

und gemäß Verteiler Richtlinie 408

20.10.2014

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

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

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

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

Die verwendeten Abkürzungen sind am Schluss des Dokuments erläutert.

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

1. Grundsätze der Weiterentwicklung

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

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

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

2. Neue Struktur der Richtlinie 408

Die folgende Abbildung zeigt die ab 13.12.2015 gültige Struktur:

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

2.1 Modulgruppe 408.01 - 06

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

2.2 Modulgruppe 408.11 - 16

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

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

2.3 Modulgruppe 408.21 - 27

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

2.4 Modulgruppe 408.31 - 37

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

2.5 Modulgruppe 408.48

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

2.6 Modulgruppe 408.58

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

2.7 Modulgruppe 408.81 - 89

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

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

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

2.8 Modulgruppe 408.91 - 99

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

2.9 Erläuterungsschreiben

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

3. Netzzugangsrelevantes Regelwerk

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

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

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

4. Weiterentwicklung der Örtlichen Richtlinien als örtl. Zusätze

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

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

4.1 Örtliche Richtlinien (Status quo)

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

4.2 Angaben für das Streckenbuch

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

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

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

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

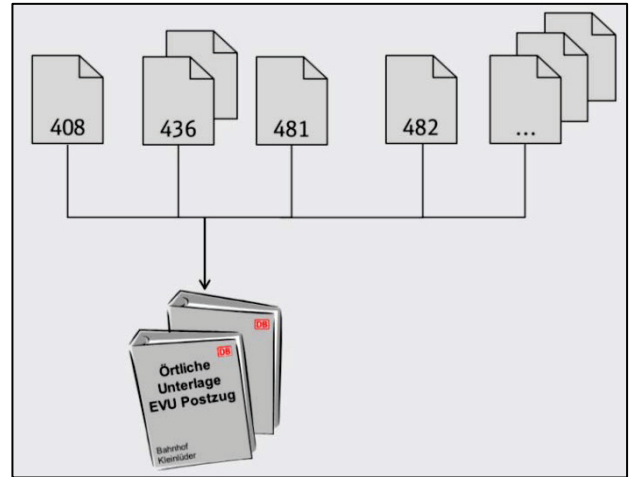
4.3 Betriebsstellenbuch

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

4.4 Örtliche Zusätze für Mitarbeiter auf Betriebsstellen des EVU

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

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

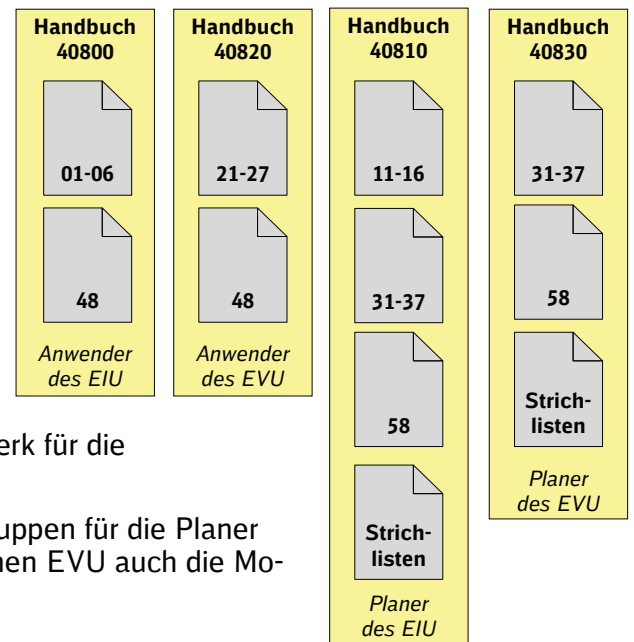


5. Handbücher und Druck

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

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

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



6. Aktualisierung weiterer Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks

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

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

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

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

Abkürzungen

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

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

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

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

gez. i.V. Bormet
(Leiter Betriebsverfahren)

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

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Verzeichnis der Aktualisierungen Richtlinie 31 - 37; Modulgruppen	408.3100 Seite 1

1 Verzeichnis der Aktualisierungen

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Aktualisierung eingearbeitet (Namenszeichen/Tag)
1	408.31 - 37	13.12.2015	Neuherausgabe	
2	408.31 - 37	11.12.2016	Aktualisierung 01	
3	408.31 - 37	10.12.2017	Aktualisierung 02	

2 Modulgruppen

- 408.31 Züge fahren - Allgemeines -
Fachautorin: Heike Villioth-Ebert, (069) 265 31633
- 408.32 Züge fahren - Regelfall -
Fachautor: Dietmar Homeyer, (069) 265 31632
- 408.33 Züge fahren - Regelfall -
Fachautorin: Heike Villioth-Ebert, (069) 265 31633
- 408.34 Züge fahren - Besonderheiten -
Fachautor: Dirk Enders, (069) 265 31636
- 408.35 Züge fahren - Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb -
Fachautorin: Heike Villioth-Ebert, (069) 265 31633
- 408.36 Züge fahren - Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen -
Fachautor: Dirk Enders, (069) 265 31636
- 408.37 Züge fahren - Bilden der Züge -
Fachautorin: Heike Villioth-Ebert, (069) 265 31633



20.10.2014

Neuherausgabe Richtlinie 408; hier: Richtlinie 408 – Fahrdienstvorschrift -, Modulgruppen 408.31 – 37, Erläuterungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die neue Richtlinie 408.31 – 37 gilt ab 13.12.2015. Sie enthält folgende Module:

408.3100	408.3341	408.3445	408.3491
408.3101	408.3351	408.3463	408.3541
408.3101A01	408.3431	408.3481	408.3691
408.3301	408.3435	408.3487	
408.3331	408.3441	408.3488	

Geltung

Die neue Richtlinie 408, Modulgruppen 408.31 – 37 gilt ab 13.12.2015. Sie gilt für örtliche Planer des Eisenbahnverkehrsunternehmens, die dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen Daten für die Erstellung der „Angaben für das Streckenbuch“ bereitstellen müssen.

Übergang der Gültigkeit

Die Richtlinie 408.11 – 19 B 9 wird mit Ablauf des 12.12.2015 ungültig und ist wegzulegen. Die bisherigen Regeln gehen in die neuen Richtlinien 408.11 - 16, 408.31 – 37 und 408.58 über.

...

Nummerierung der Module

Die bisherigen Module der Modulgruppe 408.11 - 19 waren abschnitts- bzw. absatzgenau bezeichnet. So gab es z. B. zum Modul 408.0331 die Module „408.1331 Abschnitt 3 Absatz 2 a“, „408.1331 Abschnitt 3 Absatz 5 c“ und „408.1331 Abschnitt 3 Absatz 7“. Da diese so bezeichneten Module ebenfalls eine innere Gliederung in Abschnitte und Absätze aufwiesen, war es schwer, diese zu zitieren. Die neuen Module der Modulgruppe 408.11 - 16 sind deshalb lediglich mit 4stelligen Modulnummern bezeichnet. So gibt es z. B. zum Modul 408.2331 nur ein einziges Modul 408.3331. Eine Übersicht am Anfang jedes Moduls stellt dann den genauen Bezug zu den Ausgangsmodulen her. Pro Bezugsstelle beginnen die Abschnitte innerhalb eines Moduls mit einer neuen Zehnerstelle. Zwischen Zehnerstellen können Lücken gelassen sein, um künftige Erweiterungen ohne Änderung der vorher vorhandenen Gliederung einfügen zu können. So gibt es z. B. im neuen Modul 408.3331 die Abschnitte 21, 51 - 52 und 71.

Modul 408.3101 – Ausnahmen, Zusätzliche oder abweichende Regeln aufstellen und bekanntgeben

neu: Modul 408.3101, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
11	408.0101 Abschnitt 3
21 - 23	neu
24	408.1101 Abschnitt 2 1 (3)

Die Vorgaben zum Erstellen zusätzlicher und abweichender Regeln sind aufgrund der TSI-gerechten Trennung der Regeln der Ril 408.01-09 neu erstellt worden. Die hierzu notwendigen generellen Regeln sind als Abschnitte 21 - 23 aufgenommen worden. Die Vorgabe zum Abstimmen der Regeln konnte unmittelbar als Abschnitt 24 übernommen werden.

