1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Zusatzvereinbarung haben:

DB Netz AG
Regionalbereich Südost
im Namen des Regionalnetzes Mittelsachsen
Produktionsdurchführung Dresden
Schweizer Straße 3b
01069 Dresden

und

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor strategie
Dlážděná 1003/7
Praha 1, Nové Město
PSČ 11000
Česká republika

2 Zusatzvereinbarung zur Grenzbetriebsvereinbarung

siehe folgende Seiten

Örtliche Vereinbarung

für den Eisenbahngrenzübergang

Zwotental - Kraslice

(ÖV Zwotental - Kraslice)

gültig ab 10.06.2001

Herausgeber

der deutschsprachigen Ausgabe:

DB Netz AG
Niederlassung Südost
Durchführung, Streckenmanagement Dresden
Örtliche Planung N-SO-B5 (P), DRE

Schweizer Straße 3b
D - 01069 Dresden

der tschechischsprachigen Ausgabe:

České dráhy s.o.
OPŘ Plzeň

Purkyňova 22
CZ - 306 02 Plzeň 1

Die Teile I und II der ÖV sind zugänglich zu machen

- Mitarbeitern, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
- Mitarbeitern, die Örtliche Richtlinien, Fahrpläne oder Betra aufstellen,
- Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb,
- Lehrkräften für den Bahnbetrieb.

Das Urheberrecht an dieser Richtlinie (Papier- oder Softwareversion) hat die DB Netz AG. Jegliche Formen der Vervielfältigung oder der Weitergabe an Dritte bedürfen der Zustimmung der DB Netz AG.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Inhaltsverzeichnis	3
Nachweis der Bekanntgaben	6
Gegenstand	9
Inkrafttreten und Gültigkeit	11
Teil I Beschreibung des Eisenbahngrenzübergangs, Allgemeine Bestimmungen	13
1. Grenzstrecke und Grenzbahnhöfe	14
2. Betriebsführung	14
3. Streckendaten	15
4. Instandhaltung des Oberbaus und des Bahnkörpers	16
5. Instandhaltung der Telekommunikationstechnik	17
6. Instandhaltung und Einsatz der Sicherungstechnik, Aufstellen von Signalen	17
7. Bauarbeiten	19
8. Zulässige Geschwindigkeiten	20
9. Vorübergehende Langsamfahrstellen, Stellen mit besonderer betrieblicher Regelung und andere Besonderheiten	21
10. Fahrplan	21
11. Fahrzeuge	22
12. Maßnahmen bei gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb und bei besonderen Vorkommnissen	23
13. Anzuwendende Sprache	24
14. Staatsgrenze	25
15. Schadensregulierung, Haftung	26
16. Plötzliche Arbeitsunfähigkeit von Beschäftigten, Arbeitsunfälle von Mitarbeitern der EIU bzw. EVU	27
Verzeichnis der Anlagen	
Anlage 1 Lageskizze des Grenzstreckenabschnittes Zwotental - Kraslice	29
Anlage 2 Vereinfachte Lagepläne	30
Anlage 3 Verzeichnis der in den Teilen I und II verwendeten Abkürzungen	33

Seite

Teil II
A. Betriebliche Grundsätze 101

Auszug[1-1] aus dem Signalbuch DV 301 der ehemaligen DR 103
Auszug[1-1] aus der Richtlinie DV/DS 408 „Züge fahren und rangieren - Fahrdienstvorschrift -„ 351
Auszug[1-1] aus der „Vorschrift für die Verwendung der Signale bei der Organisation und Durchführung des Eisenbahnbetriebes„ (D1 der ČD) 501
Auszug[1-1] aus der „Vorschrift für die Organisation und Durchführung des Eisenbahnbetriebes„ (D2 der ČD) 701
Bestimmungen für die Durchführung des Zugmeldeverfahrens zwischen den benachbarten Bahnhöfen der DB und der ČD 851
Muster der zweisprachigen Befehlsvordrucke und deren Wortlautbeiblätter sowie andere zweisprachige Vordruckmuster 871

Teil II
B. Örtliche Ausführungs- und Ergänzungsbestimmungen für die Durchführung des Eisenbahnbetriebes 1001

1. Grundlegende Bestimmungen 1002
2. Bahnhofs- und Streckenanlagen 1003
3. Rangieren 1004
4. bleibt offen
5. Zugbildung und Zuglänge 1004
6. Triebfahrzeuge 1005
7. Fahrplan 1006
8. Sicherung der Zugfahrten 1007
9. Einfahrt und Ausfahrt eines Zuges 1008
10. Vor Plan fahrende und verspätete Züge 1009
11. Streckenposten und Bahnübergänge 1009
12. Besetzung von Triebfahrzeugen und Zügen mit Personal . . . 1010
13. Arbeits-, Dienst- und Übergabezüge 1010
14. bleibt offen
15. bleibt offen
16. bleibt offen
17. Sperrungen (von Gleisen) 1011
18. Hilfszüge 1014
19. Wagennachweis und schriftliche Befehle 1015

[1-1] Dem Auszug wird an seinem Beginn ein eigenes Inhaltsverzeichnis vorangestellt

Seite

20. Fahrten bei völlig gestörter Verständigung 1016
21. Besondere Vorkommnisse 1016
22. Operative Betriebsleitung, Dispositionsdienst und Meldungen des Zugverkehrs 1018

Nachweis der Bekanntgaben

Die Bekanntgaben werden nach einem Schlüssel nummeriert. Es wird das bisher schon zwischen deutschen und tschechischen Stellen angewendete Verfahren übernommen: Einer Bekanntgabe, welche die allgemeinen Ausführungen des Teil II betreffen, wird vor die laufende Nummer der Buchstabe A vorangestellt. Einer Bekanntgabe, welche die Teile I und die örtlicher Ausführungs- und Ergänzungsbestimmungen des Teil II betreffen, wird vor die laufende Nummer der Bekanntgabe der Buchstabe B vorangestellt und sie erhalten nachfolgend das Kürzel ZK für Zwotental - Kraslice.

Nummer der Bekanntgabe	Bekanntgegeben durch	Gültig ab	Berichtigt	
			am	durch
A1 - A8 für Teil II A	NNB 1, BP Dresden			eingearbeitet
A9	N-SO-B5(P) DRE	15.07.01		
A10	N-SO-B5(P) DRE	03.08.02		
A11	N-SO-B5(P) DRE	15.12.02		
A12	N-SO-BB31 DRE	03.08.03		
A13/A14		bleiben	offen	
A15	N.BB-SO-L31 DRE	25.04.04		
A16	N.BB-SO-L31 DRE	08.08.04		
A17	N.BB-SO-L31 DRE	12.12.04		
A18	I.NBB-SO-L31 DRE	11.12.05		
B1	I.NIB-SO-F1 DRE	10.12.06		
A19	I.NIB-SO-F1 DRE	10.12.06		
B2ZK	I.NP-SO-D (B) DRE	Sofort [10.08.07]		
A20	I.NP-SO-D (B) DRE	09.12.07		
A21	I.NP-SO-D (B) DRE	14.12.08		
A22	I.NP-SO-D (B) DRE	13.12.09		
A23	I.NP-SO-D (B) DRE	12.12.10		
A24	I.NP-SO-D (B) DRE	05.06.11		

Nummer der Bekanntgabe	Bekanntgegeben durch	Gültig ab	Berichtigt	
			am	durch
A25	I.NP-SO-D (B) DRE	11.12.11		
A26	I.NP-SO-D (B) DRE	16.09.12		
A26a	I.NP-SO-D (B) DRE	01.12.12		
A27	I.NP-SO-D (B) DRE	03.03.13		
A28	I.NP-SO-D (B) DRE	16.03.14		
A29	I.NP-SO-D (B) DRE	01.10.14		
A30	I.NP-SO-D (B) DRE	01.05.15		

Nummer der Bekanntgabe	Bekanntgegeben durch	Gültig ab	Berichtigt	
			am	durch

Gegenstand

(1) Die Örtliche Vereinbarung beinhaltet Bestimmungen für den Eisenbahngrenzübergang Zwotental - Kraslice, die aus dem UIC-Merkblatt 471-1 VE vom 01.01.1981 und der „Vereinbarung zwischen der Deutschen Reichsbahn und der Tschechoslowakischen Staatsbahnen über die Betriebsführung auf den grenzüberschreitenden Strecken„ vom 31.05.1992 resultieren.

Für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke sind die Eisenbahnbetriebe, welche die Pflichten als Eigentümer und Betreiber der Infrastruktur erfüllen, verantwortlich:

DB Netz AG
Niederlassung Südost
Durchführung Streckenmanagement Zwickau

Bahnhofsstraße 69
D - 08056 Zwickau

České dráhy s.o. OPŘ Plzeň Purkyňova 22 CZ - 306 02 Plzeň 1	und	Viamont a.s. Železničářská 1385/29 CZ - 400 03 Ústí nad Labem
als Eigentümer der Eisenbahninfrastruktur		als Betreiber

Sie werden im folgenden als EIU bezeichnet.

(2) In der ÖV werden alle Bedingungen geregelt, die sich aus der Verknüpfung der Eisenbahninfrastruktur ergeben.

Vereinbaren die EIU neue Regelungen, ist die Vereinbarung zu aktualisieren.

(3) Es gelten grundsätzlich die Rechtsvorschriften des Staates und die Vorschriften des EIU, dessen Strecken befahren werden. Vereinbaren die EIU abweichende Regelungen, werden sie in der ÖV aufgeführt.

Die EIU teilen sich gegenseitig kostenlos und rechtzeitig die einschlägigen Vorschriften mit.

(4) Im Teil I der ÖV werden Aussagen zur Eisenbahninfrastruktur getroffen.

(5) Im Teil II der ÖV werden die Bestimmungen für die Betriebsführung zusammengestellt. Bei voneinander abweichenden Bestimmungen vereinbaren die EIU eine Anpassung der Bestimmungen. Alle Bestimmungen gelten nur auf der Grenzstrecke und den Grenzbahnhöfen.

- Im Teil II A der ÖV sind Auszüge aus deutschen und tschechischen Betriebs- und Signalvorschriften zusammengestellt, die für alle Eisenbahngrenzübergänge zwischen der Bundesrepublik Deutschland (ggf. unterteilt in Geltungsbereich ehemalige Deutsche Reichsbahn und in Geltungsbereich ehemalige Deutsche Bundesbahn) und der Tschechischen Republik gültig sind. In gleicher Weise gelten die im Teil II A der ÖV zusammengestellten Betriebsverfahren und zweisprachigen Vordrucke.
- Der Teil II A wird von der Arbeitsgruppe DB/ČD für die Zusatzvereinbarungen zur Grenzbetriebsvereinbarung DR/ČSD vom 31.05.1992 bzw. für die Zusatzvereinbarungen zur Grenzbetriebsvereinbarung DB/ČSD vom 31.05.1992 geführt.
- Aufbauend auf Teil II A werden im Teil II B örtliche Regelungen für die Betriebsführung auf dem Eisenbahngrenzübergang zusammengestellt, die zwischen den EIU abgestimmt wurden.
- Das betriebsführende EIU darf gegenüber den EVU nur solche Signale und Regelungen anwenden, die aus dem Teil II der ÖV bekannt sind.
- Die EIU unterrichten sich gegenseitig über Veränderungen im Eisenbahnbetrieb. Erforderlichenfalls ist die vorliegende ÖV zu aktualisieren.
- Für einen befristeten Zeitraum können die EIU besondere Vereinbarungen zur Betriebsführung treffen.

Die beim grenzüberschreitenden Eisenbahnbetrieb eingesetzten Mitarbeiter müssen die Regelungen dieser ÖV sowie zeitweise bestehende Vereinbarungen soweit beherrschen, wie es für die Durchführung ihrer Tätigkeit notwendig ist.

Die zutreffenden Regelungen der ÖV sind auf der deutschen Seite in die Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen, in die Örtlichen Richtlinien für das Zugpersonal, in das Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten und in weitere Richtlinien und Unterlagen aufzunehmen. Sollen Regelungen in diesen Richtlinien und Unterlagen geändert werden, ist gleichzeitig die Änderung der Bestimmungen der ÖV herbeizuführen.

Inkrafttreten und Gültigkeit

(1) Die Örtliche Vereinbarung für den Eisenbahngrenzübergang Zwotental - Kraslice wird in deutscher und tschechischer Sprache ausgefertigt. Beide Texte haben gleichermaßen Gültigkeit.

Die überarbeiteten Teile I und II B der Örtliche Vereinbarung für den Eisenbahngrenzübergang Zwotental - Kraslice treten am 10.06.2001 in Kraft. Der Teil II A wird aus der bisherigen ÖV übernommen und fortgeführt. Gleichzeitig tritt die Örtliche Vereinbarung für den Eisenbahngrenzübergang Zwotental - Kraslice vom 27.05.2000 außer Kraft.

(2) Änderungen und Ergänzungen der Örtlichen Vereinbarung für den Eisenbahngrenzübergang Zwotental - Kraslice bedürfen der Schriftform und werden gleichzeitig vorgenommen.

Von Bekanntgaben werden für jede Partei ein unterzeichnetes Exemplar in jeder Sprache ausgetauscht.

(3) Die Örtliche Vereinbarung für den Eisenbahngrenzübergang Zwotental - Kraslice kann mit einer Frist von 6 Monaten zum Monatsende gekündigt werden.

Zwickau / Plzeň / Ústí nad Labem, 31.05.2001

für die DB Netz Aktiengesellschaft	für die České dráhy státní organizace OPŘ Plzeň	für die Viamont akciová spolčnost
gezeichnet i.V. Jeschke	gezeichnet Ing. Chaloupka Josef	gezeichnet Ing. Plíhal Miroslav
gezeichnet i.V. Enderlein		

bleibt frei

Teil I

Beschreibung des Eisenbahngrenzübergangs,
Allgemeine Bestimmungen

1. Grenzstrecke und Grenzbahnhöfe

(1) Der Eisenbahngrenzübergang Zwotental - Kraslice ist Teil der Eisenbahnstrecke, die Zwotental (Bundesrepublik Deutschland) mit Sokolov (Tschechische Republik) verbindet.

(2) Grenzbahnhöfe sind
Bf Zwotental (DB Netz AG) und
Bf Kraslice (Viamont a.s.).

(3) Grenzstrecke ist der Streckenabschnitt zwischen dem Einfahrsignal 8G, km 0,697 (DB Netz AG), des Bf Zwotental und dem Signal S, km 23,978 (ČD), des Bf Kraslice.

Auf der Grenzstrecke befindet sich die Betriebsstelle der freien Strecke Klingenthal (Haltepunkt mit Ausweichanschlußstelle (Gleis 3)). Die Ausweichanschlußstelle Klingenthal (Gleis 3) kann nur durch aus Richtung Zwotental kommende Zugfahrten benutzt bzw. durch in Richtung Zwotental fahrende Zugfahrten verlassen und nur im Rahmen eines Sperrbefehls (Betra) bedient werden. Weiterhin befinden sich auf der Grenzstrecke die Haltepunkte Zwota-Zechenbach und Zwota sowie Hranična und Kraslice - Pod vlekem. Der Haltepunkt Hranična steht nur als Bedarfshaltepunkt für die Pass- und Zollbehörden zur Verfügung und dient nicht dem öffentlichen Reiseverkehr.

Die Staatsgrenze befindet sich in km 27,442 (ČD) = km 8,777 (DB Netz AG).

(4) Die EIU schließen für das Befahren ihrer jeweiligen Streckenabschnitte mit den EVU Infrastrukturnutzungsverträge oder entsprechende Verträge. Die EIU werden die Regelungen der vorliegenden ÖV den EVU auferlegen.

2. Betriebsführung

Grenze der Betriebsführung ist gleich der Staatsgrenze [km 27,442 (ČD) = km 8,777 (DB Netz AG)]. Die Betriebsführung erfolgt grundsätzlich durch:

Viamont a.s. von Kraslice bis zur Grenze der Betriebsführung;
DB Netz AG von Zwotental bis zur Grenze der Betriebsführung.

Auf eventuell abweichende Regelungen infolge der gegenseitigen Anpassung der betrieblichen Regelungen wird an entsprechender Stelle in den Teilen I oder II B der Vereinbarung verwiesen.

3. Streckendaten

(1)
Streckengeschwindigkeit: 60 km/h

Bremsweg: 700 m DB Netz AG
400 m ČD

maßgebende Neigung: 16 ‰ ČD
21 ‰ DB Netz AG

Indusi (der DB Netz AG): Von Zwotental bis zur Grenze der Betriebsführung (Abweichungen gemäß den Regelungen zum Aufstellen von Signalen möglich)

Kilometerwechsel:
km 27,442 (von [Sokolov] - Kraslice beginnend) entspricht
km 8,777 (von Zwotental beginnend)

Streckenklasse: CM4; 20 t pro Achse (DB Netz AG)
C; 20 t pro Achse (ČD)

(2) Bahnübergänge

Im Bf Zwotental befindet sich in km 0,194 ein technisch gesicherter Bahnübergang.

Zwischen Zwotental und der Staatsgrenze befinden sich

- technisch gesicherte Bahnübergänge in
  km 3,408, km 6,790,
  km 5,726, km 7,155;
  km 6,090,

  die technisch gesicherten Bahnübergänge sind mit einer Ausnahme mit automatischer Hilfseinschalttaste (Auto-HET) ausgerüstet, der Bahnübergang in km 5,726 hat nur eine Hilfseinschalttaste (HET);
- nicht technisch gesicherte Bahnübergänge in
  km 0,930, km 2,919,
  km 1,839, km 4,021,
  km 2,326, km 4,840,
  km 2,691, km 5,592.

Zwischen der Staatsgrenze und Kraslice befinden sich
- technisch gesicherte Bahnübergänge in
  km 24,315, km 24,791,
- ein nicht technisch gesicherter Bahnübergang in km 27,005.

Im Bf Kraslice befinden sich technisch gesicherte Bahnübergänge in
  km 23,918, km 23,305.

4. Instandhaltung des Oberbaus und des Bahnkörpers

(1) Die Instandhaltungsgrenze für den Oberbau und den Bahnkörper inklusive der dazugehörigen Erdbauwerke befindet sich in km 27,442 (ČD) = km 8,777 (DB Netz AG) = Staatsgrenze. Die DB Netz AG hält von Zwotental beginnend bis zur Instandhaltungsgrenze, die Viamont a.s. von Kraslice beginnend bis zur Instandhaltungsgrenze instand inklusive gegebenenfalls erforderlicher Erneuerung des Oberbaus und des Bahnkörpers. Aufwendungen für Prüfungen und Kontrollen, Instandhaltungsarbeiten sowie erforderliche Investitionen werden vom jeweiligen EIU getragen.

Bei allen Arbeiten am lückenlosen Gleis (z.B. Schweißen, Stopfen und Richten) im Bereich der Instandhaltungsgrenze (km 8,740 - km 8,840 [DB Netz AG] bzw. km 27,378 - km 27,478 [ČD]) besteht vorab die Pflicht der gegenseitigen schriftlichen Information zur Art und dem geplanten Zeitpunkt dieser Arbeiten. Die sofortige Informationspflicht besteht auch bei der Feststellung betriebsgefährlicher Mängel in diesem Bereich.

Müssen maschinelle Stopfarbeiten im jeweils eigenen Bereich des Übergangsbogens (km 8,740 - km 8,840 [DB Netz AG] bzw. km 27,378 - km 27,478 [ČD]) ausgeführt werden, haben diese in Abstimmung mit der jeweils anderen Seite (DB Netz AG, NL Südost, Bereich Durchführung Streckenmanagement Zwickau (N-SO-B51 ZWI); Viamont a.s., Standort Kraslice) nach den Regeln der Technik so zu erfolgen, dass Gefährdungen des Eisenbahnbetriebes durch Gleislagefehler ausgeschlossen sind (z.B. gesamten Übergangsbogen einschließlich Anschlusslängen stopfen und nach Regelwerk des jeweils zuständigen Bereiches prüfen).

5. Instandhaltung der Telekommunikationstechnik

(1) Die Instandhaltungsgrenze für Telekommunikationstechnik befindet sich in km 27,442 (ČD) = km 8,777 (DB Netz AG) im Schalthaus der Viamont a.s., durch welches das Streckenkabel geführt wird. Die Telekommunikationsleitungen zwischen der tschechischen und der deutschen Seite sind in das Streckenkabel eingebunden.

Das Schalthaus selbst wird durch die Viamont a.s. auf ihre Kosten instand gehalten. Der Zutritt ist für beide Seiten durch separate Eingänge gesichert.

Die Viamont a.s hält die Telekommunikationstechnik auf der tschechischen Seite bis ins Schalthaus (Klemmleiste), die DB Netz AG hält die Telekommunikationstechnik auf der deutschen Seite bis ins Schalthaus (Klemmleiste) auf ihre Kosten instand. Die Überschaltleitungen werden gemeinsam instand gehalten.

(2) Die Telekommunikationstechnik auf deutscher Seite wird von der Firma Arcor im Auftrag der DB Netz AG instand gehalten.

(3) In die Zugmeldeleitung ist bei Fdl Falkenstein (Vogtl) ein Sprachspeicher geschaltet.

6. Instandhaltung und Einsatz der Sicherungstechnik, Aufstellen von Signalen

(1) Die Instandhaltungsgrenze für Sicherungstechnik befindet sich in km 27,442 (ČD) = km 8,777 (DB Netz AG) = Grenze der Betriebsführung. Die DB Netz AG hält grundsätzlich von Zwotental beginnend bis zur Instandhaltungsgrenze, die Viamont a.s. grundsätzlich von Kraslice beginnend bis zur Instandhaltungsgrenze instand.

(2) Aufstellen von Signalen, Einsatz der Sicherungstechnik,

a) Jedes EIU ist grundsätzlich für das Aufstellen von Signalen und das Errichten von sicherungstechnischen Anlagen und Einrichtungen auf dem Gebiet seiner Betriebsführung zuständig.

b) Die Signale eines EIU können über die Grenze der Betriebsführung hinaus gelten; sicherungstechnische Anlagen und Einrichtungen können über die Grenze der Betriebsführung hinaus wirken.

c) Signale, die zu einer Betriebsstelle gehören beziehungsweise einen Betriebszustand im Anschluss an die Grenze der Betriebsführung signalisieren, dürfen auf dem Gebiet der Betriebsführung des anderen EIU aufgestellt werden. Gleiches gilt analog für sicherungstechnische Anlagen und Einrichtungen.

d) Das Aufstellen der Signale bzw. jede Veränderung der Signalisierung sowie Errichten bzw. Verändern von sicherungstechnischen Anlagen und Einrichtungen auf der Grenzstrecke bzw. den Grenzbahnhöfen bedarf der vorherigen schriftlichen Vereinbarung zwischen den EIU (DB Netz AG, NL Südost, Bereich Örtliche Planung (N-SO-B5 (P) ZWI), OPŘ Plzeň) Die Veränderungen sind entsprechend den Bestimmungen der EIU zu veröffentlichen.

e) Das vorübergehende Aufstellen von Signalen und sicherungstechnischen Anlagen und Einrichtungen auf der Grenzstrecke bzw. den Grenzbahnhöfen ist ebenfalls schriftlich zwischen den EIU zu vereinbaren. Signale und sicherungstechnische Anlagen und Einrichtungen für Bauzustände sind bei der Aufstellung der Weisungen zur Durchführung der Bauarbeiten (Betra, ROV) zwischen den EIU abzusprechen und in den Weisungen aufzuführen.
Im Falle besonderer Vorkommnisse dürfen auch sofort Signale aufgestellt werden. Die gegenseitige Vereinbarung erfolgt umgehend. Bis dahin sind Zugfahrten nach den Betriebsvorschriften zu verständigen.

f) Signale und sicherungstechnische Anlagen und Einrichtungen, die ständig auf dem Gebiet der Betriebsführung des anderen EIU aufgestellt werden, sind in die ÖV aufzunehmen.

g) Das Aufstellen und Entfernen sowie die Wartung und Instandhaltung der Signale und der sicherungstechnischen Anlagen und Einrichtungen auf dem Gebiet der Betriebsführung des anderen EIU übernimmt das aufstellende EIU auf seine Kosten.

(3) Die Kabelverbindungen des automatischen Streckenblocks auf der Grenzstrecke sind in das Streckenkabel eingebunden. Zur Instandhaltung des Streckenkabels siehe Abschnitt „5. Instandhaltung der Telekommunikationstechnik“, Absatz (1).

(4) Der Achszähler 901 C im Bf Kraslice km 23,975 (ČD) einschließlich des zirka 5 m langen Stichkabels zum Kabelverteiler sowie die Relaisgruppe RB II 60 und die Übertragungsgruppe EF 180 (STEF) im Schalthaus E1 wird durch die DB Netz AG auf eigene Kosten instandgehalten. Die Instandhaltung erfolgt stets gemeinsam durch Mitarbeiter der DB Netz AG und der ČD, SSZT Cheb.

(5) Die DB Netz AG hat in km 26,792 (ČD) ein Signal Lf 4 - Geschwindigkeitstafel - mit zugehörigen 1000 Hz PZB-Magnet zur Ankündigung eines Geschwindigkeitswechsels vor der Ausweichanschlussstelle Klingenthal aufgestellt. Das Signal und der PZB-Magnet werden durch die DB Netz AG auf eigene Kosten instand gehalten.

7. Bauarbeiten

(1) Die Planung von Bauarbeiten auf der Grenzstrecke bzw. mit Auswirkungen auf die Grenzstrecke sind zwischen DB Netz AG, NL Südost, Bereich Baubetriebsplanung (N-SO-B2 (BP)) und Viamont a.s. im Rahmen der Bauplanung (Jahresplan, Monatsplan) bekannt zu geben und ggf. abzustimmen.

(2) Die zur Durchführung der Bauarbeiten auf der Grenzstrecke erforderlichen Bauanweisungen (Betra/ROV) sind bis vier Wochen vor Inkrafttreten dem anderen EIU (Viamont a.s. bzw. DB Netz AG, NL Südost, Bereich Örtliche Planung (N-SO-B5 (P) ZWI)) zu übergeben. Das andere EIU erstellt darauf aufbauend für seine Betriebsführung eine eigene Bauanweisung (Betra/ROV) und gibt sie zur Kenntnis zurück.

Vorübergehende Langsamfahrstellen und betriebliche Besonderheiten sind durch DB Netz AG, NL Südost, Bereich Örtliche Planung (N-SO-B5 (P) ZWI) in die Fahrplanunterlagen (EBuLa) aufzunehmen.

Bis zur Inbetriebnahme des Systems Ebula gilt auf der Grenzstrecke das Verzeichnis „La“ (Vorübergehende Langsamfahrstellen, Stellen mit besonderer Betriebsregelung und andere Besonderheiten) der DB Netz AG.

(3) Besonderheiten bei der Betriebsführung auf der Grenzstrecke, das Aufstellen von Signalen und weitere Maßnahmen sind vor den Erarbeitung der Bauanweisungen (Betra/ROV) zwischen beiden Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Viamont a.s. und DB Netz AG, NL Südost, Bereich Örtliche Planung (N-SO-B5 (P) ZWI) abzustimmen.

(4) Bei Arbeiten in Nähe der Staatsgrenze siehe auch Abschnitt „14. Staatsgrenze“.

8. Zulässige Geschwindigkeiten

(1) Die zulässigen Geschwindigkeiten auf den Grenzstrecken werden sowohl in der „Durchführungsverordnung zu den Betriebsvorschriften“ der Viamont a.s. als auch im „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten“ der DB Netz AG veröffentlicht.

Grundlage für die Aufstellung des Fahrplans ist das „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten“ der DB Netz AG.

(2) Ständige Änderungen der zulässigen Geschwindigkeit auf der Grenzstrecke teilen sich die Viamont a.s. und DB Netz AG, NL Südost, Bereich Örtliche Planung (N-SO-B5 (P) ZWI) gegenseitig unverzüglich und in schriftlicher Form mit. Dabei sind der Grund und die aufzustellenden Signale mit anzugeben.

Beide Seiten sorgen für die umgehende Aufnahme der Änderungen in die „Durchführungsverordnung zu den Betriebsvorschriften“ der Viamont a.s. bzw. in das „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten“ der DB Netz AG, ggf. in das „Verzeichnis der vorübergehenden Langsamfahrstellen, Stellen mit besonderer betrieblicher Regelung und andere Besonderheiten“ der DB Netz AG.

Die Fahrplanunterlagen für das Triebfahrzeugpersonal werden durch das System „EBuLa“ der DB Netz AG aktualisiert.

Bis zur Inbetriebnahme des Systems Ebula gilt auf der Grenzstrecke das Verzeichnis „La“ (Vorübergehende Langsamfahrstellen, Stellen mit besonderer Betriebsregelung und andere Besonderheiten) bzw. die Fahrplanunterlagen der DB Netz AG. Alle Veränderungen der zulässigen Geschwindigkeiten bzw. anderer Angaben sind bis zur Berichtigung der „Durchführungsverordnung zu den Betriebsvorschriften“ und des „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten“ in das Verzeichnis „La“ (Vorübergehende Langsamfahrstellen, Stellen mit besonderer Betriebsregelung und andere Besonderheiten) aufzunehmen.

(3) Jährlich bis zum 30. Dezember vergleichen die Viamont a.s. und DB Netz AG, NL Südost, Bereich Örtliche Planung (N-SO-B5 (P) ZWI) schriftlich die Angaben zu den zulässigen Geschwindigkeiten. Dabei werden die für den nächsten Fahrplanwechsel geplanten Änderungen mitgeteilt. Anhand der angegebenen Veränderungen werden die „Durchführungsverordnung zu den Betriebsvorschriften“ der Viamont a.s. bzw. das „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten“ der DB Netz AG zum nächsten Fahrplanwechsel berichtigt.

9. Vorübergehende Langsamfahrstellen, Stellen mit besonderer betrieblicher Regelung und andere Besonderheiten

(1) Über vorübergehende Langsamfahrstellen, Stellen mit besonderer betrieblicher Regelung und andere Besonderheiten (z.B. infolge Bauarbeiten, Veränderungen an Sicherungsanlagen, usw.) informieren sich schriftlich die Viamont a.s. und DB Netz AG, NL Südost, Bereich Örtliche Planung (N-SO-B5 (P) ZWI) vier Wochen im Voraus gegenseitig.

(2) Das Triebfahrzeugpersonal wird grundsätzlich durch das System „EBuLa“ der DB Netz AG verständigt, wegen Ausnahmen siehe auch Teil II B.

Bis zur Inbetriebnahme des Systems EBuLa gilt auf der Grenzstrecke das Verzeichnis „La“ (Vorübergehende Langsamfahrstellen, Stellen mit besonderer Betriebsregelung und andere Besonderheiten) der DB Netz AG, wegen Ausnahmen siehe auch Teil II B.

(3) Über plötzlich erforderlich werdende vorübergehende Langsamfahrstellen, Stellen mit besonderer betrieblicher Regelung und andere Besonderheiten (z.B. infolge unvorhersehbarer Mängel, besonderer Vorkommnisse usw.) informieren sich unverzüglich die Viamont a.s. und DB Netz AG, NL Südost, Bereich Örtliche Planung (N-SO-B5 (P) ZWI). Wegen der Verständigung der Triebfahrzeugpersonale bis zur Berichtigung des Systems „EBuLa„ bzw. des Verzeichnis „La“ der DB Netz AG siehe Teil II B, Abschnitt 21. „Besondere Vorkommnisse“.

10. Fahrplan

(1) Die Fahrplanbildung auf der Grenzstrecke wird durch DB Netz AG, NL Südost, Bereich Servicecenter Jahresfahrplan (N-SO-V2) durchgeführt. Der Fahrplan wird mit der Viamont a.s. (als EIU) abgestimmt.

Grenzüberschreitende Züge verkehren auf der Grenzstrecke mit einer Zugnummer, die von der DB Netz AG in Abstimmung mit der Viamont a.s. festgelegt wird. Zugnummern für Züge des Binnenverkehrs, die planmäßig (auch Sperrfahrten gemäß Betra/Sperrbefehl) Teile der Grenzstrecke befahren, sind zuvor zwischen den EIU abzustimmen.

(2) Die Fahrpläne für grenzüberschreitende Züge dürfen nur nach vorheriger Vereinbarung geändert werden. Fahrplanänderungen werden analog Absatz (1) abgestimmt.

(3) Bei Fahrplanbildung und Änderungen des Fahrplans stellen sich die beteiligten Stellen die erforderlichen Fahrplandaten kostenlos zur Verfügung.

(4) Sonderzüge werden zwischen DB Netz AG, NL Südost, Bereich Servicecenter Sonderzugfahrplan (N-SO-V3) und der Viamont a.s. (als EIU) vereinbart.

(5) Beim Aufstellen von Fahrplänen sind Besonderheiten beim Einsatz der Fahrzeuge und bei der Zugbildung gemäß den Betriebsvorschriften beider Seiten zu beachten.

(6) Fahrplanänderungen infolge Bauarbeiten auf der Grenzstrecke oder anderer Maßnahmen, die sich auf den Fahrplan für die Grenzstrecke auswirken, sind zwischen DB Netz AG, NL Südost, Bereich Baufahrplan im Servicecenter Sonderzugfahrplan (N-SO-V3) und der Viamont a.s. (als EIU) rechtzeitig abzustimmen. Die Abstimmung soll bis spätestens drei Wochen vor Inkrafttreten erfolgt sein.

(7) Auf der Grenzstrecke werden die Fahrplandaten dem Zugpersonal durch Führerraumanzeige bekannt gegeben. Steht diese nicht zur Verfügung, werden die entsprechenden Unterlagen der deutschen Seite verwendet.

11. Fahrzeuge

(1) Triebfahrzeugbaureihen bzw. Triebfahrzeuge, die auf der Grenzstrecke für grenzüberschreitende Züge eingesetzt werden sollen, müssen zuvor bei dem EIU (DB Netz AG, NL Südost, Bereich Infrastrukturdaten (N-SO-B2 (D) [Leipzig]) bzw. Viamont a.s. und ČD, OPŘ Plzeň), bei denen der Netzzugang nicht geregelt ist, durch die EVU angemeldet werden. Die EVU weisen dabei die Zulässigkeit des Einsatzes der Triebfahrzeuge in beiden Staaten nach.

Nachdem das EVU zum Befahren der Grenzstrecke die Einsatzgenehmigung der Aufsichtsbehörden beider Staaten für die Triebfahrzeugbaureihen oder für das Triebfahrzeug vorgelegt hat, stimmen die EIU einvernehmlich ab, ob die Triebfahrzeugbaureihen bzw. das Triebfahrzeug auf der Grenzstrecke zum Einsatz kommen dürfen und stellen die Aufnahme der erforderlichen Daten in ihre betrieblichen Unterlagen sicher.

Die betrieblichen Unterlagen, in der die auf der Grenzstrecke zugelassenen Triebfahrzeuge, deren Verwendbarkeit und deren Leistungsfähigkeit dargestellt werden, sind

- DS 491.01 "Übersicht über die Verwendbarkeit der Triebfahrzeuge auf Strecken der NL Südost und die zulässigen Geschwindigkeiten",
- DS 491.02 "Übersicht über die Leistungsfähigkeit der Triebfahrzeuge"
- Anhang zu den tschechischen Betriebsvorschriften D2

(2) Triebfahrzeugbaureihen bzw. Triebfahrzeuge, die die EVU erstmals einsetzen wollen, sind nach (1) zu vereinbaren, auch wenn zu bereits vereinbarten Triebfahrzeugen anderer EVU Übereinstimmungen bestehen.

(3) Triebfahrzeuge, die für Sonderzüge einmalig oder mehrmalig an festgelegten Tagen eingesetzt werden sollen, brauchen nicht in den Richtlinien der EIU veröffentlicht werden. Sie werden gemäß Absatz (1) angemeldet und in den Fahrplanunterlagen für die Sonderzüge ist die Zulässigkeit sowie ggf. betriebliche Besonderheiten des Einsatzes zu vermerken.

12. Maßnahmen bei gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb und bei besonderen Vorkommnissen

(1) Die Notfallmeldegrenze zwischen DB Netz AG und Viamont a.s. liegt bei km 8,777 (DB Netz AG) = km 27,442 (ČD) (= Grenze der Betriebsführung, = Staatsgrenze).

(2) Die Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb und besonderen Vorkommnissen führen die zuständigen Stellen des Staates, auf dessen Hoheitsgebiet dieses Ereignis eingetreten ist, nach den für das Staatsgebiet geltenden Vorschriften durch.

(3) Sind nach vorläufigen Ermittlungen des betriebsführenden EIU Mitarbeiter eines EVU bzw. des EIU des anderen Staates betroffen, bzw. sind Einrichtungen, Betriebsmittel oder Gegenstände eines EVU bzw. des EIU des anderen Staates betroffen, ist das Ereignis gemeinsam zu untersuchen. Das Ergebnis ist in einer zweisprachigen Niederschrift festzuhalten und von beiden Seiten zu unterschreiben.

Die Information erfolgt über die für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke zuständigen Fdl. Diese informieren nach ihren Meldeunterlagen zuständige Notfallmanager bzw. Mitarbeiter des EIU bzw. der EVU.

(4) Eventuell einzusetzende Hilfsmittel sind zwischen den zuständigen Notfallmanagern bzw. Mitarbeitern des EIU bzw. der EVU abzustimmen.

(5) Sind Ursache und Hergang des Ereignisses eindeutig feststellbar, können die Notfallmanager des EIU bzw. der Mitarbeiter des EVU des anderen Staates im gegenseitigen Einvernehmen auf die Teilnahme an der Untersuchung verzichten. Diese Absprache wird in der Niederschrift des betriebsführenden EIU festgehalten. Die Niederschrift ist bis spätestens 4 Wochen nach Eintritt des Ereignisses dem EIU und ggf. dem EVU des anderen Staates zu übersenden.

(6) Die für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke zuständigen Fdl verständigen sich darüber hinaus über alle gefährlichen Ereignisse im Eisenbahnbetrieb und besondere Vorkommnisse auf der Grenzstrecke sowie den Grenzbahnhöfen. Sie vereinbaren eventuell notwendige Handlungen, verständigen sich über die Auswirkungen auf die Betriebsführung und handeln erforderlichenfalls nach ihren Meldeunterlagen.

13. Anzuwendende Sprache

(1) Für die Grenzstrecke gilt Deutsch grundsätzlich als Betriebssprache. Zugmeldungen sowie Fahrdienstliche Meldungen (Wortlaute Teil II A) werden in Deutsch ausgeführt.

Darüber hinaus müssen Mitarbeiter, die auf dem Gebiet des anderen Staates tätig werden oder die mit Mitarbeitern eines anderen Eisenbahnunternehmens in Kontakt treten, die Sprache des anderen so beherrschen, dass sie sich verständlich machen und Weisungen und Hinweise verstehen können.

(2) Der Schriftverkehr zwischen den beteiligten Eisenbahnunternehmen kann in der Landessprache geführt werden.

(3) Auf der Grenzstrecke werden schriftliche Befehle an Züge und andere Vordrucke in zweisprachiger Ausführung für alle grenzüberschreitenden Züge eingesetzt (siehe Teil II A).

14. Staatsgrenze

(1) Zum Überschreiten der Staatsgrenze sowie bei Arbeiten in Grenznähe haben die dazu beauftragten Mitarbeiter Personaldokumente mit sich zu führen.

Für Bürger der Tschechischen Republik ist dies der Reisepass.

Für Bürger der Bundesrepublik Deutschland sind dies der Personalausweis oder der Reisepass.

(2) Alle geplanten Arbeiten in der Nähe der Staatsgrenze sind durch die die Arbeiten leitenden Stellen seitens der DB Netz AG beim Bundesgrenzschutzamt Chemnitz und seitens der Viamont a.s. bei der Polizei der Tschechischen Republik rechtzeitig schriftlich anzumelden.

(3) Machen sich infolge von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb oder besonderen Vorkommnissen und ebenso zu kurzfristigen Entstörungen Arbeiten in unmittelbarer Nähe der Staatsgrenze oder Grenzübertritte außerhalb der dazu vorgesehenen Stellen erforderlich, sind diese zuvor durch Mitarbeiter der DB Netz AG bzw. ggf. deutscher EVU mit der zuständigen Grenzschutzinspektion Klingenthal[1-3] des Bundesgrenzschutzes, durch Mitarbeiter der Viamont a.s. bzw. der ČD mit der Polizei der Tschechischen Republik abzusprechen.

[1-3] Rufnummer (Stand April 2001): 037467/5470, Fax: 037467/25313

15. Schadensregulierung, Haftung

(1) Soweit sich aus dem UIC-Merkblatt 990[1-2] oder aus Vereinbarungen zwischen EIU und EVU nichts anderes ergibt, werden die finanziellen Folgen von Schäden von der Partei der Vereinbarung getragen, die den Schaden verursacht hat.

(2) Werden von den EIU Triebfahrzeuge selbst eingesetzt, werden die finanziellen Folgen von Beschädigungen oder Verlust eines Triebfahrzeugs von dem EIU getragen, das die Beschädigung oder den Verlust verursacht hat. Ist nicht feststellbar, wer den Schaden verursacht hat, trägt die Partei der Vereinbarung den Schaden, die das Triebfahrzeug in ihrer Obhut hat, es sei denn, diese Partei der Vereinbarung beweist, dass die Schäden auf einen Mangel des Triebfahrzeugs oder das Verhalten des technischen Begleiters des Triebfahrzeug stellenden EIU zurückzuführen sind.

(3) Ist das schädigende Ereignis durch mehrere Schädiger verursacht worden, ist der Schaden entsprechend des Verschuldensanteils zu teilen.

(4) Die Partei der Vereinbarung, die das Fahrzeug in ihrer Obhut hat, führt die Instandsetzungen durch, die zur Heimbeförderung des beschädigten Triebfahrzeugs notwendig sind. Die Kosten trägt derjenige, der nach Abs. 2 haftbar ist.

(5) Die Ersatzpflicht für Beschädigung oder Verlust eines Triebfahrzeugs ist zwischen den Parteien der Vereinbarung auf den niedrigeren Wert, sei es auf die Kosten der Wiederherstellung oder die Erstattung des Restwertes, unmittelbar vor der Beschädigung oder dem Verlust, beschränkt. Der Restwert berechnet sich ausgehend vom Wiederbeschaffungswert und der wirtschaftlichen Lebensdauer.

(6) Die Parteien der Vereinbarung verzichten untereinander auf die Geltendmachung von Ansprüchen wegen eines ihnen entgangenen Gewinns.

[1-2] UIC-MBl. 990 - Aufteilung der finanziellen Folgen der bei Versuchen eingetretenen Schäden zwischen den Bahnen.

(7) Haftet ein Dritter einer Partei der Vereinbarung gegenüber für einen Schaden, der nach den Bestimmungen dieses Paragraphen zu Lasten einer anderen Partei der Vereinbarung geht, so hat die erstgenannte Partei der Vereinbarung ihre Ansprüche an die andere abzutreten oder sie in ihre Rechte einzusetzen, und zwar in einer dem Dritten gegenüber rechtswirksamen Form.

(8) Vergleiche und Anerkenntnisse sind gegenüber einer Partei der Vereinbarung nur verbindlich, wenn sie mit ihrem Einverständnis zustande gekommen sind oder wenn sich diese Partei der Vereinbarung auf Aufforderung nicht innerhalb einer angemessenen Frist geäußert hat. Versäumnisurteile sind für sie nur im Falle ihrer ausdrücklichen Zustimmung verbindlich.

(9) Schiedsklausel

a) Jeder Streitfall im Rahmen der Auslegung oder Durchführung des Vertrags wird, sofern es die nationale Gesetzgebung zulässt, einem Schiedsgericht übertragen.

b) Für das Schiedsverfahren gilt die UIC-Geschäftsordnung - A 20 - Schiedsverfahren.

16. Plötzliche Arbeitsunfähigkeit von Beschäftigten, Arbeitsunfälle von Mitarbeitern der EIU bzw. EVU

(1) Wenn das Personal eines EIU bzw. eines EVU in Ausübung seiner Verrichtungen verletzt wird oder erkrankt, wird das andere EIU bzw. EVU - unbeschadet etwaiger Abkommen zwischen den beteiligten Staaten - nötigenfalls für ärztliche Hilfe, Heilmittel und Krankenhausaufenthalt gegen Erstattung der Selbstkosten durch das EVU oder EIU sorgen. Der nächste Fahrdienstleiter ist zu informieren.

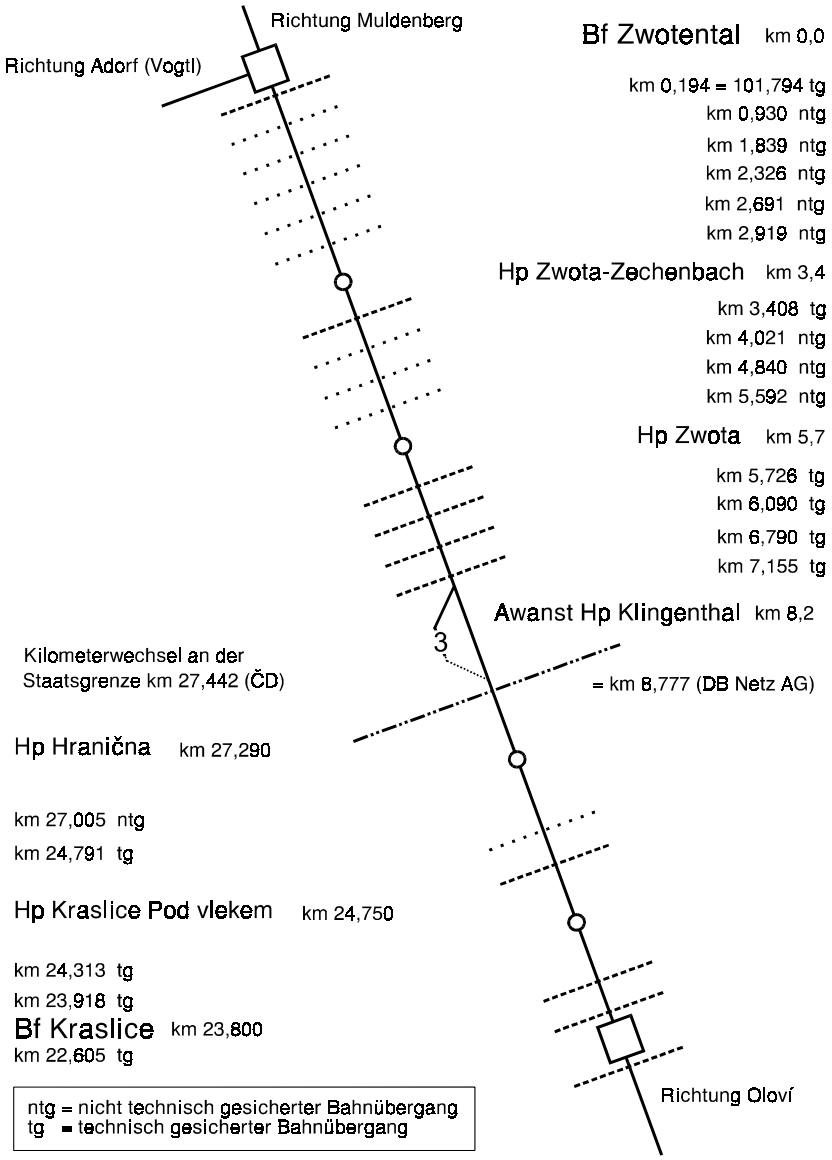
(2) Arbeitsunfälle aller Art, auch solche, die nicht sofort einer medizinischen Versorgung bedürfen, die das Personal eines EIU bzw. EVU in Ausübung seiner Verrichtungen auf dem anderen Staatsgebiet erleidet, sind dem nächstgelegenen Fahrdienstleiter mitzuteilen. Die Fahrdienstleiter handeln nach ihren Meldeunterlagen.

Danach ist das Ereignis durch den Mitarbeiter seinem zuständigen Leiter mitzuteilen.

(3) Ist die Untersuchung eines solchen Ereignisses notwendig, wird gemäß Abschnitt 12. „Maßnahmen bei gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb und bei besonderen Vorkommnissen„ vorgegangen.

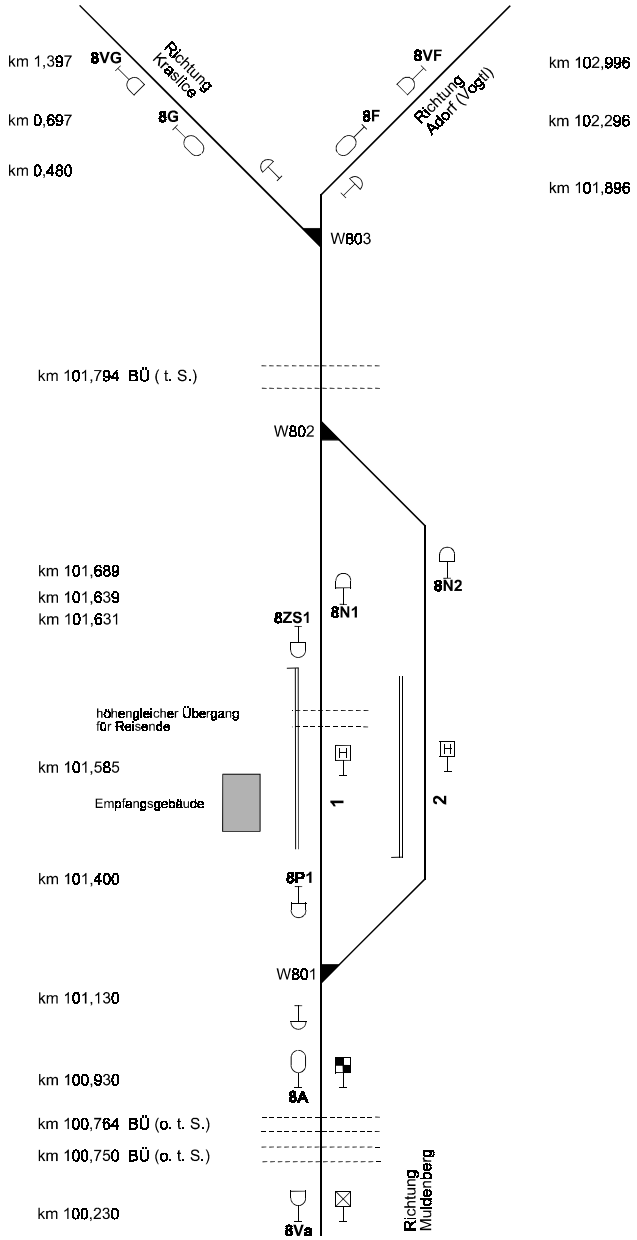
Anlage 1

Lageskizze des Grenzstreckenabschnittes Zwotental - Kraslice

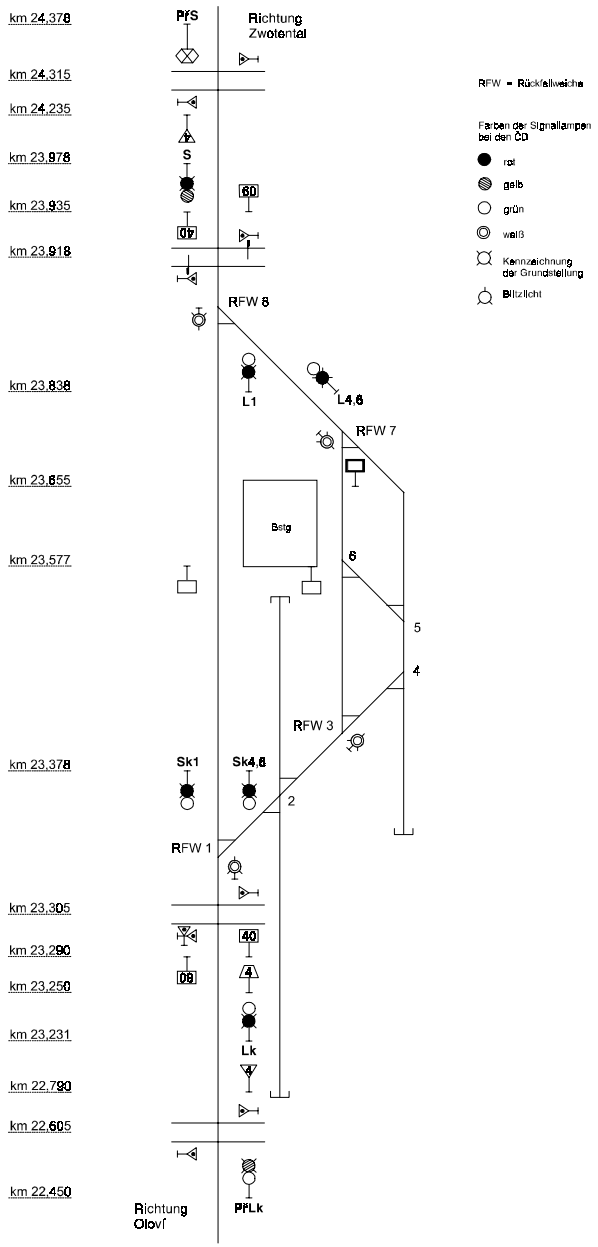


Anlage 2

Vereinfachter Lageplan des Bf Zwotental (km 101,833 CA = 0,234 ZK)



Vereinfachter Lageplan des Bf Kraslice (23,800 ČD)



bleibt frei

Anlage 3

Verzeichnis der in den Teilen I und II verwendeten Abkürzungen (deutschsprachige Zusammenstellung)

AG	Aktiengesellschaft
Awanst	Ausweichanschlussstelle
Bf	Bahnhof
bzw.	beziehungsweise
ČD	České dráhy (Tschechische Bahnen)
DB	Deutsche Bahn
DR	Deutsche Reichsbahn
DS	Dienstsache
DV	Dienstvorschrift
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
ggf.	gegebenenfalls
Hp	Haltepunkt
NL	Niederlassung
ÖV	Örtliche Vereinbarung
PZB	punktförmige Zugbeeinflussung
UIC	Internationaler Eisenbahnverband

bleibt frei

folgt Seite 101

Správa železniční dopravní cesty

Teil II
Allgemeine Betriebliche Bestimmungen

Der Teil II ist Bestandteil

✶ - der Zusatzvereinbarung Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag
✶ für den Grenzbahnhof Bayerisch Eisenstein/Železná Ruda-Alžbětín,

- der Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag für den Eisenbahngrenzübergang Furth im Wald – Česká Kubice als Teil IIA „Allgemeine betriebliche Bestimmungen“,

- der Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag für den Eisenbahngrenzübergang Schirnding – Cheb als Teil IIA „Allgemeine betriebliche Bestimmungen“,

✶ - der Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag für die Grenzstre-
✶ cke Selb-Plößberg – Aš,

- der Zusatzvereinbarung zur Grenzbetriebsvereinbarung für den Eisenbahngrenzübergang Bad Brambach – Vojtanov als Teil IIA „Betriebliche Grundsätze“,

- der Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag für den Eisenbahngrenzübergang Johanngeorgenstadt – Potůčky als Teil IIA „Allgemeine betriebliche Bestimmungen“,

- der Zusatzvereinbarung zur Grenzbetriebsvereinbarung für den Eisenbahngrenzübergang Cranzahl – Vejprty als Teil IIA „Betriebliche Grundsätze“,

- der Zusatzvereinbarung zur Grenzbetriebsvereinbarung für den Eisenbahngrenzübergang Bad Schandau – Děčín als Teil IIA „Betriebliche Grundsätze“,

✶ - der Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag für die Grenz-
✶ strecke Sebnitz (Sachs) – Dolní Poustevna,

- der Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag für den Eisenbahngrenzübergang Ebersbach (Sachs) – Rumburk als Teil IIA „Allgemeine betriebliche Bestimmungen“,

- der Zusatzvereinbarung zur Grenzbetriebsvereinbarung für die Eisenbahngrenzübergänge Zittau – Hrádek nad Nisou und Großschönau (Sachs) – Varnsdorf

unter Einbeziehung der erleichterten Durchgangsverkehre auf den Streckenabschnitten Varnsdorf – Großschönau (Sachs) – Mittelherwigsdorf – Zittau – Hrádek nad Nisou als Teil IIA „Betriebliche Grundsätze“.

Der Teil II ist außerdem Bestandteil der

- Örtliche Vereinbarung für den Eisenbahngrenzübergang Zwotental – Kraslice als Teil IIA „Betriebliche Grundsätze“.

Richtlinie

Signalordnung, Bahnbetrieb international	**Signalbuch**
Signalbuch (SB)	**301**

Auszug aus der Richtlinie 301 - Signalbuch -

✶ Im Stand der Bekanntgabe 6 zur Richtlinie 301
✶ in Kraft getreten am 15.12.2013

Inhaltsverzeichnis des Auszugs aus der Ril 301

		Seite
	Hinweise zum Auszug aus der Ril 301	109
301.0001	Vorbemerkungen zum Signalbuch	111
301.0002	Allgemeine Bestimmungen	112
1	Begriffsbestimmungen	112
2	Allgemeine Bestimmungen für Signale	113
3	Zuordnungstafel, (Signal So 20 [DV 301])	114
4	Geschwindigkeitsänderungen	114
5	Anschließender Weichenbereich	115
6	Nachtzeichen der Signale	115
7	Nicht deutlich wahrnehmbare oder zweifelhafte Signale	115
8	Mastschilder	115
9	Ungültige Signale	117
301.0101	Hauptsignale (Hp)	119
1	Allgemeines	119
2	Signal Hp 0	120
3	Signal Hp 1	121
4	Signal Hp 2	122
301.0102	Kombinationssignale (Ks)	123
1	Allgemeines	123
2	Signal Ks 1	124
3	Signal Ks 2	124
301.0103	Lichthaupt- und Lichtvorsignale (Hl) (DV 301)	125
1	Allgemeines	125
2	Signal Hl 1	126
3	Signal Hl 2	126
4	Signal Hl 3a	126
5	Signal Hl 3b	127
6	Signal Hl 4	127
7	Signal Hl 5	127
8	Signal Hl 6a	128
9	Signal Hl 6b	128

10 Signal Hl 7 128
11 Signal Hl 8 129
12 Signal Hl 9a 129
13 Signal Hl 9b 129
14 Signal Hl 10 130
15 Signal Hl 11 130
16 Signal Hl 12a 130
17 Signal Hl 12b 131

301.0103A01 Übersicht zu den Lichtsignalen Hl 1 bis Hl 12 (DV 301) 132

301.0201 Vorsignale (Vr) 133
1 Allgemeines 133
2 Signal Vr 0 134
3 Signal Vr 1 135
4 Signal Vr 2 135

301.0301 Zusatzsignale (Zs) 137
1 Allgemeines 137
2 Signal Zs 1 - Ersatzsignal 137
3 Signal Zs 2 - Richtungsanzeiger 137
4 Signal Zs 2v - Richtungsvoranzeiger 138
5 Signal Zs 3 - Geschwindigkeitsanzeiger 138
6 Signal Zs 3v - Geschwindigkeitsvoranzeiger 140
7 Signal Zs 6 - Gegengleisanzeiger 140
8 Signal Zs 7 - Vorsichtsignal 142
9 Signal Zs 8 - Gegengleisfahrt-Ersatzsignal 142
10 Signal Zs 13 - Stumpfgleis- und Frühhaltanzeiger 143

301.0501 Langsamfahrsignale (Lf) 145
1 Allgemeines 145
2 Signal Lf 1 - Langsamfahrscheibe 145
3 Signal Lf 1/2 - Langsamfahrbeginnscheibe (DV 301) 148
4 Signal Lf 2 - Anfangscheibe 149
5 Signal Lf 3 - Endscheibe 150
6 Signal Lf 4 - Geschwindigkeitstafel (DS 301) 150
7 Signal Lf 5 - Anfangtafel (DS 301) 151
8 Signal Lf 6 - Geschwindigkeits-Ankündesignal 152
9 Signal Lf 7 - Geschwindigkeitssignal 153
13 Signal Lf 4 - Geschwindigkeitstafel (DV 301) 154
14 Signal Lf 5 - Eckentafel (DV 301) 157

301.0601 Schutzsignale (Sh) 159
1 Allgemeines 159
2 Signal Sh 0 159
3 Signal Sh 1, Signal Ra 12 - Rangiersignal (DV 301) 160
4 Signal Sh 2 161
5 Signal Sh 3 - Kreissignal 162
6 Signal Sh 5 - Horn- und Pfeifsignal 163

301.0700 Signale für den Rangierdienst (Ra)
Allgemeines 165

301.0701 Signale für den Rangierdienst (Ra)
A. Rangiersignale 165
1 Allgemeines 165
2 Signal Ra 1 166
3 Signal Ra 2 166
4 Signal Ra 3 167
5 Signal Ra 4 167
6 Signal Ra 5 168

301.0703 Signale für den Rangierdienst (Ra)
C. Sonstige Signale für den Rangierdienst 169
1 Signal Ra 10 - Rangierhalttafel 169
2 Signal Ra 11 (DS 301)/
Signal Ra 11a (DV 301),
Signal Ra 11b (DV 301) - Wartezeichen 169
3 Signal Ra 12 (DS 301)/
Signal So 12 (DV 301) - Grenzzeichen 170
4 Signal Ra 13 - Isolierzeichen 171

301.0801 Weichensignale (Wn) 173
1 Allgemeines 173
2 Signal Wn 1 173
3 Signal Wn 2 174
4 Signale für doppelte Kreuzungsweichen 175
5 Signal Wn 3 175
6 Signal Wn 4 176
7 Signal Wn 5 176
8 Signal Wn 6 177
9 Signal Wn 7 177

301.0901 Signale für das Zugpersonal (Zp)
Signale des Triebfahrzeugführers 179
1 Allgemeines 179
2 Signal Zp 1 - Achtungssignal 179
6 Signal Zp 5 - Notsignal 179

301.0902 Signale für das Zugpersonal (Zp) Bremsprobesignale 180

1 Allgemeines 180
2 Signal Zp 6 180
3 Signal Zp 7 181
4 Signal Zp 8 181

301.0903 Signale für das Zugpersonal (Zp) Abfahrsignal, Türschließauftrag 182

1 Signal Zp 9 182

301.0904 Signale für das Zugpersonal (Zp) Rufsignale 183

1 Signal Zp 11 183

301.1001 Fahrleitungssignale (El) 185

1 Allgemeines 185
2 Signale El 1v, El 1 und El 2 186
3 Signal El 1v 186
4 Signal El 1 - Ausschaltsignal 186
5 Signal El 2 - Einschaltsignal 187
6 Signale El 3, El 4 und El 5 188
7 Signal El 3 - ”Bügel ab”-Ankündesignal 188
8 Signal El 4 - ”Bügel ab”-Signal 188
9 Signal El 5 - „Bügel an”-Signal 189
10 Signal El 6 190

301.1101 Signale an Zügen (Zg) 191

1 Allgemeines 191
2 Signal Zg 1 - Spitzensignal 191
3 Signal Zg 2 - Schlusssignal 192

301.1201 Signale an einzelnen Fahrzeugen (Fz) 195

1 Allgemeines 195
2 Signal Fz 1 - Rangierlokomotivsignal 195
3 Signal Fz 2 - Gelbe Fahne 195

301.1401 Nebensignale (Ne), (So - DV 301) 197

1 Signal Ne 1 - Trapeztafel 197
2 Signal Ne 2 - Vorsignaltafel 197
3 Signal Ne 3 - Vorsignalbaken 200
4 Signal Ne 4 - Schachbretttafel 201
5 Signal Ne 5 - Haltetafel 202

6	Signal Ne 6 - Haltepunkttafel	203
7	Signal Ne 7 - Schneepflugtafel	204
8	Signal Ne 12 - Ankündigungsbake	205
9	Signal Ne 13	206
10	Signal Ne 14 - ETCS-Halt-Tafel (ETCS Stop marker)	207
12	Signal So 106 - Kreuztafel (DV 301)	208
301.1501	Signale für Bahnübergänge (Bü), (So, Pf (DV 301))	209
1	Allgemeines	209
2	Signal Bü 0	210
3	Signal Bü 1	211
4	Signal Bü 2 - Rautentafel (DS 301)	212 *
5	Signal So 15 - Warntafel - (DV 301)	212B *
6	Signal Bü 3 - Merktafel (DS 301)	213
7	Signal So 14 - Merkpfahl - (DV 301)	213
8	Bü-Ankündetafeln und Bü-Kennzeichentafeln	214
9	Signal Bü 4 - Pfeiftafel	215
10	Signal Pf 2 - Pfeiftafel vor Bahnübergängen (DV 301)	216
301.9001	Orientierungszeichen	217
1	Allgemeines	217
2	Zugfunktafel	217
3	“ICE”-Zeichen	217
4	Kennzeichnung der Stelle zur Sicherung an BÜ	218
5	Fahrtanzeiger	219
6	Hinweistafel auf Zp 9-Bedienstelle	219
7	LZB-Bereichskennzeichen	219
8	Blockkennzeichen	220
9	Hektometerzeichen	220
10	NBÜ-Kennzeichen	220
11	Bezeichnungstafel für Tunnel	220
12	Unbesetzte Fernsprechstelle	221
13	Pfeil für Hinweis auf nächste Sprechstelle	221
14	Schild “Elektrische Streckentrennung”	221
15	Beginn Ortsstellbereich	221
16	Kennzeichnung der Hebelgewichte an ortsgestellen Weichen	221

Hinweise zum Auszug aus der Ril 301

Der Auszug aus dem Signalbuch Ril 301 richtet sich an die Mitarbeiter von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in der Tschechischen Republik zugelassen sind. Die Mitarbeiter führen grenzüberschreitende Zugfahrten auf den Grenzstreckenabschnitten bzw. Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre mit Betriebsführung durch die DB Netz AG durch. Der Auszug muss auch den Mitarbeitern der Organisationseinheiten der DB Netz AG bekannt sein, die auf Grenzstreckenabschnitten bzw. Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre mit Betriebsführung durch die DB Netz AG Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen bzw. übertragen bekommen haben.

Wird im Auszug aus der Ril 301 auf die Örtlichen Richtlinien verwiesen, können zu diesen Bestimmungen nach örtlicher Erfordernis ergänzende Regeln im Teil II B der ZusV/ÖV, in der Beilage 1.3 der ZusV bzw. in den Teilen der ZusVI gegeben sein.

Zur Ril 301 können in den örtlichen Bestimmungen der ZusVI/ZusV/ÖV für die einzelnen Grenzstrecken bzw. Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre ergänzende bzw. abweichende Regelungen für die Durchführung des Eisenbahnbetriebes vereinbart sein.

Auf vollständig nicht in den Auszug übernommene Abschnitte oder Absätze wird im Auszug nicht verwiesen.

Wurden Unterabsätze oder Sätze nicht in den Auszug übernommen, sind diese Stellen mit (...) gekennzeichnet.

An Sätzen werden keine Veränderungen vorgenommen. Sind Satzteile für den Betrieb auf den Grenzstreckenabschnitten bzw. Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre ohne Bedeutung, wurden diese mittels *Kursiv-Kleindruck* gekennzeichnet.

Der Auszug aus der Ril 301 ist auf den Grenzstreckenabschnitten bzw. Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre mit Betriebsführung durch die DB Netz AG gültig. Sind einzelne Regeln mit dem Vermerk „(DV 301)“ gekennzeichnet, werden diese Bestimmungen nur im Bundesland Sachsen angewendet. Dies betrifft die Eisenbahngrenzübergänge

- Zittau - Hrádek nad Nisou,
- Großschönau (Sachs) - Varnsdorf,
- Ebersbach (Sachs) - Rumburk,
- Sebnitz - Dolní Poustevna (optional),

- Bad Schandau - Děčín,
- Cranzahl - Vejprty,
- Johanngeorgenstadt - Potůčky,
- Zwotental - Kraslice und
- Bad Brambach - Vojtanov

sowie die erleichterten Durchgangsverkehre

- Großschönau (Sachs) - Mittelherwigsdorf - Zittau,
- Sohland - Neusalza-Spremberg (über tschechisches Staatsgebiet),
- Bad Brambach - Vojtanov und
- Adorf (Vogtl) - Bad Brambach (über tschechisches Staatsgebiet).

Sind einzelne Regeln mit dem Vermerk „(DS 301)“ gekennzeichnet, werden diese Bestimmungen nur im Bundesland Bayern angewendet. Dies betrifft die Eisenbahngrenzübergänge

- Selb-Plößberg - Aš (optional) ✶
- Schirnding - Cheb,
- Furth im Wald - Česká Kubice,
- Bayerisch Eisenstein - Železná Ruda - Alžbětín.

✶ **Signalordnung, Bahnbetrieb international**	**Signalbuch**
Vorbemerkungen zum Signalbuch	**301.0001**

Inhalt des Signalbuchs

(1) Die Richtlinie 301 - Signalbuch - enthält

- die wesentlichen Bestimmungen über die bei der DB AG verwendeten Signale der Eisenbahn-Signalordnung (ESO),
- die den Ausführungsbestimmungen (AB) entsprechenden Bestimmungen,
- Bestimmungen über die Anwendung der von der ESO abweichenden Signale mit vorübergehender Gültigkeit,
- Zusätze der DB AG sowie
- Orientierungszeichen.

Zusätzliche Bestimmungen zum Signalbuch

(3) Wo das Signalbuch zusätzliche Bestimmungen erfordert, die in verschiedenartigen Einrichtungen und örtlichen Verhältnissen begründet sind, werden sie bekannt gegeben:

- im Fahrplan,
- in der Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten (La),
- in der Betriebs- und Bauanweisung (Betra),
- *in den Örtlichen Richtlinien zur Ril 408.01 - 09*,
- *bei Anwendung der FV-NE in der Sammlung betrieblicher Weisungen*.

DS 301, Geltungsbereich

(4) Soweit in dieser Richtlinie einzelne Bestimmungen nur in den Bundesländern *Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen, Bremen, Nordrhein-Westfalen, Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Baden-Württemberg und* Bayern angewendet werden, ist bei der Bestimmung, in der Abschnittsüberschrift oder im Modultitel der Vermerk „(DS 301)“ angebracht.

DV 301, Geltungsbereich

(5) Soweit in dieser Richtlinie einzelne Bestimmungen nur in den Bundesländern *Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Berlin, Sachsen-Anhalt,* Sachsen *und Thüringen* angewendet werden, ist bei der Bestimmung, in der Abschnittsüberschrift oder im Modultitel der Vermerk „(DV 301)“ angebracht.

1 Begriffsbestimmungen

Die Signale dürfen nur in den vorgeschriebenen Formen, Farben und Klangarten und für den vorgesehenen Zweck verwendet werden.

Signal

a) Signal

Ein Signal ist ein sichtbares oder hörbares Zeichen mit einer festgelegten Information zur Gewährleistung des sicheren Bewegens von Eisenbahnfahrzeugen.

Signalbegriff

b) Signalbegriff

Der Signalbegriff ist die Kurzbezeichnung eines Signals (z. B. Zs 1), die bei einigen Signalen durch eine Langbezeichnung ergänzt ist (z. B. Ersatzsignal).

Signalbedeutung

c) Signalbedeutung

Die Signalbedeutung ist die verbale Darstellung der Information, die ein Signal gibt.

Signalbeschreibung

d) Signalbeschreibung

Die Signalbeschreibung ist die verbale Darstellung des Signalbildes oder des Signaltones.

Signalbild

e) Signalbild

Das Signalbild umfasst die für ein sichtbares Signal festgelegten Formen, Farben und Merkmale (z. B. Symbole, Buchstaben, Zahlen). Ein sichtbares Signal kann ein Formsignal, Lichtsignal oder ein Handsignal sein.

Signalton

f) Signalton

Der Signalton umfasst das hörbare Signal, das aus einem oder mehreren Tönen besteht, für die die Dauer und, wenn erforderlich, auch die Tonhöhe festgelegt sind.

ortsfeste signaltechnische Einrichtungen

g) Abweichend von a) werden ortsfeste signaltechnische Einrichtungen, mit denen Signale nach a) gegeben werden, allgemein als Signal bezeichnet. Es gibt z. B.
- Hauptsignale,
- Vorsignale,
- Sperrsignale.

Sperrsignale zeigen an, ob in den folgenden Gleisabschnitt eingefahren und in diesem rangiert werden darf oder ob eine Drehscheibe oder Schiebebühne befahren werden darf. Sperrsignale werden auch als Zugdeckungssignale an Bahnsteigen, *Brückendeckungssignale und Deckungssignale an Rückfallweichen* angewendet.

2 Allgemeine Bestimmungen für Signale

Beschreibung der Signale

(1) Für das Aussehen der Signale ist die Beschreibung maßgebend. Die Abbildungen dienen zur Erläuterung.

zeitweilig betrieblich abgeschaltete Signale

(2) Signale, die zeitweilig betrieblich abgeschaltet sind, zeigen an Stelle der sonst vorgesehenen Signalbilder ein weißes Licht (Kennlicht).

(...)

Ein Sperrsignal (Lichtsignal), das unmittelbar an einem Hauptsignal steht, ist dunkel, wenn das Hauptsignal Fahrt zeigt oder an diesem das Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 gezeigt wird.

Standort der Signale

(3) Ortsfeste Signale sowie die Langsamfahrsignale Lf 1, Lf 2 und Lf 3, das Schutzhaltsignal Sh 2 und die Signale El 3, El 4 und El 5 befinden sich 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.

Sind bei einzelnen Signalen abweichende Regeln zur Aufstellung erforderlich, so sind diese bei dem betroffenen Signal gegeben.

Bei den Eisenbahnen des Bundes werden ständige und vorübergehende Ausnahmen zu dieser Bestimmung durch den Infrastrukturunternehmer bekannt gegeben.

Die Bezeichnungen rechts und links sind im Sinne der Fahrtrichtung zu verstehen.

Einfahrsignale befinden sich auf zweigleisigen Strecken für Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung unmittelbar links neben oder über dem Gleis, zu dem sie gehören.

(...)

Vorübergehende Ausnahmen oder Ausnahmen bei Bauzuständen werden in der Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten (La) bekannt gegeben.

3 Zuordnungstafel, (Signal So 20 [DV 301])

Zuordnungstafel

(1) Das durch die Zuordnungstafel gekennzeichnete Signal gilt für das Gleis, auf das die Spitze des Dreiecks weist.

(2) Ein schwarzes Rechteck mit weißem Dreieck

(3) Das weiße Dreieck der Zuordnungstafel ist rückstrahlend.

(...)

Ein Signal ist durch die Zuordnungstafel gekennzeichnet, wenn es auf Grund seines Standorts zwischen zwei Gleisen unzutreffend auch für das Nachbargleis gültig sein würde.

(4) Die Zuordnungstafel wird in Verbindung mit folgenden Signalen angewandt:

(...)

- Signale Lf 1, Lf 2, Lf 3, Lf 4, Lf 5, Lf 6 und Lf 7,
- Signale El 1v, El 1, El 2, El 3, El 4 und El 5,
- Signale Ne 1, Ne 2, Ne 3, Ne 4, Ne 5 und Ne 7,
- Signale Bü 0/1, Bü 4 und Bü 5,
- Signale Bü 2 und Bü 3 (jeweils DS 301), ✶
- Signale So 1, So 14, So 15 und So 19 (jeweils DV 301),
- Signal Pf 2. (DV 301),

Sollen die Signale für beide Gleise gültig sein, sind sie durch zwei Zuordnungstafeln zu kennzeichnen.

Die Zuordnungstafel ist über dem zu kennzeichnenden Signal - bei Signalen Bü 0/1 über dem Mastschild - angebracht.

Ist das durch Zuordnungstafel gekennzeichnete Signal zusätzlich durch einen oder durch mehrere Richtungspfeile ergänzt, sind die Richtungspfeile unterhalb des zu kennzeichnenden Signals angebracht.

4 Geschwindigkeitsänderungen

Niedrigere zulässige Geschwindigkeit

(1) Eine durch ein Signal vorgegebene niedrigere zulässige Geschwindigkeit muss erreicht sein, wenn der Zug oder die Rangierfahrt das Signal mit der Spitze erreicht hat.

Höhere zulässige Geschwindigkeit

(2) Eine durch ein Signal vorgegebene höhere zulässige Geschwindigkeit darf gefahren werden, wenn ein Zug oder eine Rangierfahrt mit der gesamten Länge an der Stelle vorbeigefahren ist, an der die Geschwindigkeit erhöht werden darf.

(3) Bei einzelnen Signalen können abweichende Regeln gegeben sein.

Auszug aus Ril 301 für Teil II der d-cz ZusV/ÖV/ZusVI, Stand Bekanntgabe A28

5 Anschließender Weichenbereich

(1) Der anschließende Weichenbereich ist wie folgt begrenzt:

Anfang

Der Anfang liegt an dem Signal, ab dem die Fahrt zugelassen wird.

Ende

Das Ende liegt

Einfahr- oder Zwischensignal

- bei einer Fahrt auf Einfahrsignal oder Zwischensignal am folgenden Hauptsignal oder an einem etwa davor liegenden - bei mehreren, am letzten - gewöhnlichen Halteplatz des Zuges,

Ausfahrsignal

- bei einer Fahrt auf Ausfahrsignal hinter der letzten Weiche im Fahrweg, wenn keine Weiche vorhanden ist, am Ausfahrsignal,

Abzweig-, Überleit- und Anschlussstelle

- auf Abzweigstellen, Überleitstellen und auf Anschlussstellen mit Hauptsignal hinter der letzten Weiche im Fahrweg.

(2) Ist am Ende eines anschließenden Weichenbereichs eine höhere Geschwindigkeit zugelassen, darf die Geschwindigkeit erst dann erhöht werden, wenn der Zug den anschließenden Weichenbereich vollständig verlassen hat. Dies gilt nicht bei Halt am gewöhnlichen Halteplatz.

6 Nachtzeichen der Signale

(1) (...)

Bei unsichtigem Wetter sind die Nachtzeichen in jedem Fall so lange anzuwenden, bis die Tageszeichen auf eine Entfernung von 100 m zweifelsfrei zu erkennen sind.

Unabhängig davon ist es zulässig, auch in anderen Fällen die Nachtzeichen insbesondere der Handsignale am Tage anzuwenden, wenn dadurch die Signalaufnahme verbessert werden kann.

7 Nicht deutlich wahrnehmbare oder zweifelhafte Signale

Wird im Einzelfall ein Signal nicht deutlich wahrgenommen oder ist es zweifelhaft, muss die Bedeutung angenommen werden, die die größte Vorsicht erfordert.

8 Mastschilder

(1) Lichtsignale, an deren Standort bei erloschenem Signalbild zu halten ist, sind durch Mastschilder kenntlich.

Mastschilder an Lichtsignalen

Die Mastschilder geben das Verhalten bei Halt zeigenden oder gestörten Lichtsignalen vor. Sie sind

- weiß-rot-weiß

  bzw ein mit der Spitze nach oben weisendes rotes Dreieck auf weißem Grund (DV 301),

– weiß-gelb-weiß-gelb-weiß,

(...)

– weiß mit zwei schwarzen Punkten (DV 301).

Weiß-rot-weißes Mastschild

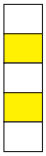
a) An einem durch ein weiß-rot-weißes Mastschild

bzw. ein Mastschild mit einem mit der Spitze nach oben weisendem roten Dreieck auf weißem Grund (DV 301) gekennzeichneten Lichtsignal, das Halt zeigt oder gestört ist, dürfen Züge nur auf Ersatzsignal, Vorsichtsignal, Gegengleisfahrt-Ersatzsignal, Befehl *oder - bei Signal Zs 12 - auf mündlichen bzw. fernmündlichen Auftrag* vorbeifahren.

Rangierfahrten dürfen nur mit Zustimmung des zuständigen Wärters am Signal vorbeifahren.

Weiß-gelb-weiß-gelb-weißes Mastschild

b) An einem durch ein weiß-gelb-weiß-gelb-weißes Mastschild gekennzeichneten Lichthauptsignal, das Halt zeigt oder gestört ist, dürfen Züge, wenn nach dem Anhalten vor diesem Signal eine Verständigung mit dem Fahrdienstleiter nicht möglich ist, ohne Zustimmung vorbeifahren und müssen bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht fahren.



Hauptsignale mit diesem Mastschild besitzen im Geltungsbereich der DV 301 zugleich eine Vorsignalfunktion.

(...)

Weißes Mastschild mit zwei schwarzen Punkten

e) An einem durch ein weißes Mastschild mit zwei schwarzen Punkten gekennzeichneten Lichtsignal, das Halt zeigt, dürfen Züge nur auf Befehl vorbeifahren.

Ein mit diesem Mastschild gekennzeichnetes Signal, das Ra 12 (DV 301) zeigt oder erloschen ist, hat für Züge keine Bedeutung.

(2) Die Maste der Formhauptsignale sind zur besseren Erkennbarkeit rot-weiß gekennzeichnet.

Formhauptsignale

Diese Kennzeichnung enthält keine Information.

(2) Die Maste der Formhauptsignale sind zur besseren Erkennbarkeit rot-weiß gekennzeichnet.

Formhauptsignale

Diese Kennzeichnung enthält keine Information.

9 Ungültige Signale

Kennzeichnung ungültiger Signale

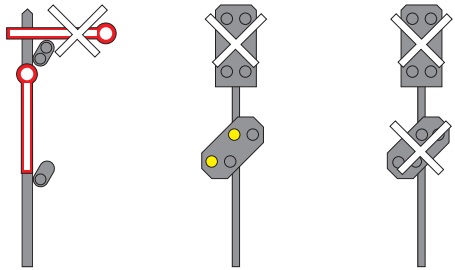
Ein ungültiges Signal ist durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand gekennzeichnet oder es ist verdeckt.

Außerdem werden ungültige Formsignale bei Dunkelheit nicht beleuchtet, ungültige Lichtsignale gelöscht.

Ist das Signal Lf 1 durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand als ungültig gekennzeichnet, sind die Signale Lf 2 und Lf 3 nicht aufgestellt oder verdeckt. Die gelben Lichter leuchten während der Dunkelheit.

Ist das Signal El 3 durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand als ungültig gekennzeichnet, sind die Signale El 4 und El 5 nicht aufgestellt oder verdeckt. Es ist bei Dunkelheit beleuchtet.

Beispiele für die Kennzeichnung:



(Vorsignal ist gültig)

Seite bleibt frei

✶ Signalordnung, Bahnbetrieb international	Signalbuch
Hauptsignale (Hp)	301.0101

1 Allgemeines

(1) Hauptsignale zeigen an, ob der anschließende Gleisabschnitt befahren werden darf. **Zweck**

Das Signal Hp 0 gilt für Zug- und Rangierfahrten. **Signal**

Die Signale Hp 1 und Hp 2 gelten nur für Zugfahrten.

Steht ein Hauptsignal bei Annäherung einer Rangierfahrt noch auf Fahrt, dann ist anzuhalten und das Signal Hp 0 abzuwarten. Bei zweifelhaftem oder erloschenem Signal verhält sich die Rangierfahrt wie an einem Halt zeigenden Signal.

Für die Vorbeifahrt einer Rangierfahrt am Hauptsignal ist die Zustimmung des Wärters abzuwarten.

(2) Die Signale sind entweder Formsignale und zeigen ein oder zwei Flügel als Tageszeichen und ebenso viele Lichter als Nachtzeichen, oder sie sind Lichtsignale mit ein oder zwei Lichtern als Tages- und Nachtzeichen. **Form- und Lichtsignale**

(3) Hauptsignale werden verwendet als **Verwendung**

- Einfahrsignale,
- Ausfahrsignale,
- Zwischensignale,
- Blocksignale,
- *Deckungssignale vor Gefahrstellen*.

Zwischensignale sind Hauptsignale des Bahnhofs, die keine Einfahr- oder Ausfahrsignale sind.

(5) Ein Lichthauptsignal kann mit einem Lichtvorsignal für ein folgendes Hauptsignal an einem Signalträger vereinigt sein. **Lichthauptsignal und Lichtvorsignal an einem Signalträger**

Das Hauptsignal befindet sich dann über dem Vorsignal.

Wenn mehrere solcher Signale einander folgen, stehen sie in festgelegten Abständen.

Der Abstand zwischen ihnen beträgt in der Regel 1000 bis 1300 m.

(6) Der in Absatz 5 genannte Abstand bezieht sich auf den Bremsweg der Strecke von 1000 m. **Abstand der Signale**

Lichthauptsignale mit Lichtvorsignal an einem Signalträger können in einem geringeren Abstand stehen, wenn der Bremsweg der Strecke eingehalten ist.

Außerdem darf der Abstand der Signale den Bremsweg der Strecke um bis zu 50 % überschreiten.

Haupt- und Vorsignalbedeutung können in einem Signalbild vereinigt sein (Hauptsignal mit Vorsignalfunktion). Die Bestimmungen für Vorsignale zu Signalabständen und der Kennzeichnung verkürzter Signalabstände gelten dann sinngemäß.

2 Signal Hp 0

Bedeutung

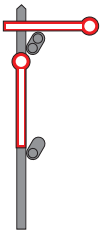
(1) Halt

Beschreibung Formsignal

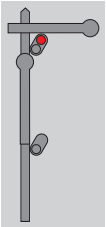
(2) Formsignal:

Tageszeichen:

Ein Signalflügel – bei zweiflügligen Signalen der obere Flügel – zeigt waagerecht nach rechts.



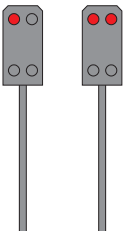
Nachtzeichen: Ein rotes Licht



Beschreibung Lichtsignal

(3) Lichtsignal:

Ein rotes Licht oder zwei rote Lichter waagerecht nebeneinander.



✶ (4) Das Signal Hp 0 wird gezeigt am Hauptsignal oder am Sperrsignal.

✶ (5) Wird am Signal Hp 0 das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 gezeigt, so ist das Haltegebot für Rangierfahrten aufgehoben.

Hp 0 in Verbindung mit Sh 1 bzw Ra 12 (DV 301)

✶ Am Hauptsignal mit zwei roten Lichtern verlischt beim Aufleuchten des Signals Sh 1 (DS 301) ein rotes Licht.

✶ **3 Signal Hp 1**

✶ **(1) Fahrt**

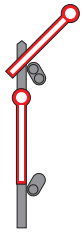
Bedeutung

✶ (2) Formsignal:

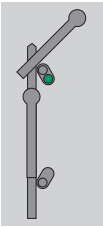
Beschreibung Formsignal

Tageszeichen:

Ein Signalflügel – bei zweiflügligen Signalen der obere Flügel – zeigt schräg nach rechts aufwärts.



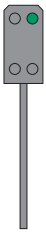
Nachtzeichen: Ein grünes Licht



✶ (3) Lichtsignal:

Beschreibung Lichtsignal

Ein grünes Licht.



(4) Das Signal erlaubt die Fahrt mit der im Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit, sofern sie nicht durch andere Signale oder besondere Anordnungen eingeschränkt ist. ✶

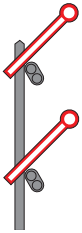
4 Signal Hp 2 ✶

Bedeutung **(1) Langsamfahrt** ✶

Beschreibung Formsignal (2) Formsignal: ✶

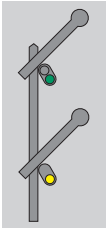
Tageszeichen:

Zwei Signalflügel zeigen schräg nach rechts aufwärts.



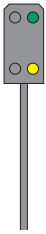
Nachtzeichen:

Ein grünes und senkrecht darunter ein gelbes Licht.



Beschreibung Lichtsignal (3) Lichtsignal: ✶

Ein grünes und senkrecht darunter ein gelbes Licht.



Geschwindigkeitsbeschränkung (4) Das Signal schreibt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h vor, wenn nicht eine abweichende Geschwindigkeit durch Signal Zs 3 angezeigt wird. Der Infrastrukturunternehmer kann andere abweichende Geschwindigkeiten bekannt geben. (...) ✶

Auszug aus Ril 301 für Teil IIA/Beilage 2a der d-cz ZusV/ÖV/ZusVI, Stand Bekanntgabe A21

Bei den Eisenbahnen des Bundes werden abweichende Geschwindigkeiten im Fahrplan oder in der La angegeben.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt vom Hauptsignal ab für den anschließenden Weichenbereich.

1 Allgemeines

Lichtsignale

(1) Kombinationssignale sind Lichtsignale, die die Fahrtaufträge mit einem Signallicht anzeigen.

Funktion

Die Signale Ks 1 und Ks 2 gelten nur für Zugfahrten.

Die Signale können die Funktion

- eines Hauptsignals
- eines Vorsignals oder
- eines Haupt- und Vorsignals

haben.

Hauptsignale mit Vorsignalfunktion

(2) Hauptsignale, die mit weiß-rot-weißem Mastschild gekennzeichnet sind und zugleich Vorsignalfunktion besitzen, sind zusätzlich mit folgendem Mastschild gekennzeichnet:

Mastschild

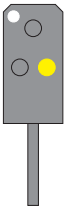
Ein mit der Spitze nach unten weisendes gelbes Dreieck.

Das Mastschild ist rückstrahlend.

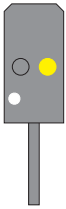
Das dreieckige gelbe Mastschild ist grundsätzlich unter dem weiß-rot-weißen Mastschild angeordnet.

Verkürzter Abstand des Bremswegs

(3) Kombinationssignale mit Vorsignalfunktion, die in einem um mehr als 5 % verkürzten Abstand des Bremswegs der Strecke vor dem zugehörigen Signal stehen, zeigen bei Signal Ks 1 mit Zs 3v und bei Signal Ks 2 ein weißes Zusatzlicht über dem Signallicht.



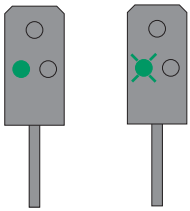
Vorsignalwiederholer (4) Vorsignalwiederholer zeigen bei Ks 1 mit Zs 3v und bei Ks 2 ein weißes Zusatzlicht unter dem Signallicht.



2 Signal Ks 1

Bedeutung (1) **Fahrt.**

Beschreibung (2) Ein grünes Licht bzw. ein grünes Blinklicht.



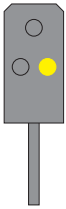
Grünes Blinklicht (3) Das Signal zeigt grünes Blinklicht, wenn an diesem Signal ein Signal Zs 3v gezeigt wird.

Geschwindigkeit (4) Das an einem Hauptsignal gezeigte Signal erlaubt die Anwendung der im Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. ✶

3 Signal Ks 2

Bedeutung (1) **Halt erwarten.**

Beschreibung (2) Ein gelbes Licht.



(3) Das Signal erlaubt die Vorbeifahrt und kündigt Halt an.

1 Allgemeines

(1) Die Lichthaupt- und Lichtvorsignale bestehen aus bei Tag und bei Dunkelheit leuchtenden Lampen, die an einem Signalschirm angebracht sind. **Aussehen**

Hinsichtlich der Kennzeichnung der Lichthauptsignale durch Mastschilder wird auch auf Modul 301.0002 Abschnitt 8 und Modul 301.1401 Abschnitt 2 Absätze 12 und 13 verwiesen. **Mastschilder**

✶ (2) Fahrbegriffe an HI-Signalen gelten nur für Zugfahrten.

✶ (3) Ein Lichthaupt- oder Lichtvorsignal mit einem Licht zeigt an, dass die im Fahrplan zugelassene Geschwindigkeit entweder beibehalten werden darf (ein grünes Standlicht) oder so vermindert werden muss, dass die vorangezeigte Geschwindigkeit am nächsten Signal nicht überschritten wird (ein grünes oder gelbes Blinklicht oder ein gelbes Standlicht). **HI-Signal mit einem Licht**

✶ (4) Bei einem Lichthauptsignal, das aus zwei Lichtern besteht, zeigt das untere Licht die Geschwindigkeit an, die am Signal nicht überschritten werden darf. **HI-Signal mit zwei Lichtern**

Ist anschließend ein Weichenbereich vorhanden, dann gilt die Geschwindigkeitsanzeige vom Signal ab im anschließenden Weichenbereich.

Dem unteren gelben Licht kann ein gelb- oder grünleuchtender Lichtstreifen zugeordnet sein.

Das obere Licht gibt die Geschwindigkeit an, die am nächsten Signal nicht überschritten werden darf.

✶ (5) Lichtvorsignale sind zur Unterscheidung von den Lichthauptsignalen durch die Vorsignaltafel (Signal Ne 2) kenntlich gemacht. **Lichtvorsignal**

An einem Lichtvorsignal, kann nur das Signal Hl 1, Hl 4, Hl 7 oder Hl 10 erscheinen.

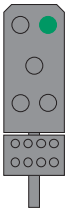
Lichtvorsignale im verkürzten Abstand des Bremswegs der Strecke sind gemäß Modul 301.1401 Abschnitt 2 Absatz 9 und 10, Lichtvorsignalwiederholer gemäß Modul 301.0201 Abschnitt 1 Absatz 17 gekennzeichnet.

✶ (6) Eine übersichtliche Darstellung der Signale enthält Anhang 1. **Anlage 1**

2 Signal Hl 1

Bedeutung (1) **Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit.**

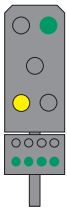
Beschreibung (2) Ein grünes Licht.



3 Signal Hl 2

Bedeutung (1) **Fahrt mit 100 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit.**

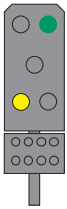
Beschreibung Ein gelbes Licht mit einem grünen Lichtstreifen, darüber ein grünes Licht



4 Signal Hl 3a

Bedeutung (1) **Fahrt mit 40 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit.**

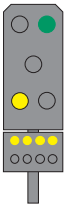
Beschreibung Ein gelbes Licht, darüber ein grünes Licht



✶ **5** **Signal Hl 3b**

✶ (1) **Fahrt mit 60 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit.** **Bedeutung**

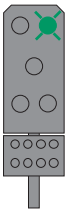
✶ (2) Ein gelbes Licht mit einem gelben Lichtstreifen, darüber ein grünes Licht. **Beschreibung**



✶ **6** **Signal Hl 4**

✶ (1) **Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h ermäßigen.** **Bedeutung**

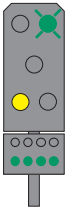
✶ (2) Ein grünes Blinklicht. **Beschreibung**



✶ **7** **Signal Hl 5**

✶ (1) **Fahrt mit 100 km/h.** **Bedeutung**

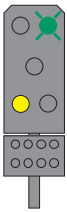
✶ (2) Ein gelbes Licht mit einem grünen Lichtstreifen, darüber ein grünes Blinklicht. **Beschreibung**



8 Signal Hl 6a ✶

Bedeutung (1) **Fahrt mit 40 km/h, dann mit 100 km/h.** ✶

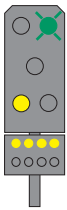
Beschreibung (2) Ein gelbes Licht, darüber ein grünes Blinklicht. ✶



9 Signal Hl 6b ✶

Bedeutung (1) **Fahrt mit 60 km/h, dann mit 100 km/h.** ✶

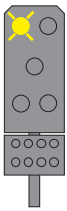
Beschreibung Ein gelbes Licht mit einem gelben Lichtstreifen, darüber ein grünes Blinklicht. ✶



10 Signal Hl 7 ✶

Bedeutung (1) **Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h (60 km/h) ermäßigen.** ✶

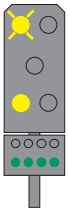
Beschreibung Ein gelbes Blinklicht. ✶



✶ **11 Signal Hl 8**

✶ (1) **Geschwindigkeit 100 km/h auf 40 km/h (60 km/h) ermäßigen.** **Bedeutung**

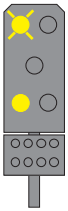
✶ (2) Ein gelbes Licht mit einem grünen Lichtstreifen, darüber ein gelbes Blinklicht. **Beschreibung**



✶ **12 Signal Hl 9a**

✶ (1) **Fahrt mit 40 km/h, dann mit 40 km/h (60 km/h).** **Bedeutung**

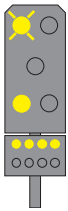
✶ (2) Ein gelbes Licht, darüber ein gelbes Blinklicht. **Beschreibung**



✶ **13 Signal Hl 9b**

✶ (1) **Fahrt mit 60 km/h, dann mit 40 km/h (60 km/h).** **Bedeutung**

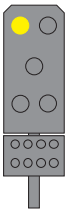
✶ (2) Ein gelbes Licht mit einem gelben Lichtstreifen, darüber ein gelbes Blinklicht. **Beschreibung**



14 Signal Hl 10 ✶

Bedeutung (1) **”Halt” erwarten.** ✶

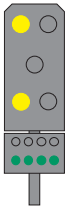
Beschreibung (2) Ein gelbes Licht. ✶



15 Signal Hl 11 ✶

Bedeutung (1) **Geschwindigkeit 100 km/h, „Halt” erwarten.** ✶

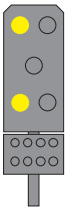
Beschreibung Ein gelbes Licht mit einem grünen Lichtstreifen, darüber ein gelbes Licht. ✶



16 Signal Hl 12a ✶

Bedeutung (1) **Geschwindigkeit 40 km/h, „Halt” erwarten.** ✶

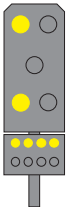
Beschreibung Zwei gelbe Lichter übereinander. ✶



17 Signal Hl 12b

(1) **Geschwindigkeit 60 km/h, „Halt" erwarten.** **Bedeutung**

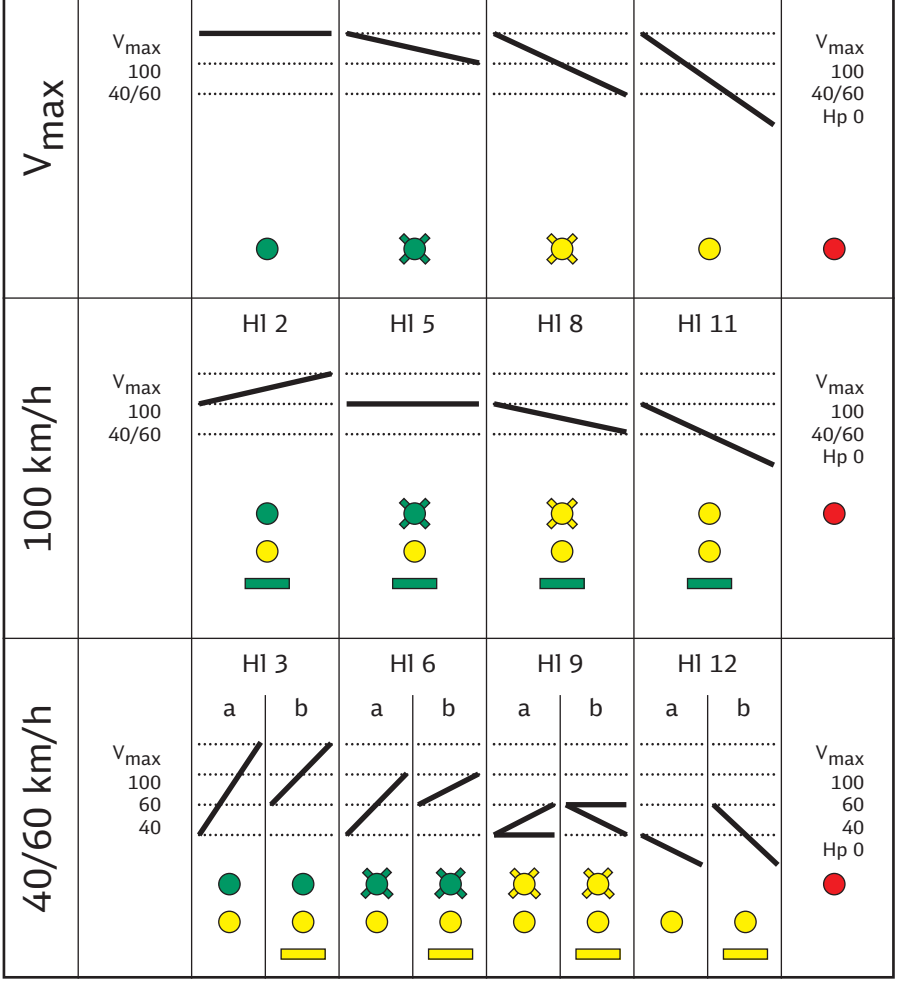
(2) Ein gelbes Licht mit einem gelben Lichtstreifen, darüber ein gelbes Licht. **Beschreibung**



Übersicht zu den Lichtsignalen Hl 1 bis Hl 12 (DV 301)

301.0103A01

von	auf	V_{max}	$V_{100\ km/h}$	$V_{40/60\ km/h}$	Halt	
V_{max}	V_{max} 100 40/60	Hl 1	Hl 4	Hl 7	Hl 10	V_{max} 100 40/60 Hp 0
100 km/h	V_{max} 100 40/60	Hl 2	Hl 5	Hl 8	Hl 11	V_{max} 100 40/60 Hp 0
40/60 km/h	V_{max} 100 60 40	Hl 3 a b	Hl 6 a b	Hl 9 a b	Hl 12 a b	V_{max} 100 60 40 Hp 0



V_{max} = zulässige Geschwindigkeit lt. Fahrplan

Blinklicht Blinklicht Lichtstreifen Lichtstreifen

Auszug aus Ril 301 für Teil II/IIA der d-cz ZusV/ÖV/ZusVI, Stand Bekanntgabe A27

1 Allgemeines

(1) Vorsignale zeigen an, welches Signalbild am zugehörigen Hauptsignal zu erwarten ist

Das Signal Vr 0 kann auch ein Schutzsignal (Sh 0 und Sh 2) ankündigen.

(3) Die Wahrnehmung der Stellung des Vorsignals entbindet den Triebfahrzeugführer nicht von der Beobachtung des Hauptsignals.

(4) Die Vorsignale sind entweder ortsfeste Form- oder Lichtsig-
✶ nale oder Wärtersignale.

(5) Die Vorsignale stehen in der Regel im Abstand des Bremsweges der Strecke vor dem zugehörigen Signal.

Abstand zum zugehörigen Signal

Stehen sie in einem kürzeren Abstand, so wird dies besonders angezeigt.

(7) Wo die Sicht auf das Hauptsignal behindert ist, kann das Vorsignal als Lichtsignal wiederholt sein (Vorsignalwiederholer).

Vorsignalwiederholer

Wegen seiner Kennzeichnung siehe Absätze 14, 15, 16 und 17.

✶ (8) Vorsignale zu ortsfesten Signalen werden nach Modul 301.1401 Abschnitt 2 durch Vorsignaltafeln gekennzeichnet.

Vorsignaltafeln

(9) Die ortsfesten Formvorsignale zeigen in der Regel eine um eine waagerechte Achse klappbare gelbe runde Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand, unter der sich zur Ankündigung des Signals Hp 2 ein beweglicher gelber, schwarzgerahmter pfeilförmiger Flügel mit weißem Rand befinden kann.

Formvorsignale, allgemeine Beschreibung

(...)

(10) Als Nachtzeichen sind zwei nach rechts steigende Lichter sichtbar.

Nachtzeichen

(...)

(13) Die Lichtvorsignale zeigen zwei nach rechts steigende Lichter.

Lichtvorsignale

(16) Vorsignalwiederholer zeigen das gleiche Signalbild wie Lichtvorsignale mit einem weißen Zusatzlicht. Sie sind nicht mit Vorsignaltafel ausgerüstet und nicht durch Vorsignalbaken angekündigt.

Vorsignalwiederholer

(17) Vorsignalwiederholer im Geltungsbereich der DV 301, die nicht durch das Zusatzlicht kenntlich sind, sind am Mast durch eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem Rand und schwarzem Ring gekennzeichnet.

Lichtvorsignale am Sandort von Hauptsignalen

(18) Lichtvorsignale am Standort von Lichthauptsignalen sind dunkel, wenn sie für die eingestellte Fahrstraße nicht gelten oder das Hauptsignal Hp 0 zeigt.

Wärter-vorsignale

(19) Die Wärtervorsignale zeigen die senkrechte runde Scheibe wie bei ortsfesten Formvorsignalen, jedoch unbeweglich und ohne Flügel, bei Nacht zwei gelbe nach rechts steigende Lichter.

2 Signal Vr 0

Bedeutung

(1) **Halt erwarten.**

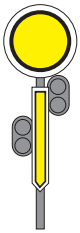
Beschreibung Formsignal

(2) Formsignal:

Tageszeichen:

Die runde Scheibe steht senkrecht.

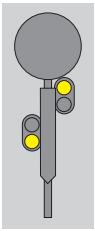
Wo ein Flügel vorhanden ist, zeigt er senkrecht nach unten.



Nachtzeichen

Nachtzeichen:

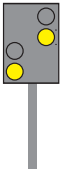
Zwei gelbe Lichter nach rechts steigend.



(...)

(3) Lichtsignal: **Beschreibung Lichtsignal**

Zwei gelbe Lichter nach rechts steigend.



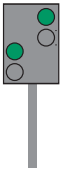
(...)

3 Signal Vr 1

(1) **Fahrt erwarten.** **Bedeutung**

✶ (3) Lichtsignal: **Beschreibung Lichtsignal**

Zwei grüne Lichter nach rechts steigend.



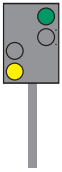
(...)

4 Signal Vr 2

(1) **Langsamfahrt erwarten.** **Bedeutung**

✶ (3) Lichtsignal: **Beschreibung Lichtsignal**

Ein gelbes Licht und nach rechts steigend ein grünes Licht.



(...)

Seite bleibt frei

✶ **1 Allgemeines**

✶ Zusatzsignale gelten für Zugfahrten. **Geltung der Zusatzsignale**

✶ Das Signal Zs 103 (DV 301) gilt nur für Rangierfahrten.

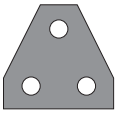
Ortsfeste Zusatzsignale werden in der Regel an Haupt- oder Vorsignalen gezeigt.

✶ Die Signale Zs 2, Zs 2v, Zs 3, Zs 3v, Zs 6, *und Zs 10 (DS 301)* können alleinstehend gezeigt werden.

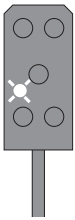
✶ **2 Signal Zs 1 - Ersatzsignal**

✶ (1) **Am Signal Hp 0 oder am gestörten Lichthauptsignal ohne schriftlichen Befehl vorbeifahren.** **Bedeutung**

✶ (2) Drei weiße Lichter in Form eines A **Beschreibung**



✶ oder ein weißes Blinklicht.

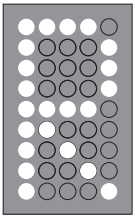


✶ (3) Das Ersatzsignal gilt auch, wenn es erlischt, bevor die Spitze **Erlöschen vor Vorbeifahrt**
✶ des Zuges am Signal vorbeigefahren ist.

✶ **3 Signal Zs 2 - Richtungsanzeiger**

✶ (1) **Die Fahrstraße führt in die angezeigte Richtung.** **Bedeutung**

✶ (2) Ein weißleuchtender Buchstabe. **Beschreibung**



Zweck

(3) Der Richtungsanzeiger gibt durch einen Kennbuchstaben an, für welche Fahrtrichtung oder für welches Streckengleis mehrerer nebeneinander verlaufender Strecken das Hauptsignal auf Fahrt steht ✶

Er wird auch angewandt, wenn dem Triebfahrzeugführer bei größeren Bahnhöfen die Einfahrt in einen bestimmten Bahnhofsteil (z.B. Rangier- oder Personenbahnhof) angezeigt werden soll.

(...)

