin
T +49 30 399932-0
E hauptstadtbüro@vov.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

Lobbyregister-Nr. bei Bundestag und Bundesregierung: R001242

EU-Transparenzregister
50254292140-86

USt-IdNr. DE 814379852

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

Vorstand
Präsident und Vizepräsidenten
Ingo Wortmann (Präsident)
Joachim Berends
Tim Dahlmann-Resing
Werner Overkamp
Prof. Knut Ringat
Veit Salzmann

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Leiter Strategie und Kommunikation
Lars Wagner

Mit der B 23 werden in der FV-NE geändert:

- Verhalten bei Gefahr (§ 2a (2) sowie Anlagen 13 & 14): Änderung des Wortlauts des Nothaltauftrages, um die Einheitlichkeit des Nothaltauftrages in allen Betriebsverfahren in Deutschland zu erhalten.
- Schriftlicher Befehl (§ 9 und Anlagen 10 & 11): Änderungen bzw. Präzisierungen in den Verfahren (§ 9), Aufhebung des Befehlsformulars nach Anlage 10 und vollständige Neufassung des Befehlsformulars nach Anlage 11.
Hinweis: Zur Verwendung der Befehlsformulare ab Dezember 2025 hatte der VDV am 15.08.2025 eine Fachinformation¹ herausgegeben.
- Stichwortverzeichnis: Ersatzloser Entfall.

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

¹ https://vdy-regelwerke.de/wp-content/uploads/2024/04/20250815-VDV_Fachinfo_zu_FV-NE.pdf

Erläuterungen zur Aktualisierung 23 („Berichtigung 23“) zur Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (B 23 zur FV-NE)

§ 2a (2) Verhalten bei Gefahr – Nothaltauftrag

Der Einheitlichkeit des Wortlautes des Notrufes in allen Fahrdienstvorschriften wird eine hohe Bedeutung zugemessen. Es wird somit in der FV NE für den Wortlaut des Nothaltauftrages die Einheitlichkeit mit dem Wortlaut des Nothaltauftrages der Fahrdienstvorschrift DB - Ril. 408 der DB InfraGO AG (wieder-)hergestellt.

Hinweis: Die Ril. 408 sieht eine spezielle Regelung für „Streckenfernsprecher“ vor (Unterpunkt a) in Ril. 408.2581). Dieser Sachverhalt wird in der FV-NE nicht aufgenommen, da die Anzahl der Anwendungsfälle sehr gering ist.

§9 (1) Schriftliche Befehle – Ausfertigung

Im Titel des § 9 und im ersten Satz wird der Begriff „für Züge“ gestrichen, da im weiteren Text immer nur von „Befehl“ gesprochen wird. Zudem ist in § 59 ein Anwendungsfall der Ausstellung eines schriftlichen Befehls für Rangierfahrten beschrieben. Der bisherige Befehlsvordruck nach Anlage 10 entfällt.

Der EBL des EIU legt fest, welcher Befehlsvordruck auf der jeweiligen Infrastruktur Anwendung findet. Es wird dabei im Zugmeldebetrieb die Möglichkeit eröffnet, den Vordruck nach Anlage 11 oder als Alternative den Vordruck nach Ril 408.2411V01 einzuführen. Im Zugleitbetrieb ist die Einführung des Vordrucks nach Anlage 11 der Regelfall. Abweichende Regelungen sind möglich.

Aufgrund des geänderten Aufbaus des Befehlsvordrucks werden die Regeln zum Ausfüllen geändert. Die Regelung zu mehreren Befehlen auf einem Vordruck erhalten zur besseren Auffindbarkeit ein neues Randstichwort.

Die Ausfüllhinweise für Anlage 11 sind auch in dem Vordruckblock „Befehle“ abgedruckt. Falls der EBL des EIU die Verwendung des Vordrucks nach Ril 408.2411V01 einführt, kann er auch die Ausfüllanleitung nach Ril 408.2411A01 einführen.

Hinweis: Mit DB InfraGO AG ist vereinbart, dass Ril 408.2411V01 und Ril 408.2411A01 durch die Anwender der FV-NE ohne weitere Formalitäten verwendet werden dürfen.

§9 (1) Schriftliche Befehle – Befehlsübermittlung in anderer Form

Die Regelung zur Befolgung des Befehls, wenn er ohne Verwendung des Befehlsformulars ausgefüllt wird, wird innerhalb des Absatzes 1 etwas nach hinten verlagert. Diese Regelung ist im Übrigen so formuliert, dass sie auch die Anwendung des Verfahrens „elektronische Befehlsübermittlung“ abdeckt.

§9 (2) Schriftliche Befehle – Aushändigung

Die Regeln bei Aushändigung des Befehls werden an den Aufbau des neuen Befehlsvordrucks angepasst.

§9 (3) Schriftliche Befehle – Befehl widerrufen

Die Begrifflichkeit „zurückziehen eines Befehls“ wird durch „einen Befehl widerrufen“ ersetzt. Die Regeln hierzu werden an den neuen Befehlsvordruck angepasst.

§9 (4) Schriftliche Befehle – Vermerk über Ausfertigung und Widerruf

Die Begrifflichkeit „zurückziehen eines Befehls“ wird durch „einen Befehl widerrufen“ ersetzt.

Anlage 10 zu § 9 (1) / Befehle 1 – 25 – Entfall

Der bislang in Anlage 10 enthaltene Befehlsvordruck war auf Grundlage des bis 12/2025 gültigen Vordrucks der Ril. 408 entstanden und bezog diesen vollständig ein. Dieses Prinzip wird nicht weitergeführt. Für EIU, die dies benötigen, ist in § 9 FV-NE ein Verweis auf Ril. 408.2411V01 enthalten, siehe oben.

In der FV-NE wird nur noch ein Befehlsformular in Anlage 11 geführt.

Anlage 11 zu § 9 (1) – Vordruck Befehlsformular (neu)

Anlage 11 ist vollständig neu gefasst. Der Vordruck Befehlsformular (neu) in Anlage 11 ist so gestaltet, dass er genutzt werden kann auf Strecken

- mit Zugleitbetrieb einschließlich der Schnittstellen zum Zugmeldebetrieb und
- mit Zugmeldebetrieb – nach Festlegung des EBL des EIU.

Befehle, die sowohl im Befehlsformular in Anlage 11 wie auch im Befehlsformular 408.2411V01 enthalten sind, sind textgleich und mit identischen Nummern versehen. Die Nummerierung der nur im Befehlsformular (neu) in Anlage 11 vorkommenden Befehle ist passfähig zum Befehlsformular 408.2411V01.

Die Gründe, welche die Befehlserteilung ergänzen können, sind textgleich zum Befehlsformular 408.2411V01. Gründe und Ausfüllhinweise zum Befehlsformular in Anlage 11 werden auf den Umschlagseiten der Befehlsvordrucke abgedruckt. Dies war bisher bereits üblich für die Blöcke des bisherigen Befehlsformulars nach Anlage 10.

***Hinweis:** Die Anlage 11 (neu) ist auf den Seiten 117-120 abgedruckt, die mit der Ergänzungslieferung B23 ausgeliefert werden. Auf Seite 120 folgt Seite 123. Das Blatt mit den bisherigen Seiten 121-122 (Anlage 11 (alt)) ist auszuheften.*

Anlage 13 (18) – Richtlinien für den Dienst der Schrankenwärter und der Bahnübergangsposten – Nothaltauftrag

und

Anlage 14 (9) Richtlinien für den Dienst der Streckenwärter und Rottenaufsichtsbediensteten – Nothaltauftrag

Der Einheitlichkeit des Wortlautes des Notrufes in allen Fahrdienstvorschriften wird eine hohe Bedeutung zugemessen. Es wird somit in der FV-NE für den Wortlaut des Nothaltauftrages die Einheitlichkeit mit dem Wortlaut des Nothaltauftrages der Fahrdienstvorschrift DB - Ril. 408 (wieder-)hergestellt.

***Hinweis:** Die Ril. 408 sieht eine spezielle Regelung für „Streckenfernsprecher“ vor (Unterpunkt a) in Ril. 408.2581). Dieser Sachverhalt wird in der FV-NE nicht aufgenommen, da die Anzahl der Anwendungsfälle sehr gering ist.*

Stichwortverzeichnis

Das Stichwortverzeichnis entfällt. Es wird heute mit der elektronischen Suchfunktion gearbeitet. Der Nutzen des Stichwortverzeichnisses ist daher deutlich gesunken. Hingegen ist der Aufwand zur konsistenten Pflege und Aktualisierung des Stichwortverzeichnisses sehr hoch.

Hinweis: Die Seiten 160-175 können in einem Druckstück verbleiben. Auf Seite 160 ist dann handschriftlich einzutragen: „Das Stichwortverzeichnis ist nicht aktuell gepflegt.“ Falls die Seiten 161-175 ausgeheftet werden, ist der Text auf Seite 160 durchzustreichen und mit dem Wort „entfallen“ zu kennzeichnen.



Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)

Gültig ab 13.12.2026

– Ausgabe 1984 –

Fassung 2026

Geschäftsführung:

Länderausschuss für Eisenbahnen und Bergbahnen

– Betriebliche Arbeitsgruppe –

Bearbeitung:

Ausschuss für Eisenbahnbetrieb des VDV (AEB)

Sachbearbeitung:

Unterausschuss Eisenbahnbetriebsvorschriften des VDV (UA EBV)

- | | |
|---|-------------------------------|
| • Kristopher Aurand, Siegen | Andrea Busch, Magdeburg |
| Michael Engelhardt, Rüdersdorf | Mirko Froß, Annaberg-Buchholz |
| • Ulrich Häffner, Frankfurt am Main | • Felix Holtmann, Lippstadt |
| • Julian Huth, Frankfurt am Main | Stefan Kunig, Herne |
| Thomas Limbrecht, Niebüll | Dietmar Litterscheid, Köln |
| Claus Mohring, Hechingen | Michael Pastowski, Nürnberg |
| • Fabian Schübel, Endingen am Kaiserstuhl | Curt Tröger, Bremen |
| Harald Uhle, Minden (Westf.) | Götz Walther, Berlin |

Herausgeber:

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV e.V.

Kamekestraße 37-39, 50672 Köln

www.vdv.de, www.vdv-regelwerke.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	bis
1-22			eingearbeitet	
• 23		in Online-Fassung eingearbeitet		

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Verzeichnis der Abkürzungen	7
1. Abschnitt: Allgemeines	
§ 1 Inhalt und Geltungsbereich	9
§ 2 Mitarbeiter im Betriebsdienst	10
§ 2a Verhalten bei Gefahr	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	22
§ 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 der freien Strecke	49 •
§ 26a Sperren von Bahnhofsgleisen	51 a •
§ 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

§ 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 b •
§ 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 b •
§ 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 Anleitung zur Führung des Belegblattes	107 •
6 Belegblatt für den Zugleiter	108 •
7a Meldebuch für den Zugleiter	109
7b Anleitung zur Führung des Meldebuches für den Zugleiter	111 •
7b Meldebuch für den Zugleiter (Variante)	112 •
8 Meldebuch für Zuglaufmeldungen	113 •
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)	158
II (bleibt frei)	158
III (bleibt frei)	158
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	Einfahrt	Einf
absetzen	abs	Eingang	Eing
Abstand	Abst	eingefahren	eingef
• Abstellmeldung	As	eingeschlossen	eingeschl
		eingesetzt	einges
abweichend von	abw v	einverstanden	einw
Abzweigstelle	Abzw	Eisenbahnbetriebsleiter	EBL
Ankunft	Ank	Eisenbahninfrastruktur-	EIU
Ankunfts meldung	Ak	unternehmen	
Anschluss (an Zug)	Anschl	Eisenbahnverkehrs-	EVU
	(Zug-Nr)	unternehmen	
Anschlussstelle	Anst	elektrisch	el
Arbeiten	Arb	elektrische Lokomotive	Ellok
Arbeitszug	Az	Empfangsgebäude	EG
aufgehoben	aufgeh	erhalten	erh
Aufhebung	Aufheb		
Aufsichtsbediensteter	Aufsb	Fahrplanfrage	Fa
Ausfahrt(t)	Ausf	Fahrdienstleiter	Fdl
Ausführungsbestimmung	AB	Fahrerlaubnis	Fe
ausgenommen	ausgen	Fahrerlaubnismeldung	Fem
ausgesetzt	ausges	Fahrleitungsmeisterei	Flm
außerplanmäßig	apl	Fahrplan	Fpl
Ausweichanschlussstelle	Awanst	Fahrplananordnung	Fplo
		• Fahrwegsicherungsmeldung	Fsi
Bahnhof	Bf	Fahrbericht	Fb
Bahnhofsfahrdordnung	Bfo	Fahrweg	Fweg
Bahnmeisterei	Bm	Fahrzeitüberschreitung	Fü
Bahnübergang	BÜ	Fahrzeug	Fz
Baustelle	Baust	fernmündlich	fmdl
Befehl	Bef	Fernsprecher	F
Befehlsstelle	Befst		
benachrichtigt	ben	Gegenrichtung	GRi
besetzt	bes	geprüft	gepr
Beteiligte (beteiligte Stellen)	Bet	gesichert	ges
Betriebs- und Bauanweisung	Betra	gesperrt	gesp
Betriebsbediensteter	Bb	gestört	gest
Betriebswerk(statt)	Bw	gezeichnet	gez
bewacht	bew	Gleis	Gl
Bezirk	Bez	Güterbahnhof	Gbf
Blockstelle	Bk	Güterzug	Gz
Bremse	Br		
Bremsgewicht	Brgew	Haltepunkt	Hp
Bremshundertstel	Brh	Haltestelle	Hst
Bremsprobe	Brpr	Hauptbahnhof	Hbf
		Heißläufer	Heißl
Deckungssignal	Dksig	Heizer	Lokh
dringlich	dring	Heizung	Hiz
Durchfahrt	Durchf	Hilfslokomotive	Hilflz
Durchrutschweg	Dweg	Hilfszug	Hilfz
		Höchstgeschwindigkeit	Hg

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

1. Abschnitt Allgemeines

§1

Inhalt und Geltungsbereich

(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). **Inhalt**

Der im folgenden genannte Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) entspricht dem Betriebsleiter nach der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung (EBV). Bei Eisenbahnen, bei denen die Bestellung eines Eisenbahnbetriebsleiters nach EBV nicht erforderlich ist, richtet sich der Begriff „Eisenbahnbetriebsleiter“ an die im Unternehmen für die Festlegung sicherheitsrelevanter Inhalte bestimmte Stelle. •

(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, **Geltungsbereich**

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

(3) Die Bestimmungen der FV-NE regeln den Betrieb auf eingeleisigen 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. **Abweichungen, Ausnahmen, Sammlung betrieblicher Vorschriften**

Diese besonderen Regelungen gibt der EBL in der Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) bekannt.

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. **örtliche Verhältnisse**

§§ 1, 2

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.

Rollfahrzeug- betrieb

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

Gemeinschafts- betrieb

(6) Bei Gemeinschaftsbetrieb legen die beteiligten Bahnen fest, welche Bestimmungen anzuwenden 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 (öBI) die Überwachung des Betriebsdienstes der Bahn und die Unterrichtung der Betriebsbediensteten,
 - – dem Leiter einer Dienststelle die Leitung und Überwachung derselben.
 - EBL und öBI sowie öBI 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.

§§ 2, 2a

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

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

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

(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. **Dienstübergabe**

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

(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. **Verhalten bei Gefahr**

(2) Wer Kenntnis von einer drohenden Gefahr erhält, meldet dies unverzüglich dem **Nothaltauftrag**
Fahrdienstleiter | Zugleiter
mit dem Wortlaut

„Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen (Zugmeldestelle/Zuglaufstelle) und (Zugmeldestelle/Zuglaufstelle) / in (Betriebsstelle Name) sofort anhalten!“

§ 2a

- Ich wiederhole: „Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen (Zugmeldestelle/Zuglaufstelle) und (Zugmeldestelle/Zuglaufstelle) / in (Betriebsstelle Name) sofort anhalten!
- Hier (Tätigkeit und Stelle des Meldenden/Bezeichnung des Arbeitsplatzes) / Hier Zug (Nummer)“
- oder
- „Mayday, mayday, mayday, Zug (Nummer) sofort anhalten!
- Ich wiederhole: Mayday, mayday, mayday, Zug (Nummer) sofort anhalten!
- Hier (Tätigkeit und Stelle des Meldenden/Bezeichnung des Arbeitsplatzes) / Hier Zug (Nummer)“
- Alle Bediensteten, denen eine solche Gefahr bekannt wird, halten die
- Zug- und Rangierfahrten an, sofern nicht die Gefahr durch das Anhalten vergrößert wird.
- Der EBL des EIU kann festlegen, dass der Wortlaut des Notrufes auch
- ohne Nennung der Zugmeldestelle/Zuglaufstelle bzw. Betriebsstelle
- gegeben werden darf:
- „Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten sofort anhalten!
- Ich wiederhole: „Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten sofort anhalten!
- Hier (Tätigkeit und Stelle des Meldenden/Bezeichnung des Arbeitsplatzes) / Hier Zug (Nummer)“

- (3) Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen (siehe Anlage 15) und an den Bahnanlagen, z. B. • **Unregelmäßigkeiten**
- Unregelmäßigkeiten an und neben Gleisen, an Signalanlagen, •
 - an der Fahrleitung, an Beleuchtungsanlagen, •
 - ungenügende Signalsicht, •
 - Profileinschränkungen, •

meldet das Betriebspersonal unverzüglich dem
Fahrdienstleiter | Zugleiter

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

- (4) Der EBL des EVU bestimmt, an welche Stelle im EVU die Meldung zu geben ist. • **Meldung im EVU**

§ 3

Begriffserklärungen

(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. **Bahnanlagen, Betriebsstellen**

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

(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. **Bahnhöfe**

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

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

(bleibt frei)

- | | |
|--|---------------------------------|
| (4) Blockstellen sind Bahnanlagen, die eine Blockstrecke begrenzen. Eine Blockstelle kann zugleich als Bahnhof, Abzweigstelle, Überleitstelle, Anschlussstelle, Haltepunkt, Haltestelle oder Deckungsstelle eingerichtet sein. | Blockstellen |
| (5) Abzweigstellen sind Blockstellen der freien Strecke, wo Züge von einer Strecke auf eine andere Strecke übergehen können. | Abzweigstellen |
| Überleitstellen sind Blockstellen der freien Strecke, wo Züge auf ein anderes Gleis derselben Strecke übergehen können. | Überleitstellen |
| (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 |

§ 3

Zugleitstelle, Zugleiter, Zugleitstrecke Anlage 2	(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)
Zuglaufstellen, Zuglaufmeldestellen	(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.
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.

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

Triebfahrzeuge

(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.

**Wagen,
Wagenzug**

(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

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.

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

**Radsatz,
Drehgestell**

§ 4

Züge

(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.

Begriffe

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

(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.

**Fahrdienstliche
Unterscheidung
der Züge**

§ 4, 5

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, Mindestbrems Hundertstel, 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) – Bremsstellung, 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

§ 5

- 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.

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

Bahnhofsfahrordnung

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

**Streckenfahrpläne
Anlage 4**

- (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**

§ 6

Meldebuch für Zuglaufmeldungen, Anlage 8

(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.

Fahrtbericht, Anlage 19

•
•

Fernsprechbuch

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

Aufbewahrungs- frist

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

Nachweis der Dienstübergabe

(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.

(bleibt frei)

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.

Fahrdienst- leiter, Zugleiter, Örtlicher Betriebs- bediensteter

(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 Signalfefe und bei Dunkelheit eine rot blendbare Lampe bei sich.

(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.

Sichern der Reisenden

Der öBl gibt erforderlichenfalls Weisungen.

§ 8

Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen

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

Verständigungsarten

- (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.

Verständigungsformen

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

Anlage 9

- (3) Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen sind kurz, klar und erst dann zu geben, wenn die Voraussetzungen erfüllt sind. Vorgeschriebene Wortlaute sind einzuhalten.