Anhang 408.3101A01 Übersicht über die in die Angaben für das Streckenbuch und weitere Unterlagen aufzunehmenden Regeln

neu: Anhang 408.3101A01, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamter Anhang	neu

Modul 408.3301 – Fahren ohne streckenkundigen Mitarbeiter untersagen, Auf Nebenbahnen höhere Geschwindigkeiten zulassen

neu: Modul 408.3301, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21 a) - c)	408.1301 Abschnitt 5 Absatz 2 a
21 d) - g)	neu
51	408.1301 Abschnitt 5 Absatz 2 b

Die zusätzlichen Strecken nach 21 d) - g) auf denen das Fahren ohne Streckenkenntnis zu untersagen ist, wurden aus Ril 492.0755 (VDV-Schrift 755) Abschnitt 6.2 inhaltsgleich übernommen.

Modul 408.3331 – Ergänzende Regeln zur Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof

neu: Modul 408.3331, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21	408.1331 Abschnitt 3 Absatz 2 a
51 - 52	408.1331 Abschnitt 3 Absatz 5 c
71	408.1331 Abschnitt 3 Absatz 7

Modul 408.3341 – Bahnübergänge durch Zugpersonal sichern

neu: Modul 408.3341, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
11 - 12	408.1341 Abschnitt 3 Absatz 3

Modul 408.3351 – Auf der freien Strecke Züge trennen oder Fahrzeuge abstellen

neu: Modul 408.3351, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21 - 22	408.1351 Abschnitt 4

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

neu: Modul 408.3431, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21 (1)	408.1431 1 (1) 1 (1)
21 (2)	408.1431 1 (1) 1 (2)
22 (1)	408.1431 1 (1) 2 (1)
22 (2)	408.1431 1 (1) 2 (2)
22 (3)	408.1431 1 (1) 2 (3)
23 (1)	408.1431 1 (1) 3 (1)
23 (2)	408.1431 1 (1) 3 (2)
41	408.1431 2 (2) und 408.1432 2 (2) 2 (4)

Modul 408.3435 – Von den für Bahnanlagen oder Zügen vorgesehenen Maßen abweichen

neu: Modul 408.3435, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21	408.1435 1 (1) 1
22 (1)	408.1435 1 (1) 2 (1)
22 (2)	408.1435 1 (1) 2 (2)

Modul 408.3441 – Nachschieben

neu: Modul 408.3441, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21 (1) - (2)	408.1442 1 (8) 1 (1) - (2)
22	408.1442 1 (8) 2

In Abschnitt 21 Absatz 2 wurde die Regel, wonach es bei Zügen, die ausschließlich aus Drehgestellwagen gebildet sind, keine Druckkraftbegrenzung gibt, herausgenommen. Da es sich hierbei nicht um eine Planungsregel handelt, findet sich die Regel neu in Modul 408.2441 Abschnitt 1 Absatz (7).

Modul 408.3445 – Geschobene Züge

neu: Modul 408.3445, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21	408.1445 2 (3) 1
22	408.1445 2 (3) 2

Das bisherige Modul 408.1445 Abschnitt 2 Absatz 3 enthält Planungsregeln sowohl für das EIU, als auch für das EVU. Daher sind inhaltsidentisch ein Modul 408.1445 und 408.3445 entstanden. Die jeweils informativen Teile sind kursiv gedruckt.

Modul 408.3463 – Auf dem Gegengleis fahren

neu: Modul 408.3463, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
91	408.1464 2 1
92 (1)	408.1464 2 2 (1) a) und b)
92 (2)	408.1464 2 2 (2)
92 (3)	408.1464 2 2 (3)

Modul 408.3481 – Sperrfahrten durchführen

neu: Modul 408.3481, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
31 (1)	408.1481 3 und 408.1482 2 1 (1)
31 (2)	408.1481 3 und 408.1482 2 1 (2)
32	408.1481 3 und 408.1482 2 2
41	408.1481 12 (1) und 408.1482 6 (2) 1
42	408.1481 12 (1) und 408.1482 6 (2) 2

Modul 408.3487 – Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock durchführen

neu: Modul 408.3487, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21	neu
22	neu

Modul 408.3488 – Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt

neu: Modul 408.3488, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
71	408.1901 1 (2) b) Nr. 1

Modul 408.3491 – Höhengleiche Übergänge für Reisende sichern

neu: Modul 408.3491, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21	408.1491 4 zweiter Anstrich

Modul 408.3541 – Eis, Wind und Sturm

neu: Modul 408.3541, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21	408.1541 Abschnitt 2 b 1 (3)
51	408.1541 Abschnitt 4 2 (2)

neu: Modul 408.3541, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
71	neu

Der Abschnitt 71 ist aus der Ausnahmegenehmigung Nr. 107 zur Richtlinie 408.11 - 19 ins Regelwerk überführt worden.

Modul 408.3691 – Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen

neu: Modul 408.3691, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21	408.1691 6 1
22	408.1691 6 2

Aufheben von Ausnahmegenehmigungen zur Ril 408.11 - 19 - Züge fahren und Rangieren

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

- Nr. 107 (Kritische Wettersituationen (Sturmwarnungen), gültig ab 01.04.2013)

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

gez. i. V. Bormet
(Leiter Betriebsverfahren)

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

11.12.2015

Richtlinie 408 – Fahrdienstvorschrift -, Modulgruppen 408.31 – 37, Aktualisierung 1, Erläuterungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aktualisierung 1 der Richtlinie 408.31 - 37 gilt ab 11.12.2016. Sie enthält folgende geänderte Module:

408.3100Z01	408.3431	408.3651 (neu)
408.3101A01	408.3488	

Allgemein

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

Bei Änderungen eines Anhangs, Vordrucks oder Zusatzes ändert sich automatisch auch das Gültigkeitsdatum im jeweiligen Grundmodul. Daher sind diese im Inhaltsverzeichnis ebenfalls mit dem Gültigkeitsdatum 11.12.2016 dargestellt, ohne dass es eine Änderung im jeweiligen Grundmodul gegeben hat. Grundmodule ohne Änderungen werden im Rahmen der Aktualisierung 01 nicht mitgeliefert.

Aufheben von Ausnahmegenehmigungen zur Ril 408.31 - 37 - Züge fahren und Rangieren

Mit der Aktualisierung 1 zur Ril 408.31 - 37 - Fahrdienstvorschrift - wird Ausnahmegenehmigungen 201 (ETCS) ungültig.

Erläuterungen zu den Änderungen im Einzelnen**Modul 408.3431 – Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten oder Ausfall von Zügen, Versuchszüge**

In Abschnitt 23 Absatz (2) f) wurde ein Fehler korrigiert. Befehl 12 wurde in Befehl 14 geändert.

Modul 408.3488 – Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt

In diesem Modul wurde der Abschnitt 51 als kursiver Hinweis für die Ersteller des Streckenbuchs ergänzt. Die Inhalte geben Regeln für den Übergang von Zugfahrten in Rangierfahrten bei der Bedienung von Anschlussstellen vor und sind vom Ersteller der Betriebsstellenbuchs als Angaben für das Streckenbuch an das EVU zu liefern.

...