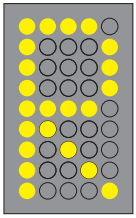
4 Signal Zs 2v - Richtungsvoranzeiger ✶

Bedeutung

(1) **Richtungsanzeiger (Zs 2) erwarten.** ✶

Beschreibung

(2) Ein gelbleuchtender Buchstabe. ✶



(3) Im Geltungsbereich der DV 301 darf der Richtungsvoranzeiger bis auf weiteres auch weißleuchtend sein. ✶

5 Signal Zs 3 - Geschwindigkeitsanzeiger ✶

Bedeutung

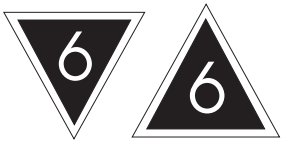
(1) **Die durch die Kennziffer angezeigte Geschwindigkeit darf vom Signal ab im anschließenden Weichenbereich nicht überschritten werden.** ✶

Beschreibung

(2) Formsignal: ✶

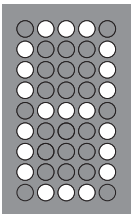
Eine weiße Kennziffer auf dreieckiger schwarzer Tafel mit weißem Rand.

Die Tafel steht in der Regel auf der Spitze; bei beschränktem Raum kann die Spitze nach oben zeigen.



Lichtsignal:

Eine weißleuchtende Kennziffer.



(3) Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10fache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist.

Signal Zs 3 an Blocksignalen

✶ ✶ (4) Das Signal wird auch an Blocksignalen selbsttätiger Blockstellen (Sbk) angewendet, wenn das nächste Signal im verkürzten Bremswegabstand folgt. In diesem Falle gilt die angezeigte Geschwindigkeit bei Vorbeifahrt der Spitze des Zuges am Signal.

Stumpfgleise oder kein ausreichender Durchrutschweg

✶ ✶ ✶ (5) Die Kennziffer 3 kann anzeigen, dass in Stumpfgleise eingefahren wird oder dass ein ausreichender Durchrutschweg fehlt.

Die Kennziffern 1 und 2 können anzeigen, dass besonders früh zu halten oder in ein besetztes Gleis einzufahren ist.

Alleinstehendes Signal Zs 3

✶ ✶ (6) Wird innerhalb des anschließenden Weichenbereichs durch ein Signal Zs 3 eine andere Geschwindigkeit angezeigt, gilt diese bis zum Ende des Weichenbereichs. Eine durch Hauptsignal oder Signal Zs 3 vorgeschriebene Geschwindigkeitsbeschränkung kann durch ein alleinstehendes Signal Zs 3 bereits vor dem Ende des anschließenden Weichenbereichs geändert werden.

Beleuchtung

✶ (7) Das Formsignal ist rückstrahlend oder bei Dunkelheit beleuchtet, es kann bis auf weiteres nicht rückstrahlend oder beleuchtet sein.

Formsignal an Lichthauptsignalen

✶ ✶ ✶ Das Formsignal an Lichthauptsignalen zeigt mit der Spitze nach oben.

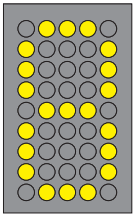
6 Signal Zs 3v - Geschwindigkeitsvoranzeiger ✶

Bedeutung (1) **Geschwindigkeitsanzeiger (Zs 3) erwarten.** ✶

Beschreibung (2) Lichtsignal: ✶

(3) Eine gelbleuchtende Kennziffer. ✶

Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10fache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist.



Formsignal:

Eine gelbe Kennziffer auf dreieckiger schwarzer Tafel mit gelbem Rand.

Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10fache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist.

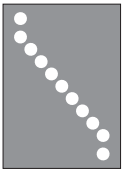
(4) Das Formsignal ist rückstrahlend.

7 Signal Zs 6 - Gegengleisanzeiger ✶

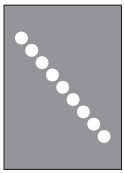
Bedeutung (1) **Der Fahrweg führt in das Streckengleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung.** ✶

Beschreibung (2) Lichtsignal: ✶

Ein weiß leuchtender schräger Lichtstreifen, dessen Enden ✶ in der Regel senkrecht nach oben und unten abgebogen ✶ sind. ✶



✶ DV 301: Die Enden können bis auf weiteres nicht abgewin-
✶ kelt sein.



Formsignal:

Eine rechteckige schwarze Scheibe mit weißem Rand und
✶ einem weißen von rechts nach links steigenden Streifen, dessen Enden senkrecht abgewinkelt sind. Das Formsignal ist rückstrahlend.

✶ (3) Der Gegengleisanzeiger zeigt an, dass auf zweigleisiger Strecke das Gleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung befahren werden darf. Der Auftrag, das Gleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung zu befahren, gilt bis zum nächsten Bahnhof. Liegt davor eine Abzweig- oder Überleitstelle, gilt der Auftrag bis dahin. **Geltung**

✶ (4) Wird das Formsignal vorübergehend angewendet, wird dies **Vorübergehende Anwendung**
✶ bei den Eisenbahnen des Bundes durch das Infrastruktur-
✶ unternehmen in der La bekannt gegeben. (...)

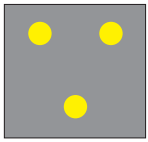
8 Signal Zs 7 - Vorsichtsignal ✶

Bedeutung

Am Signal Hp 0 oder am gestörten Lichthauptsignal ✶ ohne schriftlichen Befehl vorbeifahren! Weiterfahrt auf ✶ Sicht.

Beschreibung

(1) Drei gelbe Lichter in Form eines V. ✶



Geltung

(2) Der Auftrag, auf Sicht weiterzufahren, gilt bis zum nächsten Hauptsignal.

(3) Das Signal gilt weiter, auch wenn es erlischt, bevor die Spitze des Zuges daran vorbeigefahren ist.

9 Signal Zs 8 - Gegengleisfahrt-Ersatzsignal ✶

Bedeutung

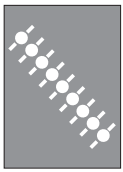
(1) **Am Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal vorbei- ✶ fahren, der Fahrweg führt in das Streckengleis entge- ✶ gen der gewöhnlichen Fahrtrichtung.**

Beschreibung

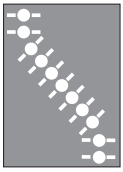
(2) *Drei blinkende weiße Lichter in Form eines A* ✶

(...) ✶

oder ein weißblinkender Lichtstreifen von rechts nach links ✶ steigend.



Die Enden des weißblinkenden Lichtstreifens können nach oben und unten senkrecht abgebogen sein.



Geltung

(3) Der Auftrag, das Gleis entgegen der gewöhnlichen Fahrt- ✶ richtung zu befahren, gilt bis zum nächsten Bahnhof. Liegt davor eine Abzweig- oder Überleitstelle, gilt der Auftrag nur bis dahin.

(4) Das Gegengleisfahrt-Ersatzsignal gilt auch, wenn es erlischt, ✶ bevor die Spitze des Zuges am Signal vorbeigefahren ist.

13 Signal Zs 13 - Stumpfgleis- und Frühhaltanzeiger

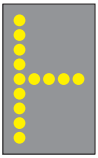
(1) **Fahrt in ein Stumpfgleis oder in ein Gleis mit verkürztem Einfahrweg.** **Bedeutung**

(2) Formsignal: **Beschreibung**

Ein um 90° nach links umgelegtes gelbes rückstrahlendes „T“ auf einer rechteckigen schwarzen Tafel.

Lichtsignal:

Ein um 90° nach links umgelegtes gelbleuchtendes „T“.



(3) Der Stumpfgleis- und Frühhaltanzeiger erscheint am Hauptsignal für die Einfahrt eines Zuges in **Anwendung**

- ein Stumpfgleis (Stumpfgleise der Kopfbahnhöfe ausgenommen)
- ein durch Signale abschnittsweise unterteiltes Gleis, wenn der Einfahrweg verkürzt ist, oder
- ein anderes Gleis, wenn der Einfahrweg um mehr als 30 % kürzer als bei den übrigen Einfahrten ist

(4) Das Signal wird nicht angewendet, wenn das Signal Zs 3 gemäß Abschnitt 5 Absatz 5 gezeigt wird.

✶

Seite bleibt frei

✶ Signalordnung, Bahnbetrieb international	Signalbuch
Langsamfahrsignale (Lf)	301.0501

1 Allgemeines

(1) Die Langsamfahrsignale dienen zur Kennzeichnung von Langsamfahrstellen. **Zweck**

Vorübergehende Langsamfahrstellen sind bei Eisenbahnen des Bundes in der Regel durch Anfang- und Endscheibe (Signale Lf 2 und Lf 3) gekennzeichnet.

(2) Langsamfahrsignale werden nicht aufgestellt, wenn die reduzierte Geschwindigkeit nur für einzelne Zuggattungen bzw. Züge gilt. Die Geschwindigkeitsreduzierung wird in diesem Fall den betroffenen Zügen durch das Infrastrukturunternehmen schriftlich bekannt gegeben. **Langsamfahrstellen für einzelne Züge**

(3) Für Züge mit technischer Überwachung eines bekanntgegebenen besonderen Geschwindigkeitsprofils gelten die Signale Lf 6 und Lf 7 nicht. **Züge mit besonderem Geschwindigkeitsprofil**

(4) Die Langsamfahrsignale Lf 1, Lf 1/2 (DV 301), Lf 2 und Lf 3 gelten für Züge und Rangierfahrten. Sie sind nicht ortsfest *und dürfen bei den Eisenbahnen des Bundes nur auf besonderen Auftrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmers aufgestellt werden.* **Geltung**

(...)

(5) Die nur für eine Zugfahrt geltenden oder die wegen aufgehobener Signalabhängigkeit erforderlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen werden nicht signalisiert, wenn die Züge durch Befehl - nicht aber durch die La - unterrichtet werden. **Kurzfristige Langsamfahrstellen**

2 Signal Lf 1 - Langsamfahrscheibe -

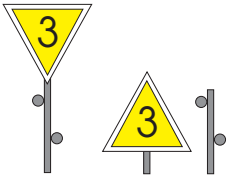
(1) **Es folgt eine vorübergehende Langsamfahrstelle, auf der die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf.** **Bedeutung**

Beschreibung Tageszeichen

(2) Tageszeichen:

Eine auf der Spitze stehende dreieckige gelbe Scheibe mit weißem Rand zeigt eine schwarze Kennziffer.

Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen.

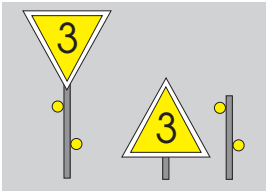


Nachtzeichen

Nachtzeichen:

Unter dem beleuchteten Tageszeichen zwei schräg nach links steigende gelbe Lichter.

Bei beschränktem Raum befinden sich die Lichter vor dem Tageszeichen.



Kennzahl

(3) Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10fache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist.

Rückstrahlende Scheibe

(5) Die gelbe Scheibe darf rückstrahlend sein; sie ist dann bei der Anwendung des Nachtzeichens nicht beleuchtet.

Lampen

Die Lampen für die gelben von rechts nach links steigenden Lichter sind bei den Eisenbahnen des Bundes auch am Tage am Signal angebracht, sie werden jedoch nur bei Anwendung des Nachtzeichens beleuchtet.

Lichter bei beschränktem Raum

Die Lichter des Nachtzeichens sind bei beschränktem Raum bis zu 15 m vor dem Signal aufgestellt.

Angezeigte Geschwindigkeit

(6) Das Signal Lf 1 kündigt an, dass auf dem in der Regel durch die Signale Lf 2 und Lf 3 gekennzeichneten Gleisabschnitt höchstens die durch die Kennziffer angezeigte Geschwindigkeit angewandt werden darf, bis das letzte Fahrzeug des Zuges oder der Rangierfahrt den Abschnitt verlassen hat.

Kennzahlen

(7) Als Kennziffern werden die Ziffern bzw. Zahlen 0,5; 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 und 15 verwendet.

Aufstellung

(8) Das Signal Lf 1 steht in der Regel im Abstand des Bremsweges der Strecke vor dem Signal Lf 2.

(9) Beginnt eine Langsamfahrstelle nach einer Strecken- oder Fahrwegverzweigung, ist das Signal Lf 1 durch einen gelben Richtungspfeil mit schwarzem Rand ergänzt, um anzuzeigen, für welche Richtung die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt.

Richtungspfeil

Züge werden durch Befehl oder die La verständigt, für welche Richtung das Signal gilt.

(...)

(10) Schließt sich unmittelbar an eine Langsamfahrstelle eine weitere an, die mit niedrigerer Geschwindigkeit zu befahren ist, so ist das Signal Lf 1 für diese zweite Langsamfahrstelle hinter dem Signal Lf 2 der ersten Langsamfahrstelle aufgestellt.

Aufeinanderfolgende Langsamfahrstellen

Wenn nötig, muss die erste Langsamfahrstelle bis zur Länge des Bremsweges der Strecke gegen die Fahrtrichtung verlängert werden.

Wird die zweite Langsamfahrstelle mit höherer Geschwindigkeit befahren, so ist das Signal Lf 1 hierfür erst unmittelbar vor dem zugehörigen Signal Lf 2 aufgestellt.

(11) Bei den Eisenbahnen des Bundes darf der Eisenbahninfrastrukturunternehmer *- bei den NE der Betriebsleiter -* in zwingenden Fällen zulassen, dass das Signal Lf 1 auch in einem kürzeren Abstand als dem Bremsweg der Strecke aufgestellt wird, wenn der verkürzte Abstand dem tatsächlich erforderlichen Bremsweg entspricht.

Kürzerer Abstand als Bremsweg

Der verkürzte Abstand ist dann mit Befehl, in der La oder in einer betrieblichen Anweisung bekannt gegeben.

(12) Wenn Züge hinter dem Signal Lf 1 beginnen oder ihre Fahrt
✶ fortsetzen oder aus der Führung von ETCS entlassen werden, ist ein zweites Signal Lf 1 ohne die gelben Lichter aufgestellt.

Zweites Signal Lf 1

Der Standort des zweiten Signals Lf 1 ist dann mit Befehl, in der La oder in einer betrieblichen Anweisung bekannt gegeben.

3 Signal Lf 1/2 - Langsamfahrbeginnscheibe (DV 301) -

Bedeutung

(1) **Auf dem am Signal beginnenden, in der Regel durch eine Endscheibe begrenzten Gleisabschnitt darf die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden.**

Beschreibung

(2) Eine rechteckige, gelbe Scheibe mit weißem Rand zeigt eine schwarze Kennziffer.

Angezeigte Geschwindigkeit

(3) Die durch die Kennziffer angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, bis das letzte Fahrzeug den Gleisabschnitt verlassen hat.

Kennzahlen

(4) Für die Anwendung der Kennziffern gilt Abschnitt 2 Absatz 7 sinngemäß.

Beleuchtung

(5) Das Signal Lf 1/2 ist bei Dunkelheit zu beleuchten.

Der Eisenbahninfrastrukturunternehmer darf Ausnahmen zulassen.

Aufstellung an Hauptgleisen

(6) Das Signal zeigt Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Bahnhofshauptgleisen an, soweit diese keine durchgehenden Hauptgleise sind.

Es steht am Anfang des langsam zu befahrenden Gleises unmittelbar rechts neben dem Gleis und wird nicht signalmäßig vorangekündigt.

Reicht die Entfernung vom Gleisanfang bis zum Beginn des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts für die Abbremsung aus (siehe Abschnitt 2 Absatz 11), so sind anstelle des Signals Lf 1/2 die Signale Lf 1 und Lf 2 aufzustellen.

La

(7) Der Triebfahrzeugführer wird über die aufgestellten Signale Lf 1/2 durch die La unterrichtet.

Er hat sich bei der Einfahrt auf die in der La angegebene Geschwindigkeit - bei unterschiedlichen Geschwindigkeitsangaben für einzelne Gleise auf die niedrigste - einzurichten.

Ab Signal Lf 1/2 darf die dort angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden.

Ausfahrt

Bei Ausfahrten wird der Triebfahrzeugführer durch das Signal Lf 3 darauf hingewiesen, dass für das betreffende Gleis eine Geschwindigkeitsbeschränkung besteht.

4 Signal Lf 2 - Anfangscheibe -

(1) **Anfang der vorübergehenden Langsamfahrstelle.** **Bedeutung**

(2) Eine rechteckige, auf der Schmalseite stehende oder quadratische gelbe Scheibe mit weißem Rand und schwarzem A. **Beschreibung**

(3) Das Signal Lf 2 steht am Anfang des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts. **Aufstellung**

(4) Das Signal Lf 2 ist bei Dunkelheit beleuchtet oder es ist rückstrahlend. **Beleuchtung**

(6) Am Signal Lf 2 ist der gemäß Abschnitt 2 Absatz 10 angebrachte Richtungspfeil wiederholt, wenn auch das Signal Lf 2 vor der Strecken- oder Fahrwegverzweigung steht. **Richtungspfeil**

(...)

(7) Innerhalb einer vorübergehenden Langsamfahrstelle ist ein weiteres Signal Lf 1 - ohne die gelben Lichter - und unmittelbar dahinter ein weiteres Signal Lf 2 aufgestellt, **Besondere Aufstellung der Signale Lf 1 und Lf 2**

a) am Halteplatz der Züge, wenn Züge in der vorübergehenden Langsamfahrstelle planmäßig beginnen oder ihre Fahrt mit Personalwechsel fortsetzen,

b) hinter der letzten Weiche im Fahrweg, wenn Züge von einmündenden Hauptgleisen in die vorübergehende Langsamfahrstelle einfahren und die am Hauptsignal zugelassene Geschwindigkeit geringer ist als in der Langsamfahrstelle.

Der Standort dieser zweiten Signale ist dann mit Befehl, in der La oder in einer betrieblichen Anweisung bekannt gegeben.

5 Signal Lf 3 - Endscheibe -

Bedeutung (1) **Ende der vorübergehenden Langsamfahrstelle.**

Beschreibung (2) Eine rechteckige, auf der Schmalseite stehende oder quadratische weiße Scheibe mit schwarzem E.

Aufstellung (3) Das Signal Lf 3 steht am Ende des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts. (...)

Bei der DB AG steht das Signal an eingleisigen Strecken unmittelbar rechts.

Aufeinander folgende Langsamfahrstellen (4) Das Signal Lf 3 ist nicht aufgestellt, wenn eine zweite Langsamfahrstelle unmittelbar anschließt.

Bahnübergänge (5) Wenn zur Kennzeichnung des Endes einer vorübergehenden Langsamfahrstelle nach dem Befahren von Bahnübergängen unter dem hierfür aufgestellten Signal Lf 3 eine Tafel mit der Aufschrift „BÜ“ angebracht ist, darf abweichend von Abschnitt 2 Absatz 6 die Geschwindigkeit erhöht werden, ✶ wenn das führende Fahrzeug die Mitte des Bahnübergangs erreicht hat.

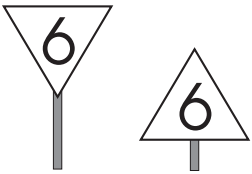
Beleuchtung (6) Das Signal Lf 3 ist bei Dunkelheit beleuchtet oder es ist rückstrahlend.

6 Signal Lf 4 - Geschwindigkeitstafel (DS 301) -

Bedeutung (1) **Es folgt eine ständige Langsamfahrstelle, auf der die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf.**

Beschreibung (2) Eine auf der Spitze stehende dreieckige weiße Tafel mit schwarzem Rand zeigt eine schwarze Kennziffer.

Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen.



Auszug aus Ril 301 für Teil II der d-cz ZusV/ÖV/ZusVI, Stand Bekanntgabe A28

(3) Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10fache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist. **Kennziffer**

✶ Wegen der Kennziffer siehe Abschnitt 2 Absatz 7.

(4) Das Signal Lf 4 steht nur auf Nebenbahnen und ist beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert. **Aufstellung**

Es ist in der Regel im Abstand des Bremsweges der Strecke vor dem langsam zu befahrenden Gleisabschnitt aufgestellt; vor Bahnübergängen gemäß Absatz 5c kann es auch in einem für das Abbremsen ausreichenden Abstand stehen.

(5) Das Signal Lf 4 ist aufgestellt,

a) wo die zulässige Geschwindigkeit vor der ständigen Langsamfahrstelle um 25 % und mehr größer ist als auf der Langsamfahrstelle. Das Signal kann entfallen, wenn ein sonstiger geeigneter Anhalt für den Triebfahrzeugführer vorhanden ist,

b) wo an einem Vorsignal angezeigt werden soll, dass vom zugehörigen Hauptsignal ab bei Stellung Hp 1 die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf,

c) wo die Geschwindigkeit vor Bahnübergängen ermäßigt werden muss.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung muss am Signal Lf 5, wo dieses nicht aufgestellt ist, vor dem Bahnübergang durchgeführt sein.

Sie ist beizubehalten, bis das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat.

7 Signal Lf 5 - Anfangtafel (DS 301) -

(1) **Die auf der Geschwindigkeitstafel (Lf 4) angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung muss durchgeführt sein.** **Bedeutung**

(2) Eine rechteckige, auf der Schmalseite stehende weiße Tafel mit schwarzem A. **Beschreibung**

(3) Das Signal Lf 5 ist nur auf Nebenbahnen dort aufgestellt, wo es erforderlich ist, vor Bahnübergängen die Stelle besonders zu kennzeichnen, von der ab die mit Signal Lf 4 angezeigte Geschwindigkeit gilt. **Aufstellung**

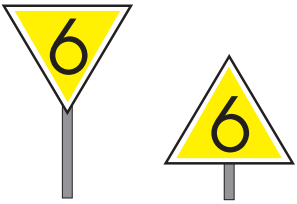
8 Signal Lf 6 - Geschwindigkeits-Ankündesignal -

Bedeutung

(1) **Ein Geschwindigkeitssignal (Lf 7) ist zu erwarten**

Beschreibung

(2) Eine auf der Spitze stehende, schwarz- und weißumrandete dreieckige gelbe Tafel zeigt eine schwarze Kennziffer.



Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10fache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit vom Signal Lf 7 ab zugelassen ist.

Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen.

Beleuchtung

(3) Das Signal Lf 6 ist bei Dunkelheit beleuchtet oder es ist rückstrahlend.

Aufstellung

(4) Das Signal Lf 6 ist aufgestellt, wenn ab dem Signal Lf 7 eine verminderte Geschwindigkeit zugelassen ist.

Es steht in der Regel im Abstand des Bremsweges der Strecke vor dem Signal Lf 7; auf Nebenbahnen vor Bahnübergängen steht es in der Regel in einem für das Abbremsen ausreichenden Abstand vor dem Signal Lf 7. Auf diesen verkürzten Abstand ist dann im Fahrplan oder in einer schriftlichen Anweisung hingewiesen.

Außerdem darf bei Eisenbahnen des Bundes der Eisenbahninfrastrukturunternehmer *- bei den NE der Betriebsleiter -* in zwingenden Fällen zulassen, dass das Signal Lf 6 auch in einem kürzeren Abstand als dem Bremsweg der Strecke aufgestellt wird, wenn der verkürzte Abstand mindestens dem tatsächlich erforderlichen Bremsweg entspricht. Der verkürzte Abstand ist dann im Fahrplan oder in schriftlichen Anweisungen bekannt gegeben.

Kennzahlen

(5) Als Kennziffer werden die Ziffern bzw. Zahlen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 und 15 verwendet.

(6) Beginnt die mit Signal Lf 6 angekündigte Geschwindigkeitsbeschränkung nach einer Strecken- oder Fahrwegverzweigung, ist das Signal Lf 6 durch einen gelben Richtungspfeil mit schwarzem Rand zu ergänzen, um anzuzeigen, für welche Richtung die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt. **Richtungspfeil**

(...)

(7) Züge werden durch den Fahrplan oder in schriftlichen Anweisungen verständigt, für welche Richtung das Signal gilt. **Bekanntgabe**

✶ (...)

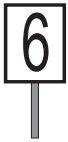
(8) Auf Nebenbahnen - ausgenommen bei Geschwindigkeitsbeschränkungen vor Bahnübergängen - kann das Signal Lf 6 mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde entfallen, wenn ein sonstiger durch die Gestaltung der Bahnanlagen geeigneter Anhalt für den Triebfahrzeugführer vorhanden ist. Dieser geeignete Anhalt ist dann im Fahrplan bekannt gegeben. **Nebenbahnen**

9 Signal Lf 7 - Geschwindigkeitssignal -

(1) **Die angezeigte Geschwindigkeit darf vom Signal ab nicht überschritten werden.** **Bedeutung**

(2) Eine rechteckige, auf der Schmalseite stehende oder quadratische weiße Tafel mit schwarzem Rand zeigt eine schwarze Kennziffer. **Beschreibung**

Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10fache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist.



(3) Das Signal Lf 7 kennzeichnet einen Geschwindigkeitswechsel. **Geschwindigkeitswechsel**

(4) Das Signal ist bei Dunkelheit beleuchtet oder es ist rückstrahlend. **Beleuchtung**

(5) Als Kennziffer werden die Ziffern bzw. Zahlen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 und 16 verwendet. **Kennzahlen**

Signal Lf 7 am Hauptsignal

(6) Das an einem Hauptsignal aufgestellte Signal Lf 7 gilt nur bei Stellung Hp 1, Ks 1 ohne Zs 3 oder Ks 2 ohne Zs 3.

Streckenverzweigung

(7) Ein zu signalisierender Geschwindigkeitswechsel liegt auch vor, wenn an Abzweigstellen und an Streckenverzweigungen in Bahnhöfen bei Übergang von einer Strecke auf eine andere eine Geschwindigkeitsänderung zu beachten ist.

Nebenbahnen

(8) Auf Nebenbahnen - ausgenommen bei Geschwindigkeitsbeschränkungen vor Bahnübergängen - kann das Signal Lf 7 mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde entfallen, wenn ein sonstiger geeigneter Anhalt durch die Gestaltung der Bahnanlagen für den Triebfahrzeugführer vorhanden ist. Dieser geeignete Anhalt ist dann im Fahrplan bekannt gegeben.

Bahnübergänge

(9) Wenn zur Kennzeichnung des Endes einer Geschwindigkeitsbeschränkung nach dem Befahren von Bahnübergängen unter dem hierfür aufgestellten Signal Lf 7 eine Tafel mit der Aufschrift „BÜ“ angebracht ist, darf die Geschwindigkeit erhöht werden, wenn das führende Fahrzeug die Mitte des Bahnübergangs erreicht hat.

10 Signal Lf 4 - Geschwindigkeitstafel (DV 301) -

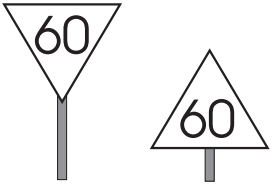
Bedeutung

(1) **Die angezeigte Geschwindigkeit darf nicht überschritten werden.**

Beschreibung

(2) Eine auf der Spitze stehende dreieckige, weiße Tafel mit schwarzem Rand zeigt eine schwarze Geschwindigkeitszahl.

Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen.



(3) Durch das Signal Lf 4 werden angezeigt

a) die Geschwindigkeitswechsel der *im VzG festgelegten und*, soweit zutreffend, im Fahrplan bekannt gegebenen Geschwindigkeiten für die Streckengleise und die durchgehenden Hauptgleise der Bahnhöfe. **Geschwindigkeitswechsel**

b) Geschwindigkeitsbeschränkungen für das Befahren von nicht technisch gesicherten Bahnübergängen. **Bahnübergänge**

(4) Ist die Geschwindigkeit herabzusetzen, wird das Signal Lf 4 entsprechend dem Bremsweg der betreffenden Strecke vor der durch Signal Lf 5 gekennzeichneten Stelle des Geschwindigkeitswechsels (siehe Abschnitt 11 Absatz 3) aufgestellt. **Anwendung**

Der Eisenbahninfrastrukturunternehmer darf in zwingenden Fällen zulassen, dass das Signal Lf 4 in einem kürzeren Abstand als dem Bremsweg der Strecke aufgestellt wird, wenn der verkürzte Abstand mindestens dem für die Herabsetzung der Geschwindigkeit tatsächlich erforderlichen Bremsweg entspricht.

(...)

Auf den verkürzten Abstand wird im VzG und im Fahrplan hingewiesen.

Bei einer Geschwindigkeitserhöhung steht das Signal Lf 4 an einer Stelle des Geschwindigkeitswechsels.

Besondere Regelungen für Bahnhöfe, Abzweigstellen und nicht technisch gesicherte Bahnübergänge sind in den Absätzen 5 und 6 genannt.

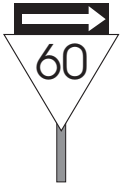
(5) Ein zu signalisierender Geschwindigkeitswechsel im Streckengleis oder im durchgehenden Hauptgleis eines Bahnhofs liegt auch vor

a) an den Abzweigstellen und an Streckenverzweigungen in Bahnhöfen, wenn beim Übergang von einer Strecke auf eine andere eine Geschwindigkeitsänderung zu beachten ist. **Streckenverzweigung**

b) am Ende einer durch ein Hauptsignal angezeigten Geschwindigkeitsbeschränkung. **Ende des anschl. Weichenbereichs**

Das Signal Lf 4 ist in diesen Fällen hinter der letzten auf der Abzweigstelle oder bei der Ausfahrt befahrenen Weiche aufzustellen, ausgenommen dann, wenn eine Geschwindigkeitsbeschränkung anzuzeigen ist.

Das in diesem Falle vor der letzten auf der Abzweigstelle oder bei der Ausfahrt befahrenen Weiche aufgestellte Signal Lf 4 ist durch einen weißen Richtungspfeil mit schwarzem Rand zu ergänzen, um anzuzeigen, für welche Fahrtrichtung die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt.



(...)

Signal Lf 4 an nicht technisch gesicherten Bahnübergängen

(6) Die Geschwindigkeitstafel ist vor nicht technisch gesicherten Bahnübergängen aufzustellen, wenn die Geschwindigkeit für das Befahren des Bahnübergangs herabgesetzt werden muss.

Das Signal Lf 4 wird in diesem Falle stets im Abstand des für die Herabsetzung der Geschwindigkeit tatsächlich erforderlichen Bremsweges, mindestens jedoch 150 m vor dem Bahnübergang oder vor dem Signal Lf 5 aufgestellt.

Hinsichtlich der Vereinigung mit Signal Pf 2 wird auf Modul 301.1501 Abschnitt 10 Absatz 4 verwiesen.

Gilt das Signal Pf 2 für mehrere Bahnübergänge, ist auch die durch das Signal Lf 4 angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung für die am Signal Pf 2 angegebene Anzahl von Bahnübergängen gültig

Die Geschwindigkeitsbeschränkung muss erreicht sein, sobald das erste Fahrzeug das Signal Lf 5, wo dieses nicht aufgestellt ist, den Bahnübergang erreicht hat.

Sie ist beizubehalten, bis das erste Fahrzeug den Bahnübergang verlassen hat.

Die Geschwindigkeitserhöhung hinter dem Bahnübergang wird nicht durch das Signal Lf 4 angezeigt.

Wo in Ausnahmefällen vor dem Befahren eines nicht technisch gesicherten Bahnübergangs zu halten ist, zeigt das Signal Lf 4 die Zahl 0.

Außerdem ist das Signal Lf 5 aufzustellen.

Aufstellung

(8) Die Geschwindigkeitstafel ist ortsfest und steht unmittelbar rechts, auf zweigleisiger Strecke für Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung unmittelbar links neben dem zugehörigen Gleis.

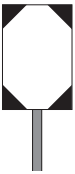
Beleuchtung

(9) Das Signal Lf 4 wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet, kann aber rückstrahlend sein.

11 Signal Lf 5 - Eckentafel (DV 301) -

(1) **Die durch das Signal Lf 4 angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung muss durchgeführt sein.** **Bedeutung**

(2) Eine rechteckige, weiße Tafel mit schwarzen Ecken. **Beschreibung**



(3) Die Eckentafel kennzeichnet die Stelle, an der eine durch Signal Lf 4 angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung erreicht sein muss.[501-3] **Anwendung**

Vor nicht technisch gesicherten Bahnübergängen auf Nebenbahnen ist die Eckentafel dann aufgestellt, wenn die Stelle besonders zu kennzeichnen ist, von der ab die durch Signal Lf 4 angezeigte Geschwindigkeit gilt. **Nicht technisch gesicherte Bahnübergänge**

Wenn das Signal Lf 4 die Zahl 0 zeigt, ist stets das Signal Lf 5 aufgestellt; es kennzeichnet die Stelle, an der zu halten ist.

(4) Am Signal Lf 5 ist der gemäß Abschnitt 10 Absatz 5 angebrachte Richtungspfeil zu wiederholen, wenn auch das Signal Lf 5 vor der Strecken- oder Fahrwegverzweigung steht. **Richtungspfeil**

(...)

(5) Die Eckentafel ist ortsfest und steht unmittelbar rechts, auf zweigleisiger Strecke für Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung unmittelbar links neben dem zugehörigen Gleis. **Aufstellung**

(6) Das Signal Lf 5 wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet, kann aber rückstrahlend sein. **Beleuchtung**

501-3 Das Signal Lf 5 kann - ausgenommen in den genannten Fällen vor nicht technisch gesicherten Bahnübergängen auf Nebenbahnen - bis auf weiteres nicht aufgestellt sein.

Seite bleibt frei.

✶ **1 Allgemeines**

(1) Schutzsignale dienen dazu, ein Gleis abzuriegeln, den Auftrag zum Halten zu erteilen oder die Aufhebung eines Fahrverbots anzuzeigen. **Zweck**

✶ (2) Die Schutzsignale gelten für Zug- und Rangierfahrten.

✶ (3) Die Signale Sh 0 und Sh 1 werden verwendet am Sperrsignal, Gleissperrensignal (Formsignal) und Abschlusssignal von Stumpfgleisen. **Verwendung**

✶ (4) Das Formsignal kann mit einem Wartezeichen (Ra 11) verbunden sein.

✶ (5) Abweichend von Modul 301.0002 Abschnitt 2 Absatz 3 dürfen die Signale bei Gleiswaagen, Schiebebühnen und Drehscheiben links aufgestellt sein. **Standort**

✶ (6) Signale Sh 0 an Gleisabschlüssen, die Stumpfgleiseinfahrten begrenzen, sind bei Dunkelheit beleuchtet. Übrige Signale Sh 0 und Formsignale Sh 1 sind rückstrahlend oder beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert. **Beleuchtung**

✶ **2 Signal Sh 0**

✶ (1) **Halt! Fahrverbot.** **Bedeutung**

✶ (2) Ein waagerechter schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe auf schwarzem Grund. **Beschreibung**

✶ (3) Bei Gleiswaagen und Drehscheiben zeigt das Signal an, dass sie nicht befahren werden dürfen.

Das Gleissperrensignal zeigt an, dass die Gleissperre aufgelegt ist.

✶ (4) Der Eisenbahninfrastrukturunternehmer bestimmt, wo die Stellung des Signals auch von hinten erkennbar sein soll. Es zeigt dann bei Tage zwei weiße runde Scheiben auf schwarzem Grund waagerecht nebeneinander; bei Dunkelheit sind die Scheiben rückstrahlend oder beleuchtet.

3 Signal Sh 1, ✶
Signal Ra 12 - Rangiersignal (DV 301) ✶

Bedeutung

(1) **Signal Sh 1: Fahrverbot aufgehoben.** ✶
Signal Ra 12 (DV 301): Rangierfahrt erlaubt. ✶

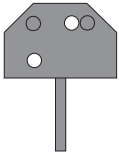
Beschreibung

(2) Signal Sh 1 Formsignal ✶

Ein nach rechts steigender schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe. ✶

Signal Sh 1 Lichtsignal (DS 301), ✶
Signal Ra 12 (DV 301): ✶

Zwei weiße Lichter nach rechts steigend. ✶



In Verbindung mit Signal Hp 0

(3) In Verbindung mit Signal Hp 0 zeigt das Signal an, dass das Haltgebot für Rangierfahrten aufgehoben ist. ✶

Gleissperrensignal (DS 301)

(4) Durch das Signal Sh 1 am Gleissperrensignal wird keine Zustimmung des Weichenwärters erteilt. ✶

Das Signal Sh 1 am Gleissperrensignal zeigt an, dass die Gleissperre abgelegt ist. ✶ ✶

Mehrere Rangierfahrten vor dem Signal

(5) Wenn mehrere Rangierfahrten vor dem Signal halten oder sich ihm nähern, gilt die Zustimmung nur für die erste Rangierfahrt. ✶ ✶ ✶

Lichtsignal erlischt vorzeitig

(6) Erlischt das Signal Sh 1 - Lichtsignal (DS 301) - bzw. das Signal Ra 12 (DV 301), bevor die Spitze der Rangierfahrt daran vorbeigefahren ist, so ist das erneute Aufleuchten des Signals abzuwarten. ✶ ✶ ✶ ✶

Formsignal am Wartezeichen

(7) Ist das Formsignal mit einem Wartezeichen verbunden, so ist stets eine besondere Zustimmung des Weichenwärters zur Vorbeifahrt abzuwarten. ✶

Formsignal von hinten erkennbar

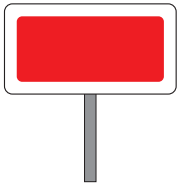
(8) Der Eisenbahninfrastrukturunternehmer bestimmt, wo die Stellung des Formsignals auch von hinten erkennbar sein soll. Es zeigt dann bei Tage eine weiße runde Scheibe auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit ist die Scheibe rückstrahlend oder beleuchtet. ✶ ✶ ✶ ✶ ✶

✶ **4 Signal Sh 2**

✶ (1) **Schutzhalt.** **Bedeutung**

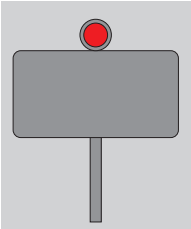
✶ (2) Tageszeichen: **Beschreibung**

Eine rechteckige rote Scheibe mit weißem Rand



Nachtzeichen:

✶ Ein rotes Licht am Tageszeichen oder am Ausleger des Was-
✶ serkrans.



✶ (3) Das Signal wird verwendet als **Verwendung**

– Wärterhaltscheibe

✶ – Abschlusssignal eines Stumpfgleises.

✶ (4) Die Wärterhaltscheibe ist nicht ortsfest. **Aufstellung**

✶ Ist die Regelaufstellung des Signals Sh 2 gemäß Modul
✶ 301.0002 Abschnitt 2 Absatz 3 nicht möglich, ist es im Gleis aufgestellt.

✶ (5) Die Wärterhaltscheibe wird verwendet: **Wärterhalt-scheibe**

a) zur Kennzeichnung einer Gleisstelle, die vorübergehend nicht befahren werden darf,

b) zur Kennzeichnung einer Stelle, an der Züge ausnahmsweise anhalten sollen.

✶ (6) Auf freier Strecke wird die Wärterhaltscheibe in mindestens 50 m Sicherheitsabstand vor der zu schützenden Stelle aufgestellt.

✶ (8) Der Haltauftrag wird durch Entfernen oder Wegdrehen bzw. Wegklappen des Signals aufgehoben, soweit der Auftrag zur Vorbeifahrt an der Wärterhaltscheibe nicht durch Befehl erteilt wird. **Aufheben des Haltauftrags**

Beleuchtung (9) Bei ausreichender Außenbeleuchtung oder bei einfachen Verhältnissen wird am Abschlusssignal des Einfahrstumpfgleises nur das Tageszeichen gezeigt. ✶

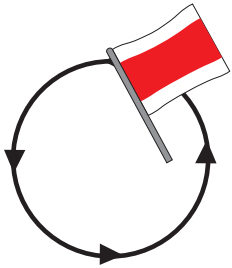
Das Abschlusssignal übriger Stumpfgleise ist rückstrahlend oder beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert. ✶ ✶

5 Signal Sh 3 - Kreissignal - ✶

Bedeutung (1) **Sofort halten.** ✶

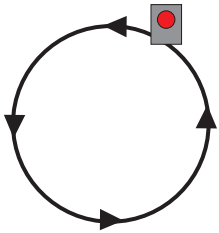
Beschreibung (2) Tageszeichen: ✶

Eine rot-weiße Signalfahne, irgendein Gegenstand oder der Arm wird im Kreis geschwungen.



Nachtzeichen:

Eine Laterne, möglichst rot abgeblendet, oder ein leuchtender Gegenstand wird im Kreis geschwungen.



Anwendung (3) Das Kreissignal wird gegeben, wenn ein Zug oder eine Rangierfahrt sofort zum Halten gebracht werden muss. ✶

Wenn es zweifelhaft ist, ob der Zug oder die Rangierfahrt das Signal wahrnehmen werden, ist auch das Horn- und Pfeifsignal (Sh 5) anzuwenden. ✶

✶ **6 Signal Sh 5 - Horn- und Pfeifsignal**

✶ (1) **Sofort halten.** **Bedeutung**

✶ (2) Mehrmals nacheinander drei kurze Töne. **Beschreibung**

● ● ● ● ● ● ● ● ●

✶ (3) Das Signal wird gegeben,

a) wenn das Kreissignal (Sh 3) nicht gegeben werden kann oder nicht ausreichend erscheint,

b) um andere Mitarbeiter zum Anhalten eines Zuges oder einer Rangierfahrt zu veranlassen.

Seite bleibt frei.

✶ **Signalordnung**	**Signalbuch**
✶ ✶ **Signale für den Rangierdienst (Ra)** **Allgemeines**	**301.0700**

✶ (1) Signale für den Rangierdienst dienen dazu, Rangierabteilungen den Auftrag zur Ausführung einer Rangierbewegung zu erteilen sowie Zügen und Rangierabteilungen bestimmte Hinweise zu geben. **Zweck**

✶ (2) Zu den Signalen für den Rangierdienst gehören

✶ ✶ A. die Rangiersignale (Signale Ra 1 bis Ra 5, siehe Modul 301.0701),

(...)

✶ ✶ C. die sonstigen Signale für den Rangierdienst (Signale Ra 10 bis Ra 13, siehe Modul 301.0703).

✶ **Signalordnung**	**Signalbuch**
✶ ✶ **Signale für den Rangierdienst (Ra)** **A. Rangiersignale**	**301.0701**

✶ **1 Allgemeines**

✶ (1) Die Signale sind gleichzeitig hörbar und sichtbar zu geben.

✶ Sie gelten bereits, wenn sie nur sichtbar aufgenommen werden (siehe aber Signal Ra 5). **Geltung der Rangiersignale**

✶ (2) Für das Geben der sichtbaren Zeichen wird bei Dunkelheit eine weißleuchtende Laterne verwendet. **Signalmittel für Rangiersignale**

✶ (3) Wird beim Rangieren der Arm - bei Dunkelheit mit der Laterne - hochgehalten und gleichzeitig mit der Mundpfeife oder dem Horn ein langer Ton gegeben, so bedeutet dies Mäßigung der Geschwindigkeit. **Geschwindigkeit ermäßigen**

2 Signal Ra 1 ✶

Bedeutung (1) **Wegfahren.** ✶

Beschreibung (2) Mit der Mundpfeife oder dem Horn: ✶

Ein langer Ton

und mit dem Arm:

Tageszeichen:
Senkrechte Bewegung des Arms von oben nach unten.

Nachtzeichen:
Senkrechte Bewegung der Laterne von oben nach unten.

(3) Das Signal bedeutet, die Rangierfahrt soll in Richtung vom Signalgeber weg fahren. ✶

(4) Wenn nach dem Standort des Signalgebers Zweifel über die beabsichtigte Bewegungsrichtung entstehen können, ist der Auftrag mündlich zu geben oder die Richtung anzuzeigen. ✶

3 Signal Ra 2 ✶

Bedeutung (1) **Herkommen.** ✶

Beschreibung (2) Mit der Mundpfeife oder mit dem Horn zwei mäßig lange Töne ✶

und mit dem Arm:

Tageszeichen:
Langsame waagerechte Bewegung des Arms hin und her.

Nachtzeichen:
Langsame waagerechte Bewegung der Laterne hin und her.

(3) Das Signal bedeutet, die Rangierfahrt soll in Richtung auf den Signalgeber zu fahren. ✶

✶ (4) Wenn nach dem Standort des Signalgebers Zweifel über die beabsichtigte Bewegungsrichtung entstehen können, ist der Auftrag mündlich zu geben oder die Richtung anzuzeigen.

✶ **4 Signal Ra 3**

✶ (1) **Aufdrücken.** **Bedeutung**

✶ Mit der Mundpfeife oder mit dem Horn

✶ (2) Zwei kurze Töne schnell nacheinander. **Beschreibung**

● ●

und mit dem Arm:

Tageszeichen:
Beide Arme in Schulterhöhe nach vorn heben und die flach ausgestreckten Hände wiederholt einander nähern.

Nachtzeichen:
Wie am Tage, in der einen Hand eine Laterne

✶ (3) Das Signal bedeutet, das Triebfahrzeug soll Fahrzeuge zum An- oder Abkuppeln usw. aufdrücken.

✶ (4) Nach dem Aufdrücken ist auch ohne Haltauftrag anzuhalten.

✶ **5 Signal Ra 4**

✶ (1) **Abstoßen.** **Bedeutung**

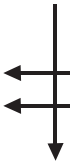
Mit der Mundpfeife oder mit dem Horn

✶ (2) Zwei lange Töne und ein kurzer Ton **Beschreibung**

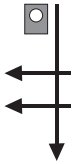
▬▬▬ ▬▬▬ ●

und mit dem Arm:

Tageszeichen:
Zweimal eine waagerechte Bewegung des Arms vom Körper nach außen und eine schnelle senkrechte Bewegung nach unten.



Nachtzeichen:
Zweimal eine waagerechte Bewegung der Laterne vom Körper nach außen und eine schnelle senkrechte Bewegung nach unten.



(3) Das Signal bedeutet, das Triebfahrzeug soll Fahrzeuge abstoßen. ✶

6 Signal Ra 5 ✶

Bedeutung

(1) **Rangierhalt.** ✶

Mit der Mundpfeife oder mit dem Horn

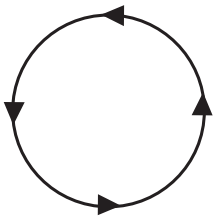
Beschreibung

(2) Drei kurze Töne schnell nacheinander ✶

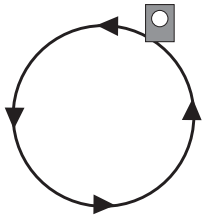
● ● ●

und mit dem Arm:

Tageszeichen:
Kreisförmige Bewegung des Arms.



Nachtzeichen:
Kreisförmige Bewegung der Handlaterne. ✶



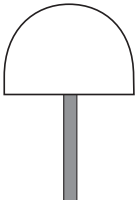
(3) Das Signal gilt bereits, wenn es nur hörbar oder nur sichtbar aufgenommen wird. ✶

1 Signal Ra 10 - Rangierhalttafel

(1) **Über die Tafel hinaus darf nicht rangiert werden.** **Bedeutung**

(2) Eine oben halbkreisförmig abgerundete weiße Tafel mit schwarzer Aufschrift „Halt für Rangierfahrten“ **Beschreibung**

Die weiße Tafel kann auch ohne Aufschrift sein.



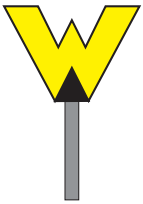
(3) Das Signal steht in der Regel links vom Gleis. **Standort**

Signal Ra 11 (DS 301)/ **Standort**
Signal Ra 11a (DV 301),
Signal Ra 11b (DV 301) -

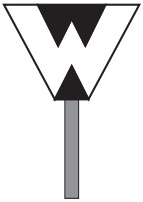
2 Wartezeichen

(1) **Auftrag des Wärters zur Rangierfahrt abwarten.** **Bedeutung**

(2) Signal Ra 11 (DS 301), Signal Ra 11a (DV 301): **Beschreibung**
Ein gelbes W mit schwarzem Rand.



(3) Signal Ra 11b (DV 301): Ein weißes W mit schwarzem Rand. ✶



Zustimmung zur Vorbeifahrt am Signal Ra 11, Ra 11a, Ra 11b

(4) Bevor mit der Spitze einer Rangierfahrt am Wartezeichen vorbeigefahren werden darf, muss der Weichenwärter eine Zustimmung gegeben haben. ✶

Die Zustimmung wird gegeben:

a) beim Signal Ra 11 (DS 301) durch Lichtsignal Sh 1 (DS 301), ✶ ✶

b) beim Signal Ra 11 (DS 301) und Signal Ra 11b (DV 301) mündlich oder durch Hochhalten eines Armes oder einer weiß leuchtenden Handleuchte, ✶ ✶

c) beim Signal Ra 11a (DV 301) durch Signal Ra 12 (DV 301). ✶ ✶

(5) Das Signal Ra 11a (DV 301) wird nur in Verbindung mit dem Signal Ra 12 (DV 301) angewandt. ✶ ✶

Das Signal Ra 11b (DV 301) wird alleinstehend *sowie an Drehscheiben und Schiebebühnen*, und zwar stets ohne das Signal Ra 12 (DV 301) angewandt. ✶ ✶

(...)

Beleuchtung

(6) Das Signal kann bei Dunkelheit beleuchtet sein. ✶

3 Signal Ra 12 (DS 301)/ Signal So 12 (DV 301) - Grenzzeichen ✶ ✶

Bedeutung

(1) **Grenze, bis zu der bei zusammenlaufenden Gleisen das Gleis besetzt werden darf.** ✶

Beschreibung

(2) Ein rot-weißes Zeichen. ✶

Standort

(3) Das Signal steht im Winkel zwischen beiden Gleisen, und zwar entweder ✶

- ein Zeichen in der Mitte zwischen beiden Gleisen oder
- je ein Zeichen neben der inneren Schiene jedes Gleises.

✶ **4 Signal Ra 13 - Isolierzeichen**

✶ (1) **Kennzeichnung der Grenze der Gleisisolierung.** **Bedeutung**

✶ (2) Auf weißem Grund ein blauer Pfeil. **Beschreibung**

✶ (3) Das Isolierzeichen gibt an, wie weit ein Gleis freizuhalten ist, damit das Umstellen von Weichen und Signalen nicht verhindert wird.

✶ (4) Das Signal kann auch vor Zugeinwirkungsstellen von Automatik-Hilfseinschalttasten der BÜ angeordnet sein.

✶ (5) Das Signal steht rechts oder links vom Gleis. **Standort**

Der blaue Pfeil weist auf das zugehörige Gleis.

Seite bleibt frei.

✶ 1 Allgemeines

✶ (1) Weichensignale zeigen an, für welchen Fahrweg die Weiche gestellt ist. **Zweck**

✶ (2) Die Weichensignale sind entweder rückstrahlend oder, wenn der Betrieb es erfordert, bei Dunkelheit beleuchtet. **Geltung der Weichensignale**

✶ (3) Bei Lichtsignalen blinkt mindestens ein weißes Licht während des Umstellvorgangs oder bei Störung der zugehörigen Weiche. **Lichtsignale, allgemein**

Bei den Eisenbahnen des Bundes blinken zwei weiße Lichter.

✶ (4) Soweit Rückfallweichen mit Weichensignalen versehen sind, werden die weißen Symbole der Signale Wn 1 und Wn 2 auf orangefarbenem Grund dargestellt. **Rückfallweichen**

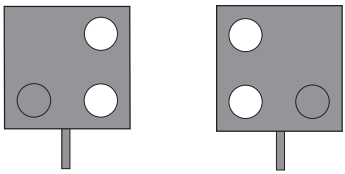
✶ 2 Signal Wn 1

✶ (1) **Gerader Zweig.** **Bedeutung**

✶ (2) Von der Weichenspitze oder vom Herzstück aus gesehen **Beschreibung**

✶ Formsignal:
Ein auf der Schmalseite stehendes weißes Rechteck auf schwarzem Grund.

Lichtsignal:
Zwei übereinander stehende weiße Lichter.



✶ (3) Bei Innenbogenweichen zeigt das Signal den Fahrweg durch den schwächer gebogenen Zweig an. **Innenbogenweichen**

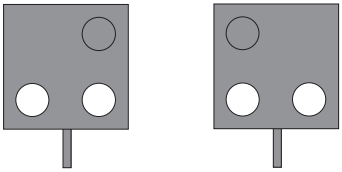
3 Signal Wn 2 ✶

Bedeutung (1) **Gebogener Zweig.** ✶

Beschreibung (2) Von der Weichenspitze aus gesehen: ✶

Formsignal: ✶
Ein weißer Pfeil oder Streifen auf schwarzem Grund zeigt entsprechend der Ablenkung schräg nach links oder rechts aufwärts.

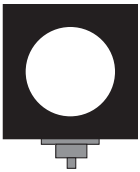
Lichtsignal:
Zwei nebeneinander stehende weiße Lichter.



Innenbogenweichen (3) Bei Innenbogenweichen zeigt das Signal den Fahrweg durch den stärker gebogenen Zweig an. ✶

Außenbogenweichen (4) Bei Außenbogenweichen wird in beiden Stellungen das Signal Wn 2 verwendet, wobei der Pfeil je nach der Richtung des abzweigenden Gleises nach links oder rechts schräg aufwärts zeigt. ✶

(5) Formsignal: ✶
Vom Herzstück aus gesehen: (bei einfachen Weichen und Innenbogenweichen) Eine runde weiße Scheibe auf schwarzem Grund.



(6) Vom Herzstück aus gesehen: (bei Außenbogenweichen)
Eine nach links oder rechts geöffnete Sichel auf runder weißer Scheibe mit schwarzem Grund.

(7) Bei Fahrten aus dem linksseitigen Gleis ist die Sichel nach links, bei Fahrten aus dem rechtsseitigen Gleis ist die Sichel nach rechts geöffnet.

4 Signale für doppelte Kreuzungsweichen

Allgemeines

(1) Die Bezeichnungen links und rechts in der Signalbedeutung geben an, dass die Weiche für die Fahrt in den oder aus dem entsprechenden Zweig steht.

(2) Bei doppelten Kreuzungsweichen kennzeichnet die Richtung der Pfeile oder Streifen den Fahrweg, und zwar gibt der untere Pfeil oder Streifen die Fahrt in die Weiche, der obere die Fahrt aus der Weiche an.

5 Signal Wn 3

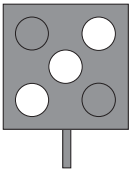
Bedeutung

(1) **Gerade von links nach rechts.**

Beschreibung

(2) Formsignal:
Die Pfeile oder Streifen bilden eine von links nach rechts steigende Linie.

Lichtsignal:
Die Lichter bilden eine von links nach rechts steigende Linie.



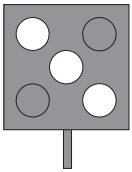
6 Signal Wn 4

Bedeutung (1) **Gerade von rechts nach links.**

Beschreibung (2) Formsignal: ✶

Die Pfeile oder Streifen bilden eine von rechts nach links steigende Linie.

Lichtsignal:
Die Lichter bilden eine von rechts nach links steigende Linie.

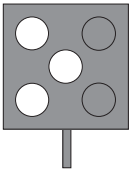


7 Signal Wn 5

Bedeutung (1) **Bogen von links nach links.**

Beschreibung (2) Formsignal:
Die Pfeile oder Streifen bilden einen nach links geöffneten rechten Winkel.

Lichtsignal:
Die Lichter bilden eine von rechts nach links steigende Linie.

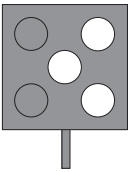


✶ **8 Signal Wn 6**

✶ (1) **Bogen von rechts nach rechts.** **Bedeutung**

✶ (2) Formsignal: **Beschreibung**
Die Pfeile oder Streifen bilden einen nach rechts geöffneten rechten Winkel.

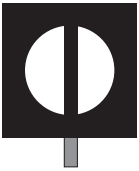
Lichtsignal:
Die Lichter bilden einen nach rechts geöffneten rechten Winkel.



✶ **9 Signal Wn 7**

✶ (1) **Die Gleissperre ist abgelegt.** **Bedeutung**

✶ (2) Ein senkrechter, schwarzer Streifen in einer runden, weißen **Beschreibung**
✶ Scheibe auf schwarzem Grund.



✶ (3) Durch das Signal Wn 7 wird keine Zustimmung des Wei-
✶ chenwärters erteilt.

✶ (4) Nach rückwärts erscheint bei Tage eine kleine weiße, runde **Rückseite des Signals**
✶ Scheibe auf schwarzem Grund.

✶ (5) An Stelle des Signals Wn 7 darf bis auf weiteres auch das
✶ Signal Sh 1 (Formsignal) verwendet werden.

Seite bleibt frei.

✶ **Signalordnung**	**Signalbuch**
✶ **Signale für das Zugpersonal (Zp)** ✶ **Signale des Triebfahrzeugführers**	**301.0901**

✶ **1 Allgemeines**

Die hörbaren Signale werden mit der Pfeife oder der sie ersetzenden Einrichtung des Fahrzeugs gegeben.

2 Signal Zp 1 - Achtungssignal

✶ (1) **Achtung.** **Bedeutung**

✶ (2) Ein mäßig langer Ton. **Beschreibung**

✶ (3) Das Signal dient dazu, Aufmerksamkeit zu erregen oder zu bestätigen, dass ein Signalauftrag wahrgenommen wurde. **Zweck**

Es ist zu geben, z. B.

- um Personen zu warnen,
- vor dem Ingangsetzen von Militär- und Arbeitszügen,
- wenn Schranken nicht geschlossen sind,
- ✶ ✶ wenn ein Bahnübergang nicht ausreichend oder nach Ausfall der technischen Sicherung nicht gesichert ist,
- zur Bestätigung, dass ein Durchfahrauftrag (Zp 9) wahrgenommen wurde,
- (...)
- vom Führer einer Vorspannlokomotive, wenn dies vorgeschrieben ist.

✶ (4) Bei unsichtigem Wetter ist das Signal vor Bahnübergängen ohne technische Sicherung und ohne Drehkreuze oder andere Abschlüsse wiederholt zu geben; wenn der Triebfahrzeugführer diese Bahnübergänge nicht rechtzeitig erkennen kann, hat er das Signal im Abstand von 10 bis 15 Sekunden zu geben. **Bahnübergänge**

✶ **6 Signal Zp 5 - Notsignal**

✶ (1) **Beim Zug ist etwas Außergewöhnliches eingetreten - Bremsen und Hilfe leisten.** **Bedeutung**

✶ (2) Mehrmals drei kurze Töne schnell nacheinander. **Beschreibung**

● ● ● ● ● ● ● ● ●

✶ (3) Das Signal gilt für alle Mitarbeiter.

1 Allgemeines

Zweck

(1) Bremsprobesignale regeln die Bremsprobe an luftgebremsten Zügen und Rangierabteilungen.

Sie werden auch bei Bremsprüfungen angewandt.

(2) Bremsprobesignale werden als Hand- oder als Lichtsignale gegeben.

(3) Bremsprobesignale dienen zur Verständigung zwischen den die Bremsprobe ausführenden Mitarbeitern.

Standort

(4) Die Lichtsignale können sich rechts oder links vom Gleis befinden.

2 Signal Zp 6

Bedeutung

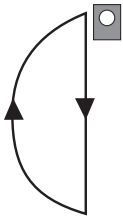
(1) **Bremse anlegen.**

Beschreibung Handsignal Tageszeichen

(2) Handsignal, Tageszeichen:
Beide Hände werden über dem Kopf zusammengeschlagen.

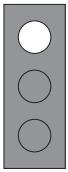
Handsignal Nachtzeichen

Handsignal, Nachtzeichen:
Die weißleuchtende Handlaterne wird mehrmals mit der rechten Hand in einem Halbkreis gehoben und senkrecht schnell gesenkt.



Lichtsignal

Lichtsignal:
Ein weißes Licht.

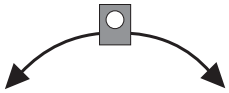


3 Signal Zp 7

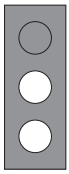
(1) **Bremse lösen.** **Bedeutung**

(2) Handsignal, Tageszeichen: **Beschreibung Handsignal Tageszeichen**
Eine Hand wird über dem Kopf mehrmals im Halbkreis hin- und hergeschwungen.

Handsignal, Nachtzeichen: **Handsignal Nachtzeichen**
Die weißleuchtende Handlaterne wird über dem Kopf mehrmals im Halbkreis hin- und hergeschwungen.



Lichtsignal: **Lichtsignal**
Zwei weiße Lichter senkrecht übereinander.

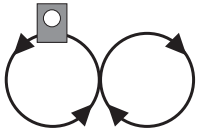


4 Signal Zp 8

(1) **Bremse in Ordnung** **Bedeutung**

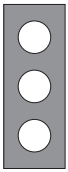
(2) Handsignal, Tageszeichen: **Beschreibung Handsignal Tageszeichen**
Beide Arme werden gestreckt senkrecht hochgehalten.

Handsignal, Nachtzeichen: **Handsignal Nachtzeichen**
Die weißleuchtende Handlaterne wird mehrmals in Form einer liegenden Acht bewegt.



Lichtsignal

Lichtsignal:
Drei weiße Lichter senkrecht übereinander.



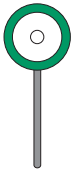
Bestätigung (3) Die Aufnahme des Handsignals ist zu bestätigen.

Signalordnung	**Signalbuch**
Signale für das Zugpersonal (Zp) **Abfahrsignale, Türschließauftrag**	**301.0903**

1 Signal Zp 9

Bedeutung (1) **Abfahren.**

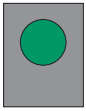
Beschreibung Handsignal Tageszeichen (2) Handsignal, Tageszeichen:
Eine runde weiße Scheibe mit grünem Rand ✶



Handsignal Nachtzeichen

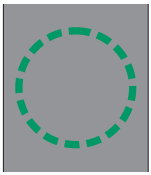
oder das Nachtzeichen des Signals
oder bei den NE auch das Hochhalten einer Hand.

Handsignal, Nachtzeichen:
Ein grünes Licht.



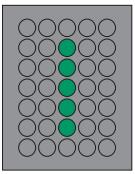
Lichtsignal

Lichtsignal:
Ein grünleuchtender Ring.



✶ (3) Als Signalbild des Lichtsignals kann bis auf weiteres verwendet werden:

✶ Ein senkrechter grüner Lichtstreifen. (...)



✶ (4) Das Signal wird als Abfahr- oder Durchfahrauftrag gegeben. **Zweck**

Als Abfahrauftrag wird das Signal möglichst nahe bei dem führenden Fahrzeug gegeben.

✶ Dabei ist die runde weiße Scheibe mit grünem Rand oder das grüne Licht *oder bei den NE die Hand* so lange hochzuhalten, bis der Triebfahrzeugführer das Signal aufgenommen hat.

(...)

✶ (5) Das Lichtsignal ist ortsfest.

Signalordnung	**Signalbuch**
Signale für das Zugpersonal (Zp) **Rufsignale**	**301.0904**

✶ **1 Signal Zp 11**

✶ (1) **Kommen.** **Bedeutung**

✶ (2) Ein langer, ein kurzer und ein langer Ton oder ein langes, ein kurzes und ein langes Lichtzeichen. **Beschreibung**

✶ (3) Das Signal wird gegeben, um Mitarbeiter herbeizurufen oder auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal die Einfahrt eines Zuges zu veranlassen. **Zweck**

✶ Das Signal wird auch gegeben, um den Zugführer bzw. Triebfahrzeugführer an den Signalfernsprecher zu rufen.

✶ Zum Geben des Signals werden Horn, Hupe, Wecker, Leuchte oder Fahrzeugpfeife (oder die sie ersetzende Einrichtung des Fahrzeugs) verwendet.

Seite bleibt frei.

✶ 1 Allgemeines

✶ (1) Die Fahrleitungssignale kennzeichnen Fahrleitungs-Schutzstrecken, Fahrleitungs-Unterbrechungen, gestörte Fahrleitungs-Abschnitte und das Ende der Fahrleitung. **Zweck**

✶ Die Fahrleitungssignale kennzeichnen auch ausgeschaltete Fahrleitungs-Abschnitte.

✶ (2) Die Fahrleitungssignale bestehen aus einer auf der Spitze stehenden, weiß und schwarz umrandeten blauen quadratischen Tafel mit weißen Signalzeichen. **Aussehen**

✶ (3) Die Fahrleitungssignale gelten für den elektrischen Betrieb mit Oberleitung *oder Stromschiene*. **Geltung**

✶ (4) Wenn bei einer Gleisverzweigung bei den Signalen El 1v, El 1, El 3, El 4 und El 6 angezeigt werden soll, für welche Fahrtrichtung das Signal gilt, so wird dies durch einen Pfeil über dem Signal angezeigt. **El-Signale an Gleisverzweigungen**

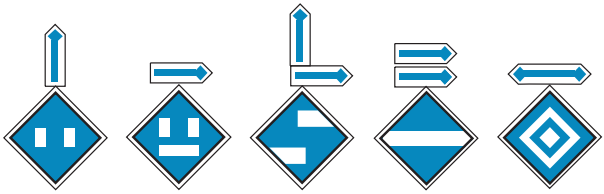
Ein Pfeil senkrecht nach oben zeigt an, dass das Signal für den geraden Zweig oder bei Krümmungen für den schwächer gekrümmten Zweig der Weiche gilt.

Ein waagerechter Pfeil zeigt an, für welche Richtung das Signal gilt.

Liegen mehrere Verzweigungen kurz hintereinander und sind mehrere Gleise betroffen, so sind erforderlichenfalls zwei Pfeile über dem Signal vorhanden.

Für einen am Signal El 3 angebrachten Richtungspfeil ist die Fahrtrichtung in der La angegeben.

(...)



2 Signale El 1v, El 1 und El 2 ✶

(1) Die Signale sind ortsfest.

veränderbare Signale

(2) Wo Fahrleitungs-Schutzstrecken nur zeitweilig das Ausschalten der Triebfahrzeuge erfordern, ist für die Einfahrt in die Fahrleitungs-Schutzstrecke ein veränderliches Aus- und Einschaltsignal (El 1/El 2) vorhanden. ✶ ✶

Beleuchtung

(3) Signale an Fahrleitungs-Schutzstrecken sind bei Dunkelheit beleuchtet; das Signal El 1v ist beleuchtet oder rückstrahlend. Bei einfachen Verhältnissen kann auf die Beleuchtung der Signale verzichtet werden. ✶

3 Signal El 1v ✶

Bedeutung

(1) **Signal El 1 erwarten.** ✶

Beschreibung

(2) Zwei weiße Rechtecke waagerecht nebeneinander. ✶

(3) Das Signal wird bei einfachen örtlichen Verhältnissen nicht gezeigt. ✶

Abstand zum Signal El 1

(4) Das Signal befindet sich grundsätzlich im halben Abstand des Bremswegs der Strecke vor dem Signal El 1. ✶

4 Signal El 1 - Ausschaltsignal - ✶

Bedeutung

(1) **Ausschalten.** ✶

Beschreibung

(2) Ein zerlegtes weißes U. ✶

(3) Das Signal bedeutet, dass das Ausschalten am Signal beendet sein muss. ✶

Signale El 1 und El 2 am gleichen Standort

(4) Das Signal El 1 kann mit einem Signal El 2 am gleichen Standort vereinigt sein; das Signal El 2 befindet sich dann über dem Signal El 1. ✶

In diesem Fall muss das Triebfahrzeug spätestens am Standort des Signals ausgeschaltet sein und darf nach der Vorbeifahrt am Signal und Wiederkehr der Fahrleitungsspannung wieder eingeschaltet werden. ✶

Die am gleichen Standort vereinigten Signale El 1 und El 2 sind bei Dunkelheit beleuchtet.

✶ **5** **Signal El 2 - Einschaltsignal -**

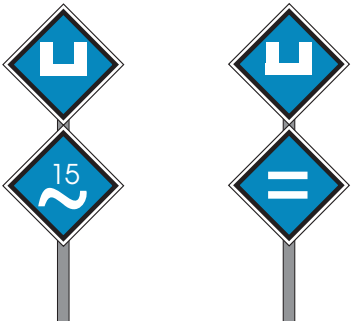
✶ (1) **Einschalten erlaubt.** **Bedeutung**

✶ (2) Ein geschlossenes weißes U. **Beschreibung**

✶ (3) Das Signal bedeutet, dass das Triebfahrzeug nach Vorbei-
✶ fahrt am Signal eingeschaltet werden darf.

✶ (5) Im Bereich von Systemwechseln kann das Signal mit einer auf der Spitze stehenden weiß- und schwarzumrandeten blauen quadratischen Tafel, auf der sich eine weiße Sinuskurve (Wechselstromsystem-Anfang) oder zwei waagerechte weiße Streifen (Gleichstromsystem-Anfang) befinden, ergänzt sein. Über der Sinuskurve kann eine Zahl (Spannung) gezeigt werden. **Systemwechsel**

Das Triebfahrzeug darf erst nach dem Systemwechsel wieder eingeschaltet werden.



6 Signale El 3, El 4 und El 5 ✶

(1) Die Signale sind nicht ortsfest. ✶

Beleuchtung

(2) Die Signale sind bei Dunkelheit beleuchtet; bei einfachen Verhältnissen kann darauf verzichtet werden. ✶

7 Signal El 3 - „Bügel ab”-Ankündesignal - ✶

Bedeutung

(1) **Signal „Bügel ab” erwarten.** ✶

Beschreibung

(2) Zwei in der Höhe gegeneinander versetzte weiße Streifen. ✶

(3) Das Signal kündigt ein „Bügel ab“-Signal (El 4) an.

Abstand zum Signal El 4

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

Signal El 3 wiederholt

(5) Wenn Züge hinter dem Signal El 3 beginnen oder ihre Fahrt fortsetzen, ist ein zweites Signal El 3 aufgestellt. ✶

Der Standort des zweiten Signals wird in der La bekannt gegeben.

8 Signal El 4 - „Bügel ab”-Signal - ✶

Bedeutung

(1) **Bügel ab.** ✶

Beschreibung

(2) Ein waagerechter weißer Streifen. ✶

(3) Das Signal kennzeichnet den Beginn eines Gleisabschnitts, der nur mit gesenkten Stromabnehmern befahren werden darf. ✶

(4) Am Signal müssen die Stromabnehmer völlig gesenkt sein. ✶

Aufstellung

(5) Das Signal befindet sich 30 m vor dem mit gesenkten Stromabnehmern zu befahrenden Fahrleitungs-Abschnitt. ✶

✶ **9 Signal El 5 - „Bügel an"-Signal -**

✶ (1) **Bügel an.** **Bedeutung**

✶ (2) Ein senkrechter weißer Streifen. **Beschreibung**

✶ (3) Das Signal kennzeichnet das Ende eines Gleisabschnitts, der mit gesenkten Stromabnehmern befahren werden muss.

✶ (4) Das Signal bedeutet, dass die gesenkten Stromabnehmer vom Signal ab wieder angelegt werden dürfen.

✶ (5) Der Triebfahrzeugführer darf mit dem Anlegen erst beginnen, wenn das Triebfahrzeug am Signal vorbeigefahren ist.

✶ (6) Das Signal El 5 befindet sich 30 m hinter dem mit gesenkten Stromabnehmern zu befahrenden Fahrleitungs-Abschnitt. **Aufstellung**

✶ (8) Im Bereich von Systemwechseln kann das Signal mit der Tafel gemäß Abschnitt 5 Absatz 5 ergänzt sein. In diesem Fall dürfen die Stromabnehmer erst nach dem Systemwechsel wieder angelegt werden. **Systemwechsel**

10 Signal El 6 ✶

Bedeutung

(1) **Halt für Fahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern.** ✶

Beschreibung

(2) Ein auf der Spitze stehender quadratischer weißer Rahmen mit innenliegendem weißem Quadrat. ✶

(3) Das Signal zeigt an, dass Fahrten darüber hinaus für Triebfahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern verboten sind. ✶

Vorbeileiten am Signal El 6

(4) Der Eisenbahninfrastrukturunternehmer darf das Vorbeileiten der Spitze eines Triebfahrzeugs mit gehobenem Stromabnehmer am Signal El 6 zulassen. Der Eisenbahnverkehrsunternehmer regelt, unter welchen Bedingungen und wie die Vorbeifahrt der Spitze eines Triebfahrzeugs mit gehobenem Stromabnehmer am Signal El 6 erfolgen darf. ✶

Beleuchtung

(5) Das Signal ist rückstrahlend oder beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert. ✶

✶ **1 Allgemeines**

✶ Die Signale kennzeichnen Züge und auf die freie Strecke übergehende Nebenfahrzeuge mit Kraftantrieb. **Zweck**

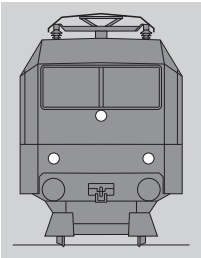
✶ **2 Signal Zg 1 - Spitzensignal -**

✶ (1) **Kennzeichnung der Zugspitze.** **Bedeutung**

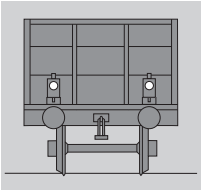
✶ (2) Tageszeichen: Kein besonderes Signal. **Beschreibung**

Nachtzeichen:

a) Vorn am ersten Fahrzeug, wenn dieses ein Triebfahrzeug oder Steuerwagen ist, drei weiße Lichter in Form eines A (Dreilicht-Spitzensignal).



b) Vorn am ersten Fahrzeug, wenn dieses nicht ein Triebfahrzeug oder Steuerwagen ist, zwei weiße Lichter in gleicher Höhe.



✶ (4) Die Nachtzeichen sind auch bei Tage zu führen. **Nachtzeichen bei Tage**

✶ (5) Nebenfahrzeuge, an denen wegen ihrer niedrigen Bauart das obere Licht des Signals Zg 1a nicht angebracht werden kann, führen das Signal Zg 1b. **Nebenfahrzeuge**

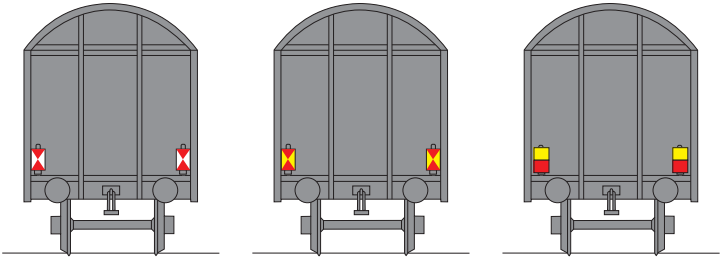
3 Signal Zg 2 - Schlusssignal - ✶

Bedeutung

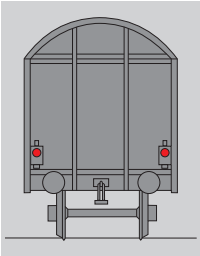
(1) **Kennzeichnung des Zugschlusses.** ✶

Beschreibung

(2) Tageszeichen: ✶
Am letzten Fahrzeug eine rot-weiße oder rot-gelbe Tafel oder zwei rot-weiße oder rot-gelbe Tafeln oder das Nachtzeichen des Signals.



Nachtzeichen:
Am letzten Fahrzeug ein rotes Licht oder zwei rote Lichter oder eine rückstrahlende Tafel des Tageszeichens oder zwei rückstrahlende Tafeln des Tageszeichens. Das Nachtzeichen mit rotem Licht darf blinken.



Sichtbarkeit

(3) Das Schlusssignal braucht nur von hinten sichtbar zu sein. ✶

Zwei Zeichen

(4) Bei Verwendung von zwei Zeichen müssen diese in gleicher Höhe stehen. ✶

Bei Verwendung von zwei Zeichen sind stets zwei gleiche Zeichen zu verwenden.

Zugelassene Zeichen

(5) Die beim Tageszeichen abgebildeten Zeichen sind auf allen Strecken zugelassen. (...) ✶ ✶

Elektrisches Signal

(6) Wenn ein elektrisches Schlusssignal eingeschaltet werden kann, dürfen andere Zeichen nicht verwendet werden. ✶

(7) Der Infrastrukturunternehmer bestimmt, auf welchen Strecken die Züge rote Lichter als Nachtzeichen führen müssen. ✶

(...)

Auszug aus Ril 301 für Teil IIA/Beilage 2a der d-cz ZusV/ÖV/ZusVI, Stand Bekanntgabe A21

✶ (8) Eine Tafel oder ein Licht dürfen führen

Eine Tafel oder ein Licht

(...)

b) Lokomotivzüge (auch einzeln fahrende Lokomotiven),

c) die Lokomotive am Schluss eines nachgeschobenen Zuges,

d) Arbeitszüge,

e) andere Züge, wenn es der Infrastrukturunternehmer bestimmt hat,

f) Nebenfahrzeuge.

Das Signal ist an der Rückseite des letzten Fahrzeugs möglichst rechts anzubringen.

(...)

✶ (9) Auf Strecken mit Tunneln sind die Nachtzeichen auch bei Tage zu führen, wenn es der Infrastrukturunternehmer bestimmt.

Tunnel

(...)

Seite bleibt frei.

✶ **1 Allgemeines**

✶ (1) Die Signale kennzeichnen **Zweck**

a) Rangierlokomotiven,

b) Fahrzeuge, deren Besetzung besondere Vorsichtsmaßnahmen erfordert.

✶ **2 Signal Fz 1 - Rangierlokomotivsignal -**

✶ (1) **Kennzeichnung einer Lokomotive im Rangierdienst** **Bedeutung**

✶ (2) Tageszeichen: Kein besonderes Signal. **Beschreibung**

Nachtzeichen:
Vorn und hinten ein weißes Licht, in der Regel in der Höhe der Puffer.

Stattdessen kann auch das Signal Zg 1a geführt werden; es muss geführt werden, wenn Bahnübergänge ohne technische Sicherung oder ohne Sicherung durch Posten befahren werden.

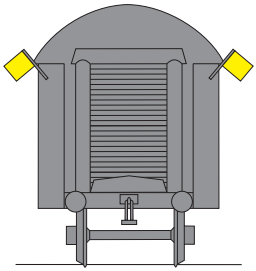
✶ (3) Das Signal wird auch geführt von Nebenfahrzeugen mit Kraftantrieb im Rangierdienst.

✶ (4) Wenn beim Rangieren Bahnübergänge ohne technische Sicherung oder ohne Sicherung durch Posten befahren werden müssen, wird das Signal Zg 1a auch bei Tage geführt. **Bahnübergänge**

✶ **3 Signal Fz 2 - Gelbe Fahne -** **Bahnübergänge**

✶ (1) **Kennzeichnung von Wagen, die während eines Stilllagers mit Personal besetzt sind.** **Bedeutung**

✶ (2) Tageszeichen: **Beschreibung**
An jeder Langseite des Wagens eine gelbe Fahne oder gelbe Tafel.



Nachtzeichen:
Das Tageszeichen; außerdem der Wagen nach außen erkennbar im Innern beleuchtet.

(3) Das Signal wird geführt, solange die Wagen sich nicht im Zuge befinden. ✶

(4) Das Signal wird vom Personal der Wagen angebracht. ✶

✶ **1 Signal Ne 1 - Trapeztafel -**

✶ (1) **Kennzeichnung der Stelle, wo bestimmte Züge vor einer Betriebsstelle zu halten haben.** **Bedeutung**

✶ (2) Eine weiße Trapeztafel mit schwarzem Rand an schwarz und weiß schräg gestreiftem Pfahl. **Beschreibung**

✶ (3) Das Signal steht nur auf Nebenbahnen. **Nebenbahnen**

✶ (4) Bei den Eisenbahnen des Bundes steht die Trapeztafel vor Bahnhöfen ohne Einfahrsignale.

✶ Auf Strecken mit Zugleitbetrieb kann sie auch vor anderen Zuglaufstellen stehen.

✶ (...)

✶ (5) Bei den Eisenbahnen des Bundes bestimmt der Eisenbahninfrastrukturunternehmer *- bei den NE der Betriebsleiter -*, wo bei ungünstigen Sichtverhältnissen das Signal rückstrahlend oder bei Dunkelheit beleuchtet ist. **Beleuchtung**

✶ **2 Signal Ne 2 - Vorsignaltafel -**

✶ (1) **Kennzeichnung des Standorts eines Vorsignals.** **Bedeutung**

✶ (2) Eine schwarzgeränderte weiße Tafel mit zwei übereinander stehenden schwarzen Winkeln, die sich mit der Spitze berühren. **Beschreibung**

Aufstellung

(4) Das Signal steht in der Regel unmittelbar vor einem Vorsignal. ✶

Vor einem Lichtvorsignal an einem Lichthauptsignal, vor einem Lichthauptsignal, das zugleich Vorsignalfunktion besitzt und vor einem Vorsignalwiederholer ist es nicht aufgestellt. ✶

Vorsignaltafel allein stehend

(6) Die Vorsignaltafel kann auch allein stehen ✶

a) an Stelle eines Vorsignals zur Kennzeichnung des Bremswegabstandes der Strecke vor einem Hauptsignal, einem Lichtsperrsignal oder einer Trapeztafel,

b) als Hinweis auf ein Vorsignal, das nicht rechts neben oder über dem Gleis steht.

Abweichender Standort des Vorsignals bei Bauzuständen

(7) Als Hinweis auf ein Vorsignal, das sich abweichend von ✶ Modul 301.0002 Abschnitt 2 Absatz 3 an einem anderen ✶ Standort befindet, wird das Signal Ne 2 aufgestellt, wenn Bauzustände dies erfordern.

Dies ist in der La *oder bei NE-Bahnen in einer betrieblichen Anweisung des Betriebsleiters* bekannt gegeben.

Ein unmittelbar rechts vom zugehörigen Gleis stehendes Signal Ne 2 weist auf ein Vorsignal hin, das

- unmittelbar links,
- in einem größeren Abstand rechts oder
- ein Gleis weiter rechts

vom befahrenen Gleis steht.

Ein unmittelbar links vom zugehörigen Gleis stehendes Signal Ne 2 weist auf ein Vorsignal hin, das

- entweder rechts oder
- ein Gleis weiter rechts

vom befahrenen Gleis steht. Das Signal wird nicht aufgestellt für Vorsignale am Standort von Hauptsignalen, wenn für das Hauptsignal ein Signal Ne 4 aufgestellt ist.

Beleuchtung

(8) Bei Bauzuständen und wenn der Betrieb es erfordert, ist das ✶ Signal Ne 2 rückstrahlend oder beleuchtet.

✶ (9) Ist der Abstand des Vorsignals oder der gemäß Absatz 7 aufgestellten Vorsignaltafel vom zugehörigen Signal um mehr als 5 % kürzer als der Bremsweg der Strecke, so trägt die Vorsignaltafel auf dem oberen Rand ein auf der Spitze stehendes weißes Dreieck mit schwarzem Rand. (...)

Verkürzter Vorsignalabstand

Bei beschränktem Raum kann es vor der Vorsignaltafel stehen.

✶ (12) Lichtvorsignale können im Geltungsbereich der DV 301 anstatt mit der Vorsignaltafel mit einem Vorsignalmastschild gekennzeichnet sein.

Vorsignalmastschild (DV 301)

Ein mit der Spitze nach unten weisendes gelbes Dreieck.

Das Mastschild ist rückstrahlend.

✶ (13) Lichthauptsignale, die zugleich Vorsignalfunktion besitzen, können zusätzlich zum weiß-rot-weißen Mastschild mit dem Mastschild mit dem mit der Spitze nach untern weisenden gelben Dreieck gekennzeichnet sein.

Lichthauptsignale mit Vorsignalfunktion

Das Mastschild mit dem gelben Dreieck ist dann grundsätzlich unter dem weiß-rot-weißen Mastschild angeordnet.

3 Signal Ne 3 - Vorsignalbaken - ✶

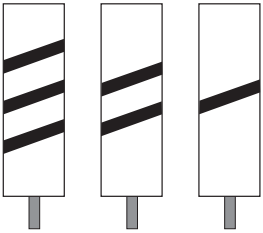
Bedeutung

(1) **Ein Vorsignal ist zu erwarten.** ✶

Beschreibung

(2) Mehrere aufeinanderfolgende viereckige weiße Tafeln mit einem oder mehreren nach rechts steigenden schwarzen Streifen, deren Anzahl in der Fahrtrichtung abnimmt. ✶

Bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter können zusätzlich rückstrahlende weiße Streifen erscheinen, deren Anzahl und Anordnung den schwarzen Streifen entspricht.



(3) Vorsignalbaken sind hohe rechteckige Tafeln; bei beschränktem Raum werden niedrige rechteckige oder quadratische Tafeln aufgestellt. ✶

(4) Das Signal kann auch zur Ankündigung einer allein stehenden Vorsignaltafel aufgestellt sein. ✶

Aufstellung

(5) Vorsignalbaken stehen in der Regel nur auf Hauptbahnen. ✶

(6) Es stehen in der Regel drei, in Ausnahmefällen auch weniger oder bis zu fünf Baken vor dem Vorsignal. ✶

Die in der Fahrtrichtung letzte Bake steht 100 m vor dem Vorsignal; die anderen Baken stehen in je 75 m Abstand.

Bei Sichtbehinderung können die Baken auch in anderen Abständen stehen.

Vorsignalbaken nicht aufgestellt

(8) Vorsignale von Zwischen- und Ausfahrsignalen und Vorsignale, die an einem Hauptsignal stehen oder mit diesem an einem Signalträger vereinigt sind, werden nur in Ausnahmefällen, Vorsignalwiederholer und Wärtervorsignale werden nicht durch Baken angekündigt. ✶ ✶ ✶

(9) Ist der Abstand eines Vorsignals vom Hauptsignal um mehr als 5 % kürzer als der Bremsweg der Strecke, so trägt die erste Bake auf dem oberen Rand ein auf der Spitze stehendes weißes Dreieck mit schwarzem Rand. ✶

Bei beschränktem Raum kann es vor der Bake stehen.

Das weiße Dreieck mit schwarzem Rand darf im Geltungsbereich der DV 301 bis auf weiteres fehlen.

✶ **4 Signal Ne 4 - Schachbretttafel -**

✶ (1) **Das Hauptsignal steht - abweichend von der Regel - an einem anderen Standort.** **Bedeutung**

✶ (2) Eine viereckige, schachbrettartig schwarz und weiß gemusterte Tafel. **Beschreibung**

✶ (3) Das Signal ist eine hohe rechteckige Tafel; bei beschränktem Raum ist eine niedrige Tafel aufgestellt.

✶ (4) Das Signal ist in der Regel an durchgehenden Hauptgleisen aufgestellt; an sonstigen Hauptgleisen kann es aufgestellt sein. Das Signal steht in Höhe des Hauptsignals. **Aufstellung**

(...)

✶ (5) Ein unmittelbar rechts vom zugehörigen Gleis stehendes Signal Ne 4 weist auf ein Hauptsignal hin, das entweder **Signal Ne 4 rechts aufgestellt**

- unmittelbar links,
- mehr als 10 m rechts oder
- ein Gleis weiter rechts

vom befahrenen Gleis steht.

Signal Ne 4 links aufgestellt

(6) Ein unmittelbar links vom zugehörigen Gleis stehendes Signal Ne 4 weist auf ein Hauptsignal hin, das unmittelbar rechts vom befahrenen Gleis steht. ✶

(...) ✶

Bauzustände

(7) Bei Bauzuständen kann das unmittelbar links vom Gleis stehende Signal Ne 4 auf ein Hauptsignal hinweisen, das ein Gleis weiter rechts vom befahrenen Gleis steht. Dies ist in der La *oder bei NE-Bahnen in einer betrieblichen Anweisung des Betriebsleiters* bekannt gegeben. ✶

Das zwischen dem befahrenen Gleis und dem Hauptsignal befindliche Gleis kann zeitweise fehlen.

Beleuchtung

(8) Bei Bauzuständen und wenn der Betrieb es erfordert, ist das Signal rückstrahlend oder beleuchtet. ✶

5 Signal Ne 5 - Haltetafel - ✶

Bedeutung

(1) **Kennzeichnung des Halteplatzes der Zugspitze bei planmäßig haltenden Zügen.** ✶

Beschreibung

(2) Eine hochstehende weiße Rechteckscheibe mit schwarzem Rand und schwarzem H ✶

oder eine hochstehende schwarze Rechteckscheibe mit weißem H. ✶

Abweichende Aufstellung

(3) Das Signal kann abweichend von Modul 301.0002 Abschnitt 2 Absatz 3 aufgestellt sein. Diese Abweichungen sind nicht bekannt gegeben. ✶ ✶

Reisezüge mit Verkehrshalt

(4) Reisezüge mit Verkehrshalt haben an der Haltetafel zu halten. Ist die Haltetafel hinter dem Bahnsteig aufgestellt, hat ein Reisezug so zu halten, dass der erste Wagen des Zuges nicht über den Bahnsteig hinaus steht. ✶ ✶

Wo das Halten der Züge auf die Zuglänge abgestimmt werden soll, können Haltetafeln durch Zusatzschilder mit entsprechender Längenangabe ergänzt sein. In diesem Fall ist an der Haltetafel anzuhalten, an der die angegebene Länge gleich oder erstmals größer als die Zuglänge ist, spätestens an der Haltetafel ohne Zusatzschild.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen darf eine andere Haltetafel bestimmen, die nicht der Zuglänge entspricht, sofern sich bei besetzten Reisezügen alle Einstiegstüren am Bahnsteig befinden.

(...)

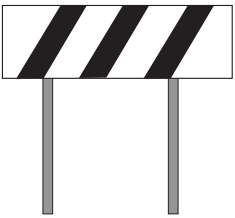
✶ (5) Das Signal ist rückstrahlend oder beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert. **Beleuchtung**

✶ ✶ ✶ (6) Durch eine hochstehende, schwarze Rechteckscheibe mit weiß blinkendem „H“ kann die Anforderung eines Bedarfshalts angezeigt werden. **Bedarfshalt**

6 Signal Ne 6 - Haltepunkttafel -

(1) **Ein Haltepunkt ist zu erwarten.** **Bedeutung**

(2) Eine schräg zum Gleis gestellte waagerechte weiße Tafel mit drei schwarzen Schrägstreifen. **Beschreibung**



(3) Das Signal kündigt Haltepunkte oder Haltestellen an, die infolge der örtlichen Verhältnisse schwer zu erkennen sind.

(4) Das Signal steht **Aufstellung**

- auf Hauptbahnen im Abstand des Bremsweges der Strecke,
- auf Nebenbahnen 150 m

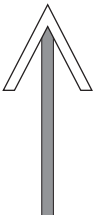
vor dem Bahnsteig.

(5) Das Signal ist rückstrahlend. Es darf vorübergehend nicht rückstrahlend sein. **Rückstrahlend**

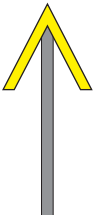
7 Signal Ne 7 - Schneepflugtafel -

Bedeutung a) (1) **a) Pflugschar heben.**

Beschreibung a) (2) Eine weiße Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach oben

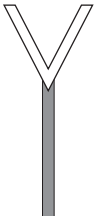


oder eine gelbe Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach oben.

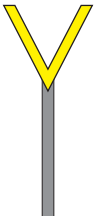


Bedeutung b) (3) **b) Pflugschar senken.**

Beschreibung b) (4) Eine weiße Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach unten



oder eine gelbe Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach unten.



(5) Das Signal gilt nur für Schneepflüge mit beweglichen Pflugscharen.

(6) Das Signal Ne 7 b) darf abweichend von Modul 301.0002 Abschnitt 2 Absatz 3 auf eingleisiger Strecke unmittelbar links vom Gleis aufgestellt sein, wenn es sich am Träger des Signals Ne 7 a) für die Gegenrichtung befindet. **Aufstellung**

(7) Auf die Aufstellung des Signals Ne 7 b) darf verzichtet werden, wenn das Ende des zu kennzeichnenden Gleisabschnittes durch das Signal Ne 7 a) der Gegenrichtung erkennbar ist. **Verzicht auf Aufstellung**

(...)

✶ **8 Signal Ne 12 - Ankündigungsbake -**

✶ (1) **Überwachungssignal einer Rückfallweiche beachten!** **Bedeutung**

(2) Eine rechteckige, orangefarbene Tafel mit zwei waagerechten weißen Streifen. **Beschreibung**

✶ (3) Der Triebfahrzeugführer bzw. der Mitarbeiter auf dem Fahr-
✶ zeug an der Spitze hat am Standort des Signals Ne 12 zu
✶ prüfen, ob das Signal Ne 13 ein weißes Licht zeigt.

✶ (4) Die Ankündigungsbake wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet. **Beleuchtung**

✶ (5) Für Rückfallweichen in Nebengleisen werden keine Signale
✶ Ne 12 aufgestellt. **Nebengleise**

9 Signal Ne 13 ✶

Signal Ne 13a ✶

Bedeutung

(1) **Die Rückfallweiche ist gegen die Spitze befahrbar.**

Beschreibung

(2) Ein weißes Licht über einem orangefarbenen waagerechten Streifen und einem orange-weiß schräg gestreiften Mastschild. ✶ ✶

Signal Ne 13b ✶

Bedeutung

(3) **Die Rückfallweiche ist gegen die Spitze nicht befahrbar, vor der Weiche halten** ✶

Beschreibung

(4) Ein orangefarbener waagerechter Streifen über einem orange-weiß schräg gestreiften Mastschild. ✶ ✶

(5) Der orangefarbene waagerechte Streifen und das orange-weiß schräg gestreiften Mastschild der Signale Ne 13a und Ne 13b sind rückstrahlend. ✶ ✶ ✶

Verhalten bei Signal Ne 13b

(6) Bei Signal Ne 13b darf die Rückfallweiche mit Schrittgeschwindigkeit erst befahren werden, nachdem an Ort und Stelle - ggf. nach dem Aufschließen der Verschließeinrichtungen und dem probeweisen Umstellen der Weiche von Hand - die Befahrbarkeit der Weiche festgestellt wurde. ✶ ✶

mehrere Rückfallweichen

(7) Folgen auf ein Signal Ne 13 mehrere Rückfallweichen, die gegen die Spitze befahren werden, wird dies am Mastschild des Signals durch eine schwarze Ziffer angezeigt. ✶

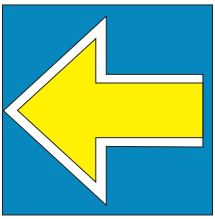
Die genannten Verhaltensregeln gelten dann für die angegebene Anzahl von Rückfallweichen.

(8) Wird am Überwachungssignal das Signal Ne 13b gezeigt, ist dies sofort dem Fahrdienstleiter bzw. dem Zugleiter zu melden. **Störungen**

✶ 10 Signal Ne 14 - ETCS-Halt-Tafel (ETCS Stop marker)

(1) **Halt für Züge in ETCS-Betriebsart SR.** **Bedeutung**

(2) Ein gelber Pfeil mit weißem Rand auf einer blauen quadratischen Tafel. **Beschreibung**

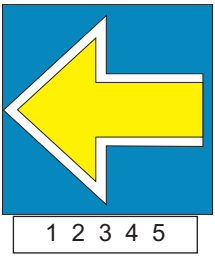


(3) Das Signal gilt für das Gleis, auf das der Pfeil weist. **Zugehörigkeit zum Gleis**

Ausrichtung des Pfeils bei Anordnung des Signals

links vom Gleis über dem Gleis rechts vom Gleis

(4) Das Signal ist mit der eindeutigen Kennzeichnung der ETCS-Blockstelle versehen. **Kennzeichnung**



12 Signal So 106 - Kreuztafel (DV 301)

Bedeutung

(1) **Bei fehlendem Vorsignal wird angezeigt, dass ein Hauptsignal zu erwarten ist.**

Beschreibung

(2) Eine weiße Sechseckscheibe mit liegendem schwarzem Kreuz an einem schwarz und weiß schräg gestreiften Pfahl.

Aufstellung

(4) Die Kreuztafel ist im Abstand des für die Strecke festgelegten Bremsweges vor dem Hauptsignal unmittelbar rechts neben dem Gleis aufgestellt.

1 Allgemeines

✶ (1) Die Überwachungssignale Bü 0/Bü 1 sowie die Signale Bü 2
✶ und Bü3 (DS 301) bzw. So 14 und So 15 (DV 301) stehen vor Bahnübergängen mit Blinklichtern oder Lichtzeichen (mit oder ohne Halbschranken), die Signale Bü 4, Pf 2 (DV 301) und Bü 5 stehen vor Bahnübergängen ohne technische Sicherung.

(2) Die Signale dürfen auch vor Bahnübergängen mit Schranken angewendet werden.

(3) Bei geschobenen Zügen ist von dem Mitarbeiter an der Spitze des Zuges an den Signalen Bü 4, Pf 2 (DV 301) und Bü 5 und außerdem mehrmals vor dem Befahren des Bahnübergangs mit dem Signalhorn zu blasen.

Aufstellung

(4) Die Überwachungssignale stehen bei den Eisenbahnen des Bundes in der Regel im Abstand des Bremsweges der Strecke vor dem Bahnübergang.

(...)

Bis auf weiteres können die Signale im Geltungsbereich der DV 301 auf Nebenbahnen in kürzerem Abstand, mindestens jedoch 50 m vor dem Bahnübergang stehen; stets sind sie jedoch vom Signal So 15 (DV 301) erkennbar.

Die Signale sind dann nicht gemäß Absatz 5 gekennzeichnet.

Aufstellung im verkürzten Abstand des Bremsweges der Strecke

(5) Ist bei Eisenbahnen des Bundes der Abstand der Überwachungssignale vom Bahnübergang um mehr als 5 % kürzer als der Bremsweg der Strecke, ist dies am Überwachungssignal durch ein rückstrahlendes, auf der Spitze stehendes weißes Dreieck mit schwarzem Rand gekennzeichnet.

Überwachungssignalwiederholer

(7) Ist das Überwachungssignal wiederholt (Überwachungssignalwiederholer), ist dies am Überwachungssignalwiederholer durch eine weiß umrandete schwarze quadratische Tafel mit runder weißer Scheibe gekennzeichnet.

Die Scheibe ist rückstrahlend.

Bei den Eisenbahnen des Bundes sind Scheibe und Umrandung rückstrahlend.

Gelbe Lichter erloschen

(9) Sind bei einem Überwachungssignal mit zwei gelben Lichtern die gelben Lichter erloschen, ist vor dem Bahnübergang zu halten und nach Sicherung weiterzufahren.

Die Störung ist dem Fahrdienstleiter zu melden.

Mehrere Bahnübergänge

(10) Gilt das Überwachungssignal für mehrere Bahnübergänge, so sind die Verhaltensregeln für jeden dieser Bahnübergänge anzuwenden (DV 301).

2 Signal Bü 0

Bedeutung

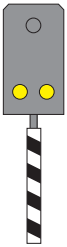
(1) **Halt vor dem Bahnübergang! Weiterfahrt nach Sicherung.**

Beschreibung

(2) Eine runde gelbe Scheibe in einer gelben Umrahmung über einem schwarz-weiß schräg gestreiften Mastschild.

Scheibe, Umrahmung und Mastschild sind rückstrahlend.

Anstatt der Scheibe und der gelben Umrahmung kann das Signal auch zwei waagerecht angeordnete gelbe Lichter bzw. rückstrahlende Scheiben zeigen.



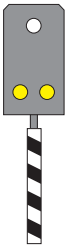
3 Signal Bü 1

(1) **Der Bahnübergang darf befahren werden.** **Bedeutung**

(2) Ein blinkendes weißes Licht über einer runden gelben Scheibe in einer gelben Umrahmung über einem schwarz-weiß schräg gestreiften Mastschild. **Beschreibung**

Scheibe, Umrahmung und Mastschild sind rückstrahlend.

Anstatt des weißen Blinklichts über der Scheibe in der Umrahmung kann das Signal Bü 1 auch ein weißes Licht über zwei waagerecht angeordneten gelben Lichtern bzw. rückstrahlenden Scheiben zeigen.



(4) Gilt das Überwachungssignal im Geltungsbereich der DV 301 für mehrere Bahnübergänge, so sind zwei Mastschilder nebeneinander angebracht; dies gilt nicht bei einer Kennzeichnung gemäß Abschnitt 8.

Der Signalschirm kann mit einer gelben Umrahmung versehen sein.

Mastschild und Umrahmung sind rückstrahlend.

Das Mastschild darf bis auf weiteres auch nicht rückstrahlend sein.

4 Signal Bü 2 - Rautentafel (DS 301) ✶

Bedeutung

(1) **Ein Überwachungssignal ist zu erwarten.** ✶

Beschreibung

(2) Eine rechteckige schwarze Tafel mit vier auf den Spitzen ✶
übereinander stehenden rückstrahlenden weißen Rauten. ✶
✶

(3) Die Rautentafel kann bei Eisenbahnen des Bundes mit ei- ✶
nem weißen rückstrahlenden Rand versehen sein. ✶

(4) Die Rautentafel kann vorübergehend auch nicht rückstrah- ✶
lend sein. ✶

Anfang der Einschaltstrecken

(5) Das Signal Bü 2 kennzeichnet den Anfang einer betrieblich ✶
zu beachtenden Einschaltstrecke von Blinklichtern oder ✶
Lichtzeichen mit Überwachungssignal. ✶

Aufstellung

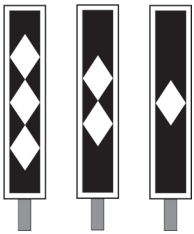
(6) Das Signal Bü 2 steht mindestens doppelt soviel Meter vor ✶
dem Überwachungssignal, wie die dort zulässige Geschwin- ✶
digkeit in km/h beträgt. ✶

Rautentafel mit abnehmenden Rauten

(7) Auf die Rautentafel können weitere Rautentafeln folgen, bei ✶
denen die Anzahl der Rauten in Fahrtrichtung abnimmt. Es ✶
stehen in der Regel drei weitere Rautentafeln vor dem Über- ✶
wachungssignal. ✶

folgt Seite 212A

✶ Die in Fahrtrichtung letzte Rautentafel steht etwa 100 m
✶ vor dem Überwachungssignal, die anderen Rautentafeln ste-
✶ hen in je 75 m Abstand voneinander davor.
✶



✶ (8) Ist bei Eisenbahnen des Bundes der Abstand der Überwa-
✶ chungssignale vom Bahnübergang um mehr als 5 % kürzer
✶ als der Bremsweg der Strecke, befindet sich am Signal Bü 2
✶ ein rückstrahlendes, auf der Spitze stehendes weißes Drei-
✶ eck mit schwarzem Rand.

Aufstellung im verkürzten Abstand des Bremswegs der Strecke

✶ Bei beschränktem Raum kann das Dreieck vor dem Signal
✶ Bü 2 stehen.
✶

folgt Seite 212B

5 Signal So 15 - Warntafel - (DV 301)

Bedeutung

(1) **Überwachungssignal beachten.**

Beschreibung

(2) Eine rechteckige, weiße rückstrahlende Tafel mit drei waagerechten, schwarzen Streifen.

Mehrere Bahnübergänge

(3) Gilt das Überwachungssignal für mehrere Bahnübergänge, so ist die entsprechende Anzahl anstelle des oberen schwarzen Streifens als schwarze Zahl dargestellt; dies gilt nicht bei einer Ankündigung gemäß Abschnitt 8.

Zweck

(4) Der Triebfahrzeugführer hat am Standort des Signals So 15 zu prüfen, ob das Signal Bü 1 leuchtet.

(5) Das Signal So 15 kennzeichnet gleichzeitig den Einschaltpunkt von Blinklichtern, wenn das Signal So 14 nicht aufgestellt ist.

Aufstellung

(6) Das Signal So 15 steht mindestens doppelt soviel Meter vor dem Überwachungssignal, wie die dort zulässige Geschwindigkeit in km/h beträgt.

Auf Nebenbahnen kann es bis auf weiteres im Abstand des für die Strecke festgelegten Bremsweges zuzüglich doppelt soviel Meter, wie die Geschwindigkeit gemäß VzG in km/h beträgt, vor dem Bahnübergang aufgestellt sein.

folgt Seite 213

✶ **6 Signal Bü 3 - Merktafel (DS 301)**

✶ (1) **Kennzeichnung des Einschaltpunktes von Blinklichtern** **Bedeutung**
✶ **oder Lichtzeichen mit Fernüberwachung.**

✶ (2) Eine schwarz-weiß waagerecht gestreifte rückstrahlende **Beschreibung**
✶ Tafel.

✶

✶ (3) Die Merktafel kann vorübergehend auch nicht rückstrahlend
✶ sein.

✶ (4) Das Signal Bü 3 kennzeichnet den Anfang einer Einschalt-
✶ strecke von Blinklichtern oder Lichtzeichen mit Fernüber-
✶ wachung.

✶ (...)

7 Signal So 14 - Merkpfahl - (DV 301)

(1) **Kennzeichnung des Einschaltpunktes von Blinklichtern.** **Bedeutung**

(2) Ein schwarz-weiß waagerecht gestreifter Pfahl. **Beschreibung**

(3) Das Signal kennzeichnet auch den Einschaltpunkt von Lichtzeichen.

(4) Der Merkpfahl kennzeichnet den Anfang - der Merkpfahl der Gegenrichtung an demselben Gleis das Ende - der Schaltstrecke von Bahnübergangssicherungsanlagen.

(5) Ist die Schaltstrecke durch das Signal So 15 begrenzt, so ist kein Merkpfahl aufgestellt.

8 Bü-Ankündetafeln und Bü-Kennzeichentafeln

Anwendung

(1) Im Bereich der Einschaltstrecke können zusätzlich Bü-Ankündetafeln und Bü-Kennzeichentafeln aufgestellt sein.

Beschreibung Bü-Ankündetafel

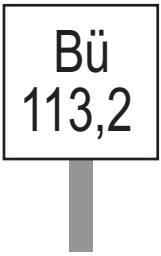
(2) Eine schwarz umrandete gelbe, rückstrahlende Bü-Ankündetafel am Anfang der Einschaltstrecke weist auf die Lage des zugehörigen Bahnübergangs mit Blinklichtern oder Lichtzeichen hin.

Anwendung

(3) Die Bü-Ankündetafel kann wiederholt sein; sie ist dann nach Abschnitt 1 Absatz 7 gekennzeichnet.

Beschreibung Bü-Kennzeichentafel

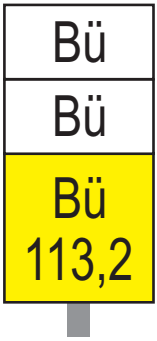
(4) Bei einer Ankündigung nach Absatz 2 ist unmittelbar vor dem zugehörigen Bahnübergang mit Blinklichtern oder Lichtzeichen eine weiße, rückstrahlende Bü-Kennzeichentafel aufgestellt.



folgt Seite 214A

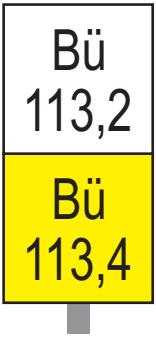
(5) Der Anfang einer gemeinsamen Einschaltstrecke für mehrere Bahnübergänge mit Blinklichtern oder Lichtzeichen wird über der Bü-Ankündetafel für den ersten zugehörigen Bahnübergang durch eine weiße rückstrahlende Tafel mit schwarzer Aufschrift “Bü/Bü” angezeigt.

gemeinsame Einschaltstrecke

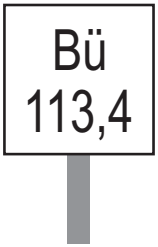


folgt Seite 214B

Innerhalb einer gemeinsamen Einschaltstrecke ist vor jedem zugehörigen Bahnübergang außer der Bü-Kennzeichentafel die Bü-Ankündetafel für den folgenden zugehörigen Bahnübergang aufgestellt.



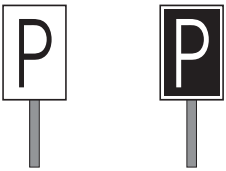
Der letzte zugehörige Bahnübergang mit Blinklichtern oder Lichtzeichen ist nach Absatz 4 gekennzeichnet.