Eindeutige Verständigung

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.

Bezeichnung der Züge

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

Einträge

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.

§§ 8, 9

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

Ausfertigung Anlage 11

- (1) Für schriftliche Befehle wird nach Festlegung des EBL des EIU der Vordruck nach
- Ril 408.2411V01 oder Anlage 11 | Anlage 11
- verwendet. Der EBL des EIU kann andere Festlegungen treffen.

Die Befehle sind fortlaufend, beginnend mit 101, zu nummerieren. Die Nummer wird in das Feld „eindeutige Kennung“ eingetragen. Der EBL des EIU kann andere Festlegungen zur Nummerierung der Befehle treffen.

- Der EBL des EIU kann die
- Ausfüllanleitung nach
- Ril 408.2411A01 einführen.

Befehle, die unmittelbar oder durch Boten an das Zugpersonal ausgehändigt werden, fertigt der Fahrdienstleiter

Zugleiter oder der örtliche
Betriebsbedienstete

mehrfach aus.

mehrere Befehle auf einem Vordruck

- 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 ausfertigt, wenn sein Wortlaut dem Zugpersonal oder einem Betriebsbediensteten fernmündlich übermittelt wird.

- Das Zugpersonal oder ein Betriebsbediensteter schreibt den Befehl aus und trägt die übermittelte eindeutige Kennung ein.
- Dabei wird der Name des Zugführers/Triebfahrzeugführers (Feld V) nur eingetragen, wenn der Befehl ausgehändigt wird.
-

- Nach Wiederholung und Richtigbefund durch den

- Fahrdienstleiter

Zugleiter oder der örtliche
Betriebsbedienstete

- trägt das Zugpersonal oder ein Betriebsbediensteter Datum (Feld B) und
- aktuelle Uhrzeit (Feld Y) ein.

Befehle sind auch dann zu befolgen, wenn sie in anderer schriftlicher Form erteilt werden.

- **Befehlsübermittlung in anderer Form**

Ist der vom EBL des EIU angeordnete Vordruck ausnahmsweise nicht vorhanden, muss das Zugpersonal den Wortlaut des Vordrucks anwenden.

(2) Bei Aushändigung eines Befehls trägt der Zugführer bei Empfang des Befehls seinen Namen in Feld V ein und bestätigt die Entgegennahme des Befehls mit seiner Unterschrift. Der Zugführer übergibt den Befehl dem Triebfahrzeugführer. Der Zugführer und der Triebfahrzeugführer stimmen sich über die Erledigung der angeordneten Aufgaben ab.

Wenn ein Fahrtbericht geführt wird, vermerkt der Zugführer den Erhalt des Befehls im Fahrtbericht.

-

(2a) Der Triebfahrzeugführer hat den erhaltenen Befehl im Führerstand sichtbar aufzubewahren und ihn dem Triebfahrzeugbegleiter bekannt zu geben.

- **Aufbewahrung**

(2b) Bei Wechsel des Triebfahrzeugs oder bei Personalwechsel ist sicherzustellen, dass der ablösende Triebfahrzeugführer den noch gültigen Befehl erhält und der ablösende Zugführer über den Inhalt des Befehls unterrichtet ist.

- **Übergabe des Befehls**

(2c) Ausgeführte Befehle sind durchzukreuzen und wegzulegen.

- **ausgeführte Befehle**

(3) Der Fahrdienstleiter

Zugleiter oder örtliche Betriebsbedienstete	• Befehl widerrufen
---	----------------------------

darf einen Befehl nur durch einen anderen Befehl widerrufen. Dieser Befehl muss die laufende Nummer des widerrufenen Befehls nennen. Wenn er mehrere Befehle auf einem oder mehreren Vordrucken erteilt hatte, muss er alle Befehle widerrufen. Der Fahrdienstleiter | Zugleiter erteilt dem Zugführer den Befehl 4 auf einem neuen Vordruck. Der Zugführer fertigt den Befehl 4 auf einem neuen Vordruck aus. Anschließend muss er den widerrufenen Befehl durchkreuzen. Die Bestimmungen (2) und (4) gelten sinngemäß.

-
-
-
-
-

(4) Die Ausfertigung und der Widerruf der Befehle ist in Spalte „Mel- dungen und Vermerke“ des Zugmeldebuchs

des Belegblatts oder Meldebuchs für den Zugleiter	• Vermerk über Ausfertigung und Widerruf
---	---

zu vermerken.

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 Zugleistrecke nach dem Zugleitverfahren auf Grund von „Zuglaufmeldungen“. Die Abgabe von Zuglaufmeldungen ist im Fahrplan vorzuschreiben. Innerhalb der Zugleistrecke sind Anfangs- und Endbahnhöfe 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 wird durch folgende Meldungen geregelt:

| Der Zuglauf mit vorgeschriebenem Wortlaut

a) Anbieten und Annehmen,

a) Fahrplanfrage und Fahrplanerlaubnis,

b) Rückmelden,

b) Ankunfts- 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, Fahrplanfrage und Fahrplanerlaubnis

(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 vor-

Die Fahrplanfrage darf frühestens 10 Minuten vor der beabsichtigten Abfahrt vom Zugführer oder örtlichen Betriebsbediensteten gestellt werden:

„Darf Zug
..... Uhr bis fahren?“

aussichtlichen Ab- oder Durchfahrzeit.

Der Fahrdienstleiter der ablassenden Zugmeldestelle fragt: „Wird Zug angenommen?“

Der Fahrdienstleiter der angerufenen Zugmeldestelle antwortet: „Zug ja“

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.

(4a)

Eine erteilte Fahrerlaubnis darf durch den Zugleiter zurückgezogen werden, wenn der Zug auf einer Zuglaufstelle steht und der Zugführer den Standort bestätigt hat. Die Fahrerlaubnis wird mit folgendem Wortlaut zurückgezogen:

-
-
-
-
-

„Fahrerlaubnis für Zug ... (Nummer) zurückgezogen.“

Fahrerlaubnis zurückziehen

(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 Ankunfts meldung lautet:

„Zug in“

Rückmeldung, Ankunfts meldung, Verlassens- meldung

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 Er satzsignals wieder erloschen ist.

Die Ankunfts meldung

Die Verlassensmeldung lautet:

„Zug hat verlassen.“

Sie darf erst abgegeben werden, wenn der Zug die Zuglaufstelle

Abstellmeldung (5a)

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.

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 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 sicher gestellt 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.

Der Zugleiter/örtliche Betriebsbedienstete

(6) Die Züge sind bis zu 5 Minuten vorher mit der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle abzumelden:

„Zug in voraussichtlich ab“ (Minuten der Ab- oder Durchfahrtszeit).

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 | Ankunfts meldung des vorausgefahrenen Zuges abzuwarten.

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

Abmelden

(7)

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.

Zuglaufmeldungen bei Verkehren von Sonderzügen, Sperrfahrten und bei anderen Fahrplanabweichungen

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)

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.

Zugmeldungen über die Grenzen der Zugleitstrecke hinaus

§ 10

	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	Der anbietende Zugleiter
• trägt die Fahrerlaubnis ins Zugmeldebuch.	Belegblatt oder Meldebuch für den Zugleiter.
• ein und übermittelt diese anschließend dem Zugführer.	
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.

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.

(12) Geht die Rückmeldung

Ankunfts- oder Verlassensmeldung

**Ausbleiben der Rückmeldung, Ankunfts- oder Verlassensmeldung
Anlage 18**

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 Ausfahrtsignale Hilfssperren anzubringen.

(13) Wird ein Teil eines Zuges auf freier Strecke zurückgelassen, so darf für den weiterfahrenden Teil die Rückmeldung | Ankunfts- oder Verlassensmeldung nicht gegeben werden.

Zurücklassen eines Zugteils auf freier Strecke

Die Zugmeldestelle hat die rückliegende Zugmeldestelle zu unterrichten.

Die Zuglaufmeldestelle hat den Zugleiter

Der Zug ist erst zurückzumelden, wenn auch der zurückgelassene Teil den Streckenabschnitt verlassen hat.

Der Zugleiter trifft Anordnungen über die weiteren Meldungen.

(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“

**Züge mit nachschiebendem Triebfahrzeug
Anlage 18**

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 gemeldet:

der ersten auf der Rückfahrt erreichten Zuglaufmeldestelle

„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.

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 Zugmeldungen | 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.

Meldung 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 Nebenzugfahrzeugen (§ 36), Verspätungsmeldungen (§ 13), Fernmelde- und Signalstörungen, Anforderung von Hilfszügen.

§ 12

Abweichungen vom Zugmelde- oder Zugleitverfahren

- (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. **Verzicht**
- (2) Der EBL kann anordnen, dass einzelne Zugmeldestellen | Zugleitstellen zeitweise ausgeschaltet werden. **Zeitweises Ausschalten**
- (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. **Fahren im Sichtabstand
Anlage 12**
- (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. **Zugsicherungs-
system**
- -
 -

§ 13

Zugverspätungen

- (1) Verspätungen sind bei Zügen mit Beförderung von Reisenden nach Weisung des öBl zu melden und den Reisenden bekannt zu geben. **Meldungen**
- (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. **Besondere Anordnungen**
- (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. **Zugleitbetrieb**
- -
 -

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 Flankenschutzrichtungen 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.

(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.

Unbesetzte Bahnhöfe

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.

(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 Schlussignal verlassen hat und feststeht, dass kein Fahrzeug abgehängt wurde; außerdem darf auf dem Bahnhof inzwischen nicht rangiert oder ein Kleinwagen eingesetzt worden sein.

Indirekte Fahrwegprüfung

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

Kennzeichnung besetzter Einfahrgleise

(6)

Der EBL des EIU kann festlegen, dass eine Fahrwegsicherungs-
meldung 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 Flankenschutz-
einrichtungen richtig gestellt
und gesichert sind.

Der Wortlaut der Fahrwegsicherungs-
meldung lautet:

„Fahrweg für Zug ... von ... nach
Gleis ... in ... gesichert“

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.

(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.

Handverschluss

Bei Verwendung von Zugführerschlüsseln gelten die Bestimmungen zu (10).

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

Aufgehobene Signalabhängigkeit

- 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.

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

Bewachen

(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.

Benachrichtigung der Züge bei aufgehobener Signalabhängigkeit

An den Hebeln ferngestellter Weichen, Riegel und Flankenschutz-einrichtungen sowie an den Fahrstraßenhebeln sind Hilfssperren anzubringen.

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

Weichensignale

(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.

Aufbewahrung der Schlüssel

§§ 15, 16

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 re-
- gelt auch die Benutzung von Schlüsseln durch Mitarbeiter anderer
- Arbeitsbereiche.

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.

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

**Prüfung der
Signalstellung**

(4) Ausfahrtsignale dürfen erst nach der Annahme des Zuges, bei bedingter Annahme erst nach Eintreffen des Gegenzuges | Eingang der Fahrerlaubnis in Fahrtstellung gebracht werden.

Ausfahrtsignale

Abweichungen, z. B. für die Bedienung von Gleisbildstellwerken mit Zentralblock, Fernsteuereinrichtungen und Speicherung der Stellvorgänge, gibt der EBL bekannt.

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

Durchfahrten

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

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

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

(6) Ein Hauptsignal ist auf Halt zu stellen, sobald der Zug mit Schluss-signal 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.

**Zurückstellen
auf Halt**

(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.

**Vorbeifahrt
an einem Halt
zeigenden
Hauptsignal**

(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 Ankunftrmeldung gegeben werden.

**Haltstellung
nicht möglich**

§ 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 Sicherungs-
- technik.

§ 17

Einfahrt, Ausfahrt und Durchfahrt der Züge

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

**Einfahrt ohne
Einfahrtsignal**

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).

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

**Gleichzeitige
Fahrten**

(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.

**Einfahrt in
Stumpfgleis oder
teilweise
besetztes Gleis**

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.

(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.

**Fahren vor
Plan**

(5) Nicht gestattet ist das Fahren vor Plan,

**Verbot des
Fahrens 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.

§ 17

Zustimmung zur Abfahrt, Fahrerlaubnis

(6) Ein Zug darf auf einem Bahnhof nur mit Zustimmung des Fahrdienstleiters abfahren. Die Fahrstellung des Hauptsignals oder die nach § 16 (7) zugelassene Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Hauptsignal gelten als Zustimmung. Auf Bahnhöfen ohne

- Ausfahrtsignal oder mit Gruppen-
- ausfahrtsignal bestimmt der EBL
- des EIU, wie die Zustimmung zu geben ist.

Bedingungen für die Zustimmung bzw. Fahr- erlaubnis

(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.

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.

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 Ankunfts meldung von einer weiter gelegenen Zuglaufmeldestelle vorliegt.
- b) bis zu der Zuglaufmeldestelle, von der die Ankunfts meldung des vorausgefahrenen Zuges vorliegt, wenn
 1. diese ein Einfahrtsignal 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.

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

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 Ausfahrtsignal

(9) Auf Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal 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 Ausfahrtsignal

(10) Steht auf Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal der Ausfahrt eines Zuges, für den im Fahrplan ein „H“ vorgeschrieben ist ein Hindernis entgegen, so darf das Einfahrtsignal erst auf Fahrt gestellt werden, nachdem der Zug davor zum Halten gekommen ist.

wo er nach dem Fahrplan durchfahren soll,

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 vorausgefahrte 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.

(12) Wird dem Fahrdienstleiter I 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.

Ausfall der technischen Sicherung an Bahnübergängen

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

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

Liegenbleiben von Zügen oder Zurücklassen von Zugteilen

§ 18

Dienst der Schrankenwärter, Bahnübergangsposten, Streckenwärter und Rottenaufsichtsbediensteten

(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.

Benachrichtigung der Schrankenwärter

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.

§§ 18, 19

- Der EBL des EIU gibt die Art der Benachrichtigung der Schrankenwärter 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 Bahnübergangsposten

- (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 Schlussignal 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 **Spitzensignal erloschen** 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.

(4) Trifft auf einer Zugmeldestelle | Zuglaufmeldestelle ein Zug ohne Schlussignal ein oder hat der verantwortliche Bediente das Schlussignal nicht mit Sicherheit erkannt, so darf die Rückmeldung | Ankunfts- 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. **Zugtrennung**
 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.

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

(7) (bleibt frei)

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

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 Zügeinheit. Muss ausnahmsweise eine andere Zügeinheit 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 Einfahrweise der kreuzenden Züge durch den Fahrplan oder Befehl festgelegt, sofern dies nicht der EBL des EIU im Voraus geregelt hat.

- plan 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 Ausfahrtsignalen 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

vorgeschrieben 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.

- (5) Der EBL des EIU kann zulassen, dass der als zweiter einfahrende Zug ohne Halt an der Trapeztafel einfährt, wenn
- **Einfahrt eines zweiten Zuges**
 - **ohne Halt an der Trapeztafel**
 - dem Zugleiter eine aktuelle Fahrwegssicherungsmeldung 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. Einfahrtsgeschwindigkeit, Schutz der Reisenden, Signalgebung) trifft erforderlichenfalls der EBL des EIU.

(6) (bleibt frei)

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

Verlegen einer Kreuzung

Das Verlegen der Kreuzung ersetzt nicht die Zugmeldungen.

die Fahrerlaubnis.

(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“

Bekanntgabe der Verlegung und des Ausfalls

Sind keine Einfahrtssignale 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.

§§ 20, 21

Verständigung des Zug- personals bei Abweichungen

(9) Die Züge werden von der Kreuzungsverlegung und, wo keine Einfahrtsignale 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.

Überholungs- bahnhöfe

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

Bekanntgabe

- (3) Überholungen sind im Fahrplan vorzuschreiben. Auf Bahnhöfen ohne Einfahrtsignal 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 Ausfahrtsignalen ausgerüstet sind, kann der EBL zulassen, dass auf die Bekanntgabe der Überholung verzichtet wird.

Überholungen auf Bahnhöfen ohne Einfahr- signal

- (4) Wo kein Einfahrtsignal 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 Ankunfts-meldung 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.

(5) Überholungen dürfen nach Notwendigkeit oder Zweckmäßigkeit verlegt werden.

Verlegung einer Überholung

Die Vereinbarung über das Verlegen von Überholungen ersetzt nicht die Zugmeldung. | die Fahrerlaubnis.

(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.

Verständigung

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

Eintragungen

§ 22

Rangieren im Zugleitbetrieb

(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.

• **Rangiererlaubnis**

(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.

• **Beendigung des Rangierens**

§§ 22, 25

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.

- | | |
|---|---|
| <p>(4) Der Fahrdienstleiter Der Zugleiter
benachrichtigt die beteiligten Bediensteten und Schrankenwärter.</p> | <p>Benach-
richtungung</p> |
| <p>(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).</p> | <p>Hilfszüge auf
Strecken mit
Dienstruhe</p> |

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

Sperrungen von Gleisen der freien Strecke

- | | |
|--|--|
| <p>(1) Eine Sperrung des Gleises der freien Strecke nimmt der zuständige Fahrdienstleiter Zugleiter vor.</p> | <p>• Zuständigkeit
•
•</p> |
| <p>(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.</p> | <p>Planmäßige
Sperrung</p> |
| <p>(3) 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 Ein- und Ausfahren von Fahrzeugen in das Baugleis bzw. aus dem Baugleis heraus ist Rangieren.</p> | <p>• Baugleis
•
•</p> |
| <p>(4) Regelungen zu Fahrzeugbewegungen im Baugleis trifft der EBL des EIU.</p> | <p>• Fahrzeugbe-
wegung im
Baugleis</p> |

§ 26

Unvorhergesehene Sperrung

- (5) 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

- (6) Der Fahrdienstleiter sperrt
- das betroffene Gleis der freien
- Strecke von Zugmelde- zu Zug-
- meldestelle
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-

Der Zugleiter sperrt das betroffene Gleis

- der gesamten Zugleitstrecke,
- eines Streckenabschnitts zwischen zwei Zuglaufstellen, oder

- eines Streckenabschnitts zwischen einer Zuglaufstelle und einer Zugmeldestelle.

Bei Zuglaufstellen mit Einfahrsignalen oder Trapeztafeln endet der gesperrte Streckenabschnitt am Einfahrsignal oder der Trapeztafel. Andere Zuglaufstellen sind immer in den gesperrten Streckenabschnitt mit einbezogen.

Der Zugleiter 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.

Einträge

- (7) Die beteiligten Fahrdienstleiter tragen die Gleissperrung in
- die Zugmeldebücher ein.

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.

•

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

(8) Der Fahrdienstleiter

Der Zugleiter
auf unbesetzten Betriebsstellen,
der örtliche Betriebsbedienstete
auf besetzten Betriebsstellen,

• **Abriegelung,**
• **Warnschild,**
• **Hilfssperren**

sorgt für die Abriegelung.

Die zu sperrenden Streckengleise sind abzuriegeln, z. B.

- durch Anbringen von Hilfssperren oder Eingeben von Sperren
- an den Ausfahrtsignalen in Haltstellung,
- durch das Verschließen der Weichen in abweisender Stellung
- durch das Verschließen der aufgelegten Gleissperren,
- durch Wärterhaltscheiben.

An der Fernmeldeanlage ist das Warnschild nach Anlage 18 anzubringen.

(9) In Gleise, die zur Sicherung von Personen gesperrt werden, dürfen keine Fahrten eingelassen werden und keine Fahrten zugelassen werden.

• **Sicherung**
• **von Personen**

(10) Bei Arbeiten im oder am gesperrten Gleis kann der EBL des EIU zulassen, dass Fahrten in das gesperrte Gleis eingelassen werden oder dort zugelassen werden. Diese Fahrten sind mit schriftlichem Befehl anzuweisen, Personen zu warnen und vor Personen anzuhalten, die das Gleis nicht verlassen.

• **Warnen**
• **vor Fahrten**

(11) 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.

• **Einträge**
• **beim Aufheben**
• **der Gleissperrung**

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.

(12) 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

• **Aufheben**
• **der Sperrung**

eingetragen ist.