Modul 408.3651 – PZB-Zwangsbremung (neues Modul)

Züge dürfen auf einer Strecke mit ETCS Level 2 ohne Hauptsignale verkehren, wenn ihr führendes Fahrzeug mit ETCS ausgerüstet ist. Um zu verhindern, dass Züge mit einem führenden Fahrzeug ohne ETCS-Fahrzeuggerät irrtümlich in eine Strecke mit ETCS Level 2 ohne Hauptsignale einfahren, sind folgende technische Sicherungen vorhanden:

- Das Zufahrtsicherungssignal ist mit einem 2000 Hz-Gleismagnet ausgerüstet. Dieser leitet eine PZB-Zwangsbremung ein, wenn das führende Fahrzeug, das mit ETCS Level 2 ausgerüstet ist, noch nicht nach ETCS-Level 2 gewechselt ist bzw. wenn das führende Fahrzeug nicht mit ETCS ausgerüstet ist und der Zug dennoch am Zufahrtsicherungssignal vorbeifährt. Als korrespondierende betriebliche Maßnahme ist es erforderlich, dass der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter nach einer PZB-Zwangsbremung zusätzlich mitteilt, dass ein automatischer Wechsel nach ETCS-Level 2 nicht stattgefunden hat bzw. sein Triebfahrzeug nicht mit ETCS ausgerüstet ist. Da der Triebfahrzeugführer ein Zufahrtsicherungssignal anhand allgemeiner Merkmale nicht erkennen kann, ist ihm das oben beschriebene Verhalten im Streckenbuch vorzugeben (Abschnitte 11 und 12).
- Hinter dem Zufahrtsicherungssignal sind am Anfang einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale 2000 Hz-Gleismagnete verlegt. Hierzu sind folgende korrespondierende betriebliche Maßnahmen erforderlich: Wenn eine PZB-Zwangsbremung an einem solchen Gleismagneten eingetreten ist, muss der Triebfahrzeugführer nach den Regeln in Modul 408.2651 Abschnitt 3 sofort nach dem Anhalten den Fahrdienstleiter verständigen. Fahrdienstleiter und Triebfahrzeugführer müssen feststellen, dass die Zwangsbremung am Anfang einer Strecke mit ETCS Level 2 ohne Hauptsignale eingetreten ist und ob das führende Fahrzeug über ein ETCS-Fahrzeuggerät verfügt. Wenn das führende Fahrzeug mit einem ETCS-Fahrzeuggerät ausgerüstet ist, kann der Zug in die Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale einfahren. Es gelten die Regeln in Modul 408.0653 3 und Modul 408.2653 3. Wenn das führende Fahrzeug nicht mit ETCS ausgerüstet ist, muss der Fahrdienstleiter den Zug zurücksetzen lassen und über eine Strecke mit PZB/LZB umleiten. Der Triebfahrzeugführer dürfte bei einer Zwangsbremung auf der freien Strecke, die nicht an einem Haupt- oder Sperrsignal eingeleitet wurde, weiterfahren, wenn er den Fahrdienstleiter nicht erreicht (Modul 408.2651 Abschnitt 3). Dies ist bei einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale auszuschließen, da im weiteren Fahrtverlauf für den signalgeführten Zug keine gültigen Signale folgen und entsprechend keine weitere PZB-Streckeneinrichtung vorhanden ist. Aus diesem Grund regeln die Abschnitte 13 und 14, dem Triebfahrzeugführer im Streckenbuch vorzuschreiben, dass er nicht (auf Sicht) weiterfahren darf, wenn er nach einer PZB-Zwangsbremung an einem solchen Gleismagneten den Fahrdienstleiter nicht erreicht.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

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

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

Gemäß Verteiler Ril 408.31 - 37

04.07.2016

Richtlinie 408 – Fahrdienstvorschrift -, Modulgruppen 408.31 – 37, Aktualisierung 2, Erläuterungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aktualisierung der Richtlinie 408.31 - 37 gilt ab 10.12.2017 Sie enthält folgende geänderte Module:

408.3100	408.3101
408.3100Z02 (neu)	408.3351

Erläuterungen**Allgemein**

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

408.3100 – Verzeichnis der Aktualisierungen

Das Verzeichnis der Aktualisierungen wurde angepasst.

Modul 408.3101 –Zusätzliche oder abweichende Regeln aufstellen und bekanntgeben.

Nach Abschnitt 11 genehmigt die „regelwerksverantwortliche Stelle des Infrastrukturbetreibers“ Ausnahmen von den Regeln. Diese neutrale Formulierung ist aus folgenden Gründen erforderlich:

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

...

Modul 408.3351 – Auf der freien Strecke Züge trennen oder Fahrzeuge abstellen

In Abschnitt 21 Absatz (2) wurde die Vorgabe für das Sichern von Fahrzeugen bzw. Zugteilen auf der freien Strecke geändert. Der Halbsatz „für je angefangene 100 t Zuggewicht oder je angefangene vier Achsen ist eine Feststellbremse anzuziehen“ ist entfallen, weil diese Vorgabe in der Verantwortung des EVU liegt und das EIU deshalb hierzu keine Vorgaben mehr machen darf. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen ist für die Sicherung des abgetrennten Zugteils verantwortlich. Radvorleger und Hemmschuhe sind für die Sicherung weiterhin nicht zugelassen.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

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

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

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Ausnahmen, zusätzliche oder abweichende Regeln aufstellen und bekanntgeben	408.3101 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
11	Ausnahmen	
21 - 24	Zusätzliche oder abweichende Regeln aufstellen	408.2101 2

11 Ausnahmen

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

21 Allgemeines

- Richtlinie 408.21 - 27** (1) Den Triebfahrzeugführern des Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) sind zusätzliche oder abweichende Regeln zur Richtlinie 408.21 - 27 als Teil des Streckenbuches zu geben, soweit es im Anhang 408.3101A01 vorgesehen und erforderlich ist.
- Wiederholungen, Verweise** (2) In den zusätzlichen Regeln sollen keine
- Textwiederholungen aus Richtlinien,
 - Verweise auf Richtlinien und
 - Hinweise, dass keine Regelungen getroffen werden, gegeben werden.

22 Regeln für Mitarbeiter auf Betriebsstellen

- Verantwortliche Stelle** (1) Zusätzliche oder abweichende Regeln für Mitarbeiter auf Betriebsstellen sind von dem Eisenbahnunternehmen zu geben, welches die Mitarbeiter auf den Betriebsstellen beschäftigt.
- EVU** (2) EVU geben die zusätzlichen oder abweichenden Regeln für Mitarbeiter auf Betriebsstellen in einem durch das jeweilige EVU zu bestimmenden örtlichen Zusatz.
- Datenlieferung vom EVU an das EIU** (3) Kann für die Erstellung von zusätzlichen oder abweichenden Regeln für Mitarbeiter auf Betriebsstellen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) eine Übernahme von Daten oder Regeln des EVU im Betriebsstellenbuch erforderlich sein, ist im Anhang 408.3101A01 in Spalte 8 darauf hingewiesen.
- Datenlieferung vom EIU an das EVU** (4) Kann für die Erstellung von zusätzlichen oder abweichenden Regeln für Mitarbeiter auf Betriebsstellen des EVU eine Übergabe von Daten oder Regeln durch das EIU erforderlich sein, ist im Anhang 408.3101A01 in Spalte 7 darauf hingewiesen.