9 Signal Bü 4 - Pfeiftafel -

(1) **Etwa 3 Sekunden lang pfeifen!** **Bedeutung**

(2) Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem P oder eine rechteckige schwarze Tafel mit weißem Rand und weißem P. **Beschreibung**



(3) Vor Bahnübergängen stehen in der Regel zwei Signale, vor Bahnübergängen von Fußwegen und von Privatwegen ohne öffentlichen Verkehr steht nur ein Signal. **Aufstellung**

Das Signal kann ausnahmsweise auch vor anderen Stellen stehen, und zwar im Abstand von mindestens 200 m.

(4) Wo Züge zwischen Pfeiftafel und Bahnübergang planmäßig halten, ist die Pfeiftafel hinter dem Halteplatz des Zuges wiederholt. **Halteplatz zwischen Signal Bü 4 und BÜ**
Über der vor dem Halteplatz stehenden Pfeiftafel ist dann eine rechteckige weiße Tafel mit zwei senkrechten schwarzen Streifen angebracht; die Pfeiftafel gilt nur für Züge, die vor dem Bahnübergang nicht halten.

(5) Das Signal ist rückstrahlend oder beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert. **Beleuchtung**

10 Signal Pf 2 - Pfeiftafel vor Bahnübergängen (DV 301)

Bedeutung

(1) **Zweimal pfeifen!**

Beschreibung

(2) Zwei weiße Tafeln mit schwarzem P senkrecht übereinander.

Aufstellung

(4) Das Signal Pf 2 steht in der Regel fünfmal soviel Meter vor einem nicht technisch gesicherten Bahnübergang, wie die Geschwindigkeit *gemäß VzG* in km/h beträgt, mindestens jedoch 100 m.

Wird für das Befahren des nicht technisch gesicherten Bahnübergangs eine Geschwindigkeitsbeschränkung durch ein Signal Lf 4 angezeigt, dann ist das Signal Pf 2 am Mast des Signals Lf 4 angebracht.

Pfeifen vor dem BÜ

(6) Vom Signal Pf 2 ab ist 3 Sekunden lang und kurz vor dem Bahnübergang erneut zu pfeifen.

Bei unsichtigem Wetter oder wenn Personen oder Fahrzeuge sich dem Bahnübergang nähern, ist außerdem nach Bedarf zu pfeifen.

Hat das Triebfahrzeugpersonal beiderseits der Strecke freie Sicht und nähern sich dem Bahnübergang keine Menschen oder Fahrzeuge in gefahrdrohender Weise, dann darf das erneute Pfeifen kurz vor dem Bahnübergang unterbleiben.

mehrere BÜ

(7) Folgen mehrere Bahnübergänge so dicht aufeinander, dass das Signal Pf 2 für einen folgenden Bahnübergang bereits vor dem rückgelegenen Bahnübergang aufgestellt werden müsste, dann wird nur ein Signal Pf 2 aufgestellt.

Die Anzahl der Bahnübergänge wird auf einer am Signal Pf 2 angebrachten weißen Tafel in schwarzer Aufschrift angezeigt.

Kurz vor einem folgenden Bahnübergang ist erneut zu pfeifen.

✶	**Signalordnung, Bahnbetrieb international**	**Signalbuch**
	Orientierungszeichen	**301.9001**

1 Allgemeines

(1) Orientierungszeichen (z.B. Zeichen, Schilder, Anzeiger, Tafeln) ergänzen einen betrieblichen Handlungsauftrag oder kennzeichnen eine Stelle, an der ein solcher Auftrag auszuführen ist. Die Orientierungszeichen geben selbst keinen Handlungsauftrag und sie sind auch keine Signale im Sinne der ESO. Sie sollen eine Hilfe für die Anwender, vor allem Triebfahrzeugführer, sein.

(2) Das Modul 301.9001 gibt keine vollständige Darstellung aller möglichen Orientierungszeichen.

(3) Die im Anhang dargestellten Orientierungszeichen haben in der Regel ihren Ursprung in anderem betrieblichen oder technischen Regelwerk. Die umfassenden Regelungen und die Weiterentwicklung der mit den Orientierungszeichen verbundenen Regeln obliegen den für das jeweilige Regelwerk zuständigen geschäftsverantwortlichen Stellen.

(4) Zu den Orientierungszeichen gibt es keine Angaben zur Gültigkeit (Beginn oder Ende der Anwendung).

(5) Die Darstellungen im Anhang haben erläuternden oder beschreibenden Charakter, sie ersetzen nicht die Regelzeichnungen. Die Aufnahme in diesen Anhang begründet nicht die Notwendigkeit der Anwendung der Orientierungszeichen.

2 Zugfunktafel

Den angegebenen Zugfunkkanal einstellen.

✶ 3 “ICE-Zeichen”

✶ Das Zeichen ist so aufgestellt, dass ein am Schluss des Zuges
✶ laufen-des Triebfahrzeug die Fahrleitungsschutzstrecke
✶ durchfahren hat.
✶

4 Kennzeichnung der Stelle zur Sicherung an BÜ

(1) Schild „Automatik-HET“:

Das Schild befindet sich an der Zugeinwirkungsstelle für die automatische Hilfseinschaltung von Bahnübergangssicherungsanlagen.

(2) Schild „HET“:

Das Schild befindet sich an der Bedienstelle für die Hilfseinschaltung von Bahnübergangssicherungsanlagen.

(3) Schild „Automatik-ET“:

Das Schild befindet sich an der Zugeinwirkungsstelle für die automatische Einschaltung von Bahnübergangssicherungsanlagen.

(4) Schild „ET“:

Das Schild befindet sich an der Bedienstelle für die Einschaltung von Bahnübergangssicherungsanlagen.

5 Fahrtanzeiger

(1) Der Fahrtanzeiger dient der Unterrichtung der Zugaufsicht darüber, dass der Fahrdienstleiter die Zustimmung zur Abfahrt des Zuges gegeben hat.

(2) Der Fahrtanzeiger hat folgendes Aussehen:

a) Ein von links nach rechts steigender Lichtstreifen.

Die Zustimmung gilt in Blickrichtung.

b) Drei von rechts nach links steigende Lichtpunkte.

6 Hinweistafel auf Zp 9-Bedienstelle

Das Zeichen weist auf die Stelle, an der die Bedieneinrichtung für das Lichtsignal Zp 9 aufgestellt oder angebracht ist.

✶ **7 LZB-Bereichskennzeichen**

✶ LZB-Bereichskennzeichen kennzeichnen den Anfang einer
✶ LZB-Strecke und den Übergang zwischen zwei Linienleiter-
✶ schleifenbereichen unter-schiedlicher Bereichskennungen -
✶ Bereichskennungswechsel (BKW).

✶

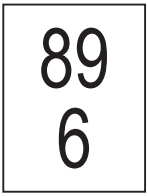
8 Blockkennzeichen

Blockkennzeichen sind an den Blockstellen aufgestellt, die nicht durch den Standort eines Hauptsignals oder eines Signals Ne 14 gekennzeichnet sind.

9 Hektometerzeichen

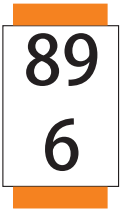
Kennzeichnung der Streckenkilometrierung.

Die obere Zahl gibt den Kilometer an, die untere den Hektometer.



10 NBÜ-Kennzeichen

Das Hektometerzeichen ist am oberen und unteren Rand durch einen orangefarbenen waagerechten Streifen ergänzt.



11 Bezeichnungstafel für Tunnel

(1) Die örtliche Tunnelbezeichnung besteht aus dem Namen des Tunnels ohne das Wort oder den Wortteil „Tunnel“, dem Tunnelsymbol und der Längenangabe in Metern.

Auszug aus Ril 301 für Teil II/IIA der d-cz ZusV/ÖV/ZusVI, Stand Bekanntgabe A27

(2) Tunnel sind am Portal durch Anbringen des Tunnelnamens gekennzeichnet. Bei Tunneln unter 500 m Länge kann auf die Kennzeichnung verzichtet werden.

12 Unbesetzte Fernsprechstelle

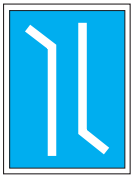
Unbesetzte Fernsprechstellen sind durch den Buchstaben F gekennzeichnet. Sprechstellen in Tunneln können zusätzlich ein Hörersymbol tragen. (Bis auf weiteres können auch folgende Kennzeichnungen vorkommen: Fo, F-Sig, Signalfernsprecher.)

13 Pfeil für Hinweis auf nächste Sprechstelle

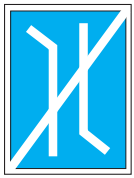
Auf der freien Strecke weist der Pfeil auf die nächste Sprechstelle hin.

✶ 14 Schild „Elektrische Streckentrennung“

✶ Die Schilder befinden sich an zwei Oberleitungsmasten innerhalb der offenen Streckentrennung einer Speisebezirksgrenze des Oberleitungsnetzes und zeigen an, dass zwischen Anfang- und Ende-Kennzeichen nicht mit gehobenem Stromabnehmer angehalten werden darf.



Anfang



Ende

✶ 15 Beginn Ortsstellbereich

✶ (1) Eine weiße rechteckige Tafel mit der Aufschrift „OB“

(2) Das Orientierungszeichen kennzeichnet den Übergang von einem Stellwerksbereich in einen Ortsstellbereich.

(3) Das Orientierungszeichen kann aufgestellt sein.

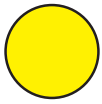
16 Kennzeichnung der Hebelgewichte an ortsgestellen Weichen *

(1) Das Hebelgewicht von ortsgestellten Weichen mit Grundstellung hat einen weiß-schwarzen Farbabstrich. Die zusätzlich mit „W“ gekennzeichneten Hebelgewichte dürfen nur mit Zustimmung des zuständigen Wärters umgestellt werden. In Grundstellung ist der schwarze Teil des Hebelgewichts dem Erdboden zugekehrt.

(2) Das Hebelgewicht von ortsgestellten Weichen, für die keine Grundstellung bestimmt ist, hat einen gelben Farbanstrich. Das Hebelgewicht von Rückfallweichen hat einen gelb-schwarzen Farbanstrich.

(4) Diese verschiedenen Kennzeichnungen ortsgestellter Weichen sind in Spalte 2 der folgenden Übersicht dargestellt.

(5) In den Regionalbereichen Ost und Südost der DB Netz AG können hiervon abweichend noch Farbanstriche gemäß Spalte 3 vorhanden sein. (...) *

1	2	3
		Abweichung von Spalte 2
Grundstellung		
Nur mit Zustimmung des Wärters umstellen		
keine Grundstellung erforderlich		
Rückfallweichen		
(...)		

Auszug aus Ril 301 für Teil II/IIA der d-cz ZusV/ÖV/ZusVI, Stand Bekanntgabe A27

folgt Seite 351

Auszug aus der Richtlinie Züge fahren und Rangieren

(Modulgruppen 408.01 – 09)

Im Stand der Bekanntgabe 11 der Ril 408.01-09 ✶

Inhaltsverzeichnis des Auszugs aus Ril 408.01 - 09

			Seite
	Inhaltsverzeichnis des Auszugs aus Ril 408.01 - 09		353
	Vorbemerkungen zum Auszug aus Ril 408.01 - 09		356
	408.01		
	Züge fahren und Rangieren – Allgemeines –		
	408.0101	Inhalt und zusätzliche Regeln	357
✶	408.0102	Begriffe	358
✶	408.0103	Abkürzungen	370
✶	408.0104	Verkehrstage	375
	408.0111	Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich	377
	408.02		
	Züge fahren – Regelfall –		
✶			
	408.0202	Aufträge oder Meldungen	379
	408.0212	Fahrordnung auf der freien Strecke	380
	408.03		
✶	**Züge fahren**		
	408.0301	Zugpersonal	381
	408.0321	Zug vorbereiten	383
	408.0325	Zugaufsicht wahrnehmen	385
	408.0331	Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof	386
	408.0332	Abfahrbereitschaft feststellen	389
	408.0333	Abfahrauftrag erteilen, Abfahrt	391
	408.0341	Fahrt des Zuges - Aufgaben des Triebfahrzeugführers und des Triebfahrzeugbegleiters -	393
	408.0341A01	Erläuterungen zur Führerraumanzeige des Fahrplans	396
✶	408.0341A02	Erläuterungen zum Buchfahrplan	408
	408.0342	Fahrt des Zuges - Aufgaben des Zugführers und des Zugschaffners -	425
✶	408.0342A01	Erläuterungen zum Fahrplan für Zugführer	427
	408.0351	Zug oder Zugteile abstellen	431
	408.04		
	Züge fahren – Besonderheiten –		
	408.0412	Befehle - Regeln für Triebfahrzeugführer, Triebfahrzeugbegleiter und Zugführer -	433
	408.0415	Fahrplan-Mitteilung	435
	408.0432	Sonderzüge, Umleiten von Zügen - Regeln für Triebfahrzeugführer und Zugführer -	437

		Seite	
408.0435	Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen	438	✶
408.0442	Nachschieben - Regeln für Triebfahrzeugführer -	438	✶
408.0445	Geschobene Züge	440	
408.0452	Fahrplanhalt ausfallen lassen	442	
408.0456	Halten, Weiterfahrt nach Halt, Halt vor der beabsichtigten Stelle, Fahrt mit besonderem Auftrag	443	
408.0462	Von der Fahrordnung auf der freien Strecke abweichen	447	
408.0464	Auf dem Gegengleis fahren - Regeln für den Triebfahrzeugführer -	448	
408.0476	Arbeiten an LZB- oder ETCS-Streckeneinrichtungen - Regeln für Triebfahrzeugführer -	449	✶ ✶
408.0482	Sperrfahrten durchführen - Regeln für Triebfahrzeugführer und Zugführer -	449	
408.0491	Reisende sichern	451	✶

408.05
Züge fahren - Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb -

408.0505	Triebfahrzeugführer oder Zugführer arbeitsunfähig	453	
408.0511	Schwierigkeiten beim Ein- und Aussteigen Nach Halten am Bahnsteig anfahren	453	
408.0531	Unzulässiges Vorbeifahren an Haltsignalen, LZB-Halt oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war	455	✶
408.0541	Gefahrdrohende Umstände	455	
408.0552	Offene Türen	457	
408.0553	Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen oder Ladungen	458	
408.0554	Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer im Zug	460	
408.0561	Auf Sicht fahren, Geschwindigkeit ermäßigen	461	
408.0571	Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass	462	
408.0572	Zug zurücksetzen	465	
408.0581	Verhalten bei Gefahr	467	
408.0591	Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb	470	

408.06
Züge fahren - Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen -

408.0652	Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - Regeln für Triebfahrzeugführer -	471	✶ ✶
408.0661	Signalbild erloschen oder nicht zweifelsfrei erkennbar, Signal nicht beleuchtet - Regeln für Triebfahrzeugführer -	473	
408.0671	Unregelmäßigkeiten an Bahnübergängen - Regeln für Zugpersonal -	473	
408.0681	Bremsen bei Unregelmäßigkeiten handhaben	476	

Seite

408.0691 Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen
- Regeln für Zugpersonal - 479

408.08
Rangieren

408.0801 Allgemeines 481
408.0811 Vorbereiten 484
408.0821 Durchführen - Regelfall - 490
408.0822 Durchführen - Weichen, Gleissperren, Signale - 495
408.0823 Durchführen - Übergänge sichern 497
✶ 408.0825 Durchführen - Abstoßen oder Ablaufen - 498
408.0831 Fahrzeuge aufhalten 500A
408.0841 Fahrzeuge abstellen und festlegen 500C
408.0851 Auf Hauptgleisen rangieren 500D

408.09
Züge fahren und Rangieren - Besonderheiten und Unregelmäßigkeiten -

408.0901 Besonderheiten 500G
408.0911 Unregelmäßigkeiten an Weichen oder Gleissperren 500H

Vorbemerkungen zum Auszug aus der Richtlinie 408.01 - 09

Der Auszug aus der Ril 408.01 - 09 richtet sich an die Mitarbeiter von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in der Tschechischen Republik zugelassen sind. Ihre Mitarbeiter sind mit der Durchführung grenzüberschreitender Zugfahrten auf den Grenzstreckenabschnitten bzw. Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre mit Betriebsführung durch die DB Netz AG oder die RNI beauftragt. Der Auszug muss auch den Mitarbeitern der Organisationseinheiten der DB Netz AG bzw. der RNI bekannt sein, die auf Grenzstreckenabschnitten bzw. Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre mit Betriebsführung durch die DB Netz AG oder die RNI Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen bzw. übertragen bekommen haben.

Wird im Auszug aus der Ril 408.01 - 09 auf die Örtlichen Richtlinien verwiesen, können zu diesen Bestimmungen ergänzende Regeln im Teil II, im Teil II B oder ✶
in der Beilage 1.3 der ZusVI/ZusV/ÖV gegeben sein. Die Zahl der Verweise wurde ✶
vervollständigt. ✶

Im Auszug aus der Ril 408.01 - 09 wird auf vollständig nicht in den Auszug übernommene Module, Abschnitte bzw. Absätze nicht besonders hingewiesen.

Wenn Module nur für den Fahrdienstleiter und andere Mitarbeiter einer Be- ✶
triebsstelle nicht aber für das Zugpersonal gelten, wurden sie nicht in den Aus- ✶
zug übernommen. Es gibt in der Ril 408 aber noch einige Module, die für das ✶
Zugpersonal gültig gekennzeichnet sind aber auch Bestimmungen nur für die ✶
Fahrdienstleiter und andere Mitarbeiter einer Betriebsstelle enthalten. Handelt ✶
es sich dabei um ganze Abschnitte bzw. Absätze, wurden sie nicht in den Auszug ✶
übernommen. Das sind zum Beispiel ✶

408.0531, Abschnitt 2, ✶
408.0541, Abschnitt 1 ,(2), ✶
408.0571, Abschnitt 9 ,(5), ✶
408.0572, Abschnitt 2, 3, 8, 9, ✶
408.0591, Abschnitt 2, ✶
408.0652, Abschnitt 4, ✶
408.0851, Abschnitt 2, (2) - (6) ✶
408.0851, Abschnitt 3, (2) - (5) ✶
408.0851, Abschnitt 5, 9, 10 ✶
408.0911, Abschnitt 3, 4 ✶

Noch kleinere Teile wie Unterabsätze bzw. Sätze sind bei dieser Überarbeitung im ✶
Auszug verblieben.Die Kennzeichnung von nicht enthaltenenTexten mit „(...)“ ist ✶
nicht mehr erforderlich.Ebenfalls wird auf die Kennzeichnungvon Textstellen mit- ✶
tels Format *Kursiv-Kleindruck* verzichtet. ✶

Züge fahren und Rangieren Inhalt und zusätzliche Regeln	408.0101

1 Inhalt

Die Modulgruppen 408.01 – 09 enthalten die wesentlichen Regeln für den Bahnbetrieb.
Bahnbetrieb ist das Bewegen von Fahrzeugen.
Zum Bahnbetrieb gehören das Fahren von Zügen und das Rangieren.

2 Zusätzliche oder abweichende Regeln

✶ Zusätzliche oder abweichende Regeln werden in den Örtlichen
✶ Richtlinien zur Richtlinie 408.01 – 09 und im Auftragsbuch ge-
✶ geben. Örtliche Richtlinien werden für Mitarbeiter auf Betriebs-
✶ stellen und für das Zugpersonal getrennt herausgegeben.
✶ Wenn Regeln in den Örtlichen Richtlinien gegeben sein können,
✶ ist darauf hingewiesen.

Zusätzliche oder abweichende Regeln können

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

gegeben sein.

✶ 3 Ausnahmen

✶ Ausnahmen von den Regeln genehmigt ausschließlich
✶ DB Netz AG – Betriebsverfahren – . Sie werden Ihnen im Auf-
✶ tragsbuch bekannt gegeben.

Ablaufen, Abdrücken

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

Abstoßen

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

Abzweigstellen ✶

Abzweigstellen sind ► Blockstellen der freien Strecke, wo ► Züge von einer Strecke auf eine andere Strecke übergehen können. Eine ✶ Abzweigstelle wird durch ihre Blocksignalebegrenzt. ✶

Anschlussbahnhöfe ✶

Anschlussbahnhöfe haben besondere Aufgaben bei der Meldung ✶ der ► Züge. In den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf ► Be- ✶ triebsstellen ist bestimmt, ob ein ► Bahnhof Anschlussbahnhof ✶ ist und es sind die benachbarten Anschlussbahnhöfegenannt. ✶

Anschlussstellen, Ausweichanschlussstellen

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

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

Anzeigegeführt ✶

Ein Zug ist anzeigegeführt, wenn eine Zugbeeinflussung (LZB, ✶ ETCS) wirkt, die den Zug selbsttätig zum Halten bringen kann und ✶ außerdem führt, d. h. ► Führungsgrößen im Führerraum anzeigt, ✶ die für den Fahrtverlauf zulässigen Geschwindigkeiten kontinu- ✶ ierlich überwacht und ggf. die Geschwindigkeit selbsttätig regelt. ✶ Anzeigegeführte ► Züge können LZB-geführt oder ETCS-geführt ✶ sein. ✶

Arbeitendes Triebfahrzeug ✶

Ein ► Triebfahrzeug ist arbeitend, wenn es Antriebskraft erzeugt. ✶

Aufdrücken

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

Bahnanlagen

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

Bahnhöfe, Bahnhofsteile

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

✶ **Balise, Balisengruppe**

✶ Eine Balise ist ein im Gleis angeordnetes Datenübertragungsele-
✶ ment.
✶ Bei ETCS übertragen Balisen Informationen zur Fahrzeugortung.
✶ Um die Fahrtrichtung eindeutig herleiten zu können, können Ba-
✶ lisen zu einer Balisengruppe zusammengefasstsein. Bei ETCS
✶ Level 1 übertragen schaltbare Balisen zusätzlich zur Ortung auch
✶ ► Fahrterlaubnisse. An Signalen Ne 14 sind Balisen mit der In-
✶ formation „Halt in ETCS-Betriebsart ► SR“ verlegt.
✶ Bei Neigetechnik übertragen Balisen Informationen für die Ge-
✶ schwindigkeitsüberwachungfür Neigetechnik.

✶ **Bedarfshalt**

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

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

Beidrücken

Beidrücken ist das Bewegen getrennt stehender ► Fahrzeuge zum Kuppeln.

Betriebshalt

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

Betriebsstellen

Betriebsstellen sind

a) ► Bahnhöfe, ► Blockstellen, ► Abzweigstellen, ► Anschlussstellen, ► Haltepunkte, ► Haltestellen, ► Deckungsstellen oder

b) Stellen in den ► Bahnhöfen oder auf der freien Strecke, die der unmittelbaren Regelung und Sicherung der Zugfahrten und des ► Rangierens dienen.

In den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen ✶
oder in einer Betra sind Anlagen und Einrichtungen der Be- ✶
triebsstellen genannt. ✶

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

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

In den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen ✶
sind die maßgebenden Neigungen einschließlich der Neigungs- ✶
wechsel der Streckenabschnitte zwischen ► Zugmeldestellen an- ✶
gegeben. ✶

Blockstellen

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

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

Blockstellen für ► signalgeführte ► Züge sind an Hauptsignalen eingerichtet.

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

Blockstrecken

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

Deckungsstellen ✶

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

Durchgehende Hauptgleise

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

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

✶ **Einfahrweiche**

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

✶ **ETCS-Halt**

✶ Ein ETCS-Halt ist die Stelle, an der die ► Fahrterlaubnis eines
✶ ETCS-geführten Zuges endet. Dem Triebfahrzeugführer wird ein
✶ ETCS-Halt durch eine ► Zielgeschwindigkeit von 0 km/h ange-
✶ kündigt und durch eine ► Sollgeschwindigkeit von 0 km/h ange-
✶ zeigt. In ETCS-Betriebsart ► SR wird dem Triebfahrzeugführer ein
✶ ETCS-Halt durch ein Signal Ne 14 angezeigt.

✶ **Fahrdienstleiter**

✶ Fahrdienstleiter regeln die Durchführung der Zugfahrten.
✶ Ein ► Bahnhof kann in mehrere Fahrdienstleiterbezirke aufgeteilt
✶ sein (Örtliche Richtlinien).
✶ ► Selbsttätige ► Blockstellen des automatischen Streckenblocks
✶ sind auf zweigleisigen Strecken dem Fahrdienstleiter der vorge-
✶ legenen, auf eingleisigen Strecken dem Fahrdienstleiter der in den
✶ Örtlichen Richtlinien genannten ► Zugmeldestelle zugeteilt.
✶ Selbsttätige ► Blockstellen der übrigen Blockbauformen, Block-
✶ stellen für ► anzeigegeführte ► Züge oder örtlich nicht besetzte ►
✶ Bahnhöfe oder ► Abzweigstellen gelten als mit dem Fahrdienst-
✶ leiter besetzt, der die Signalanlage dieser Stellen bedient.

✶ **Fahrplanhalt**

✶ Es gibt folgende Fahrplanhalte: ► Regelhalt, ► Bedarfshalt, ► Be-
✶ triebshalt und ► Halt zum Sichern eines Bahnübergangs.

✶ **Fahrterlaubnis**

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

✶ **Fahrtstellung eines Hauptsignals, Hauptsignal auf Fahrt**
✶ **stellen**

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

Fahrzeuge

Fahrzeuge werden unterschieden nach ► Regelfahrzeugen und ► Nebenfahrzeugen.

Fehlleitung, fehlleiten

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

Flankenschutzeinrichtungen

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

Führungsgrößen

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

FS

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

Gegengleis

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

Geschobene Züge

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

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

Gewöhnlicher Halteplatz

Der gewöhnliche Halteplatz ist die Stelle, an der ein Zug bei einem ► planmäßigen Halt dem Zweck des Haltes entsprechend halten muss. Im Einzelnen gilt Folgendes:
Der gewöhnliche Halteplatz eines Reisezuges mit ► Betriebshalt oder eines Güterzuges ist möglichst nahe am Halt gebietenden Signal.
Der gewöhnliche Halteplatz eines Reisezuges mit ► Regelhalt oder ► Bedarfshalt ist am Bahnsteig, hierbei müssen sich alle für Reisende zum Ein- und Aussteigen vorgesehenen Türen am Bahnsteig befinden.
Die Regeln zum gewöhnlichen Halteplatz gelten nicht für ► Halte zum Sichern eines Bahnüberganges.
In den Örtlichen Richtlinien können ergänzende Regeln gegeben sein.

Gleiswechselbetrieb

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

Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke

Als Grenze zwischen den ► Bahnhöfen und der freien Strecke gelten im Allgemeinen die Einfahrsignale oder Trapeztafeln, sonst die ► Einfahrweichen. Bei besonderen örtlichen Verhältnissen kann in den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf ► Betriebsstellen die Grenze anderweitig festgelegt sein. Bahnhofsgleise und andere Anlagen neben den ► durchgehenden ► Hauptgleisen, die über die Grenze hinausreichen, gehören zu den Bahnhofsanlagen.

Halt zum Sichern eines Bahnübergangs

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

Haltepunkte

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

Haltestelle

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

Hauptgleise

Hauptgleise sind die von ► Zügen planmäßig befahrenen Gleise.

Kleinwagen

Kleinwagen sind ► Nebenfahrzeuge, die Gleisschaltmittel oder Gleisfreimeldeanlagen nicht zuverlässig beeinflussen.
Kleinwagenfahrten
Kleinwagenfahrten sind Fahrten, die aus ► Kleinwagen gebildet sind oder in die ► Kleinwagen eingestellt sind.
Kleinwagenfahrten dürfen nur als ► Sperrfahrt oder ► Rangierfahrt verkehren.
Kleinwagenfahrten als ► Sperrfahrt müssen Sie nach den Regeln für Zugfahrten unter Beachtung der für ► Kleinwagen geltenden Besonderheiten durchführen.
Kleinwagenfahrten als ► Rangierfahrt müssen Sie nach den Regeln für das ► Rangieren unter Beachtung der für ► Kleinwagen geltenden Besonderheiten durchführen.

Kontaktstelle

Kontaktstelle ist die ► Zugmeldestelle, die während der Arbeitsunterbrechung einer ► überwachenden ► Zugmeldestelle die Aufgabe hat, für ein der 4 überwachenden ► Zugmeldestelle zugeordnetes gesperrtes Gleis mit unterbrochener Arbeitszeit das Verständigen der zuständigen Notfallleitstelle zu übernehmen.

Kreuzen

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

Nachgeschobene Züge

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

Nebenfahrzeuge

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

Nebengleise

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

Notbremsüberbrückungsabschnitt

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

Ortsstellbereich

✶ Ein Ortsstellbereich ist ein Bereich in Nebengleisen mit ortsge-
✶ stellten Weichen und Gleissperren, in dem ausschließlich rangiert
✶ wird. Die Weichen und Gleissperren werden einzeln ggf. in Grup-
✶ pen (elektrischer Antrieb) umgestellt. Die Bedienung erfolgt
✶ durch das Rangierpersonal. Zug- und Rangierstraßen sind nicht
✶ vorhanden.
✶ Ein für eine Rangierfahrt Halt gebietendes Signal begrenzt Orts-
✶ stellbereiche nach außen. Der Beginn eines Ortsstellbereiches
✶ kann durch ein Orientierungszeichen nach Modul 301.9001 ge-
✶ kennzeichnet sein. Die Ortsstellbereiche und ihre Grenzen sind
✶ in den Örtlichen Richtlinien zu Modul 408.0801 Abschnitt 6 Ab-
✶ satz 5 beschrieben.

✶ **OS**

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

Planmäßige Halte

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

Rangieren

Rangieren ist das Bewegen von ► Fahrzeugen im Bahnbetrieb, ausgenommen das Fahren der ► Züge. Das Bewegen von ► Fahrzeugen im Baugleis ist Rangieren. Beim Rangieren wird nach folgenden Fahrzeugbewegungen unterschieden:
- ► Rangierfahrt
- ► Abdrücken, Ablaufen,
- ► Abstoßen,
- ► Beidrücken,
- ► Aufdrücken und
- ► Verschieben.

Rangierfahrt

Eine Rangierfahrt ist eine Fahrzeugbewegung beim ► Rangieren, bei der
- einzelne ► arbeitende ► Triebfahrzeuge oder
- eine Gruppe gekuppelter ► Fahrzeuge, von denen mindestens

ein ► Fahrzeug ein ► arbeitendes ► Triebfahrzeug ist, bewegt werden.

Regelfahrzeuge

Regelfahrzeuge werden unterschieden nach ► Triebfahrzeugen und ► Wagen.

Regelgleis

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

Regelhalt

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

Regelzüge

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

Release Speed

Die Release Speed erlaubt in ETCS-Level 1 die Fahrt bis zu dem Signal mit der ► Balisengruppe, die der ETCS-Fahrzeugeinrichtung eine neue ► Fahrterlaubnis übermittelt.
In ETCS-Level 2 dient die Release Speed dem Ausgleich der Ungenauigkeiten der Wegmessung, indem sie es ermöglicht, bis zum zugehörigen Hauptsignal, zum Signal Ne 14, bis zum Blockkennzeichen oder bis zu einem Gleisabschluss vorzufahren.

Schneeräumfahrten

Schneeräumfahrten sind Fahrten mit arbeitenden Schneeräumern – außer Fahrten mit Schneepflügen, die mit dem ► Triebfahrzeug fest verbunden sind.
Schneeräumfahrten dürfen nur als ► Sperrfahrt oder ► Rangierfahrt verkehren.

Selbsttätige Blockstellen

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

Selbststellbetrieb, Zuglenkung

Bei Selbststellbetrieb oder bei Zuglenkung mit Lenkplan werden Zugstraßen selbsttätig eingestellt.
In den Örtlichen Richtlinien ist angegeben, ob

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

– Zuglenkung mit Lenkplan
vorhanden ist.

Signalgeführt

► Züge sind signalgeführt, wenn sie nicht ► anzeigegeführt sind.

Sollgeschwindigkeit

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

Sonderzüge

Sonderzüge sind ► Züge, die auf besondere Anordnung an bestimmten Tagen
– nach einem im Voraus festgelegten und bekannt gegebenen Fahrplan (Bedarfszüge) oder
– nach einem von Fall zu Fall besonders aufgestellten Fahrplan
verkehren.

Sperrfahrten

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

SR

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

Triebfahrzeuge

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

Überholen

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

Überleitstellen

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

Überwachende Zugmeldestelle

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

Umleiten

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

Verschieben

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

Virtuelle Blockstelle

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

Wagen

Wagen werden eingeteilt in

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

Wendezüge

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

Zielentfernung

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

Zielgeschwindigkeit

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

Züge

Züge sind auf die freie Strecke übergehende oder innerhalb eines ► Bahnhofs nach einem Fahrplan verkehrende einzeln fahrende ► Triebfahrzeuge oder Einheiten, die zusammengesetzt sein können aus ► arbeitenden Triebfahrzeugen oder arbeitenden ► Triebfahrzeugen und dem Wagenzug, in den ► Wagen oder nicht ► arbeitende Triebfahrzeuge eingestellt sind.
Geeignete ► Nebenfahrzeuge dürfen wie Züge behandelt oder in Züge eingestellt werden. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt dem ► Zugpersonal bekannt, welche ► Nebenfahrzeuge für Züge geeignet sind.
Züge werden in Reise- und Güterzüge eingeteilt.

Zugfahrt mit besonderem Auftrag

Eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag ist eine Zugfahrt, die der Fahrdienstleiter nicht durch ► Fahrtstellung eines Hauptsignals oder einem daraus abgeleiteten Auftrag LZB-Fahrt bzw. einer ► Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart ► FS zulassen kann oder darf. An einer ► virtuellen Blockstelle entspricht der Fahrtstellung des Hauptsignals der entsprechende Fahrtmelder.

Zugfolgeabschnitte

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

Zugfolgestellen

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

Zugmeldestellen

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

Zugpersonal

Das Zugpersonal besteht aus dem Triebfahrzeugpersonal und den Zugbegleitern. Zum Triebfahrzeugpersonal gehören Triebfahr-

zeugführer und Triebfahrzeugbegleiter. Zu den Zugbegleitern gehören Zugführer und Zugschaffner.
Bei ► Zügen, die ohne Zugbegleiter verkehren oder deren Zugbegleiter nicht zum Zugführer befugt sind, müssen Sie als Triebfahrzeugführer des ► Fahrzeugs an der Spitze des Zuges, bei ► geschobenen ► Zügen als Triebfahrzeugführer des ersten ► arbeitenden ► Triebfahrzeugs, die Aufgaben des Zugführers übernehmen.

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

Abfahrt	Abf
Abschnitt	Abschn
Abschnittprüfung	Ap
Absetzen	abs
Abstand	Abst
abweichend von	abw v
Abweichung	Abw
Abzweigstelle	Abzw
Achse (Radsatz)	X
angekommen	ak
Ankündigen	A
Ankunft	Ank
Anschluss	Anschl
Anschlussstelle	Anst
Arbeiten, Arbeitsstelle	Arb
Arbeitszug	Arbz
Aufgehoben	aufgeh
Aufgestellt	aufgest
Aufsicht	Aufs
Ausfahrsignal	Asig
Ausfahr(t)	Ausf
Ausfahrvorsignal	Avsig
ausgenommen	ausg
außergewöhnlich	au
außerplanmäßig	apl
Ausweichanschlussstelle	Awanst
Bahnhof	Bf
Bahnhofsteil	Bft
Bahnsteig	Bstg
Bahnübergang	BÜ
Baugleis	Bgl
Baustelle	Baust
Bedarfszug	B
Befehl	Bef
Beförderungsanordnung	Befo
Benachrichtigung, benachrichtigt	Ben, ben
besetzt	bes
Beteiligte (beteiligte Stellen)	Bet

Betriebs- und Bauanweisung	Betra
Betriebszentrale	BZ
Bezirk	Bez
bis auf weiteres	baw
Blinklichtanlagen	
– mit Fernüberwachung	Blifü
– mit Überwachungssignalen	Blilo
Blocksignal	Bksig
Blockstelle	Bk
Blockvorsignal	Bkvsig
Bremse	Br
Bremshundertstel	Brh
Bremsprobe	Brpr
Deckungssignal	Dksig
Deckungsstelle	Dkst
Durchfahr(t)	Durchf
Durchrutschweg	D-Weg
Einfahrsignal	Esig
Einfahr(t)	Einf
Einfahrvorsignal	Evsig
Eingang	Eing
eingefahren	eingef
eingleisig	eingl
einverstanden	einv
elektrisch	el
elektrische Lokomotive	Ellok
Europäische Zugbeeinflussung („European Train Control System”)	ETCS
Fahrdienstleiter	Fdl
Fahrplan	Fpl
Fahrplan für Zugmeldestellen	FfZ
Fahrplananordnung	Fplo
Fahrplan-Mitteilung	Fplm
Fahrstraßenausschluss	X
Fahrweg	Fweg
Fahrwegprüfung	Fpr
Fahrzeug, Fahrzeuge	Fz
fernmündlich	fmdl
Fernsprecher	Fspr
Festbremsortungsanlage	FBOA
Frühhalt	Frühh
Gegengleis	Ggl
gesichert	ges
gesperrt	gesp

gestört	gest
gezeichnet	gez.
Gleis	Gl
Gleissperre	Gs
Gleiswechselbetrieb	GWB
Grenzlast	GL
Grenzzeichenfreimeldung	GM
Größte zulässige Geschwindigkeit des Zuges (bei LZB)	VMZ
Güterzug	Gz
Haltepunkt	Hp
Haltestelle	Hst
Haltmeldung	HM
Handverschluss	HV
Heißläufer	Heißl
Heißläuferortungsanlage	HOA
Hilfsausschalttaste	HAT
Hilfseinschalttaste	HET
Im Auftrag	I. A.
Kennziffer	Kennz
Kleinwagen	Kl
Kreuzung	X
Lademaßüberschreitung	Lü
Langsamfahrsignal	Lfsig
Langsamfahrstelle, vorübergehende	Lfst
Linienzugbeeinflussung	LZB
Lokomotive	Lok
Lokomotivwechsel	Lokw
Mindestbremshundertstel	Mbr
Minute(n)	Min
mündlich	mdl
Oberleitung	Ol
örtliche Aufsicht	öA
Örtliche Richtlinien zur Ril 408.01 - 09 für Zugpersonal	Ö Ril Zp
Örtliche Richtlinien zur Ril 408.01 - 09 für Mitarbeiter auf Betriebsstellen	Ö Ril MaB
✶ Ortsstellbereich	OB
Plan, planmäßig	Pl, pl
Posten	P
Punktförmige Zugbeeinflussung	PZB
Radsatz (Achse)	X

Auszug aus Ril 408 für Teil II/Teil IIA der d-cz ZusV/ÖV/ZusVI, Stand Bekanntgabe A26a

Räumungsprüfung	Rp
Räumungsprüfung auf Zeit	Rpz
Rangierbegleiter	Rb
Rangierfahrt	Rf
Regelgleis	Rgl
Reisendenübergang	RÜ
Reisezug	Rz
Richtung	Ri
Rückfahrt	Rückf
Rückmelden, Rückmeldung	R
Rückmeldeposten	RMP
Schiebetriebfahrzeug	Sch-Tfz
Schrankenposten	Schrp
Schrankenwärter	Schrw
selbsttätige Blockstelle, selbsttätiges Blocksignal	Sbk
Sendung	Send
Sicherheitsfahrschaltung	Sifa
Signal	Sig
Signalabhängigkeit	Sigabh
Sonderzug	Sdz
später	sp
Sperrfahrt	Sperrf
Sperrsignal	
– Formsignal	Hs
– Lichtsignal	Ls
Sperrung	Sperr
Stellwerk	Stw
Störung	Stör
Strecke (freie Strecke)	Str
Triebfahrzeug	Tfz
Triebfahrzeugbegleiter	Tb
Triebfahrzeugfahrt	Tfzf
Triebfahrzeugführer	Tf
übergeben	überg
überholt durch	ü
Überholung	¤
Überleitstelle	Üst
Überleitung	Ültg
übernommen	übern
Überwachungssignal	Üs
Uhrzeit in Vordrucken	
– Stundenspalte	Std. oder U
– Minutenspalte	Min. oder M
Umleitung	Uml

unbesetzt	u
unbestimmt	unbest
unverändert	unv
verkehrt (verkehren)	verk
verspätet	versp
vollständig	vollst
voraussichtlich	vsl
vor Plan	v Pl
Vorsignal	Vsig
Vorsignal eines selbsttätigen Blocksignals	Sbkvsig
Wagen	Wg
Wagenmeister	Wgm
Wagenprüfer	Wgp
Weiche	W
Weichenwärter	Ww
Weiterfahrt	Weiterf
wiederholen	wdh
Wiederholer	Wdh
Zentralschaltstelle	Zes
Zug	Z
Zugbegleiter	Zub
zugestimmt	zugest
Zugfolgestelle	Zfst
Zugführer	Zf
Zugfunk	ZF
Zuggattung	Zugg
Zugmeldebuch	Zmb
Zugmelder	Zm
Zugmeldestelle	Zmst
Zugpersonal	Zp
Zugschaffner	Zs
Zugschlussmeldeposten	ZMP
Zugschlussmeldung/Zugvollständigkeitsmeldung	ZM
Zugvorbereiter	Zugv

1 Kennzeichnung der Züge, die nur an einzelnen Tagen verkehren

W	=	Zug verkehrt werktags, d. h. der Zug verkehrt nicht an den unter S genannten Tagen.
nS	=	Zug verkehrt am Werktag nach den unter S genannten Tagen.
nnS	=	Zug verkehrt am Tag nach den unter nS genannten Tagen.
vS	=	Zug verkehrt am Werktag vor den unter S genannten Tagen.
S	=	Zug verkehrt an Sonntagen sowie an folgenden Feiertagen: Neujahrstag, Karfreitag, Ostermontag, 1. Mai, Himmelfahrtstag, Pfingstmontag, 3. Oktober, 1. und 2. Weihnachtstag.

Weitere Feiertage sind:

In den Bundesländern	Heilige Drei Könige 06.01.	Fronleichnam	Mariä Himmelfahrt 15.08.	Reformationstag	Allerheiligen	Buß- und Bettag
Baden-Württemberg	X	X			X	
Bayern	X	X	(K)		X	
Brandenburg				X		
Hessen		X				
Mecklenburg-Vorpommern				X		
Nordrhein-Westfalen		X			X	
Rheinland-Pfalz		X			X	
Saarland		X	X		X	
Sachsen		(1)		X		X
Sachsen-Anhalt	X			X		
Thüringen		(2)		X		

X	=	Feiertag
(K)	=	Feiertag in Gemeinden mit überwiegend katholischer Bevölkerung
(1)	=	Feiertag in den vom Staatsministerium des Innern durch Rechtsverordnung bestimmten Gemeinden im Landkreis Bautzen und im Landkreis Zittau-Löbau,
(2)	=	Feiertag in den vom Innenminister durch Rechtsverordnung festgelegten Gemeinden mit überwiegend katholischer Bevölkerung.

Mo	=	Zug verkehrt montags.
Di	=	Zug verkehrt dienstags.
Mi	=	Zug verkehrt mittwochs.
Do	=	Zug verkehrt donnerstags.
Fr	=	Zug verkehrt freitags.
Sa	=	Zug verkehrt samstags.
So	=	Zug verkehrt sonntags.
31.10. usw.	=	Zug verkehrt an dem angegebenen Tag.
⊗	=	Programmzug oder Zug, der auf besondere Anordnung verkehrt.
B	=	Zug verkehrt nach Bedarf.

Bei Zügen, die über Mitternacht hinaus verkehren, sind die Verkehrstage in Bruchform angegeben, z. B.

Sa/So	=	Zug verkehrt in der Nacht von Samstag auf Sonntag.
S/S	=	Zug verkehrt in der Nacht von Sonn- und Feiertagen auf Sonn- und Feiertage.

Verkehren Züge an mehreren Verkehrstagen, sind diese z. B. wie folgt angegeben:

S + nS	=	Zug verkehrt an den unter S und nS genannten Tagen.
Di - Fr	=	Zug verkehrt dienstags bis freitags.

2 Kennzeichnung der Züge, die nur an einzelnen Tagen nicht verkehren

Bei Zügen, die an einzelnen Tagen nicht verkehren, sind Abkürzungen dieser Tage eingerahmt hinter der Zugnummer angegeben, z. B.

(nS)	=	Zug verkehrt täglich, ausgenommen am Werktag nach den unter S genannten Tagen.
W (nS)	=	Zug verkehrt an Werktagen, ausgenommen am Werktag nach den unter S genannten Tagen.
S (So)	=	Zug verkehrt an Wochenfeiertagen.

1 Tätigkeiten selbstständig verrichten

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

Tätigkeiten im Bahnbetrieb verrichten

- Fahrdienstleiter
- Weichenwärter
- Triebfahrzeugführer oder
- Zugführer.

2 Tätigkeiten übertragen oder von anderen ständig verrichten

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

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

3 Tätigkeiten abgrenzen

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

4 Vorrang von Sicherheit und Pünktlichkeit

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

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

5 Melden bei Arbeitsaufnahme und Arbeitsschluss

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

Züge fahren Aufträge oder Meldungen	408.0202

1 Bezeichnung der Züge

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

✶ 2 Einseitig gerichtete Sprecheinrichtung (Lautsprecher) ✶ verwenden

✶ Aufträge dürfen Sie über einseitig gerichtete Sprecheinrichtun-
✶ gen geben, wenn diesim Einzelfall nicht verboten ist und die Aus-
✶ führung vom Empfänger gemeldet werdenmuss oder von Ihnen
✶ selbst erkannt werden kann.
✶ Einseitig gerichtete Sprecheinrichtungen dürfen Sie für Meldun-
✶ gen nicht verwenden.

3 Wiederholen

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

Als Empfänger von Aufträgen oder Meldungen ohne festen Wortlaut müssen Sie alle wesentlichen Angaben wiederholen. Müssen Sie Aufträge oder Meldungen eintragen, müssen Sie zuerst eintragen und dann wiederholen.

b) Wenn Sie sich fernmündlich verständigen, müssen Sie jedes Wiederholen mit den Worten „Ich wiederhole“ beginnen. Ist richtig wiederholt worden, müssen Sie mit „Richtig“ bestätigen.

✶ c) Aufträge über einseitig gerichtete Sprecheinrichtungen müs-
✶ sen Sie zweimal geben. Beginnen Sie die zweite Durchsage
✶ mit den Worten „Ich wiederhole“.

d) Aufträge oder Meldungen, die Sie zum Abwenden von Gefahr erhalten, brauchen Sie nicht zu wiederholen. Sie müssen unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen treffen, auch wenn Sie den Auftrag oder die Meldung unvollständig aufgenommen haben.

✶ 4 Fahrdienstleiter

✶ Aufträge oder Meldungen, für die Sie als Fahrdienstleiter zustän-
✶ dig sind, sollen Sie selbst aufnehmen oder abgeben. Sie dürfen
✶ einen anderen Mitarbeiter damit beauftragen, wenn dies in den

Örtlichen Richtlinien zugelassen ist. Sie müssen den Auftrag für ✶
jeden Einzelfall besonders erteilen. Sie dürfen den Auftrag nicht ✶
im Voraus allgemein oder bedingt erteilen. Zur Abgabe von Mel- ✶
dungen mit festem Wortlaut kann in den Örtlichen Richtlinien ✶
eine besondere Art zugelassen sein. ✶

408.0212	**Züge fahren** **Fahrordnung auf der freien Strecke**

1 Gewöhnliche Fahrtrichtung auf zweigleisigen Bahnen

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

Züge fahren Zugpersonal	408.0301

1 Triebfahrzeuge mit Triebfahrzeugführern besetzen

(1) Arbeitende Triebfahrzeuge müssen während der Fahrt mit einem Triebfahrzeugführer besetzt sein. Werden arbeitende Triebfahrzeuge gesteuert, dürfen sie unbesetzt sein.

(2) Das Fahrzeug an der Spitze des Zuges muss während der Fahrt mit einem Triebfahrzeugführer besetzt sein. Dies gilt nicht für geschobene Züge.

(3) Wenn Sie sich als Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges, aber nicht im Führerraum befinden, darf dieses Fahrzeug während der Fahrt unbesetzt sein, wenn Sie den Zug zur Sicherung von Bahnübergängen verlassen müssen.

(4) Bei Triebfahrzeugen mit zwei Führerräumen müssen Sie sich als Triebfahrzeugführer im vorderen Führerraum befinden. Bei kurzen Rückwärtsbewegungen brauchen Sie den Führerraum nicht zu wechseln.

2 Triebfahrzeuge mit Triebfahrzeugbegleitern besetzen

(1) Das Fahrzeug an der Spitze des Zuges ist während der Fahrt - außer bei geschobenen Zügen - mit einem Triebfahrzeugbegleiter zu besetzen, wenn es keine wirksame Sicherheitsfahrschaltung, Fahr- und Stillstandsüberwachungseinrichtung oder keine betriebsbereite Einrichtung zum selbsttätigen Anhalten des Fahrzeugs hat.

(2) Triebfahrzeugbegleiter nach Absatz 1 darf ein Mitarbeiter sein, der Tätigkeiten im Bahnbetrieb verrichten darf; Sie müssen nach Einweisung durch den Triebfahrzeugführer den Zug zum Halten bringen und Hilfe anfordern können.

3 Züge mit Zugbegleitern besetzen

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

4 Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers

(1) Als Triebfahrzeugführer des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges müssen Sie streckenkundig sein.

(2) Als Triebfahrzeugführer eines elektrischen Triebfahrzeuges müssen Sie beim Fahren mit gehobenem Stromabnehmer

auch dann streckenkundig sein, wenn das Triebfahrzeug nicht an der Spitze des Zuges läuft.

(3) Wenn Sie den Auftrag erhalten, auf einer Strecke zu fahren, auf der Sie nicht streckenkundig sind, müssen Sie dies unaufgefordert der auftraggebenden Stelle melden.

5 Ohne Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers fahren

(1) Wenn Sie ausnahmsweise nicht streckenkundig sind, müssen Sie fahren, wenn Ihnen ein streckenkundiger Mitarbeiter beigegeben wird.

(2) a) Steht ein streckenkundiger Mitarbeiter nicht zur Verfügung, dürfen Sie auf Weisung Ihrer auftraggebenden Stelle fahren, ohne dass ein streckenkundiger Mitarbeiter beigegeben wird, soweit es in den Örtlichen Richtlinien nicht verboten ist. Sie haben dann Ihre Fahrweise den Strecken- und Sichtverhältnissen anzupassen.

b) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt auf Hauptbahnen 100 km/h, auf Nebenbahnen 40 km/h. In den Örtlichen Richtlinien für das Zugpersonal können auf Nebenbahnen höhere Geschwindigkeiten zugelassen sein.

6 Ortskenntnis des Zugpersonals ✶

Wenn Sie planmäßig rangieren sollen, müssen Sie die hierfür erforderliche Ortskenntnis besitzen. Müssen Sie außerplanmäßig rangieren, müssen Sie sich beim Weichenwärter erkundigen, wenn die Ortskenntnis nicht ausreichend ist. ✶

7 Unterlagen, Gegenstände

Triebfahrzeugführer

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

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

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

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

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

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

Zugführer

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

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

Züge fahren **Zug vorbereiten**	**408.0321**

(1) Auf dem Zuganfangsbahnhof oder auf Unterwegsbahnhöfen, auf denen sich die Zusammensetzung des Zuges ändert, müssen Sie als Zugführer den Zug vorbereiten, soweit nicht Aufgaben von anderen Mitarbeitern wahrgenommen werden.

(2) Als anderer Mitarbeiter, der Aufgaben beim Vorbereiten des Zuges wahrnimmt, müssen Sie die Durchführung der Aufgaben dem Zugführer melden, soweit diese nicht dem Zugführer in einem durch ein Datenverarbeitungssystem er-
✶ stellten Bremszettel bestätigt wird. In den Örtlichen
✶ Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellenkönnen zu-
✶ sätzliche Regeln gegeben sein.

2 Wann ist ein Zug vorbereitet?

Ein Zug ist vorbereitet, wenn

a) die Fahrzeuge ordnungsgemäß gekuppelt sind,

b) die wagentechnische Behandlung ausgeführt ist,

c) - soweit erforderlich - die Bremsprobe ausgeführt ist,

d) - soweit ein Bremszettel zu führen ist - dieser erstellt ist und sich beim Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges befindet. Befindet sich derTriebfahrzeug- ✶
führer während der Fahrt auf dem Fahrzeug an der Spitze ✶
des Zuges, aber nicht im Führerraum, muss der Bremszettel ✶
im Führerraum des Triebfahrzeugs liegen, ✶

e) - soweit im Bremszettel angegeben ist, dass sich im Zug Wagen mit gefährlichen Gütern befinden - sich Frachtbrief oder Begleitschein der Sendungen mit gefährlichen Gütern auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges befinden. Befin- ✶
det sich der Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der ✶
Spitze des Zuges, aber nicht im Führerraum, müssen die ✶
Frachtbriefe oder Begleitscheine im Führerraum des Trieb- ✶
fahrzeugs liegen, ✶

f) 1. – soweit eine Wagenliste geführt wird - und in dieser „Schwer“, „Lü“, „Ausend“ oder „Aufz“ angegeben ist oder

2. – soweit keine Wagenliste geführt wird - und im Zug außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge eingestellt sind,

sich die Beförderungsanordnungen für die im Zug eingestellten außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeuge beim Zug befinden und die Nummern der Beförderungsanordnungen - ausgenommen bei Zügen nach Modul 408.0435 Abschnitt 1 Absatz 7 c, 7 d oder 7 e - dem Fahrdienstleiter mitgeteilt worden sind,

g) bei Kleinwagenfahrten im Fahrplan die Bezeichnung „Sperr- ✶
fahrt Kl“ angegeben ist, ✶

h) die Zugsignale angebracht sind; als Triebfahrzeugführer müssen Sie dafür sorgen, dass die Zugsignale an Ihrem Triebfahrzeug oder am Fahrzeug an der Spitze des Zuges angebracht sind.

i) die Festlegemittel entfernt und die Feststellbremsen gelöst sind.

3 An den Fahrdienstleiter melden

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

4 An andere Triebfahrzeugführer melden

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

Züge fahren **Zugaufsicht wahrnehmen**	**408.0325**

1 Bahnhöfe ohne Ausfahrsignal

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

2 Bahnhöfe mit Ausfahrsignal

Zugführer

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

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

Örtliche Aufsicht

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

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

3 Ausrüstung der örtlichen Aufsicht

Die örtliche Aufsicht trägt eine rote Mütze.

408.0331	Züge fahren Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof

1 Grundsatz

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

2 Arten der Zustimmung

a) Fahrtstellung des Hauptsignals,

b) Befehle 2, 3 oder 6, ✶

c) Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8

d) mündlicher Auftrag, wenn an einem Hauptsignal Signal Zs 12 vorhanden ist, ✶ ✶

e) mündlicher Auftrag an die örtliche Aufsicht auf Bahnhöfen ohne Ausfahrsignal, soweit der Fahrdienstleiter nicht selbst die Zugaufsicht wahrnimmt, ✶ ✶ ✶

f) bei LZB der Auftrag „LZB-Fahrt“, der LZB-Ersatzauftrag, der LZB-Vorsichtauftrag, der LZB-Gegengleisfahrauftrag, ✶ ✶

g) bei ETCS Level 1 und Level 2 eine Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS oder OS, ✶ ✶

h) bei ETCS Level 2 in ETCS-Betriebsart SR die Textmeldung „Sie dürfen vorbeifahren an ETCS-Halt-Tafel … [Signalbezeichnung]“, ✶ ✶ ✶

i) Kennlicht bei Hauptsignalen, soweit dies in den Örtlichen Richtlinien zugelassen ist. ✶ ✶

3 Besonderheiten

Signal nicht sichtbar

(1) a) Als Zugaufsicht dürfen Sie die Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auch anhand eines Fahrtanzeigers feststellen.

b) Bei unsichtigem Wetter oder wenn es wegen der örtlichen Verhältnisse in den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra vorgesehen ist, müssen Sie als Fahrdienstleiter der Zugaufsicht mitteilen, dass das Hauptsignal auf Fahrt gestellt ist, das Kennlicht eingeschaltet ist oder das Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 bedient wurde.

c) Können Sie als Zugaufsicht die Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt nicht erkennen und geht die Mitteilung nach Absatz b) nicht rechtzeitig vor der Abfahrtszeit des Zuges bei Ihnen ein, müssen Sie dies dem Fahrdienstleiter melden.

✶ (2) a) Wenn an einem Gleis, das zu einem Gruppensignal gehört, kein Sperrsignal als Lichtsignal oder als hohes Formsignal vorhanden ist, müssen Sie als Fahrdienstleiter zusätzlich zur Zustimmung nach Abschnitt 2 noch besonders zustimmen. Als Zugaufsicht dürfen Sie die Zustimmung des Fahrdienstleiters nach Abschnitt 2 nur als gültig anerkennen, wenn der Fahrdienstleiter noch besonders zugestimmt hat. In den Örtlichen Richtlinien können ergänzende Regeln gegeben sein.

Gruppensignal

✶ b) Sie dürfen die besondere Zustimmung nicht über einseitig gerichtete Sprecheinrichtungen geben. In den Örtlichen Richtlinien kann zugelassen sein, dass Sie die besondere Zustimmung durch einen anderen Mitarbeiter übermitteln dürfen. Die Weisung zur Übermittlung müssen Sie für jeden Fall einzeln geben. Als Zugaufsicht dürfen Sie die Übermittlung der besonderen Zustimmung durch einen anderen Mitarbeiter nur dann anerkennen, wenn es in den Örtlichen Richtlinien zugelassen ist.

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

Hauptsignal nicht vorhanden Dunkelschaltung

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

Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus

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

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

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

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

   Als Triebfahrzeugführer müssen Sie
   - im anschließenden Weichenbereich und
   - bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals - höchstens 2.000 m -

   mit höchstens 40 km/h fahren.

b) Kann das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden, müssen Sie als Fahrdienstleiter ✶
   1. die Zustimmung durch Befehl 2 erteilen und ✶
   2. den Triebfahrzeugführer durch Befehl 2.1 zusätzlich beauftragen, bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h zu fahren. Befehl 2.1 ist nicht erforderlich, wenn ein Vorsignal am Fahrweg des Zuges die Stellung des folgenden Hauptsignals anzeigt oder der Zug in das Gegengleis ausfährt und Befehl 6 oder 7 erhält bzw. am Gegengleis ein Signal Ne 2 vorhanden ist. ✶

Mehrere Züge stehen zur Abfahrt bereit

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

b) Bevor Sie als Fahrdienstleiter die Zustimmung für den ersten Zug geben, müssen Sie die Zugaufsicht des zweiten Zuges und weiterer Züge verständigen, dass Sie die Zustimmung zusätzlich noch mündlich geben.

c) In den Örtlichen Richtlinien können zusätzliche Regeln gegeben sein. ✶

Gewöhnlicher Halteplatz hinter dem Ausfahrsignal

(6) Liegt ein gewöhnlicher Halteplatz hinter dem Ausfahrsignal und ist der Zug zuvor an diesem Signal vorbeigefahren, ist eine Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt nicht erforderlich. ✶

Mehrere gewöhnliche Halteplätze zwischen zwei Hauptsignalen

(7) Hält ein Zug in einem Bahnhof zwischen zwei Hauptsignalen an mehreren gewöhnlichen Halteplätzen und ist der Zug zuvor an einem Einfahr- oder Zwischensignal vorbeigefahren, ist eine Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt nur am letzten gewöhnlichen Halteplatz erforderlich. Dies gilt sinngemäß auch, wennein Zug vom Gegengleis aus in einen Bahnhof eingefahren ist. In den Örtlichen Richtlinien können zusätzliche Regeln gegeben sein. ✶

1 Grundsatz

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

2 Wann ist ein Zug abfahrbereit?

Ein Zug ist abfahrbereit, wenn

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

3 Außentüren schließen

Grundsatz

(1) Die Außentüren dürfen erst geschlossen werden, wenn die Reisenden aus- und eingestiegen sind.

Achtungspfiff

(2) a) Vor dem Schließen der Türen müssen Sie als Zugaufsicht einen Achtungspfiff geben.

b) Wird der Zug nicht begleitet, brauchen Sie als Triebfahrzeugführer keinen Achtungspfiff zu geben.

c) Wenn Sie als Zugschaffner einen Zug begleiten, bei dem der Triebfahrzeugführer die Zugaufsicht wahrnimmt, müssen Sie den Achtungspfiff geben.

Ankündigen durch Lautsprecher

(3) Wenn Sie als Triebfahrzeugführer die Außentüren vom Führerraum aus schließen, müssen Sie das Schließen der Türen durch Lautsprecher ankündigen. Sie brauchen das Schließen der Türen nicht durch Lautsprecher anzukündigen, wenn ein Warntongeber vorhanden ist oder im Wagenzug ausschließlich Fahrzeuge mit dem Kennbuchstaben „a“ in der Gattungsbezeichnung oder hinter der Fahrzeugnummer sind.

4 Feststellen und melden, dass die Außentüren geschlossen sind

Zugführer, Zugschaffner

(1) Als Zugführer oder als Zugschaffner müssen Sie feststellen, dass die Außentüren geschlossen und keine Personen oder Gegenstände eingeklemmt sind.

Melden durch Zugschaffner

(2) Als Zugschaffner müssen Sie dies dem Zugführer melden. Dazu müssen Sie die orangefarbene Zugbegleiter-Meldescheibe, bei Dunkelheit eine weißleuchtende Handleuchte heben.

Verzicht

(3) Wenn es in der Bedienungsanweisung des Triebfahrzeugs oder des Steuerwagens zugelassen ist, brauchen Sie bei wirksamer Überwachungseinrichtung im Führerraum nicht festzustellen, dass die Außentüren geschlossen und keine Personen oder Gegenstände eingeklemmt sind.

Triebwagen wird von Triebfahrzeug gezogen

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

5 Melden, dass der Zug abfahrbereit ist

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

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

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

6 Besonderheiten ✶

(1) Welche Aufgaben bei der Feststellung der Abfahrbereit- ✶
schaft bei Zügen, bei denenSie als Triebfahrzeugführer die ✶
Aufgaben des Zugführers wahrnehmen, vonMitarbeitern der ✶
Betriebsstellen wahrzunehmen sind, ist in Ihrem Dienstplan ✶
angegeben. ✶

(2) In den Örtlichen Richtlinien können abweichende Regelun- ✶
gen für das Feststellender Abfahrbereitschaft gegeben sein. ✶

1 Bedingungen für den Abfahrauftrag

Als Zugaufsicht dürfen Sie dem Triebfahrzeugführer Abfahrauftrag erteilen, wenn

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

2 Art des Abfahrauftrags

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

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

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

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

✶ Auf Bahnhöfen ohne Ausfahrsignal dürfen Sie als örtliche Aufsicht
✶ den Abfahrauftrag mündlich erteilen, wenn der Triebfahrzeug-
✶ führer sich bei Ihnen melden muss (Örtliche Richtlinien).

3 Besonderheiten beim Erteilen des Abfahrauftrags

(1) Wenn Sie Aufgaben des Triebfahrzeugbegleiters wahrnehmen und der Abfahrauftrag wird auf Ihrer Fahrzeugseite gegeben, müssen Sie den Abfahrauftrag dem Triebfahrzeugführer übermitteln.

(2) Wenn mehrere Züge zur Abfahrt bereitstehen, müssen Sie sich zum Erteilen des Abfahrauftrags so aufstellen, dass das Signal Zp 9 nur von dem Triebfahrzeugführer des Zuges auf-
✶ genommen werden kann, für den es gilt. Bei mündlichem
✶ Abfahrauftrag müssen Sie dann die Zugnummer hinzufügen.

4 Auf Abfahrauftrag verzichten

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

5 Bedingungen für die Abfahrt

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

✶ a) die Bremse muss in Ordnung sein.

✶ b) Sofern Sie nicht selbst die Zugaufsicht wahrnehmen, muss
✶ der Zugführer Ihres Zuges oder die örtliche Aufsicht Ab-
✶ fahrauftrag erteilt haben oder das Lichtsignal Zp 9 muss
✶ leuchten.

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

Zeigt die Überwachungseinrichtung an, dass die Außentüren nicht geschlossen sind, müssen Sie die Zugbegleiter oder - bei Zügen, die nicht begleitet werden - die Reisenden auffordern, die Türen zu schließen. Wird weiterhin angezeigt, dass die Außentüren nicht geschlossen sind, dürfen Sie nur abfahren, wenn Sie oder die Zugbegleiter erneut durch Hinsehen festgestellt haben, dass die Außentüren geschlossen sind,

d) Bei einem signalgeführten Zug müssen Sie auf Bahnhöfen mit Ausfahrsignal erkannt haben, dass das für Sie gültige Signal die Fahrt erlaubt - soweit nach Modul 408.0331 eine Zustimmung des Fahrdienstleiters erforderlich ist - oder Sie müssen einen Befehl 2 für die Vorbeifahrt an diesem Signal erhalten haben, oder Befehl 3 bzw. 6 für die Ausfahrt ohne Ausfahrsignal oder bei ETCS Level 2 in ETCS-Betriebsart SR eine Textmeldung mit dem Wortlaut „Sie dürfen vorbeifahren an ETCS-Halt-Tafel ... [Signalbezeichnung]“. Können Sie bei unsichtigem Wetter oder wegen der besonderen örtlichen Verhältnisse das Signal nicht selbst sehen, müssen Sie bis zum Erkennen der Stellung des Signals so vorsichtig fahren, dass Sie ggf. rechtzeitig zum Halten kommen. Wenn Sie über das Signal hinaus stehen, gelten die Regeln im Modul 408.0331 Abschnitt 3 Absatz 4.

e) Bei einem anzeigegeführten Zug müssen Sie an einer Blockstelle den Auftrag „LZB-Fahrt“, einen LZB-Ersatzauftrag, LZB-Vorsichtauftrag, LZB-Gegengleisfahrauftrag, eine ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS bzw. OS oder einen Befehl für die Vorbeifahrt an einem LZB-Halt bzw. ETCS-Halt erhalten haben.

6 Vorgänge am Zug beobachten

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

7 Abfahrt auf Haltepunkt oder Haltestelle

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

1 Strecke durch den Triebfahrzeugführer beobachten

(1) a) Als Triebfahrzeugführer eines Fahrzeugs, das an der Spitze eines Zuges fährt, müssen Sie die zu befahrende Strecke, die Signale, die Bahnübergänge und die Oberleitung beobachten. Achten Sie auf Unregelmäßigkeiten, die den Zug gefährden könnten.

✶ b) Als Triebfahrzeugführer eines anzeigegeführten Zuges ✶ müssen Sie außerdem die Führerraumanzeigen beachten.

✶ c) Wenn LZB oder ETCS Führungsgrößen anzeigen, gelten ✶ Hauptsignale, Vorsignale und Zusatzsignale nicht; Lang- ✶ samfahrsignale und El-Signale gelten nur, wenn es ange- ✶ ordnet ist.

✶ Wenn ETCS bei Level 1 Release Speed anzeigt und ein ✶ Hauptsignal, ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 an Ihrem ✶ Fahrweg die Fahrt zulässt, dürfen Sie mit Release Speed ✶ weiterfahren.

✶ d) Bei ETCS Level 2 gelten in der Betriebsart SR Hauptsig- ✶ nale, Vorsignale sowie Signale Zs 1, Zs 7 und Zs 8 nicht.

✶ e) Der für einen signalgeführten Zug mit Signal Zs 7 erteilte ✶ Auftrag, auf Sicht zu fahren, gilt weiter, auch wenn der ✶ Zug zum anzeigegeführten Zug wird.

(2) Als Triebfahrzeugführer eines Fahrzeugs, das nicht an der Spitze des Zuges fährt, müssen Sie auf die Signale des Triebfahrzeugführers an der Spitze des Zuges achten. Mit gehobenem Stromabnehmer dürfen Sie nur fahren, wenn der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges Ihnen El-Sig- ✶ nale oder entsprechende Aufträge von LZB oder ETCS übermitteln kann oder wenn Sie El-Signale selbst wahrnehmen können. Außerdem müssen Sie auf Unregelmäßigkeiten achten, die den Zug gefährden könnten und sich an der Beobachtung der Strecke beteiligen, soweit Ihre sonstigen Aufgaben sowie Bauart und Bedienungsweise des Fahrzeugs dies zulassen.

2 Strecke durch den Triebfahrzeugbegleiter beobachten

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

3 Zulässige Geschwindigkeit

Signalgeführter Zug

(1) Die zulässigen Geschwindigkeiten, die Sie mit einem signalgeführten Zug fahren dürfen, sind im Fahrplan des Zuges und in der La vorgeschrieben.

a) Ist in der La eine niedrigere Geschwindigkeit als im Fahrplan des Zuges vorgeschrieben, ist die in der La vorgeschriebene Geschwindigkeit die zulässige Geschwindigkeit.

b) Ist in der La eine höhere Geschwindigkeit als im Fahrplan des Zuges vorgeschrieben, ist die in der La vorgeschriebene Geschwindigkeit die zulässige Geschwindigkeit, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind: ✶

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

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

Anzeigegeführter Zug

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

Erläuterungen

(3) Erläuterungen sind enthalten:

- Zur Führerraumanzeige der Fahrplanangaben im Modul 408.0341A01,
- zum Buchfahrplan im Modul 408.0341A02. ✶

Einschränkungen

(4) Die zulässigen Geschwindigkeiten können eingeschränkt sein durch

a) Signale,

b) die für besondere Betriebsverhältnisse und für Unregelmäßigkeiten gegebenen Regeln,

c) Befehl oder Fahrplan-Mitteilung,

d) den Fahrplan bei einem anzeigegeführten Zug beim Übergang zu einem signalgeführten Zug, ✶ ✶

e) Regeln für das Bedienen der Triebfahrzeuge,

f) Regeln im Abhilfetext zur Störungsbehebung im Display des Führerraums.

Die jeweils niedrigste Geschwindigkeit ist die zulässige Geschwindigkeit des Zuges.

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

Triebfahrzeugführer nicht im Führerraum

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

Abfahrt auf einen Bahnhof

4 Am gewöhnlichen Halteplatz halten

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

5 Fahrt auf Signal Hp 2 ohne Vorankündigung

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

a) im Gleisabschnitt vor dem Hauptsignal eine Geschwindigkeit von höchstens 60 km/h zugelassen ist oder

b) für Ihren Zug im Fahrplan, in der La oder mit Fahrplan-Mitteilung ein Halt oder ein Bedarfsaufenthalt vorgeschrieben ist, auch wenn Ihnen der Ausfall eines Haltes mitgeteilt wurde.

✶ 6 Bahnübergänge sichern

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

- vor einem Bahnübergang, bei dem der Anfang der Einschaltstrecke durch Signal Bü 2 oder Bü 3 gekennzeichnet ist, anhalten und den Bahnübergang nach Modul 408.0671 Abschnitt 2 Absatz 6 sichern,
- am Signal Bü 4 oder am Signal Pf 2 und außerdem mehrmals vor dem Befahren des Bahnübergangs mit dem Signalhorn blasen.

7 Verbotswidriges Aus- oder Einsteigen

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

1 Allgemeines

In der Führerraumanzeige des Fahrplans stehen Ihnen die Darstellungen

- Fahrplanauswahl,
- Fahrplan- und Streckengrunddaten und
- Fahrplandarstellung

zur Verfügung.

2 Fahrplanauswahl

In der Fahrplanauswahl können Sie zu einer Zugnummer auswählen:

- Anfangs- und Zielbahnhof,
- Verkehrstageregelung,
- Mindestbremshundertstel,
- Baureihennummern der arbeitenden Triebfahrzeuge.

3 Fahrplan- und Streckengrunddaten

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

a) Zuggattung,

b) Zugnummer,

c) Anfangs- und Zielbahnhof,

d) die Bezeichnung „Sperrfahrt“ oder „Sperrfahrt Kl“,

e) Verkehrstage,

f) Fahrplandaten und zwar

   1. Baureihennummern der arbeitenden Triebfahrzeuge,
   2. Last (zulässiges Gewicht des Wagenzuges). Bei Triebwagen kann die Zusammensetzung der Einheit angegeben sein, z. B. „Tfz 628.2 + 928.2“; eine Grenzlast ist durch „GL“ hinter der Lastangabe gekennzeichnet,
   3. zulässige Länge des Gesamtzuges,
   4. Mindestbremshundertstel,
   5. größte zulässige Geschwindigkeit,
   6. Bremsstellung R/P oder G (bei R + WB ist „WB“ angegeben),
   7. Notbremsüberbrückung bei Reisezügen,
   8. Angaben zur Stufenschaltung bei Zügen, die mit Brennkrafttriebfahrzeugen befördert werden. Es bedeuten: SG = Schnellgang, LG = Langsamgang.

- Reisezüge werden im Schnellgang gefahren. Wenn ein Reisezug ausnahmsweise im Langsamgang gefahren werden muss, ist angegeben z.B. „von ... bis ... LG“,
- Wenn bei Güterzügen, die im Schnellgang gefahren werden, ein Klammervermerk für den Langsamgang angebracht ist, sind die im Fahrplan angegebenen zulässigen Geschwindigkeiten und die Uhrzeiten auf den Schnellgang abgestimmt.
- Enthält der Fahrplan die Angabe „SG ... t GL (LG ... t GL)“, dürfen Sie bei einer Überschreitung der für den Schnellgang angegebenen Grenzlast eine höhere Last im Langsamgang nur befördern, wenn dies durch die Betriebszentrale angeordnet wurde,

9. abschnittsweise Durchführung eines Zuges unter einer anderen Zugnummer (Doppelfahrplan),
10. Hinweis auf eine zweite Fahrplandarstellung des Zuges,
11. „Mindestens 90 % der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein“, ggf. mit dem Zusatz „Bei einem Gewicht des Wagenzuges von mehr als 800 t müssen Bremshundertstel ausgerechnet werden“,
12. Streckenabschnitte, auf denen Züge mit der angegebenen Last nachgeschoben werden müssen.

4 Fahrplandarstellung

Kopfzeile

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

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

Fahrplananzeige

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

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

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

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

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

(3) Angaben in der Geschwindigkeitsspalte:

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

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

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

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

b) Sie müssen eine niedrigere über einer waagerechten Linie angegebene zulässige Geschwindigkeit fahren, wenn der Zug

1. bei Bahnübergängen das Signal Lf 5 bzw. Lf 7, wo dieses nicht vorhanden ist, den Bahnübergang,
2. sonst die in der Kilometrierungsspalte angegebene Stelle

mit der Spitze erreicht hat,

c) Sie dürfen eine höhere über einer waagerechten Linie angegebene zulässige Geschwindigkeit fahren, wenn der Zug

1. bei einer durchgehenden Linie die in der Kilometrierungsspalte angegebene Stelle mit seiner gesamten Länge verlassen hat,
2. bei einer gestrichelten Linie,
   - die Straßenmitte des in der Textspalte bezeichneten Bahnübergangs oder
   - ohne Angabe eines Bahnübergangs in der Textspalte die in der Kilometrierungsspalte angegebene Stelle

mit der Spitze erreicht hat,

d) in Fahrplänen für NeiTech-Züge (GNT) können Sie zwischen zwei Geschwindigkeitsdarstellungen auswählen.

Wenn die Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech (GNT) des Triebfahrzeugs wirksam ist, müssen Sie die Fahrplandarstellung für GNT einschalten und wenn sie unwirksam ist, ausschalten.

Wenn bei wirksamer Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech (GNT) des Triebfahrzeugs die Fahrplandarstellung für GNT eingeschaltet ist, gelten die Signale Lf 6 und Lf 7 bzw. Lf 4 (DV 301) und Lf 5 (DV 301) nicht,

e) wenn eine Geschwindigkeitsangabe nur vorübergehend gilt, wird sie hervorgehoben und die ungültige Geschwindigkeitsangabe in Klammern dargestellt,

f) senkrechter Balken zur Orientierung über das Geschwindigkeitsniveau, der bei vorübergehender Änderung gegenüber dem ungültigen Geschwindigkeitsbalken hervorgehoben dargestellt ist.

Kilometrierungsspalte

(4) In der Kilometrierungsspalte sind, gerundet auf Hektometer, enthalten:

a) Stellen der Geschwindigkeitswechsel für die in der Geschwindigkeitsspalte angegebenen Geschwindigkeiten,

b) Standorte der in der Textspalte genannten Signale,

c) die Angaben zu a) oder b) sind durch weiße Schrift auf schwarzem Grund (invers) dargestellt, wenn die zugehörige Geschwindigkeitsangabe in der Geschwindigkeitsspalte oder in der Textspalte invers dargestellt ist,

d) Lage der Betriebsstellen,

e) Lage eines Bahnübergangs, wenn Sie vor dem Bahnübergang anhalten müssen, weil der Bahnübergang planmäßig durch Zugpersonal oder durch andere Mitarbeiter beim Zug gesichert werden muss,

f) Lage der LZB-Bereichskennungswechsel,

g) Lage der Wechsel der Zugfunkbereiche,

h) Begrenzung der Sägelinien,

i) Beginn und Ende der dargestellten Tunnels,

k) Kilometrierungssprünge nach der Kilometrierung der Strecke. Kilometrierungssprünge werden, wo die fortlaufende Kilometrierung unterbrochen ist, mit Fehl- oder Überlängen wie nachstehend dargestellt. Die Fehllänge besteht nur rechnerisch, die Überlänge ist tatsächlich vorhanden. Im Beispiel beträgt der Abstand zwischen Hektometerzeichen 48,2 und 48,4 nicht 200 m, sondern 600 m (gerundet).

Beispiel:

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

l) durch „¥“ gekennzeichnete Stellen.

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

Grafikspalte

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

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

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

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

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

( ) In der Textspalte genannte Signale in einem um mehr als 5 % verkürzten Bremswegabstand
- stehen nicht am durchgehenden Hauptgleis
- sind am durchgehenden Hauptgleis nur bei bestimmten Betriebsverhältnissen in Betrieb

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

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

Strecke endet am Haltepunkt,

c) LZB LZB-Bereichskennungswechsel, an der eine Aufnahme in die LZB möglich ist,

~~LZB~~ LZB-Ende,

d) GNT Beginn eines Streckenabschnitts, der mit Streckeneinrichtungen zur Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech-Züge ausgerüstet ist,

~~GNT~~ Ende eines Streckenabschnitts, der mit Streckeneinrichtungen zur Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech-Züge ausgerüstet ist,

e) Beginn oder Wechsel eines Zugfunk-Bereichs,

Ende der Zugfunkversorgung,

f) Hauptschalter ausschalten, Sie müssen Signal El 1 beachten,

Bügel ab erwarten, Sie müssen Signal El 3 beachten,

Bügel ab, Sie müssen Signal El 4 beachten,

Bügel an, Sie müssen Signal El 5 beachten,

von der Infrastruktur vorgegebene Oberstrombegrenzung, z. B. „600 A“, ggf. mit zusätzlichen Angaben, z.B. „900 A nur Gz“. Sie müssen die Textspalte beachten,

Ende der Elektrifizierung,

g) ZS Zugsammelschiene ausschalten, Sie müssen die Zugsammelschiene ausschalten, wenn die zentrale Energieversorgung von Reisezugwagen durch Diesellokomotive mit einer anderen Frequenz als 22 Hz oder 60 Hz betrieben wird,

~~ZS~~ Zugsammelschiene einschalten erlaubt,

h) Eintrag in der Textspalte gilt nur für Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer.

i) ¥ Kennzeichnung des Endes des anschließenden Weichenbereichs bei Ausfahrt aus einem Bahnhof oder Fahrt auf eine Abzweigstelle,

j) ← das in der Textspalte genannte Signal befindet sich nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis, sondern links vom Gleis,

k) → das in der Textspalte genannte Signal befindet sich nicht unmittelbar links neben oder über dem Gleis, sondern rechts vom Gleis.

l) allein stehendes Signal Ne 14, ✶

m) ETCS ETCS-Beginn, ✶

n) ETCS ETCS-Ende, ✶

o) ETCS-Levelwechsel-Tafel. ✶

Textspalte

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

a) Betriebsstellen,
dabei bedeutet hinter einer Betriebsstellenangabe:
ohne Asig, dass der Bahnhof kein Ausfahrsignal hat,
[ZF], dass die Blockstelle über Zugfunk, Betriebsart E erreichbar ist,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

h) Vorsignale, allein stehende Vorsignaltafeln, andere Signale mit Vorsignalfunktion, Signale Lf 6, Lf 4 (DV 301) oder Überwachungssignale mit von der Regel abweichenden Standorten oder im mehr als 5 % verkürzten Bremswegabstand. Ist das Signal in Klammern gesetzt, steht es nicht am durchgehenden Hauptgleis, z.B. „(Zvsig)“, oder ist am durchgehenden Hauptgleis nur bei bestimmten Betriebsverhältnissen in Betrieb. Die Signale Lf 6 oder Lf 4 (DV 301) werden durch „Lf“ - ggf. durch eine Richtungsangabe, z.B.: „Lf Ri Adorf“, ergänzt -, ein Überwachungssignal durch „Üs“, Vorsignaltafeln durch „Ne 2“ gekennzeichnet.

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

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

Vor dem Bahnübergang müssen Sie anhalten.

Darauf folgt ein Hinweis zur Sicherung. Es bedeuten:

„Schranke“

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

„ET“

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

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

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

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

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

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

- „Anhalten“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes)

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

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

Die Zeichen müssen Sie bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter mit rotleuchtender Handleuchte nach beiden Straßenrichtungen geben. Für das Geben der Ta-

geszeichen müssen Sie - soweit vorhanden - eine rotweiße Signalfahne benutzen.
Das „Halt“-Zeichen müssen Sie so lange geben, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat. Anschließend dürfen Sie den Bahnübergang verlassen,

k) „ET km ...,... für BÜ km ...,...“, wenn vor der Abfahrt auf der Betriebsstelle Bahnübergangssicherungsanlagen durch Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug bedient werden müssen,

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

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

   Die Angaben „El 1“ oder „El 4“ können durch eine Geschwindigkeitsangabe ergänzt sein. In diesem Fall ist der gesamte Eintrag in weißer Schrift auf schwarzem Grund (invers) dargestellt.
   Eine Geschwindigkeitsangabe hinter dem Eintrag „El 1“ oder „El 4“ müssen Sie als Triebfahrzeugführer eines elektrischen Triebfahrzeuges, bei dem mit dem Ausschalten die angerechnete dynamische Bremse unwirksam wird, beachten, wenn das Signal El 1 oder El 4 gezeigt wird. Sie müssen die Angabe so lange beachten, bis Sie den Hauptschalter wieder eingeschaltet haben,

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

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

o) Beginn oder Wechsel eines Zugfunk-Bereiches durch Angabe von Betriebsart und ggf. Kanalnummer, z. B. „- ZF GSM-R -“ oder „- ZF A 63 -“, ggf. ergänzt durch die Zusätze „Sprechwunschtaste“ oder „Hörer F-Taste“ und das Ende der Zugfunkversorgung mit „- ZF-Ende -“,

p) „Betriebsbremsung“ an der Stelle, an der Sie bei Güterzügen eine Betriebsbremsung durchzuführen müssen. Bei ungenügender Bremswirkung müssen Sie sofort anhalten und eine volle Bremsprobe durchführen.

q) Kennzeichnung von Hauptsignalen mit Richtungsanzeiger durch „Ri“ und einem Kennbuchstaben, z. B. „Zsig Ri F“. Die Angabe ist in Klammern, wenn nur ein Teil der Fahrwege am Richtungsanzeiger vorbeiführt, z. B. „Asig (Ri M)“.

Ankunft- und Abfahrtspalten

(7) Angaben in Ankunft- und Abfahrtspalten:

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

Eine Zeitangabe in der Abfahrtspalte ist

- Abfahrtzeit, und zwar auf dem Anfangsbahnhof und nach einem Regelhalt, Bedarfshalt bzw. Betriebshalt,
- Durchfahrzeit, wenn in der Ankunftspalte nichts eingetragen ist.

Ein Eintrag in der Ankunftspalte ordnet einen Fahrplanhalt an.

Im Einzelnen gilt Folgendes:

a) Eine Zeitangabe in der Ankunftsspalte kennzeichnet die planmäßige Ankunftszeit eines Regelhaltes,

b) „x“ kennzeichnet einen Bedarfshalt,

c) „Halt“ in der Ankunftsspalte kennzeichnet einen Halt zum Sichern eines Bahnübergangs,

d) „+“ vor der Ankunftszeit kennzeichnet einen Betriebsaufenthalt,

e) bei Bahnhöfen ohne Ausfahrsignal ist bei planmäßig durchfahrenden Zügen statt der Ankunftszeit
   1. ein „H“ eingetragen. Es bedeutet: Sie müssen am gewöhnlichen Halteplatz halten. Sie dürfen ohne Halt durchfahren, wenn Sie Signal Zp 9 als Durchfahrauftrag erhalten oder durch Befehl 11 beauftragt werden, auf diesem Bahnhof ohne Durchfahrauftrag durchzufahren,
   2. ein „U“ eingetragen. Es bedeutet: Sie dürfen ohne Halt durchfahren,

f) „N“ kennzeichnet einen nicht veröffentlichten Halt,

g) „A“ bedeutet Halt nur zum Aussteigen von Reisenden, Zug darf vor der planmäßigen Abfahrtzeit, jedoch nicht vor der planmäßigen Ankunftszeit abfahren,

h) „Z“ bedeutet Halt nur zum Zusteigen von Reisenden,

i) Hinweiszeichen „*)“, „*1)“, oder „*2)“ usw. weisen auf eine Fußnote hin,

k) Fußnoten unter der Betriebsstellenangabe, an der Hinweiszeichen angebracht sind, geben Weisungen z.B. zum Sichern von Bahnübergängen durch Zugpersonal, zum Vereinigen von Zügen oder zum Sperren der Wirbelstrombremse.

6 Musterdarstellung

69361	Fahrplan gültig !	13.12.09	07:53:08

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

1 Allgemeines ✶

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

2 Angaben im Kopf des Buchfahrplans ✶

a) Bezeichnung des Streckenabschnitts, ✶

b) Zugnummer, bei Sperrfahrten mit dem Zusatz „Sperrfahrt“ oder „Sperrfahrt Kl“ vor der Zugnummer, ✶ ✶

c) Baureihennummern der arbeitenden Triebfahrzeuge, ✶

d) Last (zulässiges Gewicht des Wagenzuges). Bei Triebwagen kann die Zusammensetzung der Einheit angegeben sein, z. B. „Tfz 628.2 + 928.2“; eine Grenzlast ist durch „GL“ hinter der Lastangabe gekennzeichnet, ✶ ✶ ✶ ✶

e) zulässige Länge des Gesamtzuges, ✶

f) Mindestbremshundertstel, ✶

g) größte zulässige Geschwindigkeit, ✶

h) Bremsstellung R/P oder G (bei R + WB ist „WB“ angegeben), ✶

i) Notbremsüberbrückung bei Reisezügen, ✶

k) Angaben zur Stufenschaltung bei Zügen, die mit Brennkrafttriebfahrzeugen befördert werden. Es bedeuten: SG = Schnellgang, LG = Langsamgang. ✶ ✶ ✶

1. Reisezüge müssen Sie im Schnellgang fahren. Wenn ein Reisezug ausnahmsweise im Langsamgang gefahren werden muss, ist angegeben z. B. „von ... bis ... LG“, ✶ ✶ ✶

2. Wenn bei Güterzügen, die Sie im Schnellgang fahren müssen, ein Klammervermerk für den Langsamgang angebracht ist, sind die im Fahrplan angegebenen zulässigen Geschwindigkeiten (Spalten 2 und 3a) und die Uhrzeiten (Spalten 4 und 5) auf den Schnellgang abgestimmt. Enthält der Fahrplan die Angabe „SG ... t GL (LG ... t GL)“, dürfen Sie als Triebfahrzeugführer bei einer Überschreitung der für den Schnellgang angegebenen Grenzlast eine höhere Last im Langsamgang nur befördern, wenn dies durch die Betriebszentrale angeordnet wurde, ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶

l) abschnittsweise Durchführung eines Zuges unter einer anderen Zugnummer (Doppelfahrplan), ✶ ✶

m) Hinweis auf zweite Fahrplandarstellung des Zuges, ✶

n) maßgebende Geschwindigkeitshefte, ✶

o) „Mindestens 90 % der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein“, ggf. mit dem Zusatz „Bei einem Gewicht des Wagenzuges von mehr als 800 t müssen Bremshundertstel ausgerechnet werden“,

p) Streckenabschnitte, auf denen Züge mit der angegebenen Last nachgeschoben werden müssen.

3 Angaben in Spalte 1

a) Stellen der Geschwindigkeitswechsel für die in Spalte 2 angegebenen Geschwindigkeiten,

b) Standorte der in Spalte 3a genannten Vorsignale, allein stehenden Vorsignaltafeln, Hauptsignale mit Vorsignalfunktion, Signale Lf 6, Lf 4 (DV 301) oder Überwachungssignale mit einem um mehr als 5 % verkürzten Bremswegabstand,

c) die Angaben zu a) oder b) sind durch weiße Schrift auf schwarzem Grund (invers) dargestellt, wenn die zugehörige Geschwindigkeitsangabe in den Spalten 2 oder 3a invers dargestellt ist.

d) Spalte 1 kann in die Spalten 1a und 1b unterteilt sein. Angaben in Spalte 1b sind kursiv gedruckt.

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

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

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

4 Angaben in Spalte 2

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

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

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

z.B. | 140 / < 120 > |.

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

b) eine niedrigere unter einer waagerechten Linie angegebene ✶
zulässige Geschwindigkeit gilt, wenn der Zug ✶
1. bei Bahnübergängen das Signal Lf 5 bzw. Lf 7, wo dieses ✶
nicht vorhanden ist, den Bahnübergang, ✶
2. sonst die in Spalte 1 angegebene Stelle ✶
mit der Spitze erreicht hat, ✶

c) eine höhere unter einer waagerechten Linie angegebene zu- ✶
lässige Geschwindigkeit darf gefahren werden, wenn der ✶
Zug ✶
1. bei einer durchgehenden Linie die in Spalte 1 angege- ✶
bene Stelle mit seiner gesamten Länge verlassen hat, ✶
2. bei einer gestrichelten Linie ✶
– die Straßenmitte des in Spalte 3a bezeichneten Bahn- ✶
überganges oder ✶
– ohne Angabe eines Bahnüberganges in Spalte 3a die ✶
in Spalte 1 angegebene Stelle ✶
mit der Spitze erreicht hat, ✶

d) Spalte 2 kann in die Spalten 2a und 2b unterteilt sein. Ge- ✶
schwindigkeitsangaben in Spalte 2b sind kursiv gedruckt. ✶
Die Geschwindigkeitsangaben der Spalte 2a gelten, wenn ✶
die Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech (GNT) des ✶
Triebfahrzeugs nicht wirksam ist. ✶
Die Geschwindigkeitsangaben in Spalte 2b gelten, wenn die ✶
Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech (GNT) des Trieb- ✶
fahrzeugs wirksam ist. Die Signale Lf 6 und Lf 7 bzw. Lf 4 ✶
(DV 301) und Lf 5 (DV 301) gelten nicht. ✶

5 Angaben in Spalte 3a ✶

Die im Geschwindigkeitsheft angegebenen zulässigen Geschwin- ✶
digkeiten gelten nur, wenn der Zug signalgeführt fährt oder es an- ✶
geordnet ist. ✶

a) Betriebsstellen, Hauptsignale, allein stehende Signale ✶
Ne 14, Sperrsignale am Gegengleis in Höhe eines Einfahr- ✶
signals oder allein stehende Vorsignaltafeln am Gegengleis. ✶
Dabei sind Signale am Gegengleis in Winkel gesetzt, z. B. ✶
<Esig>. ✶
Besetzte Blockstellen, die über Zugfunk, Betriebsart E er- ✶
reichbar sind, sind durch „[ZF]“ hinter der Betriebsstellen- ✶
angabe gekennzeichnet. ✶
– Hauptsignale, Vorsignale, Signale Lf 6 oder Lf 4 (DV 301), ✶
Überwachungssignale oder allein stehende Vorsignalta- ✶
feln, die sich auf eingleisigen Strecken, auf zweigleisigen ✶
Strecken am Regelgleis oder im Bahnhof am durchge- ✶
henden Hauptgleis nicht unmittelbar rechts neben oder ✶
über dem Gleis, sondern links vom Gleis befinden, sind ✶
durch das Zeichen „ “, ✶

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

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

✶ b) Einfahrgleis ist

✶ – Stumpfgleis oder Gleis mit verkürztem Einfahrweg,

✶ – teilweise besetztes Gleis,

✶ – Gleis, dessen Durchrutschweg nicht ausreichend ist, oder Strecke endet am Haltepunkt,

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

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

✶ – steht das Signal nicht am durchgehenden Hauptgleis, z. B. „(Zvsig)“,

✶ – ist das Signal am durchgehenden Hauptgleis nur bei bestimmten Betriebsverhältnissen in Betrieb oder

✶ – der um mehr als 5 % verkürzte Bremswegabstand besteht nicht im durchgehenden Hauptgleis.

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

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

e) zulässige Geschwindigkeit bei Fahrt auf Signal Hp 2, wenn sie von 40 km/h abweicht und nicht durch Signal Zs 3 angezeigt wird. Dabei sind angegeben: „E“ für Einfahrsignale, „Z“ für Zwischensignale, „A“ für Ausfahrsignale, “Bk“ für Blocksignale von Abzweigstellen, z. B. „E 50“,

f) Kennzeichnung von Bahnhöfen ohne Ausfahrsignal durch den Zusatz „ohne Asig“,

g) Kennzeichnung von Abzweig- oder Überleitstellen, deren Blocksignale nicht mit Signal Zs 6 ausgerüstet sind, mit der Angabe „ohne Zs 6“,

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

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

h) Kennzeichnung einer

- Fahrleitungsschutzstrecke durch die Bezeichnung „El 1“,
- ständigen Schwungfahrstelle durch die Bezeichnung „El 4“.

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

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

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

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

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

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

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

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

✶ Vor dem Bahnübergang müssen Sie anhalten. Es bedeuten:

✶ „Schranke“
✶ Bedienen der Schranken; Sie dürfen weiterfahren, wenn die
✶ Schranken geschlossen sind. Können die Schranken nicht ge-
✶ schlossen werden, gelten die Regeln im Modul 408.0671 Ab-
✶ schnitt 2 Absatz 7,

✶ „ET“
✶ Bedienen der Einschalttaste; Sie dürfen weiterfahren, wenn
✶ die Meldelampe blinkt. Blinkt nach Bedienen der Einschalt-
✶ taste die Meldelampe nicht, gelten die Regeln im Modul
✶ 408.0671 Abschnitt 2 Absatz 7,

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

✶ „HET“
✶ Bedienen der Hilfseinschalttaste. Sie dürfen den Bahnüber-
✶ gang befahren, wenn nach Bedienen der Hilfseinschalttaste
✶ eines der Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die
✶ Schrankenbäume gesenkt sind. Ist die technische Sicherung
✶ nicht hergestellt, gelten die Regeln im Modul 408.0671 Ab-
✶ schnitt 2 Absatz 7,

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

✶ „Posten“
✶ Sie dürfen mit Schrittgeschwindigkeit weiterfahren, wenn
✶ der Bahnübergang durch Posten gesichert und Sie Wegebe-
✶ nutzer und Posten durch Signal Zp 1 gewarnt haben. Wenn
✶ das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat und
✶ der Posten wieder aufgenommen ist, müssen Sie den Bahn-
✶ übergang schnellstens räumen.

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

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

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

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

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

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

p) Beginn oder Wechsel eines Zugfunk-Bereiches durch Angabe von Betriebsart und ggf. Kanalnummer, z.B. "- ZF GSM-R -" oder „- ZF A 63 -“, ggf. ergänzt durch die Zusätze „Sprechwunschtaste“ oder „Hörer F-Taste“ und das Ende der Zugfunkversorgung mit „- ZF-Ende -“,

q) „Betriebsbremsung“ an der Stelle, an der Sie bei Güterzügen eine Betriebsbremsung durchführen müssen. Bei ungenügender Bremswirkung müssen Sie sofort anhalten und eine volle Bremsprobe durchführen,

r) Kennzeichnung von Hauptsignalen mit Richtungsanzeiger durch „Ri“ und einem Kennbuchstaben, z. B. „Zsig Ri F“. Die Angabe ist in Klammern, wenn nur ein Teil der Fahrwege am Richtungsanzeiger vorbeiführt, z. B. „Asig (Ri M)“,

s) das Zeichen „¥“ zur Kennzeichnung des Endes des anschließenden Weichenbereiches bei Ausfahrt aus einem Bahnhof oder Fahrt auf einer Abzweigstelle. Zur Darstellung von Fahrwegen, die auf das Gegengleis führen, ist das Zeichen in Winkel eingerahmt: „<¥>“,

✶ t) das Zeichen „ “ mit Angabe der von der Infrastruktur vorgegebenen Oberstrombegrenzung, z. B. „ 600 A“, ggf. mit zusätzlichen Angaben, z.B. „ 900 A nur Gz“,

✶ u) das Zeichen „ “ am Ende der Elektrifizierung,

✶ v) das Zeichen „ZS“ am Beginn eines Streckenabschnittes, an dem Sie die Zugsammelschiene ausschalten müssen, wenn die zentrale Energieversorgung von Reisezugwagen durch Diesellokomotive mit einer anderen Frequenz als 22 Hz oder 60 Hz betrieben wird,

✶ w) das Zeichen „ZS“ am Ende vorgenannten Streckenabschnittes, Sie dürfen die Zugsammelschiene wieder einschalten,

✶ x) das Zeichen „←“ für ein allein stehendes Signal Ne 14,

✶ y) Beginn oder Ende eines Streckenabschnitts, der mit ETCS ausgerüstet ist, durch die Angabe „ETCS" bzw. „~~ETCS~~“,

✶ z) ETCS-Levelwechsel durch die Angabe „◆“.

✶ **6 Angaben in Spalte 3b**

✶ a) Lage der Betriebsstellen,

✶ b) Standorte der Signale nach Abschnitt 5 a,

✶ c) Lage der LZB-Bereichskennungswechsel,

✶ d) Lage der Wechsel der Zugfunkbereiche,

✶ e) Begrenzung der Sägelinien,

✶ f) Beginn und Ende der in Spalte 3a dargestellten Tunnels,

✶ g) Kilometrierungssprünge nach der Kilometrierung der Strecke. Kilometrierungssprünge werden, wo die fortlaufende Kilometrierung unterbrochen ist, mit Fehl- oder Überlängen wie nachstehend dargestellt. Die Fehllänge besteht nur rechnerisch, die Überlänge ist tatsächlich vorhanden. Im Beispiel beträgt der Abstand zwischen Kilometerzeichen 48,2 und 48,4 nicht 200 m, sondern 600 m (gerundet).

Beispiel:

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

✶ h) durch „¥ “ gekennzeichnete Stellen.

7 Angaben in Spalte 3c ✶

a) Laufweg des Zuges durch Angabe von ✶
1. Anfangsbahnhof (Grenzbahnhof), ✶
2. Bahnhöfen und Haltepunkten mit Fahrplanhalt, ✶
3. Bahnhöfen ohne Ausfahrsignal, ✶
4. Bahnübergängen, die planmäßig durch Zugpersonal oder ✶ durch andere Mitarbeiter beim Zug gesichert werden ✶ müssen, mit den Angaben nach Abschnitt 5 n oder 5 o, ✶
5. weiteren Bahnhöfen oder Abzweigstellen, ✶
6. Hinweisen, wenn im Geschwindigkeitsheft mehrere Fahr- ✶ möglichkeiten aufgeführt sind, ✶
7. Endbahnhof (Grenzbahnhof), ✶

b) Hinweise auf die Darstellung der Streckenabschnitte im Ge- ✶ schwindigkeitsheft mit ✶
1. Nummer des Geschwindigkeitsheftes und Seitennummer, ✶ auf der die Darstellung für den jeweiligen Zug beginnt, ✶
2. den auf dem Streckenabschnitt erforderlichen Mindest- ✶ bremshundertsteln, ✶

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

d) an Stellen, an denen Sie den Einstellwert VMZ ändern müs- ✶ sen, der Eintrag „VMZ ... km/h“. Der Eintrag kann auf Bahn- ✶ höfen mit Triebfahrzeug- oder Führerraumwechsel wieder- ✶ holt sein. ✶

8 Angaben in den Spalten 1 bis 3b ✶

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

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

✶ **9 Angaben in den Spalten4 oder 5**

✶ Im Spaltenkopf des Fahrzeitenheftes ist die Nummer des Zuges ✶ angegeben, für den die Spaltenangaben gelten. Bei Taktfahrplä- ✶ nen ist statt der Zugnummer die Nummer des Taktes angegeben. ✶ Im Spaltenkopf des Umleitungsfahrplanes ist die Nummer der U- ✶ Linie angegeben, für die die Spaltenangaben gelten.

✶ Unter der jeweiligen Zugnummer sind für die in Spalte 3a oder 3c ✶ genannten Betriebsstellen in Spalte 4 Ankunft- und in Spalte 5 ✶ Abfahrt- oder Durchfahrtszeiten angegeben.

✶ Stundenzahlen sind nur bei der ersten und letzten Betriebsstelle ✶ auf jeder Seite und bei Stundenwechsel angegeben. Bei Taktfahr- ✶ plänen enthalten die Spalten 4 oder 5 keine Stundenzahlen. Statt ✶ der Stundenzahl ist jeweils ein Punkt vor der Minutenzahl ange- ✶ geben. Bei Nahverkehrszügen, die auf einer in Spalte 3c aufge- ✶ führten Stelle nicht halten, ist in Spalte 5 ein senkrechter Strich ✶ aufgenommen.

✶ Eine Zeitangabe in Spalte 5 ist

✶ – Abfahrtzeit, und zwar auf dem Anfangsbahnhof oder nach ✶ einem Regelhalt, Bedarfshalt bzw. Betriebshalt,

✶ – Durchfahrtszeit, wenn in der Ankunftsspalte nichts einge- ✶ tragen ist.

✶ Ein Eintrag in Spalte 4 ordnet einen Fahrplanhalt an.

✶ Im Einzelnen gilt Folgendes:

✶ a) Eine Zeitangabe in der Spalte 4 kennzeichnet die planmä- ✶ ßige Ankunftszeit eines Regelhaltes,

✶ b) „x“ kennzeichnet einen Bedarfshalt,

✶ c) „Halt“ in Spalte 4 in Verbindung mit der Angabe „BÜ ✶ km ...,...“ mit „Schranke“, „ET“, „AutomET“, „HET“, ✶ „AutomHET“ oder „Posten“ in Spalte 3a oder 3c kennzeich- ✶ net einen Halt zum Sichern eines Bahnübergangs,

✶ d) „+“ vor der Ankunftszeit in Spalte 4 kennzeichnet einen Be- ✶ triebshalt,

✶ e) Bei Bahnhöfen ohne Ausfahrsignal ist bei planmäßig durch- ✶ fahrenden Zügen statt der Ankunftszeit,

✶ 1. ein „H“ eingetragen. Es bedeutet: Sie müssen am ge- ✶ wöhnlichen Halteplatz halten. Sie dürfen nur ohne Halt ✶ durchfahren, wenn Ihnen Signal Zp 9 als Durchfahrauf- ✶ trag gegeben oder Sie durch Befehl 11 beauftragt wer- ✶ den, auf diesem Bahnhof ohne Durchfahrauftrag durch- ✶ zufahren,

✶ 2. ein „U“ eingetragen. Es bedeutet: Sie dürfen ohne Halt ✶ durchfahren,

✶ f) Ersatzfahrplan in den Spalten 4a bis 4d die Fahrzeiten der ✶ Züge vom Streckenbeginn bis zur jeweiligen Betriebsstelle,

g) im Umleitungsfahrplan unter der jeweiligen U-Linie für die ✶
in Spalte 3c genannten Betriebsstellen die Minuten der ✶
Durchfahrtszeit. Ankunfts- und Abfahrtzeiten sind durch ✶
einen Bruchstrich voneinander getrennt, ✶

h) „N“ kennzeichnet einen nicht veröffentlichten Halt, ✶

i) „A“ bedeutet Halt nur zum Aussteigen von Reisenden, Zug ✶
darf vor der planmäßigen Abfahrtzeit, jedoch nicht vor der ✶
planmäßigen Ankunftszeit abfahren, ✶

k) „Z“ bedeutet Halt nur zum Zusteigen von Reisenden. ✶

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

a) Hinweiszeichen „*)“, „*1)“ oder „*2)“ usw. weisen auf eine ✶
Fußnote hin, ✶

b) Fußnoten am unteren Rand geben ✶

1. Fortsetzungshinweise, ✶
2. Weisungen z. B. über Umleitungen unter erleichterten ✶
Bedingungen, für Überleitstellen, zum Sichern von Bahn- ✶
übergängen durch Zugpersonal, zum Vereinigen von ✶
Zügen oder zum Sperren der Wirbelstrombremse. ✶

11 Musterdarstellung

Geschwindigkeitsheft (GeH)

Strecke Heidenau - Norburg

* 100 km/h Mbr 72 R/P

1	2	3a		3b
	100	- ZF A 63 -		105,5
		Heidenau		
		Asig		104,9
		¥		104,6
		⟨¥⟩		104,6
102,2		Sbk 4		102,2
	95			
		Edelsdorf Hp		99,9
95,7		Bksig	Bk 60	95.7
	100			
		Abzw Arensberg		
		¥		95.4
		⟨¥⟩		95.3
		Sbk 6		91.9
84,2		Esig	E 60	84,2
	80			
		Mittelstadt		83,2
		- ZF GSM-R -		0,0
		Asig	A60	0,3
		¥		0,6
		⟨¥⟩		0.7
		Bksig		3.4
		Bk Angersb Hp		
5,6		Evsig▽, 75 km/h		
		Esig		6.4
		Neuhof		6.8
		Asig		7,5
		¥		7,6
		⟨¥⟩		7,6
9,2				
	60			
9,3		Üs▽		
	70			
9,8		- ZF Ende -		9.8

Auszug aus Ril 408 für Teil IIA/Beilage 2b der d-cz ZusV/ÖV/ZusVI, Stand Bekanntgabe A26

Fahrzeitenheft (FztH)

34132, 34134
ab Heidenau
Tfz 202 150 t 120 m Mbr 72 R/P
100 km/h

ab Norburg
Tfz 120 150 t 120 m Mbr 103 R/P
140 km/h

GeH 456, ab Norburg 498

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

Auszug aus Ril 408 für Teil IIA/Beilage 2b der d-cz ZusV/ÖV/ZusVI, Stand Bekanntgabe A26

Geschlossene Darstellung

Strecke Heidenau - Horburg
69361
Mo-Fr Tlz 218 + 218 LG 1500 t 600 m Mbr 70 G
90 km/h
ab Mittelstadt
Mo-Fr Tlz 218 SG 500 t 600 m (LG 900t GL) Mbr 46 G
60 km/h
Mindestens 90% der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein
Bei einem Wagenzuggewicht von mehr als 800t müssen Bremshundertstel ausgerechnet werden

1	2	3a		3b	4	5
	90	- ZF A 63 -		105,5		
		Heidenau				7.55
		Ausig		104,9		
		T		104,6		
		(V)		104,6		
103,2		Sbk 1		102,2		58
	05	Eichdorf Hp		99,9		8.01
95,7		Bielig		95,7		
	90	Alter Arnsberg				05
		V		95,4		
		(V)		95,0		
		Sbk 6		91,9		12
84,2		Eulig	E 60	84,2		
	70					
83,2		- ZF GSN-R -		83,2		
0,0	60	Mittelstadt		0,0	8.18	46
		Ausig	A 60	0,3		
		V		0,6		
		(V)		0,7		
		Bielig		5,4		
		Bk Augerode Hp				50
5,6		Eulig ▽: 35 km/h				
		Eulig		6,4		
		Beerhof		6,8		55
		Ausig		7,5		
		T		7,6		
		(V)		7,6		
9,2						
	50					
9,3		Ü ▽				
	60					
9,8		- ZF Ende -		9,8		

Auszug aus Ril 408 für Teil IIA/Beilage 2b der d-cz ZusV/ÖV/ZusVI, Stand Bekanntgabe A26

Ersatzfahrplan

Ln 15 a

Strecke: Mittelstadt - Norburg

Mbr: für 70 km/h = 36 R/P / 46 G
für 80 km/h = 47 R/P / 59 G
für 90 km/h = 64 R/P / 78 G
für 100 km/h = 73 R/P

1	2a	2b	2c	2d	4a	4b	4c	4d	5b	4a	4b	4c	4d
	70	80	90	100	Betriebsstelle				km	70	80	90	100
	km/h	km/h	km/h	km/h					km	Min	Min	Min	Min
	70	80	90	100	- ZF GSM-R -				0,0				
					Mittelstadt								
					Ausfg	A 40			0,6				
					▼				0,6				
					(W)				0,7				
					Bhzsig				0,4				
					Bk Angerb Hp					3	3	3	3
5,5													
	60	70	80	95									
5,6					Ausfg ▽								
	70	80	90	100									
					Einfg				6,4				
					Neustat				6,8	6	5	5	4
					Ausfg				7,5				
					▼				7,6				
					(Y)				7,8				
9,2													
	50	60	70	70									
9,3					Bk ▽								
	70	70											
9,8					- ZF Ende -				9,8				
		80	80	80									
					Einfg Bachstadt				12,8				
					Bft Meilingen				13,9	12	11	10	9
					Ausfg				14,6				
					Bft Bachstadt				15,6	15	14	13	12
					Ausfg	A 40			17,5				
					▼				17,9				
					(W)				18,0				
25,3					Einfg ←				25,3				
	30	30	30	30									
					Norburg				25,8	23	22	21	20

Umleitungsfahrplan (U-Plan)

Strecke 26 a
München - Augsburg - Treuchtlingen

Mbr 193

GeH 800 S. 223

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

Blattfahrplan

Blattfahrplan für 13.12.2009

Fahrplan vom 13.12.09 - 11.12.10
Buchfahrplan gültig ab 13.12.09

Leipzig Hbf - Dresden Hbf

17443 RE-D

13.12.09 - 11.12.10 Mo-Sa(S) (außer 17.11.10)
Tfz 143 230 t Mbr 100 R/P

120 km/h

1	2	3a	3b	4	5
	60	- ZF 6SM-R -	-0,1		
		- Ferngleis -			
		Bft Leipzig Hbf			4.58
		[illegible]			
0,2		Zvsig ▽, Zsig	0,2		
1,0		Zsig lki E.	1,0		
	90	Ins Gegengl Asig			
		Bft L-Volkmarsdf	1,3		5.00
		(V)	1,5		
		Asig	2,3		
2,6					
	70				
2,7		▼	2,7		
	120				
		(Bksig)	3,1		
			3,2		
		Sellerhausen Hp	3,4		02
		Sbk 5121	3,4		5.02

gedruckt: 5.10.09 Zugnummer: 17443 Seite 1

Auszug aus Ril 408 für Teil IIA/Beilage 2b der d-cz ZusV/ÖV/ZusVI, Stand Bekanntgabe A26

1 Aus- und Einsteigen der Reisenden, Einnehmen der Plätze

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

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

2 Außentüren schließen

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

3 Reisezugwagen verschließen

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

4 Türen überwachen

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

5 Verbotswidriges Aus- oder Einsteigen

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

✶ 6 Fahrplan für Zugführer

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

7 Melden

Örtliche Richtlinien

(1) In den Örtlichen Richtlinien kann vorgeschrieben sein, dass Sie als Zugführer nach dem Anhalten des Zuges

a) und dem Lösen der Bremse Spitze oder Schluss des Zuges grenzzeichenfrei melden müssen,

b) eine Zugvollständigkeitsmeldung für den eigenen Zug abgeben müssen oder

c) das Halten melden müssen.