§ 26, 26a

Benachrichtigung der Beteiligten

- (13) 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.

•

§ 26a

•

Sperren von Bahnhofsgleisen

Zuständigkeit

- (1) Der Fahrdienstleiter | Der Zugleiter, in besetzten
- | Zuglaufstellen der örtliche
- | Betriebsbedienstete
- ist für die Sperrung von Bahnhofsgleisen und Weichen zuständig.

Planmäßige Sperrung

- (2) Ein Bahnhofsgleis oder eine Weiche 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 EIU.

Baugleis

- (3) Ein gesperrtes Bahnhofsgleis 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 Ein- und Ausfahren von Fahrzeugen in das Baugleis bzw.
- aus dem Baugleis heraus ist Rangieren.

Fahrzeugbewegung im Baugleis

- (4) Regelungen zu Fahrzeugbewegungen im Baugleis trifft der EBL
- des EIU.

Unvorhergesehene Sperrung

- (5) Die unvorhergesehene Sperrung eines Bahnhofsgleises oder einer
- Weiche (z. B. bei Unfällen, Betriebsstörungen oder zur Sicherung
- von Personen) wird von dem, der als erster Kenntnis erhält, ohne weitere Anweisungen veranlasst.

Abriegelung, Hilfssperren

- (6) Der Fahrdienstleiter | Der Zugleiter auf unbesetzten Betriebsstellen, der örtliche Betriebsbedienstete auf besetzten Betriebsstellen,
- |
- |
- |
- sorgt für die Abriegelung.
- Die zu sperrenden Bahnhofsgleise und Weichen sind abzuriegeln, z. B.
- - durch Anbringen von Hilfssperren oder Eingeben von Sperren an den Signalen in Haltstellung oder an Weichen,
- - durch das Verschließen der Weichen in abweisender Stellung,

§ 26a

- durch das Verschließen der aufgelegten Gleissperren, •
- durch Wärterhaltscheiben. •

(7) Der EBL des EIU legt fest, wie die Sperrung von Bahnhofsgleisen • **Dokumentation**
oder Weichen und die Aufhebung der Sperrung dokumentiert werden. • **der Sperrung**

(8) Die beteiligten Stellen sind zu benachrichtigen mit der Meldung: • **Benachrichtigung der**
„Gleis Nr. / Weiche Nr. im Bahnhof gesperrt“ • **Beteiligten**

Wenn der örtliche Betriebsbedienstete ein Bahnhofsgleis oder eine Weiche sperrt, verständigt er den Zugleiter und trägt dies im Meldebuch für Zuglaufmeldungen ein. •

(9) In Gleise, die zur Sicherung von Personen gesperrt werden, dürfen keine Fahrten eingelassen werden und keine Fahrten zugelassen werden. • **Sicherung von Personen**

(10) Bei Arbeiten im oder am gesperrten Gleis oder an Weichen kann der EBL des EIU zulassen, dass Fahrten in das gesperrte Gleis eingelassen werden oder dort zugelassen werden. Diese Fahrten sind mit schriftlichem Befehl anzuweisen, Personen zu warnen und vor Personen anzuhalten, die das Gleis nicht verlassen. • **Warnen vor Fahrten**

(11) Nur diejenige Stelle, die die Sperrung ausgesprochen hat, darf sie wieder aufheben. Sie darf es erst, wenn die Befahrbarkeit und das Freisein des Gleises bzw. der Weiche gemeldet und dies in den dafür vorgesehenen Unterlagen (siehe (7)) eingetragen ist. • **Aufhebung der Sperrung**
Die Sperrung wird aufgehoben mit der Meldung: •
„Sperrung Gleis Nr. / Weiche Nr. im Bahnhof aufgehoben“ •

Die beteiligten Stellen sind von der Aufhebung der Sperrung zu benachrichtigen. • **Benachrichtigung der Beteiligten**

Wenn der örtliche Betriebsbedienstete eine Sperrung im Bahnhof aufgehoben hat, verständigt er den Zugleiter. •

(12) Der Zugleiter benachrichtigt die beteiligten Zugführer. Wo das Meldebuch für Zuglaufmeldungen geführt wird, sind in Spalte 10 die Meldungen über die Aufhebung der Sperrung vom Zugführer, auf besetzten Zuglaufmeldestellen vom örtlichen Betriebsbediensteten, einzutragen. • **Benachrichtigung der Zugführer**

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. • Befinden sich im gesperrten Gleis - eine unbefahrbare Stelle, - Fahrzeuge oder - eine Arbeitsstelle mit Personen • oder sollen mehrere Sperrfahrten in das Gleis eingelassen werden, • so ist darauf hinzuweisen und das Fahren auf Sicht gemäß § 45 (5) • anzuordnen.	
Warnen vor Fahrten	• Bei Arbeiten im oder am gesperrten Gleis, sind die Sperrfahrten mit • schriftlichem Befehl zusätzlich anzuweisen, Personen zu warnen und • vor Personen anzuhalten, die das Gleis nicht verlassen.	
Zugnummer	(4) Jede Sperrfahrt erhält eine Zugnummer. In den Meldungen und im Zugmeldebuch	im Belegblatt oder Meldebuch für den Zugleiter sowie im Meldebuch für Zugaufmeldungen 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 an der Fernmeldeanlage für jede Sperrfahrt ein Merkschild „Sperrfahrt“ nach Anlage 18 anzubringen. Für jede beendete Sperrfahrt ist ein Merkschild zu entfernen.	

(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.

Rück- oder Weiterfahrt

(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.

Einfahrt

(9) Der Zugführer 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.

• Beendigung

Die benachbarte Zugmeldestelle ist hiervon zu verständigen.

Der Zugführer trägt dies in das • Meldebuch für Zuglaufmeldungen ein. Auf Betriebsstellen mit einem örtlichen Betriebsbedienteten übermittelt dieser die Meldungen dem Zugleiter und macht die erforderlichen Eintragungen.

(10) In die Zugmeldebücher

| In das Belegblatt oder Meldebuch für den Zugleiter

Einträge

ist die Zeit der Abfahrt und der Beendigung der Sperrfahrt, ggf. auch Zahl und Standort der zurückgelassenen Fahrzeuge einzutragen.

(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.

Örtlicher Schutz

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

Anschlussstellen, Ladestellen der freien Strecke

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

Signalbedienung

(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.

Abstellen von Fahrzeugen auf der freien Strecke

Fahrdienstliche Behandlung der Nebenfahrzeuge

Einstellen in Züge

(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 Zugführer das Aussetzen
- aller Fahrzeuge gemeldet hat.

Nachfahren von Nebenfahr- zeugen 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.

(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.

**Einträge für
nachfahrende
Nebenfahrzeuge**

Zugfahrdienst

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 Dienstausbübung notwendigen Unterlagen, Signalmittel und Geräte mit sich führen.

Strecken- kenntnis

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

Besetzen der Trieb- fahrzeuge

- (3) Während der Zugfahrt sind führende Fahrzeuge auf dem vorderen Führerstand mit einem Triebfahrzeugführer, 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 wirk-
 - same Sicherheitsfahrerschaltung 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 Geschlossen-sein der Wagentüren vor Abfahrt dem Triebfahrzeugführer angezeigt oder bei einfachen Verhältnissen von ihm festgestellt wird.

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

**Aufgaben des
Zugführers
Aufsicht über
das Zugpersonal**

(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.

**Vorrang fahr-
zeugtechnischer
und betrieblicher
Tätigkeiten**

(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.

**Meldung des
Zugführers**

(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.

**Entfernen vom
Zug, Verlassen
des Triebfahr-
zeugs**

§§ 31, 32

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 Schlussignal ordnungsgemäß angebracht werden kann,
- i) der Zustand der Wagen und Ladungen die Betriebssicherheit nicht gefährden kann,
- k) brennende Signallaternen an offenen Wagen mit leichtfeuerfangender Ladung nur dann angebracht werden, wenn die Ladung durch Decken gegen die Laternen geschützt ist.

(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 ungewöhnlicher 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 mit langer Ladung

(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 durch Ladung oder Steifkupplung verbunden

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

Wagen mit gefährlichen Gütern

(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.

**Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen
Anlage 17**

(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.

Einschränkungen in der Zulassung von Wagen

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 Unterwegs rangieren

(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.

(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.

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.

(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.

Besetzung des vordersten Fahrzeuges

§ 35

Nachgeschobene Züge

(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.

Begriff

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

Nachschieben des Triebfahrzeuges

(2) Züge dürfen nachgeschoben werden

Zulässigkeit

- 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.

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

Kuppeln

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

Anzahl der nachschiebenden Triebfahrzeuge

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

Wagen durch Ladung oder Steifkupplung verbunden

§§ 35, 36

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 Abfahrtrauftrag 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

Führen von Nebenfahrzeugen

- (1) Nebenfahrzeuge müssen von einem zur Führung berechtigten, streckenkundigen Triebfahrzeugführer 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 leuchtende Handlampe mit sich zu führen.

Bremsberechnung

- (2) Der EBL des EVU kann festlegen, dass für bestimmte Nebenfahrzeuge auf eine Bremsberechnung verzichtet wird. Die Geschwindigkeit ist dann so einzurichten, dass 100 m Bremsweg nicht überschritten werden.

(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. Hilfseinschalteneinrichtungen sind zu bedienen. Der Bahnübergang darf erst befahren werden, wenn er technisch gesichert ist; andernfalls ist nach § 48 (2) zu verfahren.

**Befahren von
Bahnübergängen**

(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.

**Einfahrt in
Bahnhöfe,
besondere
Betriebs-
verhältnisse**

(5) Beim Halten des Nebenfahrzeugs ist die Handbremse stets fest anzuziehen.

**Sichern beim
Abstellen**

Abgestellte Nebenfahrzeuge sind gegen unbefugte Benutzung zu sichern.

(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.

Kuppeln

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

Nachfahren

§ 37

Zugdaten

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

Inhalt

- 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

(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.

Form

Fahrtbericht

Führen des Fahrberichts Anlage 19

- (1) Der EBL des EIU legt fest, ob ein Fahrtbericht zu führen ist und
- gibt die Form vor (nach Anlage 19). Ist das Führen des Fahrtberichts
- vorgeschrieben, führt diesen der Zugführer. Beim Wechsel des Zug-
- führers führt der übernehmende Zugführer den Fahrtbericht weiter.

Einsicht durch den Triebfahr- zeugführer

- (2) Der Zugführer hat dem Triebfahrzeugführer auf Wunsch Einsicht in
- den Fahrtbericht zu geben.

Aufbewahrung

- (3) Der Fahrtbericht ist eine fahrdienstliche Unterlage, er ist nach der
- in § 6 (4) genannten Frist aufzubewahren. Das EVU hat auf Anforde-
- rung des EIU den Fahrtbericht vorzulegen.

§ 39 und § 40
(bleiben frei)

Bremstafeln

Mindestbrems- hundertstel Anlage 22

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

Mindestbrems- hundertstel nicht erreicht

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

Vorbereitung zur Fahrt

- | | |
|---|--|
| <p>(1) Der Triebfahrzeugführer oder der Triebfahrzeugbegleiter kuppelt das Triebfahrzeug an oder ab, wenn dafür nicht ein anderer Bediensteter bestimmt und zur Stelle ist.</p> | <p>Kuppeln des Triebfahrzeuges</p> |
| <p>(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.</p> | <p>Signale am Zug</p> |
| <p>(3) Der Triebfahrzeugführer muss vor der Abfahrt die Anzahl der Wagenradsätze, das Zuggewicht und die Bremsverhältnisse des Zuges – auch deren Änderung – kennen.</p> | <p>Zusammensetzung des Zuges</p> |
| <p>(4) Bei handgebremsten Zügen oder Zugteilen sind die Handbremsen gemäß Anlage 23 zu besetzen; sie sind zuvor auf ihre Brauchbarkeit zu prüfen.</p> | <p>Handgebremste Züge oder Zugteile
Anlage 23</p> |
| <p>(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.</p> | <p>Abfahrbereitschaft des Zuges</p> |
| <p>(6) Der Triebfahrzeugführer darf erst abfahren, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) <div style="display: inline-block; vertical-align: middle; margin-left: 10px;">er unterrichtet ist, bis zu welcher Betriebsstelle Fahrerlaubnis erteilt wurde,</div> e) er einen Abfahrauftrag in der vorgeschriebenen Form (§17 (8)) erhalten hat. | <p>Bedingungen für die Abfahrt</p> |

Fahrt auf der Strecke

Einhaltung der Fahrzeit

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

Strecken- beobachtung durch Triebfahr- zeugführer

(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.

Strecken- beobachtung durch Triebfahr- zeugbegleiter

(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)

(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.

Überfahren von Haltsignalen

(8) – (10) (bleibt frei)

(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.

Pfeifeinrichtung gestört

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

Anhalten auf freier Strecke

(13) + (14) (bleibt frei)

(15) Ist dem Zugpersonal die Postensicherung eines Bahnübergangs vorgeschrieben, so ist wie folgt zu verfahren:

Postensicherung durch das Zugpersonal

Der Triebfahrzeugführer darf mit dem Zug mit Schrittgeschwindigkeit weiterfahren, wenn ein Posten den Bahnübergang gesichert hat. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat und der Posten wieder aufgenommen ist, muss der Triebfahrzeugführer mit dem Zug den Bahnübergang schnellstens räumen.

Der Posten, der den Bahnübergang sichert, hat folgende Aufgaben:

- Der Posten hat mindestens eine Warnweste zu tragen.
- Der Posten stellt sich am Rand der Straßenfahrbahn gut sichtbar für den Straßenverkehr auf und hält ausreichend Abstand zum Gleis, in der Regel denselben Abstand wie Andreaskreuze, mindestens aber 3,0 m von Gleismitte.
- Der Posten beobachtet den Straßenverkehr und entscheidet, in welcher Fahrtrichtung und von welcher Seite des Gleises er zuerst den Straßenverkehr anhält.
- Der Posten darf die Straße nur bei einer ausreichend großen Lücke zwischen Fahrzeugen betreten oder wenn der Verkehr bereits zum Stillstand gekommen ist.

§§ 44

- – Der Posten gibt die Zeichen
- „Anhalten“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes)
- und anschließend
- „Halt“ (seitliches Ausstrecken eines Armes oder beider Arme).
- – Der Posten muss die Zeichen bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter mit rotleuchtender Handleuchte geben.
- Für das Geben der Tageszeichen muss er – soweit vorhanden – eine rot-weiße Signalfahne benutzen.
- – Wenn der Posten den Straßenverkehr aus mehreren Richtungen anhalten muss, muss er bei der ersten Fahrtrichtung das Anhalten des Fahrzeugs eindeutig erkennen.
- – Den Fahrer dieses Fahrzeugs muss er zum weiteren Halten auffordern, ehe er sich der nächsten Fahrtrichtung zuwendet.
- Beim Überqueren der Straßenfahrbahn achtet er darauf, dass er durch den Straßenverkehr nicht gefährdet wird.
- Er fordert die Verkehrsteilnehmer auch für die nächste Fahrtrichtung in der oben beschriebenen Weise zum Anhalten auf.
- – Der Posten muss die Postensicherung so lange aufrecht erhalten, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat. Anschließend darf er den Bahnübergang verlassen.

Durchfahrt auf Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal

(16) Auf Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal

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.

(18) Der Zug hat an der vorgesehenen Stelle zu halten.

Wenn das grenzzeichenfreie Halten zu melden ist, trifft der EBL die erforderlichen Anordnungen.

**Halt nach
der Einfahrt**

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

**Festlegen von
Zügen und
Zugteilen**

(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.

**Verbleiben von
Fahrzeugen im
Hauptgleis**

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.

(3) Die zulässige Geschwindigkeit aufgrund der Zugart und der Betriebs- und Bremsverhältnisse beträgt allgemein:

**Zulässige
Geschwindigkeit**

- 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.

(4) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt jedoch nur:

**Geschwindig-
keitsbeschrän-
kungen**

- a) 60 km/h
 - im Bremswegabstand vor Hauptsignalen beim Fehlen von Vorsignalen,
 - für ausfahrende Züge beim Fehlen von Ausfahrtsignalen,
 - für nachgeschobene Züge, deren nachschiebendes Triebfahrzeug nicht an die durchgehende Bremse angeschlossen ist,
- b) 50 km/h für
 - einfahrende Züge beim Fehlen von Einfahrtsignalen,
 - 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 Nebenzüge,
 - 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,

§ 45

- 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 so zu regeln,
 - dass der Zug vor einem Fahrthindernis oder Haltsignal zum Halten kommt.
 - Die Fahrtgeschwindigkeit liegt dabei zwischen Schrittgeschwindigkeit und
 - höchstens 40 km/h bzw.
 - – höchstens 20 km/h wenn Personen durch Signal Zp 1 gewarnt werden müssen und vor Personen, die das Gleis nicht verlassen, anzuhalten ist.

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.

Beförderung von Reisenden

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

Schließen der Türen

(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.

Verbotwidriges Ein- und Aussteigen

(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.

Halt 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.

Anfahren nach unvorhergesehenem Halten am Bahnsteig

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 Abfahrtauftrag mit Signal Zp 9 bzw. Fahrauftrag,
- der Triebfahrzeugführer, bevor er den Zug bewegt, Signal Zp 1.

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

Ausrufen der Betriebsstelle

(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.

Bedarfsaufenthalt

(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 Handgepäckes behilflich zu sein und für die Umladung des Gepäcks und der sonstigen Güter zu sorgen.

Liegengebliebener Zug, Weiterbeförderung

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 I 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.
-

Fahrzeug- einrichtung der Zugbeeinflus- sung gestört

(4a) Ist die Fahrzeugeinrichtung der Zugbeeinflussung gestört, so ist dies dem Fahrdienstleiter I 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.

- | | |
|---|---|
| <p>(6) Kann der Zug nach Beseitigung der Störung weiterfahren, so hat er spätestens auf der nächsten Betriebsstelle den Fahrdienstleiter Zugleiter davon zu unterrichten.</p> | <p>Weiterfahrt des Zuges oder eines Zugteils</p> |
| <p>(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.</p> | <p>Stehenlassen eines Zugteiles</p> |
| <p>(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.</p> | |
| <p>(9) Für die Weiterfahrt des vorderen Zugteils gilt (6) sinngemäß. Das Schlussignal darf am weiterfahrenden Zugteil nicht angebracht werden. Für Strecken oder Streckenabschnitte mit selbsttätigen Gleisfreimeldeeinrichtungen gibt der EBL besondere Bestimmungen bekannt.</p> | |
| <p>(10) Ein liegengebliebener Zug darf – abgesehen von kurzen Rückwärtsbewegungen – nur mit Zustimmung des Fahrdienstleiters Zugleiters der rückgelegenen Zugmeldestelle zurücksetzen.</p> | <p>Zurücksetzen des Zuges</p> |
| <p>(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.</p> | <p>Feuer im Zug</p> |

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 (Schraken, 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 Schrake

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

(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.

Unregelmäßigkeit in der Einschaltstrecke der Bahnübergänge

(5) Wenn ein Zug nach einer Zwangsbremung 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.

Zwangsbremung

(6) Wenn der Triebfahrzeugführer gemeinsam mit dem Fahrdienstleiter | Zugleiter festgestellt hat, dass die Zwangsbremung 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.

Weiterfahrt nach Zwangsbremung

(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.

**Störung an der Zugbeeinflussung
Störung an der technischen Einrichtung**

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-

§ 48

- 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.

Dokumentation und Weitergabe der Meldungen

- (10) Der EBL des EIU legt fest, wie Meldungen, die nach § 44 (2) oder
- zu Störungen oder Mängeln nach § 48 (1) – (9) beim
- Fahrdienstleiter | Zugleiter
- eingehen, dokumentiert und weitergegeben werden.