23 Regeln für Triebfahrzeugführer

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

Hinweise:

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

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

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

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

Züge fahren; Ausnahmen, zusätzliche oder abweichende Regeln aufstellen und bekanntgeben	408.3101 Seite 3
--	-----------------------------

- (3) Regeln, die auf Antrag eines Eisenbahnverkehrsunternehmens aufgenommen werden, sind durch „EVU [Name des Eisenbahnverkehrsunternehmens]“ zu ergänzen. **Kennzeichnung**
- (4) Das EVU muss die Aufnahme und notwendige Änderungen und Ergänzungen der Stelle mitteilen, die die Angaben für das Streckenbuch herausgibt. **Mitteilen**
- (5) Berichtigungen der Angaben für das Streckenbuch erfolgen im Regelfall zum Jahresfahrplanwechsel. **Berichtigung**

24 Abstimmen der Regeln - Beteiligen anderer Eisenbahnunternehmen

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



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Übersicht über die in die Angaben für das Streckenbuch und weitere Unterlagen aufzunehmenden Regeln	408.3101A01 Seite 1

1 Spaltenübersicht

1. Spalte 1 – Stichwort

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

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

bleibt in dieser Richtlinie frei

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

bleibt in dieser Richtlinie frei

4. Spalte 4 – Angaben für das Streckenbuch

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

5. Spalte 5 – Zu beachtende Regeln

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

6. Spalte 6 – Betra

bleibt in dieser Richtlinie frei

7. Spalte 7 – Lieferung von EIU an EVU

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

8. Spalte 8 – Lieferung von EVU an EIU

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

1	4	5	7	8
Stichwort	Angaben für das Stre- ckenbuch	Zu beach- tende Regeln	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
<p>408.0101 2 (2) a) <i>gemeinsam mit 408.4801 2 (2) a)</i></p> <p>1. Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstelle:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beschreibung der Anlage, z. B. - Lage der Betriebsstelle, Grenzen, - Rangierbezirke, - Gleise (Nutzlängen) und Anschlüsse, Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise, - Gleise, in die Reisezüge fahren dürfen, - Gleise für das Abstellen von Gefahrgutwagen oder Gefahrgutwagen, - Rangieranlagen (Ablaufberge, Gleisbremsen, Weiterführungseinrichtungen), - Bahnsteige und ihre Bahnsteignutzlänge, - Ausweich- und Überleitungsmöglichkeiten auf benachbarten Betriebsstellen, - Lageplan der Betriebsstelle. <p>2. Zusatzanlagen, z. B.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rampen mit nutzbaren Längen und Höhen über Schienen- bzw. Straßenoberkante, - Ladestellen, Freiladegleise, - Fahrzeugbehandlungsanlagen. <p>3. Bahnübergänge</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verzeichnis der Bahnübergänge für den öffentlichen Verkehr. Es sind alle Bahnübergänge - auch nicht technisch gesicherte - in der Betriebsstelle und auf den anschließenden Streckenabschnitten bis zum ständig besetzten Bahnhof in der Reihenfolge ihrer Lage aufzunehmen. - Übergänge, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Betriebsstelle dienen. <p>4. Andere Anlagen, z. B.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bremsprobeanlagen, - Vorheizanlagen, - Alarmanlagen, - Telekommunikationseinrichtungen, - Wasser-, Strom- und Gasversorgung; Maßnahmen im Störfall 			<p>Daten zur Aufnahme in örtliche Zusätze, sofern erforderlich</p>	<p>Daten zur Aufnahme in das Betriebsstellenbuch, sofern erforderlich</p>

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

1	4	5	7	8
Stichwort	Angaben für das Streckenbuch	Zu beachtende Regeln	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
408.2341 3 Am gewöhnlichen Halteplatz halten	/			Daten zur Aufnahme in das Betriebsstellenbuch und zur Übernahme in die Angaben für das Streckenbuch
408.2341 6 (1) Meldungen des Triebfahrzeugführers	/			
408.2341 6 (4) Zugvollständigkeitsmeldung während der Fahrt abgeben.	/			
408.2341A01 4 (6) i) und 408.2341A02 5 n) Bahnübergänge durch Zugpersonal sichern		408.3341 11 - 12		Bestätigung über Prüfung und Unterweisung
408.2351 3 Zulassen des Trennens von Zügen oder des Abstellen von einzelnen Fahrzeugen auf freier Strecke	/	408.3351 21 - 22		
408.2431 1 (4) Fahren von Versuchszügen		408.3431 21 - 23 und 408.1431V01		
408.2431 2 (2) Umleiten unter erleichterten Bedingungen	/	408.3431 41		
408.2435 1 (4) Von den für Bahnanlagen oder Zügen vorgesehenen Maßen abweichen		408.3435 21 - 22		
408.2441 1 (7) Druckkräfte beim Nachschieben	/	408.3441 21 - 22		Angabe der Zugnummern
408.2441 2 (3) Planmäßiges Nachschieben ohne Befehl	/			
408.2445 1 (1) c) Geschobene Züge bei besonderen örtlichen Verhältnissen	/			
408.2445 1 (1) Verbot des Schiebens von Zügen	/			
408.2445 2 (3) Verwendung des Luftbremskopfes bei geschobenen Zügen vorschreiben	/	408.3445 21 - 22		Angabe der Zugnummern

*
*
*

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

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



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Fahren ohne streckenkundigen Mitarbeiter verboten; Auf Nebenbahnen höhere Geschwindigkeiten zugelassen	408.3301 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

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

21 Fahren ohne streckenkundigen Mitarbeiter untersagt

Hinweis:

Das Fahren, ohne dass ein streckenkundiger Mitarbeiter beigegeben wird, wird aus folgenden Gründen verboten:

- a) auf Strecken mit Lichthauptsignalen, die zugleich Vorsignalfunktion besitzen und nicht mit Vorsignalmastschild (DV 301) gekennzeichnet sind,*
- b) für Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer, wenn auf der Strecke Schutzstrecken zu befahren sind, die nicht durch Signal EI 1v, das in der Regel im halben Bremswegabstand vor Signal EI 1 aufgestellt ist, vorangekündigt werden; dabei ist zu berücksichtigen, dass Signal EI 1v bei einfachen örtlichen Verhältnissen nicht gezeigt wird, also nicht erforderlich ist,*
- c) auf der Strecke Augsburg – Donauwörth,*
- d) auf Strecken mit Zuggleitbetrieb,*
- e) auf Strecken mit signalisiertem Zuggleitbetrieb,*
- f) auf Strecken mit Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignale,*
- g) auf Steilstrecken.*

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

51 Auf Nebenbahnen höhere Geschwindigkeiten durch EIU zugelassen

Hinweis:

Im Streckenbuch sind die Nebenbahnen und die zulässigen Geschwindigkeiten bekanntgegeben, auf denen beim Fahren ohne Streckenkenntnis eine höhere Geschwindigkeit als 40 km/h zugelassen ist.

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

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



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Ergänzende Regeln zur Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof	408.3331 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

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

21 Triebfahrzeugführer eines angehaltenen Zuges auf Bahnhöfen mit Gruppensignalen unterrichten

Hinweis:

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

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

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

51 Mehrere Züge stehen zur Abfahrt bereit

Hinweis:

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

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

52 Ergänzende Regeln für Triebfahrzeugführer

Hinweis:

- (1) Wenn auf einem Bahnhof regelmäßig mehrere Züge zur Abfahrt bereit stehen, deren Abfahrt am selben Signal zugestimmt wird, wird der Triebfahrzeugführer in den Angaben für das Streckenbuch angewiesen, die Zustimmung des Fahrdienstleiters durch Signal erst dann als gültig anzusehen, nachdem der Fahrdienstleiter der Abfahrt zusätzlich mündlich zugestimmt hat. Der Fahrdienstleiter muss dann den Triebfahrzeugführer nicht nach 408.0331/2331 Abschnitt 3 Absatz (4) b) verständigen.*
- (2) In den Angaben für das Streckenbuch sind in Abstimmung mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen die Züge genannt, bei denen zusätzlich zur Zustimmung mit Signal eine mündliche Zustimmung des Fahrdienstleiters erforderlich ist.*

Die betroffenen Züge dürfen

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

71 Mehrere gewöhnliche Halteplätze zwischen zwei Haupt- signalen bei beginnenden Zügen

Hinweis:

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

Beispiel für Bahnhof Mittelstadt mit den Bahnhofsteilen Hbf und Schulzentrum:

„Bf Mittelstadt

Modul 408.2331 Abschnitt 3 Absatz (6)

Mehrere gewöhnliche Halteplätze zwischen zwei Hauptsignalen

↑ Im Bft Hbf beginnende Züge, die auch im Bft Schulzentrum halten, dürfen im Bft Hbf auch auf mündliche Zustimmung des Fahrdienstleiters abfahren; die zulässige Geschwindigkeit ist 40 km/h.“



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Bahnübergänge durch Zugpersonal sichern	408.3341 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
11 - 12	Bahnübergänge durch Zugpersonal sichern	408.2341A01 4 (6) i) - k) 408.2341A02 5 m) - n)

11 Grundsatz

Hinweis:

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

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

- a) *Die zulässige Geschwindigkeit des Zuges darf im Bremswegabstand vor dem Bahnübergang 50 km/h nicht überschreiten.*
- b) *Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Bahnübergänge durch Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug sichern sollen, müssen ihre Mitarbeiter, die Bahnübergänge sichern sollen, in der Handhabung der Bahnübergangssicherung unterweisen und mit den örtlichen Verhältnissen vertraut machen.*
- c) *Im Sicherheitsabstand vor dem Bahnübergang muss eine Tafel mit der Aufschrift „Halt für Zugfahrten“ aufgestellt sein.*

12 Bestätigen

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

□

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Auf der freien Strecke Züge trennen oder Fahrzeuge abstellen	408.3351 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

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

21 Bedingungen

Hinweis:

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

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

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

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

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

Radvorleger oder Hemmschuhe sind nicht zugelassen.