Nach Aufforderung

(2) Der Fahrdienstleiter darf Sie als Zugführer auffordern, für den eigenen Zug eine Grenzzeichenfreimeldung, Zugvollständigkeitsmeldung oder Haltmeldung zu geben, wenn der Zug hält.

Wortlaut

(3) Müssen Sie als Zugführer eine Zugvollständigkeitsmeldung geben oder fordert Sie der Fahrdienstleiter hierzu auf, müssen Sie folgenden Wortlaut verwenden:

„Zug (Nummer) vollständig in (Name der Zugmeldestelle) angekommen".

8 Strecke beobachten

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

9 Bedarfshalt vormelden

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

1 Allgemeines

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

2 Angaben im Kopf des Fahrplans

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

3 Angaben in Spalte 3a

Laufweg des Zuges durch Angabe von

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

Vor dem Bahnübergang müssen Sie anhalten. Es bedeuten:

„Schranke“ ✶

Bedienen der Schranken; Sie dürfen weiterfahren, wenn die ✶
Schranken geschlossen sind. Können die Schranken nicht ge- ✶
schlossen werden, gelten die Regeln im Modul 408.0671 Ab- ✶
schnitt 2 Absatz 7, ✶

„ET“ ✶

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

„AutomET“ ✶

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

„HET“ ✶

Bedienen der Hilfseinschalttaste. Sie dürfen den Bahnüber- ✶
gang befahren, wenn nach Bedienen der Hilfseinschalttaste ✶
eines der Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die ✶
Schrankenbäume gesenkt sind. Ist die technische Sicherung ✶
nicht hergestellt, gelten die Regeln im Modul 408.0671 Ab- ✶
schnitt 2 Absatz 7, ✶

„AutomHET“ ✶

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

„Posten“ ✶

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

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

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

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

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

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

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

✶ 6. Endbahnhof (Grenzbahnhof).

✶ **4 Angaben in den Spalten 4 oder 5**

✶ Unter der jeweiligen Zugnummer sind für die in Spalte 3a genannten Betriebsstellen in Spalte 4 Ankunfts- und in Spalte 5 Abfahrtzeiten angegeben.

✶ Stundenzahlen sind nur bei der ersten und letzten Betriebsstelle auf jeder Seite und bei Stundenwechsel angegeben. Bei Taktfahrplänen enthalten die Spalten 4 oder 5 keine Stundenzahlen. Statt der Stundenzahl ist jeweils ein Punkt vor der Minutenzahl angegeben. Bei Nahverkehrszügen, die auf einer in Spalte 3a aufgeführten Stelle nicht halten, ist in Spalte 5 ein senkrechter Strich aufgenommen.

✶ Eine Zeitangabe in Spalte 5 ist

✶ – Abfahrtzeit, und zwar auf dem Anfangsbahnhof und nach einem Regelhalt, Bedarfshalt bzw. Betriebshalt,

✶ – Durchfahrtszeit, wenn in der Ankunftsspalte nichts eingetragen ist.

✶ Ein Eintrag in Spalte 4 gibt einen Fahrplanhalt an.

✶ Im Einzelnen gilt Folgendes:

✶ a) Eine Zeitangabe in der Spalte 4 kennzeichnet die planmäßige Ankunftszeit eines Regelhaltes,

✶ b) „x" kennzeichnet einen Bedarfshalt,

✶ c) „Halt" in Spalte 4 in Verbindung mit der Angabe „BÜ km ...,..." mit „Schranke", „ET", „AutomET", „HET", „AutomHET" oder „Posten" in Spalte 3a oder 3c kennzeichnet einen Halt zum Sichern eines Bahnübergangs,

d) „+“ vor der Ankunftszeit in Spalte 4 kennzeichnet einen Betriebshalt, ✶ ✶

e) „N“ kennzeichnet einen nicht veröffentlichten Halt, ✶

f) „A“ bedeutet Halt nur zum Aussteigen von Reisenden, Zug darf vor der planmäßigen Abfahrtzeit, jedoch nicht vor der planmäßigen Ankunftszeit abfahren, ✶ ✶ ✶

g) „Z“ bedeutet Halt nur zum Zusteigen von Reisenden, ✶

h) Hinweiszeichen „*)“, „*1)“ oder „*2)“ usw. weisen auf eine Fußnote hin, ✶ ✶

i) Fußnoten am unteren Rand geben Fortsetzungshinweise und Weisungen z. B. zum Sichern von Bahnübergängen durch Zugpersonal, zum Vereinigen von Zügen oder zum Sperren der Wirbelstrombremse. ✶ ✶ ✶ ✶

1 Verantwortlich

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

2 Abstellen

Melden

(1) Das Abstellen von Zügen oder Zugteilen müssen Sie dem Fahrdienstleiter melden.

Vor freizuhaltenden Abschnitten

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

3 Festlegen

Sie müssen abgestellte Züge oder Zugteile festlegen.

✶ 4 Auf der freien Strecke trennen oder Fahrzeuge abstellen

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

Seite bleibt frei.

Züge fahren Befehle - Regeln für Triebfahrzeugführer, Triebfahrzeugbegleiter und Zugführer -	408.0412

✶ **1 Grundsatz**

✶ Befehle werden Ihnen in der Regel auf Vordruck 408.0412V01
✶ gegeben, soweit es nicht anders bestimmt ist. Ist der Vordruck
✶ ausnahmsweise nicht vorhanden, müssen Sie den Wortlaut des
✶ Vordrucks anwenden. Befehle 2 mit 8 oder 11 dürfen Ihnen ohne
✶ Vordruck ausgehändigt werden. Aufträge des Befehls 8 dürfen
✶ Ihnen im Befehl 11 erteilt werden. Der Fahrdienstleiter kenn-
✶ zeichnet jeden Befehl mit einem Übermittlungscode.

2 Übermitteln

(1) Befehle können Ihnen ausgehändigt oder diktiert werden.

(2) a) Soll ein Befehl diktiert werden, müssen Sie als Triebfahrzeugführer oder Zugführer dem diktierenden Mitarbeiter zuvor den Standort des Zuges mitteilen. Beim Diktieren oder Aushändigen des Befehls muss der Zug halten.

b) Werden Befehle diktiert, müssen Sie die Vordrucke ohne Durchschrift ausfertigen.

c) Sie dürfen Namen von Betriebsstellen wie im Buchfahrplan abkürzen.

d) Nach dem Diktieren müssen Sie die Wortlaute aller er-
✶ teilten Befehle und den Übermittlungscode wiederholen. Nachdem der diktierende Mitarbeiter die Richtigkeit der Wiederholung bestätigt hat, müssen Sie auf der linken Seite des Unterschriftenteils im letzten verwendeten Vordruck den Namen des diktierenden Mitarbeiters mit dem Zusatz „gez.“ vermerken, die Uhrzeit eintragen und mit dem Zusatz „I. A.“ unterzeichnen. Wenn der diktierende Mitarbeiter es anordnet, müssen Sie das Wort „Fahrdienstleiter“ streichen und durch eine andere Bezeichnung ersetzen.

e) Streichen Sie verschriebene Vordrucke durch.

Bescheinigen

(3) Wird Ihnen ein Befehl ausgehändigt, müssen Sie den Empfang auf der im Block bleibenden Durchschrift des letzten verwendeten Vordrucks bescheinigen.

Weitergeben

(4) Als Zugführer müssen Sie Befehle dem Triebfahrzeugführer des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges weitergeben.

3 Verständigen

(1) Als Triebfahrzeugführer des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges müssen Sie den Triebfahrzeugbegleiter vom Inhalt eines Befehls unterrichten und für die Unterrichtung der anderen Triebfahrzeugführer sorgen, wenn der Inhalt des Befehls für das Verhalten der Triebfahrzeugführer Bedeutung hat.

(2) Wenn Ihnen als Triebfahrzeugführer ein Befehl diktiert wurde, müssen Sie für Verständigung des Zugführers sorgen, wenn der Empfang des Befehls Bedingung für das Erteilen des Abfahrauftrags durch den Zugführer ist.

4 Behandeln durch den Triebfahrzeugführer

Prüfen

(1) Wenn Sie einen Befehl erhalten, müssen Sie prüfen, ob sich ✶
der Befehl auf Ihren Zug und dessen Standort bezieht. ✶

Auslegen

(2) Sie müssen Befehle bis zur Erledigung im Führerraum sicht- ✶
bar auslegen. Wenn Sie sich nicht im Führerraum aufhalten, müssen Sie die Befehle bei sich führen.

Fahrzeugwechsel

(3) Wechselt das Fahrzeug an der Spitze des Zuges oder wird ✶
Ihre Arbeit von einem anderen Triebfahrzeugführer über- ✶
nommen, müssen Sie für die Übergabe weiterhin gültiger ✶
Befehle sorgen. ✶

Erledigte Befehle

(4) Einen erledigten Befehl müssen Sie durchkreuzen und weg- ✶
legen.

5 Befehle zurückziehen

Grundsatz

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

✶ **1 Fahrplan-Mitteilung 1**

✶ (1) Mit Fahrplan-Mitteilung 1 dürfen Sie als Fahrdienstleiter Fahrplanangaben bekanntgeben.

✶ (2) Verwenden Sie in der Regel Vordruck 408.0415V01, soweit es nicht anders bestimmt ist. Ist der Vordruck ausnahmsweise nicht vorhanden, müssen Sie den Wortlaut des Vordrucks anwenden.

✶ (3) Sie müssen eintragen

a) Nummer des Fahrplanheftes, in dem sich die Spalten 1 bis 3b befinden, nach denen der Zug fahren soll,

b) Nummer der Seite im Fahrplanheft, auf der die Betriebsstelle genannt ist, ab der der Zug nach dem Fahrplan fahren soll,

c) Nummer der Spalte oder Linie des Fahrplans, nach der der Zug fahren soll oder die Nummer des Zuges, dessen Fahrplan für den Zug gilt,

d) Namen der Betriebsstellen, zwischen denen die Fahrplanangaben gelten sollen, sowie Betriebsstellen mit planmäßigen Halten.

✶ **2 Übermitteln**

Allgemein

✶ (1) Als Fahrdienstleiter dürfen Sie dem Triebfahrzeugführer oder Zugführer eine Fahrplan-Mitteilung wie folgt übermitteln:

a) Eine durch Fax bekannt gegebene Fahrplan-Mitteilung dürfen Sie

1. dem Triebfahrzeugführer oder Zugführer aushändigen, und zwar dem Triebfahrzeugführer das Original, dem Zugführer eine Kopie,
2. ohne Durchschrift ausfertigen und der örtlichen Aufsicht diktieren oder durch Fax bekannt geben. Als örtliche Aufsicht müssen Sie die Fahrplan-Mitteilung nach den Regeln in Nr. 1 aushändigen, nach den Regeln in b) Nr. 2 oder 3 ausfertigen und aushändigen oder nach den Regeln im Absatz 2 diktieren.
3. ohne Durchschrift ausfertigen und dem Triebfahrzeugführer oder Zugführer nach den Regeln im Absatz 2 diktieren.

b) Eine Ihnen diktierte Fahrplan-Mitteilung oder von Ihnen erteilte Fahrplan-Mitteilung 1 dürfen Sie

1. nach den Regel nach a) Nr. 2 oder 3 übermitteln,
2. - wenn der Triebfahrzeugführer die Aufgaben des Zugführers wahrnimmt - mit einer Durchschrift ausfertigen, und dem Triebfahrzeugführer die Urschrift aushändigen
3. - wenn der Zug von einem Zugführer begleitet wird - mit zwei Durchschriften ausfertigen, und dem Triebfahrzeugführer oder dem Zugführer die Urschrift und die erste Durchschrift aushändigen.

Diktieren

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

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

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

3 Verständigen durch den Triebfahrzeugführer

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

4 Behandeln durch den Triebfahrzeugführer

Sie müssen Fahrplan-Mitteilungen wie einen Befehl behandeln.

1 Sonderzüge

Fahrplan-angaben

(1) a) 1. Sie dürfen einen Sonderzug als Triebfahrzeugführer fahren, wenn Ihnen die für den Zug geltenden Fahrplanangaben bekannt gegeben sind.

2. Sie dürfen einen Sonderzug als Zugführer begleiten, wenn Ihnen die für den Zug von Ihnen zu beachtenden Fahrplanangaben bekannt gegeben sind.

b) Die Angaben dürfen nur schriftlich - auch durch Angabe von Fahrplanheft oder Vergleichsfahrplan - bekannt gegeben oder mit Fahrplan-Mitteilung übermittelt werden. Für Sperrfahrten, die unvorhergesehen verkehren, dürfen die Angaben der Fahrplan-Mitteilung durch Eintrag in den Befehl 11 bekannt gegeben werden.

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

Rettungszüge

✶ (2) Für Rettungszüge auf bestimmten Strecken gelten die in den Führerräumen derTriebfahrzeuge der Rettungszüge vorhandenen Einsatzaufträge.

✶ 2 Umleiten

Allgemein

✶ (1) Ihr Zug darf nur umgeleitet werden, wenn Ihnen die im Abschnitt 1 Absatz 1 a genannten Angaben nach Abschnitt 1 Absatz 1 b bekannt gegeben sind. Statt des Zuganfangsbahnhofs und des Zugendbahnhofs muss Ihnen die Betriebsstelle bekannt gegeben werden, auf der die Umleitung beginnt oder endet.

Erleichterungen

✶ (2) Züge können unter erleichterten Bedingungen umgeleitet werden. Sie erhalten keine Fahrplan-Mitteilung. Die Angaben sind im Fahrplan enthalten. In den Örtlichen Richtlinien ist angegeben, wie Sie über die Umleitung unterrichtet werden. Wird Ihnen die Umleitung nicht durch Signale angezeigt, verständigt Sie der Fahrdienstleiter mündlich.

4 Trittstufen ausfahren ✶

(1) Als Triebfahrzeugführer dürfen Sie bei Halt am Bahnsteig zum Ein- und Aussteigen Trittstufen ausfahren, soweit dies nicht durch Befehl 11 verboten ist. ✶

(2) Wenn an bestimmten Bahnsteiggleisen (Örtliche Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen) Trittstufen nicht ausgefahren werden dürfen, müssen Sie als Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer eines zum Aus- oder Einsteigen haltenden Zuges durch Befehl 11 verständigen. Der Befehl lautet: „Sie dürfen Trittstufen in (Betriebsstelle) nicht ausfahren.“ ✶

Züge fahren Nachschieben - Regeln für Triebfahrzeugführer -	408.0442

1 Allgemeines ✶

Zugbildung Einschränkungen

(1) a) Bevor ein Zug außerplanmäßig nachgeschoben wird, müssen Sie feststellen, dass sich folgende Fahrzeuge nicht im Zug befinden: ✶

- Fahrzeuge, deren Zug- und Stoßeinrichtungen Nachschieben nicht zulassen, ✶
- Fahrzeuge, die nur durch die Ladung oder zusätzlich durch Steifkupplung verbunden sind, ✶
- Wagen, deren Ladungen über mehrere Wagen reichen, wenn die einzelne Ladung länger als 60 m ist; dies gilt nicht für Langschienentransporteinheiten, die auf einer Tafel als solche gekennzeichnet sind. ✶

b) Zwischen Schiebetriebfahrzeug und Wagenzug dürfen keine Fahrzeuge laufen. ✶

Kuppeln

(2) Schiebetriebfahrzeuge müssen Sie miteinander kuppeln. Schiebetriebfahrzeuge, die bis zu einem Bahnhof oder darüber hinaus am Zug bleiben, müssen Sie bis zum letzten Haltbahnhof mit dem Zug kuppeln. Schiebetriebfahrzeuge, die in Gefällen am Zug bleiben, müssen Sie stets mit dem Zug kuppeln. ✶

Zugvorbereitung

(3) Als Triebfahrzeugführer eines mit einem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeuges müssen Sie dafür sorgen, dass vor Beginn des Nachschiebens das Schlusssignal vom letzten Fahrzeug vor dem Schiebetriebfahrzeug entfernt und nach Beendigung des Nachschiebens wieder angebracht ist. ✶

✶ (4) Bei Schiebetriebfahrzeugen müssen Sie Fahrzeugeinrichtungen der Zugbeeinflussung abschalten. Bei Schiebetriebfahrzeugen, die von der freien Strecke zurückkehren, gilt dies für die LZB bis zur Rückkehr in einen Bahnhof.

Zugbeeinflussung

✶ (5) a) Als Triebfahrzeugführer des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges und als Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs verständigen Sie sich in der Regel über Funk. Steht Funk nicht zur Verfügung, dürfen Sie sich durch Signal Zp 1 verständigen, wenn die Schiebetriebfahrzeuge mit dem Zug gekuppelt sind oder wenn dies in den Örtlichen Richtlinien zugelassen ist.

b) Erhalten Sie als Triebfahrzeugführer eines nachgeschobenen Zuges einen Befehl, der auch für das Verhalten des Triebfahrzeugführers des Schiebetriebfahrzeugs Bedeutung hat (z. B. Halt zur Sicherung eines Bahnübergangs, Herabsetzen der zulässigen Geschwindigkeit, Fahrt mit gesenkten Stromabnehmern), müssen Sie als Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges den Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs vom Inhalt des Befehls verständigen. Wenn dies nicht möglich ist, müssen Sie dem Fahrdienstleiter mitteilen, dass er den Befehl auch dem Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs übermitteln muss.

Verständigen

✶ (6) a) Als Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs müssen Sie das Schiebetriebfahrzeug vor der Abfahrt an den Zug setzen. Wenn Sie zum Nachschieben bereit sind, müssen Sie den Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges verständigen. Steht Funk nicht zur Verfügung, müssen Sie Signal Zp 1 geben.

b) Hat die Betriebszentrale das außerplanmäßige Nachschieben mit einem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeug angeordnet, teilt sie dies dem Fahrdienstleiter mit. Wenn Sie als Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs das Fahrzeug an den Zug gesetzt haben, müssen Sie dies dem Fahrdienstleiter melden.

c) Mit dem Nachschieben dürfen Sie erst beginnen, wenn der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges die Weisung zum Anfahren gegeben hat. Steht Funk nicht zur Verfügung, müssen Sie als Triebfahrzeugführer an der Spitze Signal Zp 1 geben. Als Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs müssen Sie mit Signal Zp 1 antworten und mit dem Nachschieben beginnen. In den Örtlichen Richtlinien kann eine andere Art der Verständigung angeordnet sein.

Ansetzen an den Zug

Geschwindigkeit

(7) Die zulässige Geschwindigkeit ist für ✶
a) nachgeschobene Züge ✶
1. wenn das Schiebetriebfahrzeug mit dem Zug gekuppelt ist, 80 km/h, ✶ ✶
2. sonst 60 km/h, ✶
b) Schiebetriebfahrzeuge, die von der freien Strecke aus zurückkehren, 50 km/h. ✶ ✶

Druckkraft

(8) Beim Nachschieben darf die Druckkraft höchstens 240 kN (24 t) betragen. In Bahnhöfen oder auf Abzweigstellen müssen Sie die Druckkraft auf 120 kN (12 t) beschränken. Größere Druckkräfte können für bestimmte Streckenabschnitte oder Züge in den Örtlichen Richtlinien zugelassen sein. ✶ ✶ ✶ ✶ ✶

Bremsen

(9) Bevor Sie als Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges eine Bremsung einleiten, müssen Sie den Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs verständigen. Steht Funk nicht zur Verfügung, müssen Sie Signal Zp 1 geben. ✶ ✶ ✶ ✶

Züge fahren **Geschobene Züge**	**408.0445**

✶

1 Allgemeines

Zulässig

(1) Es dürfen geschoben werden
a) Arbeitszüge,
b) Züge nach und von Anschlussstellen sowie benachbarten Bahnhöfen, die nur an eines der beiden Streckengleise angeschlossen sind, ✶ ✶ ✶
c) Züge bei besonderen örtlichen Verhältnissen, wenn es in den Örtlichen Richtlinien zugelassen ist oder ✶ ✶
d) Züge in Störungsfällen.

In den Örtlichen Richtlinien kann das Schieben von Zügen verboten sein. ✶ ✶

Kuppeln

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

Besetzen des Fahrzeuges an der Spitze

(3) a) Das Fahrzeug an der Spitze des Zuges muss mit einem Mitarbeiter besetzt sein.
b) Auf das Besetzen des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges darf verzichtet werden, wenn
1. nur ein Fahrzeug geschoben wird und Sie als Triebfahrzeugführer die Strecke nach Modul 408.0341 Abschnitt 1 Absatz 1 a beobachten können ✶ ✶
2. es bei zurücksetzenden Zügen nach Modul 408.0572 Abschnitt 1 Absatz 1 a zulässig ist. ✶

2 Ausrüstung

(1) Als Mitarbeiter an der Spitze des Zuges müssen Sie eine Signalpfeife und bei Dunkelheit eine weiß leuchtende Handleuchte mitführen. **Signalpfeife, Handleuchte**

(2) Als Mitarbeiter an der Spitze des Zuges müssen Sie mit einem Signalhorn ausgerüstet sein, und zwar **Signalhorn**

- auf Strecken mit Bahnübergängen ohne technische Sicherung, in den Fällen nach Abschnitt 1 Absatz 1a bis 1c oder
- wenn Sie den Auftrag haben, Beschäftigte zu warnen

(3) Als Mitarbeiter an der Spitze des Zuges müssen Sie einen Luftbremskopf verwenden, wenn Sie den Auftrag haben, Be- **Luftbremskopf**
✶ schäftigte zu warnen. Örtliche Richtlinien oder eine Betra
✶ können die Verwendung eines Luftbremskopfes vorschrei-
✶ ben.

(4) Als Mitarbeiter an der Spitze des Zuges müssen Sie in Funkverbindung mit dem Triebfahrzeugführer stehen, wenn Sie den Auftrag haben, Beschäftigte zu warnen. **Funk**

3 Aufgaben

(1) a) Sie müssen die Strecke nach den Regeln im Modul 408.0341 Abschnitt 1 Absatz 1 a beobachten. **Mitarbeiter an der Spitze des Zuges**

b) Erforderlichenfalls müssen Sie Haltaufträge geben sowie die Bestimmungen im Modul 301.0901 Abschnitt 2 und im Modul 301.1501 Abschnitt 1 Absatz 3 beachten.

c) Wenn der Triebfahrzeugführer Sie unterrichtet hat, dass Sie Beschäftigte warnen müssen, müssen Sie Personen am und im Gleis durch Signal Zp 1 warnen und anhalten, wenn Personen das Gleis nicht verlassen.

(2) a) Wenn Sie den Auftrag haben, Beschäftigte zu warnen, müssen Sie den Mitarbeiter an der Spitze des Zuges hierüber unterrichten. **Triebfahrzeugführer**

b) Sie müssen sich an der Streckenbeobachtung beteiligen und auf die Aufträge des Mitarbeiters an der Spitze des Zuges achten.

c) Wenn Sie nach Abschnitt 1 Absatz 3 b Nr. 1 auf die Besetzung des Fahrzeuges an der Spitze verzichten und den Auftrag haben, Beschäftigte zu warnen, müssen Sie unmittelbar vor Ingangsetzen der Fahrt feststellen, dass sich direkt vor dem ersten Fahrzeug keine Beschäftigten aufhalten.

d) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 30 km/h für Züge
✶ nach Abschnitt 1 Absatz 1 a bis 1 c.

e) Über Bahnübergänge ohne technische Sicherung dürfen Sie mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 20 km/h fahren.

f) Im Störungsfall nach Abschnitt 1 Absatz 1 d dürfen Sie nur so langsam fahren, dass Sie jederzeit anhalten können. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 10 km/h.

Züge fahren **Fahrplanhalt ausfallen lassen**	**408.0452**

1 Grundsatz

Ein nicht benötigter Fahrplanhalt darf ausfallen, wenn er

- den Reisenden nicht bekannt gegeben ist,
- der Zug über eine Fahrstraße für Durchfahrten geleitet werden kann und ✶ ✶
- für diese Fahrstraße ein Ausfahrsignal vorhanden ist. ✶

2 Aufgaben

Fahrdienstleiter

a) Wenn Sie als Fahrdienstleiter einen Fahrplanhalt ausfallen lassen wollen, müssen Sie sich mit dem Zugführer verständigen. Sie brauchen den Zugführer nicht zu verständigen, wenn im Fahrplan ein Bedarfshalt oder ein Betriebshalt vorgeschrieben ist. ✶ ✶ ✶ ✶ ✶

Zugführer

b) Wenn Sie als Zugführer feststellen, dass ein Fahrplanhalt nicht gebraucht wird, müssen Sie beim Fahrdienstleiter nachfragen, ob der Fahrplanhalt ausfallen darf. Sie brauchen nicht nachzufragen, wenn im Fahrplan Bedarfshalt vorgeschrieben ist. Braucht der Zug voraussichtlich nicht zu halten, müssen Sie den Triebfahrzeugführer verständigen. Sie brauchen den Triebfahrzeugführer nicht zu verständigen, wenn im Fahrplan ein Betriebshalt vorgeschrieben ist.

1 Halten

Haltstellung eines Signals, LZB-Halt oder ETCS-Halt

✶ (1) Wenn Sie wegen eines Halt zeigenden Signals, eines LZB-Halts oder eines ETCS-Halts halten müssen, müssen Sie möglichst nahe an das Signal, den LZB-Halt oder den ETCS-Halt heranfahren. Bei einem ETCS-Halt sollen Sie unabhängig von der Führerraumanzeige vor dem zugehörigen Hauptsignal, dem Signal Ne 14 oder dem Blockkennzeichen halten. Sie müssen die Ursache des Halts beim Fahrdienstleiter erfragen, wenn sie Ihnen nicht bereits bekannt ist. Sie müssen den Fahrdienstleiter jedoch spätestens fünf Minuten nach dem Anhalten verständigen.

„H“ im Fahrplan

✶ (2) Werden Sie am Einfahrsignal eines Bahnhofs angehalten und ist im Fahrplan Ihres Zuges in der Ankunftsspalte für diesen Bahnhof ein „H“ vorgeschrieben, müssen Sie sich sofort nach dem Anhalten beim Fahrdienstleiter melden.

2 Weiterfahrt nach Halt

Haltsignal, LZB-Halt, ETCS-Halt

✶ (1) Wenn Sie wegen eines Halt zeigenden Signals, eines LZB-Halts oder eines ETCS-Halts halten, dürfen Sie weiterfahren, sobald das Signal oder Führerraumanzeigen die Fahrt zulassen.

Einfahr- oder Zwischensignal

✶ (2) Wenn Sie wegen eines Halt zeigenden Einfahr- oder Zwischensignals, an dem sich keine Vorsignalisierung befindet, gehalten haben, müssen Sie bis zum Erkennen der Stellung des Ausfahrsignals so vorsichtig fahren, dass Sie bei Haltstellung eines Zwischen- oder Ausfahrsignals vor diesem zum Halten kommen.

Lichtsignale mit weiß-gelb-weiß-gelb-weißen Mastschild

(3) Wenn bei einem gestörten oder Halt zeigenden Lichtsignal mit weiß-gelb-weiß-gelb-weißem Mastschild keine Verständigung mit dem Fahrdienstleiter möglich ist und Sie deshalb nach Modul 301.0002 Abschnitt 8 Absatz 1 b bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht weiterfahren, müssen Sie den Fahrdienstleiter so bald wie möglich, spätestens auf dem nächsten Bahnhof, über die Weiterfahrt verständigen.

3 Halt vor der beabsichtigten Stelle

Haltsignal, LZB-Halt, ETCS-Halt

✶ Wenn Sie in einem Bahnhof vor der beabsichtigten Stelle zum Halten gekommen sind und zum Signal, LZB-Halt bzw. ETCS-Halt oder zum gewöhnlichen Halteplatz vorziehen müssen, dürfen Sie dies bei Halt zeigendem Signal, LZB-Halt oder ETCS-Halt nur nach

mündlicher Zustimmung des Fahrdienstleiters tun. Als Triebfahrzeugführer eines LZB-geführten Zuges müssen Sie auf Aufforderung des Fahrdienstleiters die LZB mit dem Störschalter ab- und wieder einschalten. ✶

4 Fahrt mit besonderem Auftrag

Art des Auftrags

(1) – Zur Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal ✶
– zur Fahrt, wenn ein Fahrweg benutzt werden muss, für den ein Hauptsignal nicht vorhanden ist oder ✶
– zur Fahrt bei LZB-Halt oder ETCS-Halt ✶
– zur Vorbeifahrt an einem Signal Ne 14 in der ETCS-Betriebsart SR ✶

kann Sie der Fahrdienstleiter wie folgt beauftragen: ✶

a) Bei einem signalgeführten Zug durch ✶
– Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8, Ts 3 oder Signal Sh 1 bei Einfahrt an einem Sperrsignal in Höhe des Einfahrsignals beim Befahren des Gegengleises ✶
– Befehl, und zwar Befehl 1, Befehl 2, Befehl 3 oder Befehl 6, ✶
– mündlichen Auftrag, wenn am Hauptsignal Signal Zs 12 vorhanden ist. ✶

b) Bei einem anzeigegeführten Zug oder bei einem Zug in der ETCS-Betriebsart SR ✶
– durch Befehl, und zwar Befehl 1, Befehl 2 oder Befehl 3, ✶
– bei LZB durch LZB-Ersatzauftrag, LZB-Vorsichtauftrag oder LZB-Gegengleisfahrauftrag ✶
– bei ETCS durch eine Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart OS oder FS; bei ETCS Level 2 in ETCS-Betriebsart SR auch durch eine Textmeldung mit dem Wortlaut „Sie dürfen vorbeifahren an ETCS-Halt-Tafel … [Signalbezeichnung]“. ✶

Sperrsignal

(2) Zur Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignal erteilt Ihnen der Fahrdienstleiter Befehl 2. ✶

Ein LZB-Ersatzauftrag an einer virtuellen Blockstelle gilt auch als Auftrag zur Vorbeifahrt an dem Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignal, an dem die virtuelle Blockstelle eingerichtet ist. ✶

Bei einer Fahrt in ETCS-Betriebsart FS oder OS dürfen Sie an einem Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignal, an dem eine virtuelle Blockstelle eingerichtet ist, vorbeifahren, wenn Sie folgende Textmeldung erhalten: „Vorbeifahrt an … [Bezeichnung des Signals] erlaubt.“ ✶

(3) a) Für signalgeführte Züge gilt:

Zulässige Geschwindigkeit für signalgeführte Züge

1. Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch Signal Zs 1, Zs 8, Sh 1, Ts 3, Befehl oder mündlichen Auftrag zugelassen hat, beträgt die zulässige Geschwindigkeit 40 km/h.

   - Zs 1, Zs 8, Sh 1, Ts 3, Befehl, mündlicher Auftrag

   Bei Signalen ohne anschließenden Weichenbereich nach Modul 301.0002 Abschnitt 5 gilt diese Geschwindigkeit, bis die Spitze des Zuges am Signal vorbeigefahren ist. Bei Signalen mit anschließendem Weichenbereich gilt diese Geschwindigkeit vom Signal ab, bis der Zug den anschließenden Weichenbereich durchfahren hat, sofern nicht innerhalb des Weichenbereichs eine niedrigere Geschwindigkeit angezeigt wird. Ist kein Signal vorhanden, liegt der Anfang des etwa anschließenden Weichenbereichs an der Stelle, von der ab der Befehl gilt.

2. Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch Signal Zs 7 zugelassen hat, müssen Sie nach den Regeln im Modul 408.0561 Abschnitt 1 auf Sicht fahren und die Regeln nach 1. beachten.

   - Zs 7

3. Die zulässige Geschwindigkeit für Zugfahrten, die der Fahrdienstleiter mit Befehl, Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8, oder mündlichem Auftrag zugelassen hat, gilt auf Bahnhöfen bereits bei der Abfahrt des Zuges.

   - Abfahrt

4. Wenn Sie an einem Halt zeigenden oder gestörten
   - Lichthauptsignal mit dunklem Lichtvorsignal oder
   - Hauptsignal, das die Stellung „Halt erwarten“ zeigen kann,

   vorbeifahren, müssen Sie bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals - höchstens 2000 m - mit höchstens 40 km/h fahren.

   - Fehlende Vorsignalinformation

b) Für LZB-geführte Züge gilt:

Zulässige Geschwindigkeit für LZB-geführte Züge

1. Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch Befehl, LZB-Ersatzauftrag oder LZB-Gegengleisfahrauftrag zugelassen hat, beträgt die zulässige Geschwindigkeit 40 km/h.

   Ersatzauftrag, LZB-Gegengleisfahrauftrag

   Diese Geschwindigkeit gilt, bis die Führerraumanzeige als V-soll eine andere Geschwindigkeit anzeigt.

2. Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch einen LZB-Vorsichtauftrag zugelassen hat, müssen Sie nach den Regeln im Modul 408.0561 Abschnitt 1 bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht fahren.

   LZB-Vorsichtauftrag

Zulässige Geschwindigkeit für ETCS-geführte Züge

c) Für ETCS-geführte Züge oder für Züge in der ETCS-Betriebsart SR gilt:

1. Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch Befehl zugelassen hat und Sie mit Befehl 10 vom Auftrag, auf Sicht zu fahren, befreit hat, beträgt die zulässige Geschwindigkeit 40 km/h.

   Diese Geschwindigkeit gilt bis zum Ende des etwa anschließenden Weichenbereichs nach Modul 301.0002 Abschnitt 5. Danach müssen Sie die Geschwindigkeiten in Fahrplan und La beachten. Dies gilt so lange, bis die Führerraumanzeige wieder Betriebsart FS anzeigt.

2. Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch
   - einen Befehl zugelassen hat und Sie nicht mit Befehl 10 vom Auftrag, auf Sicht zu fahren befreit oder
   - eine Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart OS zugelassen hat,

   müssen Sie nach den Regeln in Modul 408.0561 Abschnitt 1 auf Sicht fahren. Dabei müssen Sie ggf. niedrigere Geschwindigkeiten oder einen Halt in der Führerraumanzeige sowie niedrigere Geschwindigkeiten in Fahrplan und La beachten.

   Der Auftrag, auf Sicht zu fahren, gilt
   - bis ETCS eine Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS anzeigt, oder
   - bis zum nächsten Hauptsignal oder bis zum nächsten Signal Ne 14, wenn dort ein Übergang bzw. Wechsel in ETCS-Betriebsart SR stattfindet.

1 Anwenden

Gegengleis

✶ (1) Auf zweigleisigen Strecken darf auf der freien Strecke auf
✶ dem Gegengleis gefahren werden.

(2) Fahren auf dem Gegengleis ist zugelassen,

✶ a) wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, wenn es
✶ der Beschleunigung des Bahnbetriebs dient,

✶ b) wo Gleiswechselbetrieb vorübergehend oder nicht einge-
✶ richtet ist,

✶ 1. zwischen einer Anschlussstelle, einer Abzweigstelle
✶ (ausgenommen Überleitstelle) oder einem Bahnhof,
✶ die nur an eines der beiden Streckengleise ange-
✶ schlossen sind und dem benachbarten Bahnhof,

2. wenn der Zweck der Fahrt es erfordert (z. B. Arbeits-
✶ zug, Hilfszug oder zurückkehrendes Schiebetriebfahr-
✶ zeug) oder

3. wenn das Regelgleis vorübergehend nicht befahren werden kann oder darf (z. B. gesperrtes Gleis, stehen gebliebener Zug, ausgeschaltete Oberleitung).

2 Gleichzeitige Fahrten derselben Fahrtrichtung

Regel- und Gegengleis dürfen gleichzeitig in derselben Fahrtrichtung befahren werden

✶ a) wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist und keine
✶ Bahnübergangsposten oder Arbeitsstellen über Zugfahr-
✶ ten zu benachrichtigen sind; wo Schrankenwärter vor-
✶ handen sind, können in den Örtlichen Richtlinien
✶ gleichzeitige Fahrten zugelassen sein, oder

✶ b) bei Zügen nach Abschnitt 1 Absatz 2 b) Nr. 1, Sperrfahr-
✶ ten, zurückkehrenden Schiebetriebfahrzeugen oder ste-
hen gebliebenen Zügen, die ihre Fahrt fortsetzen.

1 Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis ✶

signalgeführte Züge

(1) Bei signalgeführten Zügen kann Ihnen der Auftrag, auf dem Gegengleis zu fahren, erteilt werden durch ✶

- Signal Zs 6, ✶
- Signal Zs 8, ✶
- Befehl 4 oder ✶
- Befehl 5 bei Sperrfahrten und Schiebetriebfahrzeugen. ✶

Beim Bedienen von Anschlussstellen darf Ihnen der Auftrag zum Fahren auf dem Gegengleis im Fahrplan des Zuges erteilt werden. ✶

Auf Abzweigstellen, deren Blocksignale nicht mit Signal Zs 6 ausgerüstet sind, verständigt Sie der Fahrplan über die Fahrt in das Gegengleis oder die Weiterfahrt im Gegengleis, soweit der Fahrdienstleiter die Fahrt durch Fahrtstellung eines Hauptsignals zulässt. ✶

anzeigegeführte Züge

(2) Bei anzeigegeführten Zügen dürfen Sie das Regelgleis oder das Gegengleis befahren, wenn Ihnen Auftrag „LZB-Fahrt“ oder ein Fahrauftrag in ETCS-Betriebsart FS erteilt wird. Der Auftrag, auf dem Gegengleis zu fahren, kann Ihnen außerdem durch LZB-Gegengleisfahrauftrag oder Befehl 4 erteilt werden. ✶

2 Nicht gültige Signale ✶

Links neben dem Gegengleis können sich ortsfeste Signale befinden, die beim Fahren auf dem Gegengleis nicht gelten. Nicht gültige ortsfeste Signale sind in den Örtlichen Richtlinien genannt. ✶

Züge fahren **Arbeiten an LZB- oder ETCS-Streckeneinrichtungen** **- Regeln für Triebfahrzeugführer -**	**408.0476**

1 LZB-Streckeneinrichtung

Bei unvorhergesehenen Arbeiten an der LZB-Streckeneinrichtung darf die Betriebszentrale anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren. Als Triebfahrzeugführer werden Sie davon durch Befehl 11 mit dem Wortlaut „Schalten Sie LZB von ... bis ... ab, Zug fährt signalgeführt“ verständigt.

Sie müssen dem Fahrdienstleiter bestätigen, dass Sie die LZB abgeschaltet haben.

Auf der Zugmeldestelle, bis zu der die LZB abzuschalten ist, müssen Sie zum Wiedereinschalten der LZB anhalten.

2 2 ETCS-Streckeneinrichtung

Bei unvorhergesehenen Arbeiten an der ETCS-Streckeneinrichtung darf die Betriebszentrale anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren. Als Triebfahrzeugführer erhalten Sie Befehl 11 mit dem Wortlaut „Fahren Sie signalgeführt weiter“. Wenn Sie den Befehl erhalten haben, müssen Sie Level „NTC PZB“ wählen. Der Befehl, signalgeführt weiterzufahren, wird ungültig, wenn bei der Weiterfahrt ein Levelwechsel nach ETCS Level 1 oder 2 stattfindet oder wenn Ihr Zug in die LZB-Führung aufgenommen wird.

Züge fahren **Sperrfahrten durchführen** **- Regeln für Triebfahrzeugführer und Zugführer -**	**408.0482**

1 Ausdehnen der Sperrfahrten

Grundsatz

(1) Sperrfahrten dürfen

a) von einer Zugmeldestelle bis zur nächsten verkehren und dabei auf zweigleisiger Strecke das Regelgleis oder das Gegengleis befahren,

b) einen Teil der freien Strecke zwischen zwei Zugmeldestellen befahren und dabei

- auf einer Zugmeldestelle beginnen und auf demselben Gleis zur Zugmeldestelle zurückkehren oder auf der freien Strecke enden, oder
- auf der freien Strecke beginnen und auf der freien Strecke oder auf einer Zugmeldestelle enden.

Für Sperrfahrten, die während unterbrochener Arbeitszeit verkehren, kann in einer Betra etwas anderes bestimmt sein.

Mehrere Sperrfahrten

(2) In ein gesperrtes Streckengleis dürfen mehrere Sperrfahrten eingelassen werden.

Fahrzeuge einsetzen

(5) Sie dürfen Fahrzeuge in ein Gleis einsetzen, wenn der Fahrdienstleiter, der das Gleis gesperrt hat, zugestimmt hat.

2 Sperrfahrten trennen, Fahrzeuge abstellen ✶

In den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra kann zugelassen ✶
sein, dass auf der freien Strecke Sperrfahrten getrennt oder ein- ✶
zelne Fahrzeuge abgestellt werden dürfen. ✶

3 Abfahrt

Sperrfahrten dürfen auf der freien Strecke erst abfahren, wenn der Fahrdienstleiter Ihnen als Zugführer die Zustimmung zur Abfahrt mündlich gegeben hat.

4 Gültigkeit der Signale bei mehreren Sperrfahrten

Wenn mehrere Sperrfahrten vor einem Signal halten oder sich ihm nähern, gelten die Fahrtstellung der Hauptsignale oder die Signale Sh 1, Zs 1, Zs 7, Zs 8 oder Ts 3 nur für den Triebfahr- ✶
zeugführer der jeweils ersten Sperrfahrt.

5 Geschwindigkeit

Gezogene Sperrfahrt

(1) Die zulässige Geschwindigkeit einer gezogenen Sperrfahrt ist 50 km/h.

Geschobene Sperrfahrt

(2) Die zulässige Geschwindigkeit einer geschobenen Sperrfahrt ist

a) 30 km/h, jedoch

b) 20 km/h beim Befahren von Bahnübergängen ohne technische Sicherung.

Schneeräumfahrt

(3) Abweichend von Absatz 1 ist die zulässige Geschwindigkeit einer Schneeräumfahrt die in der Bedienungsanweisung des Schneeräumfahrzeugs angegebene Geschwindigkeit.

Kleinwagenfahrt

(4) Die zulässige Geschwindigkeit einer Kleinwagenfahrt, die von einem Kleinwagen angetrieben wird, ist 25 km/h.

6 Verhalten an Bahnübergängen

(1) Vor Bahnübergängen mit offenen Schranken müssen Sie anhalten, bis die Schranken geschlossen sind. Müssen Sie nach Abschnitt 7 bei der Rück- oder Weiterfahrt auf Sicht fahren, müssen Sie auch bei geschlossenen Schranken zunächst anhalten. Ist eine Verständigung mit dem Schrankenwärter nicht möglich, müssen Sie nach Modul 408.0671 Abschnitt 2 Absatz 7 verfahren. ✶

7 Rück- oder Weiterfahrt

Bei Halt auf freier Strecke müssen Sie als Zugführer den Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, der die Sperrfahrt abgelassen oder zugelassen hat, sobald wie möglich über die Rück- oder Weiterfahrt verständigen und die Zustimmung einholen. Bis dies geschehen ist, müssen Sie als Triebfahrzeugführer auf Sicht fahren.

8 Sperrfahrt beenden

(1) Wenn die Sperrfahrt auf einer Zugmeldestelle endet, müssen Sie als Zugführer die Ankunft aller Fahrzeuge dem Fahrdienstleiter melden.

(2) Wenn die Sperrfahrt auf der freien Strecke - außer auf einer Abzweigstelle - endet, müssen Sie als Zugführer

a) - wenn die Sperrfahrt auf einer Zugmeldestelle abgefahren ist - dem Fahrdienstleiter dieser Zugmeldestelle

b) - wenn die Sperrfahrt auf der freien Strecke abgefahren ist - dem Fahrdienstleiter, der das Gleis gesperrt hat,

melden, dass das Streckengleis von allen Fahrzeugen der Sperrfahrt und von ggf. abgestellten Fahrzeugen geräumt ist. Signaltechnische Einrichtungen zum Einschließen einer Sperrfahrt in einer Ausweichanschlussstelle dürfen Sie erst nach der Meldung bedienen.

✶ ✶	**Züge fahren** **Reisende sichern**	**408.0491**

✶ Wo höhengleiche Übergänge von Reisenden betreten werden kön-
✶ nen, sind in den Örtlichen Richtlinien Regeln gegeben.

Seite bleibt frei.

Züge fahren **Triebfahrzeugführer oder Zugführer arbeitsunfähig**	**408.0505**

1 Triebfahrzeugführer

Wenn Sie als Triebfahrzeugbegleiter feststellen, dass der Triebfahrzeugführer während der Fahrt arbeitsunfähig geworden ist, müssen Sie den Zug anhalten und Hilfe anfordern.

2 Zugführer

Wenn der Zugführer während der Fahrt arbeitsunfähig geworden ist, und kein Zugbegleiter die Aufgaben des Zugführers übernehmen darf, müssen Sie als Triebfahrzeugführer die Aufgaben des Zugführers wahrnehmen.

Züge fahren **Schwierigkeiten beim Ein- und Aussteigen** **Nach Halten am Bahnsteig anfahren**	**408.0511**

1 Schwierigkeiten beim Aus- oder Einsteigen

Allgemeine Maßnahmen

(1) a) Wenn mit Reisenden besetzte Wagen ausnahmsweise an Stellen zum Halten gekommen sind, wo das Aus- oder Einsteigen schwierig ist, müssen Sie als Zugbegleiter die Reisenden zur Vorsicht auffordern. Sie müssen die Reisenden bitten, nach Möglichkeit durch die Wagen so weit durchzugehen, dass sie ungefährdet aussteigen können.

b) Wird Ihnen als Zugführer bekannt, dass Schwierigkeiten beim Aussteigen zu erwarten sind, müssen Sie dafür sorgen, dass

1. sich ein Zugbegleiter in dem betroffenen Wagen aufhält, um ein Aussteigen aus diesem Wagen möglichst zu verhindern,
2. die Reisenden bis zu einem für das Aussteigen geeigneten Wagen durchgehen.

Maßnahmen bei Halt auf freier Strecke

(2) Hält ein Zug auf freier Strecke aus unvorhergesehenem Anlass, dürfen Sie als Zugführer das Aussteigen der Reisenden zulassen, wenn der Aufenthalt voraussichtlich längere Zeit dauert und sie nicht gefährdet werden können. Sie müssen die Reisenden darauf hinweisen, dass sie auf eigene Gefahr aus- oder einsteigen.

2 Nach Halten am Bahnsteig anfahren

Unvorhergesehenes Halten

(1) a) Kommt ein Reisezug mit wirksamer Überwachungseinrichtung der Außentüren im Führerraum am Bahnsteig unvorhergesehen zum Halten, dürfen Sie als Triebfahrzeugführer die Außentüren der Wagen nicht freigeben. Sie dürfen den Zug ohne Auftrag des Zugführers bewegen, wenn mm Führerraum wird angezeigt, dass keine Außentüren geöffnet worden sind.

b) Wird im Führerraum angezeigt, dass Außentüren geöffnet worden sind oder hat der Reisezug keine wirksame Überwachungseinrichtung der Außentüren im Führerraum, dürfen Sie als Triebfahrzeugführer den Zug bewegen, wenn der Zugführer Sie hierzu beauftragt hat.

Als Zugführer oder Zugschaffner müssen Sie feststellen, dass Reisende nicht ein- oder aussteigen und die Türen geschlossen sind.

Nach dieser Feststellung geben Sie:

- als Zugschaffner eine Fertigmeldung,
- als Zugführer dem Triebfahrzeugführer Abfahrauftrag nach Modul 408.0333 mit Signal Zp 9,
- als Triebfahrzeugführer, bevor Sie den Zug bewegen, Signal Zp 1.

Halten nicht am gewöhnlichen Halteplatz

(2) a) Kommt ein Reisezug mit wirksamer Überwachungseinrichtung der Außentüren im Führerraum bei planmäßigem Halt nicht am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten, dürfen Sie als Triebfahrzeugführer die Außentüren der Wagen nicht freigeben. Sie dürfen den Zug ohne Auftrag des Zugführers bewegen, wenn im Führerraum wird angezeigt, dass keine Außentüren geöffnet worden sind.

b) Wird im Führerraum angezeigt, dass Außentüren geöffnet wurden sind, oder hat der Reisezug keine wirksame Überwachungseinrichtung der Außentüren im Führerraum, dürfen Sie als Triebfahrzeugführer den Zug bewegen, wenn der Zugführer Sie hierzu beauftragt hat.

Als Zugführer oder Zugschaffner müssen Sie feststellen, dass Reisende nicht ein- oder aussteigen und die Türen geschlossen sind.

Nach dieser Feststellung geben Sie:

- als Zugschaffner eine Fertigmeldung,
- als Zugführer müssen Sie den Triebfahrzeugführer mündlich oder durch Hochhalten des Armes beauftragen, weiterzufahren. Abfahrauftrag nach Modul 408.0333 dürfen Sie nicht geben,
- als Triebfahrzeugführer, bevor Sie den Zug bewegen, Signal Zp 1.

✶ ✶ ✶ **Züge fahren** **Unzulässiges Vorbeifahren an Haltsignalen, LZB-Halt, oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war**	**408.0531**

1 Aufgaben des Triebfahrzeugführer

(1) Wenn Sie an einem
- Halt zeigenden Signal,
- ✶ LZB-Halt,
- ✶ LZB-Nothalt oder einem
- ✶ ETCS-Halt

unzulässig vorbeigefahren sind, müssen Sie sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen. Dies gilt auch bei jedem Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR sowie bei jeder PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung oder Kennlicht zeigt oder einem Sperrsignal, das Signal Sh 1, Ra 12 (DV 301) oder Kennlicht zeigt.

(2) Wenn Sie an einer Stelle vorbeigefahren sind, an der nach Befehl zu halten war, müssen Sie sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen.

(3) Für die Weiterfahrt erteilt der Fahrdienstleiter Befehl 2.

Züge fahren **Gefahrdrohende Umstände**	**408.0541**

1 Gleis erkunden

(1) a) 1. Lassen wetterbedingte oder andere gefahrdrohende Umstände (Stürme, Eisregen, extreme Schneehöhen, Hochwasser, Brände, Abfragen eines Notrufes nicht möglich, Tiere usw.) befürchten, dass Gleise nicht ohne Gefahr befahren werden können, sind sie zu erkunden.

✶ 2. Für das Erkunden kommen insbesondere Kontrollgänge, Fahrten mit Straßenfahrzeugen entlang der Strecke oder Posten an der vermuteten Gefahrenstelle, ferner nicht mit Reisenden besetzte Fahrten mit Triebfahrzeugen oder Wendezügen in Betracht.

3. Wenn Sie es mit dem Triebfahrzeugführer vereinbaren und es vertretbar erscheint, darf bei Tag und sichtigem Wetter oder in Tunnels bei eingeschalteter Tunnelbeleuchtung die Erkundung auch mit Reise- oder Güterzügen durchgeführt werden.

b) Sie müssen den Triebfahrzeugführer mit Befehl 9 anweisen, auf den betroffenen Gleisen auf Sicht zu fahren. Weisen Sie den Triebfahrzeugführer zusätzlich durch Befehl 9.1 an, das Gleis zu erkunden und das Ergebnis der Erkundung an Sie zu melden.

2 Befahren von vereisten Spurrillen oder Bahnübergängen

a) Wenn nach Ablauf der in den Örtlichen Richtlinien nach b) genannten Zeit kein Zug gefahren ist und Spurrillen auf freier Strecke oder auf Bahnübergängen nicht schnee- und eisfrei gemacht werden konnten, müssen Sie vom Triebfahrzeugführer des Zuges, der das Gleis zuerst befährt, die Radsatzlast des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges melden lassen, soweit die Radsatzlast des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges nicht nach b) in den Örtlichen Richtlinien angegeben ist. ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶

Ist die gemeldete oder die in den Örtlichen Richtlinien nach b) angegebene Radsatzlast für diesen Zug nicht größer als 16 t, müssen Sie den Triebfahrzeugführer durch Befehl 9 anweisen, den Streckenabschnitt mit Spurrillen und die Bahnübergänge mit höchstens 30 km/h zu befahren. ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶

b) In den Örtlichen Richtlinien sind die betroffenen Streckenabschnitte, Bahnübergänge und Zeiten genannt. Es können Radsatzlasten der Fahrzeuge angegeben sein, die an der Spitze des Zuges fahren, und zusätzliche Regeln gegeben sein. ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶

3 Eiszapfenbildung ✶

Wenn sich in Tunnels Eiszapfen bilden können (Örtliche Richtlinien), müssen Sie den Triebfahrzeugführer des Zuges, der das Gleis zuerst befährt, durch Befehl 9 anweisen, im Tunnel auf Sicht zu fahren. ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶

4 Windwarnung ✶

Zeigt eine Windmeldeanlage Windwarnung an, müssen Sie die in den Örtlichen Richtlinien genannten Maßnahmen treffen. ✶ ✶ ✶ ✶

5 Geschlossene Schneedecke ✶

Die Betriebszentrale darf anordnen, dass Züge mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 200 km/h wegen geschlossener Schneedecke mit höchstens 200 km/hfahren. Sie müssen dem Triebfahrzeugführer Befehl 11 mit Wortlaut „Stellen Sie VMZ200 von ... bis ... ein“ erteilen. ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶

6 Melden

Als Triebfahrzeugführer müssen Sie gefahrdrohende Umstände dem Fahrdienstleiter melden.

✶ **7 Nachweis**

✶ Gefahrdrohende Umstände und getroffene Maßnahmen müssen
✶ Sie nachweisen.

Züge fahren **Offene Türen**	**408.0552**

1 Reisezüge

✶ (1) a) Wenn Sie in einem Reisezug nach außen aufschlagende
✶ Türen oder andere offene Außentüren von Personenwa-
✶ gen feststellen oder wenn Ihnen solche Türen gemeldet
✶ worden sind, müssen Sie den Triebfahrzeugführer sofort
✶ verständigen.

Maßnahmen Verständigen

✶ b) Können Sie den Triebfahrzeugführer nicht verständigen,
✶ müssen Sie den Zug sofort anhalten.

Zug anhalten

(2) a) Sind Ihnen als Triebfahrzeugführer offene Außentüren im Reisezug gemeldet worden oder haben Sie offene Außentüren festgestellt, müssen Sie den Zug in der Regel sofort durch Vollbremsung anhalten.

Maßnahmen Zug anhalten

In den Regeln für das Bedienen der Triebfahrzeuge oder technischer Einrichtungen am Zug oder im Abhilfetext zur Störungsbeseitigung im Display der Führerraumanzeige können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.

b) Nach dem Anhalten müssen Sie, soweit der Zug begleitet wird, die Zugbegleiter verständigen. Als Zugbegleiter müssen Sie Weisungen des Triebfahrzeugführers beachten.

Maßnahmen nach dem Anhalten

2 Güterzüge

Wenn Sie in einem Güterzug nach außen aufschlagende Türen feststellen oder wenn Ihnen nach außen aufschlagende Türen gemeldet worden sind, müssen Sie den Zug sofort anhalten.

✶ **3 Nachweis**

✶ Als Fahrdienstleiter müssen Sie Unregelmäßigkeiten und Maß-
✶ nahmen nachweisen.

408.0553	Züge fahren Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen oder Ladungen

1 Feststellen, Melden

Maßnahmen bei Gefahr

(1) Wenn Sie an Fahrzeugen oder Ladungen Unregelmäßigkeiten

(z. B. Brandgeruch, Ölqualm, Flammenbildung, rotglühende Radsatzlager, Pfeiftöne, blockierter Radsatz, Funkensprühen am Radsatz, kreischendes Geräusch, rotglühende Bremsklötze oder Radreifen, brennende Bremsbeläge, unruhiger Lauf des Fahrzeugs, klapperndes klirrendes Geräusch, regelmäßiges starkes Klopfen oder Schlagen, lose Wagendecken, verschobene Ladung)

feststellen oder wenn Ihnen solche Unregelmäßigkeiten gemeldet werden, müssen Sie, außer wenn eine Unregelmäßigkeit nach Absatz 2 angezeigt wird, Maßnahmen bei Gefahr treffen.

Anzeige durch Ortungsanlagen

(2) a) Wird Ihnen als Fahrdienstleiter durch eine Heißläuferortungsanlage oder Festbremsortungsanlage ein Heißläufer oder „Feste Bremse - heiß“ angezeigt, müssen Sie den Zug an dem in den Örtlichen Richtlinien genannten Hauptsignal anhalten. In den Örtlichen Richtlinien können abweichende Regeln zum Anhalten des Zuges gegeben sein. ✶

b) Wird Ihnen als Fahrdienstleiter durch eine Heißläuferortungsanlage oder Festbremsortungsanlage ein Warmläufer oder „Feste Bremse - warm“ angezeigt, müssen Sie den Zug in dem in den Örtlichen Richtlinien genannten Bahnhof anhalten. ✶

c) Teilen Sie dem Triebfahrzeugführer vor dem Anhalten des Zuges die Art der Meldung, den betroffenen Radsatz und die betroffene Zugseite mit. ✶

d) Als Triebfahrzeugführer sollen Sie bei einem Heißläufer oder bei der Meldung „Feste Bremse - heiß“ den Zug mit einer Vollbremsung anhalten.

2 Untersuchen

Allgemein

(1) a) Nach dem Anhalten müssen Sie als Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer die Unregelmäßigkeit mitteilen, sofern ihm diese nicht schon nach Abschnitt 1 Absatz 2 mitgeteilt worden ist. ✶

b) Als Triebfahrzeugführer müssen Sie - auch wenn Sie eine Unregelmäßigkeit selbst festgestellt haben -

1. den Zug nach der Unregelmäßigkeit absuchen
2. bei Anzeige durch eine Ortungsanlage das geortete Fahrzeug untersuchen; können Sie an diesem Fahrzeug keine Unregelmäßigkeit feststellen, müssen Sie das davor und dahinter laufende Fahrzeug nach Wärmequellen absuchen,
3. dem Fahrdienstleiter die zu treffenden Maßnahmen mitteilen.

Im Bahnhof

(2) Haben Sie als Fahrdienstleiter einen Zug mit einem durch Heißläuferortungsanlage angezeigten Heißläufer an einem Einfahrsignal angehalten, dürfen Sie den Zug durch den
✶ Triebfahrzeugführer im Bahnhof untersuchen lassen, sofern
✶ dies in den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Be-
✶ triebsstellen nicht verboten ist. Sie müssen den Zug in das
✶ durchgehende Hauptgleis einlassen. Als Triebfahrzeugfüh-
rer dürfen Sie den Zug nur mit Schrittgeschwindigkeit in den Bahnhof fahren.

3 Schäden an Fahrzeugen

Als Triebfahrzeugführer müssen Sie, sofern ein Wagenmeister nicht zur Verfügung steht, Fahrzeuge mit Mängeln, die den Bahnbetrieb gefährden können, aus dem Zug aussetzen.

✶ 4 Nachweis

✶ Als Fahrdienstleiter müssen Sie Unregelmäßigkeiten und Maß-
✶ nahmen nachweisen.

1 Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern

Triebfahrzeug

(1) Wenn Sie bei einem Triebfahrzeug einen beschädigten gehobenen Stromabnehmer feststellen oder einen unruhigen Stromabnehmerlauf (z. B. heftig schwankende Oberleitung) beobachten, müssen Sie Maßnahmen bei Gefahr treffen. Als ✶ Fahrdienstleiter müssen Sie die Zentralschaltstelle verstän- ✶ digen und mit ihr die weiteren Maßnahmen vereinbaren. Als ✶ Triebfahrzeugführer müssen Sie dem Fahrdienstleiter melden, ob der Zug weiterfahren darf.

Speisewagen

(2) Wenn Sie bei einem fahrenden Zug einen Speisewagen mit gehobenem Stromabnehmer feststellen, müssen Sie den Zug sofort anhalten und als Fahrdienstleiter die Zentralschalt- ✶ stelle verständigen. ✶

Nachweis

(3) Als Fahrdienstleiter müssen Sie Unregelmäßigkeiten und ✶ Maßnahmen nachweisen. ✶

2 Feuer im Zug

Erste Maßnahmen

(1) Wenn während der Fahrt ein Fahrzeug in Brand gerät, müssen Sie den Zug so schnell wie möglich anhalten. Dabei sollten Sie als Triebfahrzeugführer möglichst nicht in Tunnels, an brandgefährdeten Stellen oder an Stellen, wo die Hilfeleistung erschwert ist, halten.

Wenn Sie als Zugbegleiter Feuer entdecken, müssen Sie bei Zügen mit Lautsprecheranlage die Hilfe der anderen Zugbegleiter anfordern mit der Ansage:

"Achtung Zugbegleiter! Mit F-Gerät in Wagen (Nummer) kommen.“

Als Zugpersonal müssen Sie unverzüglich für die Sicherung der Reisenden und Ladungen sorgen.

Elektrisch betriebene Strecken

(2) Auf elektrisch betriebenen Strecken müssen Sie das Halten auf freier Strecke möglichst abkürzen. Brennende Fahrzeuge müssen Sie möglichst auf ein Gleis ohne Oberleitung oder ein Nebengleis fahren, jedoch nicht in unmittelbare Nähe der Oberleitungsmaste oder Quertragwerke.

Tunnel

(3) Wenn ein Fahrzeug eines Zuges, der Reisende befördert, in Brand gerät und der Zug in einem Tunnel zum Halten kommt, müssen Sie wie folgt verfahren:

a) Als Zugbegleiter müssen Sie dafür sorgen, dass Reisende den Wagen mit der Brandstelle sofort räumen und sich in die benachbarten Wagen begeben.

b) Sie müssen Klimaanlage und Belüftung im ganzen Zug sofort ausschalten.

c) Sobald Sie als Zugführer erkennen, dass der Brand nicht gelöscht werden kann, müssen Sie die Räumung des Zuges anordnen. Dazu müssen Sie - möglichst in Absprache mit dem Fahrdienstleiter - die Fluchtrichtung festlegen und für das Anschalten einer eventuell vorhandenen Tunnelbeleuchtung sorgen. Als Zugpersonal müssen Sie dafür sorgen, dass als Fluchtweg der Randweg neben dem haltenden Zug benutzt wird.

Züge fahren **Auf Sicht fahren, Geschwindigkeit ermäßigen**	**408.0561**

1 Auf Sicht fahren

Unsichtiges Wetter

Wenn Sie als Triebfahrzeugführer auf Sicht fahren müssen, dürfen Sie je nach den Sichtverhältnissen nur so schnell fahren, dass Sie den Zug vor einem Fahrthindernis oder Haltsignal sicher anhalten können. Sie dürfen höchstens 40 km/h fahren.

✶ Wenn Sie bis zu einem Hauptsignal oder einem Signal Ne 14 auf
✶ Sicht fahren müssen und wenn ab dort die Fahrt zugelassen ist, müssen Sie noch 400 m über das Signal hinaus auf Sicht fahren.

2 Geschwindigkeit ermäßigen

Verminderter Reibwert

(2) a) Wenn Sie als Triebfahrzeugführer verminderten Reibwert zwischen Rad und Schiene feststellen, müssen Sie die Geschwindigkeit des Zuges entsprechend ermäßigen. Sie müssen die Unregelmäßigkeit dem Fahrdienstleiter melden.

Die Meldung soll folgende Angaben enthalten:
- Gleis von ... nach ...,
- Strecken-km,
- Steigungs- oder Gefälleabschnitt,
- Schwierigkeiten beim Anfahren oder Bremsen.

✶ b) Hat Ihnen als Fahrdienstleiter ein Triebfahrzeugführer
✶ eine Unregelmäßigkeit nach a) gemeldet, müssen Sie dem
✶ Triebfahrzeugführer des nachfolgenden Zuges mitteilen,
✶ dass es zu Schwierigkeiten beim Anfahren oder Bremsen
✶ kommen kann.

c) Wenn Sie als Triebfahrzeugführer über Schwierigkeiten beim Anfahren oder Bremsen verständigt worden sind, müssen Sie auf dem betroffenen Streckenabschnitt Betriebsbremsungen durchführen und dem Fahrdienstleiter mitteilen, ob Bremswegverlängerungen aufgetreten sind.

✶ d) Hat Ihnen als Fahrdienstleiter der Triebfahrzeugführer
✶ Bremswegverlängerungen gemeldet, müssen Sie den
✶ Triebfahrzeugführer des nachfolgenden Zuges hierüber
✶ verständigen.

1 Ursache ermitteln

Hält Ihr Zug unvorhergesehen, außer wegen Haltstellung eines Signals, LZB-Halts oder ETCS-Haltmüssen Sie als Triebfahrzeugführer die Ursache umgehend ermitteln. ✶

2 Hilfe anfordern

(1) Das Anfordern von Hilfe über Zugfunk oder Streckenfernsprechverbindung müssen Sie durch Notruf einleiten.

(2) Fordern Sie in der Nähe befindliche Mitarbeiter auf zu helfen.

(3) Wenn Sie als Zugbegleiter oder Triebfahrzeugbegleiter Hilfe angefordert haben, müssen Sie den Triebfahrzeugführer hierüber verständigen. Nachdem vom Zugpersonal Hilfe angefordert worden ist, dürfen Sie als Triebfahrzeugführer den Zug nur noch mit Zustimmung der benachbarten Zugmeldestellen bewegen.

3 Aufenthalt melden

Ist keine Hilfe erforderlich, dauert der Aufenthalt aber voraussichtlich länger als fünf Minuten, müssen Sie als Triebfahrzeugführer oder Zugführer das Halten dem Fahrdienstleiter einer benachbarten Zugmeldestelle melden.

Wenn dies nicht möglich ist, müssen Sie, nachdem der Anlass beseitigt ist, die Meldung bei der Weiterfahrt nachholen. Als Triebfahrzeugführer müssen Sie bis dahin auf Sicht fahren.

4 Beteiligte verständigen ✶

Wenn Ihnen als Fahrdienstleiter das Halten des Zuges nach Abschnitt 3 gemeldet oder wenn Hilfe angefordert worden ist, müssen Sie die Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle und der beteiligten Blockstellen sowie die Schrankenwärter, Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen verständigen. Sie müssen Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶

5 Zugtrennung

Nach einer Zugtrennung müssen Sie als Zugführer im abgetrennten Zugteil Feststellbremsen entsprechend der maßgebenden Neigung anziehen, und zwar unabhängig davon, wie lange der Zugteil stehen bleibt. Bestimmen Sie die maßgebende Neigung anhand der Sägelinien im Fahrplan.

6 Mit dem ganzen Zug weiterfahren

(1) Kann ein Zug nach Halt aus unvorhergesehenem Anlass weiterfahren, müssen Sie als Triebfahrzeugführer oder Zugführer den Fahrdienstleiter, dem Sie das Halten mitgeteilt haben, von der beabsichtigten Weiterfahrt verständigen. Sie dürfen nur weiterfahren, wenn der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle zugestimmt hat.

✶ (2) Als Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle dürfen Sie der Weiterfahrt nur zustimmen, nachdem Sie die Fahrdienstleiter der vorgelegenen Zugmeldestelle und der beteiligten Blockstellen sowie die Schrankenwärter, Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen unterrichtet haben.

7 Mit einem Zugteil weiterfahren

(1) Kann mit einem Zugteil weitergefahren werden, müssen Sie als Zugführer vor der Weiterfahrt am stehen bleibenden Zugteil Feststellbremsen entsprechend der maßgebenden Neigunganziehen. Bestimmen Sie die maßgebende Neigung anhand der Sägelinien im Fahrplan.

(2) Ein Zugbegleiter oder Triebfahrzeugbegleiter soll beim stehen bleibenden Zugteil bleiben. Ist das nicht möglich, dürfen Sie als Zugführer die Weiterfahrt nicht zulassen, solange sich im stehen bleibenden Zugteil Reisende befinden oder wenn der Streckenabschnitt, auf dem der Zugteil stehen bleiben soll, im Fahrplan durch zwei Sägelinien gekennzeichnet ist.

(3) Für die Weiterfahrt eines Zugteils gelten die Regeln im Abschnitt 6 sinngemäß. Bevor Sie weiterfahren, müssen Sie als Zugführer feststellen, dass am weiterfahrenden Zugteil kein Schlusssignal angebracht ist.

8 Mit mehreren Zugteilen getrennt weiterfahren

(1) Können mehrere Teile des Zuges getrennt weiterfahren, gelten die Regeln in den Abschnitten 6 und 7 sinngemäß.

✶ (2) Als Fahrdienstleiter müssen Sie bei der Betriebszentrale die Zugnummern erfragen.

✶ (3) Bevor Sie als Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle der Weiterfahrt eines zweiten oder weiteren Zugteils zustimmen, müssen Sie deren Triebfahrzeugführer jeweils mit Befehl 9 anweisen, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren.

✶ (4) Als Fahrdienstleiter der nächsten Zugmeldestelle müssen Sie die Räumung des Gleises zwischen den betroffenen Zugmeldestellen feststellen. Es gelten die Regeln im Abschnitt 9 Absatz 3 sinngemäß.

9 Zug oder Zugteil bleibt auf der freien Strecke stehen ✶

(1) Kann ein Zug auf der freien Strecke nicht aus eigener Kraft ✶ weiterfahren oder muss ein Zugteil auf freier Strecke stehen ✶ bleiben, müssen Sie als zuständiger Fahrdienstleiter das ✶ Gleis sperren und die Räumung des Gleises veranlassen. ✶

(2) Wo beim Einlassen von Hilfsfahrzeugen Störungen an der ✶ Gleisfreimeldeanlage auftreten können, sind in den Örtli- ✶ chen Richtlinien Regeln gegeben. ✶

(3) a) Für den betroffenen Zug dürfen Sie keine Räumungsprü- ✶ fung durchführen. Wenn die Meldungen über die Been- ✶ digung aller Sperrfahrten im Zugmeldebuch eingetragen ✶ sind und - wenn der Zug in mehreren Teilen von der ✶ freien Strecke geholt wurde - Sie als Fahrdienstleiter der ✶ rückgelegenen Zugmeldestelle den Vergleich nach c) ✶ durchgeführt haben, gilt die Räumung des Gleises als ✶ festgestellt. ✶

b) Soll der Zug in mehreren Teilen von der freien Strecke ge- ✶ holt werden, dürfen Sie als Fahrdienstleiter der rückge- ✶ legenen Zugmeldestelle der Weiterfahrt der Zugteile nur ✶ zustimmen, wenn für den betroffenen Zug ✶

- der Zugführer bestätigt hat, dass eine Wagenliste beim ✶ Zug ist oder er die Nummern aller Fahrzeuge des ✶ Zuges in der im Zug vorhandenen Reihenfolge in eine ✶ Liste eingetragen hat oder ✶
- bei Ihnen oder bei der Betriebszentrale eine Wagen- ✶ liste vorhanden ist. ✶

c) Nach Ankunft der Zugteile und Sperrfahrten müssen Sie ✶ durch Vergleichen der Meldungen der Zugführer mit einer ✶ der genannten Listen feststellen, dass keine Fahrzeuge ✶ auf der Strecke zurückgelassen wurden. Können Sie dies ✶ nicht feststellen oder können Sie nicht mit einer der ge- ✶ nannten Listen vergleichen, müssen Sie den Triebfahr- ✶ zeugführer des ersten Zuges, der das Gleis nach der ✶ Sperrung befährt, anweisen, im zuvor gesperrten Gleis ✶ auf Sicht zu fahren. ✶

d) Wenn Sie als Zugführer den Vergleich nach c) mit dem ✶ Fahrdienstleiter durchgeführt haben, müssen Sie das ✶ Schlusssignal wieder anbringen. ✶

(4) Nach Aufheben der Gleissperrung müssen Sie bei nicht- ✶ selbsttätigem Streckenblock das Rückblocken nachholen. ✶ Selbsttätige Blockeinrichtungen, die sich nach Aufhebung ✶ der Sperrung nicht in Grundstellung befinden, dürfen Sie in ✶ Grundstellung bringen. ✶

1 Bedingungen

(1) Als Zugführer dürfen Sie einen Zug oder Zugteil zurücksetzen lassen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

a) Das Fahrzeug an der Spitze des zurücksetzenden Zuges oder Zugteils muss mit einem Mitarbeiter besetzt sein und die Verständigung zwischen diesem und dem Triebfahrzeugführer muss möglich sein. Züge oder Zugteile bis zu 100 m Gesamtlänge dürfen ohne Mitarbeiter an der Spitze zurücksetzen, wenn keine Bahnübergänge befahren werden - ausgenommen solche mit wärterbedienten Schranken -; erfragen Sie dies beim Fahrdienstleiter. Sie müssen dem Fahrdienstleiter melden, wenn Sie zum Zurücksetzen bereit sind.

b) Beim Zurücksetzen in einem Bahnhof muss der Fahrdienstleiter zugestimmt haben. Soll auf der freien Strecke zurückgesetzt werden, muss der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle zugestimmt haben. Der Fahrdienstleiter stimmt dem Zurücksetzen mit Befehl 11 zu und gibt im Befehl die Stelle an, bis zu der zurückgesetzt werden darf.

(2) Als Fahrdienstleiter müssen Sie dem Zugführer auf Anfrage mitteilen, ob beim Zurücksetzen Bahnübergänge befahren werden, ausgenommen solche mit wärterbedienten Schranken. Danach dürfen Sie dem Zurücksetzen zustimmen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

a) Der Zugführer hat Ihnen mitgeteilt, dass der Zug zum Zurücksetzen bereit ist.

b) Sie müssen
- die vorgelegene Zugmeldestelle,
- dazwischen gelegene Betriebsstellen oder Arbeitsstellen,
- Betriebsstellen oder Arbeitsstellen, die zwischen dem Zug oder Zugteil und der Stelle liegen, bis zu der zurückgesetzt werden soll und
- beteiligte örtliche Stellen

benachrichtigt haben.

c) Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

d) Sie müssen Strecke und Fahrweg für das Zurücksetzen geprüft und gesichert haben; vor dem Zurücksetzen auf

einer Abzweigstelle muss auch der Fahrdienstleiter der ✶
nächsten Zugmeldestelle, in deren Richtung zurückge- ✶
setzt wird, der Fahrt zugestimmt haben. ✶

e) Sie müssen für alle technisch gesicherten Bahnüber- ✶
gänge, die nicht durch wärterbediente Schranken gesi- ✶
chert sind, dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 übermittelt ✶
haben. ✶

f) Alle für den Zug von der LZB oder von ETCS dunkelge- ✶
schalteten Hauptsignale müssen auf Halt gestellt worden ✶
sein. ✶

g) Sie müssen bei einem LZB-geführten Zug - wenn es der ✶
Triebfahrzeugführer fordert - Befehl 11 mit dem Wortlaut ✶
„Bedienen Sie die Befehlstaste zur Entlassung aus der ✶
LZB“ übermittelt haben. ✶

4 Zustimmung erteilen ✶

Die Zustimmung zum Zurücksetzen in einem Bahnhof oder ✶
auf der freien Strecke müssen Sie als Fahrdienstleiter durch Be- ✶
fehl 11 erteilen. Im Befehl müssen Sie die Stelle angeben, bis zu ✶
der zurückgesetzt werden darf. ✶

Beim Zurücksetzen auf der freien Strecke müssen Sie auf eingleisiger Strecke oder auf Strecken, auf denen Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, im Befehl 11 zusetzen: „Die Hauptsignale am Fahrweg gelten nicht“. Dies gilt auch, wenn am Gegengleis ein Hauptsignal angeordnet ist und Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist.

5 Geschwindigkeit

(1) Als Triebfahrzeugführer oder als Mitarbeiter an der Spitze des Zuges oder Zugteils müssen Sie die in Modul 408.0445 Abschnitt 3 gegebenen Regeln beachten.

(2) Als Triebfahrzeugführer müssen Sie beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass Sie den Zug jederzeit anhalten können; 10 km/h dürfen Sie dabei nicht überschreiten. Befinden Sie sich als Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze des zurücksetzenden Zuges oder Zugteils, ist die zulässige Geschwindigkeit 20 km/h.

6 Zurücksetzen beendet

(1) Als Zugführer müssen Sie die Beendigung des Zurücksetzens dem Fahrdienstleiter melden.

(2) Wurde ein Zugteil zurückgesetzt, müssen Sie als Fahr- ✶
dienstleiter der Zugmeldestelle, in deren Richtung zurück- ✶
gesetzt wurde, feststellen, dass das Gleis bis zur ✶
vorgelegenen Zugmeldestelle geräumt ist. Es gelten die Re- ✶
geln im Modul 408.0571 Abschnitt 9 Absatz 3 sinngemäß. ✶

7 Weiterfahrt

Nach dem Zurücksetzen auf freier Strecke gelten für die Weiterfahrt die Regeln im Modul 408.0571 Abschnitt 6 sinngemäß. Als Triebfahrzeugführer müssen Sie bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals - höchstens 2000 m - mit höchstens 40 km/h fahren.

Züge fahren **Verhalten bei Gefahr**	**408.0581**

1 Grundsatz

Wenn eine Gefahr droht, müssen Sie in eigener Verantwortung umsichtig und entschlossen alles tun, um die Gefahr abzuwenden
✶ oder zu mindern. In den Örtlichen Richtlinien können zusätzli-
✶ che Regeln gegeben sein.

2 Züge anhalten

(1) Bei Gefahr müssen Sie Züge anhalten, sofern nicht die Gefahr durch das Anhalten vergrößert wird.

(2) Wird ein Zug wegen einer Gefahr angehalten oder kommt ein Zug aus nicht erkennbarem Anlass zum Halten, so müssen Sie die Gefahr auch für Züge in Nachbargleisen annehmen, wenn nicht einwandfrei festgestellt wird, dass die Nachbargleise befahren werden können. Als Triebfahrzeugführer müssen Sie Signal Zp 5 geben, um das Zugpersonal und andere in der Nähe befindliche Mitarbeiter aufmerksam zu machen und zur Hilfeleistung aufzufordern.

3 Nothaltauftrag geben

(1) Bei Gefahr müssen Sie sofort zusätzlich zu den Maßnahmen nach Abschnitt 2 Nothaltauftrag geben. Wenn Sie einen Nothaltauftrag fernmündlich geben, gelten folgende Wortlaute: **Wortlaute**

a) auf der Streckenfernsprechverbindung,

„Betriebsgefahr, alle Züge sofort anhalten!
„Ohrožení provozu, všechny vlaky okamžitě zastavte!

Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge sofort anhalten!
Opakuji: ohrožení provozu, všechny vlaky okamžitě zastavte!

Hier (Tätigkeit und Name des Meldenden)“,
Zde (činnost a jméno hlásícího)“],

b) auf anderen Fernsprechverbindungen,

„Betriebsgefahr, alle Züge zwischen (Zugmeldestelle) und (Zugmeldestelle) / im Bahnhof (Name) sofort anhalten!
„Ohrožení provozu, všechny vlaky mezi (dopravna) a (dopravna) / ve stanici (název) okamžitě zastavte!

Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge zwischen (Zugmeldestelle) und (Zugmeldestelle) / im Bahnhof (Name) sofort anhalten!
Opakuji: ohrožení provozu, všechny vlaky mezi (dopravna) a (dopravna) / ve stanici (název) okamžitě zastavte!

Einleiten

(2) Wenn Sie einen Nothaltauftrag auf der Streckenfernsprechverbindung oder fernmündlich über Zugfunk geben, müssen Sie ihn durch Notruf einleiten.

Zugfunk nicht verfügbar

(3) Ist Zugfunk nicht verfügbar, müssen Sie den Nothaltauftrag über eine andere Fernsprechverbindung geben. Wenn Sie hierzu einen Strecken- oder Signalfernsprecher benutzen, verwenden Sie bei zweigleisiger Strecke den in Fahrtrichtung des Zuges gelegenen.

LZB-Nothalt

(4) Bei einem LZB-geführten Zug müssen Sie als Triebfahrzeugführer zusätzlich zum Nothaltauftrag LZB-Nothalt geben und hiervon sofort den Fahrdienstleiter verständigen. Haben Sie den LZB-Nothalt bei Halt des Zuges gegeben, müssen Sie ihn nach der Meldung an den Fahrdienstleiter zurücknehmen. Bei einem LZB-Nothalt während der Fahrt müssen Sie ihn nach Begegnung mit einem Zug im Nachbargleis, spätestens aber nach einer Fahrt von etwa 3000 m - im Tunnel möglichst am Tunnelende - zurücknehmen. ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶

Notruf

(5) Als Triebfahrzeugführer, der eine durch Notruf eingeleitete Meldung nicht eindeutig aufnehmen oder verstehen kann, müssen Sie die Geschwindigkeit Ihres Zuges sofort auf höchstens 40 km/h verringern und solange auf Sicht fahren, bis sich aus der anschließenden Meldung ergibt dass Sie nicht betroffen sind oder bis Sie die Ursache des Notrufs mit dem Fahrdienstleiter geklärt haben.

Nothaltauftrag unvollständig

(6) Als Triebfahrzeugführer müssen Sie einen Nothaltauftrag sofort ausführen, auch wenn Sie ihn unvollständig aufgenommen haben.

4 Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrags

Ergänzende Meldungen

(1) a) Sie müssen den Nothaltauftrag, soweit erforderlich, nach der Durchsage begründen und anschließend die Notrufverbindung beenden. Erst danach dürfen Sie ergänzende Meldungen entgegennehmen und rückfragen.

✶ b) Als Fahrdienstleiter müssen Sie den Empfang des Not-
✶ haltauftrages dem Abgebenden bestätigen.

Schutz gefährdeter Züge

(2) a) Als Triebfahrzeugführer müssen Sie die Gleise nach vorn beobachten. Bei Annäherung eines gefährdeten Zuges müssen Sie Signal Sh 3 geben; erscheint dies nicht ausreichend, müssen Sie Signal Sh 5 geben. Wenn Sie das Fahrzeug verlassen, müssen Sie bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter eine Handleuchte mitnehmen.

b) Als Zugbegleiter oder Triebfahrzeugbegleiter müssen Sie die Gleise beobachten und gefährdete Züge mit Signal Sh 3 anhalten. Dabei müssen Sie einem Zug möglichst entgegenlaufen und bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter eine Handleuchte mitnehmen.

Beteiligte verständigen

✶ (3) a) Wurde vom Zugpersonal ein Nothaltauftrag gegeben, müssen Sie als Fahrdienstleiter das Zugpersonal verständigen, sobald feststeht, dass keine Züge mehr zu erwarten sind.

✶ b) Als Zugpersonal brauchen Sie Maßnahmen nach Absatz 2 nicht durchzuführen, wenn Ihnen der Fahrdienstleiter mitgeteilt hat, dass keine Züge mehr zu erwarten sind.

5 Weiterfahrt

Als Triebfahrzeugführer eines Zuges, der wegen drohender Gefahr angehalten worden ist, dürfen Sie nur mit Zustimmung des Fahrdienstleiters weiterfahren.

✶ 6 Nachweis

✶ Als Fahrdienstleiter müssen Sie Meldungen, Aufträge und Maß-
✶ nahmen nachweisen.

1 Fehlleitung ✶

Wenn Sie als Triebfahrzeugführer erkennen, dass Ihr Zug fehlgeleitet wird, müssen Sie den Zug sofort anhalten und die Weisung des Fahrdienstleiters einholen. ✶ ✶ ✶

Züge fahren Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - Regeln für Triebfahrzeugführer -	408.0652

1 PZB-Streckeneinrichtung gestört

✶ Wenn der Triebfahrzeugführer eine Störung an einer PZB-Stre-
✶ ckeneinrichtung feststellen oder vermuten, muss er dies dem
✶ Fahrdienstleiter melden. Er muss - soweit er dies feststellen kann
✶ - Folgendes angeben:

- das Signal, an dem sich die gestörte Einrichtung befindet, oder die Lage der gestörten Einrichtung,
- ob die PZB - Streckeneinrichtung ständig wirksam oder unwirksam ist,
- ob ein 500 Hz-, 1000 Hz- oder 2000 Hz-Gleismagnet gestört ist.

Bei gestörten PZB-Streckeneinrichtungen an Langsamfahrstellen
✶ muss der Triebfahrzeugführer gemeinsam mit dem Fahrdienstleiter feststellen, ob sich zwischen dem Signal Lf 1, Lf 4 (DV 301) oder Lf 6 und dem Signal Lf 2, Lf 5 (DV 301) oder Lf 7 ein Hauptsignal befindet.

2 PZB-Fahrzeugeinrichtung gestört

✶ Eine Störung an der PZB-Fahrzeugeinrichtung muss der Trieb-
✶ fahrzeugführer der Betriebszentrale melden. Ein signalgeführter
✶ Zug darf mit 50 km/h weiterfahren.

3 PZB-Zwangsbremsung

✶ Wenn ein Zug infolge einer PZB-Zwangsbremsung zum Halten ge-
✶ kommen ist, muss der Triebfahrzeugführer sofort den Fahrdienstleiter verständigen und gemeinsam mit ihm feststellen, ob die Zwangsbremsung an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetre-
✶ ten ist. Wenn dies zutrifft oder wenn es sich nicht eindeutig fest-
✶ stellen lässt, gelten die Regeln im Modul 408.0531. Wenn die
✶ Zwangsbremsung nicht an einem Haupt- oder Sperrsignal einge-
✶ treten ist, darf der Triebfahrzeugführer mit mündlicher Zustim-
✶ mung des Fahrdienstleiters weiterfahren.

✶ Wenn der Triebfahrzeugführer nach dem Anhalten den Fahr-
✶ dienstleiter nicht verständigen kann und eine PZB-Zwangsbrem-
✶ sung den Zug auf der freien Strecke - ausgenommen an einem
✶ Haupt- oder Sperrsignal - angehalten hat, darf der Triebfahr-
✶ zeugführer auf Sicht weiterfahren, bis er den Fahrdienstleiter ver-
✶ ständigen kann, höchstens bis zum nächsten Hauptsignal. Für die
✶ Weiterfahrt nach PZB-Zwangsbremsung an einem Lichtsignal mit-
✶ weiß-gelb-weiß-gelb-weißem Mastschild gelten die Regeln in
✶ Modul 408.0456 Abschnitt 2 Absatz 3.

Auszug aus Ril 408 für Teil II/Teil IIA der d-cz ZusV/ÖV/ZusVI, Stand Bekanntgabe A26a

4 LZB-Übertragungsausfall

(1) Bei einem LZB-Übertragungsausfall gilt Folgendes: ✶

Ganzblockmodus

a) Bei einem LZB-Übertragungsausfall im Ganzblockmodus darf der Zug signalgeführt weiterfahren. Hierzu muss der Triebfahrzeugführer 2 km mit höchstens 160 km/h gefahren sein und alle Signale am Fahrweg beachtet haben; andernfalls muss er 2 km mit höchstens 40 km/h zur Beobachtung der Signale weiterfahren. Er muss den Fahrdienstleiter verständigen. ✶

Teilblockmodus

b) Bei einem LZB-Übertragungsausfall im Teilblockmodus muss der Triebfahrzeugführer nach dem Anhalten des Zuges den Fahrdienstleiter verständigen. Er muss den Standort der Spitze des Zuges angeben. Hält der Zug vor einem Hauptsignal oder einem Blockkennzeichen, muss er dies als Standort angeben. Andernfalls gilt als Standort das erste Hektometerzeichen, das sich nach dem Anhalten vor der Spitze des Zuges befindet. Um den Standort der Spitze Ihres Zuges festzustellen, darf der Triebfahrzeugführer nach dem Anhalten bis vor das nächste Hauptsignal, Blockkennzeichen oder Hektometerzeichen - höchstens jedoch noch 200 m - mit 20 km/h vorziehen. Für die Weiterfahrt als signalgeführter Zug ist ein Befehl 11 erforderlich. ✶

Halt vor dem Hauptsignal

c) Hält der Zug vor einem Hauptsignal und ist das Hauptsignal in Fahrtstellung, bleibt die Fahrstellung des Hauptsignals gültig. Ist das Hauptsignal nicht in Fahrtstellung, wird ein Befehl 2, bei LZB-Halt weiterzufahren, ungültig. ✶

Zug wieder anzeigegeführt

(2) Der Befehl, signalgeführt weiterzufahren, wird ungültig, wenn der Zug bei der Weiterfahrt wieder in die LZB-Führung aufgenommen wird oder ein Levelwechsel nach ETCS Level 1 oder 2 stattfindet. Der Triebfahrzeugführer muss den Fahrdienstleiter verständigen. ✶

War Fahren auf Sicht angeordnet, bleibt dieser Auftrag gültig. ✶

5 ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört

(1) Bei einem fehlerhaft verlaufenen Selbsttest, einer gestörten Führerraumanzeige oder einem Systemfehler gilt Folgendes:

✶ a) Der Triebfahrzeugführer muss ein Ersatztriebfahrzeug anfordern.

✶ b) Wenn der Zug zum Halten gekommen ist, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter verständigen. Wenn der Triebfahrzeugführer den Zug bewegen muss, muss er den Standort der Spitze des Zuges angeben. Hält der Zug vor einem Hauptsignal, einem Signal Ne 14 oder einem Blockkennzeichen, muss er dieses als Standort angeben. Andernfalls gilt als Standort das erste Kilometer- oder Hektometerzeichen, das sich nach dem Anhalten vor der Spitze des Zuges befindet. Für die Weiterfahrt als signalgeführter Zug erhält er einen Befehl 11 mit dem Wortlaut „Sie dürfen signalgeführt weiterfahren und müssen 2000 m höchstens 40 km/h fahren."

✶ c) Wenn der Triebfahrzeugführer Befehl 11 erhalten hat, muss er ETCS ausschalten und wenn möglich, die PZB aktivieren. Danach gilt:

✶ 1. Mit wirksamer PZB darf der Zug auf Strecken mit Hauptsignalen mit zulässiger Geschwindigkeit gemäß Fahrplan fahren.

✶ 2. Ohne wirksame PZB darf der Zug auf den Strecken, die mit Hauptsignalen ausgerüstet sind, mit 50 km/h fahren.

✶ 3. Auf Strecken mit Signalen NE 14 aber ohne Hauptsignale darf der Triebfahrzeugführer mit 40 km/h fahren; an Signalen Ne 14 darf der Triebfahrzeugführer nur auf Befehl vorbeifahren.

(2) Bei einem vollständigen Ausfall des ETCS-Funkteils gilt Folgendes:

✶ a) Wenn der Zug sich auf einer Strecke befindet, die ausschließlich mit ETCS Level 2 ausgerüstet ist, muss der Triebfahrzeugführer ein Ersatztriebfahrzeug anfordern und den Fahrdienstleiter verständigen. Wenn er den Zug bewegen muss, muss er beim Fahrdienstleiter einen Befehl 2 zur Weiterfahrt bei ETCS-Halt anfordern.

✶ b) Wenn sich der Zug auf einer Strecke mit Hauptsignalen befindet, muss der Triebfahrzeugführer beim Fahrdienstleiter einen Befehl zur Weiterfahrt als signalgeführter Zug anfordern.

✶ c) Wenn der Zug im weiteren Fahrtverlauf über eine Strecke fährt, die ausschließlich mit ETCS Level 2 ausgerüstet ist, muss der Triebfahrzeugführer ein Ersatztriebfahrzeug anfordern und die Betriebszentrale verständigen.

408.0661	**Züge fahren** **Signalbild erloschen oder nicht zweifelsfrei erkennbar, Signal nicht beleuchtet - Regeln für Triebfahrzeugführer -**

(1) Wenn
a) Das Signalbild eines Lichtsignals vollständig oder teilweise erloschen ist,
b) ein zu beleuchtendes Signal nicht beleuchtet ist oder
c) Sie ein Signalbild nicht zweifelsfrei erkennen können,
müssen Sie die Bedeutung annehmen, welche die größere Vorsicht erfordert.

(2) a) Ist das Nachtzeichen eines Hauptsignals, Vorsignals oder eines Signals Lf 1 vollständig oder teilweise erloschen, gilt das Tageszeichen.
b) Vor Lichtsignalen, die durch weiß-rot-weiße oder weiß-gelb-weiß-gelb-weiße Mastschilder gekennzeichnet sind, müssen Sie bei erloschenem Signalbild halten.

(3) Unregelmäßigkeiten nach den Absätzen 1 oder 2 müssen Sie dem Fahrdienstleiter melden.

408.0671	**Züge fahren** **Unregelmäßigkeiten an Bahnübergängen** **- Regeln für Zugpersonal -**

1 Offene Schranken

Wenn Sie als Triebfahrzeugführer unerwartet offene Schranken oder Halbschranken bemerken, müssen Sie Signal Zp 1 geben. Wenn Sie erkennen, dass am Bahnübergang ein Zusammenprall droht, müssen Sie sofort eine Schnellbremsung durchführen. Sie müssen die Unregelmäßigkeit dem Fahrdienstleiter melden.

2 Bahnübergang sichern

Allgemeine Regeln

(1) Die Sicherung eines Bahnübergangs durch das Zugpersonal ist erforderlich, wenn
a) sie durch Befehl 8 angeordnet wurde.
b) sie durch Regeln in Ril 301 vorgeschrieben ist oder
c) der Zug zwischen dem Signal Bü 2 oder Bü 3 und dem Bahnübergang gehalten hat oder langsamer als 20 km/h gefahren ist.
Diese Sicherung ist nicht erforderlich
1. bei Anlagen mit Signal Bü 2, wenn der Zug ausschließlich an einem Bahnsteig planmäßig gehalten hat und zwischen dem Zug und dem Bahnübergang ein Überwachungssignal oder Überwachungssignalwiederholer Signal Bü 1 zeigt,

2. bei Anlagen mit Signal Bü 2, wenn der Zug zwischen Signal Bü 2 und dem Bahnübergang ausschließlich wegen Haltstellung eines Hauptsignals
   - gehalten hat oder
   - langsamer als 20 km/h gefahren ist

   und bei der Weiterfahrt ein Überwachungssignalwiederholer in unmittelbarer Nähe des Hauptsignals Signal Bü 1 zeigt,
3. bei Anlagen mit Signal Bü 3, wenn der Zug zwischen Signal Bü 3 und dem Bahnübergang ausschließlich an einem Bahnsteig planmäßig gehalten hat oder
4. bei Anlagen mit Signal Bü 3, wenn der Zug zwischen Signal Bü 3 und dem Bahnübergang ausschließlich wegen Haltstellung eines Hauptsignals
   - gehalten hat oder
   - langsamer als 20 km/h gefahren ist

   und zur Weiterfahrt eine Fahrtstellung, Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 gezeigt wird.

Mehrere Bahnübergänge sichern

(2) Ist vor dem nach Absatz 1 zu sichernden Bahnübergang zusätzlich zur Bü-Kennzeichentafel eine Bü-Ankündetafel aufgestellt, müssen Sie

a) alle folgenden Bahnübergänge, vor denen zusätzlich zur Bü-Kennzeichentafel eine Bü-Ankündetafel und

b) den nächsten Bahnübergang, vor dem eine Bü-Kennzeichentafel

aufgestellt ist, sichern. Dies gilt auch, wenn vor diesen Bahnübergängen Überwachungssignale Signal Bü 1 zeigen.

Örtliche Richtlinien

(3) Die Örtlichen Richtlinien können abweichende Regelungen enthalten.

Anhalten

(4) Vor dem Bahnübergang müssen Sie anhalten, auch wenn die Schrankenbäume gesenkt sind oder die Straßensignale rot blinken oder leuchten.

Eingeschlossene Wegbenutzer

(5) Wenn Sie feststellen, dass Wegebenutzer zwischen den Schranken eingeschlossen sind, gilt Folgendes:

a) Bei Bahnübergängen mit Ausfahrschrankenöffnungsschalter (AOS) müssen Sie die Ausfahrschranken öffnen und, nachdem die Wegebenutzer den Bahnübergang verlassen haben, wieder schließen. Wenn Sie bei einem Bahnübergang mit Überwachungssignal anschließend ein Signal Bü 1 aufnehmen können, müssen Sie den Bahnübergang nicht nach den Absätzen 6 bis 8 sichern.
   Bahnübergänge mit Ausfahrschrankenöffnungsschalter sind in den Örtlichen Richtlinien genannt.

b) Bei Bahnübergängen ohne Ausfahrschrankenöffnungsschalter müssen Sie den Fahrdienstleiter verständigen.

Technisch sichern

(6) a) Sie müssen den Bahnübergang technisch sichern. Die technische Sicherung müssen Sie wie folgt einschalten:

1. Bedienen der Hilfseinschalttaste (HET).
   - Das erste Fahrzeug muss vor dem Standort der HET halten.
   - Sie müssen die am befahrenen Gleis - vom Zug aus gesehen - vor dem Bahnübergang befindliche HET bedienen.
2. Automatisches Einschalten durch Befahren einer Zugeinwirkungsstelle.
   Zum automatischen Einschalten müssen Sie mit dem ersten Fahrzeug bis an das Schild „Automatik HET“ heranfahren.

b) Sie dürfen den Bahnübergang erst befahren, wenn nach dem Bedienen der HET bzw. nach dem Befahren der Zugeinwirkungsstelle festgestellt wurde, dass eines der Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die Schrankenbäume gesenkt sind.

c) Für Sperrfahrten, die aus einer Einschaltstrecke ohne Befahren des zugehörigen Bahnübergangs zum Ausgangsbahnhof zurückkehren, kann das Bedienen der HET und der Hilfsausschalttaste (HAT) an diesem Bahnübergang angeordnet sein. In diesem Fall müssen Sie abweichend von a) Nr. 1 die Tasten bedienen, die - von der Sperrfahrt aus gesehen - auf der anderen Seite des Bahnübergangs am befahrenen Gleis angebracht sind

Technisch sichern nicht möglich

(7) Können Sie die technische Sicherung nach Absatz 6 nicht einschalten, müssen Sie als Triebfahrzeugführer - bei geschobenen Zügen als Mitarbeiter auf dem Fahrzeug an der Spitze - vor der Weiterfahrt die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 warnen. Danach dürfen Sie als Triebfahrzeugführer mit Schrittgeschwindigkeit auf den Bahnübergang fahren. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat, müssen Sie den Bahnübergang schnellstens räumen.

Besonderheit bei geschlossenen Schranken

(8) Sind bei einem Bahnübergang mit Schranken bei Annäherung die Schranken bereits geschlossen und haben Sie als Zugpersonal nach dem Anhalten festgestellt, dass keine Hilfseinschalttaste vorhanden ist oder sich keine Bedienungsstelle am Bahnübergang befindet, dürfen Sie den Bahnübergang befahren und dabei die Schranken beobachten. Als Triebfahrzeugführer müssen Sie die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 warnen, falls sich die Schranken öffnen, bevor das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat.

(9) Wenn ein Überwachungssignal oder ein Überwachungssignalwiederholer Signal Bü 0 zeigt, müssen Sie dies als Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter melden, es sei denn, die Sicherung des Bahnübergangs ist gemäß Absatz 1 c nicht erforderlich. **Melden**

Züge fahren **Bremsen bei Unregelmäßigkeiten handhaben**	**408.0681**

1 Bremsen bei Gefahr

Wenn Sie als Zugpersonal erkennen, dass eine Gefahr droht, die durch Anhalten des Zuges abgewendet oder gemindert werden kann, müssen Sie sofort eine Schnellbremsung oder Notbremsung durchführen. Bei ungenügender Bremswirkung müssen Sie mit allen Mitteln versuchen, erreichbare Handbremsen anzuziehen. Das Gleiche gilt, wenn der Triebfahrzeugführer Signal Zp 5 gibt.

2 Bremsen aus dem Zug

(1) Wird die Druckluftbremse aus dem Zug in Tätigkeit gesetzt, müssen Sie als Triebfahrzeugführer die Bremsung sofort unterstützen. **Bremsung unterstützen**

(2) a) Wenn in einem Zug mit wirksamer Notbremsüberbrückung eine Notbremse betätigt wird, müssen Sie als Triebfahrzeugführer die Bremsung unterstützen, wenn Sie außerhalb eines Tunnels oder am nächsten planmäßigen Halt innerhalb eines Tunnels zum Halten kommen. Andernfalls müssen Sie die Notbremsung überbrücken und höchstens mit der im Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit weiterfahren. Danach müssen Sie so anhalten, dass Ihr Zug außerhalb des Tunnels oder am nächsten planmäßigen Halt innerhalb des Tunnels zum Halt kommt. **Notbremse überbrücken**

Wird die Notbremse im Bereich eines Bahnsteiges betätigt, an dem Ihr Zug gehalten hat, müssen Sie die Bremsung sofort unterstützen und den Zug anhalten, auch wenn nur ein Teil des Zuges am Bahnsteig zum Halten kommt.

In Abschnitten mit NBÜ - Kennzeichen müssen Sie zum Halten außerhalb eines Tunnels bis zum ersten Hektometerzeichen ohne NBÜ - Kennzeichen weiterfahren und dort eine Bremsung einleiten.

Falls die Notbremse bei der Weiterfahrt noch einmal betätigt wird, müssen Sie diese nochmals überbrücken.

b) Als Triebfahrzeugführer müssen Sie Zugbegleiter und Reisende über eine Notbremsüberbrückung informieren, und zwar:
   - bei Zügen des Nah- und Stadtschnellverkehrs mit dem Wortlaut „Achtung, es wurde eine Notbremse gezogen. Der Zug hält an der nächsten geeigneten Stelle an.“
   - bei Zügen des Fernverkehrs mit dem Wortlaut „Achtung Zugbegleiter, Schaltschrankanzeige oder Display beachten!“

   Anschließend müssen Sie den Fahrdienstleiter verständigen.

c) Als Zugbegleiter müssen Sie nach der Ansage des Triebfahrzeugführers anhand der Schaltschrankanzeige oder der Displays in den Wagen prüfen, in welchem Wagen und aus welchem Grund die Notbremse betätigt wurde. Sie müssen den Triebfahrzeugführer umgehend über das Ergebnis der Prüfung verständigen.

d) Bei Zügen ohne Zugbegleitpersonal müssen Sie als Triebfahrzeugführer die unter c) genannten Maßnahmen des Zugbegleitpersonals beim nächsten zulässigen Halten selbst durchführen.

e) Kommt der Zug trotz Notbremsüberbrückung im Tunnel außerhalb eines planmäßigen Haltes zum Halten, müssen Sie als Triebfahrzeugführer
   1. die Reisenden über Lautsprecher verständigen, dass die Fahrt unmittelbar fortgesetzt wird,
   2. Signal Zp 1 geben, wenn die Weiterfahrt möglich ist, und
   3. anhalten, sobald der Zug den Tunnel verlassen oder den nächsten planmäßigen Halt im Tunnel erreicht hat.

   Wenn vermutet werden muss, dass bei dem Halt im Tunnel Reisende den Zug verlassen haben, müssen Sie als Zugführer unverzüglich den Fahrdienstleiter verständigen.

3 Notbremsüberbrückung bei Bremsprobe nicht wirksam

Wenn bei Zügen, die nach den Angaben im Fahrplan mit Notbremsüberbrückung fahren sollen, bei der Bremsprobe festgestellt wird, dass die Notbremsüberbrückung - auch die Sprechverbindung zwischen Triebfahrzeug und Wagenzug - nicht wirkt, müssen Sie als Zugführer wie folgt verfahren:

Verständigen Sie die Betriebszentrale. Der Zug darf bis zum letzten planmäßigen Haltbahnhof vor dem Streckenabschnitt fahren, für den nach den Angaben im Fahrplan die Notbremsüberbrückung wirken muss. Dort darf der Zug auf Ihre mündliche Weisung weiterfahren, wenn im Zug für jeweils vier Wagen ein Zugbegleiter oder andere geeignete Mitarbeiter zur Verfügung stehen. Stehen nicht genügend Mitarbeiter zur Verfügung, müssen Sie die Weisung der Betriebszentrale einholen.

4 Notbremsüberbrückung nicht vorhanden

Die Betriebszentrale darf anordnen, dass ein mit Reisenden besetzter Zug ohne Notbremsüberbrückung über eine Strecke mit Notbremsüberbrückungsabschnitten umgeleitet wird, wenn in diesem Zug die Bedingungen nach Abschnitt 3 erfüllt werden.