§§ 49 und 50
(bleiben frei)

Rangierdienst

§ 51

Allgemeines

- | | |
|--|--|
| <p>(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.</p> <p>b) Beim Rangieren wird nach folgenden Fahrzeugbewegungen unterschieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Rangierfahrt, – Abdrücken, Ablaufen, – Abstoßen, – Beidrücken, – Aufdrücken und – Verschieben. | <p>Begriffs-
erklärungen</p> <p>Rangieren</p> |
| <p>(2) Bei einer Rangierfahrt werden</p> <ul style="list-style-type: none"> – einzelne arbeitende Triebfahrzeuge oder – eine Gruppe gekuppelter Fahrzeuge, von denen mindestens ein Fahrzeug ein arbeitendes Triebfahrzeug ist, <p>bewegt.</p> | <p>Rangierfahrt</p> |
| <p>(3) Ablaufen ist das Bewegen von Fahrzeugen durch Schwerkraft im Allgemeinen von einem Ablaufberg herab, über den die Fahrzeuge abgedrückt werden.</p> | <p>Abdrücken,
Ablaufen</p> |
| <p>(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.</p> | <p>Abstoßen</p> |
| <p>(5) Beidrücken ist das Bewegen getrennt stehender Fahrzeuge zum Kuppeln.</p> | <p>Beidrücken</p> |
| <p>(6) Aufdrücken ist das Bewegen von Fahrzeugen zum Entkuppeln oder von kuppelreif stehenden Fahrzeugen zum Kuppeln.</p> | <p>Aufdrücken</p> |

§ 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 und Nebenfahrzeuge 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.

Vorbereiten

- (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.
- (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.

Verständigen
durch Trieb-
fahrzeugführer

durch Rangier-
begleiter

durch Weichen-
wärter

§ 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.
- (5) a) Bevor Fahrzeuge bewegt werden, ist in der Regel die Zustimmung des Weichenwärters erforderlich. **Zustimmung allgemein**
- 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.
- (6) a) Beim Wechsel der Fahrtrichtung ist für die Weiterfahrt stets eine neue Zustimmung erforderlich. **Sonderfälle**
- 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.

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 Trieb- fahrzeugführer

- (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.

(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.

Rangieren im Gefälle

(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.

Entkuppeln während der Fahrt

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

Verschieben von Wagen, 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.

(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.

Besondere Vorsichtsmaßnahmen und Einschränkungen

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

Verantwortung

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

Bekanntgabe Anhang IV Verschieben ohne Rangierpersonal

§§ 53. 54

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 Handverschluss

- 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.

(6) a) Für Rangierfahrten sind nur die Haupt- oder Sperrsignale gültig, die sich in der beabsichtigten Fahrtrichtung vor der Spitze der Rangierfahrt befinden. **Signale Vorbeifahrt**

- b) Wo Hauptsignale, Sperrsignale oder Wartezeichen vorhanden sind, muss, wenn es möglich ist, beim Wechsel der Fahrtrichtung 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.

(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 Zwangsbremung 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 Beta 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

§ 55

Bahnübergang
nicht technisch
gesichert

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

Postensicherung

- d) Ist beim Rangieren die Sicherung eines Bahnübergangs mit Posten vorgeschrieben, ist wie folgt zu verfahren:
 - Der Triebfahrzeugführer darf mit Schrittgeschwindigkeit weiterfahren, wenn ein Posten den Bahnübergang gesichert hat. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat und der Posten wieder aufgenommen ist, muss der Triebfahrzeugführer mit der Fahrt den Bahnübergang schnellstens räumen.
 - Der Posten, der den Bahnübergang sichert, hat folgende Aufgaben:
 - Der Posten hat mindestens eine Warnweste zu tragen.
 - Der Posten stellt sich am Rand der Straßenfahrbahn gut sichtbar für den Straßenverkehr auf und hält ausreichend Abstand zum Gleis, in der Regel denselben Abstand wie Andreaskreuzze, mindestens aber 3,0 m von Gleismitte.
 - Der Posten beobachtet den Straßenverkehr und entscheidet, in welcher Fahrtrichtung und von welcher Seite des Gleises er zuerst den Straßenverkehr anhält.
 - Der Posten darf die Straße nur bei einer ausreichend großen Lücke zwischen Fahrzeugen betreten oder wenn der Verkehr bereits zum Stillstand gekommen ist.
 - Der Posten gibt die Zeichen
 - „Anhalten“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes)
 - und anschließend
 - „Halt“ (seitliches Ausstrecken eines Armes oder beider Arme).
 - Der Posten muss die Zeichen bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter mit rotleuchtender Handleuchte geben. Für das Geben der Tageszeichen muss er – soweit vorhanden eine rot-weiße Signalfahne benutzen.
 - Wenn der Posten den Straßenverkehr aus mehreren Richtungen anhalten muss, muss er bei der ersten Fahrtrichtung das Anhalten des Fahrzeugs eindeutig erkennen.

- Den Fahrer dieses Fahrzeugs muss er zum weiteren Halten auf-
fordern, ehe er sich der nächsten Fahrtrichtung zuwendet. Beim
Überqueren der Straßenfahrbahn achtet er darauf, dass er
durch den Straßenverkehr nicht gefährdet wird.
Er fordert die Verkehrsteilnehmer auch für die nächste Fahrtrich-
tung in der oben beschriebenen Weise zum Anhalten auf.
- Der Posten muss die Postensicherung so lange aufrechter-
halten, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte
erreicht hat. Anschließend darf er den Bahnübergang verlassen.

- (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. **Sichern anderer Übergänge**

§ 56

Abstoßen und Ablaufen

- (1) Es ist verboten, Wagen abzustößen 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.
- Ablauf- und Abstoßverbot für bestimmte Gleise**
- (2) Sollen Wagengruppen beim Abstoßen und Ablaufen durch Hemmschuhe aufgehalten werden, soll der erste Wagen nicht wesentlich leichter sein als die folgenden. **Wagengruppen**
- (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. **Abstände der Wagen**
- b) Vor und nach den unter Abs. 6b und c aufgeführten Wagen soll ein größerer Abstand bleiben.

(bleibt frei)

(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.,  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:  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).

§§ 56, 57

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 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 Auf-
fangbereich einnehmen und sich überzeugen, dass die zu ver-
wendenden 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 wer-
den, 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 ange-
messenen 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
zurückziehen, damit er nicht vom Spurkranz des heran-
rollenden 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 Weichen-
zungen 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 Hemm-
schuh nicht überspringen. Beschädigte Hemmschuhe dür-
fen nicht verwendet werden. **Pflege der**
Hemmschuhe
- g) Nach Beendigung der Rangierarbeiten haben die Ran-
gierer die Hemmschuhe wieder an den vorgesehenen Auf-
bewahrungsort zu bringen. **Aufbewahren der**
Hemmschuhe
- (9) Ein Luftbremskopf ist zu verwenden, wenn es in der SbV ange-
ordnet ist. **Luftbremskopf**
- (10) (bleibt frei)

Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen

Abstellen vor freizuhalten- den 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 entlaufen 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.

Rangieren auf den Hauptgleisen

- | | | |
|--|--|--|
| <p>(1) Hauptgleise dürfen nur mit Vorwissen des Fahrdienstleiters zum Rangieren benutzt oder mit Fahrzeugen besetzt werden. Während der Dienstruhe müssen die durchgehenden Hauptgleise von Fahrzeugen frei sein. Ausnahmen regelt der EBL.</p> | <p>nur mit Erlaubnis des Zugleiters</p> | <p>Benutzen der Hauptgleise</p> <ul style="list-style-type: none"> • |
| <p>(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. Der Fahrdienstleiter darf den Befehl erst erteilen, nachdem die benachbarte Zugmeldestelle zugestimmt hat. Sie darf nur zustimmen, wenn sie keinen Zug oder Nebenzug abgelenkt oder das angrenzende Streckengleis gesperrt hat und das Warnschild nach Anlage 18 angebracht hat.</p> <p>Dem Fahrdienstleiter ist die Rückkehr aller Fahrzeuge zu melden.</p> | <p>Erlaubnis des Zugleiters gestattet. Die Form der Erlaubnis legt der EBL des EIU fest. Der Zugleiter darf die Erlaubnis nur erteilen, wenn er keine Fahr-erlaubnis bis zu dieser Zug-laufstelle erteilt oder den an-grenzenden Streckenabschnitt gesperrt hat und das Warnschild nach Anlage 18 angebracht hat.</p> <p>Dem Zugleiter</p> | <p>Rangieren über die Rangierhalttafel oder Einfahrweiche hinaus</p> <ul style="list-style-type: none"> • • |
| <p>(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.</p> | <p>Gefährdende Rangierbewegungen</p> | |
| <p>(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.</p> | <p>Abstellverbot</p> | |

§§ 58, 60, 61

Zusätzliche Bestimmungen für Bahnhöfe ohne Einfahrssignale

(5) Auf Bahnhöfen ohne Einfahrssignal

- muss der Fahrweg eines zu er-
 - wartenden Zuges 10 Minuten
 - vor seiner voraussichtlichen An-
 - kunft 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 Triebfahrzeugführer 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 Signalthorn ausgerüstet sein. Wenn ein Rangierbegleiter die Spitze der Rangierfahrt besetzt, muss dieser in Funkkontakt mit dem Triebfahrzeugführer stehen, einen Luftbremskopf verwenden und mit einem Signalthorn 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.

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 Fahrdraht Höhen berücksichtigen.

I. Gefährdungen aus dem elektrischen Bahnbetrieb

- (1) Beim Betrieb auf elektrifizierter Infrastruktur ist wegen der vom elektrischen Strom ausgehenden Gefährdung, erhöhte Vorsicht geboten. Die Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb, die auf elektrifizierter Infrastruktur eingesetzt werden, müssen über die Gefährdungen aus dem elektrischen Bahnbetrieb und die möglichen Gefahren bei unsachgemäßen Verhalten unter Berücksichtigung der örtlichen Besonderheiten unterwiesen sein. Als bahntechnisch unterwiesene Person dürfen sie den geringeren Schutzabstand (z.B. von 1,5 m bei 15 kV oder bei 25 kV) anwenden. Personen, die nicht bahntechnisch unterwiesene Person sind, müssen als „elektrotechnischer Laie“ einen größeren Schutzabstand (z.B. 3,0 m statt 1,5 m bei 15 kV oder bei 25 kV) zu unter Spannung stehenden Teilen der Oberleitung einhalten.

- Der EBL des EIU gibt bekannt
 - - den Mitarbeitern des EIU: Die für die operative Betriebsführung der Fahrleitungsanlage und der mit der Entstörung und Instandhaltung zuständigen Stellen oder Mitarbeiter,
 - - dem EVU / den Mitarbeitern des EVU: Die Unfallmeldestelle.

- Werden Arbeiten von Auftragnehmern ausgeführt, müssen die ausführenden Mitarbeiter ebenfalls bahntechnisch unterwiesen sein und die örtlichen Besonderheiten in den Arbeitsbereichen kennen.

- (2) Es muss stets angenommen werden, dass alle Teile der Fahrleitung und Bahnenergieleitung unter Hochspannung stehen, solange nicht einwandfrei festgestellt ist, dass sie ausgeschaltet und sichtbar bahngeerdet sind. Nicht nur die unmittelbare Berührung unter Spannung stehender Teile sondern auch die mittelbare über Gegenstände (z. B. Stangen, Wasserstrahl) oder aber die Annäherung kann tödlich wirken. Das gilt insbesondere auch für Fahrleitungsanlagen in Werkstätten, an Ladegleisen und Anschlussgleisen.

- Beispiele für Gefährdungen aus der Fahrleitungsanlage und der Rückstromführung:
 - - Gefährdung durch direktes Berühren bzw. gefährliches Annähern an stromführenden Teile direkt mit dem Körper oder mit leitfähigen Gegenständen
 - - Gefährdung bei Bau- und/oder Erdarbeiten in der Nähe von Fahrleitungsanlagen
 - - Gefährdung aufgrund einer herabhängenden bzw. abgerissenen Oberleitung (Spannungstrichter-Problematik)

- Gefährdung aufgrund von defekten oder fehlenden Rückstromführungen und Bahnerdungen (z.B. Rückleiterseile (an Trennstellen der Schienen)), Masterden (zwischen Oberleitungsmast und Schiene), Betriebserden (z.B. zwischen Weichenheizungsanlagen und Schiene)
- Gefährdung aufgrund von Fremdkörpern, die sich in der Fahrleitungsanlage befinden,
- Gefährdung aufgrund parallel führender Oberleitungen (Induktions-Problematik)

(3) Jeder Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb hat auf den ordnungsgemäßen Zustand der Anlagen für den elektrischen Bahnbetrieb, insbesondere der Fahrleitung zu achten. Erkennbare Schäden und Unregelmäßigkeiten wie z. B:

- Auftreten von Rauch und Feuer
- herabhängende Leitungen
- gebrochene Isolatoren
- beschädigte oder fehlende Rückleiter,
- beschädigte oder fehlende Verbinder der Bahnenergieleitungen
- außergewöhnliche Bewegungen des Kettenwerks und der Stromabnehmer

sind zu melden.

Der EBL des EIU gibt bekannt, welche Stellen auf welchem Meldeweg über Schäden und Unregelmäßigkeiten sofort zu verständigen sind.

(3a) Elektrische Triebfahrzeuge und Mehrkrafttriebfahrzeuge dürfen nur dann mit gehobenem Stromabnehmer in Zügen eingesetzt werden, wenn dies im Fahrplan angegeben ist. Beim Rangieren dürfen nur dann elektrische Triebfahrzeuge und Mehrkraftfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer bewegt werden, wenn die Fahrleitung vorhanden und eingeschaltet ist.

(4) Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer dürfen grundsätzlich nur dann in einen Gleisabschnitt eingelassen werden, wenn die Fahrleitung eingeschaltet ist (s. aber (6)). Für den Bereich des Durchrutschweges darf die Fahrleitung jedoch ausgeschaltet 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 Betriebsbediensteter, Weichenwärter) vorher zu vergewissern, dass sie nicht von Triebfahrzeugen mit angelegten Stromabnehmern befördert werden.

(5) Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer dürfen in spannungslose Schaltgruppen/ Schaltabschnitte oder in Speisebezirke ungleicher Frequenz bzw. Spannung nur eingelassen werden, wenn der Triebfahrzeugführer darüber z. B. durch die SbV, Signale, Betriebsanweisung oder 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 kann,
- diesen mit einer anderen Traktionsart befahren kann oder
- an der vorgesehenen Stelle anhalten kann.

noch Anlage 1

- (6) Für das Einfahren mit angelegtem Stromabnehmer in spannungslose Schaltgruppen/ Schaltabschnitte/ Schutzstrecken oder in Speisebezirke ungleicher Frequenz bzw. Spannung werden vom EBL des EIU besondere Anweisungen gegeben.
- (6a) Für Mehrkrafttriebfahrzeuge wird im Fahrplan oder in der SbV der Ort des Traktionsartwechsels angegeben.
- (6b) Der EBL des EIU gibt in der SbV bekannt:
 - - betriebliche Regelungen in Zusammenhang mit der verwendeten Fahrleitungsbauart (z. B. kein Anheben des Stromabnehmers unter Kunstbauten);
 - - Regelungen bei Raureif oder Eisregen sowie
 - - Regelungen beim Fehlen von Fahrdrachtspannung.
- (6c) Der EBL des EIU gibt in der SbV bekannt, auf welchen Abschnitten eine Oberstrombegrenzung für Fahrzeuge in Bewegung besteht und die dazu zu beachtenden betrieblichen Regelungen.
- (6d) Der EBL des EIU gibt in der SbV bekannt, welche Oberstrombegrenzung für Fahrzeuge im Stillstand (z.B. beim Laden von Traktionsakkumulatoren) besteht und die dazu zu beachtenden betrieblichen Regelungen.
- (6e) Der EBL des EIU gibt bekannt:
 - - Lage und Länge von Fahrleitungsschutzstrecken

• II. Arbeiten an oder in der Nähe der Fahrleitungsanlagen und elektrischen Fahrzeugen

- (7) (bleibt frei)
- (8) Für Arbeiten an oder in der Nähe von Fahrleitungsanlagen sind die vorgegebenen Sicherheitsmaßnahmen anzuwenden. Personen, die auf elektrisch betriebenen Strecken tätig sind, müssen bahntechnisch unterwiesen sein und die örtlichen Besonderheiten kennen. Zudem müssen sie die für ihre Tätigkeit geforderte Qualifikation besitzen. Die Durchführung der Unterweisungen, die erforderlichen Qualifikationen und das Erlangen dieser Qualifikationen regelt das EIU bzw. EVU im Benehmen mit dem EBL.
- Die Qualifikation erfüllen Beschäftigte, die in der Funktion als
 - - Elektrofachkraft (EFK),
 - - elektrotechnisch unterwiesene Person (EuP) oder
 - - bahntechnisch unterwiesene Person (BuP)
- tätig sind (siehe DIN VDE 0105-100, Absätze 3.2.4, 3.2.5, 3.2.6).

Wenn auf elektrifizierten Strecken gearbeitet werden muss, ist im Rahmen einer Gefährdungsbeurteilung zu prüfen, ob die vorgegebenen Schutzabstände sicher eingehalten werden können. Ist dies nicht der Fall, ist grundsätzlich der spannungsfreie Zustand durch Anwendung der vorgegebenen „fünf Sicherheitsregeln“ herzustellen.

Für die ordnungsgemäße Durchführung der fünf Sicherheitsregeln ist der Anlagenverantwortliche im Benehmen mit dem Arbeitsverantwortlichen verantwortlich.

Die fünf Sicherheitsregeln (vgl. Punkt 6.2 DIN VDE 0105-100) bestehen aus den Prozessschritten:

1. Freischalten
2. gegen Wiedereinschalten sichern
3. Spannungsfreiheit feststellen
4. Erden und kurzschließen
5. benachbarte, unter Spannung stehende Teile abdecken oder abschränken

(8a) Für die Betätigung elektrischer Fahrzeugkupplungen erlässt der EBL des EVU besondere Anweisungen.

(9) Bei allen elektrotechnischen oder nichtelektrotechnischen Arbeiten auf mit Fahrleitungen elektrifizierten Strecken oder Gleisen, bei denen die Möglichkeit einer elektrischen Gefährdung besteht, sind die gesetzlichen Anforderungen, insbesondere der DGUV Vorschriften „Elektrische Anlagen und Betriebsmittel“ und „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ sowie die relevanten Normen zu beachten.

Bei allen Arbeiten ist zu den der Berührung zugänglichen aktiven Teilen von elektrischen Anlagen nach allen Richtungen der Schutzabstand einzuhalten. Der Schutzabstand beträgt:

- 1,50 m zu 15 kV - Oberleitungsanlagen
- 2,00 m zu 110 kV - Bahnstromleitungen auf Stützpunkten der Oberleitung
- 1,00 m zu 750 V/1200 V-Gleichstrom-Stromschienenanlagen
- 1,00 m zu Gleichstrom-Fahrleitungsanlagen bis 1500 V Nennspannung
- 10 m zu gerissener Oberleitung

Diese Schutzabstände gelten für bahntechnisch unterwiesene Personen (BuP), für elektrotechnisch unterwiesene Personen (EuP) sowie Elektrofachkräfte.