22 Angaben für das Streckenbuch

Hinweis:

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



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten oder Ausfall von Zügen, Versuchszüge	408.3431 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 23	Regeln für das Fahren von Versuchszügen geben	408.2431 1 (6)
41	Regeln für das Umleiten unter erleichterten Bedingungen geben	408.2431 2 (2)

21 Begriffe

(1) Versuchszüge sind Züge, für die

Versuchszüge

a) nach den Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung § 40 Absatz 8 Ausnahmen von Vorschriften des § 40 zugelassen sind, oder

b) von Regeln der Module

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

- 408.2721 Abschnitt 4 (Bremsleistung fehlen),
abgewichen werden darf.

Versuchszüge fahren nach den Regeln der Modulgruppe 408.01-06, 408.21-27 und den in diesem Modul gegebenen Regeln.

(2) Unternehmen können sein:

Unternehmen

a) Eisenbahnverkehrsunternehmen oder

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

22 Regeln für Unternehmen

(1) Das Unternehmen hat folgende Regeln zu beachten:

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

**Bedingungen
Versuchsleiter**

Das Unternehmen muss - soweit erforderlich - den Versuchsleiter mit der Ausnahme der Aufsichtsbehörde und der Zustimmung des Ständigen Stellvertreters des Eisenbahnbetriebsleiters nach Absatz (3) d) ausrüsten. Der Versuchsleiter muss die Bedingungen kennen, unter denen die Versuchsfahrt durchgeführt werden darf.

b) Das Unternehmen muss jeden Versuchszug mit betriebsbereitem Zugfunk ausrüsten. Zwischen Versuchsleiter und Erstem Triebfahrzeugführer des

**Sprechverbin-
dung**

**PZB, LZB,
VZG-
Geschwindigkeit**

Versuchszuges muss während der Versuchsfahrt jederzeit Sprechverbindung bestehen.

c) Bei Versuchszügen

1. mit nicht wirksamer PZB, oder nicht erreichten Mindestbremshunderts-
teln
2. mit einer zulässigen Geschwindigkeit, welche die im Verzeichnis der ört-
lich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) genannten Geschwindigkeiten
überschreitet,

gilt Folgendes:

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

Versuchszüge dürfen nur in vorher bestimmten Versuchsabschnitten fah-
ren. Ein Versuchsabschnitt darf aus mehreren Zugfolgeabschnitten beste-
hen. Vor Beginn der Fahrt am Startsignal muss Folgendes sichergestellt
sein:

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

Versuchszüge dürfen in der Regel nur durchgeführt werden, wenn es hell
ist. Sie dürfen bei Dunkelheit fahren, wenn sie in nur einem Versuchsab-
schnitt fahren und keine Bahnübergänge befahren. Den Triebfahrzeugfüh-
rern im Führerraum des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges müssen Kilo-
meter- und Hektometerangaben der zu befahrenden Strecke digital ange-
zeigt werden. Die Triebfahrzeugführer müssen spätestens nach zwei Stun-
den abgelöst werden.

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

- d) Sollen während der Fahrt eines Versuchszuges Fahrzeuge entkuppelt werden, muss das Unternehmen dem Versuchsleiter hierfür Arbeitsanweisungen erteilen. **Arbeitsanweisung**
- e) Wird bei der Fahrt eines Versuchszuges **Prüfstelle**
- die zulässige Geschwindigkeit der Fahrzeuge oder
 - werden die zulässigen Geschwindigkeiten nach dem Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) überschritten oder
 - besitzen Fahrzeuge keine Inbetriebnahmegenehmigung oder sind nicht abgenommen,
- muss der Versuchszug in dem von der Aufsichtsbehörde geforderten Umfang durch eine dafür akkreditierte Prüfstelle überwacht werden (Bezug: TEIV und VV IBG Fahrzeuge). Das Unternehmen muss bestimmen und dem Versuchsleiter mitteilen, welche der genannten Sachverhalte überwacht werden müssen.
- f) Wird bei der Fahrt eines Versuchszuges **Aerodynamik, Seitenwind**
- die zulässige Geschwindigkeit der Fahrzeuge oder
 - werden die zulässigen Geschwindigkeiten nach dem Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) überschritten oder
 - besitzen Fahrzeuge keine Inbetriebnahmegenehmigung oder sind nicht abgenommen,
- muss das Unternehmen die Aerodynamik unter Bezug auf den „Leitfaden für die Berücksichtigung aerodynamischer Aspekte bei der Planung und Durchführung von Probefahrten“ in der jeweils gültigen Fassung bewerten.
- (2) Das Unternehmen beantragt ein Abstimmungsverfahren nach Modul 810.0400 Kompatibilität mit den Anforderungen des Netzes - Probefahrten, Messfahrten, Überführungsfahrten -. Dies gilt nicht für zugelassene Fahrzeuge sowie für infrastrukturseitig veranlasste Versuchsfahrten. **Antrag auf Ausnahme**
- (3) Für die Bestellung der Versuchsfahrten gilt Folgendes:
- a) Das Unternehmen muss Versuchsfahrten in der Regel vier Wochen vor dem Verkehrstag schriftlich bei den beteiligten Regionalbereichen DB Netz - Abteilungen Bereich Fahrplan - bestellen. Es muss für die Bestellung die Vordrucke 402.0202V02 und 408.1431V01 verwenden. **Bestellen Fristen**
- b) Das Unternehmen muss bei der Bestellung die Bedingungen angeben, unter denen Versuchsfahrten durchgeführt werden sollen. Es muss seinen Eisenbahnbetriebsleiter beteiligen und in der Bestellung seinen Namen und seine Fernsprechverbindung angeben. **Angaben**
- Wenn bei der Fahrt eines Versuchszuges die im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) genannten Geschwindigkeiten überschritten werden sollen, müssen entsprechend geprüfte Geschwindigkeitsstafelungen, z. B. durch die DB Netz AG, aufgestellt und beigegeben werden.
- Es muss außerdem mitteilen, wenn
1. in einen Versuchszug Fahrzeuge eingestellt werden, die den Bestimmungen der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung § 22 nicht entsprechen - es muss die Abweichungen nennen -,
 2. die Wirbelstrombremse eingesetzt werden soll,

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

Anlage

- c) Das Unternehmen muss bei der Bestellung von Versuchsfahrten, bei denen von Vorschriften der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung § 40 abgewichen werden soll, die von der Aufsichtsbehörde zugelassene Ausnahme und den zugehörigen Antrag begeben.

Abdruck Zustimmung

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

Das Unternehmen muss einen Abdruck der Bestellung an den Ständigen Stellvertreter des Eisenbahnbetriebsleiters im jeweiligen Regionalbereich DB Netz senden und dessen schriftliche Zustimmung zur Versuchsfahrt einholen. Es muss die Zustimmung an den Versuchsleiter übergeben.

23 Regeln für Versuchsleiter

- (1) Für Versuchsfahrten gilt Folgendes:

Allgemeines Bestellen

- a) Versuchsfahrten werden vom Unternehmen bei den beteiligten Regionalbereichen DB Netz - Abteilung Bereich Fahrplan - bestellt und vom Regionalbereich DB Netz durch Fahrplananordnung bekannt gegeben.