5 Ausfall von Bremseinrichtungen

Weiterfahrt

(1) Wenn nach dem Ausfall von Bremseinrichtungen die Mindestbremshundertstel nicht mehr erreicht werden, muss das Zugpersonal die Weisung der Betriebszentrale einholen.

Können Sie die Betriebszentrale nicht verständigen, darf der Zug bis zum nächsten Haltbahnhof fahren. Bei der Fahrt müssen Sie als Triebfahrzeugführer die zulässige Geschwindigkeit des Zuges nach den Vorgaben Ihres Eisenbahnverkehrsunternehmens ermäßigen.

(2) Kann die Druckluftbremse eines Zuges nicht mehr ordnungsgemäß bedient werden, müssen Sie als Zugführer nach dem Halten eine Feststellbremse anziehen und prüfen, ob die Druckluftbremse wirkt.

Wirkt die Druckluftbremse nicht oder hält der Zug länger als 60 Minuten, muss das Zugpersonal entsprechend der maßgebenden Neigung Feststellbremsen anziehen.

1 Pfeifeinrichtung

Wenn Sie als Triebfahrzeugführer eine Störung der Pfeifeinrichtung feststellen, müssen Sie die Geschwindigkeit des Zuges auf 80 km/h herabsetzen. Vor Bahnübergängen, vor denen zu pfeifen ist, müssen Sie anhalten. Sie dürfen die Bahnübergänge unter Beobachtung des Verkehrs mit Schrittgeschwindigkeit befahren. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat, müssen Sie mit dem Zug den Bahnübergang schnellstens räumen. Die Störung müssen Sie der Betriebszentrale melden.

2 Sicherheitsfahrschaltung

Wenn Sie als Triebfahrzeugführer des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges eine Störung der Sicherheitsfahrschaltung, der Fahr- und Stillstandsüberwachungseinrichtung oder der Einrichtung zum selbsttätigen Anhalten des Fahrzeugs feststellen, müssen Sie die Störung der Betriebszentrale melden. Der Zug darf mit höchstens 50 km/h weiterfahren, bis ein Triebfahrzeugbegleiter gestellt wird.

3 Bedienung vom hinteren Führerraum aus

Können Sie das Fahrzeug an der Spitze des Zuges ausnahmsweise nicht vom vorderen Führerraum aus bedienen, dürfen Sie den Zug mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h fahren, wenn Sie das Fahrzeug vom hinteren Führerraum aus bedienen können und sich im vorderen Führerraum ein Mitarbeiter befindet, der den Zug anhalten kann.

4 Führerraumanzeige der Fahrplanangaben

a) Fällt die Führerraumanzeige der Fahrplanangaben aus, müssen Sie den Zug anhalten und die Betriebszentrale verständigen. Sie gibt Weisung mit Fahrplan-Mitteilung oder ordnet die Weiterfahrt ohne Fahrplan-Mitteilung an.

b) Können Sie die Betriebszentrale nicht erreichen, dürfen Sie mit dem Zug ohne Fahrplan-Mitteilung bis zu einem Bahnhof weiterfahren, auf dem Sie die Betriebszentrale erreichen.

c) Bei der Weiterfahrt ohne Fahrplan-Mitteilung müssen Sie Spalte „40 km/h“ des Ersatzfahrplans anwenden.

d) Bei Zugfahrten, die
   - an einem Einfahr- oder Zwischensignal mit Signal Zs 1 oder Befehl oder
   - in Höhe des Einfahrsignals mit Signal Sh 1 oder Befehl

   zugelassen werden, müssen Sie auf Sicht fahren.

folgt Seite 480A

5 Schlusssignal nicht vollständig

Wenn Sie, nachdem der Zug vorbereitet ist, feststellen, dass bei einem Reisezug als Schlusssignal nur ein Zeichen vorhanden ist, darf - wenn Sie das Schlusssignal nicht vervollständigen können - der Zug mit einem Zeichen des Schlusssignals bis zum Endbahnhof fahren.

6 Nachtzeichen des Spitzensignals nicht in Ordnung

erloschen

(1) Wenn Sie als Triebfahrzeugführer feststellen, dass das Nachtzeichen des Spitzensignals an Ihrem Zug erloschen ist, müssen Sie den Zug anhalten und zwar

a) sofort, wenn Dunkelheit oder unsichtiges Wetter herrscht und es in den Örtlichen Richtlinien bestimmt ist

b) auf dem nächsten Bahnhof in den übrigen Fällen.

Nachdem ihr Zug hält, müssen Sie die Unregelmäßigkeit dem Fahrdienstleiter melden.

Sie müssen versuchen, das Nachtzeichen in Ordnung zu bringen. Dies gilt auch, wenn der Fahrdienstleiter Ihren Zug angehalten hat

Können Sie das Nachtzeichen nicht in Ordnung bringen, müssen Sie dem Fahrdienstleiter mitteilen, ob das Nachtzeichen erloschen oder unvollständig ist.

Bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter dürfen Sie mit erloschenem Nachtzeichen nicht weiterfahren.

unvollständig

(2) Wenn Sie als Triebfahrzeugführer feststellen, dass das Nachtzeichen des Spitzensignals an Ihrem Zug unvollständig ist, müssen Sie den Zug anhalten und zwar

a) auf dem nächsten Bahnhof, wenn Dunkelheit oder unsichtiges Wetter herrscht und es in den Örtlichen Richtlinien bestimmt ist,

b) auf dem nächsten Haltbahnhof in allen übrigen Fällen.

Nachdem Ihr Zug hält, müssen Sie die Unregelmäßigkeit dem Fahrdienstleiter melden.

Sie müssen versuchen, das Nachtzeichen in Ordnung zu bringen. Dies gilt auch, wenn der Fahrdienstleiter Ihren Zug angehalten hat.

Können Sie das Nachtzeichen nicht in Ordnung bringen, müssen Sie dies dem Fahrdienstleiter mitteilen. Sie dürfen bis zu dem Bahnhof weiterfahren, auf dem das Signal in Ordnung gebracht werden kann.

Der Fahrdienstleiter kann Ihnen für die Weiterfahrt bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter auf Nebenbahnen Weisungen durch Befehle 9 und 11 erteilen.

folgt Seite 480B

Seite bleibt frei

folgt Seite 481

Rangieren Allgemeines	408.0801

1 Rangierbegleiter

In der Regel rangiert der Triebfahrzeugführer. Im Rangier- oder Dienstplan oder in einer Betra können Aufgaben des Triebfahrzeugführers einem Rangierbegleiter übertragen sein. Als Triebfahrzeugführer dürfen Sie Aufgaben einem Rangierbegleiter übertragen.

2 Besetzen der Triebfahrzeuge

Arbeitende Triebfahrzeuge müssen beim Rangieren mit einem Triebfahrzeugführer besetzt sein. Obliegt Ihnen als Triebfahrzeugführer die Beobachtung des Fahrwegs und der Signale, müssen Sie sich bei Triebfahrzeugen mit zwei Führerräumen im vorderen Führerraum aufhalten. Sind arbeitende Triebfahrzeuge gesteuert, dürfen sie unbesetzt sein.

3 Verständigen

Allgemein

(1) a) Mündlich gegebene Aufträge und Meldungen müssen Sie als Empfänger wiederholen. Sie müssen alle wesentlichen Angaben wiederholen.

b) Wenn Sie sich fernmündlich verständigen, müssen Sie jedes Wiederholen mit den Worten „Ich wiederhole“ beginnen.

c) Ist richtig wiederholt worden, müssen Sie als Mitarbeiter, der den Auftrag oder die Meldung abgegeben hat, mit „Richtig“ bestätigen.

Einseitig gerichtete Sprecheinrichtungen

(2) Aufträge oder Meldungen über einseitig gerichtete Sprecheinrichtungen müssen Sie zweimal geben. Beginnen Sie die zweite Durchsage mit den Worten „Ich wiederhole“.

Fragen

(3) Bei Fragen müssen in der Antwort alle wesentlichen Angaben der Frage enthalten sein.

Rangierfunk

(4) Die Regeln für die Verständigung über Rangierfunk sind in Modulen der Richtlinie 481 gegeben.

Aufträge

(5) Aufträge, Fahrzeugbewegungen auszuführen, dürfen Sie als Rangierbegleiter nur erteilen, wenn Sie nach Modul 408.0821 Abschnitt 4 Absatz 1 den Fahrweg beobachten. Aufträge zum Halten müssen Sie als Triebfahrzeugführer stets ausführen, auch wenn sie nicht vom Rangierbegleiter gegeben werden.

(6) Wenn Sie als Rangierbegleiter den Fahrauftrag nicht über Rangierfunk geben, müssen Sie mit dem Triebfahrzeugführer eine Rangierseite vereinbaren, sofern sie nicht in den Örtlichen Richtlinien bestimmt ist.

Wird die Sichtverbindung zwischen Ihnen als Triebfahrzeugführer und dem Rangierbegleiter unterbrochen, müssen Sie die Geschwindigkeit ermäßigen, wird die Sichtverbindung nicht alsbald wieder hergestellt, müssen Sie anhalten.

Wird dem Triebfahrzeugführer die Aufnahme der Rangiersignale erschwert, müssen Sie als Rangierbegleiter einen oder mehrere Rangierer zur Weitergabe der Signale bestimmen.

4 Nachweis

In den Örtlichen Richtlinien kann vorgeschrieben sein, dass Sie auf den Betriebsstellen Vorgänge, Aufträge oder Meldungen schriftlich nachweisen müssen.

5 Örtliche Besonderheiten

Örtliche Besonderheiten für das Rangieren sind in den Örtlichen Richtlinien bekannt gegeben. ✶

6 Rangieren in Ortsstellbereichen ✶

(1) Besonderheiten (z.B. gestörte Bahnübergangssicherung, niedrigere Geschwindigkeit als 25 km/h) sind dem Triebfahrzeugführer bekanntzugeben. ✶ ✶ ✶

(2) Besonderheiten dürfen von der Bekanntgabe ausgenommen werden, wenn: ✶ ✶

- Gleise mit abgeschalteter oder gestörter Oberleitung mit Fahrleitungssignalen oder ✶ ✶ ✶
- Besonderheiten in Gleisen, z.B. durch Wärterhaltscheiben gekennzeichnet sind. ✶ ✶

(3) a) Bevor Sie als Triebfahrzeugführer in einen Ortsstellbereich hineinfahren, müssen Sie sich bei der zuständigen Stelle melden oder Unterlagen einsehen (Örtliche Richtlinien). ✶ ✶ ✶ ✶

b) Bei Arbeitsaufnahme oder nach einer Arbeitsunterbrechung in einem Ortsstellbereich müssen Sie sich als Triebfahrzeugführer bei der zuständigen Stelle melden oder Unterlagen einsehen (Örtliche Richtlinien). ✶ ✶ ✶ ✶

(4) Sie als Triebfahrzeugführer müssen Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen und Fahrzeugen an die zuständige Stelle melden (Örtliche Richtlinien). ✶ ✶ ✶

(5) In den Örtlichen Richtlinien können zusätzliche Regeln gegeben sein, z.B. Beschreibung des Ortsstellbereiches, dessen Grenzen und weitere örtliche Regeln. ✶ ✶ ✶

Auszug aus Ril 408 für Teil II/Teil IIA der d-cz ZusV/ÖV/ZusVI, Stand Bekanntgabe A27

✶ 7 Verhalten bei Gefahr oder Unregelmäßigkeiten

(1) Wenn eine Gefahr droht, müssen Sie in eigener Verantwortung umsichtig und entschlossen alles tun, um die Gefahr abzuwenden oder zu mindern. **Gefahr**

Bei Gefahr müssen Sie Fahrzeuge anhalten, soweit nicht die Gefahr durch das Anhalten vergrößert wird. Gefahr müssen Sie auch für Nachbargleise annehmen, wenn nicht einwandfrei festgestellt wird, dass die Nachbargleise befahren werden können.

(2) a) Wird Ihnen ein Mangel am Oberbau gemeldet oder von Ihnen festgestellt, müssen Sie Maßnahmen bei Gefahr treffen. **Unregelmäßigkeiten** an Bahnanlagen

Als Triebfahrzeugführer müssen Sie den Mangel dem Weichenwärter mitteilen.

Als Weichenwärter müssen Sie für das Sperren des Gleises sorgen.

b) Wenn Sie an Fahrzeugen oder Ladungen Unregelmäßigkeiten (z. B. Brandgeruch, Ölqualm, Flammenbildung, rot glühende Radsatzlager, Pfeiftöne, blockierter Radsatz, Funkensprühen am Radsatz, kreischendes Geräusch, rot glühende Bremsklötze oder Radreifen, brennende Bremsbeläge, unruhiger Lauf des Fahrzeugs, klapperndes klirrendes Geräusch, regelmäßiges starkes Klopfen oder Schlagen, lose Wagendecken, verschobene Ladung, nach außen aufschlagende Türen, Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer) feststellen oder wenn Ihnen solche Unregelmäßigkeiten gemeldet werden, müssen Sie Maßnahmen bei Gefahr treffen. an Fahrzeugen

Nach dem Anhalten müssen Sie als Triebfahrzeugführer die Unregelmäßigkeit dem Weichenwärter mitteilen.

Als Triebfahrzeugführer müssen Sie - auch wenn Sie eine Unregelmäßigkeit selbst festgestellt haben - die Fahrzeuge nach der Unregelmäßigkeit absuchen und dem Weichenwärter die zu treffenden Maßnahmen mitteilen.

c) 1. Hält eine Rangierfahrt unvorhergesehen, außer wegen Haltstellung eines Signals, müssen Sie als Triebfahrzeugführer die Ursache umgehend ermitteln. sonstige

2. Wenn Sie an einem Halt zeigenden Signal unzulässig vorbeigefahren sind, müssen Sie sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Weichenwärter verständigen. Dies gilt auch bei einer PZB-Zwangsbremsung an einem Signal, das Signal Sh 1, Ra 12 (DV 301) oder Kennlicht zeigt.

1 Verständigen

Triebfahrzeugführer

(1) a) 1. Bevor Fahrzeuge bewegt werden, müssen Sie als Triebfahrzeugführer den Weichenwärter über Ziel, Zweck und Besonderheiten (z.B. Lü-Sendung, außergewöhnliche Länge, Kleinwagenfahrt, Fahrzeuge der Baureihen 401, 402 oder 801 bis 808, Talgo-Fahrzeuge, Wagen der Bauart-Nummernreihe 116, Fahrzeuge mit wirkender Wirbelstrombremse oder Fahrzeuge mit Gattungsbuchstaben DA, DAB bzw. DB) der Fahrzeugbewegung verständigen.

Sind Ihnen Ziel oder Zweck der Fahrzeugbewegung nicht bekannt, müssen Sie diese mit dem Weichenwärter vereinbaren.

2. Sie brauchen den Weichenwärter nicht über Ziel und Zweck zu verständigen,
   - wenn es sich um regelmäßig wiederkehrende Fahrten mit dem Triebfahrzeug eines Zuges (z.B. Vorziehen von Fahrzeugen zum Kuppeln von Zugteilen, Abstellen von Fahrzeugen, Fahrten von und zum Zug) handelt,
   - wenn ein Triebfahrzeug zum Kuppeln oder Entkuppeln von Fahrzeugen aufdrücken muss oder nach dem Entkuppeln geringfügig vorziehen soll, damit die Fahrzeuge getrennt stehen,
   - wo für das Beidrücken Förderanlagen oder von einem Ablaufrechner gesteuerte Lokomotiven verwendet werden,
   - wo in Einfahrstumpfgleisen einzeln oder zu zweien fahrende Triebfahrzeuge (auch Einheiten, die aus Triebwagen, Triebköpfen, Steuerwagen oder Mittelwagen gebildet sind) eines angekommenen Zuges dem ausfahrenden Zug oder den als Rangierfahrt wegfahrenden Fahrzeugen ohne Zustimmung des Weichenwärters nachfahren dürfen,
   - wo einzelne Wagen oder Wagengruppen beim Beladen oder Entladen ohne Zustimmung des Weichenwärters verschoben werden dürfen,
   - wenn im Baugleis rangiert werden soll.

b) Bevor Sie als Triebfahrzeugführer Fahrzeuge in ein Gleis - außer in ein Baugleis - einsetzen, müssen Sie den Weichenwärter verständigen.

✶ c) Bevor Sie im Baugleis rangieren oder Fahrzeuge in ein
✶ Baugleis einsetzen, müssen Sie als Triebfahrzeugführer
✶ die in der Betra genannte Person verständigen. In der
✶ Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

d) Bevor Fahrzeuge bewegt werden, müssen Sie als Triebfahrzeugführer verständigen:

1. beteiligte Rangierer über 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.

e) Vor dem Bewegen von Fahrzeugen oder vor dem Heranfahren an Fahrzeuge müssen Sie als Triebfahrzeugführer Personen, die sich an oder in diesen Fahrzeugen befin-
✶ den, verständigen. In den Örtlichen Richtlinien können
✶ zusätzliche Regeln gegeben sein.

(2) a) Als Rangierbegleiter müssen Sie die Verständigung nach Absatz 1 durchführen, wenn Ihnen diese Aufgaben übertragen worden sind.

b) Wenn Sie als Rangierbegleiter die Verständigung des Weichenwärters nach Absatz 1 a durchführen, müssen Sie den Triebfahrzeugführer über Ziel und Zweck der Fahrzeugbewegung und über Besonderheiten, die beim Durchführen der Fahrzeugbewegung zu beachten sind, verständigen.

Weichenwärter

✶ (3) a) Als Weichenwärter müssen Sie dem Triebfahrzeugführer
✶ Besonderheiten (z. B. gestörte Bahnübergangssicherung,
✶ erloschenes Signal, abgeschaltete oder gestörte Oberlei-
✶ tung, besonderer Fahrweg, vorübergehend niedrigere Ge-
✶ schwindigkeit als 25 km/h) mitteilen, die beim Durch-
✶ führen der Bewegung zu beachten sind. Sie müssen die
✶ Besonderheiten dem Rangierbegleiter mitteilen, wenn er
✶ Sie über Ziel und Zweck verständigt hat.
✶ Soll eine Rangierfahrt in ein gesperrtes Gleis eingelassen
✶ werden, in dem der Triebfahrzeugführer Beschäftigte
✶ warnen muss, müssen Sie dies dem Triebfahrzeugführer
✶ mitteilen; geben Sie hierbei die Lage der Arbeitsstelle an.

✶ b) Bei regelmäßig wiederkehrenden Fahrten mit dem Trieb-
✶ fahrzeug eines Zuges (z. B. Vorziehen von Fahrzeugen
✶ zum Kuppeln von Zugteilen, Abstellen von Fahrzeugen,
✶ Fahrten von und zum Zug) müssen Sie den Triebfahr-
✶ zeugführer verständigen, wenn sich der Zweck der Fahrt
✶ geändert hat oder vom Ziel abgewichen werden soll.

c) Als Weichenwärter müssen Sie verständigen ✶
1. den Weichenwärter des benachbarten Stellwerks, ✶ wenn eine Rangierfahrt über den eigenen Rangierbezirk hinaus durchgeführt werden soll, ✶ ✶
2. den Schrankenwärter, wenn ein Bahnübergang befahren werden soll. ✶ ✶

d) Beim Rangieren im Baugleis brauchen Sie als Weichenwärter keine Besonderheiten nach a) mitzuteilen und keine Verständigung nach b) oder c) durchzuführen. In der Betra können abweichende Regeln gegeben sein. ✶ ✶ ✶ ✶

2 Fahrbereitschaft feststellen

Allgemein

(1) Bevor Fahrzeuge bewegt werden, müssen Sie als Triebfahrzeugführer feststellen, dass

a) gemeinsam zu bewegende Fahrzeuge untereinander gekuppelt sind, ausgenommen beim Beidrücken oder an Trennstellen abzustoßender oder ablaufender Fahrzeuge,

b) die Bremsen gelöst sind,

c) die zu bewegenden Fahrzeuge nicht durch Hemmschuhe oder Radvorleger festgelegt sind,

d) Mitfahrende verständigt sind,

e) Außentüren von Reisezugwagen geschlossen sind,

f) - soweit erforderlich - die Bremsprobe ausgeführt ist oder die besetzten Handbremsen auf ihre Wirksamkeit geprüft sind,

g) beim Abstoßen oder Ablaufen die erforderlichen Hemmschuhe zum Anhalten der Wagen gebrauchsfähig an den vorgesehenen Stellen bereitliegen.

Zusatzanlagen

(2) Zusatzanlagen sind Privatgleisanschlüsse, Ladestraßen, Laderampen, Lagerplätze, Anlagen des Kombinierten Verkehrs, Güterhallen, Lademittelstützpunkte, Gleise und Ladestellen für die Post, Übergabegleise für private Eisenbahnen, Gleise für Zoll- und Grenzbehandlung, Anschlüsse der DB AG mit Ladetätigkeit, Gleiswaagen, Lademaße, Entseuchungsanlagen, Ladeanlagen „Auto im Reisezug“, Gleise für Ladetätigkeit von Dienstleistern, Schadwagen- und Werkstattgleise, Wasch- und Reinigungsanlagen sowie besondere Gleise, die der Betriebspflege von Reisezugwagen dienen.

Bevor auf Zusatzanlagen Fahrzeuge bewegt werden, müssen Sie als Triebfahrzeugführer außerdem feststellen, dass

a) Ladearbeiten eingestellt und Personen, die sich zum Be- und Entladen im Wagen befinden, ausgestiegen sind,

b) lose Fahrzeugteile ordnungsgemäß festgelegt und bewegliche Fahrzeugeinrichtungen richtig gestellt und verriegelt und Wagendecken befestigt sind,

c) der lichte Raum frei ist; hierzu gehört auch das Entfernen von an Fahrzeugen angeschlossenen Ver- oder Entsorgungseinrichtungen.

(3) Die Feststellungen nach den Absätzen 1 oder 2 müssen Sie als Rangierbegleiter treffen, wenn Ihnen diese Aufgaben übertragen worden sind. **Rangierbegleiter**

3 Zustimmen

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

✶ b) Als Weichenwärter dürfen Sie die Zustimmung erst ✶ geben, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

✶ 1. Die Beteiligten nach Abschnitt 1 Absatz 3 müssen ✶ verständigt sein.

✶ 2. Zugfahrten oder andere Fahrzeugbewegungen dürfen ✶ nicht gefährdet werden.

✶ 3. Der Fahrweg muss eingestellt sein.

✶ 4. Vor dem Rangieren an der Spitze eines anzeigegeführten Zuges müssen alle für den Zug von der LZB oder ✶ von ETCS dunkel geschalteten Hauptsignale in Haltstellung gebracht worden sein und, wenn es der Triebfahrzeugführer bei LZB gefordert hat, der Zug Befehl 11 mit dem Wortlaut „Bedienen Sie die Befehlstaste zur Entlassung aus der LZB“ erhalten hat.

✶ 5. Sie müssen vor dem Rangieren auf dem Einfahrgleis ✶ über Signal Ra 10 oder, wo kein Signal Ra 10 vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus, den Fahrdienstleiter verständigt haben und dieser muss Ihnen ✶ bestätigt haben, dass er das Rangieren durch Befehl 11 erlaubt hat.

✶ Die Nummer der Einfahrweiche in Einfahrgleisen ohne ✶ Signal Ra 10 ist in den Örtlichen Richtlinien genannt.

✶ Wenn eine Rangierfahrt über Ihren Rangierbezirk hinaus ✶ durchgeführt werden soll, müssen die beteiligten Weichenwärter zugestimmt haben. Stimmen nicht alle beteiligten Weichenwärter zu, darf die Fahrt nur bis zu einem ✶ neu vereinbarten Ziel stattfinden.

✶ Ist bei Gleisbildstellwerken mit Weichenselbstlauf oder ✶ Weichenlaufkette keine Rangierstraße vorhanden, müssen Sie den Weichenselbstlauf oder die Weichenlaufkette ✶ abschalten oder sperren. Ist dies nicht möglich, müssen ✶ Sie die für das Einstellen des Fahrwegs benötigten Weichen gegen Umstellen einzeln sperren.

Ist bei Gleisbildstellwerken keine Rangierstraße vorhanden, müssen Sie bei der Bauform GS II eine Zughilfsstraße, bei den Bauformen GS II Sp 64b oder GS III Sp 68 eine Zugstraße mit Signalbedienungsausschaltung benutzen. Ist dies nicht möglich, müssen Sie den Weichenselbstlauf oder die Weichenlaufkette abschalten oder sperren oder die benötigten Weichen, Gleissperren und Kreuzungen bedienungsmäßig ausschalten oder gegen Umstellen sperren.

c) Als Weichenwärter dürfen Sie Fahrzeugbewegungen, die nach den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra nach Modul 408.0851 Abschnitt 6 Absatz 1 während einer Zugfahrt verboten sind, nur zustimmen, wenn die Zugfahrt nicht zugelassen ist und für die in den Örtlichen Richtlinien genannten Signale, mit denen die Zugfahrt zugelassen wird, Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sind. Sperre müssen Sie nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

d) Als Weichenwärter können Sie zustimmen

1. durch Signal Sh 1 oder Ra 12 (DV 301) - in den Örtlichen Richtlinien können zusätzliche Regeln gegeben sein -,
2. mündlich oder
3. durch Hochhalten eines Arms oder einer weißleuchtenden Handleuchte, wenn Sie nicht durch ein Signal oder mündlich zustimmen können.

Verzicht

(2) Eine Zustimmung des Weichenwärters ist nicht erforderlich,

a) wenn bei regelmäßig wiederkehrenden Fahrten mit dem Triebfahrzeug eines Zuges zum Kuppeln von Zugteilen vorgezogen werden soll,

b) wo - soweit es in den Örtlichen Richtlinien zugelassen ist - in Einfahrstumpfgleisen einzeln oder zu zweien fahrende Triebfahrzeuge (auch Einheiten, die aus Triebwagen, Triebköpfen, Steuerwagen oder Mittelwagen gebildet sind) eines angekommenen Zuges dem ausfahrenden Zug oder den als Rangierfahrt wegfahrenden Fahrzeugen nachfahren dürfen,

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

d) wo für das Beidrücken Förderanlagen oder von einem Ablaufrechner gesteuerte Lokomotiven verwendet werden,

✶ e) wo einzelne Wagen oder Wagengruppen beim Beladen
✶ oder Entladen verschoben werden dürfen; die hierfür zu-
✶ gelassenen Gleisabschnitte sind in den Örtlichen Richtli-
✶ nien angegeben, oder
✶ f) wenn im Baugleis rangiert werden soll.

(3) 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) Fahrzeuge dürfen in ein Gleis - außer in ein Baugleis - eingesetzt werden, wenn der Weichenwärter zugestimmt hat.

✶ d) Beim Rangieren im Baugleis oder beim Einsetzen von
✶ Fahrzeugen in ein Baugleis wird die Zustimmung von der
✶ in der Betra genannten Person mündlich gegeben. In der
✶ Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

✶ (4) Sie dürfen dem Rangieren in einem Gleis, das zur Sicherung **Verbot**
✶ von Personen gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen
✶ ausgehenden Gefahren gesperrt ist, nicht zustimmen.

✶ **4 In ETCS-Betriebsart SH wechseln**

✶ Als Triebfahrzeugführer dürfen Sie in ETCS-Betriebsart SH wech-
✶ seln, wenn – soweit erforderlich - eine Zustimmung zum Rangie-
✶ ren vorliegt.

408.0821	**Rangieren** **Durchführen** **- Regelfall -**

1 Bestätigen durch den Rangierbegleiter

Wenn Sie als Rangierbegleiter Aufgaben des Triebfahrzeugführers wahrnehmen, müssen Sie die Ausführung der Aufgaben dem Triebfahrzeugführer bestätigen.

Erteilen Sie als Rangierbegleiter Fahrauftrag, brauchen Sie die Ausführung der in Abschnitt 2 Nr. 1 bis 3 genannten Aufgaben nicht zu bestätigen.

2 Fahrauftrag

Als Rangierbegleiter dürfen Sie Fahrauftrag erteilen, wenn

1. die Beteiligten verständigt worden sind,
2. die Fahrbereitschaft festgestellt worden ist und
3. die Zustimmung des Weichenwärters gegeben ist.

Sie dürfen den Fahrauftrag durch Rangiersignal oder mündlich erteilen. Beim Wechsel der Fahrtrichtung müssen Sie stets einen neuen Fahrauftrag erteilen.

3 Geschwindigkeit

(1) a) Beim Rangieren müssen Sie als Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeit so regeln, dass Sie
- vor Halt gebietenden Signalen,
- vor Fahrzeugen,
- vor Gefahrstellen, die einen Halt erfordern (Örtliche Richtlinien oder Betra) oder ✶ ✶
- an der beabsichtigten Stelle

anhalten können.

b) Die Geschwindigkeit, mit der Sie höchstens fahren dürfen, beträgt 25 km/h. In den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra kann eine niedrigere Geschwindigkeit vorgeschrieben sein. ✶ ✶ ✶

(2) In den Örtlichen Richtlinien sind Regeln für das Befahren von Gleisbogen mit einem Radius von weniger als 150 m gegeben. ✶ ✶ ✶

4 Fahrweg beobachten

Triebfahrzeugführer

(1) Bei jeder Fahrzeugbewegung müssen Sie als Triebfahrzeugführer den Fahrweg und seine Signale beobachten und darauf achten, dass

1. der Fahrweg frei ist,
2. Weichen - soweit ein bestimmter Fahrweg vereinbart wurde und Weichensignale vorhanden sind -, Gleissperren, Drehscheiben, Schiebebühnen, Gleisbremsen und sonstige Einrichtungen richtig gestellt sind,
3. die einmündenden Gleisabschnitte bis zum 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,
7. ein Triebfahrzeug mit gehobenem Stromabnehmer nur in einen Fahrweg mit Oberleitung eingelassen wird und diese weder abgeschaltet noch gestört ist.

Beschäftigte warnen

✶ (3) Wenn Sie in einem Baugleis rangieren oder wenn der Weichenwärter Ihnen mitgeteilt hat, dass Sie in einem gesperrten Bahnhofsgleis Beschäftigte warnen müssen, gilt Folgendes:

1. Die Spitze der Rangierfahrt muss mit mindestens einem weißen Licht gekennzeichnet sein.
2. Sie müssen die Rangierfahrt luftgebremst durchführen.
3. Die Rangierfahrt muss von der Spitze aus gesteuert sein oder die Spitze der Rangierfahrt muss mit einem Rangierbegleiter besetzt sein. Auf das Besetzen des Fahrzeugs an der Spitze dürfen Sie verzichten, wenn
   - nur ein Fahrzeug geschoben wird
   - Sie als Triebfahrzeugführer den Fahrweg beobachten können und
   - eine Person unmittelbar vor Ingangsetzen der Fahrt das Freisein des Fahrweges von Beschäftigten direkt vor dem ersten Fahrzeug feststellt.
4. Wenn Sie sich als Triebfahrzeugführer an der Spitze der Rangierfahrt, aber nicht im Führerraum befinden, müssen Sie mit einem Signalhorn ausgerüstet sein. Wenn ein Rangierbegleiter die Spitze der Rangierfahrt besetzt, muss dieser in Funkkontakt mit Ihnen als Triebfahrzeugführer stehen, einen Luftbremskopf verwenden und mit einem Signalhorn ausgerüstet sein.
5. Sie dürfen mit höchstens 20 km/h fahren.

6. Als Mitarbeiter an der Spitze der Rangierfahrt müssen Sie Personen an und im Gleis mit Signal Zp 1 warnen.
7. Sie müssen vor im Gleis befindlichen Personen anhalten, wenn diese das Gleis nicht verlassen.

Rangierbegleiter

(4) a) Die Aufgaben nach Absatz 1 bis 3 müssen Sie als Rangierbegleiter wahrnehmen, wenn sie Ihnen übertragen worden sind.

b) Befinden Sie sich als Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze der Rangierfahrt, dürfen Sie die Aufgaben nach Absatz 1 Nr. 1 oder Nr. 7 nicht auf den Rangierbegleiter übertragen.

c) Beim Rangieren im Baugleis müssen Sie als Rangierbegleiter Signal Zp 1 nach Modul 301.0901 geben. ✶ ✶

d) Wenn Sie als Rangierbegleiter nicht gleichzeitig den Fahrweg mit seinen Signalen beobachten und Verbindung zum Triebfahrzeugführer halten können, dürfen Sie eine dieser Aufgaben einem Rangierer übertragen.

Lü-Sendungen

(5) Beim Rangieren mit Lü-Sendungen müssen Sie feste Gegenstände am Gleis, Fahrzeuge in Nachbargleisen und die Sendungen selbst beobachten. Ein in der Beförderungsanordnung ausgesprochenes Verbot des Fahrtrichtungswechsels gilt nicht.

5 Freien Fahrweg ansagen

(1) a) Mit Rangierfahrten, bei denen
- Sie sich als Triebfahrzeugführer an der Spitze in einem Führerraum befinden,
- alle Fahrzeuge an die Hauptluftleitung angeschlossen sind und alle brauchbaren Bremsen eingeschaltet sind und
- festgestellt wurde, dass alle eingeschalteten Druckluftbremsen ordnungsgemäß wirken oder

b) mit allein oder zu zweien fahrenden Triebfahrzeugen (außer Kleinwagen)

dürfen Sie bis zu 40 km/h fahren, wenn der Weichenwärter den freien Fahrweg angesagt hat.

Bei der Beobachtung des Fahrwegs dürfen Sie damit rechnen, dass die Bedingungen nach Abschnitt 4 Absatz 1 Nr. 1 und 2 erfüllt sind.

✶ (2) Als Weichenwärter dürfen Sie den freien Fahrweg ansagen, wenn

1. dies in den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen zugelassen ist,
2. Sie den Fahrweg bis zu dem Signal eingestellt haben, das Ziel oder Zwischenziel der Rangierfahrt ist und
3. Sie festgestellt haben, dass der Fahrweg frei von Fahrzeugen ist.

Die Ansage des freien Fahrwegs lautet: „Fahrweg bis (Bezeichnung des Signals) frei“. Einseitig gerichtete Sprecheinrichtungen dürfen Sie für die Ansage nicht verwenden.

✶ (3) Wenn die Voraussetzungen für die Ansage des freien Fahrwegs bei bestimmten Rangierfahrten in bestimmten Gleisen vor Zulassung der Fahrt stets gegeben sind, kann in den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen bestimmt sein, dass auf die Ansage verzichtet wird.

✶ 6 Gleiswaagen befahren

✶ In den Örtlichen Richtlinien ist angegeben, wenn Sie

a) nicht mit gebremsten Fahrzeugen über Gleiswaagen fahren, oder

b) Hemmschuhe nicht auf, unmittelbar vor oder hinter Gleiswaagen zum Anhaltenvon Fahrzeugen auflegen

✶ dürfen.

7 Stärker geneigte Gleise befahren

Beim Rangieren in Gleisen, die auch nur teilweise im Gefälle von mehr als 2,5 ‰ (1 : 400) liegen oder an die sich ein solches Gefälle anschließt, müssen Sie die in den Örtlichen Richtlinien gegebenen Regeln beachten. ✶

✶ 8 Ablaufberge befahren

✶ Güterwagen mit dem Zeichen ↙ ↘ dürfen keinen Ablaufberg befahren, dessen Ausrundungsradius 250 m oder kleiner ist. Alle übrigen Fahrzeuge mit dem Zeichen ↙ ↘ dürfen keinen Ablaufberg befahren.

✶ Fahrzeuge mit einer Zahl unter dem Zeichen, z. B. ↙ ↘ 300 m, dürfen Ablaufberge mit einem Ausrundungsradius unter dem angegebenen Wert nicht befahren.

9 Während der Fahrt entkuppeln

Es ist verboten, während der Fahrt zu entkuppeln, mit dem vorderen Teil der Rangierfahrt vorzufahren und zwischen ihm und dem folgenden Teil eine Weiche umzustellen. In den Örtlichen ✶
Richtlinien können Ausnahmen zugelassen sein. ✶

10 Baugleis verlassen ✶

Der Übergang einer Rangierfahrt, die ein Baugleis verlässt, ohne ✶
Halt in eine andere Rangierfahrt ist nicht zugelassen. ✶

11 Verschieben

Menschen

(1) a) Durch Menschen dürfen Fahrzeuge nur in solcher Zahl und mit solcher Geschwindigkeit bewegt werden, dass sie durch Menschenkraft, durch die Fahrzeugbremsen oder andere Bremsmittel beherrscht werden.

b) Personen, die nicht zum Rangierpersonal gehören, dürfen beim Verschieben nur helfen, wenn Sie als Triebfahrzeugführer oder Rangierbegleiter zugestimmt haben. Sie müssen die Personen über die von ihnen wahrzunehmenden Aufgaben unterrichten.

Kraftfahrzeuge usw.

(2) Mit Kraftfahrzeugen, Spillanlagen, Seilwinden oder Wagenschiebern dürfen Sie Fahrzeuge nur bewegen, wenn es in den Örtlichen Richtlinien zugelassen ist.

Baugleis

(3) Im Baugleis dürfen Sie keine Fahrzeuge verschieben. ✶

✶ **1 Weichen und Gleissperren**

✶ (1) Beim Stellen ferngestellter Weichen oder Gleissperren für ✶ Rangierfahrten - ausgenommen auf Rangierstraßen - müs- ✶ sen Sie zuerst die in Fahrtrichtung entfernteste und zuletzt ✶ die der Rangierfahrt am nächsten liegende Weiche oder ✶ Gleissperre stellen. Dies gilt auch für das Abstoßen, sofern ✶ in den Örtlichen Richtlinien nicht Ausnahmen zugelassen ✶ sind.

Reihenfolge beim Stellen

(2) Ortsgestellte Weichen oder Gleissperren müssen vom Rangierpersonal bedient werden. Durch ein „W“ gekennzeichnete ortsgestellte Weichen und Gleissperren dürfen nur mit Zustimmung des zuständigen Bedieners umgestellt werden.

Stellen durch Rangierpersonal

✶ (3) Weichen im Baugleis dürfen Sie in der Regel nicht umstel- ✶ len. Sie müssen Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 13 an- ✶ bringen bzw. eingeben. Durch ein „W“ gekennzeichnet orts- ✶ gestellte Weichen müssen Sie durch Handverschluss sichern. ✶ In der Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

Umstellverbot

(4) Wenn ortsgestellte Weichen ohne Spitzenverschluss gegen die Spitze befahren werden sollen, müssen Sie den Weichenhebel während des Befahrens kräftig niederdrücken. Steht beim Befahren mehrerer solcher Weichen nur ein Mitarbeiter zur Verfügung, muss er die erste Weiche entsprechend bedienen und die anderen Weichen beaufsichtigen.

Ortsgestellte Weichen ohne Spitzenverschluss befahren

✶ (5) Werden bei Rangierfahrten mit Reisenden besetzte Fahr- ✶ zeuge nicht auf durch Fahrstraßenhebel gesicherten Fahr- ✶ wegen oder nicht auf Rangierstraßen bewegt, dürfen in die- ✶ sem Stellwerksbezirk bzw. Stelltischbereich keine Weichen ✶ oder Gleissperren umgestellt werden. In den Örtlichen ✶ Richtlinien können Ausnahmen zugelassen sein.

Rangierfahrten mit Reisenden

(6) a) Beim Rangieren müssen Sie Weichen, die gegen die Spitze befahren werden, durch Handverschluss sichern, wenn

1. sie abgebunden und nicht mit Hebelgewichten versehen sind,
2. die Überwachungseinrichtung einer elektrisch gestellten Weiche eine Störung anzeigt und der Stellstrom nicht abgeschaltet ist oder
3. eine Fachkraft dies bei Arbeiten vorgeschrieben hat.

b) Ist eine Weiche mit Handverschluss 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert, darf sie mit höchstens 5 km/h befahren werden.

Handverschluss

(7) Gestörte Gleissperren müssen Sie als Bediener überblicken und gegen unberechtigten Eingriff schützen können. Ist das nicht möglich, darf auf dem Gleis, in dem die Gleissperre liegt, keine Fahrt stattfinden; bei abgestellten Fahrzeugen müssen Sie sich vergewissern, dass sie gegen unbeabsichtigte Bewegungen festgelegt sind.

2 Signale

Vorbeifahrt

(1) a) Ortsfeste Signale gelten für Rangierfahrten nur, wenn sie sich in der beabsichtigten Fahrtrichtung vor der Spitze der Rangierfahrt befinden.

b) Wo Hauptsignale, Sperrsignale oder Wartezeichen vorhanden sind, müssen Sie, wenn es möglich ist, beim Wechsel der Fahrtrichtung bis hinter ein Signal der Gegenrichtung fahren.

c) Kann das Signal Sh 1 oder Ra 12 (DV 301) nicht gezeigt werden, müssen Sie als Bediener des Stellwerks die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Hauptsignal, Sperrsignal oder Wartezeichen mündlich erteilen, wenn die Rangierfahrt vor dem Signal hält.

d) Für Rangierfahrten im Baugleis oder für Rangierfahrten, die in ein Baugleis fahren, können in einer Betra Signale für nicht gültig erklärt sein. ✶ ✶ ✶

(2) Bei Gefahr müssen Sie die Signale am Fahrweg sofort auf Halt stellen. Sonst dürfen Sie Signale auf Halt stellen, wenn Sie zuvor den Triebfahrzeugführer oder Rangierbegleiter verständigt haben und die Fahrzeuge halten. ✶ ✶ ✶ ✶

✶ **1 Bahnübergänge sichern**

✶ ✶ ✶ ✶ (1) Bevor Sie Bahnübergänge befahren, müssen Sie die Schranken schließen und bei Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen die in den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra gegebenen Weisungen beachten.

Technische Sicherung

(2) Ist die technische Sicherung ausgefallen, müssen Sie vor dem Bahnübergang anhalten.

Technische Sicherung ausgefallen

Wird das Triebfahrzeug gesteuert - ausgenommen von einem Steuerwagen aus - oder ist ein Rangierbegleiter anwesend, dürfen Sie mit Schrittgeschwindigkeit weiterfahren, wenn der Bahnübergang durch Posten gesichert ist und die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 gewarnt sind. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat, müssen Sie den Bahnübergang schnellstens räumen.

Als Posten müssen Sie sich zur Sicherung des Bahnübergangs mit der Brust oder dem Rücken dem Straßenverkehr zugewandt, gut sichtbar auf der Straße aufstellen und die Zeichen

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

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

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

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

Wird das Triebfahrzeug von einem Steuerwagen aus gesteuert oder wird das Triebfahrzeug nicht gesteuert und es ist kein Rangierbegleiter anwesend, müssen Sie als Triebfahrzeugführer vor der Weiterfahrt die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 warnen. Danach dürfen Sie mit Schrittgeschwindigkeit auf den Bahnübergang fahren. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat, müssen Sie den Bahnübergang schnellstens räumen.

(3) Ist der Bahnübergang nicht technisch gesichert, müssen Sie den Bahnübergang nach Absatz 2 sichern, soweit nicht in den Örtlichen Richtlinien eine andere Art der Sicherung zugelassen ist. ✶

2 Andere Übergänge sichern

(1) Vor höhengleichen Übergängen zu den Bahnsteigen müssen Sie Rangierfahrten anhalten, wenn Reisende gefährdet werden können. Soweit erforderlich, müssen Sie die Reisenden vor der Weiterfahrt warnen. In den Örtlichen Richtlinien können andere Maßnahmen zur Sicherung von Reisenden vorgeschrieben sein. ✶

(2) Für die Sicherung der Übergänge, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Bahnhöfe dienen, gelten die Regeln in den Örtlichen Richtlinien. ✶

408.0825	**Rangieren** **Durchführen** **- Abstoßen oder Ablaufen -**

1 Zugelassen - Verboten ✶

(1) Sie dürfen Fahrzeuge nur in Gleise abstoßen oder ablaufen lassen, die in den Örtlichen Richtlinien zugelassen sind. ✶

(2) Sie dürfen Fahrzeuge nicht abstoßen oder ablaufen lassen in Gleise, in denen Fahrzeuge stehen, an oder in denen gearbeitet wird. In den Örtlichen Richtlinien können Ausnahmen zugelassen sein. ✶

Sie dürfen Fahrzeuge über Bahnübergänge oder Übergänge für Reisende nur abstoßen oder ablaufen lassen, wenn die Bahnübergänge oder Übergänge gesichert sind. ✶

2 Fahrzeuggruppen ✶

Sollen Fahrzeuggruppen beim Abstoßen oder Ablaufen durch Hemmschuhe aufgehalten werden, darf die Radsatzlast des ersten Fahrzeugs nicht kleiner sein als die mittlere Radsatzlast der Fahrzeuggruppe. In den Örtlichen Richtlinien können abweichend Regeln gegeben sein. ✶

3 Wageneinheiten ✶

Wageneinheiten oder Gelenkwagen dürfen beim Abstoßen oder Ablaufen durch Hemmschuhe aufgehalten werden, wenn dies in den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen zugelassen ist. ✶

✶ 4 Abstände der Fahrzeuge

✶ Beim Abstoßen oder Ablaufen dürfen die Fahrzeuge einander nur
✶ in solchen Abständen folgen, dass die Weichen rechtzeitig umge-
✶ stellt werden und Fahrzeuge die Weichengrenzzeichen frei räu-
✶ men können, bevor nachfolgende Fahrzeuge für die Fahrt auf dem
✶ anderen Zweig der Weiche eintreffen.

✶ Vor und nach den unter Abschnitt 6 Absatz 1 Spalten 3b und 3c
✶ aufgeführten Fahrzeugen soll ein größerer Abstand bleiben. Die-
✶ ser kann in Ablaufanlagen mit automatischer Geschwindigkeits-
✶ regelung entfallen (Örtliche Richtlinien).

✶ 5 Güterwagen mit einem Achsstand von mehr als 14 m

✶ (1) Für das Ablaufen von Drehgestellgüterwagen mit einem
✶ Achsstand der inneren Achsen von mehr als 14 m gelten fol-
✶ gende Regeln:

✶ a) Wenn Sperreinrichtungen an Weichen unwirksam sein
✶ können, sind in den Örtlichen Richtlinien Regeln gege-
✶ ben.

✶ b) Bei Ablaufanlagen mit automatischer Laufwegsteuerung
✶ dürfen die Fahrzeuge nur ablaufen, wenn die automati-
✶ sche Laufwegsteuerung ausgeschaltet ist. In den Örtli-
✶ chen Richtlinien kann das Ablaufen mit eingeschalteter
✶ automatischer Laufwegsteuerung zugelassen sein.

✶ (2) Drehgestellgüterwagen sind durch das Zeichen 00,0 m gE-
✶ kennzeichnet. Die Zahl unter dem Zeichen gibt den Abstand
✶ der inneren Achsen an.

6 Einschränkungen beim Abstoßen oder Ablaufen ✶

1	2		3				
			a	b	c	a	b
Nr.	Für die in den Zeilen 1 bis 16 genannten Fahrzeuge müssen Sie die in den Spalten 3 und 4 gegebenen Regeln beachten, wenn für die jeweilige Zeile in Spalte 3 oder 4 ein „X“ eingetragen ist.		Abstoßen oder Ablaufen lassen ist verboten.	erlaubt, wenn das Fahrzeug durch Handbremse angehalten wird.	Handbremse oder zwei Hemmschuhe angehalten wird.	Andere Fahrzeuge dürfen Sie auf diese Fahrzeuge nicht abstoßen oder ablaufen lassen.	Schützen gegen Auflaufen anderer Fahrzeuge durch ein Fahrzeug mit angezogener Handbremse oder durch zwei Hemmschuhe erforderlich.
1	Lokomotiven		X				X
2	Triebfahrzeuge außer Lokomotiven		X			X	
3	Reisezugwagen		X			X	
4	Steuer-, Mittel- oder Beiwagen		X			X	
5	Fahrzeuge	mit der Anschrift „Abstoßen und Ablaufen lassen verboten“	X			X	
6	Fahrzeuge	mit der Anschrift „Vorsichtig rangieren“			X		X
7	Fahrzeuge	mit drei roten Dreiecken	X			X	
8	Fahrzeuge	mit zwei roten Dreiecken		X			X
9	Fahrzeuge	mit einem roten Dreieck			X		X
10	Kesselwagen	mit der Anschrift „Chlor“				X	
11	Kesselwagen	mit orangefarbenem Längsstreifen		X			X
12	Kesselwagen	mit Großzettel Nr. 6.1 (giftige Stoffe) oder Nr. 8 (ätzende Stoffe)			X		X
13	Fahrzeuge	mit gelber Fahne (Signal Fz 2)	X			X	
14	Fahrzeuge	mit einer Ladung von mehr als 60 m Länge		X			X
15	Fahrzeuge	die noch nicht fertig be- oder entladen sind		X			X
16	Fahrzeuge	mit verschobener Ladung		X			X

(1) Hat ein Fahrzeug mehrere Merkmale, müssen Sie es nach dem Merkmal behandeln, das die größte Vorsicht erfordert. ✶

(2) Die in Spalte 2 genannten Merkmale können Ihnen auch durch ein Datenverarbeitungssystem angezeigt werden. ✶

7 Gegen Auflaufen anderer Fahrzeuge schützen ✶

Angehaltene Wagen müssen Sie durch einen Hemmschuh gegen unerwartet nachlaufende Wagen schützen, soweit Sie diese nicht nach Abschnitt 6 Absatz 1 Spalte 4 bschützen müssen. Für ablaufende Wagen, die mit Handbremse angehalten werden und für Rangierfahrten müssen Sie den aufgelegten Hemmschuh entfernen. ✶

folgt Seite 500A

✶ **8 Abweichende Regeln**

✶ (1) Sie dürfen andere Fahrzeuge auf Fahrzeuge mit drei roten ✶ Dreiecken und dem Nebenzettel > 100 t abstoßen oder ab- ✶ laufen lassen.

✶ (2) In den Örtlichen Richtlinien können abweichende Regeln zu ✶ den Angaben im Abschnitt 6 Absatz 1 Spalten 3 oder 4 ge- ✶ geben sein.

✶ **9 Vor dem Beidrücken anhalten**

✶ Bevor Sie mit Fahrzeugen nach Abschnitt 6 Absatz 1 Spalten 3 an ✶ andere Fahrzeuge oder mit anderen Fahrzeugen an Fahrzeuge ✶ nach Abschnitt 6 Absatz 1 Spalten 3 heranfahren, müssen Sie an- ✶ halten und dann erst beidrücken. Sie brauchen nicht anzuhalten, ✶ wenn für das Beidrücken Förderanlagen oder Lokomotiven ver- ✶ wendet werden, deren Geschwindigkeit rechnergesteuert oder ✶ durch den Triebfahrzeugführer ständig überwacht wird (Örtliche ✶ Richtlinien). Die Geschwindigkeit während des Beidrückens darf ✶ 5 km/h nicht überschreiten.

Rangieren **Fahrzeuge aufhalten**	**408.0831**

1 Bremsen

(1) Wenn Sie Druckluftbremsen benutzen, müssen Sie feststellen, dass die Bremsen ordnungsgemäß wirken. **Wirksamkeit der Bremsen**

✶ (2) Bei Rangierfahrten in einem Baugleis müssen Sie alle Fahr- ✶ zeuge an die Hauptluftleitung anschließen und alle brauch- ✶ baren Bremsen einschalten. Das erste und letzte Fahrzeug ✶ muss eine wirkende Bremse haben. Mindestens 80 % der ✶ Fahrzeuge müssen gebremst sein. **Bremsen im Baugleis**

(3) Ohne bediente Handbremse dürfen Sie höchstens 10 Achsen gleichzeitig abstoßen. In stärkeren Wagengruppen müssen Sie für je angefangene 20 Achsen mindestens eine Handbremse bedienen. In den Örtlichen Richtlinien können andere Werte vorgeschrieben sein. **Abstoßen**

✶ (4) a) Beim Abdrücken ist in den vom Triebfahrzeug geschobe- ✶ nen Wagengruppenkeine wirkende Bremse erforderlich. ✶ In den Örtlichen Richtlinien können andere Regeln gege- ✶ ben sein. **Abdrücken, Ablaufen**

folgt Seite 500B

b) Ohne bediente Handbremse dürfen Sie höchstens 6 Achsen, bei Leerwagengruppen höchstens 10 Achsen, gleichzeitig ablaufen lassen. In stärkeren Wagengruppen müssen Sie für je angefangene 20 Achsen mindestens eine Handbremse bedienen. In den Örtlichen Richtlinien können andere Werte vorgeschrieben sein.

c) Bei Ablaufanlagen mit Gleisbremsen oder Einrichtungen zur kontinuierlichen Geschwindigkeitsregelung kann in den Örtlichen Richtlinien für eine ablaufende Wagengruppe eine größere Achsenzahl ohne bediente Handbremse zugelassen sein.

2 Hemmschuhe

Vollzählig und in Ordnung

(1) Bevor Fahrzeuge abgedrückt oder abgestoßen werden, müssen Sie als Rangierer, der Hemmschuhe auslegt, Ihren Platz im Auffangbereich einnehmen und sich überzeugen, dass die zu verwendenden Hemmschuhe vollzählig und in Ordnung sind.

Abstand

(2) Hemmschuhe müssen Sie in solchem Abstand auslegen, dass die bewegten Wagen mit Sicherheit vor den im Gleis stehenden Wagen zum Stillstand kommen.

Zwei Hemmschuhe

(3) Wenn Sie zwei Hemmschuhe auslegen müssen, müssen Sie diese entweder auf derselben Schiene hintereinander oder verteilt auf beide Schienen versetzt angeordnet auslegen. Dabei müssen Sie den hinteren Hemmschuh für den Ablauf so auflegen, dass ein ausreichender Bremsweg vorhanden ist. Den zweiten Hemmschuh müssen Sie möglichst entfernen, wenn der erste wirkt.

Wirkungsweise

(4) Sie müssen die Wirkungsweise des Hemmschuhs überwachen. Springt er ab, müssen Sie möglichst einen zweiten auslegen. Sie müssen den Hemmschuhlegervormann verständigen.

Entfernen

(5) Sie müssen einen Hemmschuh, wenn das Fahrzeug von ihm abgerollt ist, möglichst sofort abnehmen und - sofern er nicht gleich wieder verwendet wird - an den dafür bestimmten Platz legen.

3 Luftbremskopf

Einen Luftbremskopf müssen Sie verwenden, wenn Sie als Rangierbegleiter den Fahrweg und die Signale beobachten müssen, und zwar

a) bei Rangierfahrten im Baugleis stets,

b) in anderen Fällen, wenn es in den Örtlichen Richtlinien angeordnet ist.

folgt Seite 500C

1 Abstellen

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

✶ (2) Im Baugleis dürfen Sie Fahrzeuge nur abstellen, wenn es in
✶ der Betra zugelassen ist. **Im Baugleis**

2 Festlegen

(1) Abgestellte Fahrzeuge müssen Sie so festlegen, dass sie nicht über ein Grenzzeichen, ein Hauptsignal, Sperrsignal, eine Gleissperre oder einen Übergang entlaufen oder an Fahrzeuge anstoßen, an oder in denen gearbeitet wird. **Umfang**

(2) Sind in einem Gleis mehr als ein Fahrzeug oder mehr als eine Fahrzeuggruppe abgestellt, müssen Sie die dem Grenzzeichen, dem Hauptsignal, Sperrsignal, der Gleissperre oder dem Übergang am nächsten abgestellten Fahrzeuge oder Fahrzeuggruppen festlegen. Berücksichtigen Sie dabei auch weitere im Gleis abgestellte Fahrzeuge oder Fahrzeuggruppen.

(3) Für das Festlegen von Fahrzeugen kann in den Örtlichen Richtlinien zugelassen sein, dass das Festlegen der Fahrzeuge mit Hemmschuhen nur nach der Talseite hin genügt oder dass auf das Festlegen verzichtet werden darf. **Erleichterungen**

(4) Für das Festlegen der Fahrzeuge sind Sie als Triebfahrzeugführer verantwortlich, wenn Sie die Fahrzeuge abstellen. Als Rangierbegleiter sind Sie verantwortlich, wenn Ihnen diese Aufgabe übertragen worden ist. **Zuständigkeit**

folgt Seite 500D

1 Vorwissen des Fahrdienstleiters

Sie dürfen nur mit Vorwissen des Fahrdienstleiters auf Hauptgleisen rangieren oder Hauptgleise mit Fahrzeugen besetzen. Hauptgleise müssen Sie für Zugfahrten rechtzeitig räumen.

2 Auf dem Ausfahrgleis rangieren ✶

(1) Auf Bahnhöfen zweigleisiger Strecken sollen Sie, wenn Sie ✶ kein Ausziehgleis benutzen können, nach Möglichkeit auf ✶ dem Ausfahrgleis rangieren. ✶

3 Auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder Einfahrweiche hinaus rangieren

(1) Das Rangieren auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder, wo kein Signal Ra 10 vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus ist nur mit schriftlicher Erlaubnis des Fahrdienstleiters gestattet. Als Fahrdienstleiter müssen Sie sich vorher ✶ vergewissern, dass die benachbarte Zugfolgestelle, bei au- ✶ tomatischem Streckenblock die benachbarte Zugmelde- ✶ stelle, keinen Zug abgelassen hat und zustimmt. ✶

4 Sicherstellen, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen werden, Melden

(1) Beim Rangieren auf dem Ein- oder Ausfahrgleis müssen Sie als Triebfahrzeugführer oder, wenn Sie beauftragt worden sind, als Rangierbegleiter sicherstellen, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen werden.

(2) Als Weichenwärter müssen Sie sich vom Triebfahrzeugführer ✶ bestätigen lassen, dass das Rangieren ✶

- auf dem Ausfahrgleis über den letzten Abschnitt der ✶ Bahnhofsgleisfreimeldeanlage, sonst über die Höhe des ✶ Einfahrsignals der Gegenrichtung hinaus oder
- auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder, wo kein Signal Ra 10 vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus

beendet ist und sich alle Fahrzeuge im Fall a) innerhalb der ✶ Grenzen der Bahnhofsgleisfreimeldeanlage bzw. im Bahn- ✶ hof, im Fall b) vor Signal Ra 10 bzw. der ersten Einfahrwei- ✶ che befinden. In den Örtlichen Richtlinien können zusätzli- ✶ che Regeln gegeben sein. ✶

(3) Hat die benachbarte Zugfolgestelle - bei automatischem ✶ Streckenblock die Zugmeldestelle - dem Rangieren zuge- ✶ stimmt, müssen Sie diese als Fahrdienstleiter über die Räu- ✶ mung des Gleises unterrichten. ✶

folgt Seite 500E

✶ **6 Rangierverbot**

✶ (1) Rangieren ist verboten, wenn eine Zugfahrt gefährdet werden kann. In den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra sind die während einer Zugfahrt geltenden Rangierverbote genannt. In den im Modul 408.0811 Abschnitt 3 Absatz 2 a, c, d, e und f genannten Fällen ist Rangieren erlaubt. Im Fall nach Modul 408.0811 Abschnitt 3 Absatz 2 b gilt der ausfahrende Zug durch einzeln oder zu zweien nachfahrende Triebfahrzeuge eines angekommenen Zuges als nicht gefährdet.

✶ (2) Als Mitarbeiter, der den Fahrweg prüft, müssen Sie anordnen, dass gefährdende Fahrzeugbewegungen eingestellt werden; als Triebfahrzeugführer oder beauftragter Rangierbegleiter müssen Sie dies bestätigen. Das Rangieren darf erst fortgesetzt werden, wenn der Mitarbeiter, der den Fahrweg prüft, zugestimmt hat.

7 Abstellverbot

Zwischen einer Flankenschutzeinrichtung und dem Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg dürfen beim Rangieren ✶ keine Fahrzeuge abgestellt werden. In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

8 Lü-Sendungen

Vor dem Rangieren mit Lü-Sendungen oder dem Abstellen einer solchen Sendung auf Hauptgleisen oder auf den ihnen benachbarten Nebengleisen, müssen Sie die Zustimmung des Fahr- ✶ dienstleiters einholen. Lü-Sendungen dürfen nicht in einem Gleis- ✶ abschnitt nach Modul 408.0231 Abschnitt 3 Absatz 3 a abgestellt ✶ werden.

folgt Seite 500F

Seite bleibt frei.

folgt Seite 500G

Züge fahren und Rangieren **Besonderheiten**	**408.0901**

1 Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt

Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt

(1) a) Eine Rangierfahrt, die in eine Zugfahrt übergehen soll, ✶ braucht am nächsten Hauptsignal - bei einem Gruppen- ✶ signal am zugehörigen Sperrsignal - nicht angehalten zu werden, wenn die Voraussetzungen für die Abfahrt des ✶ Zuges erfüllt sind. Bei Gruppensignalen ohne Lichtsperr- ✶ signal oder hohes Formsperrsignal ist dies nicht zugelas- ✶ sen.

Die Zugfahrt beginnt mit Vorbeifahrt der Spitze der Rangierfahrt an den genannten Signalen. Ein Abfahrauftrag ist nicht erforderlich.

✶ b) Der Übergang einer Rangierfahrt, die ein Baugleis ver- ✶ lässt, ohne Halt in eine Zugfahrt ist nicht zugelassen.

Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt

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

b) Eine Zugfahrt darf ohne Halt am gewöhnlichen Halteplatz in eine Rangierfahrt übergehen, wenn

✶ 1. in den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Be- ✶ triebsstellen die Nummer des Zuges und der Fahrweg ✶ der Rangierfahrt, in den Örtlichen Richtlinien für das ✶ Zugpersonal die Nummer des Zuges genannt sind und

2. die Zustimmung durch Signal Sh 1 Lichtsignal (DS 301) oder Ra 12 (DV 301) am Halt zeigenden Hauptsignal gegeben wird.

Die Rangierfahrt beginnt mit der Vorbeifahrt der Spitze des Zuges am Signal.

folgt Seite 500H

1 Auffahren von Weichen

Grundsatz

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

Gefahr

(2) Wird eine Weiche aufgefahren, die zu einer Fahrstraße gehört, auf der ein Zug erwartet wird, müssen Sie Maßnahmen wie bei Gefahr treffen. Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan dürfen nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Sie müssen Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen. ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶

2 Weichensignal oder Signal einer Gleissperre gestört

Ein Weichensignal oder Signal einer Gleissperre, das der Bewegung der Weiche bzw. der Gleissperre nicht folgt, müssen Sie verdecken.

5 Weiche oder Gleissperre umstellen

Grundsatz

Bevor Sie eine Weiche oder Gleissperre umstellen, müssen Sie feststellen, dass die Weiche oder Gleissperre nicht mit Fahrzeugen besetzt ist.

Sie dürfen einen anderen Mitarbeiter nach entsprechender Einweisung beauftragen, die Feststellung zu treffen. ✶ ✶

folgt Seite 501

Správa železniční dopravní cesty

ZusVI/ZusV/ÖV DB Netz AG/RNI – SŽDC
Teil II

SŽDC D1

Auszug
aus der
Betriebs- und Signalvorschrift

Gültig ab 01.07.2013
Im Stand der Berichtigung Nr. 2

Inhaltsverzeichnis des Auszuges aus SŽDC D1

Verzeichnis der im Auszuges aus SŽDC D1 verwendeten Abkürzungen (deutschsprachige Ausgabe) 511

Teil Eins
GRUNDLEGENDE BESTIMMUNGEN 513

Kapitel I
Einführungsbestimmungen 513

Kapitel II
Grundbegriffe 513
A. ALLGEMEINES 513
B. GRUNDBEGRIFFE FÜR DIE SIGNALGEBUNG 521
C. SIGNALEINRICHTUNGEN 526

Kapitel III
Allgemeine Bestimmungen für den Betriebsdienst 534
A. ANFORDERUNGEN AN DIE MITARBEITER ZUR DURCHFÜHRUNG DES BETRIEBSDIENSTES 534
B. WEISUNGEN IM BAHNBETRIEB 535
C. VERWENDUNG VON SIGNALEN UND SIGNALEINRICHTUNGEN 537
D. VERLASSEN DES ARBEITSPLATZES 537
E. ZUGANG ZU DEN BEREICHEN DER SŽDC 538

Teil Zwei
BAHNHOFS- UND STRECKENANLAGEN 539

Kapitel I
Räumliche Anordnung 539

Kapitel II
Gleise 539
A. BAHNHOFSGLEISE 539
B. STRECKENGLEISE 541

Kapitel III
Weichen und Gleiskreuzungen 541
A. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN 541
C. RÜCKFALLWEICHEN 542
E. SIGNALEINRICHTUNGEN VON WEICHEN 542
Signale der Signaleinrichtungen der einfachen links- und rechtsseitigen Weichen 542
Signale der Signaleinrichtungen der Innenbogen- und der Außenbogenweichen 544
Signale an Signaleinrichtungen der Kreuzungsweichen 546

Signale der Signaleinrichtungen der Rückfallweichen 548

Kapitel IV
Entgleisungsvorrichtungen 549
C. MEHRSEITIGE SIGNALEINRICHTUNGEN DER ENTGLEISUNGSVORRICHTUNGEN, GLEISSPERRBÄUME, DREHSCHEIBEN UND SCHIEBEBÜHNEN 549

Kapitel VI
Sonstige Anlagen 550

Kapitel IX
Änderungen von Angaben in den Tabellen der Streckenverhältnisse 550

Teil Drei
BEDEUTUNG UND BENUTZUNG DER SIGNALE 551

Kapitel I
Allgemeine Bestimmungen 551
A. KENNZEICHNUNG DER SIGNALEINRICHTUNGEN 551
B. AUFSTELLUNG DER SIGNALEINRICHTUNGEN 551
✶ C. SICHTBARKEIT DER SIGNALE 555

Kapitel II
✶ **Hauptsignaleinrichtungen und selbstständige Vorsignale** 556
✶ A. GRUNDLEGENDE BESTIMMUNGEN 556
B. UNTERTEILUNG DER BAHNHÖFE NACH SIGNALEN DER HAUPTSIGNALEINRICHTUNGEN 556
Bahnhöfe mit abhängigen Signaleinrichtungen mit Geschwindigkeitssignalsystem 556
Bahnhöfe mit abhängigen Signaleinrichtungen ohne Geschwindigkeitssignalsystem und Bahnhöfe mit unabhängigen Signaleinrichtungen 560
C. KENNZEICHNUNG DER HAUPTSIGNALEINRICHTUNGEN UND DER VORSIGNALE 564
D. SIGNALE DER LICHTHAUPTSIGNALEINRICHTUNGEN 566
Einlichtsignale 567
Zweilichtsignale 569
Signale für das Fahren nach Sichtverhältnissen 580
Weitere Signale an Signaleinrichtungen, die für Zugfahrten und Rangieren gelten 581
E. SIGNALE AN LICHTHAUPTSIGNALEINRICHTUNGEN, DIE IM UNZUREICHENDEN BREMSWEGABSTAND AUFGESTELLT SIND 583
F. SIGNALE SELBSTSTÄNDIGER LICHTVORSIGNALE 587
F. SIGNALE SELBSTSTÄNDIGER LICHTVORSIGNALWIEDERHOLER 589
H. DURCH LICHTSIGNALEINRICHTUNGEN SIGNALISIERTE WEISUNGEN 591

Kapitel III
Störungen an Signaleinrichtungen 593
A. VERHALTEN BEI STÖRUNGEN 593
B. ERSATZSIGNAL 594
C. HANDERSATZSIGNAL 595
D. ZUGFAHRT AUF ERSATZSIGNAL ODER AN NICHT BEDIENTEN HAUPTSIGNALEINRICHTUNGEN VORBEI 598

Kapitel IV
Zugeordnete Signaleinrichtungen 598
A. SIGNALE DER VORSIGNALTAFELN 598
B. SIGNALE DER SIGNALTAFELN 599

Kapitel V
Signale mit spezieller Bedeutung 600
A. DIE FAHRT VERBIETENDE SIGNALE 600
B. WARNSIGNALE 602
C. HÖRBARE SIGNALE 603
E. SIGNALE ZUR KENNZEICHNUNG BESTIMMTER PUNKTE AUF DER STRECKE 605
F. SIGNALE FÜR DIE ZUGSICHERUNG (…) 613
G. SIGNALE MIT BESONDERER BEDEUTUNG 616
H. SONSTIGE SIGNALE 619

Kapitel VI
Signale an Fahrzeugen 620
A. SIGNALE AN ZÜGEN UND AN RANGIERFAHRTEN 620
B. VERHALTEN BEI STÖRUNGEN AN DER KENNZEICHNUNG DER ZUG-SPITZE 622
C. VERHALTEN BEI MÄNGELN AN DER KENNZEICHNUNG DES ZUGSCHLUSSES 623
D. SIGNALE ZUM DECKEN VON FAHRZEUGEN 623

Kapitel VII
Signale für die Streckengeschwindigkeit 625
A. UNVERÄNDERLICHE SIGNALEINRICHTUNGEN 625
B. ANZEIGER 629
C. ALLGEMEINES 630

Kapitel VIII
Langsamfahrtsignale 631

Kapitel IX
Warnsignaleinrichtungen 637
A. SIGNALE ORTFESTER WARNSIGNALEINRICHTUNGEN 637
Warnpfahl 637
Warnpfahl mit zeitlich begrenzter Gültigkeit für Arbeitsstellen 637

Warnpfahl mit zeitlich begrenzter Gültigkeit für Bahnübergänge 638
B. SIGNALE NICHT ORTSFESTER WARNSIGNALEINRICHTUNGEN.... 638
Warnscheibe 638
Lichtwarnsignaleinrichtungen 640
D. ZUSATZBESTIMMUNGEN..... 642

Kapitel X
Signale bei Änderung bautechnischer und betrieblicher Parameter 643
A. SIGNALE BEI VERKÜRZTEM ABSTAND ZWISCHEN SIGNALEINRICHTUNGEN 643
B. SIGNALE ZUR KENNZEICHNUNG UNGÜLTIGER SIGNALEINRICHTUNGEN 644

Teil Vier
SICHERN VON FAHRZEUGEN GEGEN UNBEABSICHTIGTE BEWEGUNG, RANGIEREN (...) 647

Kapitel I
Sichern von Fahrzeugen gegen unbeabsichtigte Bewegung und Pflichten vor dem Ingangsetzen dieser Fahrzeuge..... 647

Kapitel II
Rangiersignale..... 652
A. SIGNALE DER RANGIERSIGNALEINRICHTUNGEN..... 652
D. RANGIEREN VORBEI AN NICHT BEDIENTEN ORTSFESTEN SIGNALEINRICHTUNGEN, DIE FÜR DAS RANGIEREN GELTEN 654
E. RANGIERHANDSIGNALE..... 655
F. HÖRBARE RANGIERSIGNALE..... 659

Kapitel III
Rangieren..... 660
A. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN..... 660
Mitarbeiter, die Rangierarbeiten ausführen..... 660
Rangierfahrweg..... 662
B. ERLAUBNIS ZUM RANGIEREN UND ZUSTIMMUNG ZUM RANGIEREN 663
Erlaubnis zum Rangieren auf für Zugfahrten bestimmten Gleisen..... 663
Erlaubnis zum Rangieren auf anderen Gleisen..... 665
Zustimmung zum Rangieren..... 665
C. GESTALTUNG DES RANGIERENS..... 665
Grundlegende Bestimmungen 665
Pflichten des Mitarbeiters, der den Rangiervorgang führt 667
✶ Pflichten des Triebfahrzeugführers..... 670
Pflichten des Leiters des Rangierpersonals 671
D. RANGIEREN ZUM MERKPFAHL UND ÜBER DEN MERKPFAHL HINAUS 672

Rangieren zum Merkpfahl 672
Rangieren über den Merkpfahl hinaus 673
G. BESONDERE MASSNAHMEN BEIM RANGIEREN 674
I. RANGIEREN AUF GLEISEN MIT FAHRLEITUNG 674
J. RANGIEREN AUF GLEISEN MIT GEFÄLLE 676
K. RANGIEREN ÜBER BAHNÜBERGÄNGE 676
L. RANGIEREN ÜBER DAS GRENZZEICHEN HINAUS 677
N. RANGIEREN OHNE RANGIERPERSONAL 678

Teil Fünf
GESAMTFAHRPLAN 681

Kapitel V
Vor Plan fahren und Verspätung 681

Teil Sechs
ZUGBILDUNG UND BREMSEN VON ZÜGEN (...) 683

Kapitel I
Einstellen von Fahrzeugen in Züge 683
A. ZUGLÄNGE 683
B. ZUGGEWICHT (...) UND BEFÖRDERUNGSGEWICHT DES ZUGES (...) .. 684

Kapitel II
Ermittlung der Bremshundertstel und Bremsgewicht des Zuges 685

Kapitel III
Pflichten der Eisenbahnverkehrsunternehmen 687

Teil Sieben
REGELUNG DER ZUGFAHRTEN 689

Kapitel III
Sicherung der Zugfahrten 689
A. ALLGEMEINES 689
F. AUTOMATISCHER BLOCK 689
G. ZÜGE MIT NICHT GEKUPPELTEM SCHIEBETRIEBFAHRZEUG, DAS VON DER STRECKE ZURÜCKKEHRT 691
H. FAHREN NACH SICHTVERHÄLTNISSEN BEI NICHT MÖGLICHER VERSTÄNDIGUNG 693
Allgemeines 693

Kapitel V
Sicherung von Zugfahrten auf zwei- und mehrgleisigen Strecken 693
A. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN 693

Kapitel VI
Organisation des Schienenverkehrs auf Strecken mit ferngesteuerter

Sicherungsanlage 693
A. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN 693
D. GLEISSPERRUNGEN UND ABSCHALTUNG DER FAHRLEITUNG 694

Kapitel VII
Ein- und Ausfahrt des Zuges 695
A. ZUGFAHRWEGE 695
Einfahrt von Zügen in ein besetztes Gleis oder ein Stumpfgleis 695
B. ABLASSEN UND ABFAHRT EINES ZUGES 697
Allgemeines 697
Ablassen des Zuges mit einem Signal einer Hauptsignaleinrichtung 699
Ablassen des Zuges mit Signal Abfahrt 701
Ablassen des Zuges mit schriftlichem Befehl 702
Ablassen des Zuges mit einer Telekommunikationseinrichtung 702
Ablassen des Zuges mit mündlichem Auftrag 703
C. EINFAHRGLEISE UND STELLE, AN DER DER ZUG HALTEN SOLL 703
Gewährleistung der Sicherheit von Reisenden 704
D. AUSSERORDENTLICHES DURCHFAHREN UND HALTEN VON ZÜGEN IM BAHNHOF 705
F. UNVORHERGESEHENE RÜCKKEHR DES ZUGES VON DER FREIEN STRECKE 706
G. ZUGFAHRT IN TEILEN 707
H. WIEDERHERSTELLUNG DER FÄHIGKEIT VON FAHRZEUGEN ZUR BEEINFLUSSUNG DER GLEISSTROMKREISE 709

Kapitel VIII
Arbeitsruhe 709

Kapitel IX
Betriebliche Dokumentation 709
F. SCHRIFTLICHE BEFEHLE 709
Allgemeines 709
Befehl V 712
Befehl Op 715
Befehl Z 715

Teil Acht
BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR ELEKTRIFIZIERTE STRECKEN 717

Kapitel I
Regelung der Fahrt der Züge 717

Kapitel II
Bestimmungen für die Bügelnutzung 717

Kapitel IV
Rangieren mit elektrischem Triebfahrzeug 719

Kapitel V
Störungen an der Fahrleitung und Meldung von Mängeln 720

Kapitel VI
Fahrleitungssignale 721
A. UNVERÄNDERLICHE SIGNALEINRICHTUNGEN 721
B. ANZEIGER 729

Teil Neun
BAHNÜBERGÄNGE 731

Kapitel IV
Schieben von Zügen (...) über Bahnübergänge 731

Kapitel V
Bahnübergangssicherungsanlagen 731

Kapitel VI
Bahnübergangssignale 733

Kapitel VIII
Störungen und Abschaltung von Bahnübergangssicherungsanlagen 735

Teil Zehn
SPERRUNGEN 737

Kapitel I
Allgemeine Bestimmungen 737

Kapitel IV
Abschaltung der Fahrleitung 737

Teil Zwölf
DURCHFÜHRUNG DES SCHIENENVERKEHRS 739

Kapitel II
Fahrzeugbenutzung 739
A. BEDINGUNGEN FÜR DEN EINSATZ UND DIE BEFÖRDERUNG VON TRIEBFAHRZEUGEN 739
C. BEDINGUNGEN FÜR DEN EINSATZ UND DIE BEFÖRDERUNG SONSTIGER FAHRZEUGE 743
Allgemeine Bedingungen für das Einstellen von Fahrzeugen in den Zug 743

Kapitel VI
Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen 743

Kapitel VII
Zugpersonal 744
A. PFLICHTEN DES ZUGPERSONALS VOR ABFAHRT UND WÄHREND DER FAHRT DES ZUGES 744

Pflichten bei der Abfahrt des Zuges (allgemein) 744
Pflichten während der Fahrt des Zuges 745
B. PFLICHTEN DES ZUGPERSONALS BEI AUSSERPLANMÄSSIGEM HALT DES ZUGES AUF FREIER STRECKE 746
C. PFLICHTEN DES ZUGPERSONALS VOR DEM ANHALTEN UND WÄHREND DES AUFENTHALTS DES ZUGES IM BAHNHOF 748
F. DIENSTUNFÄHIGKEIT DES TRIEBFAHRZEUGFÜHRERS 749

Teil Dreizehn
AUSSERORDENTLICHE VORKOMMNISSE UND ANDERE UNREGELMÄSSIGKEITEN 751

Kapitel I
Allgemeines 751

Kapitel II
Außerordentliche Vorkommnisse 751

Kapitel III
Brand im Zug und in Tunneln 754

Kapitel IV
Unbefahrbarkeit von Gleisen 755

Kapitel V
Außerordentliche Witterungsbedingungen 755
A. VERSCHLECHTERUNG DER WETTERLAGE 755
Allgemeines 755
Gefährdung des Betriebs 756
B. DURCHSTOSSEN DER SCHNEESCHICHT 756

Kapitel VI
✶ **Freisein und Befahrbarkeit eines Gleises prüfen** 757

Kapitel VII
Andere Besonderheiten 758

Teil Vierzehn
EINSATZ VON FAHRZEUGEN, BEI DENEN DAS ZUSAMMENWIRKEN MIT GLEISABSCHNITTEN NICHT GEWÄHRLEISTET IST 759

Kapitel I
Fahrzeuge, bei denen das Zusammenwirken mit Gleisabschnitten dauerhaft nicht gewährleistet ist 759

Kapitel II
Langfristig abgestellte Fahrzeuge 759
C. WIEDERHERSTELLUNG DER FÄHIGKEIT VON FAHRZEUGEN ZUR BEEINFLUSSUNG VON GLEISSTROMKREISEN 759

Teil Fünfzehn
ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN 761

Kapitel I
Besondere Regelungen im Bahnhof bei der Ein- oder der Ausfahrt eines Zuges 761

Kapitel II
Signale vorübergehend in Betrieb gelassener Signaleinrichtungen 761

H. SIGNALEINRICHTUNGEN EINFACHER LINKS- UND RECHTSSEITIGER WEICHEN 761

I. SIGNALEINRICHTUNGEN VON ENTGLEISUNGSVORRICHTUNGEN, DREHSCHEIBEN UND SCHIEBEBÜHNEN 762

Verzeichnis der im Auszuges aus SŽDC D1 verwendeten Abkürzungen (deutschsprachige Ausgabe)

DOZ	Dálkové ovládání zabezpečovacích zařízení = Fernsteuerung von Sicherungsanlagen
DŘD	Dopravní řád drah = Durchführungsverordnung des tschechischen Verkehrsministeriums für die Regelungen des Bahnbetriebs, legt die Regelungen für Bahnsicherung, -bedienung und die Organisierung des Bahnbetriebs fest
ETCS	European Train Control System = europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
IS	Informační systém = Informationssystem
OSPD	Organizační složka SŽDC, odpovídající za provozuschopnost dráhy = Organisationseinheit der SŽDC, die für Betriebsfähigkeit der Bahn verantwortlich ist
PZM	Přejezdové zabezpečovací zařízení mechanické = mechanische Bahnübergangssicherungsanlage
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné = Bahnübergangssicherungsanlage mit Lichtzeichen
✶ PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení = Bahnübergangssicherungsanlage
RID	Règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses = Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr
SŘ	Staniční řád = Bahnhofsordnung
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státni organizace = Verwaltung des Eisenbahnfahrweges, staatliche Organisation
TTP	Tabulky traťových poměrů = Tabellen der Streckenverhältnisse
VZ	Vlakový zabezpečovač = Zugsicherung
ZAV	Zařízení automatického varování = Automatische Warneinrichtung
ZDD	Základní dopravní dokumentace = Grundlegende Betriebsdokumentation

bleibt frei

Teil Eins
GRUNDLEGENDE BESTIMMUNGEN

Kapitel I
Einführungsbestimmungen

6. In dieser Vorschrift sind dargestellt:

✶ a) *„kursiv in Anführungszeichen“* die verbindlichen Formulierungen von Weisungen, die von wesentlicher Bedeutung für die Gewährleistung der Sicherheit des Bahnbetriebs und des Schienenverkehrs sind und die nicht verändert werden dürfen. Eine Ausnahme bilden Namen von Betriebsstellen, Nachnamen von Personen, Nummern von Zügen, Gleisen, Bezeichnungen von Rangierfahrten, Signaleinrichtungen, Kilometer- und Zeitangaben, auf Strecken mit vereinfachter Durchführung des Bahnbetriebs die Reihenfolge von Einfahrten, auch mit den entsprechenden grammatischen Formen,

b) *(kursiv in Klammern)* die Beschreibungen von Signalen, die maßgebend für deren Ausführung sind (die Abbildungen der Signale haben nur informativen Charakter),

c) **fett** die Bezeichnungen der im entsprechenden Absatz erklärten Grundbegriffe und die Bezeichnungen von Signalen. Der Wortlaut von Signalbezeichnungen ist verbindlich und darf mit Ausnahme ihrer deklinierten Formen nicht verändert werden.

Bei mit (...) gekennzeichneten Stellen ist der Text im Original umfangreicher. Die fehlenden Satzteile und Unterabsätze sind für die Auszüge nicht relevant.

Sofern in diesem Auszug die Verständigung durch einen schriftlichen Befehl angeordnet wird, kann dieser Befehl durch einen Eintrag in der zweisprachigen La ersetzt werden.

Kapitel II
Grundbegriffe

A. ALLGEMEINES

25. **Schienenfahrzeug** (nachfolgend nur „Fahrzeug“) ist die Sammelbezeichnung für Bahnfahrzeuge, die von Eisenbahngleisen geführt und getragen werden. Mit diesem Begriff werden sowohl Triebfahrzeuge als auch gezogene Fahrzeuge bezeichnet.

26. **Triebfahrzeug** ist ein Fahrzeug, das Zugkraft beziehungsweise Bremskraft zum eigenen Bewegen und Abbremsen sowie zum Bewegen und Abbremsen

auch anderer Fahrzeuge entwickeln kann. Als Triebfahrzeug werden Lokomotiven, Elektro- und Dieseltriebwagen sowie Elektro- und Dieseltriebzüge bezeichnet.

Elektro- oder Dieseltriebwagen ist ein Fahrzeug mit eigenem Antrieb zur Beförderung von Personen oder Gütern, ggf. zur Beförderung anderer Fahrzeuge.

Diesel- oder Elektrotriebzug ist eine geschlossene, im Betrieb nicht trennbare Fahrzeuggruppe, bestehend aus Triebfahrzeugen, evtl. Mittelwagen oder Steuerwagen, bei dem beide Endfahrzeuge in der Regel mit einem Führerstand an der Front ausgerüstet sind.

27. **Gezogenes Fahrzeug** (Wagen) ist ein Fahrzeug, das kein Triebfahrzeug oder Spezialtriebfahrzeug ist, unabhängig von der Art, auf die es in Bewegung gesetzt wird (durch Ziehen, Schieben, Schwerkraft u. ä.). Es handelt sich um die Sammelbezeichnung für Reisezugwagen, Güterwagen und Wagen mit besonderer Bestimmung.

Reisezugwagen ist ein Wagen, der zur Beförderung von Reisenden und Gepäck oder zur Bereitstellung von Dienstleistungen für Reisende bestimmt ist (Personenwagen, Gepäckwagen, Restaurantwagen, Schlafwagen, Liegewagen oder Salonwagen, ggf. kombinierte Wagen).

Güterwagen sind jegliche Wagen ohne eigenen Antrieb zur Beförderung von Gütern (gedeckter Wagen, Hochbordwagen, Kippwagen, Tiefladewagen, Kesselwagen u. ä.) oder Dienstwagen für das Zugbegleitpersonal im Güterverkehr.

Steuerwagen ist ein Fahrzeug ohne eigenen Antrieb, das mit einer technischen Einrichtung zur Fernsteuerung bestimmter Typen von Triebfahrzeugen ausgestattet ist.

Beiwagen ist ein Reisezugwagen, der in der Regel von einem Triebwagen gezogen wird.

Mittelwagen ist ein Reisezugwagen, der zwischen den Endwagen eines Triebzuges eingereiht ist.

28. **Spezialfahrzeug** ist ein Fahrzeug, das für die Errichtung, Instandhaltung, Reparatur und Rekonstruktion von Bahnanlagen oder zur Kontrolle ihres Zustandes sowie für die Beseitigung der Folgen von Unregelmäßigkeiten ausgelegt ist.

Spezialtriebfahrzeug ist ein Spezialfahrzeug mit eigenem Antrieb, das ein Nenngewicht von mehr als 20 t hat oder mit einem eigenen Antrieb, der dem Fahrzeug unabhängig vom Fahrzeuggewicht eine Geschwindigkeit von mehr

als 10 km/h ermöglicht. Für das Wirken der Vorschriften für den Bahnbetrieb und der Organisation des Schienenverkehrs gelten für sie die gleichen Bestimmungen wie für ein Triebfahrzeug, wenn in konkreten Bestimmungen nichts anderes festgelegt wurde.

Zweiwegefahrzeug ist ein Spezialfahrzeug mit eigenem Antrieb, das sowohl auf der Schiene als auch im Gelände fahren kann.

29. **Zug** ist eine zusammengestellte und, bis auf das nicht gekuppelte Schiebetriebfahrzeug, gekuppelte Gruppe von Fahrzeugen (auch Spezialfahrzeugen), die von mindestens einem Triebfahrzeug und einem gezogenen Fahrzeug gebildet wird. Als Zug gelten auch ein selbstständiges Triebfahrzeug (auch Spezialtriebfahrzeug) oder gekuppelte Triebfahrzeuge (auch Spezialtriebfahrzeuge). Der Zug ist mit festgelegten Signalen gekennzeichnet. Er hat Zugpersonal. Er fährt nach einem Fahrplan oder nach den Weisungen einer fachlich befähigten Person, die den Schienenverkehr steuert.

    Geschobener Zug ist ein Zug, dessen führendes Triebfahrzeug am Ende des Zuges eingereiht ist. Ist das führende Triebfahrzeug in der Mitte des Zuges eingereiht, handelt es sich um einen geschobenen und gezogenen Zug.

30. **Rangierfahrt** ist die Sammelbezeichnung für ein oder mehrere gekuppelte Fahrzeuge, mit denen rangiert wird oder werden soll (...) oder deren Fahrt in ein gesperrtes Bahnhofsgleis oder aus einem gesperrten Bahnhofsgleis.

31. **Führendes Triebfahrzeug** ist ein arbeitendes Triebfahrzeug (auch Spezialtriebfahrzeug) oder ein Steuerwagen, von dem aus die Zugfahrt gesteuert wird (...).

    Bei Zügen (...) mit einem Triebfahrzeug an der Spitze ist das führende Triebfahrzeug das erste Triebfahrzeug (unabhängig von der Zahl der arbeitenden Triebfahrzeuge an der Spitze).

    Bei geschobenen Zügen (...) ist das führende Triebfahrzeug das letzte Triebfahrzeug (unabhängig von der Zahl der arbeitenden Triebfahrzeuge am Ende oder von der eventuellen Einreihung eines eingeschobenen Triebfahrzeuges).

    Bei einem Zug (...), der teilweise geschoben und teilweise gezogen wird (d. h. der weder an der Spitze noch am Ende ein arbeitendes Triebfahrzeug hat), ist das führende Triebfahrzeug das von der Spitze aus gesehen erste Triebfahrzeug.

32. Wird die Zugfahrt (Rangierfahrt) von einem Steuerwagen aus gesteuert, gilt dieser Wagen als Triebfahrzeug; sein Triebfahrzeugführer hat sämtliche Pflichten des Triebfahrzeugführers eines Triebfahrzeuges der entsprechenden Traktion. Befindet sich der Steuerwagen an der Spitze des Zuges (der Ran-

gierfahrt), ist ein solcher Zug (Rangierfahrt) kein geschobener Zug (Rangierfahrt) im Sinne der Vorschriften für den Bahnbetrieb.

37. **Betriebsstelle** ist eine Stelle auf der Strecke, die zur Regelung der Zugfahrten dient (...).

Es gibt Betriebsstellen mit und ohne Gleisverzweigungen.

38. **Bahnhof** ist eine Betriebsstelle mit Gleisverzweigung, die das Kreuzen und Überholen von Zügen ermöglicht und einen festgelegten Umfang von verkehrlichen Zusatzdienstleistungen bietet.

Betriebsbahnhof ist eine Betriebsstelle mit Gleisverzweigung, die das Kreuzen und Überholen von Zügen ermöglicht. Die für Bahnhöfe geltenden Bestimmungen der Vorschriften für Vorschriften für den Bahnbetrieb und die Organisation des Schienenverkehrs beziehen sich immer auch auf die Betriebsbahnhöfe.

Abzweigstelle ist eine Betriebsstelle mit Gleisverzweigung auf der freien Strecke, die den Übergang von Zügen (...) von einer Strecke auf eine andere ermöglicht. Abzweigstellen können auch Gleisverbindungen sein, die auf einer zwei- und mehrgleisigen Strecke den Übergang von Zügen (...) von einem Streckengleis auf ein anderes ermöglichen. Gemäß Sperrbefehl kann auch eine zeitweilige Abzweigstelle eingerichtet werden.

42. (...)

Blocksignaleinrichtung eines Automatischen Blocks oder einer Automatischen Blockstelle ist eine nicht besetzte Betriebsstelle auf freier Strecke ohne Gleisverzweigung, die in eine selbsttätige Sicherungseinrichtung eingebunden ist, die in Abhängigkeit davon wirkt, ob der Blockabschnitt frei oder besetzt ist.

43. **Bahnhof mit ferngesteuerter Sicherungsanlage (Bahnhof mit DOZ)** ist ein Bahnhof, in dem die Sicherungsanlage vom Bediener eines bestimmten Arbeitsplatzes ferngesteuert werden kann. (...)

44. **Ferngesteuerter Bahnhof** mit DOZ (Fernsteuerung von Sicherungsanlagen) ✶
ist ein Bahnhof, der zu einem gesteuerten Bereich gehört und in dem der ✶
Bahnbetrieb in der Regel von einem disponierenden und fernsteuernden ✶
Fahrdienstleiter oder von einem festgelegten Fahrdienstleiter einer DOZ ✶
organisiert wird. Ein ferngesteuerter Bahnhof gilt als mit einem Fahrdienstleiter besetzter Bahnhof. Der disponierende und fernsteuernde Fahrdienstleiter hat in einem solchen Bahnhof alle Pflichten, die dem Fahrdienstleiter mit dieser Vorschrift auferlegt werden, wenn nicht in konkreten Fällen anderes festgelegt wurde. (...)

46. **Freie Strecke** ist der Streckenabschnitt, der auf jeder Seite entweder durch einen Bahnhof, eine Betriebsstelle nach D3, (…) oder das Ende der Bahnanlage (Ende der Strecke z. B. an einem Haltepunkt, an einer Ladestelle) begrenzt ist. Die Grenze zwischen der freien Strecke und einem Bahnhof bildet die Einfahrsignaleinrichtung; bei einem Streckengleis ohne Einfahrsignaleinrichtung ist es die Höhe der Einfahrsignaleinrichtung am richtigen Gleis. Die Grenze zwischen der freien Strecke und einer Betriebsstelle nach D3 (...) ist die Trapeztafel.

Blockabschnitt ist ein Teil der freien Strecke zwischen zwei benachbarten Betriebsstellen oder zwischen einer Betriebsstelle und dem Ende der Strecke am Haltepunkt bzw. an einer Ladestelle.

Blockabschnitt, der beidseitig von Bahnhöfen begrenzt wird, ist ein Blockabschnitt, der von beiden Seiten durch Bahnhöfe begrenzt ist.

Blockabschnitt der freien Strecke ist ein Blockabschnitt, der zumindest an einer Seite von einer Blocksignaleinrichtung oder der Einfahrsignaleinrichtung einer Abzweigstelle begrenzt ist.

Bereich zwischen Bahnhöfen ist die freie Strecke, unabhängig davon, ob sie in Blockabschnitte der freien Strecke aufgeteilt ist.

49. **Tabellen der Streckenverhältnisse** (TTP) sind Hilfsmittel, in denen die bautechnischen Parameter der Bahnanlagen und Bauten auf der Strecke und die betriebstechnischen Angaben aufgeführt sind, die direkten Einfluss auf die Sicherheit und den reibungslosen Ablauf des Bahnbetriebs haben.

50. **Grundlegende Betriebsdokumentation** (ZDD) ist die Sammelbezeichnung für Bahnhofsordnungen, Bedienungsordnungen, Durchführungsbestimmungen, (…). Anschlussbetriebsordnungen und Betriebsordnungen für Anschlussstellen.

51. **Bahnhofsordnung** (SŘ) ist die Summe der örtlichen Maßnahmen zur Durchführung des Betriebsdienstes im Bahnhof einschließlich der Beschreibung der Anlagen des Verkehrsweges, ihrer Anordnung, Zweck und Nutzung. Die SŘ regelt die Bedingungen für die Durchführung des Betriebsdienstes.

(...)

54. **Fachlich befähigte Person** (Mitarbeiter) ist ein vom Infrastrukturbetreiber oder vom Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bestimmter Mitarbeiter, der bei der Durchführung des Bahnbetriebs oder des Schienenverkehrs Tätigkeiten übernimmt, die sich direkt auf die Sicherheit des Bahnbetriebs und des Schienenverkehrs auswirken. Er verfügt über die fachliche Eignung laut Rechtsvorschrift und interner Vorschrift des Infrastrukturbetreibers für Tätigkei-

ten im Bahnbetrieb oder laut Rechtsvorschrift und interner Vorschrift des EVU für Tätigkeiten beim Betrieb des Schienenverkehrs.

56. **Mitarbeiter** ist die Sammelbezeichnung für alle Personen, für die diese Vorschrift verbindlich ist. Bezieht sich eine Bestimmung nur auf Mitarbeiter der SŽDC oder nur auf Mitarbeiter des EVU und ist aus dem Text der Bestimmung nicht ersichtlich, wen die genannte Tätigkeit betrifft, wird das in der entsprechenden Bestimmung ausdrücklich angegeben.

57. **Fahrdienstleiter** ist die gemeinsame Bezeichnung für Mitarbeiter mit fachlicher Befähigung zur Organisation und Steuerung des Schienenverkehrs.

Steuerfahrdienstleiter ist der Mitarbeiter mit fachlicher Befähigung zur Organisation und Steuerung des Schienenverkehrs auf einer bestimmten D3-Strecke.

(...)

60. **Triebfahrzeugführer** ist die gemeinsame Bezeichnung für Mitarbeiter mit fachlicher Befähigung zum Führen eines Triebfahrzeugs (Spezialtriebfahrzeugs) unabhängig von dessen Typ.

Triebfahrzeugpersonal ist in der Regel nur der Triebfahrzeugführer, eventuell noch ein weiterer, vom EVU bestimmter fachlich befähigte Mitarbeiter.

Rangierpersonal sind fachlich befähigte Mitarbeiter zur Durchführung von Rangierarbeiten bzw. zur Begleitung von Güterzügen oder Dienstzügen mit Ausnahme des Triebfahrzeugführers.

Zugbetreuungspersonal sind fachlich befähigte Mitarbeiter des EVU; bei der Durchführung von Rangierarbeiten haben die Mitglieder sämtliche Pflichten der Mitglieder des Rangierpersonals, wenn sie zur Durchführung von Rangierarbeiten fachlich befähigt sind.

Zugbegleitpersonal ist die festgelegte Besetzung eines Zuges mit Zugbetreuungspersonal, Rangierpersonal oder anderen fachlich befähigten Personen, mit Ausnahme des Triebfahrzeugpersonals. Das Zugbegleitpersonal eines Reisezuges sind das Zugbetreuungspersonal oder auch andere fachlich befähigte Personen. Das Zugbegleitpersonal eines Güterzuges sind das Rangierpersonal oder auch andere fachlich befähigte Personen; bei Güterzügen mit Personenbeförderung müssen die entsprechenden Mitglieder des Rangierpersonals zusätzlich die fachliche Eignung eines Zugbetreuungspersonals haben, für sie gelten auch sämtliche Pflichten wie für Mitglieder des Zugbetreuungspersonals. ✶

Zugpersonal ist die festgelegte Besetzung eines Zuges mit bestimmten Mitarbeitern. Es handelt sich um die gemeinsame Bezeichnung für Zugbegleitper-

sonal und Triebfahrzeugpersonal, bei Zügen ohne Zugbegleitpersonal auch nur für das Triebfahrzeugpersonal. Besteht das Zugpersonal aus mehreren Personen, übernimmt der Triebfahrzeugführer des führenden Triebfahrzeugs die betriebliche Leitung über die übrigen Mitglieder des Zugpersonals.

Unter **Zugerfordernis** werden Triebfahrzeuge und Zugpersonal verstanden.

64. **An einer Hauptsignaleinrichtung anliegender Weichenbereich** ist der Gleisabschnitt im Bereich eines Bahnhofs oder einer Abzweigstelle,
    a) der
        aa) an der Hauptsignaleinrichtung, die sich direkt am Gleis befindet, oder
        ab) an der Signaleinrichtung mit dem Signal **Ende des Zugfahrwegs** oder
        ac) in Höhe der Einfahrsignaleinrichtung des richtigen Gleises, wenn das falsche Gleis keine Einfahrsignaleinrichtung hat,
        beginnt;
    b) der im Fall des an einer Einfahr- oder Zwischensignaleinrichtung (…) anliegenden Weichenbereichs mit der letzten befahrenen Weiche
        ba) vor der nachfolgenden Hauptsignaleinrichtung im Bereich der Betriebsstelle, die für die entsprechende Fahrtrichtung gilt und sich direkt am Gleis befindet, oder
        bb) vor der nachfolgenden Signaleinrichtung mit dem Signal **Ende des Zugfahrwegs**, die für die entsprechende Fahrtrichtung gilt,
        endet,
    c) der im Falle des an einer Ausfahrsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereichs mit der letzten befahrenen Weiche im Bereich der Betriebsstelle[1] endet.

65. **Fahren nach Sichtverhältnissen** ist die Fahrweise, bei der die Fahrt nur nach der Sicht des Triebfahrzeugführers (Mitarbeiters an der Spitze eines geschobenen Zuges oder einer geschobenen Rangierfahrt) gesteuert wird, sodass der Zug oder die Rangierfahrt vor einem anderen Fahrzeug, das seine Fahrt gefährdet, und nach Möglichkeit auch vor einem anderen Hindernis anhalten kann.

    Vor entgegenkommenden Fahrzeugen muss der Triebfahrzeugführer alle zur Verfügung stehenden Mittel zum Anhalten des Zuges oder der Rangierfahrt nutzen (Schnellbremsung, Sandstreuen, dynamische Bremse u.ä.).

66. Beim Fahren nach Sichtverhältnissen darf der Zug oder die Rangierfahrt nur so schnell fahren, dass er innerhalb der Entfernung, die der Triebfahrzeugführer (Mitarbeiter an der Spitze eines geschobenen Zuges oder Rangierfahrt) überblicken kann, anhalten kann, höchstens mit 100 km/h, wobei jedoch die durch diese Vorschrift festgelegte höchstzulässige Geschwindigkeit des Zuges bzw. der Rangierfahrt nicht überschritten werden darf. Vor einem plötzlich auftauchenden Hindernis muss der Triebfahrzeugführer alle zur Verfügung

1 d.h. laut DŘD (Bahnbetriebsordnung) am weitesten von der Höhe des Einfahrsignals der Betriebsstelle aus der entgegengesetzten Richtung.

stehenden Mittel zum Anhalten des Zuges oder der Rangierfahrt nutzen (Schnellbremsung, Sandstreuen, dynamische Bremse u.ä.).

Beim Fahren nach Sichtverhältnissen über Weichen auf freier Strecke (außer Abzweigstellen) darf die Geschwindigkeit von 40 km/h mit Rücksicht auf eventuelle dauerhafte oder vorübergehende Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht überschritten werden, wenn diese Weichen nicht durch eine Deckungssignaleinrichtung mit einem die Zugfahrt gestattenden Signal gedeckt sind (außer **Ersatzsignal**).

67. **Fahren mit erhöhter Vorsicht** ist eine Fahrweise, bei der der Triebfahrzeugführer ab einer Entfernung von mindestens 250 m vor einem Bahnübergang wiederholt das Signal **Achtung** geben muss, bis die Spitze des Zuges (der Rangierfahrt) den Bahnübergang passiert hat. Im Abschnitt von mindestens 60 m vor dem Bahnübergang bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Spitze des Zuges (der Rangierfahrt) den Bahnübergang passiert hat, darf der Triebfahrzeugführer höchstens mit 10 km/h fahren. Wurde der Triebfahrzeugführer über eine Fahrt mit erhöhter Vorsicht in einer Entfernung von weniger als 250 m bzw. 60 m vor einem Bahnübergang informiert, hat er von der Stelle aus, an der er informiert wurde, so zu handeln. Analog hat der Triebfahrzeugführer bei einer mit Scheibe Op gegebenen Weisung zu handeln.

68. Maßgebend für die Bezeichnung **rechts, links, vorn, hinten, vorgelegen** oder **rückgelegen** ist die Fahrtrichtung des Zuges oder der Rangierfahrt (z. B. ist vorgelegener Bahnhof der Bahnhof, in den der Zug oder die Rangierfahrt fährt, rückgelegener Bahnhof ist der Bahnhof, von dem er abgefahren ist).

Für die Nummerierung der Gleise ist allerdings zur Bezeichnung der Position **rechts** oder **links** die Richtung vom Anfang zum Ende der Strecke maßgebend. Anfang und Ende sind in den TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse) aufgeführt.

72. **Umleitungstrasse** ist die Trasse eines Zuges, die für eine Zugfahrt auf einer ✶
Umleitungsstrecke benötigt wird. Der über die Umleitungsstrecke fahrende ✶
Zug fährt unter seiner ursprünglichen Zugnummer und nach dem Fahrplan, ✶
der für diese Trasse aufgestellt wurde. ✶

(...)

73. **Zugfahrweg** ist der Teil eines Gleises in einer Betriebsstelle mit Gleisverzweigung, der für die jeweilige Zugfahrt bestimmt ist.

Rangierfahrweg ist der Teil eines Gleises in einer Betriebsstelle mit Gleisverzweigung, der für die jeweilige Fahrt einer Rangierfahrt bestimmt ist.

Fahrweg ist die Sammelbezeichnung für Zugfahrweg und Rangierfahrweg.

(...)

74. **Gewöhnlicher Halteplatz** ist die Stelle, an der der Zug halten muss. Diese Stelle wird durch die Bestimmungen dieser Vorschrift bestimmt und ist durch ortsfeste Signaleinrichtungen mit den Signalen **Halt, Halteplatz** oder auch **Ende des Bahnsteigs** gekennzeichnet.

80. Als **Telekommunikationsanlage** gelten Telefon, Funkeinrichtungen (einschließlich Mobiltelefon), Fax, Computertechnik mit entsprechender Ausstattung und im Bereich eines Bahnhofs Bahnhofsfunk. Der Bahnhofsfunk kann nur dann zur Erteilung von Weisungen, bei denen eine beidseitige Kommunikation notwendig ist, genutzt werden, wenn er mit Rückfragemodus ausgerüstet ist.

Eine schriftliche Meldung kann auch mit elektronischer Post geschickt werden.

Als **Aufzeichnungseinrichtung** gilt eine Anlage des Infrastrukturbetreibers zur Beschaffung und Archivierung von Aufzeichnungen der Kommunikation zwischen Verbindungsteilnehmern.

B. GRUNDBEGRIFFE FÜR DIE SIGNALGEBUNG

95. **Zyklisch aufleuchtende Lichter** ist der Ausdruck für die Aktivität mehrerer Lichter, die in einer Lichtreihe angeordnet sind, in der sich das Aufleuchten des Blitzlichtes regelmäßig wiederholt.

96. **Tagessignal** ist ein Signal, das bei einer Sichtweite von mindestens 100 m verwendet wird.

97. **Zeitweilige Langsamfahrt** ist die vorübergehende Begrenzung der Streckengeschwindigkeit mit zeitlich begrenzter Gültigkeit.

98. **Zweilichtsignal** ist das Signal einer Lichthauptsignaleinrichtung, das die Zugfahrt gestattet und von zwei Lichtern gebildet wird. Das untere Licht kann bei Bedarf durch ein oder zwei Lichtstreifen oder einen Anzeiger ergänzt werden, das obere Licht kann durch einen Anzeiger ergänzt werden. Ein **Ersatzsignal** ist kein Zweilichtsignal.

99. **Zehntelwert der folgenden Streckengeschwindigkeit** ist ein Zehntel der nachfolgenden Streckengeschwindigkeit, abgerundet auf eine ganze Zahl.

100. **Einlichtsignal** ist das Signal einer Lichthauptsignaleinrichtung, das die Zugfahrt gestattet und aus einem Licht besteht, das gegebenenfalls um einen Anzeiger ergänzt werden kann. Ein **Ersatzsignal** und das Signal **Zugfahrt gestattet** sind keine Einlichtsignale.

101. **Auf einer mehrgleisigen freien Strecke, bei zwei oder mehr parallel verlaufenden Gleisen verschiedener Strecken oder im Außenkopf von Betriebsstellen** ist ein Begriff, der verwendet wird, wenn der Abstand der Gleismitten benachbarter Gleise nicht mehr als 10 Meter beträgt.

102. **Signal** ist ein sichtbares oder hörbares Geben einer Anweisung in der festgelegten Weise. Zeichen, Ausführung, Form, Farbe und akustische Äußerung sind in dieser Vorschrift aufgeführt.

103. **Signalgebung** ist die Tätigkeit, bei der eine Weisung zur Organisation und Durchführung des Schienenverkehrs mit Signal gegeben wird.

104. **Signaleinrichtung** ist eine technische Einrichtung, ein Hilfsmittel oder ein Gegenstand, mit denen ein Signal gegeben wird.

105. **Nur für ein Gleis gültige Signaleinrichtung** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung, die ungeachtet ihres Standortes nur für ein Gleis gilt.

106. **Signaleinrichtung unmittelbar am Gleis** ist eine Signaleinrichtung, die unmittelbar (direkt) am Gleis angeordnet ist, und zwar unmittelbar rechts, unmittelbar links oder über dem Gleis. Nicht als Hauptsignaleinrichtung unmittelbar am Gleis gilt eine Signaleinrichtung, die zwar unmittelbar an dem Gleis angebracht ist, für das sie gilt, aber erst hinter der für dieses Gleis geltenden Signaleinrichtung mit dem Signal **Ende des Zugfahrwegs**.

107. **Unzureichender Bremswegabstand** ist der Abstand zwischen Hauptsignaleinrichtungen oder zwischen einem selbstständigen Vorsignalwiederholer und einer Hauptsignaleinrichtung, bei dem nicht gewährleistet ist, dass der Zug aus der Geschwindigkeit, mit der er in diesem Abschnitt fahren darf, sicher anhalten kann.