(9a) Bahntechnisch unterwiesene Personen sind über die ihnen übertragenen Aufgaben und die möglichen Gefahren insbesondere aus dem elektrischen Bahnbetrieb bei unsachgemäßem Verhalten zu unterrichten sowie über die notwendigen Verhaltensregeln zu unterweisen. Zu den Unterweisungsinhalten gehören insbesondere:

- Das sicherheitsgerechte Verhalten in der Nähe der Fahrleitungsanlage,
- welche Anlagenteile unter Spannung stehen oder stehen können,
- mit welcher Nennspannung und Art des Stromes (Wechsel- oder Gleichstrom) die Anlagen betrieben werden,
- wie groß der einzuhaltende Schutzabstand ist,
- welche Maßnahmen beim Erkennen von offensichtlichen Schäden oder Unregelmäßigkeiten durchzuführen bzw. zu veranlassen sind,

noch Anlage 1

- - welche zuständigen Stellen der Bahnstromversorgung und der elektrischen Fahrzeuge im Störungs- und Notfall zu verständigen sind (z.B. Anlagenbetreiber, Fahrdienstleiter, Zugleiter, Unfallmeldestelle des Betreibers der Infrastruktur, auftraggebende Stelle).
- Die Unterweisungen sind von einer befähigten Person nach DIN VDE 0105-103 (VDE 0105-103) durchzuführen und zu dokumentieren.
- (10) Beim Begehen oder Arbeiten auf hochgelegenen Standflächen an Fahrzeugen und bei Arbeiten auf Gleisen unter eingeschalteter 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.
- (10a) In der SbV werden Fahrdrathöhen bekannt gegeben. Örtliche Unterschreitungen in Bezug zu den Bestandsplänen oder den Angaben in der SbV werden vom EBL bekannt gegeben oder durch Warnschilder gekennzeichnet.
- In der SbV wird die regelmäßige Fahrdrathöhe von Strecken oder zusammenhängenden Streckenabschnitten bekannt gegeben.
- Stellen, an denen die regelmäßige Fahrdrathöhe unterschritten wird, werden durch den EBL des EIU bekannt gegeben. Er legt fest, welche Sicherheitsmaßnahmen an solchen Stellen zu ergreifen sind und ob derartige Stellen örtlich mit Warnschildern gekennzeichnet werden.
- (11) In Gleisbereichen, in denen die Funktionsprobe der Sandstreuereinrichtungen 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

- (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 – unverzüglich ausgeschaltet und bahngeerdet wird. Personen sind während dieser Zeit vor der Annäherung an unter Spannung stehende Teile zu warnen. Herabhängende Oberleitungsteile dürfen nicht berührt werden. Menschen und Tiere sind fernzuhalten.

(13) Bei Bränden im Bereich der Fahrleitungsanlage darf mit den Löscharbeiten ausnahmsweise bei noch eingeschalteter Fahrleitung begonnen werden, wenn die Bedingungen nach DIN VDE 0132 (VDE 0132) erfüllt sind. Die Entscheidung zum Löschen trifft der Einsatzleiter der Feuerwehr.

(14) Herabhängende Teile der Oberleitung, auch wenn sie den Boden berühren, sind lebensgefährlich. Das Erdreich im Umkreis von 10 m ¹⁾ („Spannungstrichter“) darf daher so lange nicht berührt oder betreten werden, bis die beschädigte Oberleitung ausgeschaltet und bahngeerdet ist.

Personen, die sich innerhalb des Bereiches von 10 m befinden, müssen diesen wegen der gefährlichen Schrittspannung mit besonderer Vorsicht und kleinen Schritten verlassen. Personen, die sich diesem Bereich nähern, sind zu warnen.

(15) Steht bei Unfällen durch den elektrischen Strom ein Verunglückter noch mit unter Spannung stehenden Teilen in Verbindung, oder befindet er sich in weniger als 10 m Entfernung zu diesen Teilen, so darf der Verunglückte nicht berührt werden, bis die Spannung ausgeschaltet ist und die aktiven Teile bahngeerdet sind (mit dem Rückleiter verbunden).

Die Ausschaltung und Bahnordnung der aktiven Teile (mit dem Rückleiter verbinden) ist unverzüglich vorzunehmen.

(16) (bleibt frei)

(17) Berührt die Oberleitung den Wagenkasten eines Fahrzeuges dürfen

- sich Personen von außen dem Fahrzeug nicht nähern oder dieses berühren, und
- Personen, die sich im Fahrzeug aufhalten, dieses nicht verlassen, solange die Oberleitung nicht ausgeschaltet und bahngeerdet ist.

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.

IV. Regelwerke (Auswahl)

DGUV Vorschrift 3 und 4*
DGUV Vorschrift 77 und 78*
DIN VDE 0105-100 (VDE 0105-100)
DIN VDE 0105-103 (VDE 0105-103)
DIN VDE 0132 VDE 0132:2018-07

Elektrische Anlagen und Betriebsmittel
Arbeiten im Bereich von Gleisen
Betrieb von elektrischen Anlagen – Teil 100:
Allgemeine Festlegungen
Betrieb von elektrischen Anlagen – Teil 103:
Zusatzfestlegungen für Bahnen
Brandbekämpfung und technische Hilfeleistung im Bereich elektrischer Anlagen

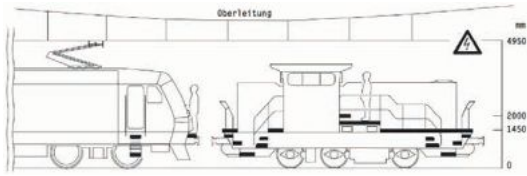
* Bei Tätigkeiten auf bundeseigener Infrastruktur

¹⁾ Der Wert 10 m bezieht sich auf eine Fahrleitungsspannung von 15 kV~, 16,7 Hz.

Anlage 1a

zu Anlage 1 (10)

Hochgelegene Standflächen an Eisenbahnfahrzeugen beurteilen

Zulässiges Begehen von und zulässige Tätigkeiten auf hochgelegenen Standflächen (außen an Fahrzeugen unter eingeschalteter Oberleitung durch bahntechnisch unterwiesene Personen)	
Die Regelungen gelten für: Mindestfahrdrathöhe: 4,95 m *) Spannung: 15 kV / 16,7 Hz Bei elektrischen Triebfahrzeugen ist der Abstand zu unter Spannung stehenden 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 trennenden Einrichtungen befinden: Im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung ist zu prüfen, ob bei den Tätigkeiten eine unbeabsichtigte Annäherung an die Oberleitung wirksam verhindert ist.
b) Standflächen $\leq 1,45$ m über SO	- Begehen ist zulässig. - Tätigkeiten sind zulässig, wenn auch mit Werkzeugen, Materialien, Hilfsmitteln der Schutzabstand von 1,5 m eingehalten wird.
c) Standfläche $> 1,45$ m und $\leq 2,00$ 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 $> 2,00$ 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 den Tätigkeiten eine unbeabsichtigte Annäherung an die Oberleitung wirksam verhindert ist.

(*) Das EIU gibt die Stellen der Infrastruktur bekannt, an denen die Fahrdrathöhe $< 4,95$ m ist.

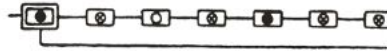
**) Das Begehen ist auch bei einer Fahrdrathöhe $\geq 4,80$ m über SO zulässig.

***) Ausnahmen sind bei einer Fahrdrathöhe $\geq 4,80$ m und $< 4,95$ m über SO nur zulässig für Instandhaltungsarbeiten an Bahnanlagen.

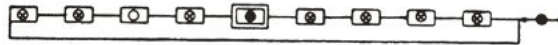
Entspricht BRW.1000A01, A5 Stand 16.11.2020

Darstellung von Zugleitstrecken

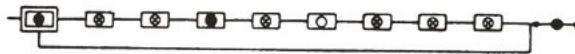
Beispiel 1



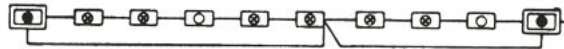
Beispiel 2



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

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 Be- triebs- stelle	Geschwin- digkeit	Betriebsstellen ständige Langsamfahr- stellen	vor Trapeztafel halt Zug	Ankunft	Abfahrt	Kreuzung mit Zug	<u>überholt</u> Zug wird überholt von Zug	Einfahrt in Gleis
km	km/h		4) 5)			4)	4) 6)	7)
30,5		Iberg			11:00			
31,4		Karsee Hp		x ^{4a)}	11:05			
33,3		Langenau		11:12	11:50	104 12	11	3
36,1	40	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 = Mindestbremsleistung, 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	13:18					
		für BÜ km 42,6	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	Geschwindigkeit	Betriebsstellenständige Langsamfahrstellen	vor Trapeztafel hält Zug	Ankunft	Abfahrt	Kreuzung mit Zug	<u>überholt</u> Zug wird überholt von Zug	Einfahrt in Gleis	Zuglaufmeldung durch und Art
km	km/h		5)				6)	7)	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 = Mindestbremsleistung, 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 = Ankunftsmeldung, Fa = Fahrplanfrage.

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							

Arnsberg-Hornbogener Eisenbahn

(Name der Bahn)

Streckenfahrplan

für Schrankenwärterstelle 2

zwischen den Zugmeldestellen Langenau und Iberg
~~Zuglaufmeldestellen~~

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 <i>Iberg</i> <i>Langenau</i>		Ab- oder Durchfahrt in Iberg		Durchfahrt auf Wärterstelle 2		Ab- oder Durchfahrt in Langenau		Be- merkungen		
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		Annahme	ge- meldete Abfahrt	Ankunft — Abfahrt	Rück- meldung	ein- getragen durch	Meldungen und Vermerke				
von	nach										
Mittelfeld											
		U	M	U	M	U	M				
	9	10	10	1)	10	12	10	21	fun		
Niz		10	21		10	28	10	30	fun		
104		10	30		10	38	10	50	fr		
12		11	31		11	40	11	42	fun		
	11	11	38		11	41	11	49	fun	Wenn 2 12 ok	
	103	11	49		11	50	12	07	fun/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 ob	12.55					ki	
Sperrf 1				Mf an	13.16					ki	
				Sperr	aufgeh	13.18				ki	
16		13	23		13	32	13	34	ki		

Richtung vor und nach Jberg

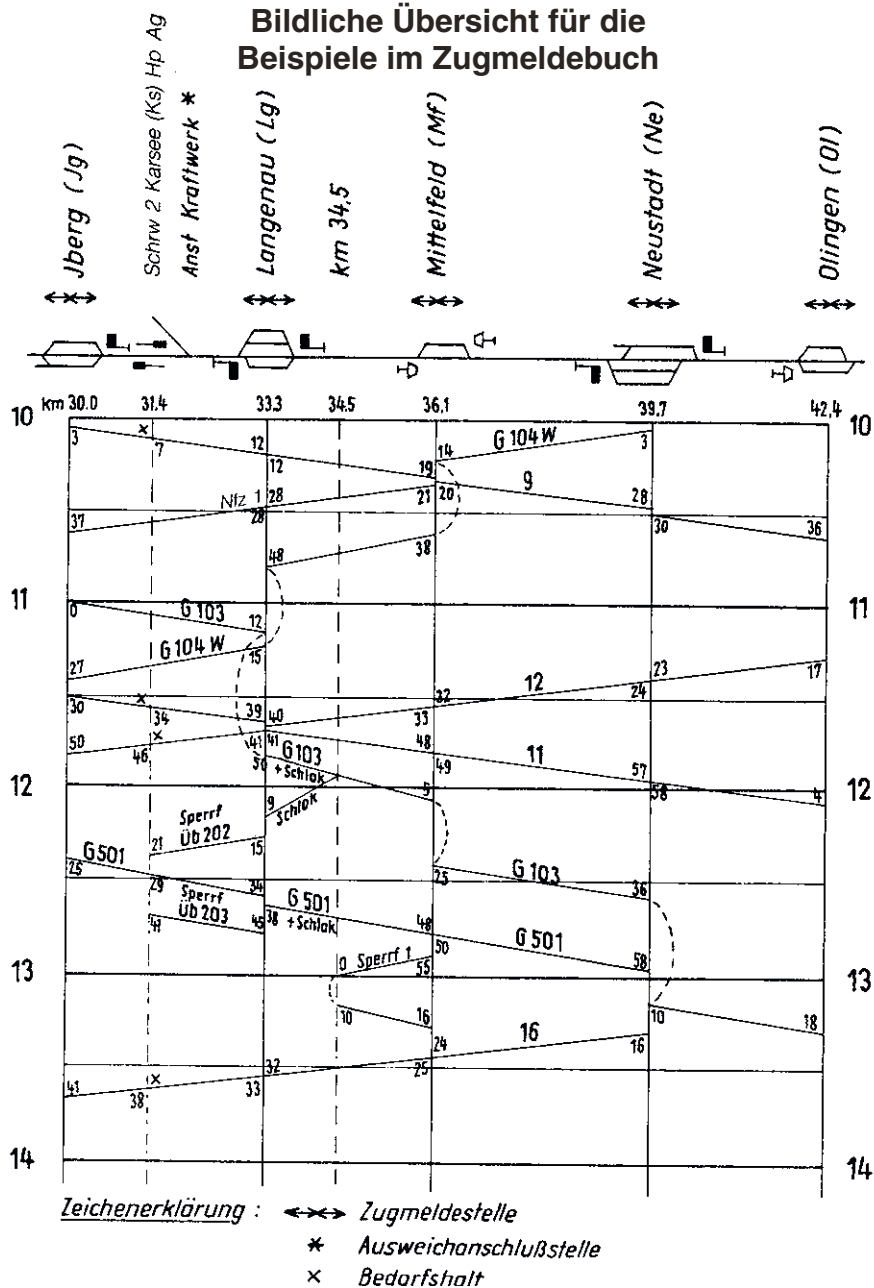
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Tap	08.06.1984							
von	nach	Annahme	ge- meldete Abfahrt	Ankunft — Abfahrt	Rück- meldung	ein- getragen durch	Meldungen und Vermerke	
Jberg								
		U M	U M	U M	U M			
9		10 01	1)	10 12	10 14	fun		
	Ntz	10 25	X 2)	10 28	10 40	fun		
103		10 55		11 12	11 13	fun		
	104	11 13	X	11 15	11 28	fun		
11		11 28		11 39	11 40	fun		
	12	11 40	X	11 41	11 53	fun	12.00	Ka. 12.00
Sperrf		Gesp	12.10			ki		
202		ab Lg	12.15			ki	12.21 Sperrf 202 eingeschl	Str ger
		Sperr	aufgeh	12.22		ki		Wilde
501		12 23		12 34	12 39	ki	12.41 an Zf Wilde	Sperrf 203
Sperrf	Sperrf 3)	Gesp	12.40			ki		Kann zurückkehren
203		an Lg	12.45			ki		
		Sperr	aufgeh	12.45		ki		
	16	13 30	X	13 33	13 43	ki		

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



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 Beleglinie ist vor Erteilung der Fahrerlaubnis einzutragen.

- 2. Die Beleglinie ist vor Erteilung der Fahrerlaubnis waagrecht 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 Ankunftszeit einzuzeichnen, und zwar als Verbindungslinie (Freilinie) von dem Zeitpunkt der Belegung bis zum Eingang der Ankunftsmeldung von der Zuglaufmeldestelle, bis zu der die Zugfahrt zugelassen wurde. Dadurch wird das Wiederfreisein der Strecke gekennzeichnet. Deshalb sind auch beim Sperrkasten die obere waagrechte Linie und die senkrechten Linien rot, die untere Linie dagegen grün zu zeichnen.

Bei den grünen Freiliniern werden nur die Zeit für die Zuglaufmeldung eingetragen.

Die Zugmeldungen mit selbständigen Betriebsstellen oder benachbarten Zugleitern sind in besondere Zugmeldespalten einzutragen.

- Die Zugnummer wird über der Beleglinie für jede erteilte Fahrerlaubnis eingetragen. Die Zeit der Erteilung der Fahrerlaubnis ist unter die Beleglinie und die Zeit der Ankunft- und Verlassensmeldung über die Freilinie 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 Ankunftsmeldung 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 Ankunftsmeldung 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 Ankunftsmeldung 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.
6. Muss eine Fahrerlaubnis (Fe) zurückgezogen werden, ist dies in der Spalte „Meldungen und Vermerke“ mit den Namen des Zugführers, der die Zurückziehung empfängt und der Meldezeit zu dokumentieren. Anschließend wird vom Zugleiter unter der betroffenen Beleglinie eine Freilinie eingezeichnet.
7. Wenn eine neue Seite begonnen werden muss, ist auf der neuen Seite für die ganze Strecke die Kennzeichnung der besetzten und freien Streckenabschnitte mit allen besonderen Merkmalen zu übertragen. Hierbei sind die Zugnummern über den Beleglinien einzutragen. In der Spalte „Meldungen und Vermerke“ ist „Übertrag“ zu vermerken.

Hinweis: Eine aktualisierte Musterdarstellung zu Anlage 6 – Belegblatt für den Zugleiter wird auf <http://vdv-regelwerke.de/regelwerke/> bereitgestellt.

Anlage 6
zu § 6 (1)



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 Anlage 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. Die Beleglinie 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 vor 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 seiner Beleglinie bis zu seiner nächsten Zuglaufmeldestelle neu einzutragen.
Die Zeit der Erteilung der Fahrerlaubnis ist unter und die Zeit der Ankunft- und Verlassensmeldung über der Beleglinie einzutragen.
b) Wenn ein Streckenabschnitt frei geworden ist, wird dies durch eine grüne Freilinie (als Wellenlinie) unter der Beleglinie dargestellt. Die Freilinie 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 mit dem Zusatz „Vm“ darüber einzutragen.
3. Die Spalten 5 bis 7 werden ausgefüllt, wenn Zugmeldungen mit einer selbständigen Betriebsstelle, benachbarten Zugleitern oder benachbarten Fahrdienstleistern erforderlich sind.

4. Die Beleglinien sind rot (als gerade Linie) von Mitte Betriebsstelle bis Mitte Betriebsstelle zu zeichnen. Bei Bahnhöfen außerhalb der Zugleitstrecke beginnt die Beleglinie hinter der Betriebsstelle. Die Freilinien sind grün (als Wellenlinie) unterhalb der betreffenden Beleglinie zu zeichnen.
5. Wird nach § 59 (2) das Rangieren über die Rangierhalttafel oder wo nicht vorhanden, über die Einfahrweiche hinaus erlaubt, so ist in den betroffenen Streckenschnitt bis zur nächsten Zuglaufstelle eine Beleglinie vor der Erteilung der Erlaubnis einzuzichnen. Nach dem Beenden des Rangierens wird eine Freilinie eingezeichnet. Führt 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 gemeinsame Freilinie darf erst eingetragen werden, wenn die Ankunfts meldung des Nfz eingegangen ist. Das Nachfahren ist in Spalte „Meldungen 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 der Beleglinie für den Zug rot einzutragen „+Schlok“. Die Ankunfts meldung des Zugs 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 der Beleglinie des Zugs rot „+Schlok“ und einer Pfeilspitze mit Angabe der Stelle einzutragen, an der die Schlok den Zug verlassen soll. Die Freilinie für den Zug und die zurückkehrende Schlok darf erst dann eingezeichnet werden, wenn die Ankunfts meldung sowohl für den Zug als auch für die Schlok vorliegt. Die Ankunfts meldung für die Schlok ist über der Freilinie bei der entsprechenden Zuglaufmeldestelle einzutragen.
7. Die Verständigung der Schrankenwärter durch den Zugleiter ist auf der Beleglinie in Spalte 4a, 4b usw. zu kennzeichnen.
8. Muss eine Fahrerlaubnis (Fe) zurückgezogen werden, ist dies in der Spalte „Meldungen und Vermerke“ mit den Namen des meldenden Zugführers, des Zugleiters und der Meldezeit zu dokumentieren. Anschließend wird unter der betroffenen Beleglinie eine Freilinie eingezeichnet.
9. Wenn eine neue Seite begonnen werden muss, ist auf der neuen Seite für die ganze Strecke die Kennzeichnung der besetzten und freien Streckenabschnitte mit allen besonderen Merkmalen zu übertragen. Hierbei sind die Zugnummern über den Beleglinien einzutragen. In den Spalten 1 und 2 ist „Übertrag“ zu vermerken.