- b) Für den Versuchsleiter gilt Folgendes:

Versuchsleiter

1. Das Unternehmen bestimmt für jeden Versuchszug einen Versuchsleiter. Das Unternehmen teilt den Namen und die Erreichbarkeit des Versuchsleiters den beteiligten Regionalbereichen DB Netz - Abteilungen Bereich Fahrplan - schriftlich mit.
2. Der Versuchsleiter muss Betriebsbeamter nach Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung § 47 Absatz 1 Nr. 1 sein.
3. Das Unternehmen muss die schriftliche Zustimmung des Ständigen Stellvertreters des Eisenbahnbetriebsleiters beim jeweiligen Regionalbereich der DB Netz einholen. Das Unternehmen muss überwachen, dass die Zustimmung des Ständigen Stellvertreters des Eisenbahnbetriebsleiters erteilt ist. Der Versuchsleiter muss die Zustimmung, die Ausnahme der Aufsichtsbehörde und in der Ausnahme der Aufsichtsbehörde genannte Unterlagen während der Fahrt des Versuchszuges mitführen.
4. Der Versuchsleiter muss die Bedingungen kennen, unter denen die Versuchsfahrt durchgeführt werden darf, und die ihm in der Ausnahme der Aufsichtsbehörde gegebenen Regeln beachten.

- (2) Aufgabe des Versuchsleiters

- a) Bei Versuchszügen **Versuchszug
zwei Trieb-
fahrzeugführer**
1. mit nicht wirksamer Zugbeeinflussung oder nicht erreichten Mindestbremsleistungswerten,
 2. mit einer zulässigen Geschwindigkeit, welche die im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) genannten Geschwindigkeiten überschreitet,
- muss der Versuchsleiter überwachen, dass der vordere Führerraum des Fahrzeugs an der Spitze mit einem Ersten und einem Zweiten Triebfahrzeugführer besetzt ist.
- b) Zwischen dem Versuchsleiter und dem Ersten Triebfahrzeugführer muss während der Versuchsfahrt jederzeit Sprechverbindung bestehen. **Sprech-
verbindung**
- c) Wenn eine Versuchsfahrt mit Geschwindigkeiten durchgeführt werden soll, die größer als die zugelassene Fahrzeuggeschwindigkeit sind, muss der Versuchsleiter dafür sorgen, dass die Fahrzeuge täglich technisch geprüft werden. **Fahrzeuge
prüfen**
- d) Der Versuchsleiter muss die Geschwindigkeit des Versuchszuges festlegen. Wird bei der Fahrt des Versuchszuges **Geschwindig-
keit bestim-
men**
- die zulässige Geschwindigkeit der Fahrzeuge oder
 - werden die zulässigen Geschwindigkeiten nach dem Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) überschritten,
- muss er beim Festlegen der Geschwindigkeit die Messergebnisse aus der messtechnischen Überwachung durch eine dafür akkreditierte Prüfstelle in dem von der Aufsichtsbehörde geforderten Umfang berücksichtigen (Bezug: TEIV und VV IBG Fahrzeuge). Er darf die Geschwindigkeit stufenweise steigern.
- e) Bei Versuchszügen **Bremsein-
satzpunkte**
1. mit nicht wirksamer Zugbeeinflussung oder nicht erreichten Mindestbremsleistungswerten,
 2. mit einer zulässigen Geschwindigkeit, welche die im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) genannten Geschwindigkeiten überschreitet,
- muss der Versuchsleiter auf Grund der vom Unternehmen aufgestellten Bremsanweisung Bremsensatzpunkte festlegen und diese dem Ersten Triebfahrzeugführer vor Beginn der Fahrt schriftlich mitteilen.
- f) Ist bei Versuchsfahrten die LZB bzw. ETCS nicht wirksam, ist die für Langsamfahrstellen ab 160 km/h zulässige Geschwindigkeit durch den Regionalbereich DB Netz dem Ersten Triebfahrzeugführer in der Fahrplananordnung Spalte 2 des Buchfahrplans bekannt zu geben oder der Fahrdienstleiter zu beauftragen, die zulässige Geschwindigkeit dem Ersten Triebfahrzeugführer vor Zulassen der Fahrt am Startsignal durch Befehl 14 mitzuteilen. **Langsam-
fahrstellen**
- *
Soll die zulässige Geschwindigkeit im Bereich einer Langsamfahrstelle für den Versuchszug nicht gelten, wird dies dem Ersten Triebfahrzeugführer durch Befehl 14 mitgeteilt. Der Triebfahrzeugführer verständigt den Versuchsleiter hierüber. Der Versuchsleiter muss die geänderte zulässige Geschwindigkeit beim Festlegen der Bremsensatzpunkte berücksichtigen.

Mehrere Abschnitte	g) Soll der Versuchszug, soweit dies in der Fahrplananordnung zugelassen ist, mehrere aufeinander folgende Versuchsabschnitte befahren, muss der Versuchsleiter dies dem Ersten Triebfahrzeugführer mitteilen.
Abweichen	h) Soll ein Versuchsabschnitt nicht in der in der Fahrplananordnung vorgesehenen Länge oder ein Versuchsabschnitt in Teilabschnitten befahren werden, muss der Versuchsleiter dies dem Ersten Triebfahrzeugführer mitteilen.
Anhalten	i) Hat der Versuchszug unvorhergesehen angehalten, muss der Versuchsleiter entscheiden, ob die Versuchsfahrt abgebrochen wird. Er muss die Entscheidung dem Ersten Triebfahrzeugführer mitteilen.
Rückwärtsbewegungen, Fahrzeuge entkuppeln	k) Während der Fahrt des Versuchszuges dürfen Rückwärtsbewegungen von Fahrzeugen durchgeführt oder Fahrzeuge entkuppelt werden, wenn der Versuchszug als Sperrfahrt durchgeführt wird. Nachdem beide Teile der Sperrfahrt nach dem Entkuppeln zum Halten gekommen sind, darf ein Teil der Sperrfahrt auf Sicht zum anderen Teil fahren und mit diesem Teil kuppeln. Der Versuchsleiter muss die Arbeitsanweisung des Unternehmens beachten und vor der Abfahrt dem Ersten Triebfahrzeugführer Abhängeschwindigkeit, Abhängepunkt und Bremsstellung mitteilen. l) Versuchszüge <ol style="list-style-type: none">1. mit nicht wirksamer Zugbeeinflussung oder nicht erreichten Mindestbremsleistung,2. mit einer zulässigen Geschwindigkeit, welche die im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) genannten Geschwindigkeiten überschreitet, dürfen bei Dunkelheit fahren, wenn sie in nur einem Versuchsabschnitt fahren und keine Bahnübergänge befahren. Den Triebfahrzeugführern im Führerraum des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges müssen Kilometer- und Hektometerangaben der zu befahrenden Strecke digital angezeigt werden. Der Versuchsleiter muss die Triebfahrzeugführer spätestens nach zwei Stunden ablösen lassen.
Unsichtiges Wetter	m) Bei unsichtigem Wetter oder ausgefallener Tunnelbeleuchtung muss der Versuchsleiter im Einvernehmen mit dem Ersten Triebfahrzeugführer entscheiden, ob die Fahrt mit dem Versuchszug durchgeführt wird. Ausgefallene Tunnelbeleuchtung wird dem Ersten Triebfahrzeugführer vom Fahrdienstleiter mitgeteilt.
Regeln der Prüfstelle	n) Für Versuchsfahrten, bei denen <ul style="list-style-type: none">- die zulässige Geschwindigkeit der Fahrzeuge oder- die zulässigen Geschwindigkeiten nach dem Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) überschritten werden, oder- Fahrzeuge noch keine Inbetriebnahmegenehmigung besitzen oder nicht abgenommen sind, muss der Versuchszug durch eine dafür akkreditierte Prüfstelle in dem von der Aufsichtsbehörde geforderten Umfang messtechnisch überwacht werden (Bezug: TEIV und VV IBG Fahrzeuge).
Nachweis der Sicherheit bei Seitenwind nicht erbracht	o) Sofern auf der Basis des „Leitfadens für die Berücksichtigung aerodynamischer Aspekte bei der Planung und Durchführung von Probefahrten“ ein Windwarnverfahren erforderlich ist, muss der Versuchsleiter vor Abfahrt

des Versuchszuges beim Unternehmen die vom Wetterdienst für die Versuchsstrecke bekannt gegebenen Windwarnungen erfragen. Der Versuchsleiter muss auf Grund der in den Windwarnungen bekannt gegebenen größten Windgeschwindigkeiten die zulässige Geschwindigkeit des Versuchszuges festlegen.