108. **Ungültige Signaleinrichtung** ist eine Signaleinrichtung, die durch das vorgeschriebene Signal als ungültig gekennzeichnet wurde, oder eine Signaleinrichtung, über deren Ungültigkeit die Mitarbeiter verständigt wurden.

109. **Unveränderliche Signaleinrichtung** ist eine Signaleinrichtung mit nur einem sichtbaren Signal.

110. **Ortsfeste Signaleinrichtung** ist eine Signaleinrichtung mit dauerhaftem Standort; gibt im Fall einer unveränderlichen Signaleinrichtung dauerhaft das entsprechende Signal.

111. **Nachtsignal** ist ein Signal einer Signaleinrichtung, das bei verringerter Sicht verwendet wird.

113. **Geltende Signaleinrichtung** ist eine Signaleinrichtung, deren Signale die Fahrt von Fahrzeugen oder die betriebliche Tätigkeit der Mitarbeiter beeinflussen.

114. **Zweifelhaftes Signal** ist ein Signal, das unklar, strittig und unsicher ist und das im Widerspruch zu dieser Vorschrift gegeben wird.

115. **Langsamfahrt** ist die vorübergehend eingeschränkte Streckengeschwindigkeit.

116. **Langsam blinkendes Licht** ist ein Licht, dessen Leuchten etwa 54 x pro Minute unterbrochen wird; das Verhältnis zwischen Leuchten und Nichtleuchten beträgt etwa 1:1 (auf den die Signale darstellenden Abbildungen in dieser Vorschrift durch vier Strahlen wiedergegeben).

117. **Beschädigte Signaleinrichtung** ist die Sammelbezeichnung für Signaleinrichtungen, die ein falsches oder zweifelhaftes Signal geben, defekt, erloschen sind u. ä.

118. **Vorsignalisieren** ist eine Funktion, bei der eine Weisung gegeben wird, die auf ein Signal hinweist, das folgen wird.

119. **Nicht ortsfestes Signal** ist ein Signal, das durch eine nicht ortsfeste Signaleinrichtung gegeben wird.

120. **Nicht ortsfeste Signaleinrichtung** ist eine Signaleinrichtung ohne festen Standort oder unveränderliche Signaleinrichtung mit festem Standort, die aber das entsprechende Signal nicht dauerhaft zeigt (bei Bedarf wird es abgedeckt, gedreht, heruntergeklappt u. ä.). Eine Handsignaleinrichtung gilt nicht als nicht ortsfeste Signaleinrichtung.

121. **Handsignal** ist ein sichtbares Signal, das ein Mitarbeiter mit der vorgeschriebenen, in der Hand gehaltenen Signaleinrichtung bzw. in festgelegten Fällen nur mit der Hand gibt.

122. **Handsignaleinrichtung** ist eine Signaleinrichtung, die der Mitarbeiter beim Geben von Signalen in der Hand halten muss.

123. **Schnell blinkendes Licht** ist ein Licht, dessen Leuchten etwa 108 x pro Minute unterbrochen wird; das Verhältnis zwischen Leuchten und Nichtleuchten beträgt etwa 1:1 (auf den die Signale darstellenden Abbildungen in dieser Vorschrift durch acht Strahlen wiedergegeben).

124. **Hörbares Signal** ist ein durch akustische Signaleinrichtungen gegebenes Signal (d. h. Signal, das mit dem Gehör wahrgenommen werden kann).

125. **Verringerte Sicht** ist die Sichtweite, bei der in einer Entfernung von mindestens 100 m Gegenstände und Personen nicht deutlich sichtbar sind (in der Zeit von der Dämmerung bis zum Tagesanbruch, bei Nebel, Schneefall, Starkregen, im Tunnel und in geschlossenen unbeleuchteten Räumen). (…)

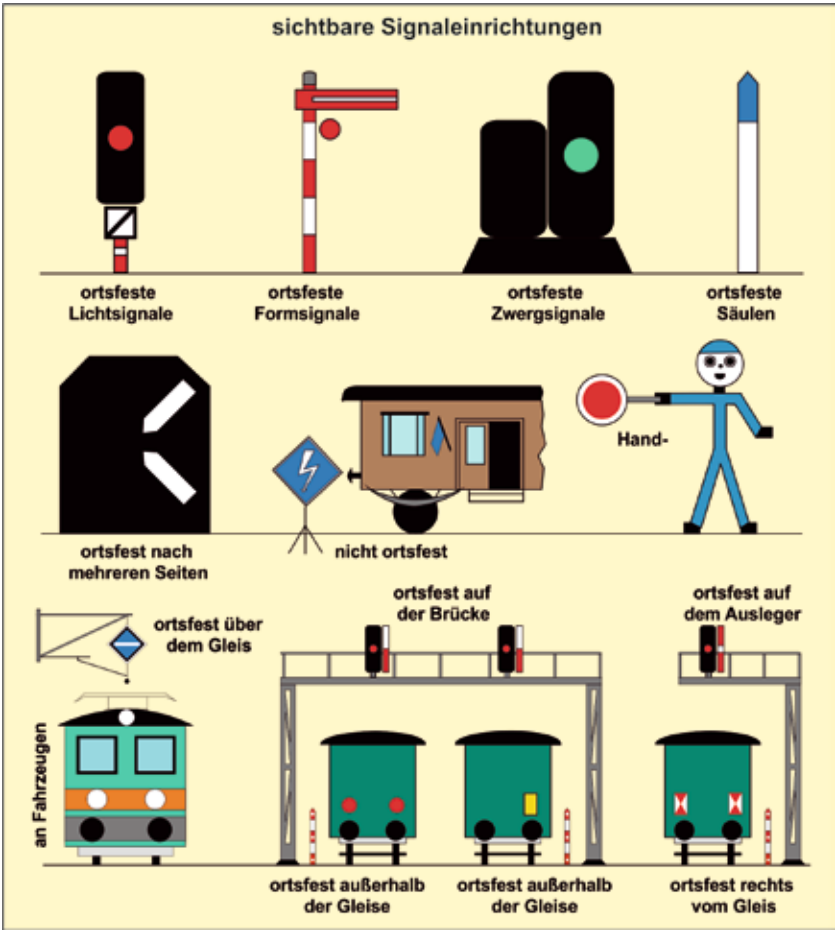
126. **Kilometrierung** ist eine Art der Bestimmung der Kilometerposition von Stellen auf der Strecke.

127. **Lichtsignal** ist ein sichtbares Signal, das mit einem Licht von festgelegter Farbe oder einem durchleuchteten festgelegten Zeichen gegeben wird oder dessen Zeichen durch eine Vielzahl von Lichtpunkten gebildet wird.

128. **Sichtbares Signal** ist ein Signal, das mittels veränderlicher oder unveränderlicher Zeichen von sichtbaren Signaleinrichtungen bzw. in den festgelegten Fällen mit der bloßen Hand gegeben wird (d. h. Signal, das mit den Augen wahrgenommen werden kann).

129. **Sichtbare Signaleinrichtung** ist eine Signaleinrichtung, die das entsprechende Signal durch eine Farbe oder Form, ggf. auch durch ihren Standort bzw. Farbe und Art des Leuchtens gibt.

Beispiele einiger sichtbarer Signaleinrichtungen:



130. **Außenseite** ist ein Raum außerhalb des befahrenen (äußeren) Gleises auf einer mehrgleisigen freien Strecke, bei zwei oder mehr parallel laufenden Gleisen verschiedener Strecken (bzw. Strecke und Anschlussstelle u. ä.) oder im Außenkopf von Betriebsstellen.

131. **Mehrseitige Signaleinrichtung** ist eine Signaleinrichtung, die bei Aufstellung im Gleisbereich Weisungen für die Fahrt von Fahrzeugen gibt, die von beiden Seiten in Richtung auf sie zu fahren.

132. **Blitzlicht** ist ein Licht, das durch wiederholte Lichtblitze entsteht. Auf Bildern, die Signale mit Blitzlicht zeigen, erfolgt die Darstellung durch drei Strahlen.

Bei Lichtsignaleinrichtungen von Rückfallweichen erfolgt das Aufleuchten etwa 1 x pro Sekunde, das Verhältnis von Leuchten und Nichtleuchten beträgt etwa 1:7.

133. **Bremswegabstand** ist eine Entfernung, in der der Zug aus der Geschwindigkeit, mit der er in dem entsprechenden Streckenabschnitt fahren darf, sicher zum Halten kommen muss. Der Bremswegabstand wird einheitlich nach den technischen Parametern der Strecke festgelegt und in den TTP (Tabelle der Streckenverhältnisse) aufgeführt.

134. **Automatische Warneinrichtung** (ZAV) ist eine Anlage zur Gewährleistung des Arbeitsschutzes an einer Arbeitsstelle. Diese Einrichtung informiert Personen durch Blitzlichter und Signalhupe über die Fahrt von Fahrzeugen.

135. **Erloschene Signaleinrichtung** ist eine Signaleinrichtung, deren signalgebendes Licht nicht leuchtet.

136. **Verkürzter Abstand** ist ein Begriff, der benutzt wird, wenn der durch diese Vorschrift festgelegte Abstand zwischen Signaleinrichtungen nicht eingehalten wird, dabei aber gewährleistet ist, dass der Triebfahrzeugführer bei der in diesem Abstand gestatteten Geschwindigkeit die vom Signal gegebene Anweisung einhalten kann.

137. **Verkürzter Bremswegabstand** ist ein Begriff, der benutzt wird, wenn der durch diese Vorschrift festgelegte Abstand zwischen abhängigen Hauptsignaleinrichtungen oder zwischen einem selbstständigen Vorsignal und einer Hauptsignaleinrichtung nicht eingehalten wird, dabei aber gewährleistet ist, dass beim Befolgen der mit entsprechendem Signal gegebenen Weisung der Triebfahrzeugführer einen ausreichend gebremsten Zug aus der in diesem Abschnitt gestatteten Geschwindigkeit sicher zum Stehen bringen kann.

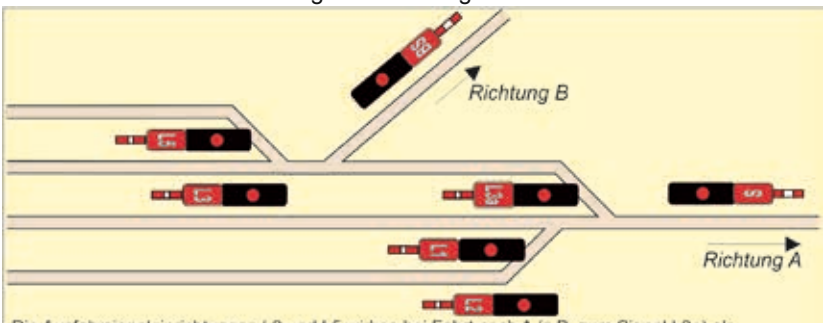
138. **Zerstörte Signaleinrichtung** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung, die ihre Funktion nicht erfüllt (umgefallene Signaleinrichtung, unveränderliche Signaleinrichtung, die kein Signal gibt o.ä.).

C. SIGNALEINRICHTUNGEN

159. **Weiße Scheibe** ist eine Handsignaleinrichtung zum Geben des **Tages-Handersatzsignals**.

160. **Zwischensignaleinrichtung** ist eine Hauptsignaleinrichtung für die Fahrt von einem Gleis auf ein anderes, sich anschließendes Gleis im Bahnhofsbereich (...), aus einem Bahnhofsbereich (...) in einen anderen Bahnhofsbereich, in die benachbarte Betriebsstelle oder für das Verbot der Weiterfahrt in der Betriebsstelle.

Die für Zwischensignaleinrichtungen geltenden Bestimmungen der Vorschriften für den Bahnbetrieb und die Organisation des Schienenverkehrs gelten auch für die Ausfahrsignaleinrichtungen, die in einem konkreten Zugfahrweg die Funktion einer Zwischensignaleinrichtung erfüllen.



Die Ausfahrsignaleinrichtungen L3 und L5 wirken bei Fahrt nach A (z.B. zum Signal L3a) als Zwischensignaleinrichtungen.
In manchen Bahnhöfen können diese Signaleinrichtungen auch als Zwischensignaleinrichtungen (Lc3 und Lc5) gekennzeichnet sein; bei der Fahrt nach B wirken sie als Ausfahrtsignaleinrichtungen.

161. **Trenner** ist eine unveränderliche ortsfeste Signaleinrichtung für Elektrobetrieb zur Kennzeichnung einer Trennstelle von Spannungsabschnitten.

163. **Tafel mit zwei schwarzen Ringen** ist eine Handsignaleinrichtung zum Geben des Signals **Rangieren über das Grenzzeichen hinaus**.

164. **Tafel mit Pfeil** ist eine Handsignaleinrichtung zum Geben des Signals **Durchfahrt möglich**.

166. Ein **Abreiber** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung zur Festlegung der Grenze für den Einsatz von Einrichtungen, die zur Beseitigung von Verunreinigungen auf der Lauffläche der Radsätze von Fahrzeugen dienen.

167. **Hauptsignaleinrichtungen** sind
   a) Einfahrsignaleinrichtungen,
   b) Zwischensignaleinrichtungen,
   c) Ausfahrsignaleinrichtungen,
   d) Blocksignaleinrichtungen,
   e) Deckungssignaleinrichtungen,
   f) eingeschobene Signaleinrichtungen (befristet noch in Betrieb gelassene Signaleinrichtungen).

168. **Nur für die Zugfahrt geltende Hauptsignaleinrichtung** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung, mit deren Signalen die Fahrt eines Zuges geregelt wird (...).

169. **Für Zugfahrt und Rangieren geltende Hauptsignaleinrichtung** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung, mit deren Signalen nicht nur Zugfahrten, sondern auch Rangierfahrten geregelt werden (...).

171. **Anzeiger** ist eine ortsfeste Lichtsignaleinrichtung, die mit ihrer Signalisierung die Signale der Haupt-, Rangier- oder Abdrücksignaleinrichtungen ergänzt oder selbstständige Weisungen gibt.

172. **Anzeigetafel** dient zur Kennzeichnung von Hauptsignaleinrichtungen, ab denen in den mit dieser Vorschrift festgelegten Fällen eine andere als die signalisierte Geschwindigkeit festgelegt ist, oder zur Festlegung der Gültigkeit der Signaleinrichtung für die Nachbargleise.

173. **Stammrangiersignaleinrichtung** ist eine ortsfeste Rangiersignaleinrichtung, deren Signale durch die Rangiersignalwiederholer angekündigt werden.

175. **Schlusssignal** ist der Sammelbegriff für die Signale **Ende des Zuges** und **Ende des Zugteils**.

176. **Schlussleuchte** ist eine dauerhaft am Fahrzeug montierte Lichtsignaleinrichtung zum Geben des Signals **Ende des Zuges**.

177. **Schlussscheibe** ist eine nicht ortsfeste Signaleinrichtung zum Geben des Signals **Ende des Zuges**.

178. **Endezeichen** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung zur Festlegung des Endes des Zugfahrwegs und (oder) des Beginns des an einer Gruppenhauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereichs.

180. **Trapeztafel** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung, die auf einer Strecke mit vereinfachter Betriebsführung nach D3 (...) die Grenze einer Betriebsstelle festlegt.

181. **Triebfahrzeugpfeifeinrichtung** ist eine akustische Signaleinrichtung der Triebfahrzeuge zum Geben hörbarer Signale.

182. **Grenzzeichen** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung zur Festlegung der Grenze zwischen zwei Gleisen, über die ein Fahrzeug nicht hinausragen darf, um die Fahrt von Fahrzeugen auf dem Nachbargleis nicht zu gefährden.

Hinteres Grenzzeichen ist das Grenzzeichen, das auf der Einfahrseite einer Betriebsstelle bei größter Nutzlänge des Gleises zwischen den Gleisen angebracht ist.

Vorderes Grenzzeichen ist das Grenzzeichen, das auf der Ausfahrseite einer Betriebsstelle bei größter Nutzlänge des Gleises zwischen den Gleisen angebracht ist.

Befindet sich am Grenzzeichen das Signal Ende des Zugfahrwegs, legt es auch das **Ende des Zugfahrwegs** und (oder) den Beginn des an der Gruppenhauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereichs fest.

183. **Handsignalleuchte** ist eine Signaleinrichtung, die nach den Seiten oder nur in eine Richtung leuchtet.

186. **Signaleinrichtung für Elektrobetrieb** ist eine Signaleinrichtung, die Weisungen für Elektrobetrieb, ggf. für die Speisung der durchgehenden Leitung der zentralen Energiequelle erteilt.

187. **Signaleinrichtung für die Langsamfahrt** ist eine nicht ortsfeste Signaleinrichtung, die Anfang oder Ende einer Langsamfahrt festlegt bzw. die Geschwindigkeit einer Langsamfahrt ankündigt.

188. **Signaltafel** ist eine ortsfeste unveränderliche Signaleinrichtung, die eine Gruppensignaleinrichtung kenntlich macht oder auf eine außerordentliche Aufstellung einiger Signaleinrichtungen hinweist.

189. **Ortsfeste, für das Rangieren geltende Signaleinrichtungen** ist die Sammelbezeichnung für
   a) Hauptsignaleinrichtungen, die für Zugfahrt und Rangieren gelten,
   b) Rangiersignaleinrichtungen,
✶ c) Abdrücksignaleinrichtungen,
   d) Signaleinrichtungen an Gleiswaagen.

190. Eine **Blocksignaleinrichtung** ist eine Hauptsignaleinrichtung auf freier Strecke für die Einfahrt eines Zuges in den folgenden Blockabschnitt. In begründeten Fällen kann es auch im Bahnhofsbereich aufgestellt sein.

191. **Ausfahrsignaleinrichtung** ist eine Hauptsignaleinrichtung für die Ausfahrt aus einem Bahnhof (...).

     Die für Ausfahrsignaleinrichtungen geltenden Bestimmungen der Vorschriften für den Bahnbetrieb und die Organisation des Schienenverkehrs gelten auch für die Zwischensignaleinrichtungen, die in einem konkreten Zugfahrweg die Funktion einer Ausfahrsignaleinrichtung erfüllen (siehe Abbildung beim Begriff „Zwischensignaleinrichtung“).

192. **Rangiersignalwiederholer** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung, die bei ungünstigen Sichtverhältnissen zwecks Vorsignalisierung des Signals einer Stammrangierlichtsignaleinrichtung eingerichtet wird.

193. **Merkpfahl** ist eine unveränderliche ortsfeste Signaleinrichtung, die die Grenze festlegt, über die hinaus das Rangieren in Richtung aus dem Bahnhof verboten ist; das Rangieren über den Merkpfahl hinaus ist nur gestattet, wenn die festgelegten Bedingungen erfüllt sind.

194. **Vorsignal Funkanzeiger** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung, die die Einleitung der Vorbereitung zur Anmeldung in der GSM-R-Funkanlage signalisiert.

195. **Ankündigungsscheibe** ist eine nicht ortsfeste Signaleinrichtung, die die Geschwindigkeit einer Langsamfahrt ab der nächsten Signaleinrichtung mit dem Signal **Beginn einer Langsamfahrt** oder dem Signal **Beginn einer vorübergehenden Langsamfahrt** ankündigt.

196. **Vorsignaltafel** ist eine ortsfeste unveränderliche Signaleinrichtung, die auf ein selbstständiges Vorsignal oder eine Blocksignaleinrichtung des Automatischen Blocks hinweist, welches das Signal einer Einfahrsignaleinrichtung ankündigt.

197. **Geschwindigkeitsankündiger** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung, die die Streckengeschwindigkeit ab dem nächsten Geschwindigkeitssignal ankündigt.

198. **Geschwindigkeitsankündiger N** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung, die die Streckengeschwindigkeit für Züge ankündigt, deren Triebfahrzeugführer sich an der gegebenen Stelle nicht nach den Signalen der Ankündiger NS, R oder 3 richtet.

199. **Geschwindigkeitsankündiger NS** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung, die die Streckengeschwindigkeit für Züge mit Neigetechnik ankündigt.

200. **Geschwindigkeitsankündiger R** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung, die die Streckengeschwindigkeit für die in den TTP (Tabelle der Streckenverhältnisse) festgelegten Fälle ankündigt.

201. **Geschwindigkeitsankündiger 3** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung, die die Streckengeschwindigkeit für Triebfahrzeuge der Einsatzgruppe 3 ankündigt.

202. **Bahnübergangssignal** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung in Verbindung mit einem Mast, die den Triebfahrzeugführer darüber informiert, ob er an Bahnübergänge mit Sicherungsanlage mit erhöhter Vorsicht heranfahren muss oder nicht.
Es gibt folgende Bahnübergangssignale:
a) **Stamm-Bahnübergangssignale,** die vor der entsprechenden Sicherungsanlage mindestens im Bremswegabstand aufgestellt sind;
b) **Bahnübergangssignalwiederholer,** die vor der entsprechenden Sicherungsanlage in einer Entfernung aufgestellt sind, die kürzer ist als der Bremswegabstand.

Für Stamm-Bahnübergangssignale und Bahnübergangssignalwiederholer wird in den Vorschriften für die Durchführung des Bahnbetriebs und die Organisation des Schienenverkehrs der Sammelbegriff „Bahnübergangssignal“ verwendet.

203. **Nicht ortsfestes Bahnübergangssignal** ist eine unveränderliche nicht ortsfeste Signaleinrichtung mit dem Signal **Ungesicherter Bahnübergang,** die bei einer Störung oder Abschaltung der Bahnübergangssicherungsanlage angebracht wird. Für diese Signaleinrichtung gelten alle Bestimmungen der

Vorschriften für die Durchführung des Bahnbetriebs und die Organisation des Schienenverkehrs wie für ein Stamm-Bahnübergangssignal, sofern in diesen Bestimmungen nicht anders festgelegt wurde.

204. **Zugeordnete Signaleinrichtungen** ist die Sammelbezeichnung für Vorsignaltafeln, Signaltafeln und Anzeiger.

205. **Ersatzsignaleinrichtung** ist eine Signaleinrichtung zum Geben des **Ersatzsignals,** die vorübergehend in Betrieb belassen wird und sich am Mast einer mechanischen Hauptsignaleinrichtung befindet. Für das Signal dieser Signaleinrichtung gelten alle Bestimmungen der Vorschriften für die Durchführung des Bahnbetriebs und die Organisation des Schienenverkehrs wie für das **Ersatzsignal**, das mit dem Signal einer Hauptsignaleinrichtung gegeben wird.

206. **Funkanzeiger** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung, die die Änderung der Kanalgruppe des Zugfunks oder die Pflicht zur Kommunikation im entsprechenden GSM-R-System anzeigt.

207. **Geschwindigkeitssignal** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung, die die Streckengeschwindigkeit ab dieser Signaleinrichtung signalisiert.

208. **Geschwindigkeitssignal N** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung, die die Streckengeschwindigkeit für Züge signalisiert, deren Triebfahrzeugführer sich an der gegebenen Stelle nicht nach den Signalen der Geschwindigkeitssignale NS, R oder 3 richtet.

209. **Geschwindigkeitssignal NS** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung, die die Streckengeschwindigkeit für Züge mit Neigetechnik signalisiert.

210. **Geschwindigkeitssignal R** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung, die die Streckengeschwindigkeit für die in den TTP (Tabelle der Streckenverhältnisse) festgelegten Fällen signalisiert.

211. **Geschwindigkeitssignal 3** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung, die die Streckengeschwindigkeit für Fahrzeuge der Einsatzgruppe 3 signalisiert.

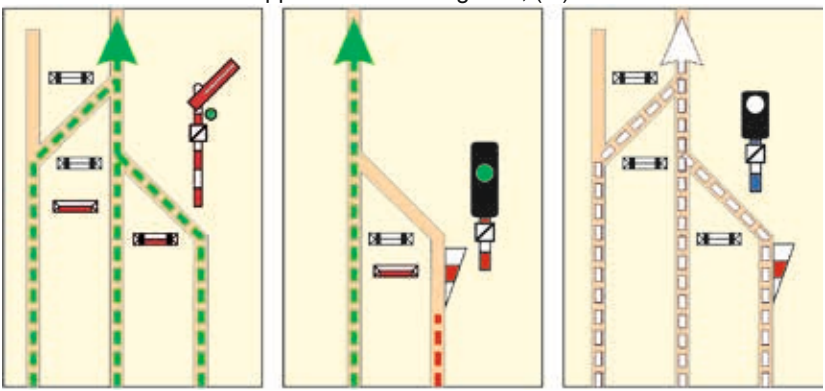
212. **Selbstständiges Vorsignal** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung, die nur das Signal der nachfolgenden Hauptsignaleinrichtung ankündigt.

213. **Selbstständiger Lichtvorsignalwiederholer** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung, die die Signale eines selbstständigen Vorsignals bzw. die mit dem oberen Licht der vorherigen Hauptsignaleinrichtung gezeigten Signale wiederholt.

215. **Rangiersignaleinrichtung** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung, die nur für das Rangieren gilt.

216. **Neigungsanzeiger** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung, die die Neigungsverhältnisse der Strecke signalisiert.

217. **Gruppensignaleinrichtung** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung, deren Signale für eine bestimmte Gruppen von Gleisen gelten, (...).



219. **Gemeinsame Signaleinrichtung** ist eine Gruppensignaleinrichtung, deren Signale für alle Gleise im Bahnhof gelten, (...) und die sich hinter der Einfahrweiche befindet.

220. **Positionsanzeiger** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung, die die Kilometerposition auf der Strecke signalisiert.

221. **Blitzlichtkette** ist eine nicht ortsfeste Warnsignaleinrichtung mit mehr als einem Blitzlicht. Diese Signaleinrichtung befindet sich vor einer Arbeitsstelle auf freier Strecke.

223. **Lichtwarnscheibe** ist eine nicht ortsfeste Warnsignaleinrichtung mit einem Blitzlicht. Diese Signaleinrichtung befindet sich vor einer Arbeitsstelle auf freier Strecke.

224. **Scheibe Op** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung zum Geben des Signals **Ungesicherten Bahnübergang erwarten**.

226. **Tafel K** ist eine nicht ortsfeste Signaleinrichtung zum Geben des Signals **Ende der Langsamfahrt** oder **Ende der zeitweiligen Langsamfahrt**.

227. **Tafel vor Haltepunkt** ist eine ortsfeste Signaleinrichtung, die auf einen Haltepunkt hinweist.

228. **Tafel Z** ist eine nicht ortsfeste Signaleinrichtung zum Geben der Signale **Beginn einer Langsamfahrt, Beginn einer zeitweiligen Langsamfahrt, Beginn einer nicht vorsignalisierten Langsamfahrt** oder **Beginn einer nicht vorsignalisierten zeitweiligen Langsamfahrt**.

229. **Kreuztafel** ist eine ortsfeste unveränderliche Signaleinrichtung, die die Funktion eines selbstständigen Vorsignals erfüllt (...).

230. **Warnsignaleinrichtung** ist eine Signaleinrichtung, die mit ihren Signalen signalisiert, Signale **Achtung** zum Warnen von Personen zu geben bzw. die Mitarbeiter an einer Arbeitsstelle auf die Fahrt von Fahrzeugen hinweist.

231. **Warnsignaleinrichtung mit einem Blitzlicht** ist eine nicht ortsfeste Warnsignaleinrichtung, die an einer Arbeitsstelle sowohl auf freier Strecke als auch in Betriebsstellen angebracht wird. Als Warnsignaleinrichtung mit einem Blitzlicht gilt auch eine nicht ortsfeste Warnsignaleinrichtung ZAV (Automatische Warneinrichtung).

232. **Einfahrsignaleinrichtung** ist eine Hauptsignaleinrichtung zur Sicherung eines Bahnhofs (Abzweigstelle) und zum Gestatten der Einfahrt eines Zuges (…) in den Bahnhof (Abzweigstelle).

Einfahrsignaleinrichtungen der Bahnhöfe können für einige Zugfahrwege auch die Funktion von Ausfahrsignaleinrichtungen übernehmen. Einfahrsignaleinrichtungen von Abzweigstellen erfüllen die Funktion von Ausfahrsignaleinrichtungen immer dann, wenn keine Ausfahrsignaleinrichtungen vorhanden sind. Bei Zugfahrwegen, bei denen Einfahrsignaleinrichtungen auch die Funktion von Ausfahrsignaleinrichtungen erfüllen, gelten für solche Signaleinrichtungen sämtliche diesbezüglichen Bestimmungen der Vorschriften für die Durchführung des Bahnbetriebs und die Organisation des Schienenverkehrs sowohl für Einfahr- als auch für Ausfahrsignaleinrichtungen.

235. **Weichensignaleinrichtung** ist eine mehrseitige ortsfeste Signaleinrichtung, die über die Umstellung und nach Prüfung der korrekten Stellung über die Position der Weiche informiert. Das Signal der Weichensignaleinrichtung informiert nicht über die Umstellung der Weiche in die Endlage.

236. **Befehlsstab** ist eine Handsignaleinrichtung, die der Fahrdienstleiter zum Ablassen des Zuges verwendet.

237. **Warnpfahl** ist eine ortsfeste Warnsignaleinrichtung. Diese Signaleinrichtung wird vor einem Bahnübergang aufgestellt, der keine Bahnübergangssicherungsanlage hat. Die nicht ortsfeste Signaleinrichtung Warnpfahl wird unter den in dieser Vorschrift genannten Bedingungen vor einem Bahnübergang aufgestellt, dessen Sicherungsanlage gestört (bzw. abgeschaltet) ist, wenn die Störung (Abschaltung) der Sicherungsanlage nicht durch ein nicht ortsfestes Bahnübergangssignal signalisiert wird.

238. **Warnpfahl mit zeitweiliger Gültigkeit für Arbeitsstellen** ist eine ortsfeste Warnsignaleinrichtung. Diese Signaleinrichtung befindet sich auf freier Strecke. (...) Sie gilt nur bei Verständigung durch einen schriftlichen Befehl (...).

239. **Warnpfahl mit zeitweiliger Gültigkeit für Bahnübergänge** ist eine ortsfeste Warnsignaleinrichtung. Diese Signaleinrichtung wird zur Aktivierung eines zeitweilig eingerichteten Bahnübergangs oder eines dauerhaft mit abschließbarer Schranke versehenen Bahnübergangs aufgestellt und gilt nur bei Verständi-
✶ gung durch einen schriftlichen Befehl.

240. **Warnscheibe** ist eine nicht ortsfeste Warnsignaleinrichtung. Diese Signaleinrichtung befindet sich vor einer Arbeitsstelle auf freier Strecke.

241. **Entfernungsbake** ist eine ortsfeste unveränderliche Signaleinrichtung, die auf die Entfernung zur nächstfolgenden Signaleinrichtung hinweist.

242. **Akustische Signaleinrichtung** ist eine festgelegte technische Einrichtung, ein Hilfsmittel oder Gegenstand, mit dem ein hörbares Signal gegeben wird. Akustische Signaleinrichtungen sind
   a) Pfeife,
   b) Signalhupe,
   c) Einklang-Signalhupe,
   d) Zweiklang-Signalhupe,
   e) Triebfahrzeugpfeifeinrichtung.

Kapitel III
Allgemeine Bestimmungen für den Betriebsdienst

A. ANFORDERUNGEN AN DIE MITARBEITER ZUR DURCHFÜHRUNG DES BETRIEBSDIENSTES

263. Jeder Mitarbeiter muss das Signal **Halt, mit allen Mitteln anhalten** kennen; dieses Signal muss immer gegeben werden, wenn die Sicherheit des Schienenverkehrs oder Menschenleben in Gefahr sind. (...)

264. Im Sinne der Vorschriften zur Durchführung des Bahnbetriebs und zur Organisation des Schienenverkehrs ist nach bestem Wissen und Gewissen auch in Fällen zu handeln, die darin nicht ausdrücklich aufgeführt sind, sodass die
✶ Sicherheit, die Regelmäßigkeit und der reibungslose Ablauf des Bahnbetriebs und des Schienenverkehrs gewährleistet wird.

Jeder Mitarbeiter, der im Betriebsdienst tätig ist, ist im Umfang seiner fachlichen Befähigung voll für die Gewährleistung der Sicherheit des Bahnbetriebs und des Schienenverkehrs verantwortlich.

272. Für die richtige Ausübung des Betriebsdienstes haftet jeder Mitarbeiter persönlich. Sind dem Mitarbeiter Tatsachen bekannt, die die Sicherheit gefährden, hat er sofort alle Maßnahmen zur Gefahrenabwehr zu ergreifen und seinen unmittelbaren Vorgesetzten darauf hinweisen.

279. Die Kenntnis der Streckenverhältnisse und der Verhältnisse vor Ort ist Bestandteil der fachlichen Befähigung zur Ausübung der Tätigkeit aller Mitarbeiter, die auf der Strecke und in Betriebsstellen mit Gleisverzweigung Tätigkeiten gleich welcher Art ausüben, die mit der Ausübung des Betriebsdienstes zusammenhängen.

(...)

285. Muss ein Triebfahrzeugführer ausnahmsweise auf eine Strecke fahren, die er nicht kennt, ist ihm ein zweiter, streckenkundiger Triebfahrzeugführer zuzuteilen (nachfolgend nur Lotse), der vor und während der Fahrt den Triebfahrzeugführer auf Angaben hinweist, die zum Führen des Triebfahrzeugs auf der befahrenen Strecke erforderlich sind. Bei elektrischen Triebfahrzeugen muss der Lotse berechtigt sein, elektrische Triebfahrzeuge zu führen.

286. Sollen Mitglieder des Zugpersonals, die die örtlichen Verhältnisse nicht kennen, in Betriebsstellen mit Gleisverzweigung außerordentliche Rangierarbeiten durchführen, müssen diese von einem fachlich befähigten Mitarbeiter geleitet werden, der die örtlichen Verhältnisse kennt (auf der Grundlage einer gegenseitigen Vereinbarung der EVU kann dieser Mitarbeiter auch ein Mitarbeiter eines anderen EVU sein). Steht in der Betriebsstelle ein solcher Mitarbeiter nicht zur Verfügung (außer dem Fahrdienstleiter), macht der Fahrdienstleiter die Mitglieder des Zugpersonals mit den örtlichen Verhältnissen vertraut. Diese Einweisung gestattet den Mitgliedern des Zugpersonals einmalig die Durchführung der Rangierarbeiten und muss
a) Art der Erteilung der Zustimmung zum Rangieren,
b) Ort der Fahrtrichtungsänderung (sofern zutreffend),
c) Art der Sicherung abgestellter Fahrzeuge (sofern zutreffend)
beinhalten.

287. (...)
Die Kennzeichnung des Fahrdienstleiters, der die Zugfahrt mit Blicken zu verfolgen hat (von einer Stelle, von der aus er eventuelle Mängel an den fahrenden Fahrzeugen feststellen kann und wo das Zugpersonal feststellen kann,
✶ ob ihm der Fahrdienstleiter Handsignal gibt) und des Fahrdienstleiters, der für
✶ das Ablassen von Zügen mit Signal Abfahrt zuständig ist, ist eine rote Uniformmütze. Das gilt auch für den Fall, dass er ausnahmsweise den Betriebsdienst
✶ ohne Uniform ausübt. (...)

B. WEISUNGEN IM BAHNBETRIEB

307. Im Bahnbetrieb werden Weisungen verwendet. Weisungen beim im Betriebsdienst müssen kurz und verständlich sein, um jegliche Missverständnisse auszuschließen, sie dürfen nicht die Sicherheit des Bahnbetriebs und des Schienenverkehrs gefährden und müssen der fachlichen Befähigung des

Mitarbeiters entsprechen, der die Weisung gibt, wie auch des Mitarbeiters, der die Weisung ausführen soll.

308. Als **Weisung** gelten Befehle, Aufträge, Meldungen bzw. mündlich, schriftlich, per Telekommunikationsanlage, Sicherheitseinrichtung, technische Einrichtung, Signal, Aufschrift oder Anstrich übermittelte Informationen.

310. Wird durch die Vorschriften für die Durchführung des Bahnbetriebs und die Organisation des Schienenverkehrs angeordnet, eine Weisung **persönlich** zu erteilen, muss das im persönlichen Kontakt der beteiligten Mitarbeiter erfolgen.

Wird angeordnet, die Weisung **direkt** zu erteilen, kann das persönlich, über Telekommunikationsanlage, Sicherheitseinrichtung oder technische Einrichtung erfolgen, aber immer ohne Mittelsmann.

Legt die Vorschrift fest, wer die Weisung gibt und wem er sie gibt, wird damit immer angeordnet, die Weisung direkt zu erteilen, wenn nicht in einer konkreten Bestimmung anders festgelegt.

312. Für die erteilte Weisung haftet derjenige, der sie erteilt hat, für die Ausführung der, der sie auszuführen hat. Würde die Ausführung einer Weisung den Bestimmungen der Vorschriften widersprechen, muss der Mitarbeiter, der die Weisung ausführen soll, sofort Einwände erheben. Besteht der Vorgesetzte auf der Ausführung der Weisung und werden die Zweifel des Mitarbeiters nicht widerlegt, fordert der Mitarbeiter einen schriftlichen Befehl an. Sollte jedoch die Weisung offensichtlich die Sicherheit des Bahnbetriebs und des Schienenverkehrs oder Menschenleben gefährden, darf sie der Mitarbeiter nicht erfüllen und meldet den Fall dem übergeordneten Leiter auch ohne Einhaltung des üblichen Dienstwegs.

Eine Weisung mit Umgehung des unmittelbaren Vorgesetzten darf nur zur Abwehr drohender Gefahren erteilt werden.

Werden gleichzeitig voneinander abweichende Weisungen erteilt, muss sich der Mitarbeiter nach der schwerwiegendsten Weisung richten.

313. Beim Erteilen von Weisungen bei der Ausübung des Betriebsdienstes mittels Telekommunikationsanlage muss ersichtlich sein, wer sie erteilt und wer sie entgegennimmt. Ein Befehl kann nicht mit einer anderen Mitteilung verbunden werden.

Wer eine per Telekommunikationsanlage gegebene Weisung, die den Betrieb betrifft, entgegennimmt, muss sie wiederholen und bestätigen, wenn nicht anders angegeben, zum Beweis, dass er sie richtig verstanden hat.

315. Weisungen des Fahrdienstleiters, die die Durchführung des Betriebsdienstes und Sicherheitsmaßnahmen betreffen, müssen alle im Betriebsdienst tätigen Mitarbeiter befolgen, einschließlich der Mitarbeiter der EVU wie auch die übrigen Personen, die im Bahnhof und im zugeteilten Bereich arbeiten.

C. VERWENDUNG VON SIGNALEN UND SIGNALEINRICHTUNGEN

327. Jede mündlich, schriftlich oder per Telekommunikationsanlage erteilte Weisung kann durch ein Signal ersetzt werden, wenn dieses Signal festgelegt ist.

329. (...)

Der Mitarbeiter, für den die Signale bestimmt sind, muss die Bedingungen gewährleisten (wenn er sie beeinflussen kann), um die Signale richtig wahrnehmen und sich danach richten zu können.

330. Handsignale (wenn in dieser Vorschrift nicht anders festgelegt) werden links oder rechts von dem Gleis, für das sie bestimmt sind, von Posten oder aus fahrenden oder auch stehenden Fahrzeugen gegeben. Gibt ein Mitarbeiter Handsignale nicht von seinem Posten aus, muss er sie von einem solchen Ort geben, dass der Mitarbeiter, für den sie bestimmt sind, sie richtig wahrnehmen kann.

332. Der Triebfahrzeugführer eines Zuges (einer Rangierfahrt) und der Mitarbeiter an der Spitze eines geschobenen Zuges oder einer geschobenen Rangierfahrt müssen bei der Fahrt an Posten vorbei darauf achten, ob ihnen Mitarbeiter dieser Posten Handsignale geben. Diese Pflicht haben bei der Durchführung von Rangierarbeiten auch die übrigen Mitarbeiter des Rangierpersonals.

333. War eine Lichthauptsignaleinrichtung vor dem Aufleuchten des Signals erloschen, darf sich der Triebfahrzeugführer nach dem die Fahrt gestattenden Signal frühestens 5 Sekunden nach dessen Aufleuchten richten.

D. VERLASSEN DES ARBEITSPLATZES

351. Der Triebfahrzeugführer darf sich im Bahnhof nur auf Weisung oder mit Einwilligung des Fahrdienstleiters vom Triebfahrzeug entfernen und muss ihm auch seine Rückkehr wieder melden.

E. ZUGANG ZU DEN BEREICHEN DER SŽDC

358. Der Zugang zu den Diensträumen ist nur den Mitarbeitern der SŽDC gestattet, die dort den Betriebsdienst durchführen, den Mitarbeitern von SŽDC oder von EVU, die sie aus dienstlichen Gründen betreten, und ggf. fremden Personen, die sich mit einem Berechtigungsausweis zum Betreten öffentlich nicht zugänglicher Räume der SŽDC ausweisen.

Teil Zwei
BAHNHOFS- UND STRECKENANLAGEN

Kapitel I
Räumliche Anordnung

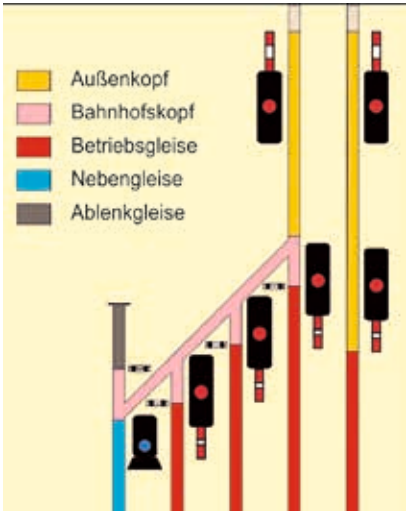
387. Jeder Mitarbeiter auf der Strecke oder in der Gleisanlage muss darauf achten, dass er das Lichtraumprofil nicht beeinträchtigt. Beeinträchtigt er es, muss er für die Beseitigung des Hindernisses Sorge tragen. Kann er das Lichtraumprofil nicht räumen oder stellt er dessen Beeinträchtigung fest, muss er so vorgehen, dass Unregelmäßigkeiten verhindert oder deren Folgen gemindert werden. Auf die gleiche Weise hat ein Mitarbeiter vorzugehen, der von einer Beeinträchtigung des Lichtraumprofils erfährt oder dem diese gemeldet wurde.

Kapitel II
Gleise

A. BAHNHOFSGLEISE

393. Gleise im Bahnhof, in Betriebsstellen nach D3 (…) heißen **Bahnhofsgleise**. Bahnhofsgleise werden unterteilt in Außenkopf, Bahnhofskopf, Betriebsgleise, Nebengleise und Gleise mit Sonderbestimmung (z. B. Auffanggleise, Ablenkgleise). Bahnhofsgleise können durchgehende Gleise oder Stumpfgleise sein.

394. **Außenkopf** ist das Gleis zwischen der Einfahrsignaleinrichtung (ihrer Höhe) oder der Trapeztafel und der äußeren Weiche.



Schließt sich an den Außenkopf kein Bahnhofskopf an, endet der Außenkopf
✶ in Höhe der Ausfahrsignaleinrichtung
✶ für die entgegengesetzte Fahrtrichtung,
✶ die für dieses Gleis gilt. Betriebsstellen nach D3 ohne Gleisverzweigung (…) haben keinen Außenkopf.

Bahnhofskopf ist der Teil der Gleisanlage mit Weichen, der sich unmittelbar an den Außenkopf (Einfahr-, Ausfahr-

bahnhofskopf) anschließt oder die Bahnhofsgleisanlage in Teile teilt (mittlerer Bahnhofskopf).

Betriebsgleise sind für die Einfahrt, Durchfahrt und Ausfahrt von Zügen bestimmte Gleise.

Nebengleise sind Gleise, die für das Bewegen von Fahrzeugen bestimmt sind, gegebenenfalls Gleise für andere Zwecke. Einzelheiten regelt die ZDD (Grundlegende Betriebsdokumentation).

398. **Hauptgleis** ist das Betriebsgleis in direkter Fortführung eines durchgehenden Streckengleises in mindestens einem Bahnhofskopf. Kann das Hauptgleis nicht auf diese Weise bestimmt werden, wird in den ZDD (Grundlegende Betriebsdokumentation) festgelegt, welches Betriebsgleis als Hauptgleis bezeichnet wird.

399. **Für die Fahrt von Zügen vorgesehene Gleise** ist die gemeinsame Bezeichnung für Betriebsgleise, für den Teil des Bahnhofskopfes, auf dem Zugfahrten erfolgen, für den Außenkopf und gegebenenfalls auch für Verbindungsgleise, auf denen Zugfahrten erfolgen.

401. Betriebsgleise, Nebengleise, Auffanggleise, Ablenkgleise und Verbindungsgleise werden mit Zahlen gekennzeichnet, gegebenenfalls werden die Zahlen noch mit Buchstaben oder einem Gleisnamen ergänzt. In einer Betriebsstelle dürfen sich Bezeichnungen nicht wiederholen.

Das Hauptgleis in einem Bahnhof auf einer eingleisigen Strecke wird mit der Zahl 1 bezeichnet. In Bahnhöfen auf zwei- oder mehrgleisigen Strecken werden die Hauptgleise wie die Streckengleise nummeriert. Die übrigen Bahnhofsgleise werden in der Regel von den Hauptgleisen weg fortlaufend nummeriert, und zwar **links mit ungeraden und rechts mit geraden Zahlen**. Ausnahmsweise können sie fortlaufend vom äußeren Gleis (festgelegten Gleis) weg mit 1, 2, 3 usw. nummeriert werden. Die Nummern der Gleise in den Bereichen anderer Einheiten und in den einzelnen Bahnhofsbereichen dürfen sich untereinander durch Hunderter-Serien unterscheiden. Die Gleisnummerierung wird in der ZDD (Grundlegende Betriebsdokumentation) festgelegt.

(...)

402. Durch Hauptsignaleinrichtungen, Rangiersignaleinrichtungen oder Gleisverbindungen getrennte Teile von Bahnhofsgleisen und Stumpfgleise werden, wenn nötig, durch einen Buchstabenzusatz unterschieden (kleine Buchstaben, z. B. 7c). Ein so gekennzeichneter Gleisteil gilt als selbstständiges Bahnhofsgleis (Betriebsgleis, Nebengleis).

B. STRECKENGLEISE

413. Gleise auf der freien Strecke (durchgehende, Ablenk-, Nebengleise) werden **Streckengleise** genannt.

Ein Streckengleis, das zwei benachbarte Betriebsstellen mit Gleisverzweigung verbindet, wird **durchgehendes Streckengleis** genannt.

414. Gleise auf der freien Strecke werden folgendermaßen nummeriert
   a) auf einer eingleisigen Strecke wird keine Nummer gegeben, ist das jedoch erforderlich (z. B. bei der Verwendung von Rechentechnik), werden sie mit der Ziffer 1 bezeichnet,
   b) auf zwei- und dreigleisigen Strecken werden sie bezeichnet
      ba) linkes Streckengleis mit der Ziffer 1,
      bb) rechtes Streckengleis mit der Ziffer 2,
      bc) mittleres Streckengleis mit der Ziffer 0.

Die Kennzeichnung von Streckengleisen wird in den TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse) angegeben, in denen auch die Nummerierung der Streckengleise mehrgleisiger Strecken aufgeführt wird. In den TTP ist die Nummerierung der Streckengleise auch aufzuführen, wenn sie von den oben genannten Grundsätzen abweicht.

In begründeten Fällen können die Nummern der Streckengleise verschiedener Strecken durch Hunderter-Serien unterschieden werden.

Streckengleise im Bereich von Ladestellen und Abzweigstellen werden auf die gleiche Weise wie Gleise im Bahnhof bezeichnet und nummeriert.

Kapitel III
Weichen und Gleiskreuzungen

A. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

432. Außer zur möglichen Abwendung drohender Gefahren ist es verboten

(...)

c) Weichen oder Weichen und Gleiskreuzungen mit beweglichen Herzstücken zu befahren, die nicht für die geforderte Fahrtrichtung gestellt sind, wenn sie nicht dafür ausgelegt sind und wenn ein solches Befahren deshalb nicht gestattet ist (z. B. über Rückfallweichen),

(...)

C. RÜCKFALLWEICHEN

464. Erfolgt über eine Rückfallweiche mit eingeschalteter Rückfallfunktion eine Fahrt von einem Gleis, von dem die Weichen in Vorzugsstellung nicht gestellt sind, darf die Fahrtrichtung erst geändert werden, wenn alle Fahrzeuge die Weichenzungen geräumt haben und, wenn die Weiche eine Lichtsignaleinrichtung hat, auf ihr das Signal **Fahrt gesichert** aufleuchtet.

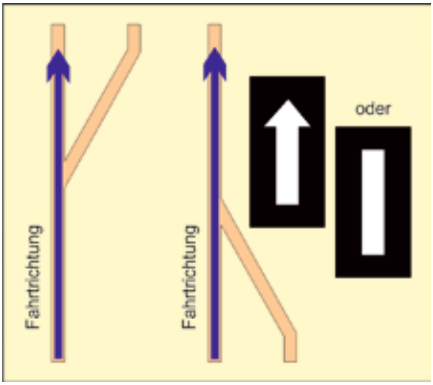
465. Auf einer Rückfallweiche mit eingeschalteter Rückfallfunktion ist es verboten, Fahrzeuge bei der Fahrt von einem Gleis anzuhalten, von dem die Weichen in Vorzugsstellung nicht gestellt sind, außer in zur Vermeidung von Störungen der Betriebssicherheit notwendigen Fällen.

E. SIGNALEINRICHTUNGEN VON WEICHEN

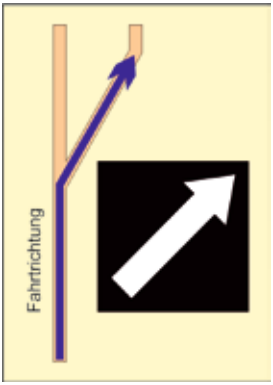
476. Ist eine Weichensignaleinrichtung beschädigt, fehlt sie oder zeigt sie ein zweifelhaftes bzw. falsches Signal, hat das weder Einfluss auf die Fahrt eines Zuges noch einer Rangierfahrt.

Signale der Signaleinrichtungen der einfachen links- und rechtsseitigen Weichen

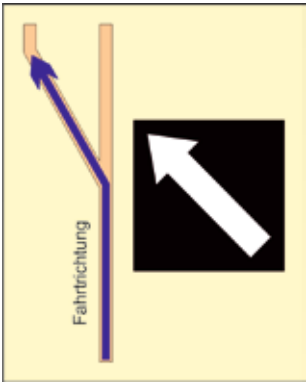
483. Das Signal **Fahrt in gerader Richtung** *(senkrechtes weißes, auf der kürzeren Seite stehendes Rechteck auf schwarzem Feld oder senkrechter, nach oben gerichteter weißer Pfeil auf schwarzem Feld)* informiert nach Prüfung der richtigen Weichenstellung über die Fahrtrichtung über die Weiche in gerader Richtung gegen die Spitze und auch nach der Spitze.



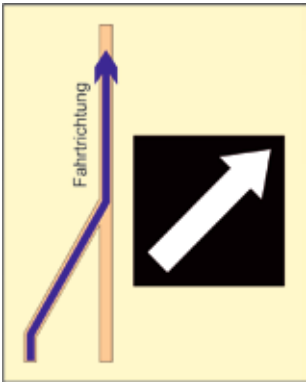
484. Das Signal **Fahrt nach rechts** *(weißer Pfeil auf schwarzem Feld, von der linken unteren Ecke schräg in die rechte obere Ecke zeigend)* informiert nach Prüfung der richtigen Weichenstellung über die Fahrtrichtung über die Weiche gegen die Spitze in abzweigender Richtung nach rechts.



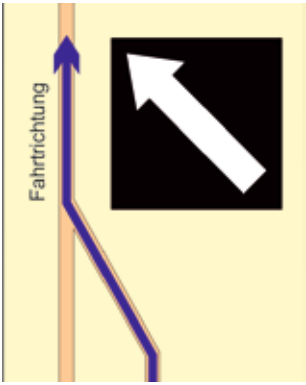
485. Das Signal **Fahrt nach links** *(weißer Pfeil auf schwarzem Feld, von der rechten unteren Ecke schräg in die linke obere Ecke zeigend)* informiert nach Prüfung der richtigen Weichenstellung über die Fahrtrichtung über die Weiche gegen die Spitze in abzweigender Richtung nach links.



486. Das Signal **Fahrt von links** *(weißer Pfeil auf schwarzem Feld, von der linken unteren Ecke schräg in die rechte obere Ecke zeigend)* informiert nach Prüfung der richtigen Weichenstellung über die Fahrtrichtung über die Weiche nach der Spitze aus der linken abzweigenden Richtung.

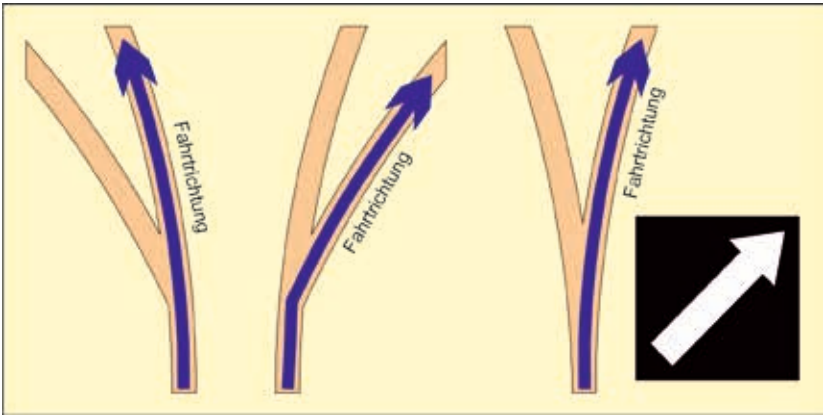


487. Das Signal **Fahrt von rechts** *(weißer Pfeil auf schwarzem Feld, von der rechten unteren Ecke schräg in die linke obere Ecke zeigend)* informiert nach Prüfung der richtigen Weichenstellung über die Fahrtrichtung über die Weiche nach der Spitze aus der rechten abzweigenden Richtung.



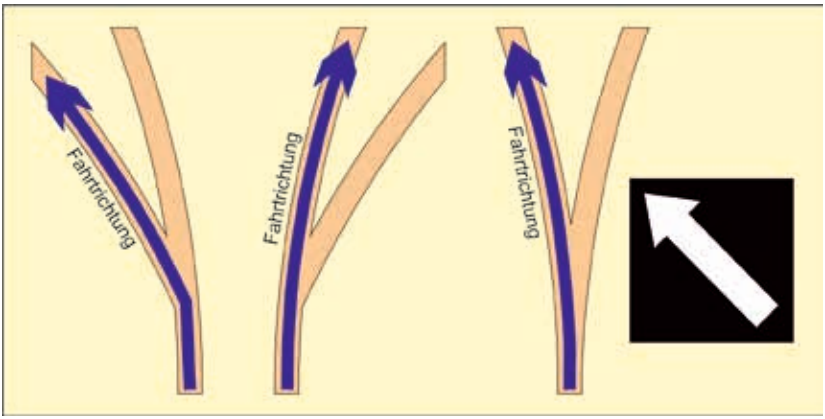
Signale der Signaleinrichtungen der Innenbogen- und der Außenbogenweichen

496. Das Signal **Fahrt nach rechts** *(weißer Pfeil auf schwarzem Feld, aus der linken unteren Ecke schräg in die rechte obere Ecke zeigend)* informiert nach

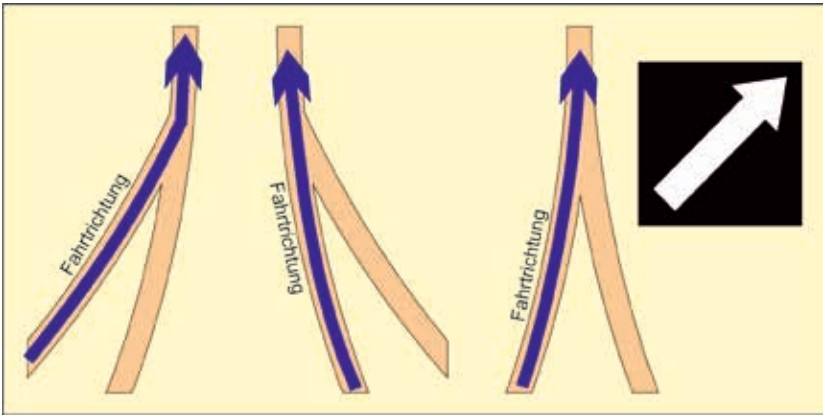


Prüfung der richtigen Weichenstellung über die Fahrtrichtung über die Weiche gegen die Spitze nach rechts.

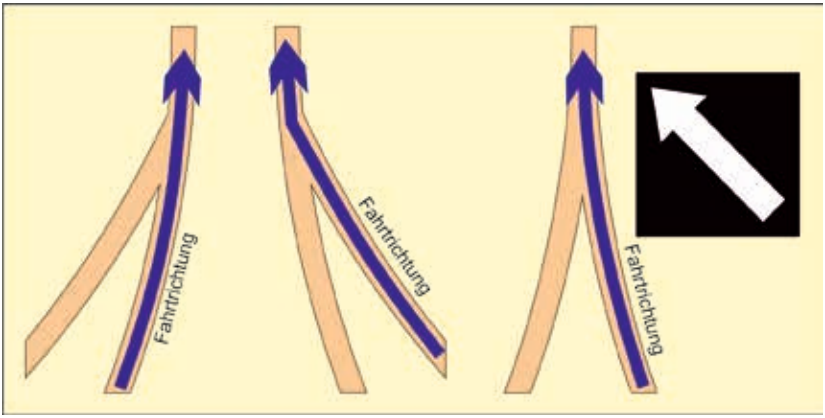
497. Das Signal **Fahrt nach links** *(weißer Pfeil auf schwarzem Feld, aus der rechten unteren Ecke schräg in die linke obere Ecke zeigend)* informiert nach Prüfung der richtigen Weichenstellung über die Fahrtrichtung über die Weiche gegen die Spitze nach links.



498. Das Signal **Fahrt von links** *(weißer Pfeil auf schwarzem Feld, aus der linken unteren Ecke schräg in die rechte obere Ecke zeigend)* informiert nach Prüfung der richtigen Weichenstellung über die Fahrtrichtung über die Weiche bei der Fahrt nach der Spitze von links.

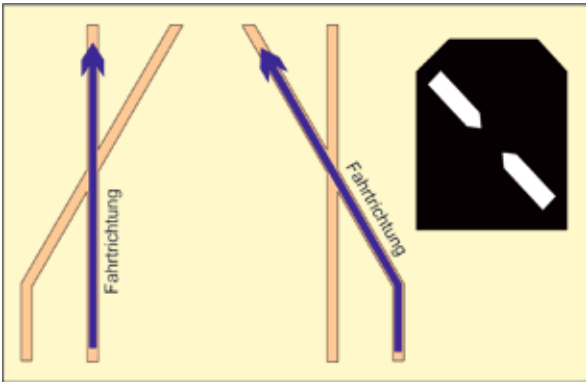


499. Das Signal **Fahrt von rechts** *(weißer Pfeil auf schwarzem Feld, von der rechten unteren Ecke schräg in die linke obere Ecke zeigend)* informiert nach Prüfung der richtigen Weichenstellung über die Fahrtrichtung über die Weiche bei der Fahrt nach der Spitze von rechts.

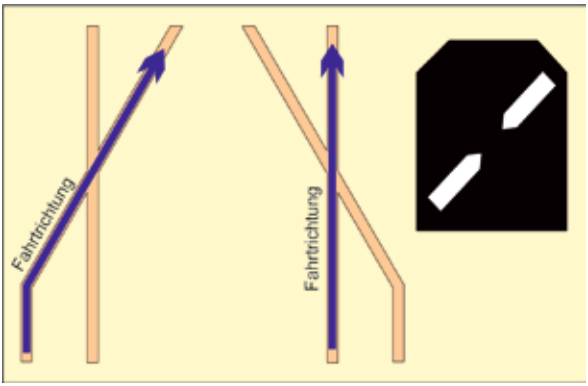


Signale an Signaleinrichtungen der Kreuzungsweichen

508. Das Signal **Fahrt in gerader Richtung von rechts nach links** *(zwei weiße rechteckige Pfeile auf schwarzem Feld [Spitzen zueinander] aus der rechten unteren Ecke schräg in die linke obere Ecke zeigend)* informiert an Kreuzungsweichen nach Prüfung der richtigen Weichenstellung über die Fahrtrichtung über die Weiche in gerader Richtung von rechts nach links.

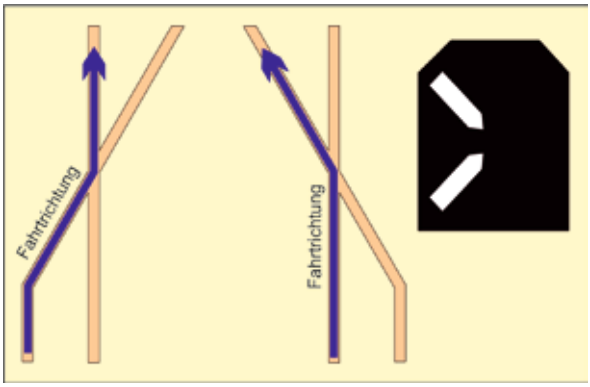


509. Das Signal **Fahrt in gerader Richtung von links nach rechts** *(zwei weiße rechteckige Pfeile auf schwarzem Feld [Spitzen zueinander] aus der linken unteren Ecke schräg in die rechte obere Ecke zeigend)* informiert an Kreuzungsweichen nach

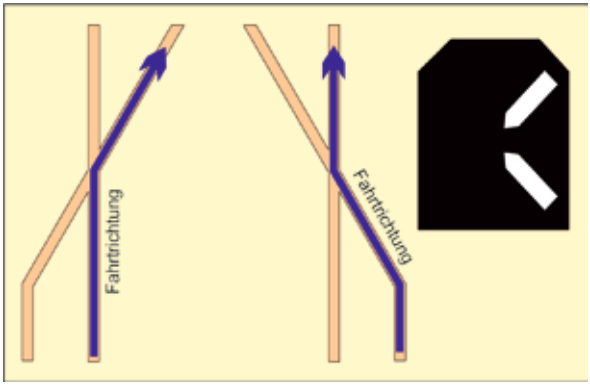


Prüfung der richtigen Weichenstellung über die Fahrtrichtung über die Weiche in gerader Richtung von links nach rechts.

510. Das Signal **Fahrt in abzweigender Richtung von links nach links** *(zwei weiße rechteckige Pfeile auf schwarzem Feld [Spitzen zueinander], die zwischen der linken unteren Ecke, der Mitte und der linken oberen Ecke einen Winkel bilden)* informiert an Kreuzungsweichen nach Prüfung der richtigen Weichenstellung über die Fahrtrichtung über die Weiche in abzweigender Richtung von links nach links.



511. Das Signal **Fahrt in abzweigender Richtung von rechts nach rechts** *(zwei weiße rechteckige Pfeile auf schwarzem Feld [Spitzen zueinander], die zwischen der rechten unteren Ecke, der Mitte und der rechten oberen Ecke einen Winkel bilden)* informiert an Kreuzungsweichen nach Prüfung der richtigen Weichenstellung über die Fahrtrichtung über die Weiche in abzweigender Richtung von rechts nach rechts.



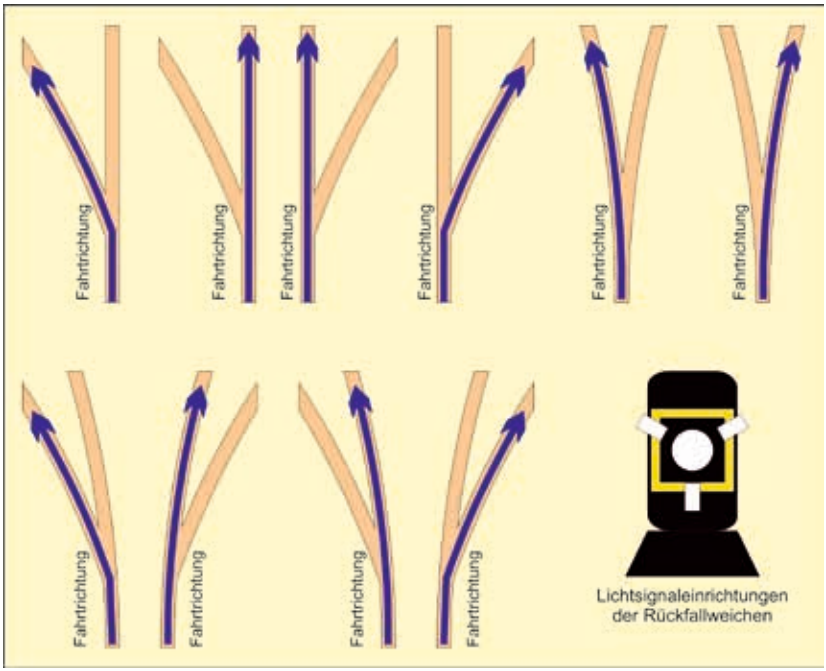
512. An Kreuzungsweichen mit beweglichem Herzstück wird das Umstellen der Weichen sowie das Umstellen der beweglichen Herzstücke mit dem gleichen Signalbild angezeigt wie bei Weichen ohne bewegliches Herzstück. Ist eine der Einrichtungen an Kreuzungsweichen mit beweglichem Herzstück falsch gestellt, zeigt die Signaleinrichtung der Kreuzungsweiche ein zweifelhaftes Signal.

Signale der Signaleinrichtungen der Rückfallweichen

520. **Lichtsignaleinrichtungen der Rückfallweichen** sind durch schwarze Kennzeichnungsschilder (gegebenenfalls mit weißer Umrandung) mit weißer Aufschrift und gelb gerahmte Signalschilder oder Signalleuchten gekennzeichnet.

521. Für die Fahrtrichtung nach der Spitze geltende Signale an Signaleinrichtungen von Rückfallweichen sind mit einer gelben Umrandung versehen. Die so gekennzeichneten Signaleinrichtungen informieren über die Möglichkeit, diese Weichen nach der Spitze zu befahren, auch wenn sie nicht für die gewünschte Fahrt gestellt sind.

522. Das Signal **Fahrt gesichert** *(weißes Blitzlicht)* der Lichtsignaleinrichtung der Rückfallweiche informiert über die richtige Lage der Weiche in der Vorzugsstellung.



Auszug aus SŽDC D1 für Teil II der d-cz ZusV/ÖV/ZusVI, Stand Bekanntgabe A28

523. Das Signal der Lichtsignaleinrichtung der Rückfallweiche signalisiert nur die richtige Lage der Weiche in der Vorzugsstellung für die Fahrt gegen die Spitze der Weiche.

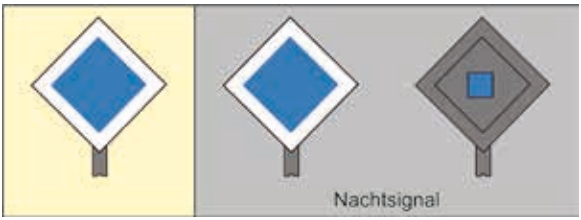
524. Ist an der Lichtsignaleinrichtung einer Rückfallweiche kein Signal **Fahrt gesichert**, ist es erst nach erfolgter Kontrolle der richtigen Weichenstellung gestattet, über die Rückfallweiche zu fahren. Dafür haftet der Triebfahrzeugführer
✶ bzw. der Mitarbeiter an der Spitze eines geschobenen Zuges (Rangierfahrt).

Kapitel IV
Entgleisungsvorrichtungen

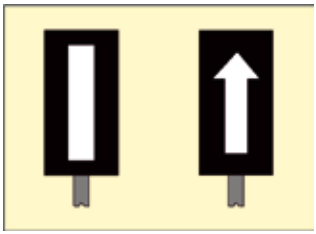
C. MEHRSEITIGE SIGNALEINRICHTUNGEN DER ENTGLEISUNGSVORRICHTUNGEN, GLEISSPERRBÄUME, DREHSCHEIBEN UND SCHIEBEBÜHNEN

545. Ist eine Signaleinrichtung einer Entgleisungsvorrichtung, eines Gleissperrbaumes, einer Drehscheibe oder einer Schiebebühne beschädigt, fehlt sie oder zeigt sie ein zweifelhaftes bzw. falsches Signal, hat das keinerlei Einfluss auf die Fahrt der Fahrzeuge. Ist allerdings für den Triebfahrzeugführer ersichtlich, dass die Entgleisungsvorrichtung, der Gleissperrbaum, die Drehscheibe oder die Schiebebühne nicht für seine Fahrt gestellt sind, ist er verpflichtet, mit dem Fahrzeug stehen zu bleiben oder alle erforderlichen Maßnahmen zum unverzüglichen Anhalten zu treffen und den Mangel stets so schnell wie möglich dem Fahrdienstleiter oder Weichenwärter zu melden.

546. Das Signal **Rangieren verboten** *(quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit weißem Rand [Tages- und Nachtsignal]; blaues Licht [Nachtsignal])* verbietet das Rangieren über die so gekennzeichnete Stelle.



547. Das Signal **Fahrt in gerader Richtung** *(senkrechtes weißes, auf der kürzeren Seite stehendes Rechteck auf schwarzem Feld oder senkrechter weißer, nach oben zeigender Pfeil auf schwarzem Feld)* informiert nach der Prüfung von Entgleisungsvorrichtung, Gleissperrbaum, Drehscheibe oder Schiebebühne über deren Stellung.



549. Signaleinrichtungen der Entgleisungsvorrichtungen, Gleissperrbäume, Drehscheiben und Schiebebühnen werden auch am Ende von Stumpfgleisen und an Toren aufgestellt.

Signaleinrichtungen am Ende von Stumpfgleisen und an Toren zeigen nur das Signal **Rangieren verboten**, sie müssen nicht an mehrseitigen Signaleinrichtungen sein und können auch in der Mitte des Gleises, für das sie gelten, angebracht werden, und zwar auch hinter dem Ende des Stumpfgleises.

Kapitel VI
Sonstige Anlagen

571. (...)

Abschließbare metallische Radvorleger werden zur Sicherung von Fahrzeugen gegen unbeabsichtigte Bewegung, als Ersatz für Entgleisungsvorrichtungen (unabhängig vom Funktionieren der Sicherungseinrichtung) oder zur Sicherung des direkten Flankenschutzes an Stellen des Fahrwegs verwendet, an denen keine anderen Einrichtungen den Flankenschutz gewährleisten. ✶

Kapitel IX
Änderungen von Angaben in den Tabellen der Streckenverhältnisse

600. (...)

Das EVU muss sicherstellen, dass die Triebfahrzeugführer und das Zugbegleitpersonal bzw. Mitglieder des Rangierpersonals (wenn sie von der Änderung betroffen sind) über diese Änderungen der TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse) auf die in ihrer internen Vorschrift festgelegte Weise spätestens vor der ersten Fahrt im betroffenen Abschnitt der Bahnanlage informiert werden.

602. Über dauerhafte Änderungen von bautechnischen Parametern an Bahnanlagen und Bauten auf der Strecke, die die Sicherheit und den reibungslosen Ablauf des Schienenverkehrs direkt beeinflussen, aber nicht in den TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse) aufgeführt sind (z. B. Aktivierung einer Ausfahrsignaleinrichtung), müssen die Triebfahrzeugführer über einen Zeitraum von 21 Tagen informiert werden.

Teil Drei
BEDEUTUNG UND BENUTZUNG DER SIGNALE

Kapitel I
Allgemeine Bestimmungen

A. KENNZEICHNUNG DER SIGNALEINRICHTUNGEN

612. **Die Kennzeichnung von Signaleinrichtungen** ist bei den in dieser Vorschrift aufgeführten Signaleinrichtungen Ausdruck ihrer Bedeutung und eventuell auch ihrer Bezeichnung. Sie wird
   a) mit einem Kennzeichnungsschild (eventuell um eine Anzeigetafel ergänzt),
   b) mit einem Kennzeichnungsschild und einem Mastschild (eventuell um eine Anzeigetafel ergänzt),
   c) mit einem Kennzeichnungsschild und einem Anstrich des Signalschildes bzw. der Signalleuchte,
   d) nur mit einem Mastschild

   realisiert.

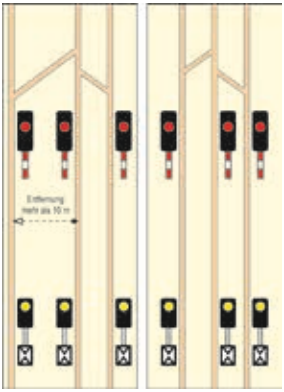
   Das Mastschild kann durch einen Mastanstrich ersetzt werden.

613. Die Kennzeichnungsweise der einzelnen Arten von Signaleinrichtungen wird bei deren Beschreibung angegeben.

B. AUFSTELLUNG DER SIGNALEINRICHTUNGEN

624. Wird in den folgenden Artikeln keine andere Aufstellung festgelegt, werden ortsfeste Signaleinrichtungen unmittelbar rechts an dem Gleis, für das sie gelten, oder über dem Gleis angebracht.

625. Auf einer mehrgleisigen freien Strecke, bei zwei oder mehr parallel verlaufenden Gleisen verschiedener Strecken oder im Außenkopf von Betriebsstellen werden ortsfeste Signaleinrichtungen für die äußeren Gleise an deren Außenseite unmittelbar an dem Gleis, für das sie gelten, oder über dem Gleis angebracht; für die übrigen Gleise werden sie rechts unmittelbar an dem Gleis, für das sie gelten, oder über dem Gleis angebracht.



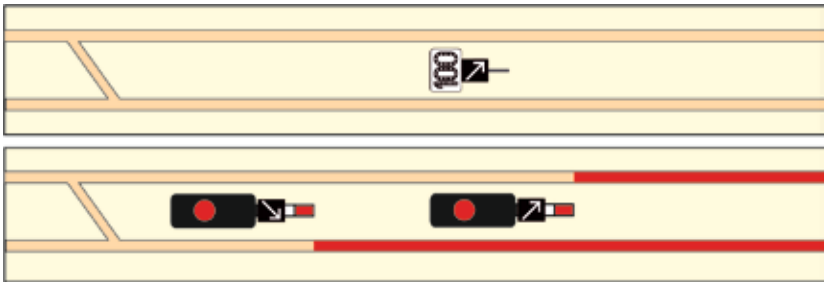
626. Grenzzeichen, Endezeichen, (…), Abreiber, Signaleinrichtungen von Drehscheiben, Gleiswaagen und Schiebebühnen sowie Signaleinrichtungen mit den Signalen **Halteplatz, Bahnsteigende, Grenze des isolierten Abschnitts, Unveränderliche ETCS-Signaleinrichtung** und **ETCS-Lokalisierungszeichen** dürfen auch auf der gegenüberliegenden Seite des Gleises, immer aber unmittelbar am Gleis, angebracht werden.

Positionsanzeiger, Neigungsanzeiger, Gruppensignaleinrichtungen, Signaleinrichtungen von Weichen und Entgleisungsvorrichtungen, Lichtsignaleinrichtungen für Bremsproben (…) dürfen auch auf der gegenüberliegenden Seite angebracht werden und müssen nicht unmittelbar am Gleis stehen.

627. Zur Gewährleistung der bautechnischen Parameter der Bahnanlagen oder der ausreichenden Sichtbarkeit ortsfester Signaleinrichtungen dürfen auf der gegenüberliegenden Seite
   a) Hauptsignaleinrichtungen, selbstständige Vorsignale, selbstständige Vorsignalwiederholer, Rangiersignaleinrichtungen, Rangiersignalwiederholer, Abdrücksignaleinrichtungen, Abdrücksignalwiederholer und Bahnübergangs-Überwachungssignale unter den vom Infrastrukturbetreiber festgelegten Bedingungen[2],
   b) sonstige Signaleinrichtungen, sofern es an dieser Stelle nicht zu Verwechslungen bei der Gültigkeit der Signaleinrichtungen kommen kann,

   unmittelbar am Gleis angebracht werden.

628. Ist eine ortsfeste Signaleinrichtung, die sich unmittelbar am Gleis befindet und nur für ein Gleis gültig ist, ausnahmsweise so angebracht, dass eine Verwechslung der Gültigkeit der Signaleinrichtung zwischen zwei Gleisen möglich ist, muss sie mit einer Anzeigetafel mit Pfeil gekennzeichnet werden. ✶

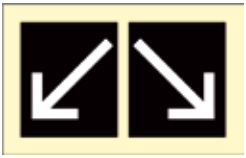


Rangiersignaleinrichtungen, Rangiersignalwiederholer, Abdrücksignaleinrichtungen und Abdrücksignalwiederholer, außer Rangiersignaleinrichtungen mit der Funktion eines Merkpfahls am linken äußeren Gleis in Bahnhöfen mit einmündender zwei- oder mehrgleisiger Strecke bzw. parallel laufenden Strecken, können nur ausnahmsweise und nur mit Zustimmung des zuständigen ✶ ✶ ✶ ✶ ✶ ✶

2 Zum Zeitpunkt der Verabschiedung der Vorschrift sind das die Technische Eisenbahnnorm TNŽ 34 2620 und die Weisung der Generaldirektion Nr. 12/2009.

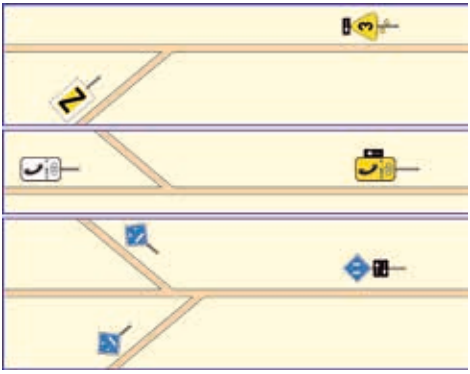
Bereichs der SŽDC[2A] links unmittelbar am Gleis aufgestellt werden. In dieser Weise aufgestellte Signaleinrichtungen, außer Rangiersignaleinrichtungen mit der Funktion eines Merkpfahls am linken äußeren Gleis in Bahnhöfen mit einmündender zwei- und mehrgleisiger Strecke bzw. parallel laufenden Strecken, müssen mit einer Anzeigetafel mit Pfeil gekennzeichnet und in der ZDD (Grundlegende Betriebsdokumentation) aufgeführt werden.

Eine **Anzeigetafel mit Pfeil** ist eine schwarze, auf der kürzeren Seite stehende Rechtecktafel mit weißem Pfeil, der aus der linken (rechten) oberen Ecke in die rechte (linke) untere Ecke zeigt. Der Pfeil auf der Tafel zeigt zu dem Gleis, für das die Signaleinrichtung gilt.



✶ Der Pfeil kann zur besseren Sichtbarkeit beleuchtet sein. Wenn die Beleuch-
✶ tung nicht in Betrieb ist, beeinflusst dies nicht die Fahrt der Fahrzeuge.

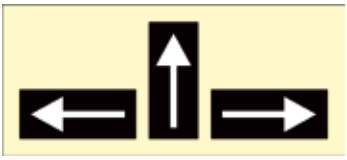
✶629. Muss zum Ausdruck gebracht werden, für welche der sich anschließenden Strecken (Gleise) die vor einer Verzweigung der Strecke (Gleise) befindliche Signaleinrichtung gilt, muss diese Signaleinrichtung um einen Richtungspfeil ergänzt werden. Der Richtungspfeil kann unmittelbar unter oder über der Signaleinrichtung, ggf. auch rechts neben der Signaleinrichtung angebracht sein.



Sind an einer Stelle mehrere Signaleinrichtungen aufgestellt, die nur für eine Fahrtrichtung gelten, muss jede Signaleinrichtung um einen Richtungspfeil ergänzt werden.

Ist die Fahrt in drei Richtungen möglich und gilt die Signaleinrichtung für zwei davon, wird sie um zwei Richtungspfeile ergänzt.

Richtungspfeil ist eine schwarze Rechtecktafel mit einem weißen Pfeil. Der Pfeil gibt an, für welche Fahrtrichtung die Signaleinrichtung gilt.



2A Zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Erlasses Nr. 2 zur Vorschrift SŽDC D1 ist das der Bereich Automatisierung und Elektrotechnik.

631. Wenn der Triebfahrzeugführer (Mitarbeiter an der Spitze eines geschobenen Zuges oder einer geschobenen Rangierfahrt) über die Ungültigkeit (Gültigkeit) einer Hauptsignaleinrichtung verständigt wurde, sind auch deren selbstständiges Vorsignal, Vorsignalwiederholer, Vorsignaltafeln der selbstständigen Vorsignale und auch Entfernungsbaken ungültig (gültig). In schriftlichen Befehlen wird die Ungültigkeit (Gültigkeit) der selbständigen Vorsignale, Vorsignalwiederholer, Vorsignaltafeln und Entfernungsbaken nicht angegeben.

632. Nicht ortsfeste Signaleinrichtungen werden (sofern in dieser Vorschrift nicht anders festgelegt) auf einer eingleisigen freien Strecke und im Bahnhof unmittelbar rechts von dem Gleis, für das sie gelten, aufgestellt. Auf einer mehrgleisigen freien Strecke, bei zwei und mehr parallel laufenden Gleisen verschiedener Strecken oder im Außenkopf von Betriebsstellen werden sie für die äußeren Gleise auf deren Außenseite unmittelbar an dem Gleis, für das sie gelten; für die übrigen Gleise rechts unmittelbar an dem Gleis, für das sie gelten, aufgestellt.

Nicht ortsfeste Warnsignaleinrichtungen (ausgenommen Warnscheiben), nicht ortsfeste Signaleinrichtungen mit dem Signal **Halteplatz** oder mit dem Signal **An die elektrische Vorheizung angeschlossene Fahrzeuge** dürfen unmittelbar rechts oder unmittelbar links von dem Gleis, für das sie gelten, aufgestellt werden.

Nicht ortsfeste Signaleinrichtungen müssen immer auch für den Fall der Fahrt entgegen der richtigen Fahrtrichtung[3] oder auf dem falschen Gleis[4], (mit Ausnahme gesperrter Gleise) aufgestellt werden.

3 analog dem Fall, dass Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist

4 analog dem Fall, dass kein Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist

folgt Seite 554 A

C. SICHTBARKEIT DER SIGNALE

643. Für die richtige Darstellung eines Handsignals bei verringerter Sicht haftet der Mitarbeiter, der das Signal gibt.

folgt Seite 554 B

Kapitel II
Hauptsignaleinrichtungen und selbstständige Vorsignale

A. GRUNDLEGENDE BESTIMMUNGEN

652. Ein mit einer Hauptsignaleinrichtung gegebenes Signal gestattet oder verbietet die Fahrt von Zügen. Das Signal **Halt** verbietet die Fahrt eines Zuges, die übrigen Signale (außer Signal **Rangieren gestattet**) gestatten die Zugfahrt und kündigen in den mit dieser Vorschrift festgelegten Fällen auch das Signal der folgenden Hauptsignaleinrichtung an[5].

5 Bei einer Störung von Signalbereichen, die keinen Einfluss auf die Sicherheit des Bahnbetriebs und des Schienenverkehrs haben, beziehungsweise in einigen Fällen dauerhaft, kann
a) nach einem Signal, dass die Herabsetzung der Geschwindigkeit an der folgenden Hauptsignaleinrichtung anordnet, ein Signal folgen, das die Fahrt mit einer höheren als der vorsignalisierten Geschwindigkeit gestattet (z. B. das Signal **Geschwindigkeit 70 km/h** und … wird mit dem Signal **Geschwindigkeit 60 km/h** erwarten vorsignalisiert),
b) nach einem Signal, das das Anhalten an der folgenden Hauptsignaleinrichtung anordnet, ein Signal folgen, das die Fahrt gestattet.

folgt Seite 555

In den mit dieser Vorschrift festgelegten Fällen können Signale, die die Zugfahrt gestatten oder verbieten, auch einer Rangierfahrt die Fahrt gestatten oder verbieten; ein die Zugfahrt gestattendes Signal einer nur für ein Gleis geltenden Hauptsignaleinrichtung ist in diesem Fall für die Rangierfahrt die Zustimmung zum Rangieren.

653. Mit den die Zugfahrt gestattenden Signalen der Zwischen- und Ausfahrsignaleinrichtungen wird in den mit dieser Vorschrift festgelegten Fällen der Zug abgelassen.

654. Dem Triebfahrzeugführer ist es untersagt, die mit einer Hauptsignaleinrichtung signalisierte Geschwindigkeit zu überschreiten. Wenn in dieser Vorschrift nicht anders festgelegt, darf der Triebfahrzeugführer eines Zuges höchstens mit Streckengeschwindigkeit fahren, wenn das Signal der Hauptsignaleinrichtung die Fahrt gestattet und keine Geschwindigkeit signalisiert.

655. Das Signal der Ausfahrsignaleinrichtung eines Bahnhofs, (...) legt nicht die Geschwindigkeit hinter dem an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich fest.

656. Das Signal einer selbstständigen Vorsignaleinrichtung kündigt nur das Signal der folgenden Hauptsignaleinrichtung an[6].

658. Die Bremswegabstände auf den einzelnen Strecken sind in den TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse) aufgeführt und werden in Abhängigkeit von der höchsten Streckengeschwindigkeit wie folgt festgelegt
   a) **400 m** – für Strecken mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h und niedriger,
   b) **700 m** – für Strecken mit einer Geschwindigkeit von mehr als 60 km/h bis 100 km/h,
   c) **1000 m** – für Strecken mit einer Geschwindigkeit von mehr als 100 km/h bis 160 km/h.

   In begründeten Fällen kann ein längerer Bremswegabstand festgelegt werden, als der höchsten Streckengeschwindigkeit entsprechen würde.

659. Wird die Zugfahrt an einer Hauptsignaleinrichtung vorbei unter voller ETCS-Aufsicht gestattet, gelten für die Festlegung der zulässigen Geschwindigkeit im an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich und auf dem Bahnhofsgleis die dem Triebfahrzeugführer von dieser Anlage angezeigten Angaben. Für einen solchen Zug gilt die von Hauptsignaleinrichtungen und

6 Bei einer Störung von Signalbereichen, die keinen Einfluss auf die Sicherheit des Bahnbetriebs und des Schienenverkehrs haben, beziehungsweise in einigen Fällen dauerhaft, kann
a) nach einem Signal, dass die Herabsetzung der Geschwindigkeit an der folgenden Hauptsignaleinrichtung anordnet, ein Signal folgen, das die Fahrt mit einer höheren als der vorsignalisierten Geschwindigkeit gestattet (z. B. das Signal **Geschwindigkeit 70 km/h** und … wird mit dem Signal **Geschwindigkeit 60 km/h** erwarten vorsignalisiert),
b) nach einem Signal, das das Anhalten an der folgenden Hauptsignaleinrichtung anordnet, ein Signal folgen, das die Fahrt gestattet.

von Vorsignalen angezeigte Geschwindigkeitsbegrenzung nicht. Einzelheiten regeln die Vorschriften für den ETCS-Betrieb.

B. UNTERTEILUNG DER BAHNHÖFE NACH SIGNALEN DER HAUPTSIGNALEINRICHTUNGEN

671. Für die Zwecke der Vorschriften für den Bahnbetrieb und die Organisation des Schienenverkehrs werden Bahnhöfe nach den Signalen der Hauptsignaleinrichtungen unterteilt in
   a) **Bahnhöfe mit abhängigen Signaleinrichtungen** – Bahnhöfe, in denen bei allen Zugfahrwegen in der jeweiligen Fahrtrichtung das Signal **Halt** einer Ausfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung mit dem entsprechenden Signal der Einfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung oder einem selbstständigen Vorsignal angekündigt wird. Diese Bahnhöfe werden weiter unterteilt in
      aa) **Bahnhöfe mit Geschwindigkeitssignalsystem** – Bahnhöfe, in denen bei allen Zugfahrwegen in der jeweiligen Fahrtrichtung eine erforderliche Reduzierung der Streckengeschwindigkeit über Weichen bei der Einfahrt und auch bei der Ausfahrt (bzw. bei der Fahrt ab einer Zwischensignaleinrichtung) durch Signale der Lichthauptsignaleinrichtungen signalisiert wird. Eine Ausnahme bilden Zwischensignaleinrichtungen mit dem Signal Zugfahrt gestattet, die zwar die Geschwindigkeit nicht anzeigen, die aber Teil des Geschwindigkeitssignalsystems sind,
      ab) **Bahnhöfe ohne Geschwindigkeitssignalsystem** – Bahnhöfe, in denen mindestens bei einem Zugfahrweg in der jeweiligen Fahrtrichtung die erforderliche Reduzierung der Streckengeschwindigkeit über Weichen bei der Ausfahrt (bzw. bei der Fahrt ab der Zwischensignaleinrichtung) in anderer als gerader Richtung nicht durch Signale der Lichthauptsignaleinrichtungen signalisiert wird,
   b) **Bahnhöfe mit unabhängigen Signaleinrichtungen** – Bahnhöfe, in denen mindestens bei einem Zugfahrweg in der jeweiligen Fahrtrichtung das Signal Halt einer Ausfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung nicht mit dem entsprechenden Signal der Einfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung und auch nicht mit einem selbstständigen Vorsignal vorsignalisiert wird,
   c) **Bahnhöfe ohne Ausfahrsignaleinrichtungen** – Bahnhöfe, in denen für die jeweilige Fahrtrichtung für kein Gleis Ausfahrsignaleinrichtungen eingerichtet sind.

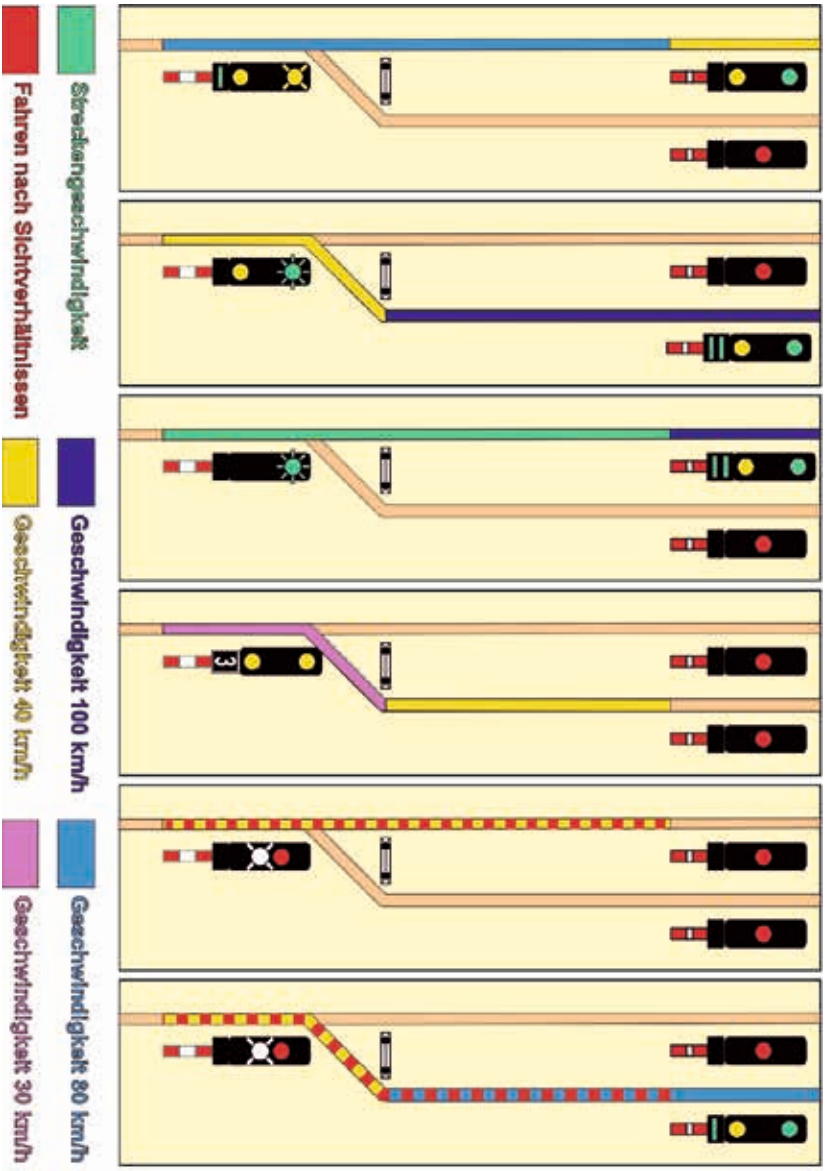
Bahnhöfe mit abhängigen Signaleinrichtungen mit Geschwindigkeitssignalsystem

679. Bahnhöfe mit abhängigen Signaleinrichtungen mit Geschwindigkeitssignalsystem werden in dieser Vorschrift kurz nur als Bahnhöfe mit Geschwindigkeitssignalsystem bezeichnet.

681. Ab Höhe der Einfahrsignaleinrichtung muss der Triebfahrzeugführer mit der Geschwindigkeit gemäß Signalzeichen der Einfahrsignaleinrichtung fahren.

682. Hat der gesamte Zug den an der Einfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung anliegenden Weichenbereich passiert, muss der Triebfahrzeugführer bis zur Höhe des Endes des Zugfahrwegs so fahren, dass der Zug
   a) die mit dem unteren Licht (ggf. ergänzt um eine Anzeigetafel mit der Ziffer „5“) der Lichteinfahr-(-zwischen-)signaleinrichtung festgelegte Geschwindigkeit nicht überschreitet, wenn mit dem oberen Licht die gleiche Geschwindigkeit, eine weitere Reduzierung der Geschwindigkeit oder das Signal **Halt** vorsignalisiert wurde. Wurde das Signal **Halt** vorsignalisiert und gestattet die folgende Hauptsignaleinrichtung bereits die Fahrt mit einer höheren Geschwindigkeit als vom unteren Licht festgelegt, kann der Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeit nach dem Signal der folgenden Hauptsignaleinrichtung erhöhen,
   b) die vom oberen Licht der Lichteinfahr-(-zwischen-)signaleinrichtung vorsignalisierte Geschwindigkeit nicht überschreitet, wenn diese höher ist als die durch das untere Licht festgelegte Geschwindigkeit.
   c) die Streckengeschwindigkeit nicht überschreitet, wenn an der Einfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung ein Einlichtsignal war,
   d) die Geschwindigkeit 40 km/h nicht überschreitet, wenn an der Einfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung
      da) das Signal **Geschwindigkeit 40 km/h und Warnung** oder **Geschwindigkeit 40 km/h und Geschwindigkeit 40 km/h erwarten**, ergänzt um eine Anzeigetafel mit der Ziffer „3“ war,
      db) ein **Ersatzsignal** war, wenn jedoch die folgende Hauptsignaleinrichtung die Fahrt gestattet, kann der Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeit nach dem Signal der folgenden Hauptsignaleinrichtung erhöhen.

   Wurde die Einfahrt des Zuges mit den Signalen **Fahren nach Sichtverhältnissen, Geschwindigkeit 40 km/h und Fahren nach Sichtverhältnissen** oder **Geschwindigkeit 30 km/h und Fahren nach Sichtverhältnissen** gestattet, handelt der Triebfahrzeugführer nach den bei der Beschreibung dieser Signale aufgeführten Bestimmungen.

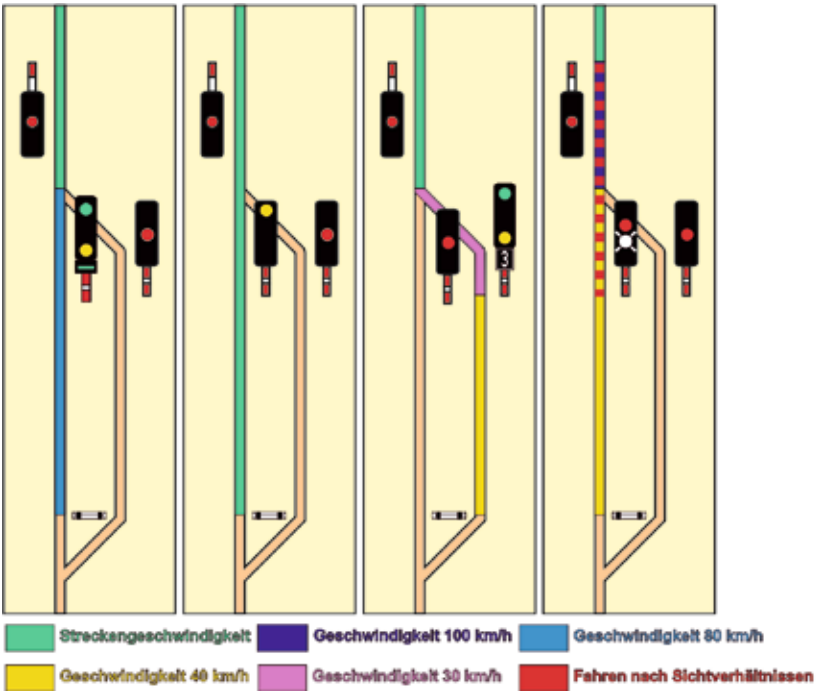


Auszug aus SŽDC D1 für Teil II der d-cz ZusV/ÖV/ZusVI, Stand Bekanntgabe A28

683. Bei einem abfahrenden Zug muss der Triebfahrzeugführer nach dem Anfahren bis zur Höhe der Ausfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung oder, wenn sich diese Signaleinrichtung nicht unmittelbar am Gleis befindet, bis zum Beginn des an dieser Signaleinrichtung anliegenden Weichenbereichs so fahren, dass der Zug

a) die vom unteren Licht (ggf. ergänzt um eine Anzeigetafel mit der Ziffer „5“) der Ausfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung festgelegte Geschwindigkeit nicht überschreitet,
b) die Streckengeschwindigkeit nicht überschreitet, wenn an der Ausfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung ein Einlichtsignal ist,
c) die Geschwindigkeit 40 km/h nicht überschreitet, wenn an der Ausfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung
   ca) die Geschwindigkeit 40 km/h angezeigt wird und die Signaleinrichtung um eine Anzeigetafel mit der Ziffer „3“ ergänzt ist,
   cb) ein **Ersatzsignal** ist.

Wurde die Einfahrt des Zuges mit den Signalen **Fahren nach Sichtverhältnissen, Geschwindigkeit 40 km/h und Fahren nach Sichtverhältnissen** oder **Geschwindigkeit 30 km/h und Fahren nach Sichtverhältnissen** gestattet, handelt der Triebfahrzeugführer bei der Ausfahrt nach den bei der Beschreibung dieser Signale aufgeführten Bestimmungen.



684. Ab Höhe der Ausfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung oder, wenn sich diese Signaleinrichtung nicht unmittelbar am Gleis befindet, ab Beginn des an dieser Signaleinrichtung anliegenden Weichenbereichs, muss der Triebfahrzeugführer nach dem Signalzeichen der Ausfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung fahren.

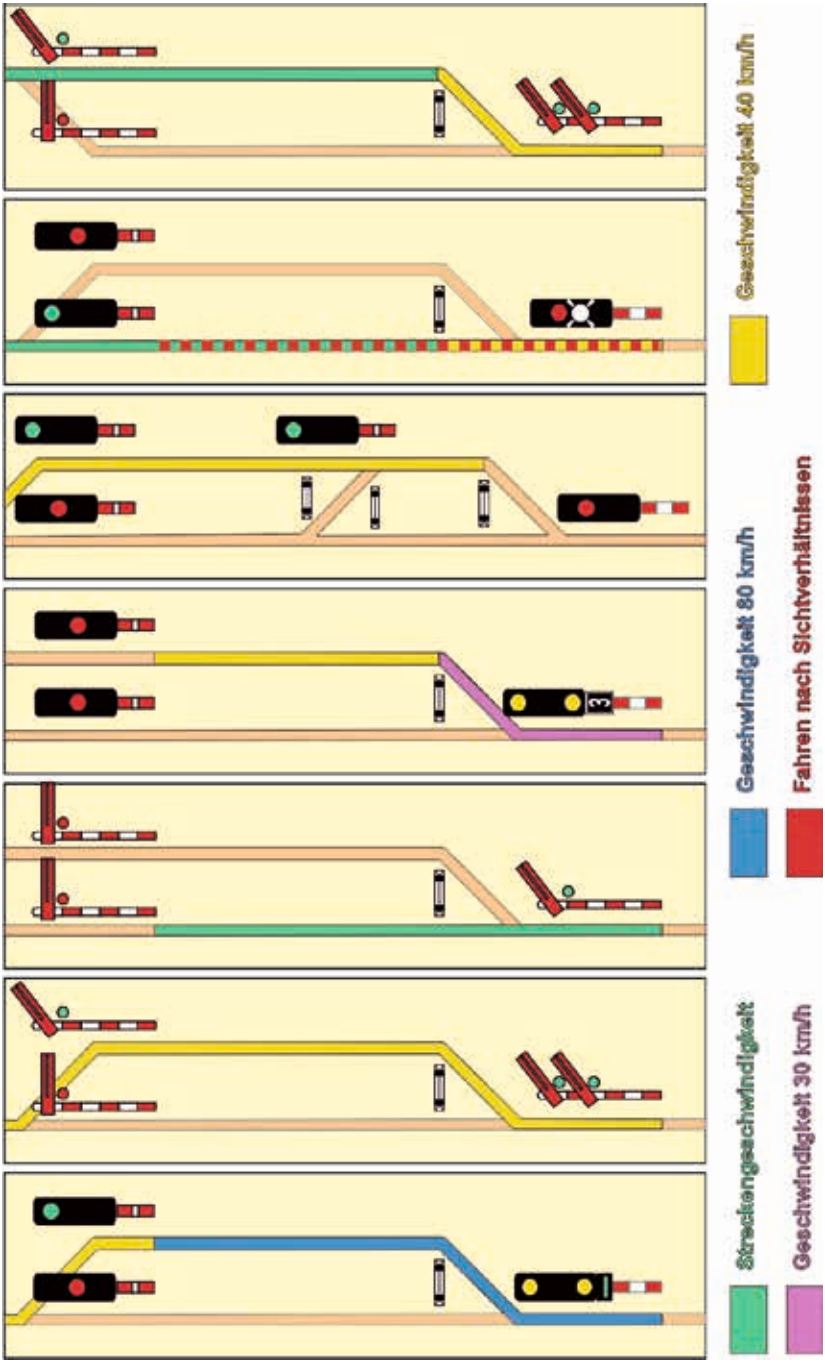
685. Der Triebfahrzeugführer muss auch dann nach den vorstehenden Artikeln handeln, wenn der Zug vom Gleis vor der Zwischensignaleinrichtung nur bis zur nächsten Zwischen-(Ausfahr-)signaleinrichtung abfährt.

Bahnhöfe mit abhängigen Signaleinrichtungen ohne Geschwindigkeitssignalsystem und Bahnhöfe mit unabhängigen Signaleinrichtungen

696. Bahnhöfe mit abhängigen Signaleinrichtungen ohne Geschwindigkeitssignalsystem werden in dieser Vorschrift kurz nur als Bahnhöfe ohne Geschwindigkeitssignalsystem bezeichnet.

698. Ab Höhe der Einfahrsignaleinrichtung muss der Triebfahrzeugführer mit der Geschwindigkeit gemäß Signalzeichen der Einfahrsignaleinrichtung fahren.

699. Hat der Zug den an der Einfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung anliegenden Weichenbereich passiert, muss der Triebfahrzeugführer bis zur Höhe des Endes des Zugfahrwegs so fahren, dass der Zug
   a) die mit dem unteren Licht (ggf. ergänzt um eine Anzeigetafel mit der Ziffer „5“) der Lichteinfahr-(zwischen-)signaleinrichtung festgelegte Geschwindigkeit nicht überschreitet, wenn an der Einfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung ein Zweilichtsignal war,
   b) die von einer Formeinfahr-(-zwischen-)signaleinrichtung (ggf. ergänzt um eine Anzeigetafel mit der Ziffer „5“) mit dem Signal Geschwindigkeit 40 km/h und Warnung oder Geschwindigkeit 40 km/h festgelegte Geschwindigkeit nicht überschreitet,
   c) die Streckengeschwindigkeit nicht überschreitet, wenn an der Einfahrsignaleinrichtung (Zwischensignaleinrichtung am Hauptgleis)
      ca) ein Einlichtsignal war oder
      cb) das Signal **Frei** oder **Warnung** der Formeinfahr-(-zwischen-)signaleinrichtung angezeigt wurde,
   d) die Geschwindigkeit 40 km/h nicht überschreitet, wenn an der Einfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung
      da) das Signal **Geschwindigkeit 40 km/h und Warnung** oder **Geschwindigkeit 40 km/h und Geschwindigkeit 40 km/h erwarten** oder **Geschwindigkeit 40 km/h** ergänzt um eine Anzeigetafel mit der Ziffer „3“ war,
      db) ein Einlichtsignal der Zwischensignaleinrichtung an einem anderen als dem Hauptgleis war,
      dc) das Signal **Frei** oder **Warnung** der Formzwischensignaleinrichtung an einem anderen als dem Hauptgleis war,
      dd) ein **Ersatzsignal** war.



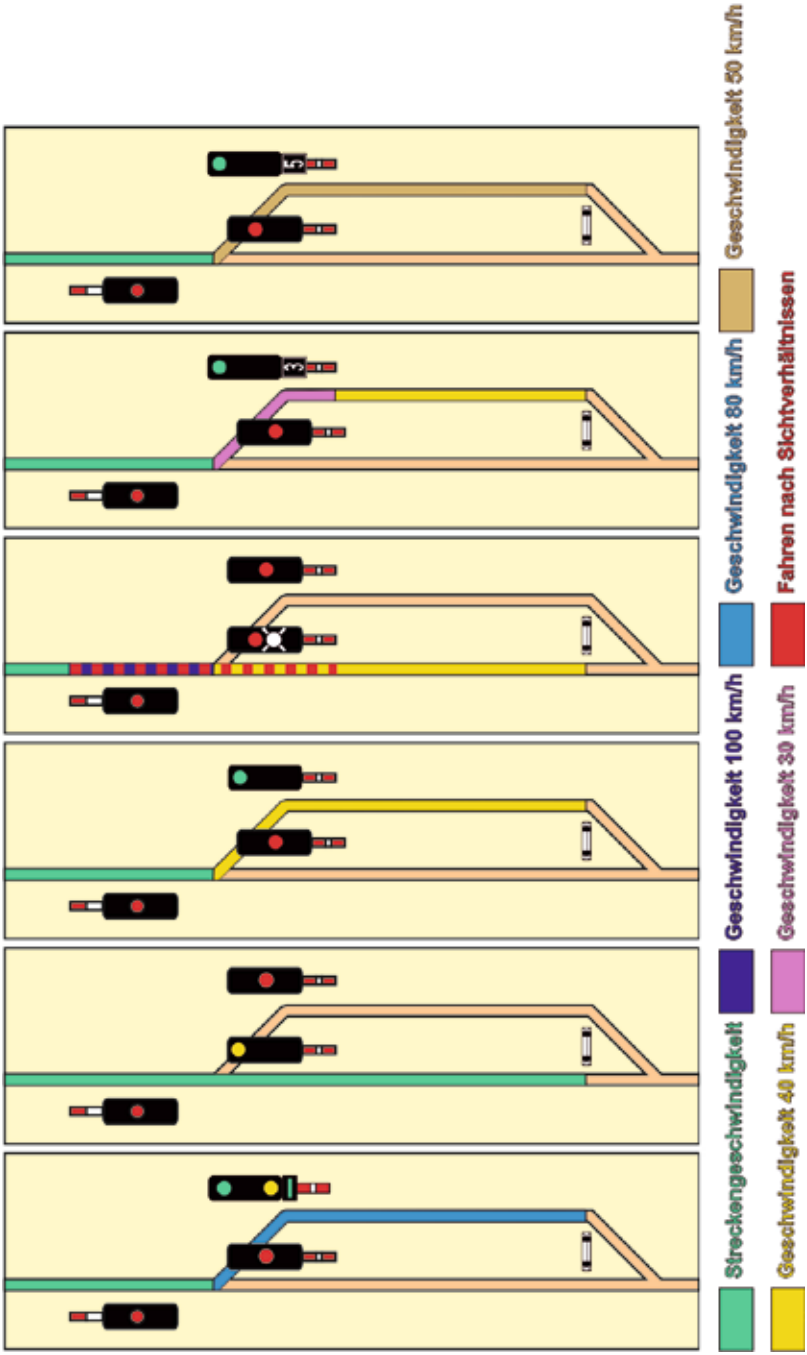
Auszug aus SŽDC D1 für Teil II der d-cz ZusV/ÖV/ZusVI, Stand Bekanntgabe A28

Gestattet allerdings die folgende Hauptsignaleinrichtung die Fahrt und ist auf dem Gleis vor dieser Signaleinrichtung für abfahrende Züge eine höhere Geschwindigkeit gestattet als für einfahrende Züge, kann der Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeit wie bei einem abfahrenden Zug erhöhen.