Hinweis: Eine aktualisierte Musterdarstellung zu Anlage 7a – Meldebuch für den Zugleiter wird auf <http://vdv-regelwerke.de/regelwerke/> bereitgestellt.

zu § 6 (1)

Meldebuch für den Zugleiter in Carlshof
Für die Zugleiststrecke Carlshof – Iberg (ausschließlich)

[illegible]

Anleitung zur Führung des Meldebuches für den Zugleiter

- 1. Im Meldebuch für den Zugleitbetrieb sind neben den Meldungen die Belegung
 - und das Freisein der einzelnen Streckenabschnitte und Zuglaufstellen darzustellen.
 - Alle Eintragungen sind sofort nach Eingang der Zuglaufmeldung zu machen.
 - Die Beleglinie ist vor Erteilung der Fahrerlaubnis einzutragen.
 - 2. Für jeden Zug ist – außer bei Kreuzungen und Überholungen – eine Dreifachzeile (Beleglinie – Meldung mit Zeitabgabe – Freilinie) zu verwenden. Überholte Züge erhalten bei der Weiterfahrt eine neue Dreifachzeile. Bei Kreuzungen ist für einen der beiden Züge eine neue Dreifachzeile erforderlich.
 - 3. Meldungen werden im mittleren Teil der Dreifachzeile dargestellt. Fahrerlaubnis, Ankunfts- und Rückmeldung sind in die vorgesehenen Spalten, weitere Meldungen in der Spalte „sonstige Zuglaufmeldungen“ oder in die Spalte „Meldungen und Vermerke“ einzutragen.
 - 4. Die Belegung und das Freisein der freien Strecke und der Zuglaufstellen ohne Einfahrsignal werden durch Beleglinien (rote gerade Linien im oberen Teil der Dreifachzeile) bzw. Freilinien (grüne Wellenlinien im unteren Teil der Dreifachzeile) dargestellt.
 - 5. Die erteilte Fahrerlaubnis ist durch eine Beleglinie mit Richtungspfeil darzustellen. Die Beleglinie wird durch die Zuglaufstelle ohne Einfahrsignale, bis zu der die Fahrerlaubnis erteilt ist, hindurchgezogen; bei Zuglaufstellen mit Einfahrsignalen endet diese vor der betreffenden Zuglaufstelle.
 - 6. Nach Eingang einer Ankunfts- und Rückmeldung ist eine Freilinie bis vor die Zuglaufstelle zu ziehen, von der diese Ankunfts- und Rückmeldung gegeben wurde.
 - Die Freilinie für die Zuglaufstelle darf gezogen werden, wenn alle Züge und alle Rangierfahrten die Hauptgleise der Zuglaufstelle verlassen haben und dafür je
 - * eine Abstellmeldung (siehe auch Ziffer 7)
 - * eine Verlassensmeldung von dieser Zuglaufstelle oder
 - * eine Ankunfts- und Rückmeldung von einer weitergelegenen Zuglaufstelle oder
 - * eine Rückmeldung von einer Zugmeldestelle gegeben wurde.
 - 7. Die erteilte Rangiererlaubnis ist durch eine Beleglinie über die Spalten der betreffenden Zuglaufstelle darzustellen, ausgenommen ist die Erlaubnis für das Rangieren mit Triebfahrzeugen aus der vorhergehenden Zugfahrt auf Bahnhöfen mit Rückfallweichen.
 - Beim Rangieren über die Rangierhalttafel bzw. Einfahrweiche ist eine Beleglinie bis zur benachbarten Zuglaufstelle durchzuziehen.
 - Das Ende des Rangierens ist mit einer Freilinie zu kennzeichnen.
 - 8. Die Sperrung des durchgehenden Hauptgleises einer unbesetzten Zuglaufstelle ist durch eine Beleglinie, die Sperrung eines anderen Gleises durch eine gestrichelte Beleglinie über die Spalten der betreffenden Zuglaufstelle zu kennzeichnen. Die Aufhebung der Gleissperrung ist durch eine Freilinie darzustellen.
 - Die Sperrung eines Streckengleises ist durch einen roten nach unten hin offenen Rahmen sowie Sperrfahrten in der jeweiligen Spalte darzustellen.
 - Nach dem Aufheben der Sperrung wird der unten offene Teil des Rahmens durch eine grüne Freilinie geschlossen.
 - 9. Auf jeder neuen Seite ist für die gesamte Strecke die Kennzeichnung der besetzten und freien Abschnitte zu übertragen. Noch nicht abgeschlossene Besetztzustände sind in neuen Dreifachzeilen zu wiederholen.
 - 10. Zugmeldungen mit dem benachbarten Fahrdienstleiter bzw. benachbarten Zugleiter sind in den hierfür vorgesehenen Teil einzutragen. Diese Spalten sind bei Bedarf vorgesehen.
 - 11. Muss eine Fahrerlaubnis (Fe) zurückgezogen werden, ist dies in der Spalte „Meldungen und Vermerke“ mit den Namen des meldenden Zugführers, des Zugleiters und der Meldezeit zu dokumentieren. Anschließend wird unter der betroffenen Beleglinie eine Freilinie für den Abschnitt, auf welchen sich die Zurückziehung der Fahrerlaubnis bezieht, eingezeichnet.
- Hinweis: Eine aktualisierte Musterdarstellung zu Anlage 7b – Meldebuch für den Zugleiter (Variante) wird auf <http://vdv-regelwerke.de/regelwerke/> bereitgestellt.

Meldebuch für den Zugleiter (Variante)

[illegible]

Reisef.-Hauptverkehrs-Eisenbahn
(Hauptverkehrs-Eisenbahn)

Meldebuch für Zuglaufmeldungen

des Triebfahrzeugs _____ / der Zuglaufstelle Jollheim

der Zugstrecke

mit der Zugstrecke

Arnsberg - Iberg

Arnsberg

der Zugstrecke

mit der Zugstrecke

begonnen am 15. NOV. 1985

abgeschlossen am _____

dieses Buch enthält 18 Blätter

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag	von Zug lauf. meile Seite	Zug Nr.	Ankunfts- meldung	geringste Abfahrt	Ver- kehrs- meldung	Zug- meldung	Name des Zug- weises	im geringen durch	Meldungen und Vermerke
15.11		13	12	59					Solltau Leden
		14		13	28	3d			Solltau Leden
		112	13	34	13	40	CS		Solltau Leden
		104	14	00					Solltau Leden
		15	14	04	14	05	EB		Solltau Leden
		16	14	29	14	34	Tr		Solltau Leden
		105	14	30					Solltau Leden
		104		14	44	CS			Rückel Leden
		105		14	44	EB			Rückel Leden mit Schlok bis Km 116
		1006	15	00					Rückel Leden
		303		15	15	EB			Rückel Leden mit Schlok bis 20. 205
		17	16	04					Rückel Leden
		18	16	04					Rückel Leden

Reisef.-Hauptverkehrs-Eisenbahn
(Hauptverkehrs-Eisenbahn)

Meldebuch für Zuglaufmeldungen

des Triebfahrzeugs V 31 / der Zuglaufstelle _____

der Zugstrecke

mit der Zugstrecke

Arnsberg - Iberg

Arnsberg

der Zugstrecke

mit der Zugstrecke

begonnen am 15. NOV. 1985

abgeschlossen am _____

dieses Buch enthält 20 Blätter

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag	von Zug lauf. meile Seite	Zug Nr.	Ankunfts- meldung	geringste Abfahrt	Ver- kehrs- meldung	Zug- meldung	Name des Zug- weises	im geringen durch	Meldungen und Vermerke
15.11		Ed	15	13	47	48	CS		15.11. 105, 20. 205, 11. 112, 11. 113, 11. 114
		CS	15	13	55	48	56	20	Tr Solltau Stier
		20	15	14	04	14	05	EB	Tr Solltau Stier
		EB	15	14	15	14	18	Fg	Tr Solltau Stier
		Fg	15	14	27	14	28	HO	Tr Solltau Stier
		HO	15	14	44	14	42	1g	Tr Rückel Leden
		HO	18	15	26	15	27	Fg	Tr Rückel Leden
		Fg	18	15	40	15	41	10	Tr Rückel Leden

Anlage 9

zu § 8 (2) und zu § 51 (10)

Richtlinien für den Funksprechverkehr

I. Allgemeines, Begriffe, Betriebsarten

Betriebsarten

- (1) Es wird unterschieden zwischen den Betriebsarten Zugfunk und
- Rangierfunk. Die technische und betriebliche Organisation (z.B. Funk-
- kanäle, örtliche und bewegliche Funkstellen) und die Abgrenzung der
- Funkbetriebsarten und der Funkbereiche gibt für den Bereich der In-
- frastruktur und die Schnittstelle zwischen EIU und EVU der EBL des
- EIU bekannt, ansonsten der EBL des EVU.

Zugfunk

- (2) Mittels Zugfunk werden dienstliche Gespräche zwischen Be-
- triebsstellen und dem Zugpersonal geführt. Im Zugleitbetrieb kön-
- nen – nach Festlegung des EBL des EIU – die zur Regelung der Zug-
- folge nach § 8 und § 10 vorgeschriebenen Zugaufmeldungen zwi-
- schen den beteiligten Betriebsstellen und dem Zugpersonal über
- Zugfunk abgegeben werden.

Rangierfunk

- (3) Der Rangierfunk wird zur Regelung der Rangierbewegungen ein-
- gesetzt. Außerdem können Arbeitsaufträge verkehrlicher Art übermit-
- telt werden.

Verständigung zwischen Betriebsstellen

- (4) Nach Festlegung des EBL des EIU kann der Zugfunk auch für
- dienstliche Gespräche zwischen den Betriebsstellen verwendet wer-
- den.

II. Durchführung des Funksprechverkehrs

Funkdisziplin, Vorrang von Gesprächen

- (5) Funkgespräche sind so kurz wie möglich zu fassen. Es dürfen nur
- dienstliche Gespräche geführt werden, vorgeschriebene Wortlaute
- sind zu verwenden. Gespräche, die den Betriebsdienst betreffen,
- haben Vorrang. Unfall- und Gefahrenmeldungen gehen allen Ge-
- sprächen vor.

Bedienung

- (6) Die Bedienungsanweisung zu den eingesetzten Funkgeräten gibt
- das Unternehmen bekannt, das die Funkgeräte bereitstellt.

verständliche Aussprache

- (7) Jedes Gespräch ist in klarer Form mit deutlicher Aussprache zu
- führen. Bei unklarem Empfang ist eine Wiederholung der Durch-
- sage zu veranlassen. Von Aufträgen oder Meldungen, die trotz noch-
- maliger Durchsage nicht deutlich wahrgenommen werden, ist stets
- diejenige Bedeutung anzunehmen, die die größere Sicherheit ge-
- währleistet.

(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. • **Probegespräch**

(8a) Beim Wechsel des Funkbereichs ist rechtzeitig auf den neuen Kanal umzuschalten. Beim Wechsel des Funkbereichs ist rechtzeitig auf den neuen Kanal umzuschalten. • **Kanalwechsel**

(9) Die einzelnen Funkstellen werden mit ihren „Rufnamen“ (z. B. Bahnhofsnamen, Zug-, Fahrzeug-Nr.) angesprochen. • **Rufname**

(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. • **Gesprächsablauf, Wiederholung**

(11) Wer ein Gespräch einleiten will, darf ein anderes Gespräch nicht unterbrechen, ausgenommen bei Betriebsgefahr. • **Gespräche unterbrechen**

(12) Bei Ausfall der Funkverbindung ist zu versuchen, über andere Kommunikationswege eine Verbindung herzustellen. Der EBL des EIU kann abweichende Regelungen treffen. • **Funkausfall**

III. Zusätzliche Bestimmungen für den Zugleitbetrieb

(13) Alle Zugfunkgespräche, sind auf das notwendige Maß zu beschränken. Zuglaufmeldungen gehen anderen Betriebsgesprächen vor – ausgenommen Unfall- und Gefahrenmeldungen –. Der Zugleiter darf sich in jedes Gespräch einschalten. • **Rangfolge von Zugfunkgesprächen**

(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. • **Zuglaufmeldungen während der Fahrt**

noch Anlage 9

IV. Zusätzliche Bestimmungen für den Rangierfunk

- (15) bleibt frei.

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

(17a) 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).

gestörte Sprech-verbindung

- (18) Ist die Sprechverbindung gestört oder sind die Durchsagen un-
- verständlich, ist die Rangierfahrt zum Halten zu bringen. An-
- schließend wird mit Rangiersignalen oder der wiederhergestellten Sprechverbindung weitergearbeitet.

Anlage 10

(bleibt frei)

Befehle 1 – 31, 95

A Zugnummer	C Standort des Zuges / Standort der Rangierabteilung
von	
E Anzahl der Vordrucke	D Standort des Anweisenden

1	☐	Vorbeifahrt am Signal
1.10	☐ darf vorbeifahren am Signal	1.11.1 km / 1.11.2 Signal, Betriebsstelle und 1.12.1 km / 1.12.2 Signal, Betriebsstelle und 1.13.1 km / 1.13.2 Signal, Betriebsstelle
	☐ Zusätzliche Anweisungen	x.96 [Freitext]

2	☐	Weiterfahren nach Vorbeifahrt
	☐ Zusätzliche Anweisungen	x.96 [Freitext]

4	☐	Widerruf eines Befehls
4.10	☐ Befehl	4.11 eindeutige Kennung wird widerrufen

5	☐	Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung
x.41	☐ Geschwindigkeitsbeschränkung	zwischen x.42.1 km/h und x.43 Betriebsstelle von x.44 Betriebsstelle bis x.47.1 km / x.47.2 Signal x.48.1 km / x.48.2 Signal
	☐ Zusätzliche Anweisungen	x.96 [Freitext]

6	☐	Fahren auf Sicht
6.40	☐ Fahren auf Sicht	☐ Geschwindigkeitsbeschränkung x.41 x.42.1 km/h zwischen/in x.43 Betriebsstelle und x.44 Betriebsstelle von x.47.1 km / x.47.2 Signal bis x.48.1 km / x.48.2 Signal
x.90	☐ Strecke aus folgen-dem Grund prüfen	Ergebnis melden an x.91 [Freitext] x.92 [Freitext]
	☐ Zusätzliche Anweisungen	x.96 [Freitext]

8	☐	BÜ sichern
8.50	☐ muss halten vor BÜ	zwischen/in x.43 Betriebsstelle und x.44 Betriebsstelle in 8.51.1 km und 8.52.1 km und 8.53.1 km und 8.54.1 km und 8.55.1 km und 8.56.1 km und darf weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist

9	☐	Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung
9.40	☐ Eingeschränkte Fahrstromversorgung	zwischen/in x.43 Betriebsstelle und x.44 Betriebsstelle von x.47.1 km / x.47.2 Signal bis x.48.1 km / x.48.2 Signal
	☐ Einschränkung der Fahrstromversorgung signalisiert	☐ ja 9.67 [oder] ☐ nein 9.68
9.70	☐ Fahren mit gesenktem Stromabnehmer	☐ Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter 9.75

21	☐	Einfahrt / Weiterfahrt
21.10	☐ darf in / auf der	21.11 Betriebsstelle ☐ einfahren 21.12 [oder] ☐ weiterfahren 21.13

22	☐	Ausfahrt aus dem Bf/Bft
22.10	☐ darf aus dem	22.11 Bf / 22.12 Bft ausfahren

29	☐	Weiterfahrt mit höchstens 40 km/h
29.30	☐ muss bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren	

31	☐	Rangieren über Ra 10 oder Einfahrweiche
31.10	☐ darf im	31.11 Bf / 31.12 Bft auf Einfahrgleis aus Richtung über 31.13 Betriebsstelle ☐ Signal Ra 10 31.14 [oder] ☐ Einfahrweiche 31.15 hinaus bis 31.16 Nr. Einfahrweiche rangieren 31.17 Uhrzeit

95	☐	Zusätzliche Anweisungen
95.20	☐ muss bei Annäherung an den BÜ/RÜ Signal Zp 1 geben und BÜ/RÜ schnellstens räumen, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte / RÜ-Mitte erreicht hat	
95.30	☐ muss Personen am und im Gleis durch Signal Zp 1 warnen und anhalten, wenn Personen das Gleis nicht verlassen	
95.40	☐ muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1 geben	
95.50	☐ PZB in / am	95.51 km / 95.52 Signal, Betriebsstelle ☐ ständig wirksam 95.53 ☐ unwirksam 95.54
95.95	☐ muss folgende Anweisungen beachten	95.96 [Freitext]

V Name Zugführer / Triebfahrzeugführer	B Datum	Y Uhrzeit
Z Eindeutige Kennung		

32	☐ Anhalten
	☐ muss anhalten vor
32.10	32.11 Stelle vor der anzuhalten ist
	☐ hält vor Trapeztafel
32.20	32.21 vor Betriebsstelle

☐ überholt	in	anstatt in	
51.30	51.31 Zug	51.32 Betriebsstelle	51.33 Betriebsstelle
☐ wird überholt von		anstatt in	
51.40	51.41 Zug	51.42 Betriebsstelle	51.43 Betriebsstelle

52	☐ Zuglaufmeldung 1		
52.10	☐ gibt die Ankunfts meldung ab in 52.11 Betriebsstelle	für ☐ den eigenen Zug 52.12	☐ 52.13 Zug
52.20	☐ stellt die F ah ran frage in 52.21 Betriebsstelle	für ☐ den eigenen Zug 52.22	☐ 52.23 Zug
52.30	☐ gibt die Ver lassens meldung ab in 52.31 Betriebsstelle	für ☐ den eigenen Zug 52.32	☐ 52.33 Zug

53 ☐ Verzicht auf Zuglaufmeldung			
☐ muss keine 53.10	☐ Ankunftsmeldung 53.11	☐ Fahranfrage 53.12	☐ Verlassensmeldung 53.13
in		abgeben	
53.20 Betriebsstelle			

55	☐ Vorsichtige Einfahrt	
55.10	☐ fährt in 55.11 Betriebsstelle	ein mit vE

95	☐ Zusätzliche Anweisungen		
95.20	☐ muss bei Annäherung an den BÜ/RÜ Signal Zp 1 geben und BÜ/RÜ schnellstens räumen, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte / RÜ-Mitte erreicht hat		
95.30	☐ muss Personen am und im Gleis durch Signal Zp 1 warnen und anhalten, wenn Personen das Gleis nicht verlassen		
95.40	☐ muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1 geben		
95.50	☐ PZB in / am 95.51 km / 95.52 Signal, Betriebsstelle	☐ ständig wirksam 95.53	☐ unwirksam 95.54

[illegible]

W Name Anweisender Z Eindeutige Kennung

Ausfüllhilfe für den Vordruck „Befehle 1 – 31, 95 / Befehle 32 – 95“

Aufbau des Vordrucks

Der Vordruck setzt sich aus den folgenden Bestandteilen zusammen:

- Kopfzeile
- Befehle (nummeriert und fett umrandet)
- Fußzeile

Der Vordruck ist beidseitig bedruckt. Auf der einen Seite sind die Felder für die Befehle 1, 2, 4-6, 8, 9, 21, 22, 29, 31 und 95 abgedruckt, auf der anderen Seite finden sich die Befehle 32, 51-55 und 95.

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

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

Aufbau eines Befehls

Ein Befehl enthält immer einen Auftrag. Zur Anpassung an die betriebliche Situation enthalten die Aufträge Optionen und Textfelder.

Aufträge sind durch einen Rahmen voneinander abgegrenzt. Innerhalb eines Auftrags kann es weitere Aufträge geben, durch die der Inhalt präzisiert wird.

In die Textfelder der Optionen wird der für den Auftrag zutreffende Inhalt eingetragen.

1	☐ Vorbeifahrt am Signal	
	☐ darf vorbeifahren am Signal	
1.10		
		1.11.1 km / 1.11.2 Signal, Betriebsstelle
	und	
		1.12.1 km / 1.12.2 Signal, Betriebsstelle
	und	
		1.13.1 km / 1.13.2 Signal, Betriebsstelle
	☐ Zusätzliche Anweisungen	
x.95		
		x.96 [Freitext]

Befehl

Auftrag

Optionen

Textfeld

Ausfüllregeln

Die Vordrucke dürfen nur einseitig beschrieben werden.

Namen von Betriebsstellen dürfen beim Ausfüllen mit Abkürzungen gemäß den betrieblichen Unterlagen des EIU abgekürzt werden.

Sind mehrere Befehle gleichzeitig zu erteilen, müssen ggf. mehrere Vordrucke verwendet werden.