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

41 Regeln für das Umleiten unter erleichterten Bedingungen geben

Hinweis:

Im Streckenbuch sind die Strecken genannt, auf denen Züge unter erleichterten Bedingungen umgeleitet werden und wie der Triebfahrzeugführer unterrichtet wird (Richtungsanzeiger, durch unterschiedliche Stellungen eines Hauptsignals oder Signals Zs 3 oder mündlich).



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Von den Bahnanlagen oder Zügen vorgesehenen Maßen abweichen	408.3435 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

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

21 Allgemeines

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

Dies sind z. B. Fahrzeuge der Baureihen 401, 402 oder 801 bis 808 (Fahrzeuge für ICE-Züge), Fahrzeuge mit der Anschrift „LNT“, Wagen der Bauart-Nummernreihe 116 oder Fahrzeuge mit den Gattungsbuchstaben DA, DAB oder DB (Doppelstock-Reisezugwagen).

22 Aufgaben

- (1) Wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen Fahrzeuge nach Abschnitt 21 auf Gleisen der DB Netz AG fahren will, muss es dies bei der DB Netz AG beantragen und die zu beachtenden Besonderheiten der Fahrzeuge nennen (technischer Netzzugang für Fahrzeuge). **Antrag**
- (2) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss in der Trassenanmeldung die Zuggattungsbezeichnung ergänzen durch den Zusatz
 1. „-A“, wenn im Zug Fahrzeuge der Baureihen 401, 402 oder 801 bis 808 oder Wagen der Bauart-Nummernreihe 116 sind,
 2. „-L“, wenn im Zug Fahrzeuge mit der Anschrift „LNT“ sind,
 3. „-D“, wenn im Zug Fahrzeuge mit Gattungsbezeichnung DA, DAB oder DB sind,
 4. „-K“, wenn im Zug beladene Autotransportwagen sind.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Nachschieben	408.3441 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Regeln für das Bestimmen der Druckkräfte geben	408.2441 1 (7)

21 Druckkraft festlegen

Hinweis:

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

**Gleis-
geometrie**

In Bahnhöfen und auf Abzweigstellen,

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

auf den übrigen Streckenabschnitten

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

22 Streckenbuch

Hinweis:

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



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Geschobene Züge	408.3445 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

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

21 Anwendungsfälle

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

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

22 Streckenbuch

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

Hinweis:

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



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Fahren auf dem Gegengleis	408.3463 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

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

91 Regeln des Signalbuches

Nach Modul 301.0002 Abschnitt 2 Absatz (3) befinden sich ortsfeste Signale in der Regel unmittelbar rechts - auf zweigleisigen Strecken für Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung auf der freien Strecke unmittelbar links - neben oder über dem Gleis, zu dem sie gehören.

92 Nicht gültige ortsfeste Signale

Hinweis:

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

- a) *Links neben dem Gegengleis können sich ortsfeste Signale befinden, die zu einem benachbarten Gleis gehören und für Fahrten auf dem Gegengleis nicht gelten.* **Sachverhalt**
- b) *Nach den Regeln im Modul 408.2463 Abschnitt 2 sind die unter a) genannten Signale im Streckenbuch genannt.*

Durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind die ortsfesten Signale zu ermitteln, **Signale ermitteln**

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

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

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

Beispiel für die Übersicht:

„408.2463 Abschnitt 2

Beim Fahren auf dem Gegengleis nicht gültige ortsfeste Signale

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

Beispiel für ein einzeln genanntes Signal:

408.2463 Abschnitt 2

Beim Fahren auf dem Gegengleis nicht gültige ortsfeste Signale

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



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Sperrfahrten durchführen	408.3481 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

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

31 Bedingungen

Hinweis:

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

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

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

Zusätzliche Bedingungen

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

32 Streckenbuch

Hinweis:

Die Regeln sind in die Angaben für das Streckenbuch aufgenommen.

41 Streckenbuch

Hinweis:

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

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

- a) Sperrfahrt soll in der Einschaltstrecke halten, weiterfahren und bei der Weiterfahrt den Bahnübergang befahren,*
- b) Sperrfahrt beginnt in der Einschaltstrecke und soll den Bahnübergang befahren,*
- c) Sperrfahrt soll in der Einschaltstrecke halten und dann zurückfahren,*
- d) Sperrfahrt endet in der Einschaltstrecke.*

42 Bedienungsart

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



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock durchführen	408.3487 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

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

21 Bedingungen

Hinweis:

- (1) *Das Verfahren der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke wird nur zugelassen, wenn auf der Stichstrecke eine zweiseitig gerichtete Fernsprechverbindung (z. B. Zugfunk, Fernsprecher) eingerichtet ist.*
- (2) *Auf Stichstrecken, die über keine Ausrüstung nach Absatz (1) verfügen, dürfen keine Zugfahrten während der unterbrochenen Arbeitszeit auf der Stichstrecke verbleiben und es darf kein Personalwechsel des Triebfahrzeugführers auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke zugelassen werden.*

22 Streckenbuch

Hinweis:

Die Regeln sind in die Angaben für das Streckenbuch aufgenommen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt	408.3488 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

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

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

* Hinweis:

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

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

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

Hinweis:

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

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

Regeln des EIU

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

- *die Zustimmung zur Rangierfahrt wird am Halt zeigenden Hauptsignal ausschließlich durch Signal Sh 1 Lichtsignal (DS 301) oder Signal Ra 12 (DV 301) gegeben,*
 - *der Weichenwärter muss nicht über Ziel und Zweck verständigt werden, weil es sich nach den Regeln in Modul 408.4813 1 (1) a) Nr. 2 um eine regelmäßig wiederkehrende Fahrt mit dem Triebfahrzeug des Zuges handelt.*
- (3) *In den Angaben für das Streckenbuch werden die Zugnummern der Züge, die ohne Halt am gewöhnlichen Halteplatz in eine Rangierfahrt übergehen, bekanntgegeben.*



Richtlinie

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Höhengleiche Übergänge für Reisende sichern	408.3491 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

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

21 Streckenbuch

Hinweis:

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



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Eis, Wind und Sturm	408.3541 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

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

21 Vereiste Spurrillen oder Bahnübergänge befahren

Hinweis:

Nach den Regeln im Modul 408.2541 Abschnitt 3 muss sich der Fahrdienstleiter vom Triebfahrzeugführer die Radsatzlast des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges melden lassen.