700. Bei einem abfahrenden Zug muss der Triebfahrzeugführer nach dem Anfahren so fahren, dass der Zug, bis das letzte Fahrzeug den an der Ausfahrsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich passiert hat,
   a) die vom unteren Licht (ggf. ergänzt um eine Anzeigetafel mit der Ziffer „5“) der Ausfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung festgelegte Geschwindigkeit nicht überschreitet,
   b) die Streckengeschwindigkeit nicht überschreitet, wenn der Zug vom Hauptgleis in gerader Richtung abfährt und an der Ausfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung,
      ba) ein Einlichtsignal war oder
      bb) das Signal **Frei** oder **Warnung** der Formausfahr-(-zwischen-)signaleinrichtung angezeigt wurde,
   c) die Geschwindigkeit 40 km/h nicht überschreitet, wenn an der Ausfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung
      ca) ein Einlichtsignal war, wenn der Zug vom Hauptgleis in eine andere als die gerade Richtung oder von einem anderen als dem Hauptgleis abfährt und an der Ausfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung keine Anzeigetafel mit der Ziffer „5“ ist oder
      cb) das Signal **Frei** oder **Warnung** einer Formausfahr-(-zwischen-)signaleinrichtung angezeigt wurde, wenn der Zug vom Hauptgleis in eine andere als die gerade Richtung oder von einem anderen als dem Hauptgleis abfährt und an der Ausfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung keine Anzeigetafel mit der Ziffer „5“ ist oder
      cc) ein **Ersatzsignal** war.

Ist jedoch die Ausfahr- oder Zwischensignaleinrichtung mit einer Anzeigetafel mit der Ziffer „3“ gekennzeichnet, darf der Triebfahrzeugführer ab Höhe der Ausfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung oder, wenn sich diese Signaleinrichtung nicht unmittelbar am Gleis befindet, ab dem Beginn des an dieser Signaleinrichtung anliegenden Weichenbereichs 30 km/h nicht überschreiten.

   d) die Geschwindigkeit 50 km/h nicht überschreitet, wenn der Zug vom Hauptgleis in eine andere als die gerade Richtung oder von einem anderen Gleis als dem Hauptgleis abfährt und an der Ausfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung eine Anzeigetafel mit der Ziffer „5“ ist und
      da) ein Einlichtsignal oder
      db) das Signal **Frei** oder **Warnung** einer Formausfahr-(-zwischen-)signaleinrichtung angezeigt wird.

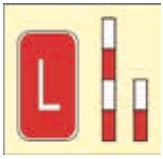


Auszug aus SŽDC D1 für Teil II der d-cz ZusV/ÖV/ZusVI, Stand Bekanntgabe A28

701. Der Triebfahrzeugführer muss auch dann nach den vorstehenden Artikeln handeln, wenn der Zug vom Gleis vor der Zwischensignaleinrichtung nur bis zur nächsten Zwischen-(Ausfahr-)signaleinrichtung abfährt.

C. KENNZEICHNUNG DER HAUPTSIGNALEINRICHTUNGEN UND DER VORSIGNALE

724. **Nur für die Zugfahrt geltende Lichthauptsignaleinrichtungen** (ausgenommen Blocksignaleinrichtungen des Automatischen Blocks oder Zwergsignaleinrichtungen) haben rote Kennzeichnungsschilder (ggf. mit weißem Rand) mit weißer Aufschrift und Mastanstrich oder Mastschilder mit gleich langen roten und weißen Streifen.



725. **Nur für die Zugfahrt geltende Zwerghauptsignaleinrichtungen** haben rote Kennzeichnungsschilder (ggf. mit weißem Rand) mit weißer Aufschrift und Mastschilder mit gleich langen roten und weißen Streifen.

726. **Für Zugfahrt und Rangieren geltende Lichthauptsignaleinrichtungen** (ausgenommen Zwergsignaleinrichtungen) haben rote Kennzeichnungsschilder (ggf. mit weißem Rand) mit weißer Aufschrift und Mastanstrich oder Mastschilder mit roten und weißen Streifen, wobei die weißen kürzer sind als die roten.

727. **Für Zugfahrt und Rangieren geltende Zwerghauptsignaleinrichtungen** haben nur rote Kennzeichnungsschilder (ggf. mit weißem Rand) mit weißer Aufschrift.

728. **Blocksignaleinrichtungen des Automatischen Blocks** haben weiße Kennzeichnungsschilder mit schwarzer Aufschrift und weißem Mastanstrich oder weißen Mastschildern.

729. **Selbstständige Lichtvorsignale und selbstständige Lichtvorsignalwiederholer** haben nur schwarze Kennzeichnungsschilder (ggf. mit weißem Rand) mit weißer Aufschrift.

730. **Eine Anzeigetafel mit der Ziffer 5 oder eine Anzeigetafel mit der Ziffer 3** ist eine schwarze, auf der kürzeren Seite stehende Rechtecktafel mit weißem Rand und weißer Ziffer „**5**“ oder Ziffer „**3**“.

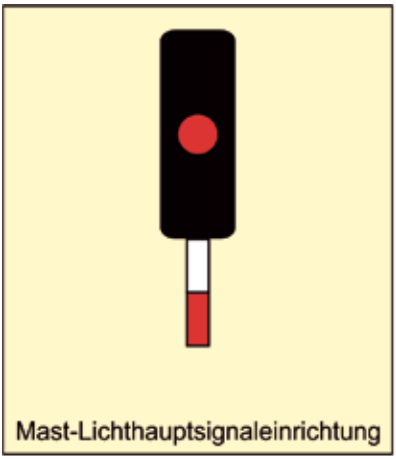
731. Die mit einer Anzeigetafel mit der Ziffer 5 gekennzeichnete Hauptsignaleinrichtung gestattet dem Triebfahrzeugführer, bei Signalisierung der Geschwindigkeit 40 km/h im an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich höchstens mit 50 km/h zu fahren. Wird die Zugfahrt mit **Ersatzsignal** (schriftlichem Befehl, **Handersatzsignal**) gestattet, darf der Triebfahrzeugführer im an der Hauptsignaleinrichtung mit Anzeigetafel mit Ziffer 5 anliegenden Weichenbereich 40 km/h nicht überschreiten.

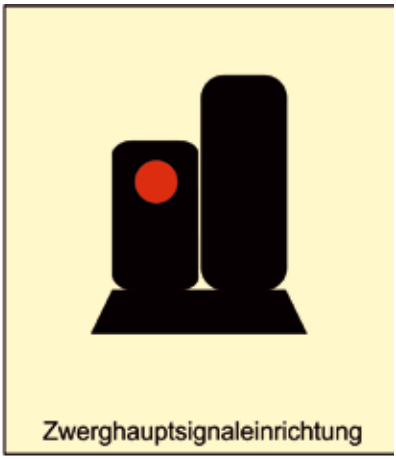
In Bahnhöfen ohne Geschwindigkeitssignalsystem und in Bahnhöfen mit unabhängigen Signaleinrichtungen gelten die Bestimmungen dieses Artikels auch bei den Signalen **Frei** oder **Warnung** an der Ausfahrsignaleinrichtung mit Anzeigetafel mit der Ziffer 5, wenn der Zug in anderer als gerader Richtung abfährt.

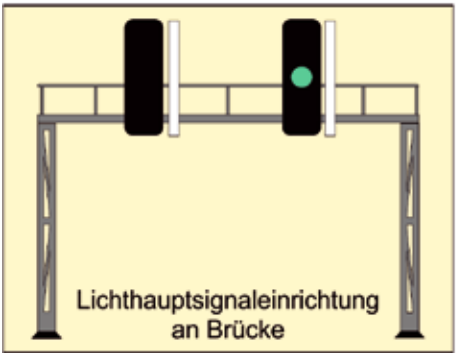
732. Die mit einer Anzeigetafel mit der Ziffer 3 gekennzeichnete Hauptsignaleinrichtung gestattet dem Triebfahrzeugführer, bei Signalisierung der Geschwindigkeit 40 km/h im an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich höchstens mit 30 km/h zu fahren. Wird die Zugfahrt mit **Ersatzsignal** (schriftlichem Befehl, **Handersatzsignal**) gestattet, darf der Triebfahrzeugführer im an der Hauptsignaleinrichtung mit Anzeigetafel mit Ziffer 3 anliegenden Weichenbereich 30 km/h nicht überschreiten.

In Bahnhöfen ohne Geschwindigkeitssignalsystem und in Bahnhöfen mit unabhängigen Signaleinrichtungen gelten die Bestimmungen dieses Artikels auch bei den Signalen **Frei** oder **Warnung** an der Ausfahrsignaleinrichtung mit Anzeigetafel mit der Ziffer 3, wenn der Zug in anderer als gerader Richtung fährt.

742. Beispiele für Lichthauptsignaleinrichtungen:

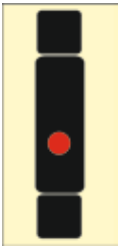




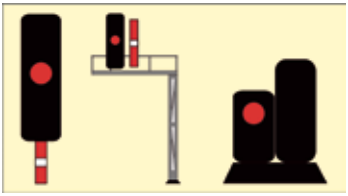


Signal Halt

747. Das Signal **Halt** *(rotes Licht)* untersagt dem Triebfahrzeugführer die Zugfahrt. Die Spitze eines fahrenden Zuges muss mindestens 10 m (geschätzt) vor der Hauptsignaleinrichtung anhalten. Dort, wo sich die Hauptsignaleinrichtung nicht unmittelbar am Gleis befindet, muss die Zugspitze vor der Signaleinrichtung mit dem Signal **Ende des Zugfahrwegs** anhalten. Der gewöhnliche Halteplatz ist in einem Abstand von 10 m vor der Hauptsignaleinrichtung festgelegt.



748. Das Signal **Halt** einer für Zugfahrt und Rangieren geltenden Hauptsignaleinrichtung verbietet auch das Rangieren; die Spitze der Rangierfahrt muss noch vor der Signaleinrichtung anhalten. Dort, wo sich eine solche Signaleinrichtung nicht unmittelbar am Gleis befindet, muss die Spitze der Rangierfahrt vor der Signaleinrichtung mit dem Signal **Ende des Zugfahrwegs** anhalten.

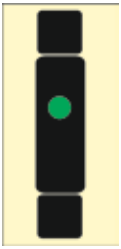


Einlichtsignale

754. Einlichtsignale gestatten dem Triebfahrzeugführer die Zugfahrt und kündigen an abhängigen Hauptsignaleinrichtungen auch das Signal der nachfolgenden Hauptsignaleinrichtung an.

Diese Signale schränken die Geschwindigkeit des Zuges bis zur folgenden Hauptsignaleinrichtung nicht ein und weisen den Triebfahrzeugführer an, höchstens mit Streckengeschwindigkeit zu fahren. Eine Ausnahme bilden Ausfahr-(Zwischen-)signaleinrichtungen bei der Ausfahrt in anderer als gerader Richtung in Bahnhöfen ohne Geschwindigkeitssignalsystem und in Bahnhöfen mit unabhängigen Signaleinrichtungen.

755. Das Signal **Frei** *(grünes Licht)* an einer abhängigen Hauptsignaleinrichtung kündigt ein Einlichtsignal an der folgenden Hauptsignaleinrichtung an.

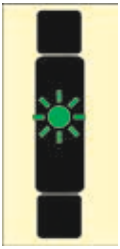


Wird ein durchfahrender Zug an der Einfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung eines Bahnhofs mit unabhängigen Signaleinrichtungen angehalten und wird die Einfahrt mit dem Signal **Frei** gestattet, muss der Triebfahrzeugführer des durchfahrenden Zuges bei der Einfahrt in den Bahnhof wie bei einem planmäßig haltenden Zug vorgehen und im Bahnhof mit dem Zug anhalten, wenn nicht die Bedingungen dieser Vorschrift für die Durchfahrt des Zuges erfüllt sind.

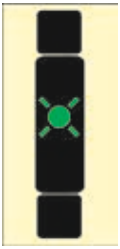
756. Das Signal **Geschwindigkeit 120 km/h erwarten** *(schnell blinkendes grünes Licht und darüber die leuchtende gelbe Zahl „12“)* kündigt die Geschwindigkeit 120 km/h ab der folgenden Hauptsignaleinrichtung an, die sich mindestens im Bremswegabstand befindet.

Mit der leuchtenden gelben Zahl wird der Zehntelwert der ab der folgenden Hauptsignaleinrichtung geltenden Geschwindigkeit ausgedrückt. Die Signalbezeichnung wird je nach Geschwindigkeit angepasst.

757. Das Signal **Geschwindigkeit 100 km/h erwarten** *(schnell blinkendes grünes Licht)* kündigt eine Geschwindigkeit von 100 km/h ab der folgenden Hauptsignaleinrichtung an, die sich mindestens im Bremswegabstand befindet.



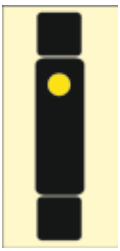
758. Das Signal **Geschwindigkeit 80 km/h erwarten** *(langsam blinkendes grünes Licht)* kündigt eine Geschwindigkeit von 80 km/h ab der folgenden Hauptsignaleinrichtung an, die sich mindestens im Bremswegabstand befindet.



759. Das Signal **Geschwindigkeit 60 km/h erwarten** *(schnell blinkendes gelbes Licht)* kündigt eine Geschwindigkeit von 60 km/h ab der folgenden Hauptsignaleinrichtung an, die sich mindestens im Bremswegabstand befindet.

760. Das Signal **Geschwindigkeit 40 km/h erwarten** *(langsam blinkendes gelbes Licht)* kündigt eine Geschwindigkeit von 40 km/h ab der folgenden Hauptsignaleinrichtung an, die sich mindestens im Bremswegabstand befindet.

761. Das Signal **Warnung** *(gelbes Licht)* kündigt das Signal **Halt** an der folgenden Hauptsignaleinrichtung an, die sich mindestens im Bremswegabstand befindet.



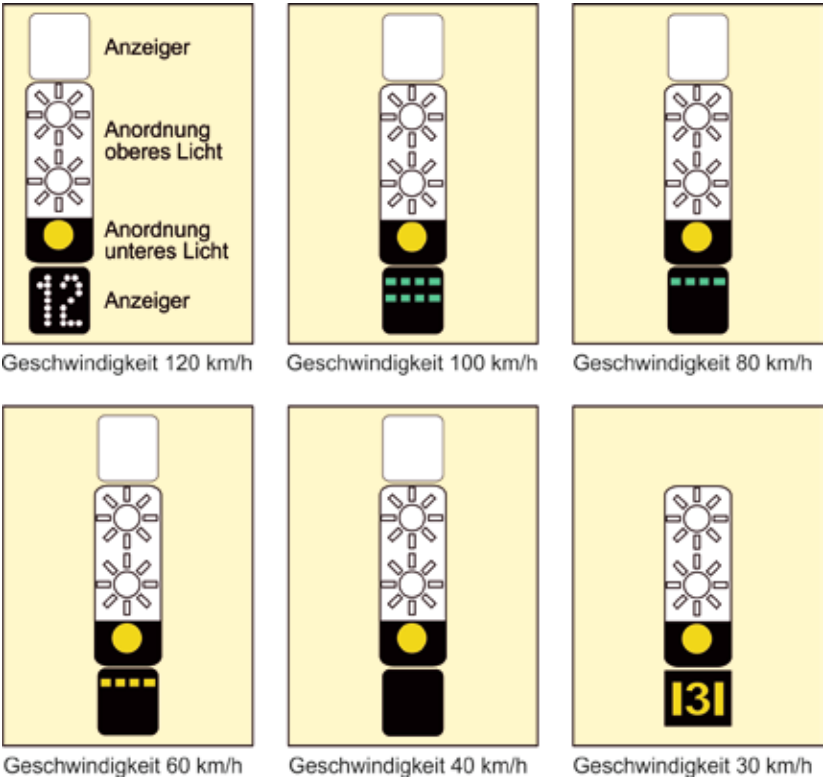
Erscheint an der Einfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung dieses Signal, handelt der Triebfahrzeugführer eines durchfahrenden Zuges bei der Einfahrt in den Bahnhof wie bei einem planmäßig haltenden Zug und muss im Bahnhof den Zug anhalten, wenn nicht die Bedingungen dieser Vorschrift für die Durchfahrt des Zuges erfüllt sind.

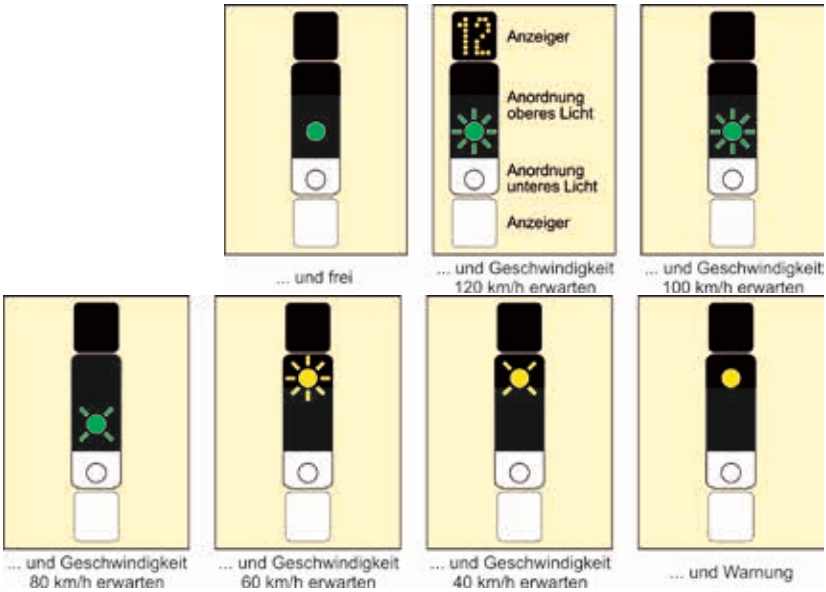
Zweilichtsignale

774. Die Zweilichtsignale gestatten die Zugfahrt und

a) weisen den Triebfahrzeugführer mit dem unteren Licht (eventuell ergänzt um einen oder zwei Lichtstreifen oder einen Anzeiger) an, im an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich höchstens mit der angezeigten Geschwindigkeit zu fahren. Gibt es keinen an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich, weisen sie ihn an, höchstens mit der angezeigten Geschwindigkeit bis zur folgenden Hauptsignaleinrichtung zu fahren. Die angezeigte Geschwindigkeit wird mit dem ersten Teil der Signalbezeichnung ausgedrückt, z. B. **Geschwindigkeit 100 km/h**, ...,

b) kündigen mit dem oberen Licht (eventuell ergänzt um einen Anzeiger) das Signal der folgenden Hauptsignaleinrichtung an. Die Ankündigung wird mit dem zweiten Teil der Signalbezeichnung ausgedrückt: **... und frei**, **... und Geschwindigkeit 120 (100, 80, 60, 40) km/h erwarten**, **... und Warnung**. Die mit dem oberen Licht gegebene Weisung ist identisch mit der Weisung, die mit einem Einlichtsignal gegeben wird.





Ist die mit dem oberen Licht vorsignalisierte Geschwindigkeit geringer als die mit dem unteren Licht angezeigte Geschwindigkeit, befindet sich die Signaleinrichtung, deren Signal vorsignalisiert wird, mindestens im Bremswegabstand.

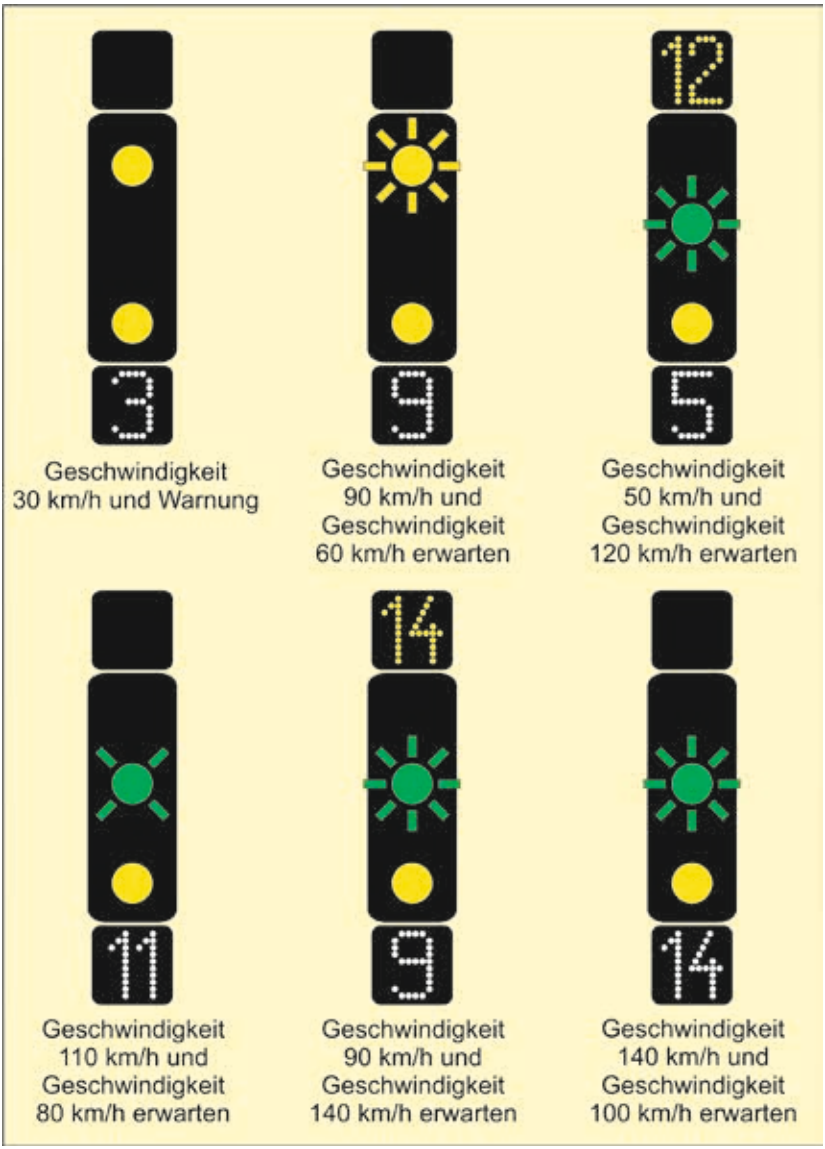
Ist die mit dem oberen Licht vorsignalisierte Geschwindigkeit genauso hoch oder höher als die mit dem unteren Licht angezeigte Geschwindigkeit, kann sich die Signaleinrichtung, deren Signal vorsignalisiert wird, auch im kürzeren ✶ Abstand als im Bremswegabstand befinden.

775. Wenn unter dem unteren gelben Licht der Hauptsignaleinrichtung eine weiße Zahl leuchtet, wird damit der Zehntelwert der Geschwindigkeit im an dieser Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich, ggf. bis zur folgenden Hauptsignaleinrichtung, ausgedrückt.

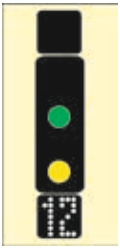
Befindet sich über dem schnell blinkenden grünen Licht einer Hauptsignaleinrichtung eine leuchtende gelbe Zahl, wird damit der Zehntelwert der Geschwindigkeit ab der folgenden Hauptsignaleinrichtung ausgedrückt.

Die Signalbezeichnung und die mit dem Signal gegebenen Weisungen werden entsprechend der Geschwindigkeit angepasst (z. B. weist das Signal **Geschwindigkeit 90 km/h und Geschwindigkeit 140 km/h erwarten** den Triebfahrzeugführer eines Zuges an, im an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich höchstens mit 90 km/h zu fahren; gibt es keinen an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich, weist ihn dieses Signal an, höchstens mit 90 km/h bis zur folgenden Hauptsignaleinrichtung zu

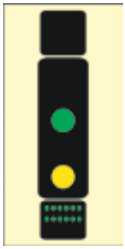
fahren. Außerdem kündigt dieses Signal die Geschwindigkeit 140 km/h an der folgenden Hauptsignaleinrichtung an.



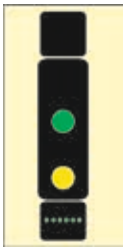
776. Signal **Geschwindigkeit 120 km/h und frei** *(gelbes Licht darunter ergänzt um die leuchtende weiße Zahl „12“ und grünes Licht darüber)*.



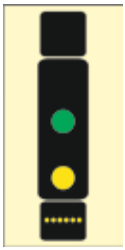
777. Signal **Geschwindigkeit 100 km/h und frei** *(gelbes Licht darunter ergänzt um zwei waagerechte grüne Streifen und grünes Licht darüber)*.



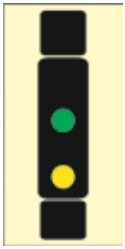
778. Signal **Geschwindigkeit 80 km/h und frei** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um einen waagerechten grünen Streifen und ein grünes Licht darüber)*.



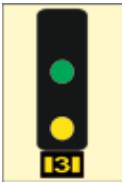
779. Signal **Geschwindigkeit 60 km/h und frei** *(gelbes Licht darunter ergänzt um einen waagerechten gelben Streifen und ein grünes Licht darüber)*.



780. Signal **Geschwindigkeit 40 km/h und frei** *(gelbes Licht, darüber ein grünes Licht)*.



781. Signal **Geschwindigkeit 30 km/h und frei** *(gelbes Licht darunter ergänzt um die leuchtende gelbe Ziffer „3“ zwischen zwei leuchtenden senkrechten gelben Streifen und ein grünes Licht darüber).*



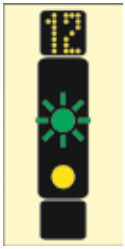
782. Signal **Geschwindigkeit 120 km/h und Geschwindigkeit 120 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um die leuchtende weiße Zahl „12“, darüber ein schnell blinkendes grünes Licht und darüber die leuchtende gelbe Zahl „12“).*

783. Signal **Geschwindigkeit 100 km/h und Geschwindigkeit 120 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um zwei waagerechte grüne Streifen, darüber ein schnell blinkendes grünes Licht und darüber die leuchtende gelbe Zahl „12“).*

784. Signal **Geschwindigkeit 80 km/h und Geschwindigkeit 120 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um einen waagerechten grünen Streifen, darüber ein schnell blinkendes grünes Licht und darüber die leuchtende gelbe Zahl „12“).*

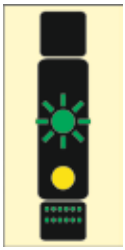
785. Signal **Geschwindigkeit 60 km/h und Geschwindigkeit 120 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um einen waagerechten gelben Streifen, darüber ein schnell blinkendes grünes Licht und darüber die leuchtende gelbe Zahl „12“).*

786. Signal **Geschwindigkeit 40 km/h und Geschwindigkeit 120 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darüber ein schnell blinkendes grünes Licht und darüber die leuchtende gelbe Zahl „12“)*.

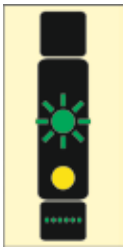


787. Signal **Geschwindigkeit 120 km/h und Geschwindigkeit 100 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um die leuchtende weiße Zahl „12“ und darüber ein schnell blinkendes grünes Licht)*.

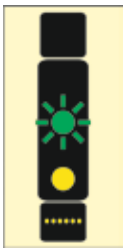
788. Signal **Geschwindigkeit 100 km/h und Geschwindigkeit 100 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um zwei waagerechte grüne Streifen und darüber ein schnell blinkendes grünes Licht)*.



789. Signal **Geschwindigkeit 80 km/h und Geschwindigkeit 100 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um einen waagerechten grünen Streifen und darüber ein schnell blinkendes grünes Licht)*.

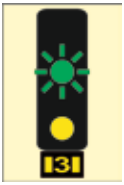


790. Signal **Geschwindigkeit 60 km/h und Geschwindigkeit 100 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um einen waagerechten gelben Streifen und darüber ein schnell blinkendes grünes Licht)*.

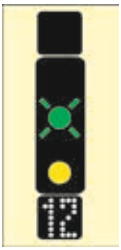


791. Signal **Geschwindigkeit 40 km/h und Geschwindigkeit 100 km/h erwarten** *(gelbes Licht und darüber ein schnell blinkendes grünes Licht)*.

792. Signal **Geschwindigkeit 30 km/h und Geschwindigkeit 100 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um die leuchtende gelbe Ziffer „3“ zwischen zwei leuchtenden senkrechten gelben Streifen und darüber ein schnell blinkendes grünes Licht)*.



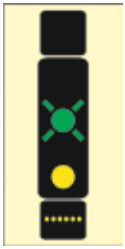
793. Signal **Geschwindigkeit 120 km/h und Geschwindigkeit 80 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um die leuchtende weiße Zahl „12“ und darüber ein langsam blinkendes grünes Licht)*.



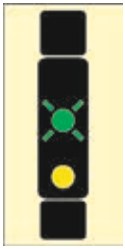
794. Signal **Geschwindigkeit 100 km/h und Geschwindigkeit 80 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um zwei waagerechte grüne Streifen und ein darüber langsam blinkendes grünes Licht)*.

795. Signal **Geschwindigkeit 80 km/h und Geschwindigkeit 80 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um einen waagerechten grünen Streifen und darüber ein langsam blinkendes grünes Licht)*.

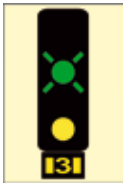
796. Signal **Geschwindigkeit 60 km/h und Geschwindigkeit 80 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um einen waagerechten gelben Streifen und darüber ein langsam blinkendes grünes Licht)*.



797. Signal **Geschwindigkeit 40 km/h und Geschwindigkeit 80 km/h erwarten** *(gelbes Licht und darüber ein langsam blinkendes grünes Licht)*.



798. Signal **Geschwindigkeit 30 km/h und Geschwindigkeit 80 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um die leuchtende gelbe Ziffer „3“ zwischen zwei leuchtenden senkrechten gelben Streifen und darüber ein langsam blinkendes grünes Licht)*.



799. Signal **Geschwindigkeit 120 km/h und Geschwindigkeit 60 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um die leuchtende weiße Zahl „12“ und ein schnell blinkendes gelbes Licht darüber)*.

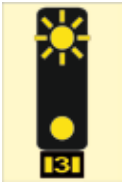
800. Signal **Geschwindigkeit 100 km/h und Geschwindigkeit 60 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um zwei waagerechte grüne Streifen und darüber ein schnell blinkendes gelbes Licht)*.

801. Signal **Geschwindigkeit 80 km/h und Geschwindigkeit 60 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um einen waagerechten grünen Streifen und darüber ein schnell blinkendes gelbes Licht)*.

802. Signal **Geschwindigkeit 60 km/h und Geschwindigkeit 60 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um einen waagerechten gelben Streifen und darüber ein schnell blinkendes gelbes Licht)*.

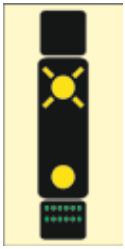
803. Signal **Geschwindigkeit 40 km/h und Geschwindigkeit 60 km/h erwarten** *(gelbes Licht und darüber ein schnell blinkendes gelbes Licht)*.

804. Signal **Geschwindigkeit 30 km/h und Geschwindigkeit 60 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um die leuchtende gelbe Ziffer „3“ zwischen zwei leuchtenden senkrechten gelben Streifen und darüber ein schnell blinkendes gelbes Licht)*.

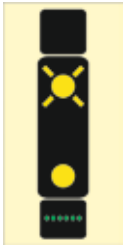


805. Signal **Geschwindigkeit 120 km/h und Geschwindigkeit 40 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um die leuchtende weiße Zahl „12“ und darüber ein langsam blinkendes gelbes Licht)*.

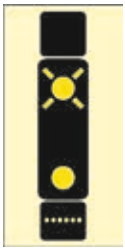
806. Signal **Geschwindigkeit 100 km/h und Geschwindigkeit 40 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um zwei waagerechte grüne Streifen und darüber ein langsam blinkendes gelbes Licht)*.



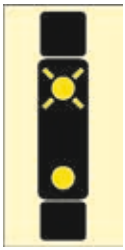
807. Signal **Geschwindigkeit 80 km/h und Geschwindigkeit 40 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um einen waagerechten grünen Streifen und darüber ein langsam blinkendes gelbes Licht)*.



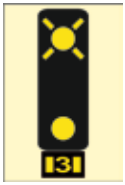
808. Signal **Geschwindigkeit 60 km/h und Geschwindigkeit 40 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um einen waagerechten gelben Streifen und darüber ein langsam blinkendes gelbes Licht)*.



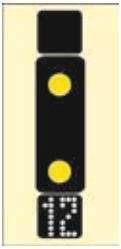
809. Signal **Geschwindigkeit 40 km/h und Geschwindigkeit 40 km/h erwarten** *(gelbes Licht und darüber ein langsam blinkendes gelbes Licht)*.



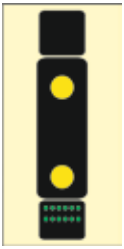
810. Signal **Geschwindigkeit 30 km/h und Geschwindigkeit 40 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um die leuchtende gelbe Ziffer „3“ zwischen zwei leuchtenden senkrechten gelben Streifen und darüber ein langsam blinkendes gelbes Licht)*.



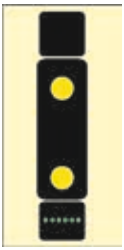
811. Signal **Geschwindigkeit 120 km/h und Warnung** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um die leuchtende weiße Zahl „12“ und darüber ein gelbes Licht)*.



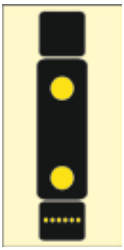
812. Signal **Geschwindigkeit 100 km/h und Warnung** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um zwei waagerechte grüne Streifen und darüber ein gelbes Licht)*.



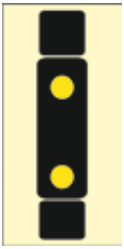
813. Signal **Geschwindigkeit 80 km/h und Warnung** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um einen waagerechten grünen Streifen und darüber ein gelbes Licht)*.



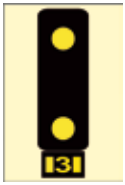
814. Signal **Geschwindigkeit 60 km/h und Warnung** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um einen waagerechten gelben Streifen und darüber ein gelbes Licht)*.



815. Signal **Geschwindigkeit 40 km/h und Warnung** *(gelbes Licht und darüber ein gelbes Licht)*.



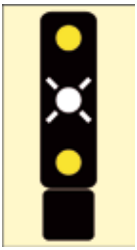
816. Signal **Geschwindigkeit 30 km/h und Warnung** *(gelbes Licht, darunter ergänzt um die leuchtende gelbe Ziffer „3“ zwischen zwei leuchtenden senkrechten gelben Streifen und darüber ein gelbes Licht)*.



Signale für das Fahren nach Sichtverhältnissen

830. Das Signal **Fahren nach Sichtverhältnissen** *(langsam blinkendes weißes Licht, darüber ein gelbes Licht)* gestattet dem Triebfahrzeugführer die Fahrt des Zuges, kündigt das Signal **Halt** an der folgenden Hauptsignaleinrichtung an (das sich auch in unzureichendem Bremswegabstand befinden kann), weist den Triebfahrzeugführer an, ab Höhe der Hauptsignaleinrichtung bis zur ersten befahrenen Weiche höchstens mit 100 km/h zu fahren, ab Höhe des Beginns der ersten befahrenen Weiche je nach Sichtverhältnissen höchstens mit 40 km/h zu fahren und informiert über die Einfahrt in ein besetztes Gleis.

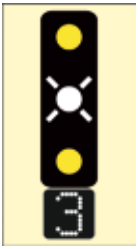
831. Das Signal **Geschwindigkeit 40 km/h und Fahren nach Sichtverhältnissen** *(gelbes Licht, darüber ein langsam blinkendes weißes Licht und darüber ein gelbes Licht)* gestattet dem Triebfahrzeugführer die Fahrt des Zuges, kündigt das Signal **Halt** an der folgenden Hauptsignaleinrichtung an (das sich auch in unzureichendem Bremswegabstand befinden kann), weist den Triebfahrzeugführer an, ab Höhe der Hauptsignaleinrichtung höchstens mit 40 km/h, ab Höhe des Beginns der ersten befahrenen Weiche nach Sichtverhältnissen zu fahren und informiert über die Einfahrt in ein besetztes Gleis.



Ist allerdings die Signaleinrichtung mit einer Anzeigetafel mit der Ziffer 5 gekennzeichnet, weist das Signal den Triebfahrzeugführer eines Zuges an, ab Höhe der Hauptsignaleinrichtung bis zur ersten befahrenen Weiche mit höchstens 50 km/h, ab Höhe des Beginns der ersten befahrenen Weiche mit höchstens 40 km/h zu fahren.

Ist die Signaleinrichtung mit einer Anzeigetafel mit der Ziffer 3 versehen, weist das Signal den Triebfahrzeugführer eines Zuges an, im Weichenbereich mit höchstens 30 km/h zu fahren, wenn der gesamte Zug den an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich passiert hat, mit höchstens 40 km/h.

832. Das Signal Geschwindigkeit 30 km/h und Fahren nach Sichtverhältnissen (gelbes Licht, darunter die leuchtende weiße Ziffer „3“, über dem gelben Licht ein langsam blinkendes weißes Licht und darüber ein gelbes Licht) gestattet dem Triebfahrzeugführer die Fahrt des Zuges, kündigt das Signal Halt an der folgenden Hauptsignaleinrichtung an (das sich auch in unzureichendem Bremswegabstand befinden kann), weist den Triebfahrzeugführer an, ab Höhe der Hauptsignaleinrichtung höchstens mit 30 km/h, ab Höhe des Beginns der ersten befahrenen Weiche nach Sichtverhältnissen zu fahren und informiert über die Einfahrt in ein besetztes Gleis.



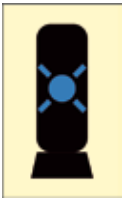
Wenn der gesamte Zug den an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich passiert hat, weist dieses Signal den Triebfahrzeugführer des Zuges an, mit höchstens 40 km/h zu fahren.

833. Wenn die folgende Hauptsignaleinrichtung die Fahrt gestattet, kann der Triebfahrzeugführer das Fahren nach Sichtverhältnissen beenden, wenn auf den Signalwiederholer der Zugsicherung ein Signal übertragen wird, das die Zugfahrt an der folgenden Hauptsignaleinrichtung vorbei gestattet. Wird auf den Signalwiederholer der Zugsicherung kein solches Signal übertragen, darf der Triebfahrzeugführer das Fahren nach Sichtverhältnissen erst beenden, wenn die Spitze des Zuges die folgende Signaleinrichtung passiert hat.

Nach Beenden des Fahrens nach Sichtverhältnissen darf der Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeit gemäß dem Signal der folgenden Signaleinrichtung erhöhen; wurde jedoch die Fahrt mit dem Signal **Geschwindigkeit 40 km/h und Fahren nach Sichtverhältnissen** oder **Geschwindigkeit 30 km/h und Fahren nach Sichtverhältnissen** gestattet, darf er die Geschwindigkeit erst erhöhen, wenn der gesamte Zug den an der vorhergehenden Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich passiert hat.

Weitere Signale an Signaleinrichtungen, die für Zugfahrten und Rangieren gelten

841. Das Signal **Zugfahrt gestattet** *(langsam blinkendes blaues Licht)* gestattet dem Triebfahrzeugführer die Fahrt des Zuges.



842. Das Signal **Zugfahrt gestattet** kann nur an einer Zwischensignaleinrichtung sein.

843. Zur Festlegung der Geschwindigkeit für die Fahrt an einer Zwischensignaleinrichtung mit dem Signal **Zugfahrt gestattet** vorbei richtet sich der Triebfahrzeugführer nach dem Signal der vorhergehenden Signaleinrichtung wie folgt:

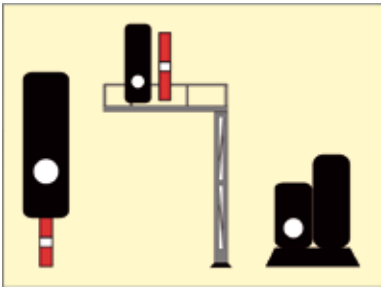
a) Hat die vorhergehende Signaleinrichtung das Signal **Halt** vorsignalisiert, darf er an der Signaleinrichtung mit dem Signal **Zugfahrt gestattet** mit der gleichen Geschwindigkeit vorbeifahren wie an der vorhergehenden Signaleinrichtung und muss an der folgenden Hauptsignaleinrichtung, die sich auch in unzureichendem Bremswegabstand befinden kann, das Signal **Halt** erwarten.

b) Hat die vorhergehende Signaleinrichtung die gleiche Geschwindigkeit, die mit dem unteren Licht gestattet wird, oder eine Geschwindigkeitsreduzierung vorsignalisiert, darf er an der Signaleinrichtung mit dem Signal **Zugfahrt gestattet** mit der gleichen Geschwindigkeit vorbeifahren wie an der vorherigen Signaleinrichtung.

c) Hat die vorhergehende Signaleinrichtung eine Geschwindigkeitserhöhung vorsignalisiert, darf er an der Signaleinrichtung mit dem Signal **Zugfahrt gestattet** mit der vorsignalisierten Geschwindigkeit vorbeifahren. Die Geschwindigkeit darf er allerdings erst erhöhen, wenn der gesamte Zug den an der vorhergehenden Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich passiert hat.

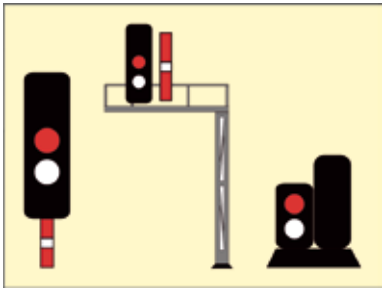
d) Hat der Triebfahrzeugführer das Signal der vorhergehenden Hauptsignaleinrichtung nicht gesehen (z. B. bei einem beginnenden Zug) oder wurde die Fahrt daran vorbei mit **Ersatzsignal** gestattet, darf er an der Signaleinrichtung mit dem Signal **Zugfahrt gestattet** höchstens mit 40 km/h vorbeifahren und muss an der folgenden Hauptsignaleinrichtung, die sich auch in unzureichendem Bremswegabstand befinden kann, das Signal **Halt** erwarten. Sobald der Triebfahrzeugführer das die Fahrt gestattende Signal der folgenden Hauptsignaleinrichtung erkennt, handelt er wie bei der Abfahrt vom Gleis vor dieser Signaleinrichtung.

844. Das Signal **Rangieren gestattet** *(weißes Licht)* gestattet das Rangieren. Wenn es an einer nur für ein Gleis gültigen Signaleinrichtung erscheint, informiert es, dass ein Rangierfahrweg eingestellt wurde und ist die Zustimmung zum Rangieren, wenn in dieser Vorschrift nichts Anderes festgelegt wurde. Dieses Signal verbietet die Fahrt von Zügen.



✶

845. Das Signal **Rangieren gestattet** *(weißes Licht und darüber, ggf. darunter, ein rotes Licht)* gestattet das Rangieren. Wenn es an einer nur für ein Gleis gültigen Signaleinrichtung erscheint, informiert es, dass ein Rangierfahrweg eingestellt wurde und ist die Zustimmung zum Rangieren, wenn in dieser Vorschrift
✶ nichts Anderes festgelegt wurde. Dieses Signal verbietet die Fahrt von Zügen.

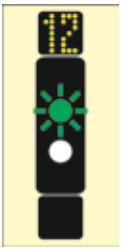


846. Für das Signal **Rangieren gestattet** einer für Zugfahrten und Rangieren geltenden Lichthauptsignaleinrichtung gelten alle Bestimmungen wie für das Signal **Rangieren gestattet** an einer Rangiersignaleinrichtung.

847. Erfüllt die Lichthauptsignaleinrichtung die Funktion eines Merkpfahls, gelten für das Rangieren über diese Signaleinrichtung hinaus sämtliche Bestimmungen wie für das Rangieren über den Merkpfahl hinaus.

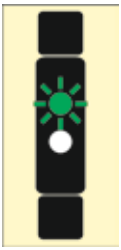
E. SIGNALE AN LICHTHAUPTSIGNALEINRICHTUNGEN, DIE IM UNZUREICHENDEN BREMSWEGABSTAND AUFGESTELLT SIND

856. Das Signal **Wiederholung des Signals Geschwindigkeit 120 km/h erwarten** *(weißes Licht, darüber ein schnell blinkendes grünes Licht und darüber die leuchtende gelbe Zahl „12“)* gestattet die Fahrt des Zuges, weist den Triebfahrzeugführer an, höchstens mit Streckengeschwindigkeit bis zur folgenden Hauptsignaleinrichtung zu fahren und kündigt die Geschwindigkeit 120 km/h ab einer in unzureichendem Bremswegabstand aufgestellten Hauptsignaleinrichtung an.

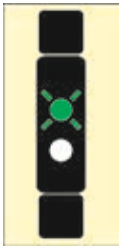


Mit der leuchtenden gelben Zahl wird der Zehntelwert der ab der folgenden Hauptsignaleinrichtung geltenden Geschwindigkeit ausgedrückt. Die Signalbezeichnung wird je nach Geschwindigkeit angepasst.

857. Das Signal **Wiederholung des Signals Geschwindigkeit 100 km/h erwarten** *(weißes Licht und darüber ein schnell blinkendes grünes Licht)* gestattet die Fahrt des Zuges, weist den Triebfahrzeugführer an, höchstens mit Streckengeschwindigkeit bis zur folgenden Hauptsignaleinrichtung zu fahren und kündigt die Geschwindigkeit 100 km/h ab einer in unzureichendem Bremswegabstand aufgestellten Hauptsignaleinrichtung an.



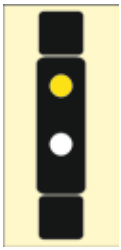
858. Das Signal **Wiederholung des Signals Geschwindigkeit 80 km/h erwarten** *(weißes Licht und darüber ein langsam blinkendes grünes Licht)* gestattet die Fahrt des Zuges, weist den Triebfahrzeugführer an, höchstens mit Streckengeschwindigkeit bis zur folgenden Hauptsignaleinrichtung zu fahren und kündigt die Geschwindigkeit 80 km/h ab einer in unzureichendem Bremswegabstand aufgestellten Hauptsignaleinrichtung an.



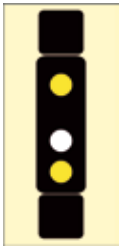
859. Das Signal **Wiederholung des Signals Geschwindigkeit 60 km/h erwarten** *(weißes Licht und darüber ein schnell blinkendes gelbes Licht)* gestattet die Fahrt des Zuges, weist den Triebfahrzeugführer an, höchstens mit Streckengeschwindigkeit bis zur folgenden Hauptsignaleinrichtung zu fahren und kündigt die Geschwindigkeit 60 km/h ab einer in unzureichendem Bremswegabstand aufgestellten Hauptsignaleinrichtung an.

860. Das Signal **Wiederholung des Signals Geschwindigkeit 40 km/h erwarten** *(weißes Licht und darüber ein langsam blinkendes gelbes Licht)* gestattet die Fahrt des Zuges, weist den Triebfahrzeugführer an, höchstens mit Streckengeschwindigkeit bis zur folgenden Hauptsignaleinrichtung zu fahren und kündigt die Geschwindigkeit 40 km/h oder 30 km/h ab einer in unzureichendem Bremswegabstand aufgestellten Hauptsignaleinrichtung an.

861. Das Signal **Wiederholung des Signals Warnung** *(weißes Licht und darüber ein gelbes Licht)* gestattet die Fahrt des Zuges, weist den Triebfahrzeugführer an, höchstens mit Streckengeschwindigkeit bis zur folgenden Hauptsignaleinrichtung zu fahren und kündigt das Signal **Halt** an einer in unzureichendem Bremswegabstand aufgestellten Hauptsignaleinrichtung an.

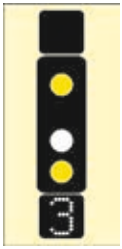


862. Das Signal **Geschwindigkeit 40 km/h und Wiederholung des Signals Warnung** *(gelbes Licht, darüber ein weißes Licht und über dem weißen Licht ein gelbes Licht)* gestattet die Fahrt des Zuges, weist den Triebfahrzeugführer an, zur folgenden in unzureichendem Bremswegabstand aufgestellten Hauptsignaleinrichtung mit höchstens 40 km/h zu fahren und kündigt an dieser Signaleinrichtung das Signal **Halt** an. ✶

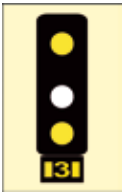


Auszug aus SŽDC D1 für Teil II der d-cz ZusV/ÖV/ZusVI, Stand Bekanntgabe A29

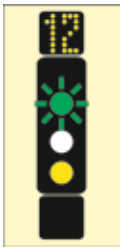
863. Das Signal **Geschwindigkeit 30 km/h und Wiederholung des Signals Warnung** *(gelbes Licht, die weiße Ziffer „3“ darunter, darüber ein weißes Licht und über dem weißen Licht ein gelbes Licht)* gestattet die Fahrt des Zuges, weist den Triebfahrzeugführer an, im an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich höchstens mit 30 km/h zu fahren; wenn der gesamte Zug den an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich passiert
✶ hat, weist es an, bis zur folgenden in unzureichendem Bremsweg-abstand aufgestellten Hauptsignaleinrichtung mit höchstens 40 km/h zu fahren. Weiter kündigt dieses Signal an der im unzureichenden Bremswegabstand aufgestellten Hauptsignaleinrichtung das Signal **Halt** an.



864. Das Signal **Geschwindigkeit 30 km/h und Wiederholung des Signals Warnung** *(gelbes Licht, darunter die gelbe Ziffer „3“ zwischen zwei senkrechten gelben Streifen, ein weißes Licht darüber und über dem weißen Licht ein gelbes Licht)* gestattet die Fahrt des Zuges, weist den Triebfahrzeugführer an, im an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich höchstens mit 30 km/h zu fahren; wenn der gesamte Zug den an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich passiert hat, weist es an,
✶ bis zur folgenden in unzureichendem Bremswegabstand aufgestellten Hauptsignaleinrichtung mit höchstens 40 km/h zu fahren. Weiter kündigt dieses Signal an der im unzureichenden Bremswegabstand aufgestellten Hauptsignaleinrichtung das Signal **Halt** an.

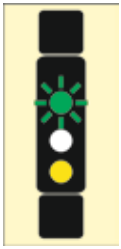


865. Das Signal **Geschwindigkeit 40 km/h und Wiederholung des Signals Geschwindigkeit 120 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darüber ein weißes Licht, über dem weißen Licht ein schnell blinkendes grünes Licht und darüber die leuchtende gelbe Zahl „12“)* gestattet die Fahrt des Zuges, weist den Triebfahrzeugführer an, im an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich höchstens mit 40 km/h zu fahren; wenn der gesamte Zug den an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich passiert
✶ hat, weist es an, bis zur folgenden in unzureichendem Bremsweg-abstand aufgestellten Hauptsignaleinrichtung mit höchstens 120 km/h zu fahren. Gibt es keinen an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich, weist es den Triebfahrzeugführer an, mit höchstens 40 km/h bis zur
✶ folgenden in unzureichendem Bremswegabstand aufgestellten Hauptsignal-einrichtung zu fahren. Außerdem kündigt dieses Signal die Geschwindigkeit 120 km/h ab dieser Signaleinrichtung an.

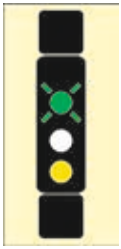


Mit der leuchtenden gelben Zahl wird der Zehntelwert der ab der folgenden Hauptsignaleinrichtung geltenden Geschwindigkeit ausgedrückt. Die Signalbezeichnung wird je nach Geschwindigkeit angepasst.

866. Das Signal **Geschwindigkeit 40 km/h und Wiederholung des Signals Geschwindigkeit 100 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darüber ein weißes Licht und über dem weißen Licht ein schnell blinkendes grünes Licht)* gestattet die Fahrt des Zuges, weist den Triebfahrzeugführer an, im an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich höchstens mit 40 km/h zu fahren; wenn der gesamte Zug den an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich passiert hat, weist es an, bis zur folgenden in unzureichendem Bremswegabstand aufgestellten Hauptsignaleinrichtung mit höchstens 100 km/h zu fahren. Gibt es keinen an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich, weist es den Triebfahrzeugführer an, mit höchstens 40 km/h bis zur folgenden in unzureichendem Bremswegabstand aufgestellten Hauptsignaleinrichtung zu fahren. Außerdem kündigt dieses Signal die Geschwindigkeit 100 km/h ab dieser Signaleinrichtung an.

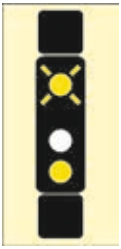


867. Das Signal **Geschwindigkeit 40 km/h und Wiederholung des Signals Geschwindigkeit 80 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darüber ein weißes Licht und über dem weißen Licht ein langsam blinkendes grünes Licht)* gestattet die Fahrt des Zuges, weist den Triebfahrzeugführer an, im an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich höchstens mit 40 km/h zu fahren; wenn der gesamte Zug den an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich passiert hat, weist es an, bis zur folgenden in unzureichendem Bremswegabstand aufgestellten Hauptsignaleinrichtung mit höchstens 80 km/h zu fahren. Gibt es keinen an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich, weist es den Triebfahrzeugführer an, mit höchstens 40 km/h bis zur folgenden in unzureichendem Bremswegabstand aufgestellten Hauptsignaleinrichtung zu fahren. Außerdem kündigt dieses Signal die Geschwindigkeit 80 km/h ab dieser Signaleinrichtung an.



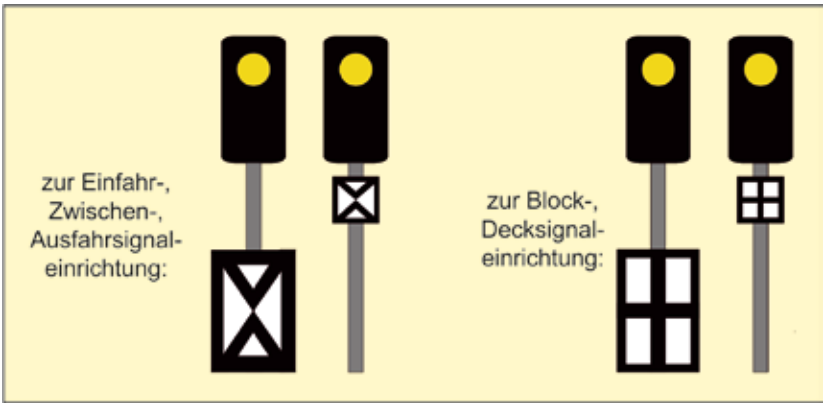
868. Das Signal **Geschwindigkeit 40 km/h und Wiederholung des Signals Geschwindigkeit 60 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darüber ein weißes Licht und über dem weißen Licht ein schnell blinkendes gelbes Licht)* gestattet die Fahrt des Zuges, weist den Triebfahrzeugführer an, im an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich höchstens mit 40 km/h zu fahren; wenn der gesamte Zug den an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich passiert hat, weist es an, bis zur folgenden in unzureichendem Bremswegabstand aufgestellten Hauptsignaleinrichtung mit höchstens 60 km/h zu fahren. Gibt es keinen an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich, weist es den Triebfahrzeugführer an, mit höchstens 40 km/h bis zur folgenden in unzureichendem Bremswegabstand aufgestellten Hauptsignaleinrichtung zu fahren. Außerdem kündigt dieses Signal die Geschwindigkeit 60 km/h ab dieser Signaleinrichtung an.

869. Das Signal **Geschwindigkeit 40 km/h und Wiederholung des Signals Geschwindigkeit 40 km/h erwarten** *(gelbes Licht, darüber ein weißes Licht und über dem weißen Licht ein langsam blinkendes gelbes Licht)* gestattet die Fahrt des Zuges, weist den
✶ Triebfahrzeugführer an, bis zur folgenden in unzureichendem Bremswegabstand aufgestellten Hauptsignaleinrichtung mit höchsten 40 km/h zu fahren und kündigt die Geschwindigkeit 40 km/h oder 30 km/h ab dieser Signaleinrichtung an.



F. SIGNALE SELBSTSTÄNDIGER LICHTVORSIGNALE

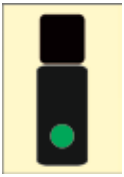
882. Beispiele für selbstständige Lichtvorsignale



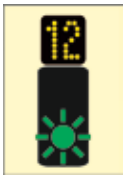
883. Ein selbstständiges Lichtvorsignal ist abhängig von der Hauptsignaleinrichtung und erfüllt nicht die Funktion einer Hauptsignaleinrichtung.

884. Ein erloschenes selbstständiges Lichtvorsignal verbietet die Zugfahrt nicht; der Triebfahrzeugführer setzt die Fahrt zur folgenden Hauptsignaleinrichtung fort, an der er das Signal **Halt** erwartet.

885. **Das Signal Frei** *(grünes Licht)* kündigt ein Einlichtsignal an der folgenden Hauptsignaleinrichtung an.

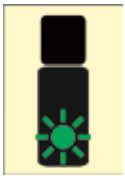


886. Das Signal **Geschwindigkeit 120 km/h erwarten** *(schnell blinkendes grünes Licht und darüber leuchtende gelbe Zahl „12“)* kündigt die Geschwindigkeit 120 km/h ab der folgenden Hauptsignaleinrichtung an.



Mit der leuchtenden gelben Zahl wird der Zehntelwert der Geschwindigkeit an der folgenden Hauptsignaleinrichtung ausgedrückt. Die Signalbezeichnung wird je nach Geschwindigkeit angepasst.

887. Das Signal **Geschwindigkeit 100 km/h erwarten** *(schnell blinkendes grünes Licht)* kündigt die Geschwindigkeit 100 km/h ab der folgenden Hauptsignaleinrichtung an.

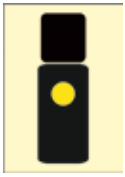


888. Das Signal **Geschwindigkeit 80 km/h erwarten** *(langsam blinkendes grünes Licht)* kündigt die Geschwindigkeit 80 km/h ab der folgenden Hauptsignaleinrichtung an.

889. Das Signal **Geschwindigkeit 60 km/h erwarten** *(schnell blinkendes gelbes Licht)* kündigt die Geschwindigkeit 60 km/h ab der folgenden Hauptsignaleinrichtung an.

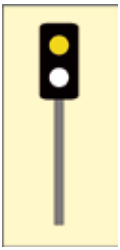
890. Das Signal **Geschwindigkeit 40 km/h erwarten** *(langsam blinkendes gelbes Licht)* kündigt die Geschwindigkeit 40 km/h oder 30 km/h ab der folgenden Hauptsignaleinrichtung an.

891. Das Signal **Warnung** *(gelbes Licht)* kündigt das Signal **Halt** an der folgenden Hauptsignaleinrichtung an.



F. SIGNALE SELBSTSTÄNDIGER LICHTVORSIGNALWIEDERHOLER

901. Beispiel für selbstständige Lichtvorsignalwiederholer:

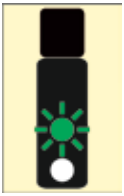


902. Ein selbstständiger Lichtvorsignalwiederholer ist abhängig von der Hauptsignaleinrichtung und erfüllt nicht die Funktion einer Hauptsignaleinrichtung.

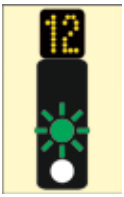
903. Ein erloschener selbstständiger Lichtvorsignalwiederholer verbietet die Zugfahrt nicht; der Triebfahrzeugführer setzt die Fahrt zur Hauptsignaleinrichtung gemäß dem Signal am vorhergehenden selbstständigen Vorsignal oder dem Signal der vorherigen abhängigen Hauptsignaleinrichtung fort.

Hat der Triebfahrzeugführer das Signal der vorherigen Signaleinrichtung nicht gesehen (z. B. ein im Bahnhof beginnender Zug, ein zurückkehrendes Schiebetriebfahrzeug), muss er an der nachfolgenden Hauptsignaleinrichtung das Signal **Halt** erwarten.

904. Das Signal **Wiederholung des Signals Frei** *(weißes Licht, darüber ein grünes Licht)* kündigt ein Einlichtsignal an der
✶ folgenden in unzureichendem Bremswegabstand aufgestellten Hauptsignaleinrichtung an.

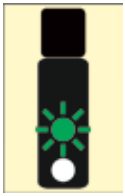


905. Das Signal **Wiederholung des Signals Geschwindigkeit 120 km/h erwarten** *(weißes Licht, darüber schnell blinkendes grünes Licht und darüber die leuchtende gelbe Zahl „12“)* kündigt
✶ die Geschwindigkeit 120 km/h ab der in unzureichendem Bremswegabstand aufgestellten Hauptsignaleinrichtung an.



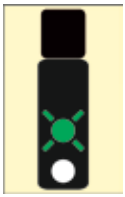
Mit der leuchtenden gelben Zahl wird der Zehntelwert der Ge-
✶ schwindigkeit an der in unzureichendem Bremswegabstand aufgestellten Hauptsignaleinrichtung ausgedrückt. Die Signalbezeichnung wird je nach Geschwindigkeit angepasst.

906. Das Signal **Wiederholung des Signals Geschwindigkeit 100 km/h erwarten** *(weißes Licht, darüber ein schnell blinkendes grünes Licht)* kündigt die Geschwindigkeit 100 km/h ab der in unzureichendem Bremswegabstand aufgestellten Hauptsignaleinrichtung an.



✶
✶

907. Das Signal **Wiederholung des Signals Geschwindigkeit 80 km/h erwarten** *(weißes Licht, darüber ein langsam blinkendes grünes Licht)* kündigt die Geschwindigkeit 80 km/h ab der in unzureichendem Bremswegabstand aufgestellten Hauptsignaleinrichtung an.



✶
✶

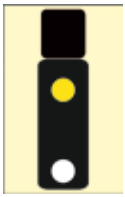
908. Das Signal **Wiederholung des Signals Geschwindigkeit 60 km/h erwarten** *(weißes Licht, darüber ein schnell blinkendes gelbes Licht)* kündigt die Geschwindigkeit 60 km/h ab der in unzureichendem Bremswegabstand aufgestellten Hauptsignaleinrichtung an.

✶
✶

909. Das Signal **Wiederholung des Signals Geschwindigkeit 40 km/h erwarten** *(weißes Licht, darüber ein langsam blinkendes gelbes Licht)* kündigt die Geschwindigkeit 40 km/h oder 30 km/h ab der in unzureichendem Bremswegabstand aufgestellten Hauptsignaleinrichtung an.

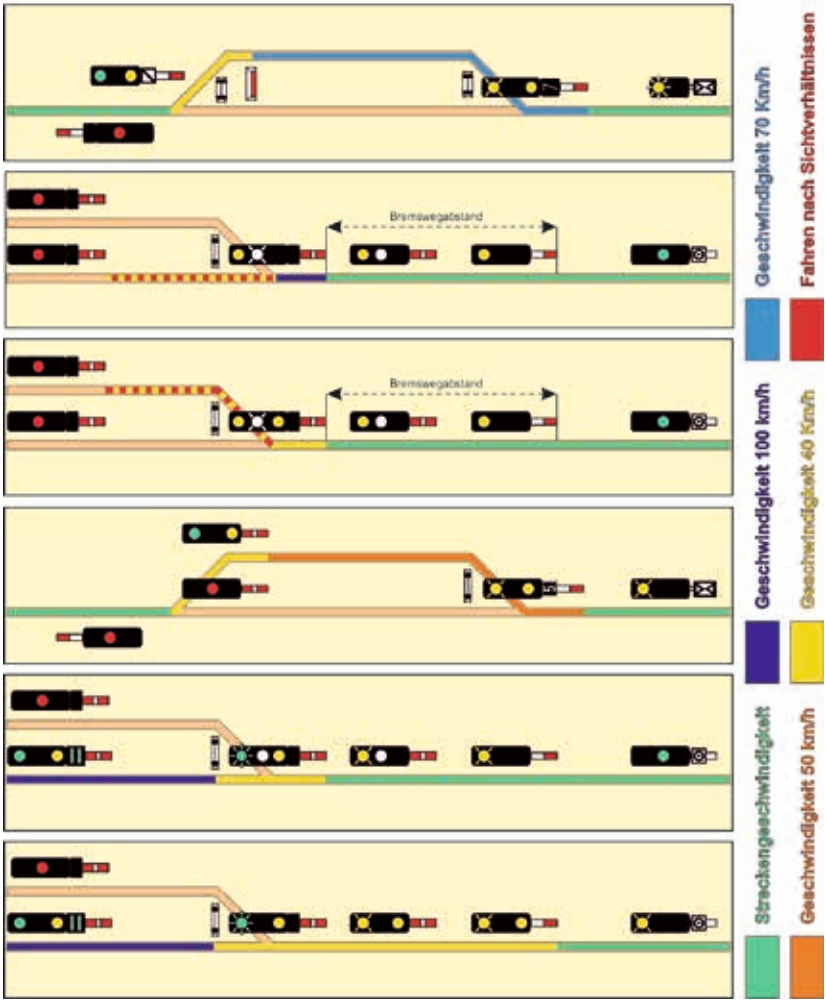
✶

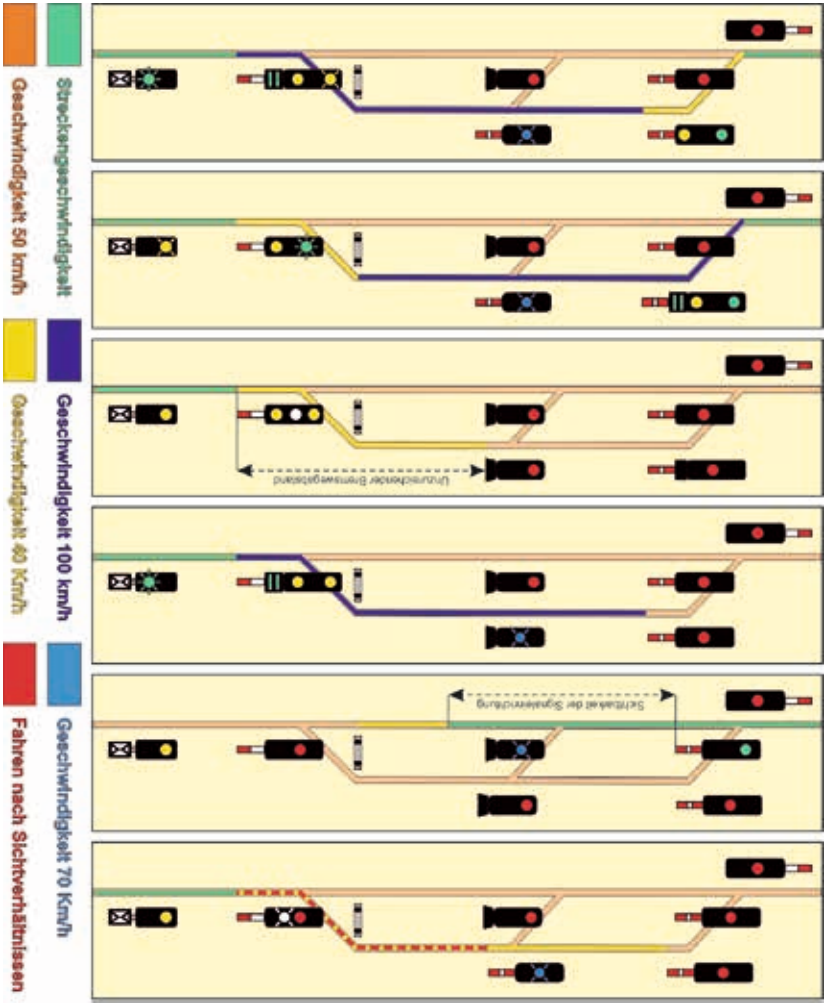
910. Das Signal **Wiederholung des Signals Warnung** *(weißes Licht, darüber ein gelbes Licht)* kündigt das Signal **Halt** an der folgenden in unzureichendem Bremswegabstand aufgestellten Hauptsignaleinrichtung an.



✶
✶

920. Weitere durch Signale der Lichtsignaleinrichtungen dargestellte Weisungen:





Auszug aus SŽDC D1 für Teil II der d-cz ZusV/ÖV/ZusVI, Stand Bekanntgabe A28

Kapitel III
Störungen an Signaleinrichtungen

A. VERHALTEN BEI STÖRUNGEN

928. Stellt ein Mitarbeiter die Beschädigung einer Hauptsignaleinrichtung, eines selbstständigen Vorsignals, eines selbstständigen Vorsignalwiederholers, einer Trapeztafel, einer Kreuztafel, eines Bahnübergangsüberwachungssignals oder einer für das Rangieren geltenden ortsfesten Signaleinrichtung fest und wurde er über diesen Mangel nicht unterrichtet, ist er verpflichtet, den Mangel so schnell wie möglich dem Fahrdienstleiter oder dem Mitarbeiter zu melden, der diese Signaleinrichtung bedient.

929. Ist eine Signaleinrichtung beschädigt und nicht als ungültig gekennzeichnet, muss sich der Mitarbeiter nach dem Signal richten, das am schwerwiegendsten ist, bei einer Hauptsignaleinrichtung **Halt**, bei einem selbstständigen Vorsignal **Warnung**, bei Rangier- und Abdrücksignaleinrichtungen nach dem Signal, das die Bewegung von Rangierfahrten verbietet u. ä.

Das Signal einer Hauptsignaleinrichtung (außer **Ersatzsignal**) gilt nicht, wenn diese Signaleinrichtung durch eine nicht ortsfeste Signaleinrichtung mit dem Signal **Halt** gedeckt ist. Das Signal einer selbstständigen Vorsignaleinrichtung gilt nicht, wenn dieses Vorsignal durch eine nicht ortsfeste Signaleinrichtung mit dem Signal **Warnung** gedeckt ist. Über die Deckung einer Signaleinrichtung durch eine nicht ortsfeste Signaleinrichtung muss der Triebfahrzeugführer mit schriftlichem Befehl verständigt werden.

947. Über eine für die jeweilige Fahrt geltende zerstörte, erloschene oder ein zweifelhaftes Signal gebende Hauptsignaleinrichtung (unabhängig davon, ob sie gedeckt oder nicht gedeckt bzw. durch eine nicht ortsfeste Signaleinrichtung mit dem Signal **Halt** ersetzt ist) darf
   a) der Triebfahrzeugführer eines Zuges fahren, wenn die Fahrt mit **Ersatzsignal**, **Handersatzsignal** oder schriftlichem Befehl gestattet wird, wenn nicht in dieser Vorschrift in konkreten Fällen anders festgelegt, die Zugfahrt an einer Lichthauptsignaleinrichtung vorbei, die ein zweifelhaftes Signal zeigt, darf jedoch nicht mit **Ersatzsignal** gestattet werden,
   b) (...)

949. Ist ein Bahnübergangsüberwachungssignal beschädigt und nicht als ungültig gekennzeichnet, muss der Triebfahrzeugführer sich wie beim Signal **Ungesicherter Bahnübergang** verhalten.

B. ERSATZSIGNAL

965. Ein **Ersatzsignal** (nachfolgend auch „**PN**“) ist ein Signal, das die Zugfahrt vorbei an
   a) einer Hauptsignaleinrichtung mit dem Signal **Halt** gestattet, an der kein anderes Signal, das die Zugfahrt gestattet, gegeben werden kann,
   b) einer erloschenen Hauptsignaleinrichtung gestattet.
   c) einem nicht ortsfesten Haltsignal gestattet, das eine Hauptsignaleinrichtung deckt oder ersetzt,
   d) einer Form-Hauptsignaleinrichtung gestattet, die ein zweifelhaftes Signal zeigt.

966. Das **Ersatzsignal** kündigt das Signal **Halt** an der folgenden Hauptsignaleinrichtung ohne selbstständiges Vorsignal an, die auch in unzureichendem Bremswegabstand folgen kann.

967. Ein **Ersatzsignal** an einer Einfahr-, Zwischen oder Ausfahrsignaleinrichtung weist den Triebfahrzeugführer eines Zuges weiterhin an, nach Sichtverhältnissen zu fahren und im an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich höchstens mit 40 km/h zu fahren (30 km/h, wenn die Signaleinrichtung mit einer Anzeigetafel mit der Ziffer 3 gekennzeichnet ist oder im tabellarischen Fahrplan bei dem entsprechenden Bahnhof ein Zeichen ist, das die Reduzierung der Einfahr- und Ausfahrgeschwindigkeit beim Fahren auf **Ersatzsignal** auf 30 km/h ausdrückt). Gibt es keinen an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich, weist es den Triebfahrzeugführer an, mit höchstens 40 km/h bis zur folgenden Hauptsignaleinrichtung zu fahren.

    Ein **Ersatzsignal** an einer Einfahr- oder Zwischensignaleinrichtung weist das Fahren nach Sichtverhältnissen ab dieser Signaleinrichtung bis zur folgenden Hauptsignaleinrichtung oder bis zum Signal **Ende des Zugfahrwegs** an

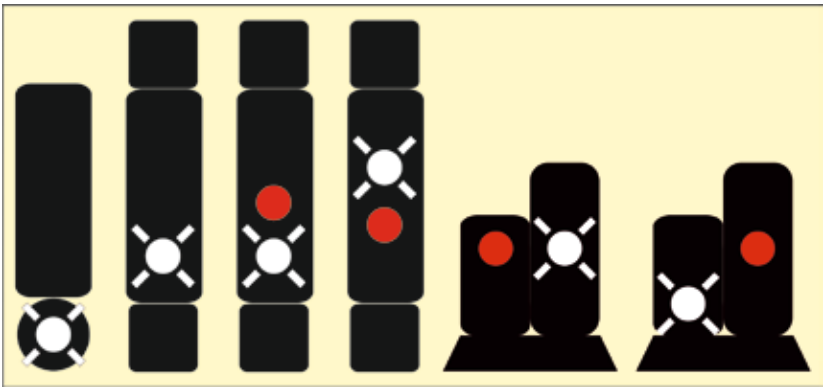
    Ein **Ersatzsignal** an der Ausfahrsignaleinrichtung weist das Fahren nach Sichtverhältnissen ab dieser Signaleinrichtung bis zur Einfahrsignaleinrichtung für die entgegengesetzte Fahrtrichtung an; bei der Abfahrt auf eine Strecke mit Automatischem Block (außer Automatischer Block ohne Blocksignaleinrichtungen) muss der Triebfahrzeugführer die Bedingungen des Fahrens nach Sichtverhältnissen bis zur ersten Blocksignaleinrichtung des Automatischen Blocks einhalten.

969. Erscheint an einer Einfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung ein **Ersatzsignal**, handelt der Triebfahrzeugführer eines Zuges bei der Einfahrt in den Bahnhof wie bei einem planmäßig haltenden Zug, der über die Einfahrt in ein besetztes Gleis verständigt wurde und muss im Bahnhof den Zug anhalten, wenn nicht die mit dieser Vorschrift festgelegten Bedingungen für die Durchfahrt des Zuges erfüllt sind.

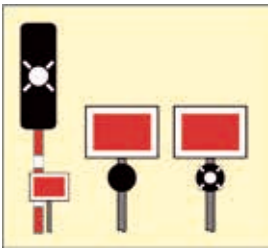
970. Signal **Ersatzsignal** *(blinkendes weißes Licht)*.

Das **Ersatzsignal** ist ein Signal einer Hauptsignaleinrichtung.

Das **Ersatzsignal** kann sich an der Signaleinrichtung zusammen mit dem Signal **Halt** befinden. Das blinkende weiße Licht kann sich unter oder über dem roten Licht befinden. Ist die Hauptsignaleinrichtung eine Zwergsignaleinrichtung oder befindet sie sich auf einem Eisenbahnbauwerk, können diese Lichter auch nebeneinander sein.

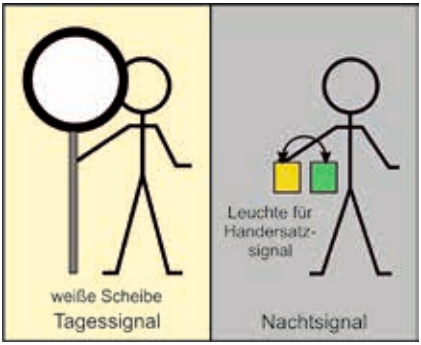


971. Ein **Ersatzsignal** kann auch in Verbindung mit einer nicht ortsfesten Signaleinrichtung mit dem Signal **Halt** verwendet werden, die zur Deckung einer Hauptsignaleinrichtung oder als zeitweiliger Ersatz für eine zerstörte (bzw. vorübergehend abgebaute) Hauptsignaleinrichtung verwendet wird.



C. HANDERSATZSIGNAL

980. Das **Handersatzsignal** (nachfolgend auch „**RPN**“) *(weiße Scheibe mit schwarzem Rand [Tagessignal]; abwechselnd gelbes und grünes Licht einer Handleuchte [Nachtsignal])* gestattet dem Triebfahrzeugführer eines Zuges die Fahrt an einer Hauptsignaleinrichtung mit dem Signal **Halt**, einer erloschenen oder ein zweifelhaftes Signal zeigenden Hauptsignaleinrichtung oder an einer nicht ortsfesten Signaleinrichtung mit



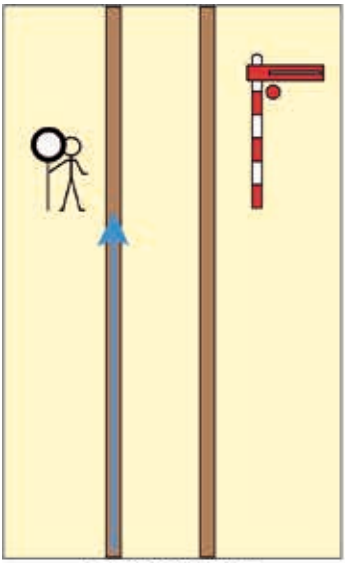
dem Signal **Halt** vorbei. Es kündigt das Signal **Halt** an der folgenden Hauptsignaleinrichtung ohne selbstständiges Vorsignal an, die auch in unzureichendem Bremswegabstand folgen kann.

981. Wird die Fahrt an einer nicht bedienten Signaleinrichtung vorbei mit **Handersatzsignal** gestattet, muss der Triebfahrzeugführer wie auf Ersatzsignal fahren.

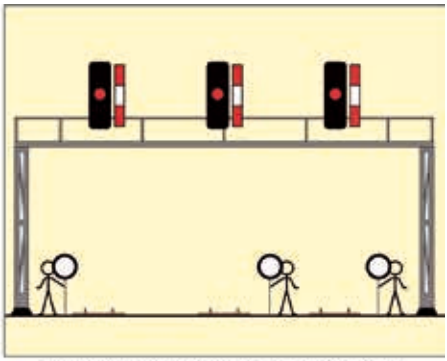
982. Für den Triebfahrzeugführer ist ein **Handersatzsignal** niemals Befehl zur Abfahrt.

985. Eine abweichender Ort für ein **Handersatzsignal** ist bei einer Fahrt
   a) auf einer mehrgleisigen freien Strecke, bei zwei oder mehr parallel laufenden Gleisen verschiedener Strecken oder im Außenkopf bei Signaleinrichtungen, die für
      aa) die äußeren Gleise gelten, wo das **Handersatzsignal** an der Außenseite der äußeren Gleise gegeben wird,
      ab) (...);
   b) vorbei ein einer Zwischen- oder Ausfahrsignaleinrichtung, wo das **Handersatzsignal** so gegeben werden kann, dass es vom führenden Triebfahrzeug aus unmittelbar rechts neben dem Betriebsgleis im Bereich von der Spitze des Zuges aus
      ba) bis zur Hauptsignaleinrichtung sichtbar ist, die sich unmittelbar am Gleis befindet,
      bb) bis zu einer Signaleinrichtung mit dem Signal **Ende des Zugfahrwegs** sichtbar ist, wenn das Ausfahrgleis keine Hauptsignaleinrichtung hat oder sich die Hauptsignaleinrichtung nicht unmittelbar am Ausfahrgleis befindet,
   c) an einer Hauptsignaleinrichtung mit Signaltafeln vorbei, wo das **Handersatzsignal** so gegeben werden kann, dass es vom führenden Triebfahrzeug aus unmittelbar am Betriebsgleis vor der Signaltafel, die sich neben dem befahrenen Gleis befindet, sichtbar ist,

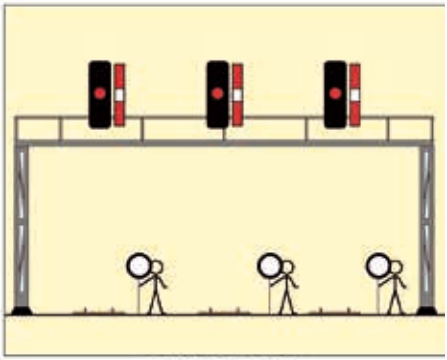
   festgelegt.



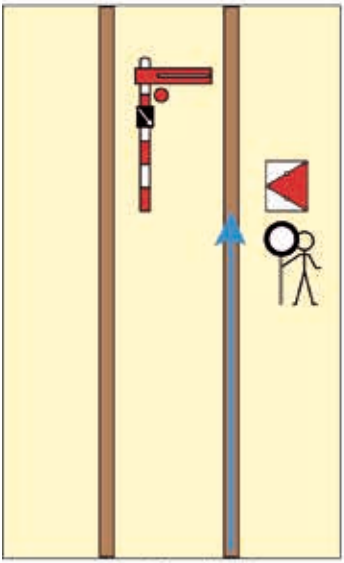
am falschen Gleis



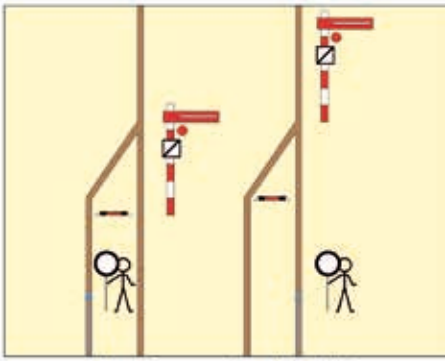
am Streckengleis oder am Außenkopf



am Betriebsgleis



an der Signaltafel



an der Gruppensignaleinrichtung

D. ZUGFAHRT AUF ERSATZSIGNAL ODER AN NICHT BEDIENTEN HAUPTSIGNALEINRICHTUNGEN VORBEI

997. Ist es wegen einer Störung oder auf Grund anderer Ursachen nicht möglich, die Zugfahrt an einer Hauptsignaleinrichtung vorbei durch deren normale Bedienung zu gestatten, gestattet der Fahrdienstleiter (...) die Fahrt mit einem **Ersatzsignal**. Ist die Fahrt auf **Ersatzsignal** nicht möglich, wird die Fahrt an einer nicht bedienten Hauptsignaleinrichtung vorbei mit **Handersatzsignal** oder schriftlichem Befehl gestattet.

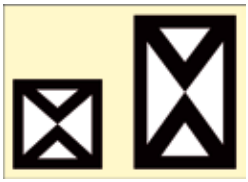
Die Fahrt vorbei an einer Lichthauptsignaleinrichtung, die ein zweifelhaftes Signal zeigt, kann allerdings nur mit **Handersatzsignal** oder schriftlichem Befehl gestattet werden.

1001. Wird die Fahrt an einer nicht bedienten Signaleinrichtung vorbei mit einem schriftlichen Befehl gestattet, muss der Triebfahrzeugführer in gleicher Weise fahren wie auf **Ersatzsignal**, wenn in einer konkreten Bestimmung dieser Vorschrift nichts Anderes festgelegt wurde.

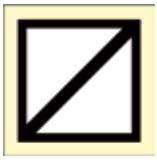
Kapitel IV
Zugeordnete Signaleinrichtungen

A. SIGNALE DER VORSIGNALTAFELN

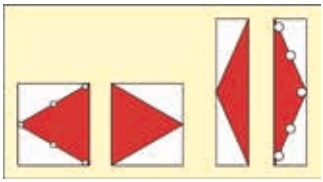
1023. Das Signal **Standort eines selbstständigen Vorsignals** *(weiße quadratische oder auf der kürzeren Seite stehende Rechtecktafel mit schwarzem Rand, darauf zwei übereinander angeordnete schwarze Pfeile mit den Spitzen zueinander)* weist auf den Standort eines selbstständigen Vorsignals einer Einfahr-, Zwischen- oder Ausfahrsignaleinrichtung hin.



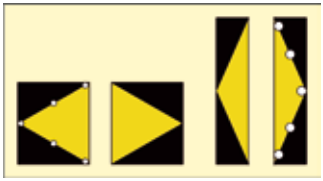
1025. Das Signal **Standort einer Blocksignaleinrichtung** *(weiße quadratische Tafel mit schwarzem Rand, darauf ein schwarzer Kreis mit weißem Zwischenring)* weist auf die Blocksignaleinrichtung des Automatischen Blocks hin, die die Signale der Einfahrsignaleinrichtung eines Bahnhofs vorsignalisiert (...). Wurde der Triebfahrzeugführer über die Fahrt in einem Blockabschnitt, der beidseitig von Bahnhöfen begrenzt wird, verständigt, kündigt es das Signal **Halt** an der Einfahrsignaleinrichtung an.



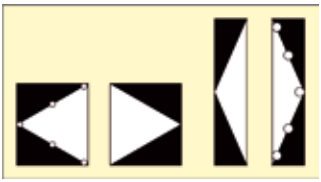
1037. Das Signal **Gruppensignaleinrichtung** *(weiße quadratische Tafel mit schwarzer Umrandung, auf der Tafel ein schwarzer schräger Streifen von der linken unteren Ecke in die rechte obere Ecke)* weist auf eine Gruppensignaleinrichtung hin. Die Weisungen der Signaleinrichtung, an der die Signaltafel mit dem Signal **Gruppensignaleinrichtung** angebracht ist, dürfen nicht als Weisungen einer nur für ein Gleis geltenden Signaleinrichtung gehalten werden.



1038. Das Signal **Hauptsignaleinrichtung befindet sich auf der gegenüberliegenden Seite** *(weiße quadratische oder auf der kürzeren Seite stehende Rechtecktafel mit rotem Dreieck, die Spitze des Dreiecks ist der Hauptsignaleinrichtung zugewandt; wenn die Signaleinrichtung nicht aus reflektierendem Material besteht, sind die Schenkel des Dreiecks mit weißen Reflektoren markiert)* weist auf eine abweichende Anordnung der Hauptsignaleinrichtung hin.



1039. Das Signal **Selbstständiges Vorsignal befindet sich auf der gegenüberliegenden Seite** *(schwarze quadratische oder auf der kürzeren Seite stehende Rechtecktafel mit gelbem Dreieck, die Spitze des Dreiecks ist dem selbständigen Vorsignal zugewandt; wenn die Signaleinrichtung nicht aus reflektierendem Material besteht, sind die Schenkel des Dreiecks mit weißen Reflektoren markiert)* weist auf eine abweichende Anordnung des selbstständigen Vorsignals hin.

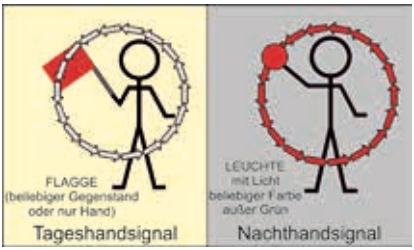


1040. Das Signal **Bahnübergangsüberwachungssignal befindet sich auf der gegenüberliegenden Seite** *(schwarze quadratische oder auf der kürzeren Seite stehende Rechtecktafel mit weißem Dreieck, die Spitze des Dreiecks ist dem Bahnübergangssignal zugewandt; wenn die Signaleinrichtung nicht aus reflektierendem Material besteht, sind die Schenkel des Dreiecks mit weißen Reflektoren markiert)* weist auf eine abweichende Anordnung des Bahnübergangsüberwachungssignals hin.

Kapitel V
Signale mit spezieller Bedeutung

A. DIE FAHRT VERBIETENDE SIGNALE

1070. Das Signal **Halt, Anhalten mit allen Mitteln** *(Kreisen mit einer Signalflagge, einem beliebigen Gegenstand oder nur mit der Hand [Tagessignal]; Kreisen mit einer Leuchte mit einem Licht beliebiger Farbe außer Grün [Nachtsignal])* ist ein sichtbares Signal und ein Befehl zum Anhalten von Fahrzeugen mit allen verfügbaren Mitteln.



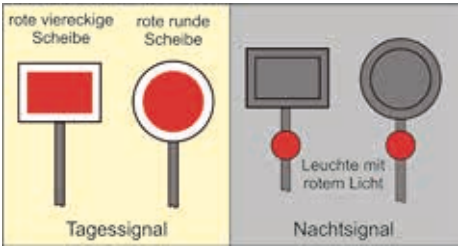
1071. Das Signal **Halt, Anhalten mit allen Mitteln** *(drei kurze, mehrfach wiederholte Töne, abgegeben mit Pfeife, Signalhupe oder Triebfahrzeugpfeifeinrichtung)* ist ein hörbares Signal und ein Befehl zum Anhalten von Fahrzeugen mit allen verfügbaren Mitteln.

1072. Das Signal **Halt, Anhalten mit allen Mitteln** *(ein rotes Licht einer Leuchte am Triebfahrzeug, nach Möglichkeit ergänzt um das blinkende Aufleuchten einer Reflektorleuchte oder das Blinken des oberen Signallichts des Triebfahrzeugs)* ist ein sichtbares Signal und ordnet das Anhalten von Fahrzeugen mit allen verfügbaren Mitteln an.

1073. Der das Signal **Halt, Anhalten mit allen Mitteln** gebende Mitarbeiter, läuft (fährt) dem Zug oder der Rangierfahrt, der oder die anzuhalten ist, möglichst weit von der Gefahrenstelle entfernt entgegen; nach dem Anhalten teilt er dem Triebfahrzeugführer den Grund für das Geben des Signals mit. Der Triebfahrzeugführer des Zuges oder der Rangierfahrt muss am Triebfahrzeug das Signal **Halt, Anhalten mit allen Mitteln** einschalten.

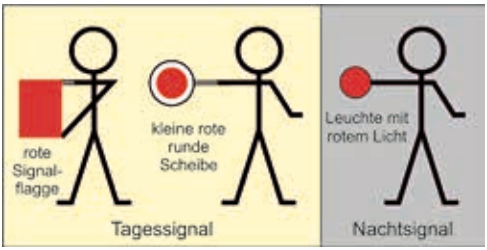
1074. Das Signal **Halt, Anhalten mit allen Mitteln** wird nach Möglichkeit und Bedarf gleichzeitig als sichtbares und hörbares Signal gegeben, allerdings ist auch jedes für sich allein gültig.

1075. Das Signal **Halt** *(rote, auf der längeren Seite stehende Rechtecktafel mit weißem Rand oder rote Scheibe mit weißem Rand [Tagessignal]; rotes, am Mast an einer Signaleinrichtung mit dem Tagessignal angebrachtes Licht [Nachtsignal])* wird mit einer nicht ortsfesten Signaleinrichtung gegeben und weist an, Fahrzeuge vor der gekennzeichneten Stelle anzuhalten.



✶ Eine nicht ortsfeste Signaleinrichtung kann aus reflektierendem Material be-
✶ stehen und darf bei verringerter Sicht nur zum Schutz eines gesperrten Gleis
✶ (Weiche, Gleiskreuzung) d.h. ohne Leuchte mit rotem Licht benutzt werden.

1076. Das Signal **Halt** *(rote Signalflagge, mit beiden Händen so gehalten, dass sie sich in senkrechter Position aufrollt, unmittelbar am Gleis und senkrecht zu diesem Gleis, bzw. kleine rote Scheibe mit weißem Rand, unmittelbar am Gleis und senkrecht zu diesem Gleis gehalten [Tagessignal] oder rotes Licht unmittelbar am Gleis in Schulterhöhe gehalten [Nachtsignal])* ist ein Handsignal und weist an, Fahrzeuge möglichst nahe vor diesem Signal anzuhalten.



1078. Das Handsignal **Halt**, eine nicht ortsfeste Signaleinrichtung mit dem Signal **Halt** oder eine nicht ortsfeste Signaleinrichtung mit dem Signal **Halteplatz** werden dem Triebfahrzeugführer eines Zuges zum sicheren Halten an der gekennzeichneten Stelle durch
   a) das Geben des Handsignals **Warnung** mindestens im Bremswegabstand,
   b) das Anhalten des Zuges an einer Einfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung und das Gestatten der Einfahrt mit einem Signal, nach dem der Triebfahrzeugführer das Halten erwarten muss,
   c) (...),
   d) die Verständigung des Triebfahrzeugführers über den Halteplatz,
   e) das außerplanmäßige Anhalten des Zuges auf Verlangen des Triebfahrzeugführers,
   f) das Anorden des Fahrens nach Sichtverhältnissen,
   g) das Anhalten des Zuges zum Aus- und Einsteigen der Fahrgäste, wenn der Halteplatz im Bereich des Bahnsteigs gekennzeichnet ist,

   vorsignalisiert.

   Der Triebfahrzeugführer ist verpflichtet, vor der gekennzeichneten Stelle anzuhalten, wenn wenigstens eine der vorhergehenden Bedingungen zutrifft.

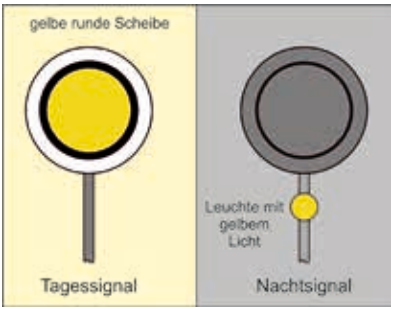
1080. Eine nicht ortsfeste Signaleinrichtung mit dem Signal **Halt**, die abgestellte Fahrzeuge deckt, verbietet es, auf diese Fahrzeuge aufzufahren, sie in Bewegung zu setzen oder auf sie abzudrücken und andere Fahrzeuge auf sie ablaufen zu lassen. Diese Signaleinrichtung muss vor den Fahrzeugen, in der Mitte des Gleises oder unmittelbar rechts am Gleis, auf dem sie stehen, oder an den Fahrzeugen außerhalb ihrer Begrenzungslinie angebracht sein.

1081. Über die Höhe einer nicht ortsfesten Signaleinrichtung mit dem Signal **Halt** hinaus (mit Ausnahme einer Signaleinrichtung, die eine Hauptsignaleinrichtung deckt oder ersetzt) darf der Triebfahrzeugführer im Bahnhof nur fahren, wenn diese Signaleinrichtung weggenommen wird.

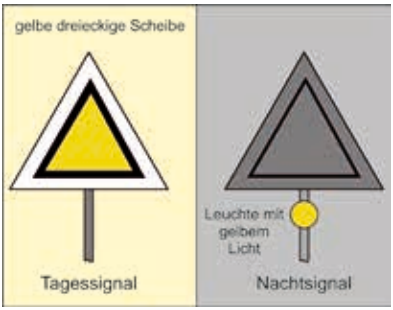
Auf freier Strecke handelt der Triebfahrzeugführer gemäß den Bestimmungen dieser Vorschrift.

B. WARNSIGNALE

1095. Das Signal **Warnung** *(gelbe Scheibe mit schwarzer Einfassung und weißem Rand [Tagessignal]; an einer Signaleinrichtung mit dem Tagessignal angebrachtes gelbes Licht [Nachtsignal])* wird mit einer nicht ortsfesten Signaleinrichtung gegeben, es kündigt das Signal **Halt** an, das mit einer ortsfesten oder nicht ortsfesten Signaleinrichtung gegeben wird.



1096. Das Signal **Warnung** *(auf der Grundlinie stehendes gelbes Dreieckschild mit schwarzer Einfassung und weißem Rand [Tagessignal]; an einer Signaleinrichtung mit dem Tagessignal angebrachtes gelbes Licht [Nachtsignal])* wird mit einer nicht ortsfesten Signaleinrichtung gegeben, es kündigt das Signal **Halt** an, das mit einer ortsfesten oder nicht ortsfesten Signaleinrichtung gegeben wird.



1097. Das Signal **Warnung** *(mit beiden Händen senkrecht zum Gleis gehaltene gelbe Signalflagge, so dass sie sich in senkrechter Position aufrollt [Tagessignal] oder von einem Mitarbeiter gehaltenes gelbes Licht [Nachtsignal])* ist ein Handsignal und kündigt das Signal **Halt** an, das von einer nicht ortsfesten oder einer Handsignaleinrichtung gegeben wird, oder das Signal **Halteplatz**, das durch eine nicht ortsfeste Signaleinrichtung gegeben wird.

C. HÖRBARE SIGNALE

1109. Das Signal **Achtung** *(ein langer Ton mit der Triebfahrzeugpfeifeinrichtung, mindestens zwei Sekunden lang, oder mit der Pfeife)* macht Personen auf die Bewegung von Fahrzeugen aufmerksam.

Dieses Signal kann wiederholt gegeben werden.

1110. Zum Warnen von Personen muss

a) der Triebfahrzeugführer vor dem Anfahren eines Zuges (...), der Reisende befördert, nach einem außerplanmäßigen Halt, außer in Fällen, in denen der Triebfahrzeugführer während des Aufenthalts die zentrale Türverriegelung nicht geöffnet (entsichert) hat und er die Kontrolle darüber hat, dass die Türen geschlossen sind,

b) der Triebfahrzeugführer, wenn er beobachtet, dass sich im Lichtraumprofil des Gleises, auf dem er fährt oder fahren wird, Personen befinden,

✶ c) der Triebfahrzeugführer bei Abfahrt des Zugs von einem Gleis an einem
✶ Bahnsteig, auf dem sich Personen befinden (diese Pflicht trifft nur für
✶ Bahnsteige mit niveaugleichem Zugang über das vom Zug befahrene
✶ Gleis zu),

✶ d) der Triebfahrzeugführer vor Bahnübergängen, und zwar

✶ da) vor Bahnübergängen (bzw. Übergängen für Reisende auf einen Insel-Bahnsteig) mit Warnpfahl oder mit Warnpfahl mit zeitweiliger Gültigkeit für Bahnübergänge (bei Verständigung über die Gültigkeit dieser Warnpfähle) - wiederholt mindestens dreimal ab diesen Warnpfählen bis zum Bahnübergang (Das Signal **Achtung** muss der Triebfahrzeugführer nicht wiederholen, wenn er feststellt, dass sich dem Bahnübergang kein Straßenbenutzer nähert.),

db) vor mit Bahnübergangssicherungsanlagen ausgestatteten Bahnübergängen - sofort wiederholt bis zum Bahnübergang, wenn er eine Störung der Sicherungsanlage wahrnimmt, über die er nicht informiert wurde, ✶

dc) bei Verständigung mit schriftlichem Befehl über die Fahrt zu einem Bahnübergang mit erhöhter Vorsicht - mindestens dreimal ab einer Entfernung von mindestens 250 m vor dem Bahnübergang, bis die Spitze des ersten Fahrzeugs den Bahnübergangs verlassen hat, ✶

dd) vor einem Bahnübergang mit Bahnübergangsüberwachungssignal mit dem Signal **Ungesicherter Bahnübergang** bzw. wenn das Bahnübergangsüberwachungssignal beschädigt ist - mindestens dreimal ab einer Entfernung von mindestens 250 m vor dem Bahnübergang, bis die Spitze des ersten Fahrzeugs den Bahnübergangs verlassen hat, ✶

de) wenn eine Scheibe Op das Fahren mit erhöhter Vorsicht anordnet - mindestens dreimal ab einer Entfernung von mindestens 250 m vor dem Bahnübergang, bis die Spitze des ersten Fahrzeugs den Bahnübergangs verlassen hat, ✶

e) der Triebfahrzeugführer vor Arbeitsstellen - und zwar mit kurzen Unterbrechungen ✶

ea) ab der Stelle, an der er das Signal **Arbeitsstelle, pfeifen** einer Lichtwarnscheibe bemerkt, entweder bis zur Höhe der Lichtwarnscheibe für die entgegengesetzte Fahrtrichtung oder bis zur Höhe der Einfahrsignaleinrichtung des nächsten Bahnhofs, wenn er die Lichtwarnscheibe für die entgegengesetzte Fahrtrichtung nicht bemerkt hat, ✶

eb) ab der Stelle, an der er das Signal **Arbeitsstelle, pfeifen** einer Blitzlichtkette bemerkt, entweder bis zur Höhe der Blitzlichtkette für die entgegengesetzte Fahrtrichtung, oder bis zur Höhe der Einfahrsignaleinrichtung des nächsten Bahnhofs, wenn er die Blitzlichtkette für die entgegengesetzte Fahrtrichtung nicht bemerkt hat, ✶

ec) ab der Stelle, an der er das Signal **Arbeitsstelle, pfeifen** einer Warnsignaleinrichtung mit einem Blitzlicht bemerkt, bis zur Höhe dieser nicht ortsfesten Warnsignaleinrichtung, ✶

ed) ab Höhe der Warnscheibe bis zur Höhe der Warnscheibe für die entgegengesetzte Fahrtrichtung oder bis zur Höhe der Einfahrsignaleinrichtung des nächsten Bahnhofs, wenn er die Warnscheibe für die entgegengesetzte Fahrtrichtung nicht bemerkt hat, ✶

ee) ab Höhe des Warnpfahls mit zeitweiliger Gültigkeit für Arbeitsstellen (bei Verständigung über die Arbeitsstelle) bis zur Höhe der ortsfesten Warnsignaleinrichtung mit dem Signal **Ende der Arbeitsstelle**, ✶

ef) in dem mit schriftlichem Befehl festgelegten Streckenabschnitt, wenn die Arbeitsstelle nicht durch nicht ortsfeste Warnsignaleinrichtungen gedeckt ist, ✶

f) der Triebfahrzeugführer bei Fahrt eines Zuges gegen die richtige Fahrtrichtung[7] oder auf dem falschen Gleis[8], wenn auf dem Nachbargleis an einem Haltepunkt mit niveaugleichem Bahnübergang (Übergang für Reisende) ✶

7 analog dem Fall, dass Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist

8 analog dem Fall, dass kein Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist

ein Zug mit Personenbeförderung hält oder steht, und zwar so lange, bis die Spitze des Zuges den Bahnübergang (Übergang für Reisende) passiert hat,

✶ g) (...)

✶ h) der Triebfahrzeugführer während des Fahrens nach Sichtverhältnissen bei nicht möglicher Verständigung, und zwar mit kurzen Unterbrechungen während der gesamten Fahrt vom Vorsignal bis zur Einfahrsignaleinrichtung des Bahnhofs (...),

✶ i) ein Mitarbeiter in weiteren Fällen gemäß den Bestimmungen dieser Vorschrift

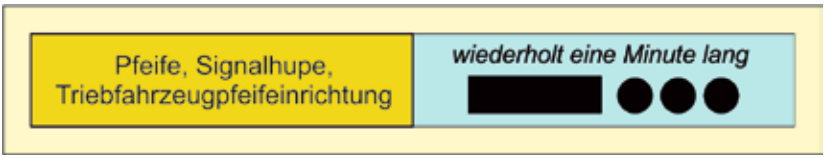
das Signal **Achtung** geben.

Bei einem geschobenen Zug oder einer Rangierfahrt wird in allen genannten Fällen das Signal **Achtung** außer vom Triebfahrzeugführer auch vom Mitarbeiter an der Spitze des geschobenen Zuges oder der Rangierfahrt gegeben.

1111. Das Signal **Achtung** kann auch von weiteren Mitarbeitern des EVU in den durch Vorschriften des EVU festgelegten Fällen gegeben werden.

1115. Das Signal **Feueralarm** *(Gruppe aus einem langen und zwei kurzen Tönen, mindestens eine Minute lang wiederholt, mit der Triebfahrzeugpfeifeinrichtung)* macht die Mitarbeiter auf ein Feuer aufmerksam.

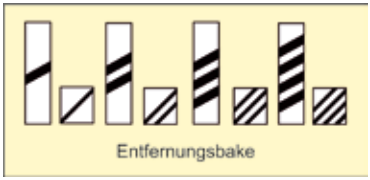
1116. Das Signal **Herbeirufen aller Mitarbeiter** *(Gruppe aus einem langen und drei kurzen Tönen, mindestens eine Minute lang wiederholt, mit Pfeife, Signalhupe oder Triebfahrzeugpfeifeinrichtung)* weist die Mitarbeiter an, sich zu dem signalgebenden Mitarbeiter zu begeben.



E. SIGNALE ZUR KENNZEICHNUNG BESTIMMTER PUNKTE AUF DER STRECKE

1141. Das Signal **Zug nähert sich einem selbstständigen Vorsignal** *(weiße quadratische oder rechteckige, auf der kürzeren Seite stehende Tafel, mit schwarzen Streifen schräg nach rechts oben)* weist auf die Entfernung zum

selbstständigen Vorsignal einer Einfahr-, Zwischen-, Ausfahrsignaleinrichtung oder auf die Entfernung zu einer Kreuztafel hin, die dieses Vorsignal ersetzt.



1143. Es werden
a) mindestens alle 75 m (für Strecken mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h und niedriger) drei,
b) mindestens alle 75 m (für Strecken mit einer Geschwindigkeit von mehr als 60 km/h bis 100 km/h) vier,
c) mindestens alle 100 m (für Strecken mit einer Geschwindigkeit von mehr als 100 km/h) vier

Entfernungsbaken zu einem selbstständigen Vorsignal aufgestellt.

Die am weitesten vom selbstständigen Vorsignal entfernte Entfernungsbake hat drei bzw. vier schwarze Streifen, die am wenigsten entfernte einen schwarzen Streifen.

Entfernungsbaken zu einem selbstständigen Vorsignal werden nach den genannten Regeln auch vor einer Kreuztafel aufgestellt, die ein selbstständiges Vorsignal zu einer Hauptsignaleinrichtung ersetzt.

1144. Das Signal **Zug nähert sich einer Hauptsignaleinrichtung** *(schwarze rechteckige, auf der kürzeren Seite stehende Tafel mit weißem Rand, darauf weiße gleichseitige, auf der Grundlinie stehende Dreiecke aus reflektierendem Material)* weist auf Streckenabschnitten mit unzureichenden Sichtverhältnissen auf die Entfernung zur Hauptsignaleinrichtung hin.

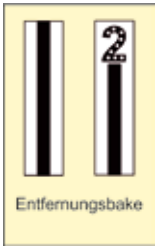
1145. Entfernungsbaken zu einer Hauptsignaleinrichtung werden
a) mindestens alle 75 m (für Strecken mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h und niedriger) drei,
b) mindestens alle 100 m (für Strecken mit einer Geschwindigkeit von mehr als 60 km/h) drei,

vor einer Hauptsignaleinrichtung aufgestellt.