Wenn Befehle als Kopie oder Durchschrift ausgefertigt werden, muss der Inhalt auf allen Ausfertigungen zweifelsfrei nachvollziehbar sein.

Kopfzeile der Vordrucke

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

Standort des Zuges/ der Rangierabteilung:

- Beim Diktieren des Befehls Eintrag des gemeldeten Standorts des Zuges/ der Rabt.
 - Beim Aushändigen: Standort des Zuges/ der Rabt beim Aushändigen.
 - Die Angabe setzt sich zusammen aus:
 - o **Signal, Weiche** oder **km**
 - o und **Gleisbezeichnung**
 - o mit **Betriebsstelle** oder
 - o bei zweigleisigen Strecken Angabe **Regelgeis** (Rgl) oder **Gegengleis** (Ggl.)
- von Betriebsstelle nach Betriebsstelle** (Betriebsstelle – Betriebsstelle).

Befehle ausfüllen und abarbeiten

Sind mehrere Befehle erforderlich, dürfen die Befehle 1-31 und 32-95 auf einem oder mehreren Vordrucken kombiniert werden.

Zu beachtende Befehle werden durch Ankreuzen des Kästchens hinter der Nummer kenntlich gemacht.

Zu beachtende Aufträge werden durch Ankreuzen des Kästchens über der Nummer kenntlich gemacht. Sind mehrere Optionen möglich, sind die nichtzutreffenden durchzustreichen.

Beispiel:

6 ☒ Fahren auf Sicht			
☒ Fahren auf Sicht [und] ☐ Geschwindigkeitsbeschränkung 5.40 x.41 x.42.1 km/h zwischen/in <u>Bf Langenau</u> und <u>x.44 Betriebsstelle</u> von <u>Esig F</u> bis <u>Asig P3</u> x.43 Betriebsstelle x.47.2 Signal x.48.2 Signal x.44 km/h x.47.2 Signal x.48.2 Signal			
☒ Strecke aus folgendem Grund prüfen <u>31</u> Ergebnis melden an <u>Fdt Carlshof</u> x.90 x.91 [Freitext] x.92 [Freitext]			
☐ Zusätzliche Anweisungen x.95 x.96 [Freitext]			

Einzutragende Angaben zu Signalen:

- Verwendung und Bezeichnung (z. B. Sbk 9, Ne 1).
- Zugelassene Abkürzungen:
(Höhe) Esig, Zsig, Asig, Sperrsig, Bksig, Sbk, Dksig, Ts 2, Ts 3, Sh 2, Ne 1

Einzutragende Angaben zu Betriebsstellen:

- Namen (z. B. Bf Kleinstadt)
- Zur Präzisierung können folgende Abkürzungen verwendet werden:
Bf, Bft, Bk, Hp, Hst, Dkst, Abzw, Üst, Anst, Awanst

Fußzeile der Vordrucke

„**V Name Zugführer/ Triebfahrzeugführer**“: Bei Aushändigung eines Befehls trägt der Triebfahrzeugführer – nach Festlegung des EBL des EIU – der Zugführer bei Empfang des Befehls seinen Namen in Feld V ein und bestätigt die Entgegennahme des Befehls mit seiner Unterschrift.

„**B Datum**“ und „**Y Uhrzeit**“: Das aktuelle Datum sowie die aktuelle Uhrzeit sind einzutragen, nachdem die Wiederholung des Befehls mit „richtig“ bestätigt wurde oder unmittelbar bevor der Befehl ausgehändigt wird.

„**W Name Anweisender**“: Dieses Feld wird ausgefüllt (Name und Funktion des Mitarbeiters), beim diktierten Befehl jedoch dem Zugpersonal nicht übermittelt.

Mitarbeiter, dem der Befehl zum Aushändigen diktiert wird: Immer mit „gez. ... (Name des Fdl/ Zlr) i. A. ... (Unterschrift und Name in Druckbuchstaben, ggf. Funktion des Mitarbeiters) unterzeichnen.

„**Z Eindeutige Kennung**“: Immer auf dem letzten verwendeten Vordruck einzutragen.

Verschriebene Vordrucke

Falsche Eintragungen dürfen nicht korrigiert werden. Falsch ausgefüllte Vordrucke, die noch nicht übermittelt wurden, sind durchzustreichen und zu entsorgen.

Gründe: Zur Verwendung im Feld x.96 bei den Befehlen 5 bzw. 6

Grund Nr.	Anlass	v in	Grund Nr.	Anlass	v in
10	Gleis kann besetzt sein	FaS	29	Mängel am Oberbau	Y
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis	FaS	30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im	FaS
12	Fahrzeuge im Gleis	FaS	31	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdbeben, Sturmschäden etc.)	FaS
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs	FaS	32	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel	FaS
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis	30	33	PZB-Streckeneinrichtung gestört (gilt nicht bei Anzeigeführung)	50
15	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbare Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis	20	34	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen	50
16	Kein Durchrutschweg	30	35	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert	5
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit	50	36	Heißläuferortungsanlage / Festbremsortungsanlage gestört	200
18	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren	40	37	Warnung von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich	Y
19	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert	20	38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert	FaS
20	Spurnillen nicht von Eis und Schnee befreit	30	39	Engstelle für Lü-Sendungen	10
21	Reisendenübergang nicht gesichert	5	40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen	Y
22	Bauarbeiten	Y*	41	Spitzensignal unvollständig	40
23	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis	FaS	42	Windwarnung	80
24	Zustand nach Bauarbeiten	Y*	43	Schwungfahrabschnitt	140
25	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt	FaS			
26	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber La	Y*			
27	Beschäftigte im gesperrten Gleis	20 FaS			
28	Verdacht auf Mängel am Oberbau	25 FaS			

FaS = Auftrag zum Fahren auf Sicht

Y* = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben

Hinweis: Der Befehlsvordruck gemäß FV-NE Anlage 11 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.: 103500 (Block à 75 Vordrucke)
© Flöttmann Verlag

Es folgt Seite 123

Richtlinien für das Fahren im Sichtabstand

- | | |
|---|---|
| (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. | Höchstgeschwindigkeit |
| (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. | Fahrgeschwindigkeit |
| (3) Die Züge müssen das Schlussignal führen. Das vereinfachte Schlussignal kann zugelassen werden, wenn der letzte Wagen bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter nach hinten gut erkennbar beleuchtet ist. | Schlussignal |
| (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. | Bahnübergänge mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen |
| (5) Nebenfahrzeuge werden wie Züge mit kurzem Bremsweg behandelt. Sie müssen bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter auch die gleichen Spitzen- und Schlussignale führen. | Nebenfahrzeuge |
| (6) Züge, die die Bedingungen nach (1) nicht erfüllen, dürfen nur im Raumabstand folgen. | Fahren im Raumabstand |
| (7) Für das Stellen der Signale gibt der EBL die erforderlichen Anweisungen. | Stellen der Signale |
| (8) Für Kreuzungen gilt § 20. | Planmäßige Kreuzungen |
- 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.

noch Anlage 12

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 Schranksenwärter und der Bahnübergangsposten

- (1) Schrankenwärter und Bahnübergangsposten haben ihren Dienstantritt der vorgeschriebenen Stelle zu melden und dabei die genaue Uhrzeit zu erfragen. **Meldung bei Dienstantritt**
- Sie haben sich ab- und zurückzumelden, wenn sie sich in einer Zugpause außer Hörweite der Meldeeinrichtung aufhalten. **Verlassen des Dienstpostens**
- Der Dienst ist nach § 2 (9) zu übergeben. **Dienstübergabe**
- (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. **Beobachten der Annäherung von Fahrzeugen**
- (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. **Zeitpunkt der Schrankenbedienung**
- (4) Der Schrankenwärter hat die Schranken selbst zu bedienen, er darf die Bedienung keinem anderen überlassen. **Öffnen und Schließen der Schranken**
- 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)

noch Anlage 13

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.

(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 Verkommissnisse einzutragen. **Fernsprechbuch**

(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. **Merktafel, Merkblatt**

(16) Bei Rangierfahrten muss sich der Schrankenwärter über die Bedienung der Schranken mit dem Triebfahrzeugführer verständigen. Der Straßenverkehr ist in angemessenen Zeitabständen durchzulassen. **Rangierfahrten**

(17) Muss der Bahnübergang durch Bahnübergangsposten gesichert werden, so ist wie folgt zu verfahren: **Sicherung durch Bahnübergangsposten**

Der Posten, der den Bahnübergang sichert, hat folgende Aufgaben:

- Der Posten hat mindestens eine Warnweste zu tragen. •
- Der Posten stellt sich am Rand der Straßenfahrbahn gut sichtbar für den Straßenverkehr auf und hält ausreichend Abstand zum Gleis, in der Regel denselben Abstand wie Andreaskreuzze, mindestens aber 3,0 m von Gleismitte. •
- Der Posten beobachtet den Straßenverkehr und entscheidet, in welcher Fahrtrichtung und von welcher Seite des Gleises er zuerst den Straßenverkehr anhält. •
- Der Posten darf die Straße nur bei einer ausreichend großen Lücke zwischen Fahrzeugen betreten oder wenn der Verkehr bereits zum Stillstand gekommen ist. •
- Der Posten gibt die Zeichen
„Anhalten“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes) •
und anschließend •
- „Halt“ (seitliches Ausstrecken eines Armes oder beider Arme). •
- Der Posten muss die Zeichen bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter mit rotleuchtender Handleuchte geben. •
Für das Geben der Tageszeichen muss er eine rot-weiße Signalfahne benutzen. •
- Wenn der Posten den Straßenverkehr aus mehreren Richtungen anhalten muss, muss er bei der ersten Fahrtrichtung das Anhalten des Fahrzeugs eindeutig erkennen. •
- Den Fahrer dieses Fahrzeugs muss er zum weiteren Halten auffordern, ehe er sich der nächsten Fahrtrichtung zuwendet. •
- Beim Überqueren der Straßenfahrbahn achtet er darauf, dass er durch den Straßenverkehr nicht gefährdet wird. •
- Er fordert die Verkehrsteilnehmer auch für die nächste Fahrtrichtung in der oben beschriebenen Weise zum Anhalten auf. •

noch Anlage 13

Die Sicherung ist so lange aufrecht zu erhalten, bis das letzte Eisebahnfahrzeug den Bahnübergang verlassen hat. Nach Anordnung des EBL des EIU hat der Bahnübergangsposten bei der Sicherung Hilfsmittel einzusetzen.

Maßnahmen bei besonderen Vorkommnissen

Nothaltauftrag •

(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:

- Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen (Zugmeldestelle/Zuglaufstelle) und (Zugmeldestelle/Zuglaufstelle) / in (Betriebsstelle Name) sofort anhalten!
- Ich wiederhole: Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen (Zugmeldestelle/Zuglaufstelle) und (Zugmeldestelle/Zuglaufstelle) / im Bahnhof (Name) sofort anhalten!
- Hier (Tätigkeit und Stelle des Meldenden/Bezeichnung des Arbeitsplatzes) / Hier Zug (Nummer)“
- oder
- „Mayday, mayday, mayday, Zug (Nummer) sofort anhalten!
- Ich wiederhole: Mayday, mayday, mayday, Zug (Nummer) sofort anhalten!
- Alle Bediensteten, denen eine solche Gefahr bekannt wird, halten
- die Zug- und Rangierfahrten an, sofern nicht die Gefahr durch das
- Anhalten vergrößert wird.

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.

(20) Schrankenwärter haben bei Unfällen und außergewöhnlichen Ereignissen jede mögliche Hilfe zu leisten. Sie verständigen die Unfallmeldestelle.

Hilfeleistung

(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.

Langsamfahrsstellen

(bleibt frei)

Richtlinien für den Dienst der Streckenwärter und Rottenaufsichtsbediensteten

A. Aufgaben der Streckenwärter und Rottenaufsichtsbediensteten

- (1) Streckenwärter und Rottenaufsichtsbedienstete achten auf den betriebssicheren Zustand der Anlagen, insbesondere auf **Überwachung**
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.

- (2) Die Streckenwärter und Rottenaufsichtsbediensteten haben vor gefundene 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. **Beseitigung von Mängeln**

- (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. **Meldungen**

noch Anlage 14

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 Feuerwehrr 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

Nothaltauftrag •

(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:

- Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen (Zugmeldestelle/Zuglaufstelle) und (Zugmeldestelle/Zuglaufstelle) / in (Betriebsstelle Name) sofort anhalten!

Ich wiederhole: Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen •
(Zugmeldestelle/Zuglaufstelle) und (Zugmeldestelle/Zuglaufstel- •
le) / im Bahnhof (Name) sofort anhalten! •
Hier (Tätigkeit und Stelle des Meldenden/Bezeichnung des Ar- •
beitsplatzes) / Hier Zug (Nummer)“ •

oder •

„Mayday, mayday, mayday, Zug (Nummer) sofort anhalten! •
Ich wiederhole: Mayday, mayday, mayday, Zug (Nummer) sofort •
anhalten! •

Alle Bediensteten, denen eine solche Gefahr bekannt wird, halten die •
Zug- und Rangierfahrten an, sofern nicht die Gefahr durch das An- •
halten vergrößert wird. •

Die Meldung ist zuerst in der Richtung zu geben, aus der auf dem
unbefahrbaren Abschnitt der nächste Zug zu erwarten ist. Strecken-
wärter und Rottenaufsichtsbedienstete, die diese Meldung oder sonst
Kenntnis von einer drohenden Gefahr bekommen, halten alle Eisen-
bahnfahrzeuge an.

(10) Ein Zug darf auf freier Strecke nur aus Sicherheitsgründen an-
gehalten werden. Erkennen Streckenwärter oder Rottenaufsichts-
bedienstete, dass einem Zug Gefahr droht, die durch Anhalten abge-
wendet oder gemindert werden kann (z. B. Heißläufer, verschobene La-
dung, 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.

**Anhalten von
Zügen**

(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 aufzu-
fordern.

**Ablaufende
Fahrzeuge**

(12) Streckenwärter und Rottenaufsichtsbedienstete haben bei Un-
fällen und außergewöhnlichen Ereignissen jede mögliche Hilfe zu
leisten. Sie verständigen die Unfallmeldestelle.

Hilfeleistung

(13) Unbefahrbare Streckenabschnitte (z. B. unbefahrbare Schienen-
brüche, Gleisverwerfungen, Unterspülungen, Fahrthindernisse, im
Gleis liegende Straßenfahrzeuge) sind – auch wenn kein Zug zu
erwarten ist – abzuriegeln oder durch Schutzsignale nach beiden
Richtungen zu sichern.

**Unbefahrbare
Strecken-
abschnitte**

(14) Muss der Streckenwärter oder Rottenaufsichtsbedienstete von
sich aus veranlassen, dass ein Zug die zulässige Geschwindigkeit

**Langsam-
fahrstellen**

keit 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)

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 Heißbläufeln.
- 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, Heißbläufeln, 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) verständig 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.

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.
Unregelmäßig- keiten	(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.
Bedienungs- einrichtung	(5) Mechanisch ortsgestellte Weichen und Gleissperren werden durch eine an der Weiche bzw. Gleissperre angebrachte Bedieneinrichtung, 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.

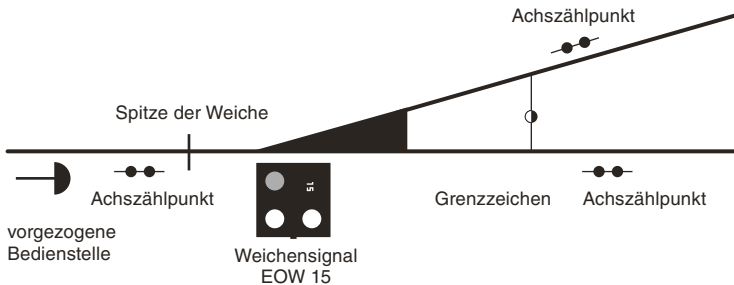
III. Elektrisch ortsgestellte Weichen bedienen

(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:

- Einrichtungen zum selbsttätigen Herstellen der Vorzugslage,
- der Umstellschutz wird durch eine Schalteinrichtung für die EOW realisiert,

Zusatzeinrichtungen

noch Anlage 16

- Schlüsseltaster „AzGrT“ (Achsähler 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 Triebfahrzeugführer 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.

(18) Die Bedienung der Weichenstelltafel oder der Fahrwegstelltafel ist in der SbV des Eisenbahninfrastrukturunternehmens geregelt.

Bedienung der Weichenstelltafel oder Fahrwegstelltafel

(19) Die Bedienung der Zusatzeinrichtungen – vergleiche (13) – ist in der SbV des Eisenbahninfrastrukturunternehmens geregelt.

Bedienung der Zusatzeinrichtungen

IV. Rückfallweichen bedienen

(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.

Auffahren von Rückfallweichen

(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.

Rückfallweichen abweichend der Grundstellung spitz befahren

(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 Verschleißeinrichtung und dem probeweise Umstellen der Weiche von Hand – die Befahrbarkeit der Weiche festgestellt wurde.

Befahren einer gestörten Rückfallweiche gegen die Spitze

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 Vereinbarunsraster 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.

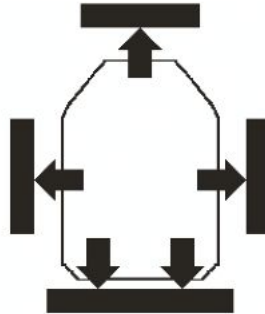
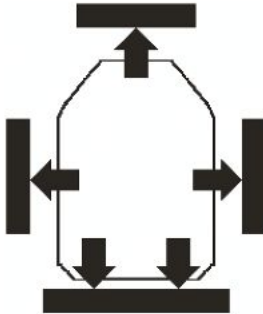
Der Frachtbrief ist mit einem kleinen hellblauen Zettel (Lü-Zettel) mit dem gleichen Zeichen beklebt.

Zettel für außergewöhnliche Sendungen

(Zeichen des EVU)

Muster U (Zeichen des EVU)

Muster U



Für Zeitnehmer

Gesamtlast	Meterlast	Größte Radsatzlast
(7) + (8) t	(9) t/m	(10) t

Gesamtlast	Meterlast	Größte Radsatzlast
(7) + (8) t	(9) t/m	(10) t

(Zeichen des EVU)..... / (Nr).....

(Zeichen des EVU)..... / (Nr).....

..... /

..... /

..... /

..... /

..... /

..... /

Punkt	Querabstand von der Wagenlängsachse auf der		Höhe über SO	Längsabstand von Endradsatz bzw. Drehzapfen	
	einen Seite	anderen Seite			
	(12a) mm	(12b) mm	(13) mm	(14) n _l mm	(15) n _a mm
A					
B					
C					
D					

Punkt	Querabstand von der Wagenlängsachse auf der		Höhe über SO	Längsabstand von Endradsatz bzw. Drehzapfen	
	einen Seite	anderen Seite			
	(12a) mm	(12b) mm	(13) mm	(14) n _l 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).

noch Anlage 17

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“

Unregel- mäßigkeiten

- (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

(7) Die Beförderungsanordnung kann die Einzelbeförderung von Schwerwagen 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.

**Zwischenwagen
bei vorgeschriebener Einzelbeförderung**

Als Zwischenwagen dürfen – sofern die Beförderungsanordnung nichts anderes vorschreibt – alle leeren Wagen und die bis höchstens zur zugelassenen Lastgrenze beladenen Wagen verwendet werden.

III. Besondere Bestimmungen für Lü-Sendungen

(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.

Beförderungsarten

- 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)).

(9) Wegen fester Gegenstände an oder über dem Gleis kann es notwendig werden, dass

**Feste
Gegenstände**

- 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.

noch Anlage 17

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.

Fahrweg- prüfung

- (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.

Zugmelde- verfahren

- (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.