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

51 Windwarnung

Hinweis:

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

1	2	3	4
Stufe der Windwarnung	Maßnahmen bei		
	Güterzügen, die sich im betroffenen Abschnitt befinden	von der Betriebszentrale mitgeteilten windgefährdeten Güterzügen	anderen Güterzügen, die sich vor dem betroffenen Abschnitt befinden
Stufe 1 Windgeschwindigkeit 72 bis 89 km/h	Züge fahren weiter Bei windgefährdeten Streckenabschnitten größer 2 km sind die Tf über Funk anzuweisen, im gefährdeten Abschnitt höchstens 80 km/h zu fahren.	spätestens am rückgelegenen Hauptsignal vor dem betroffenen Abschnitt anhalten; Weiterfahrt im betroffenen Abschnitt mit Befehl 12 mit der Weisung, mit höchstens 80 km/h zu fahren, Grund: Windwarnung	keine (Züge fahren weiter)
Stufe 2 Windgeschwindigkeit 90 bis 114 km/h	Züge fahren weiter Bei windgefährdeten Streckenabschnitten größer 2 km sind die Tf über Funk anzuweisen, im gefährdeten Abschnitt höchstens 60 km/h zu fahren.	spätestens am rückgelegenen Hauptsignal vor dem betroffenen Abschnitt anhalten; die Weiterfahrt darf erst zugelassen werden, wenn keine Windwarnung besteht	spätestens am rückgelegenen Hauptsignal vor dem betroffenen Abschnitt anhalten; Weiterfahrt im betroffenen Abschnitt mit Befehl 12 mit der Weisung, mit höchstens 80 km/h zu fahren, Grund: Windwarnung
Stufe 3 Windgeschwindigkeit mehr als 114 km/h	Züge fahren weiter Bei windgefährdeten Streckenabschnitten größer 2 km sind die Tf über Funk anzuweisen, im gefährdeten Abschnitt höchstens 40 km/h zu fahren.	spätestens am rückgelegenen Hauptsignal vor dem betroffenen Abschnitt anhalten; die Weiterfahrt darf erst zugelassen werden, wenn keine Windwarnung besteht	spätestens am rückgelegenen Hauptsignal vor dem betroffenen Abschnitt anhalten; die Weiterfahrt darf erst zugelassen werden, wenn keine Windwarnung der Stufe 3 besteht

Die Fahrdienstleiter verständigen die Triebfahrzeugführer gemäß den Regeln in Spalte 2 oder halten Züge an Signalen an.

71 Maßnahmen bei kritischen Wettersituationen

- Eigenverantwortung** (1) Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen informieren sich eigenverantwortlich über die Entwicklung von Witterung, z. B. bei öffentlich zugänglichen Wetterdiensten.
- Hinweis:*
Die DB Netz AG stellt auf ihrer Internetseite ein Warnmodul zur Auswertung auf Grundlage der Wetterwarnungen des Deutschen Wetterdienstes (DWD) zur Verfügung. Nach der Definition des Deutschen Wetterdienstes werden bei Sturmböen ab Windgeschwindigkeiten von 65 km/h Warnungen vor markantem Wetter herausgegeben. Diese werden im Folgenden als Sturmwarnungen bezeichnet.
- Eisenbahnverkehrsunternehmen** (2) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen trifft vorbereitende Maßnahmen, um aufgrund von Wetterwarnungen (Sturmwarnungen auf Grundlage der Wetterwarnungen des Deutschen Wetterdienstes) sein Zugpersonal informieren zu können, welche fahrzeugspezifischen Schutzvorkehrungen getroffen werden müssen, z. B. Geschwindigkeitsherabsetzungen, Maßnahmen zur Ladungssicherung oder zur Gewährleistung der Entgleisungs- oder Kippsicherheit der Fahrzeuge. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen informiert die Betriebszentrale der DB Netz AG über geplante Maßnahmen, die die Betriebsführung betreffen können.
- Abstimmung mit der Betriebszentrale** (3) Nach einer Wetterwarnung informiert das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Betriebszentrale der DB Netz AG über die vorgesehenen Maßnahmen und stimmt diese mit der Betriebszentrale ab. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss sein Zugpersonal, z. B. Triebfahrzeugführer, vor dem Durchführen einer Zugfahrt in einem gefährdeten Bereich unterrichten, dass eine kritische Wettersituation eingetreten ist und die vorbereiteten fahrzeugspezifischen Maßnahmen durchzuführen sind.
- betreffene Streckenabschnitte** (4) *Hinweis:*
Die DB Netz AG bestimmt die Streckenabschnitte, auf denen bei Sturmwarnungen als Vorsichtsmaßnahme die Geschwindigkeit der Züge auf 80 km/h zu begrenzen ist.
- Bekanntgabe und Aktualisierung** (5) *Hinweis:*
Diese Streckenabschnitte werden in einer Übersicht in den Regionalen Zusätzen zur Ril 420 (Teil 1) bekanntgegeben und in regelmäßigen Abständen erforderlichenfalls aktualisiert (i. d. R. zu den Fahrplanwechseln).



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - PZB	408.3651 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
11 - 14	Weiterfahrt nach PZB-Zwangsbremung am Zufahrtsicherungssignal oder am 2000 Hz-Gleismagnet am Anfang einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Haupt-signale	408.2651 Abschnitt 3

11 PZB-Zwangsbremung am Zufahrtsicherungssignal

Hinweis:

Wenn bei einem Zug, der auf eine Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Haupt-signale fahren soll, eine PZB-Zwangsbremung an einem Zufahrtsicherungssignal eingetreten ist, muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter mitteilen, dass ein automatischer Levelwechsel nach Level 2 nicht stattgefunden hat.

12 Streckenbuch

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen gibt die Regeln im Streckenbuch nach folgendem Muster bekannt:

Bei einer PZB-Zwangsbremung am ... (Bezeichnung des Zufahrtsicherungssignals) muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter mitteilen, dass ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 nicht stattgefunden hat.“

13 Weiterfahrt nach PZB-Zwangsbremung

Hinweis:

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

14 Streckenbuch

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen gibt die Regeln im Streckenbuch nach folgendem Muster bekannt:

„Bei PZB-Zwangsbremung zwischen ... (Name der Betriebsstelle vor dem 2000 Hz-Gleismagnet) und ... (Name der Betriebsstelle hinter dem 2000 Hz-Gleismagnet) darf der Triebfahrzeugführer nicht weiterfahren, wenn er den Fahrdienstleiter nicht erreicht.“



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen	408.3691 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

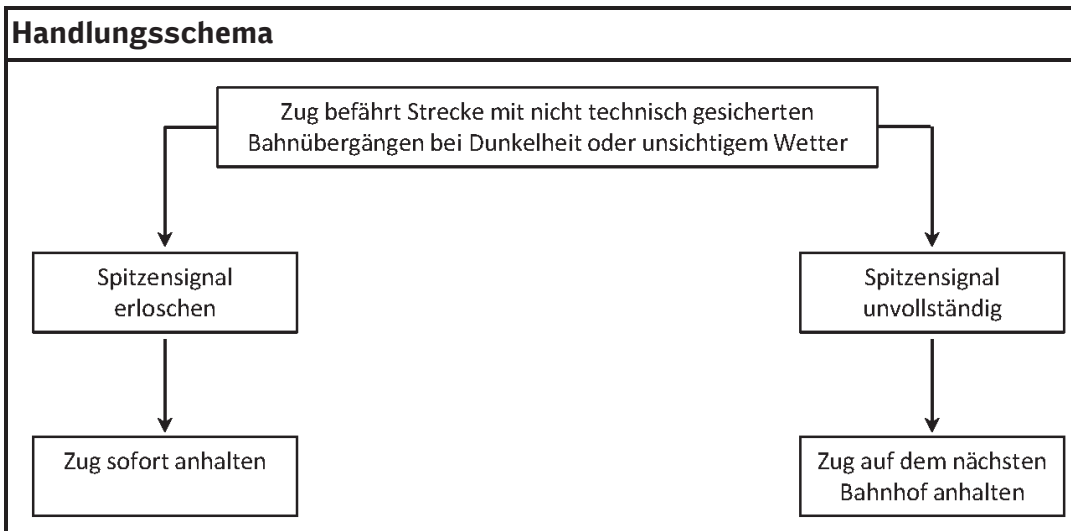
Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Regeln geben, wenn das Nachtzeichen des Spitzensignals nicht in Ordnung ist.	408.2691 6 (1) 408.2691 6 (2)

21 Grundsatz

Hinweis:

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

Auf Strecken mit nicht technisch gesicherten Bahnübergängen gilt Folgendes:



22 Streckenbuch

Hinweis:

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