- (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. **Oberleitung**
- (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. **Bekanntgabe**
- (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). **Übernahme durch Zugführer**
- (19) Wagen mit Lü-Sendungen sind möglichst vorn in den Zug einzustellen. **Zugbildung**
- (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. **Rangieren**
- (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. **Aufstellen**

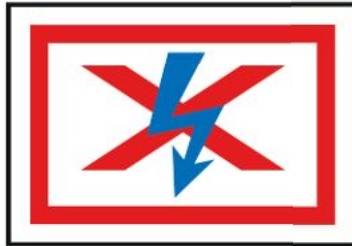
Merkschilder



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.

(EVU)

Fahrtbericht (MUSTER)

(Datum)

[illegible][illegible]

Abkürzungen Zuglaufmeldungen

Ak Ankunfts meldung

Re Rangiererlaubnis

As Abstellmeldung

Vm Verlassensmeldung

Fe Fahrerlaubnis

ZVm Zugvollständigkeitsmeldung

Fsi Fahrwegsicherungsmeldung

Abkürzungen Betriebsstellen

Cs Carlshof

Besondere Vorkommnisse mit Angabe der Zugnummern:

13	14		15
zu Zug Nr	angeschlossen sind Befehle Stück	Anlagen Stück	Unterschrift des Zugführers

Ausfüllhinweise

Grau hinterlegt: Festlegung durch EVU, ob Spalten genutzt werden. Eingetragen werden die Namen weiteren Personals des EVU.

Anleitung zum Führen des Fahrtberichts

Diese Anleitung gilt für das Führen eines Fahrtberichts, für den das EIU einen Vordruck nach dem Muster der Anlage 19 bereitstellt:

1. Sofern in der SbV des EIU vorgegeben führt der Zugführer für jeden Zug einen Fahrtbericht.
2. Für mehrere Zugfahrten des gleichen Zugführers an einem Tag kann ein Vordruck verwendet werden.
3. Beim Wechsel des Zugführers während einer Zugfahrt führt der übernehmende Zugführer den Fahrtbericht weiter.
4. Für eine Zugfahrt über den Datumswechsel (Mitternacht) wird nur ein Fahrtbericht geführt. Der dafür verwendet Vordruck ist nach Beendigung dieser Zugfahrt abzuschließen.
5. Eintragungen in einer Zeile, die bei den in der/den folgenden Zeile(n) unverändert fortgelten, brauchen in den Folgezeilen nicht wiederholt werden. Es wird dann ein Wiederholungszeichen gesetzt (z. B. --).
6. Ein Fahrtbericht ist abgeschlossen, wenn für alle eingetragenen Züge der Zugführer in Spalte 15 unterschrieben hat.
7. Einen abgeschlossenen Fahrtbericht leitet der Zugführer an die vom EVU bestimmte Stelle weiter.
8. Im Kopf des Fahrtberichts sind der Name des EVU (falls nicht bereits eingedruckt) und das Datum einzutragen.
9. Im oberen Bereich des Fahrtberichts (Spalten 1-6) wird zu jedem Zug eine Zeile angelegt, bei Personalwechsel oder Änderungen beim Tzf unterwegs werden ein oder mehrere weitere Zeilen für diesen Zug angelegt.
10. Eintragungen in Spalten 5 und 6 sind nur erforderlich, wenn vom EVU angeordnet. Die Eintragung in Spalte 6 kann ferner unterbleiben, wenn die Eintragung identisch zur Spalte 4 wäre.
11. Im mittleren Bereich des Fahrtberichts (Spalten 7-12) wird für jede Betriebsstelle, an der eine Zuglaufmeldung erforderlich ist (Spalte 11) oder an der eine Bemerkung in Spalte 12 eingetragen wird, eine Zeile angelegt.
12. Wenn das Feld „besondere Vorkommnisse“ verwendet wird, ist beim entsprechenden Zug in Spalte 12 „Bemerkungen“ darauf zu verweisen.
13. Unterer Bereich des Fahrtberichts (Spalten 13-15): Nach Beendigung einer Zugfahrt oder bei Übergange der Zugfahrt an einen anderen Zugführer füllt der Zugführer die entsprechende Zeile der Spalten 13 und 14 aus und unterschreibt in Spalte 15.
14. Die im Bereich „Abkürzungen“ aufgeführten Kurzformen werden verwendet:
 - a. Die Abkürzungen Zuglaufmeldungen in Spalte 11a sowie ggf. in Spalte 12.
 - b. Die Abkürzungen der Betriebsstellen in den Spalten 4, 6, 8, 11c und 12.

Bedieneinrichtung an der Schnittstelle ESTW-ZLB

1 Allgemeines

- (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. **Schnittstelle ESTW-ZLB**
- (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.
- (4) Durchfahrten aus bzw. in die Zugleitstrecke sind auf diesen Zugmeldestellen nicht zulässig. **Durchfahrten**

2 Aufbau und Funktion der Bedieneinrichtung

- (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. **Standort und Aufbau**
- (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. **Zugführerschlüssel**
- (3) Die Bedieneinrichtung ist in Grundstellung, wenn alle Leuchtmelder erloschen sind. **Grundstellung**

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. |
| Fahrstraßen-
anforderung
(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. |
| Zustimmungs-
anforderung | (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 Ausfahrtsignal 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
Ankunfts-
meldung | (5) Es kann auf die Abgabe der Ankunftsmeldung verzichtet werden, wenn nach § 12 (1) die SbV diesbezügliche Regeln enthält. |
| Besonder-
heiten | (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

- | | |
|---|--|
| <p>(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.</p> | <p>Zugmeldungen</p> |
| <p>(2) Der Zugleiter darf einem Zug aus der Zugleitstrecke bis zur Zugmeldestelle, die mit der Schnittstelle ESTW-ZLB ausgerüstet ist, eine Fahrerlaubnis erteilen, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> – 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. | <p>Fahrerlaubnis aus der Zugleitstrecke</p> |
| <p>(3) Die Hauptgleise einer unbesetzten Zugaufmeldestelle gelten als frei, wenn für den zuletzt gefahrenen Zug eine Ankunftsmeldung von einer benachbarten Zugmeldestelle vorliegt, die mit der Schnittstelle ESTW-ZLB ausgerüstet ist.</p> | <p>unbesetzte Zugaufmeldestellen</p> |
| <p>(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.</p> | <p>Besonderheiten</p> |

6 Regeln für den Zugführer und Fahrdienstleiter

- | | |
|---|---|
| <p>(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.</p> | <p>Störung der Bedieneinrichtung</p> |
|---|---|

*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.*

noch Anlage 14

Störung des Signalhalt- melders

(2) Der Zugführer meldet Störungen des Signalhaltmelders fern mündlich 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 Bremsminderungen 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, 200 m 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 Bremsminderungen aus der Reihe für die nächststärkere Neigung zu nehmen.
5. Für Fahrten in der Waagerechten und im Gefälle gelten die dafür vorgeschriebenen Bremsminderungen der Bremstafeln.

Für Fahrten in Steigungen sind zu ermitteln:

- a) die Bremsminderung für die Waagerechte bei der in der Steigung jeweils zugelassenen Geschwindigkeit,
- b) die Bremsminderung 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.

noch Anlage 22

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 Brems-hunderstel 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 Brems-hunderstel um 10 % erhöht werden oder
 - b) die nach der Bremstafel erforderlichen Brems-hunderstel um 10% vermindert und als Mindestbrems-hunderstel 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	Bremsstrecke 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 G	6 10	6 10	6 10	6 10	6 11	8 16	12 21	16 27	21 34	26 41	33 49	39 59	47 70	55 82	65 96	75 —	85 —
1	1 : 1000	R/P G	6 10	6 10	6 10	6 10	7 13	10 17	13 22	17 28	22 35	28 42	34 50	41 60	49 71	57 83	66 96	77 —	86 —
2	1 : 500	R/P G	6 10	6 10	6 10	6 10	8 14	11 18	14 23	19 29	23 36	29 43	36 51	42 61	50 72	58 84	68 97	78 —	88 —
3	1 : 333	R/P G	6 10	6 10	6 10	6 10	9 15	12 19	16 24	20 30	25 37	30 44	37 53	44 63	51 73	60 85	69 98	79 —	89 —
4	1 : 250	R/P G	6 10	6 10	6 10	6 10	10 16	13 21	17 26	21 32	26 38	32 45	38 54	45 64	53 75	61 86	70 99	81 —	90 —
5	1 : 200	R/P G	6 10	6 10	6 10	6 10	11 17	14 22	18 27	22 33	27 39	33 47	40 55	47 65	54 76	62 86	72 101	82 —	92 —
6	1 : 167	R/P G	6 10	6 10	6 10	6 10	12 18	15 23	19 28	24 34	28 41	34 48	41 57	48 67	56 78	64 90	73 —	83 —	93 —
7	1 : 143	R/P G	6 10	7 11	9 13	11 16	13 20	16 24	20 30	25 36	30 42	36 50	42 59	49 69	57 80	65 92	74 —	85 —	95 —
8	1 : 125	R/P G	7 10	8 12	10 14	12 17	14 21	17 26	21 31	26 37	31 44	37 52	44 61	51 71	58 82	67 94	76 —	86 —	96 —
10	1 : 100	R/P G	8 12	10 14	11 16	13 19	16 23	19 28	24 34	28 40	34 47	40 55	46 64	54 75	61 86	70 97	78 —	89 —	100 —
12	1 : 83	R/P G	10 14	12 16	13 18	16 21	18 26	22 31	26 37	31 44	36 51	42 60	49 68	57 79	64 91	73 100	81 —	92 —	103 —
15	1 : 67	R/P G	12 17	14 19	15 22	18 25	21 29	25 35	29 42	34 49	40 57	46 66	53 78	60 87	68 100	77 —	85 —	96 —	107 —
17	1 : 59	R/P G	14 20	15 22	17 24	20 27	23 32	27 38	31 45	37 52	43 61	49 68	56 81	63 93	71 —	80 —	88 —	99 —	110 —
20	1 : 50	R/P G	17 23	18 25	21 27	24 31	26 35	30 42	35 49	41 57	47 67	54 77	60 89	68 101	76 —	85 —	93 —	104 —	115 —
22	1 : 45	R/P G	18 25	20 27	22 30	26 33	28 38	33 44	37 52	44 61	50 71	56 82	63 94	71 —	79 —	86 —	96 —	108 —	119 —
25	1 : 40	R/P G	21 28	23 30	25 33	28 37	32 42	36 48	41 56	47 66	54 76	61 88	68 101	76 —	84 —	92 —	101 —	112 —	124 —
30	1 : 33	R/P G	25 33	27 36	30 39	34 43	37 48	42 55	47 64	54 74	61 86	68 100	75 —	84 —	92 —	101 —	110 —	123 —	133 —
35	1 : 29	R/P G	30 39	32 41	35 44	38 48	43 54	48 63	54 73	61 85	68 98	75 —	83 —	92 —	101 —	110 —	120 —	131 —	—
40	1 : 25	R/P G	34 43	37 46	40 50	44 54	49 60	54 68	61 79	68 92	76 —	83 —	91 —	100 —	111 —	120 —	130 —	143 —	—

Bremstafel für 400 m Bremsweg

Maßgebendes Gefälle		Brems- stellung	Bremsstrecke bei einer zugelassenen Geschwindigkeit bis zu km/h															
			15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80		
in ‰	im Verhältnis		6 10	6 10	6 10	6 12	8 17	11 24	15 24	21 33	28 43	36 57	46 73	56 92	67 —	80 —	93 —	96 —
0	1 : ∞	P G	6 10	6 10	6 10	6 12	8 17	11 24	15 24	21 33	28 43	36 57	46 73	56 92	67 —	80 —	93 —	96 —
1	1 : 1000	P G	6 10	6 10	6 10	6 13	9 19	12 25	16 34	23 45	29 59	37 75	47 75	57 94	68 —	82 —	96 —	96 —
2	1 : 500	P G	6 10	6 10	7 11	7 15	10 20	13 27	17 36	24 47	30 56	39 70	49 77	59 96	70 —	83 —	98 —	98 —
3	1 : 333	P G	6 10	6 10	8 12	8 16	11 21	14 28	19 38	25 49	32 62	40 82	50 79	61 97	72 —	85 —	100 —	100 —
4	1 : 250	P G	6 10	7 10	9 13	9 17	12 23	15 30	20 39	26 50	33 64	42 81	52 100	62 —	74 —	87 —	102 —	102 —
5	1 : 200	P G	6 10	8 10	10 14	10 18	13 24	17 31	21 41	28 52	34 67	43 83	53 —	64 —	76 —	89 —	104 —	104 —
6	1 : 167	P G	7 10	9 11	11 15	11 20	14 26	18 33	23 43	29 54	36 69	44 85	55 —	65 —	78 —	91 —	106 —	106 —
7	1 : 143	P G	8 10	10 12	12 16	12 21	15 27	19 35	24 45	30 57	37 71	46 88	56 —	67 —	79 —	93 —	109 —	109 —
8	1 : 125	P G	9 10	11 13	13 17	13 22	16 28	20 36	25 47	31 59	38 73	48 90	58 —	69 —	81 —	95 —	111 —	111 —
10	1 : 100	P G	11 13	13 16	16 20	16 25	19 31	23 40	28 51	34 64	41 76	50 94	61 —	72 —	85 —	99 —	115 —	115 —
12	1 : 83	P G	13 15	15 18	18 22	18 27	21 34	25 44	30 55	37 69	44 84	53 —	64 —	75 —	89 —	103 —	120 —	120 —
15	1 : 67	P G	16 18	18 21	21 25	21 31	24 38	29 49	34 61	41 76	49 84	58 —	69 —	81 —	95 —	109 —	127 —	127 —
17	1 : 59	P G	18 20	20 23	23 27	23 33	26 42	31 53	37 65	44 81	52 100	61 —	73 —	84 —	99 —	114 —	—	—
20	1 : 50	P G	21 23	23 26	26 30	26 37	30 48	35 58	41 71	48 89	56 —	66 —	76 —	90 —	105 —	120 —	—	—
22	1 : 45	P G	23 25	25 28	28 32	28 40	32 49	37 62	43 75	50 94	59 —	69 —	81 —	94 —	109 —	—	—	—
25	1 : 40	P G	26 27	27 31	32 36	32 43	36 54	41 67	48 82	55 —	64 —	74 —	86 —	100 —	—	—	—	—
30	1 : 33	P G	31 32	34 36	38 41	38 49	42 61	48 76	54 92	63 —	72 —	83 —	96 —	—	—	—	—	—
35	1 : 29	P G	37 37	40 42	44 47	44 56	49 69	54 86	61 —	71 —	80 —	92 —	—	—	—	—	—	—
40	1 : 25	P G	42 43	46 47	50 52	50 62	55 76	61 95	69 —	79 —	90 —	102 —	—	—	—	—	—	—

Bremstafel für 300 m Bremsweg

Maßgebendes Gefälle		Bremsstellung	Bremsunterstiel 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	7	7	7	8	12	16	23	31	40	52	64	78	93			
			10	10	10	12	18	27	38	52	72	96	120	144	168			
1	1 : 1000	P	7	7	7	9	13	17	25	32	41	53	66	79	95			
			10	10	10	13	20	29	40	55	74	99	124	149	174			
2	1 : 500	P	7	7	7	10	14	18	26	34	43	55	67	81	97			
			10	10	10	15	21	31	42	57	76	101	126	151	176			
3	1 : 333	P	7	7	8	10	15	20	27	35	45	56	69	83	99			
			10	10	11	16	23	33	44	60	79	103	128	153	178			
4	1 : 250	P	7	8	9	11	16	22	29	38	48	58	71	85	101			
			10	10	13	17	25	34	46	62	81	101	124	148	172			
5	1 : 200	G	7	8	9	12	18	23	30	38	49	59	74	87	103			
			10	10	14	19	26	36	48	64	84	104	128	152	176			
6	1 : 166	P	8	9	10	13	19	24	31	39	50	60	75	88	104			
			10	11	15	20	28	38	50	67	86	106	128	150	172			
7	1 : 143	P	9	10	11	14	20	25	33	40	51	62	77	90	106			
			10	12	16	21	29	40	52	69	89	111	133	155	177			
8	1 : 125	P	9	11	13	16	21	27	35	43	53	64	79	92	108			
			10	13	17	23	31	41	54	71	91	113	135	157	179			
10	1 : 100	P	11	12	15	19	23	30	37	46	56	68	82	95	111			
			12	15	19	25	34	45	58	76	96	118	140	162	184			
12	1 : 83	P	12	15	17	21	26	32	39	49	59	71	85	98	114			
			14	17	21	28	37	48	62	81	101	124	148	172	196			
14	1 : 71	P	16	17	20	23	28	34	42	51	62	74	88	102	118			
			16	19	23	30	40	52	66	85	105	128	152	176	200			
15	1 : 67	P	16	18	21	24	29	35	43	53	63	75	89	104	120			
			17	20	24	31	41	54	68	88	108	132	156	180	204			
16	1 : 62	P	17	19	23	25	30	36	45	54	65	77	91	106	122			
			18	21	26	33	41	51	62	74	87	101	116	131	146			
18	1 : 55	P	19	21	25	28	34	39	48	57	68	80	95	110	125			
			20	23	28	35	46	59	74	95	117	141	165	189	213			
20	1 : 50	P	22	24	27	30	36	42	50	60	71	83	98	113	129			
			22	26	30	38	49	62	78	99	121	145	169	193	217			
22	1 : 45	P	23	26	30	32	39	44	53	63	74	87	102	118	134			
			24	27	32	40	52	66	82	101	123	147	171	195	219			
25	1 : 40	P	25	30	33	36	42	48	57	67	79	93	108	124	140			
			27	30	35	44	56	71	88	107	129	153	177	201	225			
30	1 : 33	P	31	35	39	44	49	56	65	75	88	102	118	134	150			
			32	38	41	51	64	80	98	118	140	162	184	206	228			
35	1 : 29	P	36	41	45	51	57	63	73	83	97	112	128	144	160			
			37	40	46	57	72	89	107	127	147	171	195	219	243			
40	1 : 25	P	41	46	52	58	64	70	81	91	107	123	141	159	177			
			42	45	52	63	79	97	117	139	161	183	205	227	249			

Bremstafel für 200 m Bremsweg

Maßgebendes Gefälle		Brems- stellung	Bremsstundertafel 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	55 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 28	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	Bremsunterstel bei einer zugelassenen Geschwindigkeit bis zu							
			10	15	20	25	30	35	40	
in ‰	im Verhältnis		km/h							
0	1 : ∞	P	13	18	26	37	55	77	107	
1	1 : 1000	P	14	19	27	39	59	81	110	
2	1 : 500	P	15	20	29	42	61	84	114	
3	1 : 333	P	16	21	31	44	64	87	117	
4	1 : 250	P	17	22	33	46	67	91	121	
5	1 : 200	P	18	23	35	50	70	95	125	
6	1 : 166	P	20	25	37	52	73	97	—	
7	1 : 143	P	22	27	39	55	76	101	—	
8	1 : 125	P	24	29	42	58	79	105	—	
10	1 : 100	P	26	34	46	64	86	113	—	
12	1 : 83	P	31	38	52	68	91	119	—	
14	1 : 71	P	36	44	57	74	97	126	—	
15	1 : 67	P	38	46	60	78	100	—	—	
16	1 : 62	P	41	49	62	80	104	—	—	
18	1 : 55	P	45	54	68	86	110	—	—	
20	1 : 50	P	51	59	73	91	116	—	—	
22	1 : 45	P	55	64	80	98	123	—	—	
25	1 : 40	P	61	74	90	107	—	—	—	
30	1 : 33	P	72	87	105	125	—	—	—	
35	1 : 29	P	83	101	123	—	—	—	—	
40	1 : 25	P	95	115	139	—	—	—	—	

Anlage 23

zu § 42 (4)

Handgebremste Züge oder Zugteile

(1) Bei einem handgebremsten Zug oder Zugteil hat der Zugführer die Bremsen 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 Bremsen 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 Eisenbahn Güterwagen

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 Kuppung, an den Pufferscheiben oder Einstecken von Stangen zwischen den Radspeichen bewegen oder aufhalten!

Wagenrücken (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

(entfällt)