Die am weitesten von einer Hauptsignaleinrichtung entfernte Entfernungsbake hat drei weiße Dreiecke, die am wenigsten entfernte ein weißes Dreieck.

1146. Das Signal **Zug nähert sich einem Stamm-Bahnübergangsüberwachungssignal** *(weiße quadratische oder auf der kürzeren Seite stehende Rechtecktafel mit schwarzem Rand und einem senkrechten schwarzen Streifen in der Mitte; deckt das Stamm-Überwachungssignal mehr als einen Bahnübergang,*

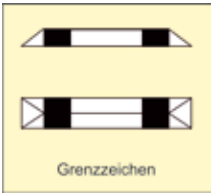
ist im oberen Teil der Entfernungsbake des Stamm-Überwachungssignals die Anzahl der gedeckten Bahnübergänge mit einer schwarzen Ziffer mit weißen Reflektoren angegeben) weist auf die Entfernung zu einem ortsfesten Stamm-Bahnübergangsüberwachungssignal oder auch auf die Anzahl der mit Sicherungsanlagen ausgestatteten Bahnübergänge hin, deren Zustand das Stamm-Bahnübergangsüberwachungssignal anzeigt, sofern es mehr sind als einer.



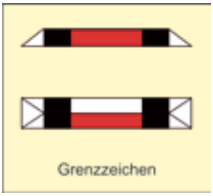
1147. Eine Entfernungsbake zu einem Stamm-Bahnübergangsüberwachungssignal wird mindestens 200 m vor dem Stamm-Überwachungssignal aufgestellt.

Vor einem Überwachungssignalwiederholer und einem nicht ortsfesten Bahnübergangsüberwachungssignal wird keine Entfernungsbake aufgestellt.

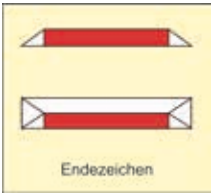
1148. Das Signal **Grenze des Gleises** *(weißer waagerechter Balken mit schwarzen Streifen vor der weißen Abschrägung an den Enden)* weist bei zusammenlaufenden oder sich kreuzenden Gleisen auf die Grenze hin, über die ein Fahrzeug nicht hinausragen darf, um die Fahrt von Fahrzeugen auf dem Nachbargleis nicht zu gefährden.



1149. Das Signal **Ende des Zugfahrwegs** *(weißer waagerechter Balken mit schwarzen Streifen vor der weißen Abschrägung an den Enden, in dessen Mittelteil die vordere Hälfte eines weißen, auf der längeren Seite stehenden Rechtecks, die dem haltenden Zug entgegenzeigt, rot ist)* weist bei zusammenlaufenden oder sich kreuzenden Gleisen auf die Grenze hin, über die ein Fahrzeug nicht hinausragen darf, um die Fahrt von Fahrzeugen auf dem Nachbargleis nicht zu gefährden. Weiterhin legt es das Ende des Zugfahrwegs und (oder) den Beginn des an einer Gruppenhauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereichs fest.

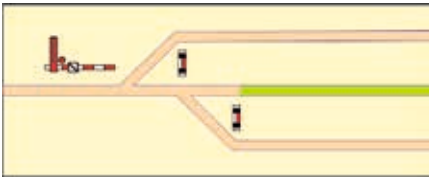


1150. Das Signal **Ende des Zugfahrwegs** *(weißer waagerechter Balken, auf dem die vordere Hälfte eines weißen, auf der längeren Seite stehenden Rechtecks, die dem haltenden Zug entgegenzeigt, rot ist)* legt das Ende des Zugfahrwegs und (oder) den Beginn des an einer Gruppenhauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereichs fest.



1151. Kann vor einem Stumpfgleisabschluss das Endezeichen nicht unmittelbar rechts oder unmittelbar links am Gleis, für das es gilt, aufgestellt werden, wird es in der Gleismitte (zwischen den Schienen) aufgestellt.

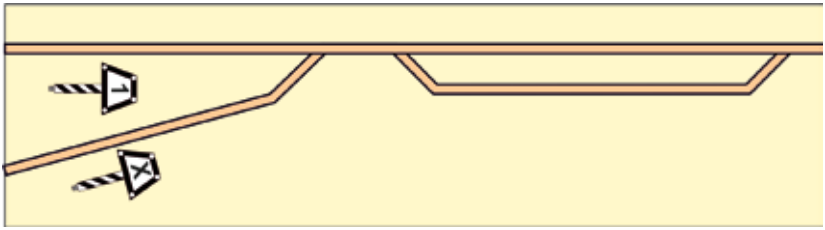
1152. Sind für die entsprechende Fahrtrichtung unmittelbar am Gleis zwei Signaleinrichtungen mit dem Signal **Ende des Zugfahrwegs** angebracht, wird die Fahrt der Fahrzeuge durch die erste Signaleinrichtung in Fahrtrichtung beeinflusst.



1155. **Trapeztafeln** haben Mastschilder mit schrägen schwarzen und weißen Streifen.

1156. Das Signal **Grenze der Betriebsstelle** *(weiße, auf der längsten Seite stehende trapezförmige Tafel mit schwarzem Rand, in der Mitte der Tafel eine schwarze Zahl; wenn die Signaleinrichtung nicht aus reflektierendem Material besteht, befinden sich in den Ecken weiße Reflektoren)* weist auf die Grenze einer Betriebsstelle mit vereinfachter Betriebsführung nach D3 (…) und mit der schwarzen Zahl auf die Nummer des Gleises hin, auf das die Weichen in der Grundposition gestellt sind.

Sind die Weichen in der Grundposition nicht für die Fahrt von diesem Streckengleis gestellt, steht in der Mitte der Tafel der Buchstabe **X**.



1157. Das Signal **Warnung** *(gelbe, auf der längeren Seite stehende Sechsecktafel mit schwarzer Einfassung und weißem Rand, darauf ein schwarzes Kreuz um 45° gedreht; wenn die Signaleinrichtung nicht aus reflektierendem Material besteht, befinden sich in den Winkeln des Kreuzes gelbe Reflektoren)* kündigt das Signal **Halt** an der folgenden Hauptsignaleinrichtung oder das Signal **Grenze der Betriebsstelle** an.

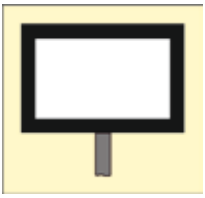
1158. Eine Kreuztafel wird (sofern ihre Aufstellung vorgeschrieben ist)
a) vor der nächstfolgenden Hauptsignaleinrichtung in einer Entfernung von mindestens
aa) **400 m** – für Strecken mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h und niedriger,
ab) **700 m** – für Strecken mit einer Geschwindigkeit von mehr als 60 km/h bis 100 km/h,
b) vor der nächstfolgenden Trapeztafel in einer Entfernung von mindestens 700 m für Strecken mit einer Geschwindigkeit von mehr als 60 km/h
aufgestellt.

1159. Das Signal **Zug nähert sich einem Haltepunkt** *(liegende weiße Rechtecktafel mit drei schwarzen Schrägstreifen)* informiert über die Annäherung an einen Haltepunkt.

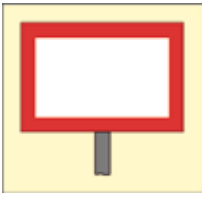
1160. Eine Tafel vor einem Haltepunkt wird in einer Entfernung von mindestens
a) 400 m – für Strecken mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h und niedriger,
b) 700 m – für Strecken mit einer Geschwindigkeit von mehr als 60 km/h bis 100 km/h,
c) 1000 m – für Strecken mit einer Geschwindigkeit von mehr als 100 km/h bis 120 km/h,
d) 1550 m – für Strecken mit einer Geschwindigkeit von mehr als 120 km/h bis 160 km/h,
vor der nächstfolgenden Signaleinrichtung mit dem Signal **Ende des Bahnsteigs** eines Haltepunkts, der sich auf der freien Strecke befindet, aufgestellt.

Wenn die Entfernung bei der Ausfahrt aus einem Bahnhof kürzer ist als die festgelegte Entfernung, wird die Tafel vor einem Haltepunkt am Ausfahr-Außenkopfe aufgestellt; ist die Entfernung zwischen zwei Haltepunkten kürzer, wird sie in Höhe des Signals **Ende des Bahnsteigs** des vorherigen Haltepunktes aufgestellt. In beiden Fällen wird die Tafel vor dem Haltepunkt um das Signal **Verkürzte Entfernung** ergänzt.

1161. Das Signal **Ende des Bahnsteigs** *(auf der längeren Seite stehende weiße Rechtecktafel mit schwarzem Rand)* weist auf die Stelle hin, vor der das erste Fahrzeug für die Beförderung von Reisenden eines Zuges, der an der genannten Stelle Aufenthalt zum Aus- und Einsteigen von Reisenden hat, anhalten muss.



1162. Das Signal **Halteplatz** *(auf der längeren Seite stehende weiße Rechtecktafel mit rotem Rand)* weist den Triebfahrzeugführer an, die Spitze eines anhaltenden Zuges (...), der in einen Bahnhof, eine Betriebsstelle nach D3 (…) einfährt, so nahe wie möglich vor diesem Signal anzuhalten. In Betriebsstellen nach D3 gilt es nur in den von der Vorschrift SŽDC D3 festgelegten Fällen.



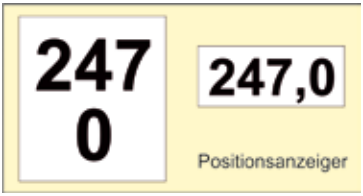
Auf der freien Strecke weist das Signal **Halteplatz** den Triebfahrzeugführer eines nicht gekuppelten Schiebetriebfahrzeugs, das an dieser Stelle die Fahrt beendet, oder den Triebfahrzeugführer eines Zuges (...) (die an dieser Stelle halten) an, so nahe wie möglich vor diesem Signal zu halten.

1163. Das Signal **Halteplatz** *(auf der längeren Seite stehende weiße Rechtecktafel mit rotem Rand, in der Mitte der Tafel die schwarzen Buchstaben „Os“)* weist den Triebfahrzeugführer eines Zuges, der in einen Bahnhof, eine Betriebsstelle nach D3 (…) einfährt und zum Aus- und Einsteigen von Reisenden hält, an, die Spitze des Zuges so nahe wie möglich vor diesem Signal anzuhalten.

1164. Bei Platzmangel können Signaleinrichtungen mit dem Signal **Halteplatz** auch auf der kürzeren Seite stehen.

1165. Das Signal **Halteplatz** gilt für die beiden Gleise, zwischen denen es gegeben wird.

1166. Das Signal **Kilometerposition** *(weiße rechtwinklige, annähernd quadratische Tafel, die obere schwarze Zahl zeigt die Kilometerposition, die schwarze Zahl darunter die Hektometerposition an, oder auf der längeren Seite stehende weiße Rechtecktafel mit schwarzer Zahl, die die Kilometer- und Hektometerposition angibt)* informiert über die Position auf der Strecke.



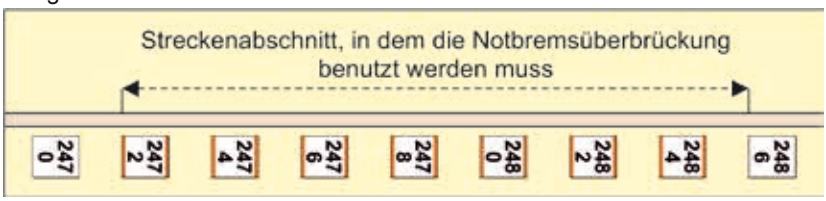
1167. Das Signal **Kilometerposition** *(weiße rechtwinklige, annähernd quadratische Tafel, die obere schwarze Zahl zeigt die Kilometerposition, die schwarze Zahl darunter die Hektometerposition an, die obere und untere Seite der Tafel sind ergänzt durch waagerechte orangefarbene Streifen, oder auf der längeren Seite stehende weiße Rechtecktafel mit*

schwarzer Zahl, die die Kilometer- und die Hektometerposition anzeigt, die obere und untere Seite ergänzt um orangefarbene Streifen) informiert über die Position auf der Strecke und kennzeichnet einen Streckenabschnitt, in dem die Notbremsüberbrückung benutzt werden muss, wenn die Zuggarnitur damit ausgestattet ist.

1168. Das Signal **Kilometerposition** *(gelbe rechtwinklige, annähernd quadratische Tafel, die obere schwarze Zahl zeigt die Kilometerposition, die schwarze Zahl darunter die Hektometerposition an, oder auf der längeren Seite stehende gelbe Rechtecktafel mit schwarzer Zahl, die die Kilometer- und die Hektometerposition anzeigt)* informiert über die Position auf der Strecke und darüber, dass sich mindestens im Bremswegabstand ein Bahnübergang mit Sicherungsanlage befindet.

1169. Das Signal **Kilometerposition** *(gelbe rechtwinklige, annähernd quadratische Tafel, die obere schwarze Zahl zeigt die Kilometerposition, die schwarze Zahl darunter die Hektometerposition an, die obere und untere Seite der Tafel sind ergänzt durch waagerechte orangefarbene Streifen, oder auf der längeren Seite stehende gelbe Rechtecktafel mit schwarzer Zahl, die die Kilometer- und die Hektometerposition anzeigt, die obere und untere Seite der Tafel ergänzt um waagerechte orangefarbene Streifen)* informiert über die Position auf der Strecke, darüber, dass sich mindestens im Bremswegabstand ein Bahnübergang mit Sicherungsanlage befindet, und kennzeichnet einen Streckenabschnitt, in dem die Notbremsüberbrückung benutzt werden muss, wenn die Zuggarnitur damit ausgestattet ist.

1170. In einem Streckenabschnitt, in dem die Notbremsüberbrückung benutzt werden muss, müssen alle Positionsanzeiger mit orangefarbenen Streifen versehen sein. Dieser Abschnitt wird mit dem ersten Positionsanzeiger ohne orangefarbene Streifen beendet.

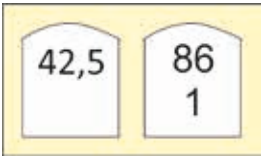


1171. Positionsanzeiger mit gelber Tafel werden mindestens
a) **400 m** – für Strecken mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h und niedriger,
b) **700 m** – für Strecken mit einer Geschwindigkeit von mehr als 60 km/h bis 100 km/h,
c) **1000 m** – für Strecken mit einer Geschwindigkeit von mehr als 100 km/h bis 120 km/h,
d) **1550 m** – für Strecken mit einer Geschwindigkeit von mehr als 120 km/h bis 160 km/h,

vor einem mit einer Bahnübergangssicherungsanlage ausgerüsteten Bahnübergang ohne Überwachungssignal aufgestellt.

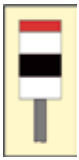
1172. Ist zwischen Bahnübergängen mit Bahnübergangssicherungsanlage die Entfernung kürzer als der für die Aufstellung des Positionsanzeigers gelbe Tafel festgelegte Abstand, wird nur ein Positionsanzeiger mit gelber Tafel vor dem ersten Bahnübergang mit Sicherungsanlage aufgestellt.

1173. Die Position auf der Strecke kann auch mit einem Streckenzeichen *(niedrige weiße Säule mit schwarzer Zahl, die die Kilometer- und Hektometerposition angibt)* bestimmt werden. Dieses Zeichen kann nicht zur Angabe von Informationen über einen Bahnübergang mit Sicherungsanlage und/oder über die Notwendigkeit der Benutzung der Notbremsüberbrückung verwendet werden.



1174. Das Signal **Grenze eines isolierten Abschnitts** *(niedrige weiße Säule mit rotem Kopf und schwarzem waagerechten Streifen)* legt Beginn und Ende der Stelle fest, über die hinaus ein Zug oder eine Rangierfahrt bei einer Wendefahrt fahren muss und wo es verboten ist, Fahrzeuge abzustellen bzw. wo das Halten nur in Ausnahmefällen und nur so lange wie unbedingt nötig gestattet ist.

1175. Das Signal **Grenze eines isolierten Abschnitts** *(auf der kürzeren Seite stehende Rechtecktafel mit rotem waagerechten Streifen auf der Oberseite, in der Mitte der weißen Fläche ein waagerechter schwarzer Streifen)* legt die Stelle fest, hinter der ein Zug, der an einem Haltepunkt zum Aus- und Einsteigen von Reisenden hält, mit allen Fahrzeugen halten muss, wenn das die Zuglänge und die Entfernung zwischen diesem Signal und dem Signal **Ende des Bahnsteigs** bzw. **Halteplatz** ermöglicht.



1176. Das Signal **Streckensteigung** *(schwarze, auf der kürzeren Seite stehende Rechtecktafel, darin ein auf der Grundlinie stehendes weißes Fünfeck, darin eine schwarze Zahl, die die Länge des Abschnitts in Metern angibt, darüber eine rote Zahl, die die Neigung in Promille anzeigt)* informiert über eine Steigung im folgenden Streckenabschnitt.

1177. Das Signal **Streckengefälle** *(schwarze, auf der kürzeren Seite stehende Rechtecktafel, darin ein auf der Spitze stehendes weißes Fünfeck, darin eine schwarze Zahl, die die Länge des Abschnitts in Metern angibt, darunter eine rote Zahl, die die Neigung in Promille anzeigt)* informiert über ein Gefälle im folgenden Streckenabschnitt.

1178. Ein Neigungsanzeiger wird je nach Streckenneigung aufgestellt

Neigung der Strecke	**Angabe an der Signaleinrichtung (rote Zahl)**
mehr als 5 ‰ bis einschließlich 10 ‰	10
mehr als 10 ‰ bis einschließlich 15 ‰	15
mehr als 15 ‰ bis einschließlich 20 ‰	20
mehr als 20 ‰ bis einschließlich 25 ‰	25
✶ und so weiter jeweils alle 5 ‰	und so weiter in 5er Schritten

F. SIGNALE FÜR DIE ZUGSICHERUNG (…)

1198. Das Signal **VZ[9] auf die Frequenz 50 Hz umschalten** *(schwarze, auf der kürzeren Seite stehende Rechtecktafel mit weißem Rand, auf der Tafel die weißen Buchstaben „VZ“ sowie die Ziffer „5“, die die Frequenz 50 Hz angibt; besteht die Signaleinrichtung nicht aus reflektierendem Material, werden die Buchstaben und die Ziffer mit weißen Reflektoren ergänzt)* weist an, den Zugsicherungs-Frequenzschalter in die Position 50 Hz umzuschalten.

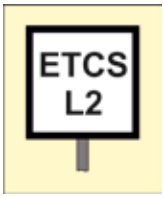
9 VZ – Vlakový zabezpečovač – Zugsicherung tschechischer Bauart der SŽDC

1199. Das Signal **VZ**[10] **auf die Frequenz 75 Hz umschalten** *(schwarze, auf der kürzeren Seite stehende Rechtecktafel mit weißem Rand, auf der Tafel die weißen Buchstaben „VZ“ sowie die Ziffer „7“, die die Frequenz 75 Hz angibt; besteht die Signaleinrichtung nicht aus reflektierendem Material, werden die Buchstaben und die Ziffer mit weißen Reflektoren ergänzt)* weist an, den Zugsicherungs-Frequenzschalter in die Position 75 Hz umzuschalten.

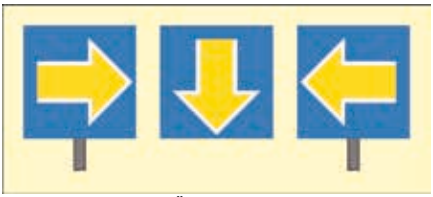
1204. Das Signal **Vorsignal zum Wechsel des ETCS-Levels** *(gelbe quadratische Tafel mit schwarzer Umrandung, innen im oberen Teil die schwarze Aufschrift „LT“, im unteren Teil die Aufschrift „ETCS“)* weist den Triebfahrzeugführer eines Zuges mit eingeschaltetem ETCS-Mobilteil an, gemäß den betrieblichen Vorschriften für ETCS-Betrieb zu handeln, und informiert den Triebfahrzeugführer, dass mindestens im Bremswegabstand eine Signaleinrichtung mit dem Signal **Wechsel des ETCS-Levels** folgen wird.

1205. Das Signal **Wechsel des ETCS-Levels** *(weiße quadratische Tafel mit schwarzer Umrandung, innen im oberen Teil die schwarze Aufschrift „LT“, im unteren Teil die Aufschrift „ETCS“)* kennzeichnet die Stelle auf der Strecke, an der der Bereich beginnt, in dem die Zugfahrt auf einem anderen Level der ETCS-Zugsicherung gesichert wird, und informiert, dass das Umschalten des Levels bei einem eingeschalteten ETCS-Mobilteils selbsttätig erfolgt.

1206. Das Signal **Eintritt in den Bereich des ETCS-Levels 2** *(weiße quadratische Tafel mit schwarzer Umrandung, innen im oberen Teil die schwarze Aufschrift „ETCS“, im unteren Teil die Aufschrift „L2“)* kennzeichnet die Stelle auf der Strecke, an der der Bereich beginnt, in dem die Zugfahrt auf Level 2 der ETCS-Zugsicherung gesichert wird, wenn kein selbsttätiges Umschalten des eingeschalteten ETCS-Mobilteils sichergestellt ist. Das Signal weist den Triebfahrzeugführer an, nach dem Anhalten das ETCS-Mobilteil in Level 2 umzuschalten, wenn das führende Schienenfahrzeug seine Fahrt als Zug oder Rangierabteilung im ETCS-Bereich fortsetzen ✶ wird.



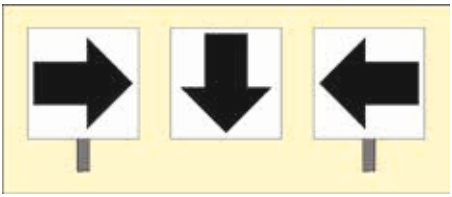
1207. Das Signal **Unveränderliche ETCS-Signaleinrichtung** *(blaue quadratische Tafel mit gelbem Pfeil mit weißem Rand, der Pfeil weist auf das Gleis, für welches die Signaleinrichtung gilt)* kennzeichnet die Stelle,



10 VZ – Vlakový zabezpečovač – Zugsicherung tschechischer Bauart der SŽDC

an der ein unter eingeschränkter ETCS-Zugsicherung fahrender Zug in den durch die betrieblichen Vorschriften für ETCS-Betrieb festgelegten Fällen nicht durchfahren darf.

1208. Das Signal **ETCS-Lokalisierungszeichen** *(weiße quadratische Tafel, darauf ein schwarzer Pfeil, der zu dem Gleis zeigt, für das die Signaleinrichtung gilt)* kennzeichnet die Stelle, vor der der Triebfahrzeugführer an der Spitze eines Zuges bestätigen muss, dass das Gleis zwischen der Spitze des Zuges und dieser Signaleinrichtung frei ist, wenn er von der ETCS-Anlage dazu aufgefordert wird. Einzelheiten regeln die betrieblichen Vorschriften für den ETCS-Betrieb.



1209. Das Signal **Austrittsgrenze aus dem ETCS-Bereich** *(weiße quadratische Tafel mit schwarzem Rand, innen die schwarze Aufschrift „ETCS“, und einem roten Streifen aus der linken unteren in die rechte obere Ecke)* kennzeichnet die Stelle auf der Strecke, an der der Bereich endet, in dem die Zugfahrt unter ETCS-Zugsicherung erfolgt, und informiert über die selbsttätige Umschaltung des ETCS-Mobilteils des Zuges in das Level der nationalen Zugsicherung, wenn das Fahrzeug damit ausgestattet ist, oder in das ETCS-Level 0.

1210. Eine Signaleinrichtung mit dem Signal **Wechsel des ETCS-Levels** wird an der Stelle aufgestellt, an der der ETCS-Bereich beginnt oder an der das ETCS-Level wechselt und die selbsttätige Umschaltung auf das neue Level erfolgt. Sie wird in der Regel an einer Hauptsignaleinrichtung oder in deren unmittelbarer Nähe angebracht.

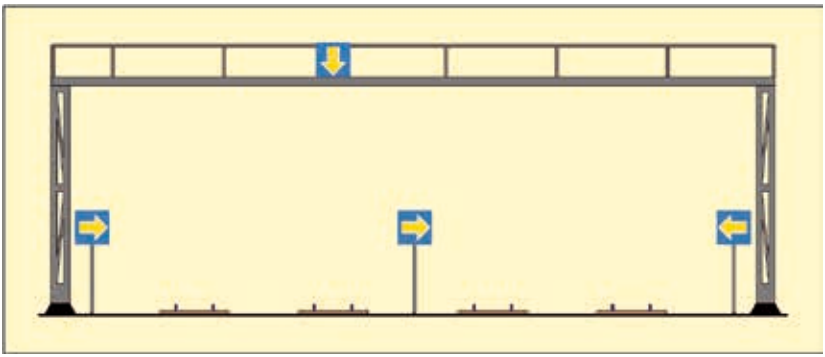
Eine Signaleinrichtung mit dem Signal **Vorsignal zum Wechsel des ETCS-Levels** wird mindestens im Bremswegabstand, höchstens im doppelten Bremswegabstand vor der Signaleinrichtung **Wechsel des ETCS-Levels**, am Anfang des ETCS-Bereiches Level 2 aufgestellt. Sie wird in der Regel an der Signaleinrichtung angebracht (oder in ihrer unmittelbaren Nähe), die eine Hauptsignaleinrichtung vorsignalisiert, an der der Bereich des Levels 2 beginnt.

Eine Signaleinrichtung mit dem Signal **Eintritt in den Bereich des ETCS-Levels 2** wird im Einfahr-Außenkopf des Bahnhofs für die Fahrt von einer Strecke angebracht, von der aus technischen Gründen die Umschaltung auf ETCS-Level 2 während der Fahrt nicht erfolgt.

Eine Signaleinrichtung mit dem Signal **Unveränderliche ETCS-Signaleinrichtung** wird gemäß den betrieblichen Vorschriften für ETCS-Betrieb angebracht.

Eine Signaleinrichtung mit dem Signal **ETCS-Lokalisierungszeichen** wird dort angebracht, wo es keine Hauptsignaleinrichtung und auch keine **Unveränderliche ETCS-Signaleinrichtung** gibt und wo es zweckmäßig ist, den Übergang in die volle oder eingeschränkte ETCS-Sicherung durchführen zu können.

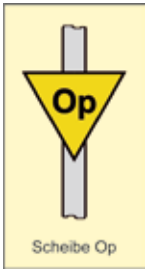
1211. Ein Beispiel für die Anbringung von Signaleinrichtungen mit dem Signal **Unveränderliche ETCS-Signaleinrichtung** (Signaleinrichtungen mit dem Signal **ETCS-Lokalisierungszeichen** werden in gleicher Weise angebracht).



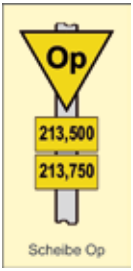
1212. Signale für ETCS gelten nur für die Triebfahrzeugführer führender Triebfahrzeuge, die mit einem arbeitenden ETCS-Mobilteil ausgerüstet sind. Die Signaleinrichtung mit dem Signal **Unveränderliche ETCS-Signaleinrichtung** hat für diese Züge den Charakter einer Hauptsignaleinrichtung.

G. SIGNALE MIT BESONDERER BEDEUTUNG

1227. Das Signal **Ungesicherten Bahnübergang erwarten** *(gelbe, auf der Spitze stehende dreieckige Scheibe mit schwarzem Rand und den schwarzen Buchstaben „Op“)* weist nur in den mit dieser Vorschrift festgelegten Fällen den Triebfahrzeugführer an, an alle Bahnübergänge mit Sicherungsanlage im folgenden Blockabschnitt mit erhöhter Vorsicht heranzufahren. Befindet sich die Scheibe Op an einer Deckungssignaleinrichtung, weist sie an, auf diese Weise an alle Bahnübergänge mit Sicherungsanlage bis zur nächsten Hauptsignaleinrichtung heranzufahren. ✶



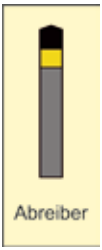
1228. Das Signal **Ungesicherten Bahnübergang erwarten** *(gelbe, auf der Spitze stehende dreieckige Scheibe mit schwarzem Rand und mit den schwarzen Buchstaben „Op“, ergänzt darunter um eine auf der längeren Seite stehende gelbe Rechtecktafel bzw. -tafeln, in der Mitte schwarze Zahlen, die die Kilometerposition der Bahnübergänge in der Reihenfolge beginnend mit dem nächstliegenden Bahnübergang von oben nach unten angeben)* weist nur in den mit dieser Vorschrift festgelegten Fällen den Triebfahrzeugführer an, an die genannten Bahnübergänge mit erhöhter Vorsicht heranzufahren.



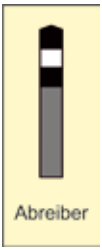
1229. Die Scheibe Op wird
   a) am Mast einer Hauptsignaleinrichtung oder
   b) an Auslegern (Brücken) unter, über oder rechts neben der entsprechenden Signaleinrichtung oder
   c) an einer nicht ortsfesten Signaleinrichtung mit dem Signal **Halt**, wenn die nicht ortsfeste Signaleinrichtung die Hauptsignaleinrichtung ersetzt,

   angebracht.

1230. Das Signal **Schalten Sie die Radreinigungsvorrichtung ein** *(grauer Pfahl mit schwarzem Kopf, unterdem sich ein waagerechter gelber Streifen befindet)* weist den Triebfahrzeugführer eines einzeln fahrenden Triebfahrzeuges an, die Reinigungs-Anpressvorrichtung für die Radreinigung in Betrieb zu setzen, sofern das Fahrzeug damit ausgerüstet ist.



1231. Das Signal **Schalten Sie die Radreinigungsvorrichtung aus** *(grauer Pfahl mit schwarzem Kopf, unter dem sich ein waagerechter weißer und schwarzer Streifen befindet)* gestattet dem Triebfahrzeugführer eines einzeln fahrenden Triebfahrzeuges, die Reinigungs-Anpressvorrichtung für die Radreinigung außer Betrieb zu nehmen.

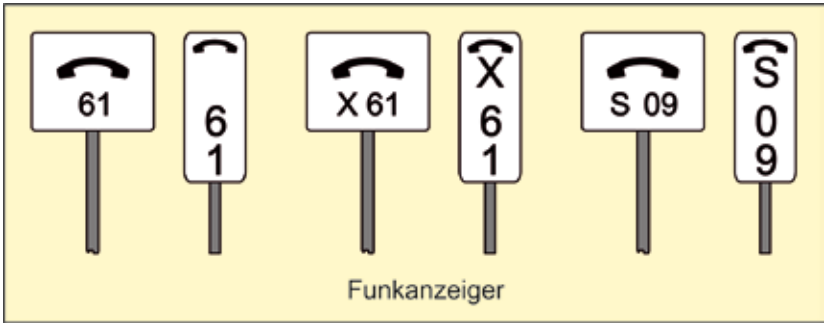


1232. Das Signal **Kanalgruppe umschalten** *(weiße, auf der längeren Seite stehende Tafel, darauf eine schwarze, die Kanalgruppe bezeichnende Zahl, über ihr das Symbol eines Telefonhörers, oder weiße, auf der kürzeren Seite stehende Tafel, wobei die Zahl der Kanalgruppe aus schwarzen Ziffern besteht, die in einer Spalte von oben nach unten unter dem Symbol des Telefonhörers angeordnet sind)* weist an, das Zugfunksystem auf die angegebene Kanalgruppe umzuschalten.

Befindet sich auf dem Funkanzeiger ein großer schwarzer Buchstabe „X“ vor (über) der Zahl der Kanalgruppe, informiert dieser über die Prüfung der

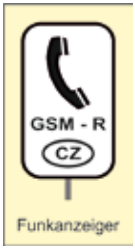
Verbindung mit dem Dispatcher, ohne den Buchstaben X mit dem Fahrdienstleiter.

Der schwarze Buchstabe „S“ auf dem Funkanzeiger vor (über) der Zahl der Kanalgruppe weist auf Simplexbetrieb hin.



1233. Das Signal **GSM-R-Funksystem zur Registrierung vorbereiten** *(gelbe, auf der kürzeren Seite stehende rechteckige Tafel mit schwarzem Rand, darauf die Buchstaben GSM-R, über den Buchstaben das Symbol eines Telefonhörers, unter den Buchstaben sind in einer Ellipse die Buchstaben angegeben, die das Symbol des Staates zum Ausdruck bringen, in dessen GSM-R-System die Registrierung erfolgt)* weist an, die Registrierung des GSM-R-Funkgerätes einzuleiten, sodass dieses Gerät am Signal **Beginn des GSM-R-Funksystems** im GSM-R-System registriert wird. ✶

1234. Das Signal **Beginn des GSM-R-Funksystems** *(weiße, auf der kürzeren Seite stehende rechteckige Tafel mit schwarzem Rand, darauf die Buchstaben GSM-R, über den Buchstaben das Symbol eines Telefonhörers, unter den Buchstaben sind in einer Ellipse die Buchstaben angegeben, die das Symbol des Staates zum Ausdruck bringen, in dessen GSM-R-Systems die Registrierung erfolgt)* weist an, die Funkkommunikation im nationalen GSM-R-System entsprechend dem jeweiligen Staatssymbol auszuführen. ✶



1235. Das Signal **Ende des GSM-R Funksystem** *(weiße, auf der kürzeren Seite stehende rechteckige Tafel mit schwarzem Rand, darauf die Buchstaben GSM-R, über den Buchstaben das Symbol eines Telefonhörers, unter den Buchstaben sind in einer Ellipse die Buchstaben angegeben, die das Symbol des Staates zum Ausdruck bringen, in dessen GSM-R-System die Registrierung erfolgt, und ein roter Streifen von der linken unteren in die rechte obere Ecke)* weist an, sofort das Funkgerät aus dem GSM-R-System abzumelden. ✶

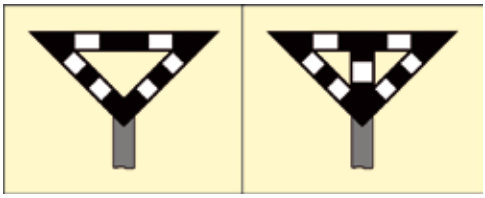
✶ Die Signaleinrichtung mit diesem Signal wird nicht aufgestellt, wenn sich hinter
✶ dieser Signaleinrichtung kein anderes Funksystem anschließt.

1236. Das Signal **Beginn der Arbeit des Schiebetriebfahrzeugs** *(quadratische weiße Tafel mit schwarzem Rand und einem schwarzem, nach oben zeigendem Pfeil)* weist den Triebfahrzeugführer eines Schiebe- bzw. eines Zwischentriebfahrzeugs an, Antriebskraft zu entwickeln.

1237. Das Signal **Ende der Arbeit des Schiebetriebfahrzeugs** (*quadratische weiße Tafel mit schwarzem Rand und einem schwarzem, nach unten zeigenden Pfeil)* weist den Triebfahrzeugführer eines Schiebe- bzw. eines Zwischentriebfahrzeugs an, die Entwicklung von Antriebskraft einzustellen.

1238. Das Signal **Arbeit des Schneepflugs einstellen** *(auf der Spitze stehendes Quadrat mit Diagonalen; das Quadrat und die Diagonalen haben schwarze und weiße Streifen ungleicher Länge)* weist an, die Arbeit des Schneepflugs einzustellen.

1239. Das Signal **Arbeit des Schneepflugs aufnehmen** *(Dreieck oder Dreieck mit Mittellinie mit der Spitze nach unten, mit schwarzen und weißen Streifen ungleicher Länge)* weist auf einen Abschnitt hin, der keine Hindernisse für die Arbeit mit dem Schneepflug aufweist.

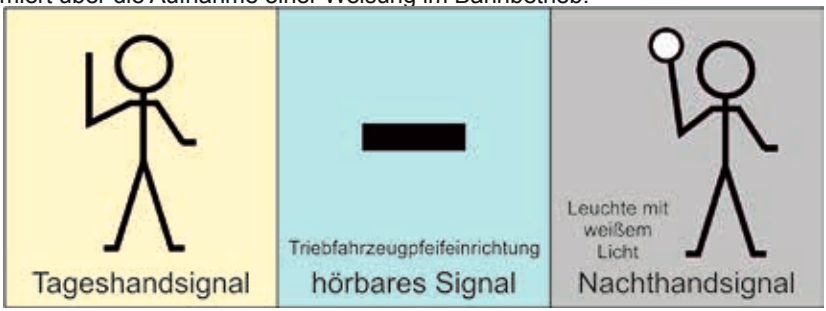


H. SONSTIGE SIGNALE

1251. Das Signal **Durchfahrt möglich** *(rechteckige, auf der längeren Seite stehende weiße Tafel mit schwarzem Pfeil, die in horizontaler Stellung senkrecht zum Gleis, für das sie gilt, gezeigt wird)* weist den Triebfahrzeugführer eines durchfahrenden Zuges darauf hin, dass die Störung der Streckeneinrichtung der Zugsicherung oder die Störung einer Bahnübergangssicherungsanlage mit Überwachungssignal bereits gemeldet wurde und deshalb für den Triebfahrzeugführer die Pflicht zur Meldung der Störung im

benachbarten Bahnhof entfällt. Dieses Signal gibt der Fahrdienstleiter oder auf seinen Befehl hin auch ein anderer Mitarbeiter.

1252. Das Signal **Aufnahme der Weisung** *(Heben des Unterarms und der Handfläche [Tagessignal] oder mit einer Handleuchte mit weißem Licht [Nachtsignal]; ein langer Ton mit der Triebfahrzeugpfeifeinrichtung [hörbares Signal])* informiert über die Aufnahme einer Weisung im Bahnbetrieb.

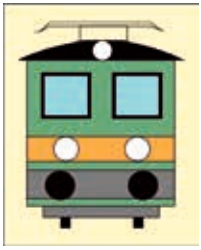


1253. Mit dem hörbaren Signal **Aufnahme der Weisung** bestätigt der Triebfahrzeugführer
   a) bei fahrenden Zügen die Aufnahme der Signale **Planmäßige Fahrtzeit nicht verkürzen, Fahren mit verminderter Leistung, Rangieren über das Grenzzeichen hinaus, Durchfahrt möglich** (…),
   b) bei Zügen und Rangierfahrten die Aufnahme des Signals **Zustimmung zum Rangieren**,
   c) bei einem stehenden Triebfahrzeug die Aufnahme einer Weisung.

Kapitel VI
Signale an Fahrzeugen

A. SIGNALE AN ZÜGEN UND AN RANGIERFAHRTEN

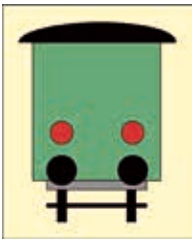
1262. Das Signal **Zugspitze** *(an der Vorderseite des Triefahrzeugs an der Spitze des Zuges (...) zwei weiß leuchtende Lichter in gleicher Höhe oder zwei weiße Lichter, ergänzt um ein weißes Licht über ihnen zur Form eines gleichschenkligen Dreiecks, wenn das Fahrzeug damit ausgestattet ist)* weist die Mitarbeiter auf die Spitze des Zuges hin (...).



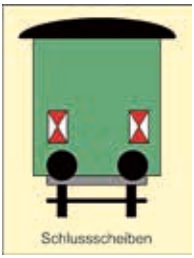
1263. Ist das erste Fahrzeug eines geschobenen Zuges (...) an der Vorderseite mit weißen Lichtern ausgestattet, muss es mit dem Signal **Zugspitze** gekenn-

zeichnet sein. Bei verringerter Sicht muss jedoch die Spitze eines geschobenen Zuges (...) immer mit dem Signal **Zugspitze** gekennzeichnet sein.

1264. Das Signal **Zugschluss** *[zwei in gleicher Höhe an der Rückseite des letzten Fahrzeugs des Zuges angebrachte rote Lichter (...)]* weist die Mitarbeiter auf das letzte Fahrzeug eines Zuges hin (...).



1265. Das Signal **Zugschluss** *[zwei auf der kürzeren Seite stehende rechteckige oder quadratische Tafeln, die aus zwei einander zugewandten roten und weißen Dreiecken bestehen und in gleicher Höhe an der Rückseite des letzten Fahrzeugs des Zuges angebracht sind (...)]* weist die Mitarbeiter auf das letzte Fahrzeug eines Zuges hin (...).

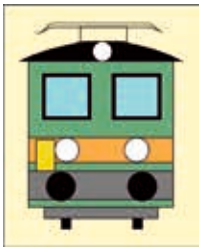


1266. Die Benutzung von Schlussscheiben anderer Eisenbahnen ist nur gestattet, wenn sie der in dieser Vorschrift gegebenen Beschreibung der Schlussscheiben entsprechen.

1267. Beim Einsatz eines nicht gekuppelten Schiebetriebfahrzeugs muss mit dem Signal Zugschluss außer dem Schiebetriebfahrzeug auch das letzte gezogene Fahrzeug des Zuges gekennzeichnet werden.

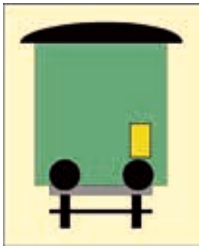
1268. Mit Ausnahme von Zügen mit nicht gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug darf sich ein Schlusssignal nur am letzten Fahrzeug des Zuges befinden (...). Die Anbringung von Schlusssignalen an anderen Fahrzeugen ist nicht gestattet.

1269. Das Signal **Spitze eines bei nicht möglicher Verständigung fahrenden Zuges** *[Signal* **Zugspitze***, ergänzt um eine auf der kürzeren Seite stehende Rechtecktafel gelber Farbe, die sich rechts an der Vorderseite des ersten Fahrzeugs des Zuges befindet (...)]* informiert die Mitarbeiter über einen nach Sichtverhältnissen fahrenden Zug bei nicht möglicher Verständigung (...).[11]



11 Sollte die gelbe Scheibe nicht vorhanden sein, wird das Signal nicht angewendet.

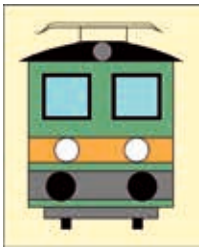
1270. Das Signal **Ende des Zugteils** *[auf der kürzeren Seite stehende gelbe Rechtecktafel, die sich rechts an der Rückseite des letzten Fahrzeugs eines Zugteils befindet (...)]* weist die Mitarbeiter auf das letzte Fahrzeug des Teils eines Zuges hin (...), der in Teilen von der Strecke abtransportiert wird.



Werden alle Zugteile (...) in den vorgelegenen Bahnhof abtransportiert, muss der letzte abtransportierte Teil mit dem Signal **Zugschluss** gekennzeichnet werden.

Werden jedoch ein oder mehrere Teile (bzw. alle Teile) des Zuges (...) in den rückgelegenen Bahnhof abtransportiert, müssen alle Zugteile (...) mit dem Signal **Ende des Zugteils** gekennzeichnet werden; das Signal **Zugschluss** muss vom ersten zurückkehrenden Teil abgenommen werden.[12]

1271. Das Signal **Triebfahrzeug beim Rangieren** *(zwei weiß leuchtende Lichter in gleicher Höhe an der Vorder- und an Rückseite des Triebfahrzeugs)* weist die Mitarbeiter auf das Triebfahrzeug einer Rangierfahrt hin.



1272. Für die Richtigkeit der Signale an Zügen und Rangierfahrten und für deren Anbringung an den richtigen Fahrzeugen haftet das EVU. Bei festgestellten Mängeln kümmert sich der Triebfahrzeugführer um die Mängelbeseitigung,

Die Bestimmung des ersten Absatzes bezieht sich auch auf den Wechsel von Signalen an den Fahrzeugen bei einem Zug, der von einem Kilometer auf freier Strecke nach Fahrplan zurückkehrt. Der Triebfahrzeugführer haftet in einem solchen Fall dafür, dass der Zug komplett an der Wendestelle angekommen ist; stellt er fest, dass der Zug nicht komplett angekommen ist, darf er nicht zurückkehren und muss diese Tatsache den Fahrdienstleitern beider benachbarter Bahnhöfe (ggf. über einen von ihnen) melden.

B. VERHALTEN BEI STÖRUNGEN AN DER KENNZEICHNUNG DER ZUGSPITZE

1287. Wird festgestellt, dass am Zug das Signal **Zugspitze** fehlt (bzw. unvollständig ist), hält der Fahrdienstleiter des nächstgelegenen Bahnhofs den Zug an und weist den Triebfahrzeugführer an, den Mangel zu beheben.

12 Sollte die gelbe Scheibe nicht vorhanden sein, wird das Signal nicht angewendet.

Der Fahrdienstleiter muss den Zug nicht anhalten, wenn er Funkverbindung zum Triebfahrzeugführer hat, über die er ihm den Mangel melden kann. Kann der Triebfahrzeugführer das Signal während der Fahrt bzw. bei einem Halt nicht einschalten, muss er den Zug am nächsten Bahnhof anhalten und dort den Mangel beheben.
Das Einschalten des Signals hat der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter zu melden.

C. VERHALTEN BEI MÄNGELN AN DER KENNZEICHNUNG DES ZUGSCHLUSSES

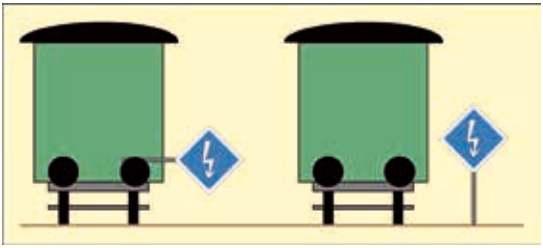
1303. Wird festgestellt, dass am Zug das Schlusssignal fehlt (bzw. unvollständig ist) oder dass am Zug mehrere Schlusssignale an verschiedenen Fahrzeugen vorhanden sind (außer dem letzten Fahrzeug eines Zuges mit nicht gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug), hält der Fahrdienstleiter des nächstgelegenen Bahnhofs den Zug an und weist den Triebfahrzeugführer an, für die Beseitigung des Mangels sorgen.

Der Fahrdienstleiter muss den Zug nicht anhalten, wenn er Funkverbindung zum Triebfahrzeugführer hat, über die er ihm den Mangel melden kann. Kann der Triebfahrzeugführer das Ein- bzw. Ausschalten des Signals während der Fahrt bzw. bei einem Halt nicht gewährleisten, muss er den Zug im nächsten Bahnhof anhalten und dort für die Mängelbeseitigung sorgen.

Das Schlusssignal darf nur eingeschaltet (angebracht) sein, wenn der Triebfahrzeugführer sicher ist, dass der Zug vollständig ist. Das Einschalten (Anbringen, Ausschalten, Abnehmen) des Signals hat der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter zu melden.

D. SIGNALE ZUM DECKEN VON FAHRZEUGEN

1314. Das Signal **An die elektrische Vorheizung angeschlossene Fahrzeuge** *(quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit weißem Rand, in der Mitte ein weißer, nach unten gerichteter Blitz)* weist darauf hin, dass Fahrzeuge an eine stationäre Stromquelle angeschlossen sind. Die Signaleinrichtung muss

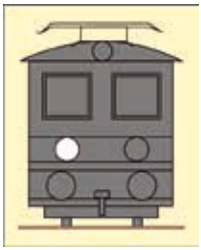


a) an beiden Enden des Fahrzeugs oder der Fahrzeuggruppe, so dass sie über die Begrenzungslinie des Fahrzeugs hinausragt, oder
b) neben beiden Enden des Fahrzeugs oder der Fahrzeuggruppe außerhalb ✶ deren Begrenzungslinie

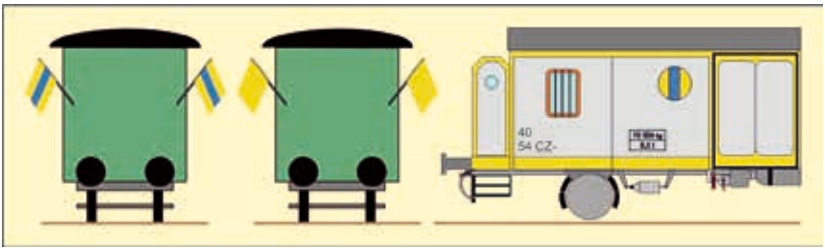
angebracht werden.
Stehen die Fahrzeuge auf einem Stumpfgleis, müssen keine Signaleinrichtungen an der Seite des Stumpfgleisabschlusses angebracht sein.

1315. Ältere Signaleinrichtungen mit dem Signal **An die elektrische Vorheizung angeschlossene Fahrzeuge** können eine blaue, schwarz umrahmte Fläche mit weißem Rand haben. Diese Signaleinrichtungen können so lange benutzt werden, bis sie ausgewechselt oder angepasst werden.

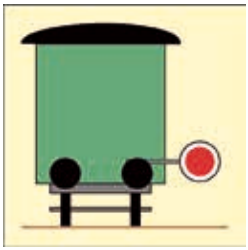
1316. Das Signal **Besetztes Triebfahrzeug** *(ein weißes Licht an der Vorder- und an der Rückseite des Triebfahrzeugs [Nachtsignal])* weist bei verringerter Sicht auf ein abgestelltes, mit Triebfahrzeugführer besetztes Triebfahrzeug hin.



1317. Das Signal **Mit Personen besetzt** *(gelbe Flagge mit blauem Streifen in der Mitte oder gelbe Flagge an beiden Längsseiten des Fahrzeugs [Tagessignal] oder gelbes Licht mit einem senkrechten blauen Streifen in der Mitte [Tages- und Nachtsignal])* weist auf abgestellte, mit Personen besetzte Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit Spezialausstattung hin.



1318. Anstelle des Signals **Mit Personen besetzt** dürfen abgestellte Fahrzeuge auch mit einer nicht ortsfesten Signaleinrichtung mit dem Signal **Halt** gedeckt werden.



1319. Die Verantwortung für das Decken von Fahrzeugen auf allen Gleisen hat der für die Sicherheit am Arbeitsplatz zuständige Mitarbeiter oder der Mitarbeiter, für dessen Tätigkeit das Decken der Fahrzeuge erforderlich ist. Der Triebfahrzeugführer ist für das Decken der Triebfahrzeuge verantwortlich.

1320. Wenn in dieser Vorschrift nicht anders festgelegt, ist es verboten, Fahrzeuge in Bewegung zu setzen, die mit Signalen zum Fahrzeugdecken gedeckt sind, und verboten, auf diese Fahrzeuge abzudrücken oder andere Fahrzeuge auf sie ablaufen zu lassen.

Kapitel VII
Signale für die Streckengeschwindigkeit

A. UNVERÄNDERLICHE SIGNALEINRICHTUNGEN

✶ 1331. Das Signal **Streckengeschwindigkeit erwarten** *(gelbe, auf*
✶ *der Spitze stehende dreieckige Scheibe, auf der Scheibe eine schwarze Zahl mit dem Zehntelwert der folgenden Streckengeschwindigkeit; besteht die Signaleinrichtung nicht aus reflektierendem Material, ist die Zahl mit gelben Reflektoren versehen)* kündigt dem Triebfahrzeugführer die Verringerung der Geschwindigkeit ab dem nächstfolgenden Geschwindigkeitssignal N an.

1332. Das Signal **Streckengeschwindigkeit erwarten** *(gelbe, auf der kürzeren Seite stehende Rechtecktafel, darauf eine schwarze Zahl, gebildet aus untereinander angeordneten schwarzen Ziffern, mit dem Zehntelwert der folgenden Streckengeschwindigkeit)* kündigt dem Triebfahrzeugführer die Verringerung der Geschwindigkeit ab dem nächstfolgenden Geschwindigkeitssignal NS an.

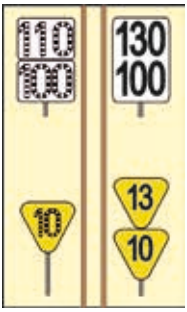
✶ 1333. Das Signal **Streckengeschwindigkeit erwarten** *(gelbe*
✶ *runde Scheibe, darauf eine schwarze Zahl mit dem Zehntelwert der folgenden Streckengeschwindigkeit; besteht die Signaleinrichtung nicht aus reflektierendem Material, ist die Zahl mit gelben Reflektoren versehen)* kündigt dem Triebfahrzeugführer die Verringerung der Geschwindigkeit ab dem nächstfolgenden Geschwindigkeitssignal 3 an.

1334. Das Signal **Streckengeschwindigkeit erwarten** *(gelbe, auf der Spitze stehende dreieckige Scheibe, auf der Scheibe eine schwarze Zahl mit dem Zehntelwert der folgenden Streckengeschwindigkeit, darüber ein gelber, schräg nach rechts unten zeigender Flügel mit weißen Querstreifen und einem schwarzen Rand; besteht die Signaleinrichtung nicht aus reflektierendem Material, ist die Zahl mit gelben Reflektoren versehen und in den gelben Feldern des Flügels befinden sich gelbe Reflektoren)* kündigt dem Triebfahrzeugführer die Reduzierung der Geschwindigkeit ab dem nächstfolgenden Geschwindigkeitssignal R an. ✶ ✶

1335. Ältere Geschwindigkeitsankündiger N, 3 und R können auch ein Schild oder eine Scheibe mit weißem Rand haben. Diese Signaleinrichtungen können so lange benutzt werden, bis sie ausgewechselt, angepasst oder abgenommen werden. ✶ ✶ ✶ ✶

1336. Das Signal **Streckengeschwindigkeit** *(weiße, auf der längeren Seite stehende Rechtecktafel und darauf eine schwarze Zahl; ist die Signaleinrichtung nicht aus reflektierendem Material, ist die Zahl mit weißen Reflektoren versehen)* weist den Triebfahrzeugführer an, ab dieser Signaleinrichtung die mit der Zahl angegebene Geschwindigkeit nicht zu überschreiten.

1337. Sind zwei Geschwindigkeitssignale N übereinander angebracht, gilt die durch das obere Geschwindigkeitssignal N signalisierte Geschwindigkeit für die Fahrt von Fahrzeugen, die in der Lage sind, einen Bogen bei einem wirkenden Überhöhungsfehlbetrag im Umfang bis 130 mm[13] zu durchfahren. ✶

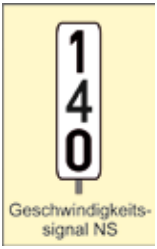


Der Geschwindigkeitsankündiger N kündigt die niedrigere Streckengeschwindigkeit des unteren Geschwindigkeitssignals N an, wenn die Differenz der Streckengeschwindigkeiten nicht höher als 10 km/h ist. Ist die Differenz der Streckengeschwindigkeiten höher, müssen zwei Geschwindigkeitsankündiger N übereinander angebracht sein. Der obere Geschwindigkeitsankündiger N kündigt in diesem Fall die vom oberen Geschwindigkeitssignal N festgelegte Geschwindigkeit an.

Beide Geschwindigkeitssignale N können an einer gemeinsamen Signaleinrichtung (einem doppelten Geschwindigkeitssignal) angebracht sein.

13 diese Streckengeschwindigkeit ist so festgelegt, dass der Überhöhungsfehlbetrag im Umfang bis 130 mm ausgenutzt wird.

✶ 1341. Das Signal **Streckengeschwindigkeit** *(weiße, auf der kürzeren Seite stehende Rechtecktafel, darauf eine schwarze Zahl, gebildet aus untereinander angeordneten schwarzen Ziffern)* weist den Triebfahrzeugführer einer Zuggarnitur mit Neigetechnik an, ab dieser Signaleinrichtung die mit dieser Zahl angegebene Geschwindigkeit nicht zu überschreiten.



✶ 1342. Die Geschwindigkeitssignale NS gelten für die Fahrt von Fahrzeugen mit Neigetechnik, die in der Lage sind, einen Bogen bei einem wirkenden Überhöhungsfehlbetrag im Umfang bis 270 mm[14] zu durchfahren.

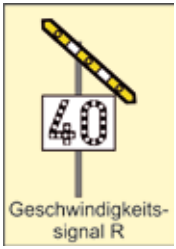
Der Triebfahrzeugführer einer Zuggarnitur mit Neigetechnik muss nur die Weisungen der Geschwindigkeitssignale NS erfüllen, außer in Fällen, in denen er über deren Ungültigkeit verständigt wurde. Befährt der Triebfahrzeugführer einer Zuggarnitur mit Neigetechnik eine Strecke, auf der keine Geschwindigkeitssignale NS aufgestellt sind, oder wird er über deren Ungültigkeit verständigt oder ist bei einer Zuggarnitur mit Neigetechnik die Neigetechnik nicht in Betrieb, muss er die Weisungen der Geschwindigkeitssignale N (bzw. der oberen Geschwindigkeitssignal N, wenn das Fahrzeug die entsprechenden Bedingungen erfüllt) befolgen.
Die Streckenabschnitte, auf denen Geschwindigkeitssignale NS aufgestellt sind, sind in den TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse) aufgeführt.

✶ 1343. Das Signal **Streckengeschwindigkeit** *(weiße Scheibe und darauf eine schwarze Zahl; besteht die Signaleinrichtung nicht aus reflektierendem Material, wird die Zahl mit weißen Reflektoren versehen)* weist den Triebfahrzeugführer an, bei der Fahrt eines Zuges oder einer Rangierfahrt, in der ein Triebfahrzeug der Einsatzgruppe 3 eingestellt ist, ab dieser Signaleinrichtung die mit dieser Zahl angegebene Geschwindigkeit nicht zu überschreiten. Ebenso muss der Triebfahrzeugführer verfahren, wenn das Geschwindigkeitssignal 3 mit einem anderen Geschwindigkeitssignal zusammen steht.

Die Beendigung der mit einem Geschwindigkeitssignal 3 angeordneten Geschwindigkeit legt ein Geschwindigkeitssignal N fest, das nicht mit einem Geschwindigkeitssignal 3 zusammensteht, oder ein weiteres Geschwindigkeitssignal 3.

14 diese Streckengeschwindigkeit ist so festgelegt, dass der Überhöhungsfehlbetrag im Umfang bis 270 mm ausgenutzt wird.

1344. Das Signal **Streckengeschwindigkeit** *(weiße, auf der längeren Seite stehende Rechtecktafel mit schwarzer Zahl, darüber ein gelber, schräg nach rechts unten zeigender Flügel mit weißen Querstreifen und schwarzem Rand; besteht die Signaleinrichtung nicht aus reflektierendem Material, wird die Zahl mit weißen Reflektoren versehen und in den gelben Feldern des Flügels befinden sich gelbe Reflektoren)* weist den Triebfahrzeugführer in den in den TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse) festgelegten Fällen an, ab dieser Signaleinrichtung die mit dieser Zahl angegebene Geschwindigkeit nicht zu überschreiten. ✶



Die Beendigung der mit einem Geschwindigkeitssignal R angeordneten Geschwindigkeit legt ein Geschwindigkeitssignal N fest, das nicht mit einem Geschwindigkeitssignal R zusammensteht, oder ein weiteres Geschwindigkeitssignal R.

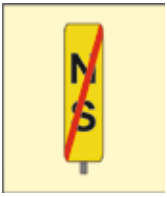
Wird es notwenig, in einem Abschnitt gleichzeitig mehrere sich gegenseitig überlappende Geschwindigkeitssignale R mit verschiedenen Geschwindigkeiten aufzustellen, ist nur ein Geschwindigkeitssignal R mit der niedrigsten Geschwindigkeit aufzustellen. ✶ ✶ ✶ ✶

1345. Wenn ein Geschwindigkeitssignal eine höhere Geschwindigkeit gestattet als im vorhergehenden Abschnitt, darf der Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeit erst dann erhöhen, wenn das letzte Fahrzeug des Zuges oder der Rangierfahrt dieses Geschwindigkeitssignal passiert hat. ✶

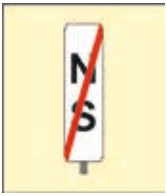
Befindet sich allerdings über dem Geschwindigkeitssignal eine Tafel mit dem schwarzen Abbild einer Lokomotive auf weißem Feld, gestattet das Geschwindigkeitssignal dem Triebfahrzeugführer, die Geschwindigkeit zu erhöhen, sobald die Spitze des Zuges oder der Rangierfahrt es passiert hat. Sind zwei (bzw. mehr) Geschwindigkeitssignale übereinander angebracht, gilt die Tafel mit dem Abbild der Lokomotive nur für das Geschwindigkeitssignal, das unmittelbar unter dieser Tafel angebracht ist.

folgt Seite 628 A

✶ 1346. Das Signal **Ende der Gültigkeit der Geschwindigkeitssignale NS erwarten** *(gelbe, auf der kürzeren Seite stehende Rechtecktafel, darauf untereinander angeordnet die schwarzen Buchstaben „NS“ und ein roter Streifen aus der linken unteren in die rechte obere Ecke)* kündigt dem Triebfahrzeugführer das Ende der Gültigkeit der Geschwindigkeitssignale NS an.



✶ 1347. Das Signal **Ende der Gültigkeit der Geschwindigkeitssignale NS** *(weiße, auf der kürzeren Seite stehende Rechtecktafel, darauf untereinander angeordnet die schwarzen Buchstaben „NS“ und ein roter Streifen aus der linken unteren in die rechte obere Ecke)* beendet den Abschnitt, in dem die Geschwindigkeitssignale NS gelten. Ab dieser Signaleinrichtung richtet sich der Triebfahrzeugführer nach den Geschwindigkeitssignalen N.



✶ 1349. Ein **Geschwindigkeitsankündiger** wird vor dem nächstfolgenden Geschwindigkeitssignal in einer Entfernung von mindestens

a) 300 m – für Strecken mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h und niedriger,

b) 700 m – für Strecken mit einer Geschwindigkeit von mehr als 60 km/h bis 100 km/h,

c) 1000 m – für Strecken mit einer Geschwindigkeit von mehr als 100 km/h bis 120 km/h, für Strecken mit einer Geschwindigkeit von mehr als 120 km/h bis 160 km/h nur dann, wenn eine Geschwindig keitsreduzierung um höchstens 50 km/h angeordnet wird,

d) 1550 m – für Strecken mit einer Geschwindigkeit von mehr als 120 km/h bis 160 km/h, wenn die Geschwindigkeitsreduzierung um mehr als 50 km/h angeordnet wird,

aufgestellt.

folgt Seite 628 B

1350. Ein Geschwindigkeitsankündiger wird nicht ✶

a) vor einem Geschwindigkeitssignal aufgestellt, das eine Erhöhung der Geschwindigkeit anweist,

b) vor einem Geschwindigkeitssignal aufgestellt, das eine Reduzierung der Geschwindigkeit um höchstens 10 km/h anweist, allerdings nur, wenn die Reduzierung aus einer Geschwindigkeit von 120 km/h oder weniger angeordnet wird,

c) vor einem Geschwindigkeitssignal aufgestellt, das sich im Bereich eines Bahnhofs, einer Abzweigstelle, einer Betriebsstelle nach D3 (…) befindet, wenn

   ca) der Geschwindigkeitsankündiger nicht im festgelegten Abstand aufgestellt werden kann, so dass er nicht die Fahrt auf anderen Gleisen beeinflusst und die Geschwindigkeitsreduzierung mit den Signalen der Hauptsignaleinrichtungen bei allen Zugfahrwegen an diesem Geschwindigkeitssignal vorbei keine Geschwindigkeit über 50 km/h gestattet oder

   cb) der Geschwindigkeitsankündiger nicht im festgelegten Abstand aufgestellt werden kann, so dass er nicht die Fahrt auf anderen Gleisen beeinflusst und die Signale der Hauptsignaleinrichtungen bei allen Zugfahrwegen an diesem Geschwindigkeitssignal vorbei keine Geschwindigkeit über 120 km/h gestatten, wenn das Geschwindigkeitssignal die Reduzierung der Geschwindigkeit um höchstens 10 km/h anweist oder

   cc) wenn die Länge des Streckenabschnitts vor diesem Geschwindigkeitssignal kürzer ist als der festgelegte Abstand (z. B. in einem Kopfbahnhof) oder

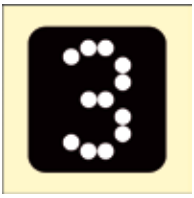
   cd) die Signale der Hauptsignaleinrichtungen bei allen Zugfahrwegen an diesem Geschwindigkeitssignal vorbei die gleiche oder eine niedrigere Geschwindigkeit gestatten wie die mit dem Geschwindigkeitssignal festgelegte.

1351. Das EVU muss die Art und Weise festlegen, auf die der Triebfahrzeugführer informiert wird, welchem Überhöhungsfehlbetrag bei Bogendurchfahrten alle in der Zuggarnitur eingereihten Fahrzeuge entsprechen. ✶

folgt Seite 629

1360. Das Signal **Geschwindigkeit erwarten** *(leuchtende gelbe Zahl mit dem Zehntelwert der Geschwindigkeit)* kündigt eine Geschwindigkeitsreduzierung ab der nächstfolgenden Signaleinrichtung mit dem Signal **Geschwindigkeit** an.

1361. Das Signal **Geschwindigkeit** *(leuchtende weiße Zahl mit dem Zehntelwert der Geschwindigkeit)* weist den Triebfahrzeug an, ab dieser Signaleinrichtung die mit dem Zehnfachen dieser Zahl angegebene Geschwindigkeit nicht zu überschreiten.



1362. Der Anzeiger für das Signal **Geschwindigkeit erwarten** wird vor dem Anzeiger für das Signal **Geschwindigkeit** nach den für die Aufstellung von Geschwindigkeitsankündigern festgelegten Regeln angebracht.

1363. Leuchtet am Anzeiger das Signal **Geschwindigkeit erwarten** und am folgenden Anzeiger für das Signal **Geschwindigkeit** leuchtet kein Signal, muss der Triebfahrzeugführer ab dem erloschenen Anzeiger die vorsignalisierte Geschwindigkeit einhalten.

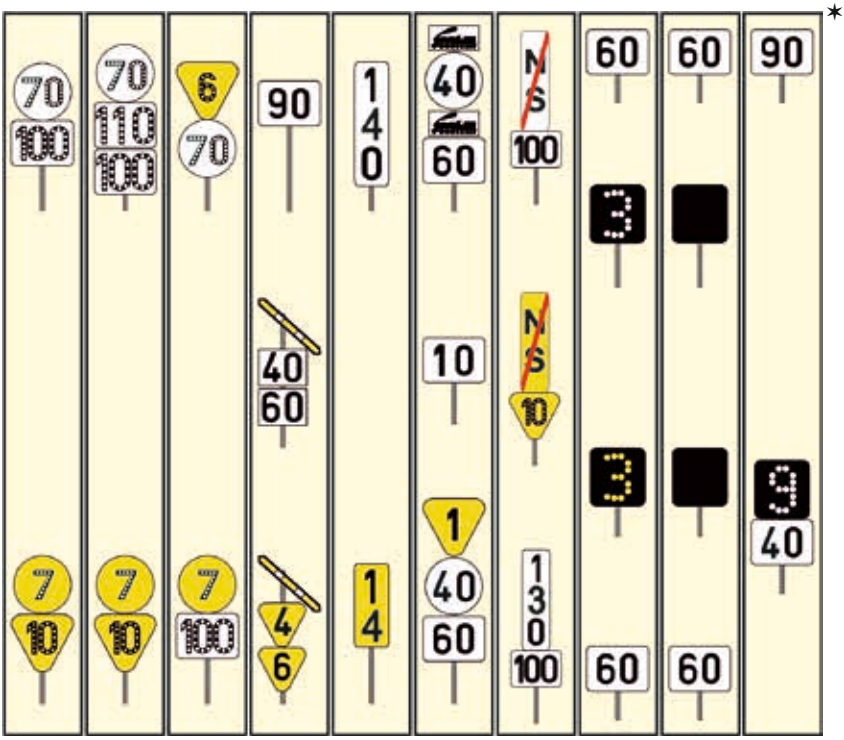
Beim Erlöschen des Anzeigers in sonstigen Fällen handelt der Triebfahrzeugführer, als wäre kein Anzeiger vorhanden.

1364. Befindet sich der Anzeiger für das Signal **Geschwindigkeit erwarten** über dem Geschwindigkeitsankündiger (bzw. über den Geschwindigkeitsankündigern) und leuchtet er, richtet sich der Triebfahrzeugführer nach dem Signal des Anzeigers; leuchtet er nicht, richtet er sich nach dem Signal des Geschwindigkeitsankündigers.

Befindet sich der Anzeiger für das Signal **Geschwindigkeit** über einem Geschwindigkeitssignal (bzw. über Geschwindigkeitssignalen) und leuchtet er, richtet sich der Triebfahrzeugführer nach dem Signal des Anzeigers; leuchtet er nicht, richtet er sich nach dem Signal des Geschwindigkeitssignals (siehe jedoch vorhergehenden Artikel).

1371. Erfolgt die Zugfahrt unter voller ETCS-Aufsicht, gelten für die Festlegung der Streckengeschwindigkeit (mit Ausnahme der mit Geschwindigkeitssignalen 3 oder R festgelegten Streckengeschwindigkeit) die dem Triebfahrzeugführer mit dieser Anlage abgebildeten Angaben. Einzelheiten regeln die betrieblichen Vorschriften für den ETCS-Betrieb. Die mit Geschwindigkeitssignalen festgelegte Streckengeschwindigkeit (mit Ausnahme der Geschwindigkeitssignale 3 oder R) gilt für einen solchen Zug nicht.

1372. Beispiele für die Gruppierung von Signaleinrichtungen für Streckengeschwindigkeit:



Kapitel VIII
Langsamfahrtsignale

✶ 1377. Das Signal **Langsamfahrt erwarten** *(gelbe, auf*
✶ *der Grundlinie stehende dreieckige Scheibe, auf der Scheibe eine schwarze Zahl mit dem Zehntelwert der folgenden Langsamfahrt, am Mast der Signaleinrichtung schräg untereinander zwei gelbe kreisförmige Reflektoren, der linke*
✶ *höher, bei Platzmangel an einem separaten*
✶ *Mast rechts neben der Signaleinrichtung)* kündigt dem Triebfahrzeugführer das Signal **Beginn einer Langsamfahrt** und die Geschwindigkeit der Langsamfahrt an. Eine Langsamfahrt von höchstens 5 km/h wird durch die Bruchzahl ½ ausgedrückt.

✶ 1378 Das Signal **Zeitweilige Langsamfahrt erwarten** *(das Signal* **Langsamfahrt erwarten***, ergänzt um eine darüber angebrachte gelbe Rechtecktafel, in der Mitte der schwarze Buchstabe „T“)* hat eine durch schriftlichen Befehl begrenzte zeitliche Gültigkeit und kündigt dem Triebfahrzeugführer das Signal **Beginn einer zeitweiligen Langsamfahrt** und die Geschwindigkeit der Langsamfahrt an.

✶ 1379. Ältere Ankündigungsscheiben können einen weißen Rand haben. Diese Sig-
✶ naleinrichtungen können so lange benutzt werden, bis sie ausgewechselt oder
✶ angepasst werden.

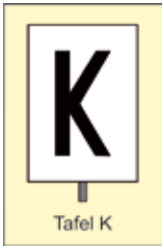
1380. Das Signal **Anfang einer Langsamfahrt** *(gelbe, auf der kürzeren Seite stehende Rechtecktafel mit weißem Rand und dem schwarzen Buchstaben „Z“)* weist den Triebfahrzeugführer an, ab dieser Signaleinrichtung die Geschwindigkeit der Langsamfahrt nicht zu überschreiten.

1381. Das Signal **Anfang einer zeitweiligen Langsamfahrt** *(das Signal Anfang einer Langsamfahrt ergänzt um eine darüber angebrachte gelbe Rechtecktafel, in der Mitte der schwarze Buchstabe „T“)* hat eine durch schriftlichen Befehl begrenzte zeitliche Gültigkeit und weist den Triebfahrzeugführer an, ab dieser Signaleinrichtung die Geschwindigkeit der Langsamfahrt nicht zu überschreiten.

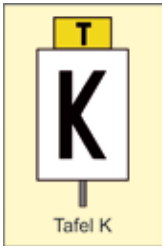
1382. Das Signal **Anfang einer nicht vorsignalisierten Langsamfahrt** *(gelbe, auf der kürzeren Seite stehende Rechtecktafel mit orangefarbenem Rand und einer schwarzen Zahl mit dem Zehntelwert der Geschwindigkeit der Langsamfahrt)* weist den Triebfahrzeugführer an, ab dieser Signaleinrichtung die Geschwindigkeit der Langsamfahrt nicht zu überschreiten.

1383. Das Signal **Anfang einer nicht vorsignalisierten, zeitweiligen Langsamfahrt** *(das Signal Anfang einer nicht vorsignalisierten Langsamfahrt, ergänzt um eine darüber angebrachte gelbe Rechtecktafel, in der Mitte der schwarze Buchstabe „T“)* hat eine durch schriftlichen Befehl begrenzte zeitliche Gültigkeit und weist den Triebfahrzeugführer an, ab dieser Signaleinrichtung die Geschwindigkeit der Langsamfahrt nicht zu überschreiten.

1384. Das Signal **Ende der Langsamfahrt** *(weiße, auf der kürzeren Seite stehende Rechtecktafel mit dem schwarzen Buchstaben „K“)* weist den Triebfahrzeugführer auf die Stelle hin, an der die Langsamfahrt oder die nicht vorsignalisierte Langsamfahrt endet.

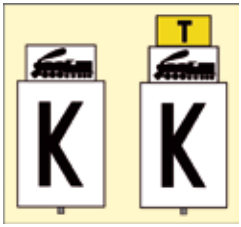


1385. Das Signal **Ende der zeitweiligen Langsamfahrt** *(das Signal* **Ende der Langsamfahrt***, ergänzt um eine darüber angebrachte gelbe Rechtecktafel, in der Mitte der schwarze Buchstabe „T“)* hat eine durch schriftlichen Befehl begrenzte zeitliche Gültigkeit und weist den Triebfahrzeugführer auf die Stelle hin, an der die zeitweilige Langsamfahrt oder die nicht vorsignalisierte Langsamfahrt endet.



1386. Auf eingleisigen Strecken oder im eingleisigen Außenkopf ist es gestattet, die Tafel K auch links anzubringen, wenn sie sich an einer mehrseitigen Signaleinrichtung mit Tafel Z befindet.

1387. Dem Triebfahrzeugführer ist es erst gestattet, die Geschwindigkeit zu erhöhen, sobald das letzte
✶ Fahrzeug der Zuggarnitur die Tafel K (bzw. die Tafel Z)
✶ passiert hat; bei der Tafel Z nur in dem Fall, dass
✶ hintereinander zwei Langsamfahrten folgen (oder eine
✶ nicht vorsignalisierte Langsamfahrt folgt), wenn bei der
✶ zweiten Langsamfahrt (oder bei der nicht vorsignali-
✶ sierten Langsamfahrt) eine Erhöhung der Streckenge-
✶ schwindigkeit erfolgt.



Befindet sich allerdings an der Tafel K eine Tafel mit dem schwarzen Abbild einer Lokomotive auf weißem Feld, gestattet diese Signaleinrichtung dem Triebfahrzeugführer, die Geschwindigkeit zu erhöhen, sobald die Spitze des Zuges oder der Rangierfahrt sie passiert hat.

✶ 1388. Der am Tag der Gültigkeit einer zeitweiligen Langsamfahrt fahrenden Triebfahrzeugführer (die Mitarbeiter an der Spitze eines geschobenen Zuges oder
✶ einer geschobenen Rangierfahrt) muss über diese zeitweilige Langsamfahrt und über die zeitliche Begrenzung ihrer Gültigkeit (von – bis Uhr) mit schriftli-
✶ chem Befehl verständigt werden.

✶ Die Signaleinrichtungen für eine zeitweilige Langsamfahrt dürfen im Gleisbe-
✶ reich nur an den Tagen aufgestellt werden, an denen die zeitliche Begrenzung
✶ ihrer Gültigkeit eingeführt wird. In diesen Tagen gelten die Signaleinrichtun-
✶ gen für eine zeitweilige Langsamfahrt im Zeitraum außerhalb ihrer zeitlichen

Begrenzung für den Triebfahrzeugsführer eines Zuges (…) (den Mitarbeiter an ✶
der Spitze eines geschobenen Zuges oder einer geschobenen Rangierfahr) ✶
nicht. ✶

An Tagen, an denen die zeitweilige Langsamfahrt nicht eingeführt wird, sind ✶
diese Signaleinrichtungen zu bedecken oder abzubauen. ✶

1391. Die Ankündigungsscheibe wird vor der nächstfolgenden Signaleinrichtung mit dem Signal **Anfang einer Langsamfahrt** oder **Anfang einer zeitweiligen Langsamfahrt** in einer Entfernung von mindestens
a) 400 m – für Strecken mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h und niedriger,
b) 700 m – für Strecken mit einer Geschwindigkeit von mehr als 60 km/h bis 100 km/h,
c) 1000 m – für Strecken mit einer Geschwindigkeit von mehr als 100 km/h bis 120 km/h; für Strecken mit einer Geschwindigkeit von mehr als 120 km/h bis 160 km/h nur dann, wenn eine Geschwindig keitsreduzierung um höchstens 50 km/h angeordnet wird,
d) 1550 m – für Strecken mit einer Geschwindigkeit von mehr als 120 km/h bis 160 km/h, nur dann, wenn die Geschwindigkeitsreduzierung um mehr als 50 km/h angeordnet wird,

aufgestellt.

1392. Folgen nacheinander zwei Langsamfahrten verschiedener Geschwindigkeiten und ist die Geschwindigkeit der zweiten Langsamfahrt entweder höher als die der ersten oder um höchstens 10 km/h niedriger und beträgt gleichzeitig die Geschwindigkeit der ersten Langsamfahrt 120 km/h oder weniger, ist es gestattet, dass für die zweite Langsamfahrt
a) entweder die Entfernung hinter der Ankündigungsscheibe kürzer ist als die festgelegte Entfernung, oder
b) keine Ankündigungsscheibe angebracht wird, wenn die Langsamfahrten unmittelbar hintereinander folgen; am Anfang der zweiten Langsamfahrt muss dann eine Signaleinrichtung mit dem Signal **Anfang einer nicht vorsignalisierten Langsamfahrt** sein.

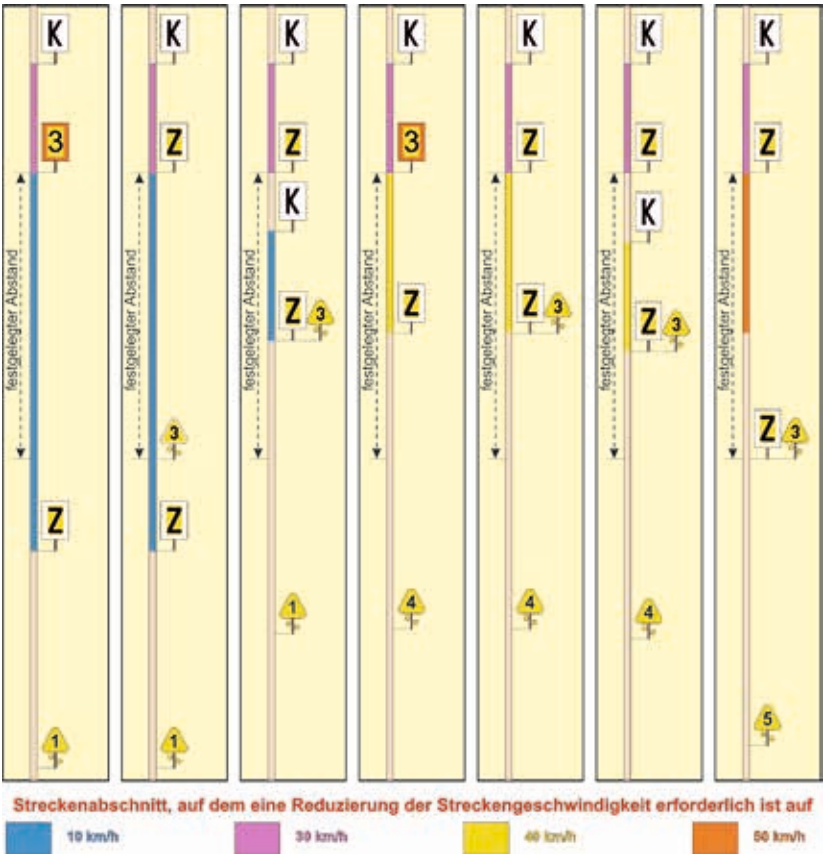
Für zwei zeitweilige Langsamfahrten gelten die Bestimmungen des vorhergehenden Absatzes nur dann, wenn beide zeitweilige Langsamfahrten eine übereinstimmende zeitliche Gültigkeit haben.

Sind die im ersten Absatz genannten Bedingungen nicht erfüllt, muss bei Bedarf die erste Langsamfahrt entgegen der Fahrtrichtung so verlängert werden, dass sich die Ankündigungsscheibe der zweiten Langsamfahrt nicht vor der Tafel Z der ersten Langsamfahrt befindet.

1393. Die Tafel K für die erste Langsamfahrt wird nicht angebracht, wenn sich unmittelbar darauf die zweite Langsamfahrt anschließt.

1395. Beispiele für die Anbringung der Signaleinrichtungen, wenn zwei Langsamfahrten unmittelbar hintereinander folgen. Das letzte Beispiel veranschaulicht die Situation, wenn die Bedingungen dafür nicht erfüllt sind, dass für die zweite Langsamfahrt die Ankündigungsscheibe in einem kürzerem Abstand angebracht wird als festgelegt, oder dafür, dass es überhaupt nicht angebracht wird, und es deshalb notwendig ist, die erste Langsamfahrt entgegen der Fahrtrichtung zu verlängern.

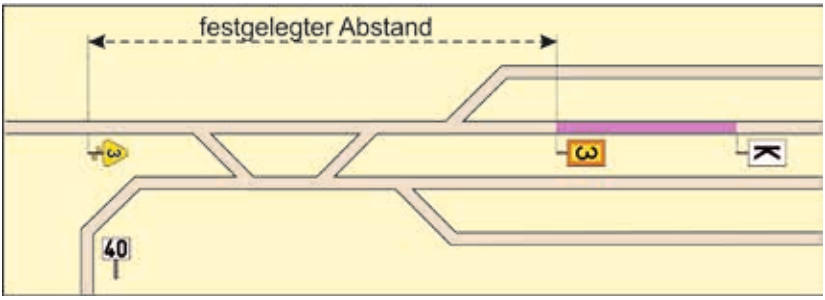
✶



1396. Im Bereich von Bahnhöfen, Abzweigstellen, Betriebsstellen nach D3 (…) muss keine Ankündigungsscheibe angebracht werden, wenn

a) die Ankündigungsscheibe nicht im festgelegten Abstand aufgestellt werden kann, sodass es nicht die Fahrt auf anderen Gleisen beeinflusst und die Streckengeschwindigkeit oder die Geschwindigkeitsreduzierung mit den Signalen der Hauptsignaleinrichtungen bei allen Zugfahrwegen am Anfang dieser Langsamfahrt vorbei keine Geschwindigkeit über 50 km/h gestatten oder
b) die Ankündigungsscheibe nicht im festgelegten Abstand aufgestellt werden kann, sodass es nicht die Fahrt auf anderen Gleisen beeinflusst, und die Streckengeschwindigkeit oder die Signale der Hauptsignaleinrichtungen bei allen Zugfahrwegen am Anfang dieser Langsamfahrt vorbei keine Geschwindigkeit über 120 km/h gestatten, wenn die Ankündigungsscheibe die Reduzierung der Geschwindigkeit um höchstens 10 km/h anweist oder
c) wenn die Länge des Streckenabschnitts vor dem Anfang der Langsamfahrt kürzer ist als die festgelegte Entfernung (z. B. in einem Kopfbahnhof) oder
d) die Streckengeschwindigkeit oder die Signale der Hauptsignaleinrichtungen bei allen Zugfahrwegen am Anfang dieser Langsamfahrt vorbei die gleiche oder eine niedrigere Geschwindigkeit gestatten als die Geschwindigkeit der Langsamfahrt.

In diesen Fällen muss am Anfang der Langsamfahrt eine nicht ortsfeste Signaleinrichtung mit dem Signal **Anfang einer nicht vorsignalisierten Langsamfahrt** angebracht werden. ✶



1397. Sind in Bahnhöfen mit Streckenverzweigungen die Bedingungen für das Nichtvorsignalisieren einer Langsamfahrt nur aus einer Richtung erfüllt, wird am Anfang der Langsamfahrt eine Signaleinrichtung mit dem Signal **Anfang einer nicht vorsignalisierten Langsamfahrt** aufgestellt, und aus der Richtung, für die die Bedingungen nicht erfüllt sind, werden vor dem Signal **Anfang einer nicht vorsignalisierten Langsamfahrt** im festgelegten Abstand auch Signaleinrichtungen mit dem Signal **Langsamfahrt erwarten** angebracht.

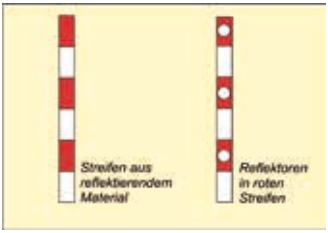
1398. Die Prinzipien für die Aufstellung von Signaleinrichtungen für Langsamfahrt gelten auch für zeitweilige Langsamfahrten, wenn in konkreten Fällen nichts anderes vereinbart wurde. ✶

Kapitel IX
Warnsignaleinrichtungen

A. SIGNALE ORTFESTER WARNSIGNALEINRICHTUNGEN

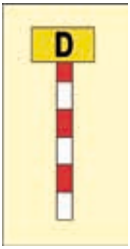
Warnpfahl

1409. Das Signal **Pfeifen** *(Pfahl oder auf der kürzeren Seite stehende Rechtecktafel mit abwechselnd roten und weißen Streifen; sind die Streifen nicht aus reflektierendem Material werden die roten Streifen mit weißen Reflektoren versehen)* weist den Triebfahrzeugführer (Mitarbeiter an der Spitze eines geschobenen Zuges oder einer geschobenen Rangierfahrt) an, das Signal Achtung zu geben.

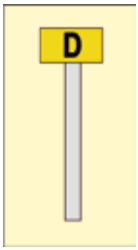


Warnpfahl mit zeitlich begrenzter Gültigkeit für Arbeitsstellen

1414. Das Signal **Arbeitsstelle, pfeifen** *(Pfahl oder auf der kürzeren Seite stehende Rechtecktafel mit abwechselnd roten und weißen Streifen; auf der Spitze des Pfahls eine gelbe Tafel mit dem schwarzen Buchstaben „D“ in der Mitte; sind die Streifen nicht aus reflektierendem Material, werden die roten Streifen mit weißen Reflektoren versehen)* ist ein Signal mit zeitweiliger Gültigkeit für Arbeitsstellen und weist den Triebfahrzeugführer (Mitarbeiter an der Spitze eines geschobenen Zuges oder einer geschobenen Rangierfahrt) an, das Signal **Achtung** zu geben,
✶ wenn er schriftlich (...) über die Arbeitsstelle verständigt wird.

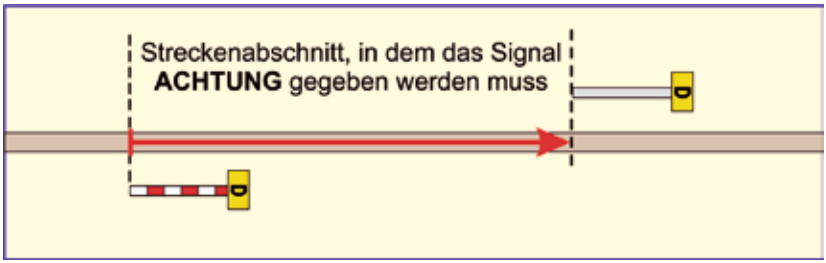


1415. Das Signal **Ende der Arbeitsstelle** *(auf der Spitze eines grauen Pfostens eine gelbe Tafel mit dem schwarzen Buchstaben „D“ in der Mitte)* ist ein Signal mit zeitweiliger Gültigkeit für Arbeitsstellen, das über das Ende der Arbeitsstelle informiert.

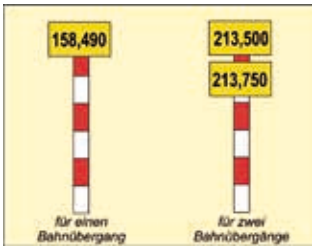


1417. Auf eingleisigen Strecken oder im eingleisigen Außenkopf ist es gestattet, das Signal **Ende der Arbeitsstelle** auch links anzubringen, wenn es sich an einer mehrseitigen Signaleinrichtung mit dem Signal **Arbeitsstelle, pfeifen** befindet.

1418. Geben des Signals **Achtung** bei Benachrichtigung des Triebfahrzeugführers über die Gültigkeit eines Warnpfahls mit zeitweiliger Gültigkeit für eine Arbeitsstelle:



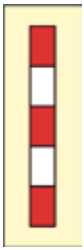
Warnpfahl mit zeitlich begrenzter Gültigkeit für Bahnübergänge



1424. Das Signal **Pfeifen** *(Pfahl oder auf der kürzeren Seite stehende Rechtecktafel mit abwechselnd roten und weißen Streifen, auf der Spitze des Pfahles eine oder mehrere gelbe Tafeln mit schwarzen Zahlen in der Mitte, die die Kilometerposition des Bahnübergangs angeben; sind die Streifen nicht aus reflektierendem Material, befinden sich in den roten Streifen weiße Reflektoren)* weist den Triebfahrzeugführer (Mitarbeiter an der Spitze eines geschobenen Zuges oder einer geschobenen Rangierfahrt) an, das Signal **Achtung** zu geben. Dieses Signal ist nur gültig bei Verständigung mit schriftlichem Befehl über die Aktivierung eines zeitweilig eingerichteten Bahnübergangs oder eines Bahnübergangs mit dauerhaft verschließbarer Schranke.

B. SIGNALE NICHT ORTSFESTER WARNSIGNALEINRICHTUNGEN

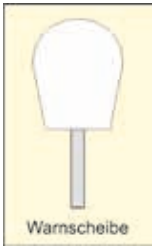
Warnscheibe



1431. **Warnscheiben** haben nur Mastschilder mit roten und weißen Streifen gleicher Länge. Das Mastschild befindet sich an der Signaleinrichtung nur auf der Seite, an der das Signal **Arbeitsstelle, pfeifen** ist.

1432. Das Signal **Arbeitsstelle, pfeifen** *(auf der kürzeren Seiten stehende weiße Scheibe, deren untere Hälfte die Form eines Trapezes hat, auf der Scheibe das schwarze Abbild eines Gleisarbeiters mit Hacke über dem grünen, auf der kürzeren Seite stehenden Trapez)* weist auf eine Arbeitsstelle hin und weist den Triebfahrzeugführer (bzw. auch den Mitarbeiter an der Spitze eines geschobenen Zuges oder einer geschobenen Rangierfahrt) an, das Signal **Achtung** zu geben.

1433. Das Signal **Ende der Arbeitsstelle** *(weiße Scheibe, deren untere Hälfte die Form eines auf der kürzeren Seite stehenden Trapezes hat)* informiert über das Ende der Arbeitsstelle.



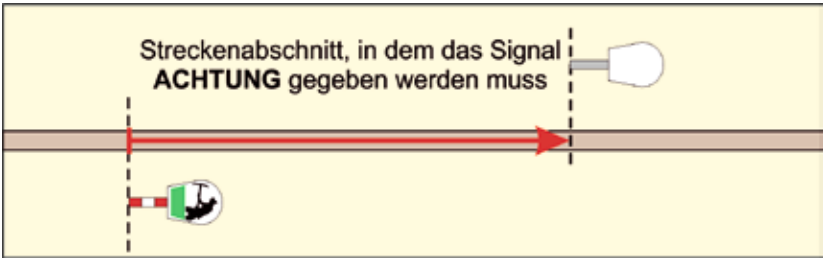
1434. Das Signal **Ende der Arbeitsstelle** befindet sich an einer mehrseitigen Signaleinrichtung mit dem Signal **Arbeitsstelle, pfeifen**, auf eingleisigen Strecken oder im eingleisigen Außenkopf darf es auch links angebracht werden.

1438. Auf die Aufstellung einer Warnscheibe weist
a) bei Zügen, die im letzten Bahnhof vor der Arbeitsstelle halten, der Fahrdienstleiter dieses Bahnhofs,
b) bei im letzten Bahnhof vor der Arbeitsstelle durchfahrenden Zügen der Fahrdienstleiter des (…) (Abgangs-)bahnhofs oder des Bahnhofs, in dem der Zug das letzte Mal hält (wenn er vom Fahrdienstleiter des letzten Bahnhofs vor der Arbeitsstelle dazu aufgefordert wird),
c) aufgrund eines Sperrbefehls der Fahrdienstleiter des (…) (Ausgangs-) bahnhofs,
d) (...)

den Triebfahrzeugführer (bzw. auch den Mitarbeiter an der Spitze eines geschobenen Zuges oder einer geschobenen Rangierfahrt) mit schriftlichem Befehl hin.

Bei der Benachrichtigung gemäß a) und d) lautet der Text des schriftlichen Befehls beispielsweise „Am km 42,745 befindet sich eine Warnscheibe“, in den übrigen Fällen z. B. „Zwischen den Bahnhöfen Chrášťany - Svojetín befindet sich am km 11,020 eine Warnscheibe“.

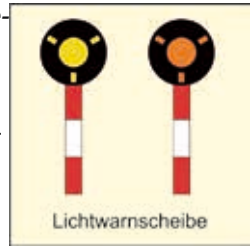
1440. Geben des Signals **Achtung** bei Aufstellung einer Warnscheibe:



Lichtwarnsignaleinrichtungen

1448. **Lichtwarnscheiben** haben nur Mastschilder mit roten und weißen Streifen gleicher Länge.

1449. Das Signal **Arbeitsstelle, Pfeifen** *(gelbes oder orangefarbenes Blitzlicht über einem Mastschild)* weist auf eine Arbeitsstelle hin und weist den Triebfahrzeugführer (bzw. auch den Mitarbeiter an der Spitze eines geschobenen Zuges oder einer geschobenen Rangierfahrt) an, das Signal **Achtung** zu geben.



1450. Das Signal **Arbeitsstelle, pfeifen** *(gelbes, orangefarbenes, blaues oder rotes Blitzlicht einer Warnsignaleinrichtung mit einem Blitzlicht oder einer Blitzlichtkette)* weist auf eine Arbeitsstelle hin und weist den Triebfahrzeugführer (bzw. auch den Mitarbeiter an der Spitze eines geschobenen Zuges oder einer geschobenen Rangierfahrt) an, das Signal **Achtung** zu geben.

Ein rotes Blitzlicht der Lichtsignalisierung an einem zentralen Übergang für Reisende für den Zugang zu einem

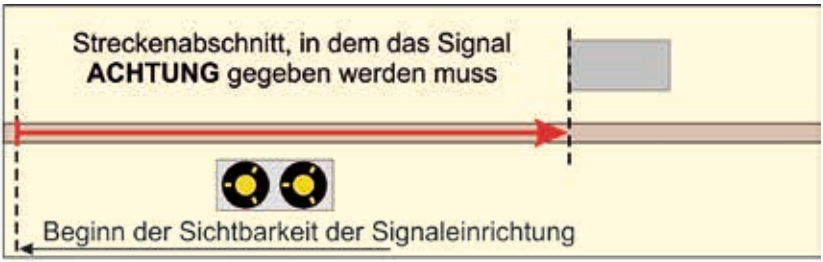
Halbinsel-Bahnsteig[15], das sich an einer Säule mit gelbschwarzem Sicherheitsanstrich befindet, ist jedoch keine Lichtwarnsignaleinrichtung.

1453. Über die Aufstellung einer Warnsignaleinrichtung mit einem Blitzlicht, einer Blitzlichtkette oder einer Licht-Warnscheibe wird der Triebfahrzeugführer (Mitarbeiter an der Spitze eines geschobenen Zuges oder einer geschobenen Rangierfahrt) nicht verständigt.

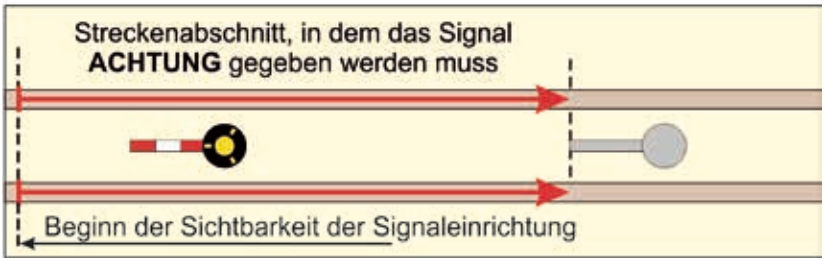
Diese Signaleinrichtungen gelten für die beiden Gleise, zwischen denen sie sich befinden.

✶ 1454 Zeigt eine Lichtwarnscheibe, eine Warnsignaleinrichtung mit einem Blitzlicht oder die Blitzlichtkette kein Signal, handelt der Triebfahrzeugführer (bzw. auch der Mitarbeiter an der Spitze eines geschobenen Zuges oder einer geschobenen Rangierfahrt), als ob diese Signaleinrichtungen nicht aufgestellt wären.

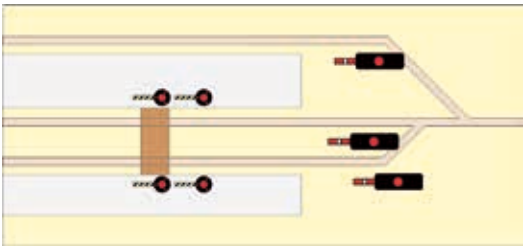
1455. Geben des Signals **Achtung** bei Aufstellung nicht ortsfester Warnsignaleinrichtungen:



15 Inselbahnsteig mit höhengleichem Zugang für Reisende



D. ZUSATZBESTIMMUNGEN



1477. Die Signalisierung mit einem roten Blitzlicht an einem zentralen Übergang für Reisende für den Zugang zu einem Halbinsel-Bahnsteig[16] an einer Säule mit gelb-schwarzem Sicherheitsanstrich dient nur zum Warnen der Benutzer des Übergangs und gibt dem Triebfahrzeugführer (Mitarbeiter an der Spitze eines geschobenen Zuges oder einer geschobenen Rangierfahrt) keine Weisungen.

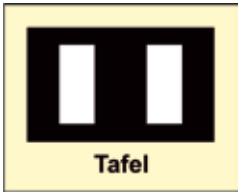
16 Inselbahnsteig mit höhengleichem Zugang für Reisende

Kapitel X
Signale bei Änderung bautechnischer und betrieblicher Parameter

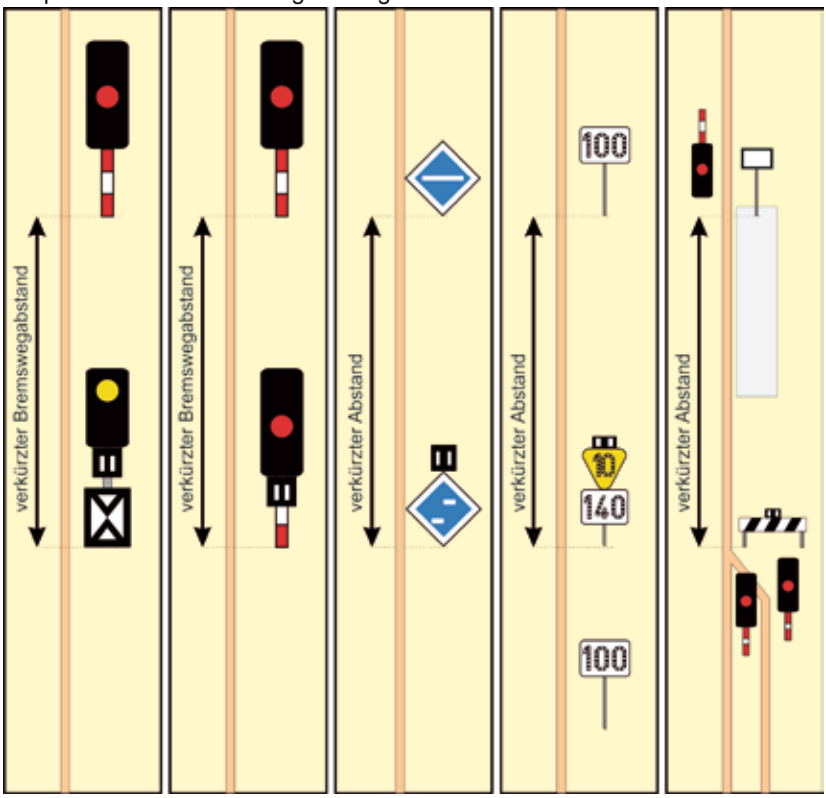
A. SIGNALE BEI VERKÜRZTEM ABSTAND ZWISCHEN SIGNALEINRICHTUNGEN

1482. Das Signal **Verkürzter Abstand** *(zwei senkrechte leuchtende weiße Streifen)* weist auf den verkürzten Abstand von der so gekennzeichneten Signaleinrichtung zur folgenden Signaleinrichtung hin.

1483. Das Signal **Verkürzter Abstand** *(schwarze, auf der längeren Seite stehende Rechtecktafel mit zwei senkrechten weißen Streifen)* weist auf den verkürzten Abstand von der so gekennzeichneten Signaleinrichtung zur nächsten Signaleinrichtung hin.

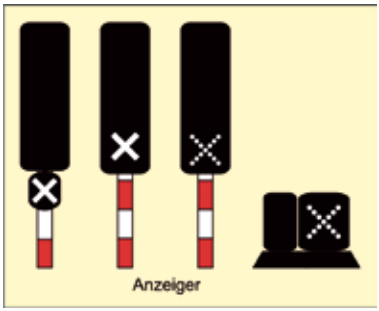


1484. Beispiele für die Verwendung des Signals **Verkürzter Abstand** ✶



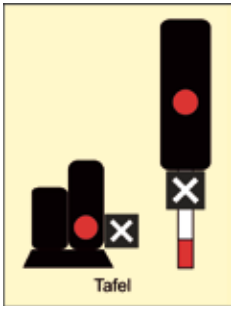
B. SIGNALE ZUR KENNZEICHNUNG UNGÜLTIGER SIGNALEINRICHTUNGEN

1492. Das Signal **Ungültige Signaleinrichtung** *(an der Signaleinrichtung ein leuchtendes weißes Zeichen* **X***)* weist auf die Ungültigkeit der Signaleinrichtung, an der es angebracht ist, hin.

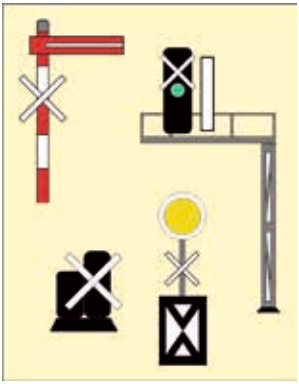


1493. Das Signal **Ungültige Signaleinrichtung** *(an der Signaleinrichtung eine schwarze Tafel mit dem weißen Zeichen* **X***)* weist auf die Ungültigkeit der Signaleinrichtung, an der es angebracht ist, hin.

Bei Platzmangel kann die Tafel auch neben der Signaleinrichtung angebracht sein.



1494. Das Signal **Ungültige Signaleinrichtung** *(an der Signaleinrichtung zwei weiße gekreuzte Latten, angebracht wie das Zeichen* **X***)* weist auf die Ungültigkeit der Signaleinrichtung, an der es angebracht ist, hin.



1496. Ist eine Signaleinrichtung ungültig gemacht, an deren Mast noch andere Signaleinrichtungen angebracht sind (z. B. eine Scheibe Op am Mast einer Hauptsignaleinrichtung), sind damit nicht automatisch auch diese Signaleinrichtungen ungültig. Wenn es erforderlich ist, alle an einem Mast angebrachten Signaleinrichtungen ungültig zu machen, muss jede Signaleinrichtung einzeln ungültig gemacht werden.

Die Bestimmungen dieses Artikels beziehen sich nicht auf zugeordnete Signaleinrichtungen; diese Signaleinrichtungen werden nicht einzeln ungültig gemacht.

bleibt frei

Teil Vier
SICHERN VON FAHRZEUGEN GEGEN UNBEABSICHTIGTE BEWEGUNG, RANGIEREN (...)

Kapitel I
Sichern von Fahrzeugen gegen unbeabsichtigte Bewegung und Pflichten vor dem Ingangsetzen dieser Fahrzeuge

1505. Zum Sichern von Fahrzeugen gegen unbeabsichtigte Bewegung dürfen nur Handbremsen oder durchgehende Bremsen und Einrichtungen zum Sichern der Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegung wie Holzkeile, Hemmschuhe, Metall-Radvorleger oder abschließbare Metall-Radvorleger verwendet werden. Triebfahrzeuge werden mit Holzkeilen gesichert.

Hemmschuhe mit zwei Flanschen können auch dort zur Sicherung von Fahrzeugen gegen unbeabsichtigte Bewegung benutzt werden, wo ihre Verwendung zum Anhalten von Fahrzeugen beim Rangieren verboten ist.

Hemmschuhe mit einem Flansch dürfen zur Sicherung stehender Fahrzeuge gegen Wegrollen nur beim Rangieren benutzt werden, wenn die Fahrzeuge von einem Mitarbeiter des Rangierpersonals beaufsichtigt werden.

Abschließbare Metall-Radvorleger werden zur Sicherung abgestellter Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegung verwendet oder können zur Sicherung abgestellter Fahrzeuge anstelle einer Entgleisungsvorrichtung (wenn diese beschädigt ist u. ä.) eingesetzt werden. Sie dürfen nicht zur Sicherung von Triebfahrzeugen und zur Sicherung von Fahrzeugen mit einem Raddurchmesser von weniger als 840 mm benutzt werden.

Um eine ausreichende Zahl von Sicherungseinrichtungen hat sich das EVU zu kümmern; hat ein EVU beim ungeplanten Abstellen von Fahrzeugen (nicht
✶ fahrbereites Fahrzeug) keine vorgeschriebenen Sicherungseinrichtungen
✶ (Hemmschuhe, abschließbare Radvorleger) zur Verfügung, leiht ihm der
✶ Infrastrukturbetreiber diese Sicherungseinrichtungen. Die Anzahl und die Art
✶ der Sicherungseinrichtungen, für die für ein EVU für die oben genannten Fälle
✶ die Möglichkeit besteht. sie zu leihen, müssen in der ZDD (Grundlegenden
✶ Betriebsdokumentation) aufgeführt sein. Für die Sicherung der Fahrzeuge
✶ durch einen abschließbaren Vorleger des EVU muss das EVU eine Zustim-
✶ mung des Fahrdienstleiters haben und die Schlüssel (Nummerncodes) der
✶ Schlösser der schließbaren Radvorleger an den in der ZDD festgelegten
✶ Orten einlagern (bekanntgeben).

1506. Die Art der Sicherung von Triebfahrzeugen gegen unbeabsichtigte Bewegung legt das EVU fest (ggf. auf der Grundlage von Weisungen ihres Eigentümers).

Die folgenden Artikel dieses Kapitels beziehen sich nur dann auf die Sicherung von Triebfahrzeugen, wenn diese darin ausdrücklich erwähnt sind.

1507. In einzelnen Gruppen abgestellte Fahrzeuge müssen nach Abschluss des Rangiervorgangs gekuppelt und gegen unbeabsichtigte Bewegung gesichert werden. Fahrzeuge müssen jedoch nicht gekuppelt werden, wenn es sich um ein Triebfahrzeug handelt, wenn es das Be- und Entladen dieser Fahrzeuge bzw. die Reparatur der Fahrzeuge erfordert u.ä.

Der Mitarbeiter, der an abgestellte Fahrzeuge weitere anhängt oder von abgestellten Fahrzeugen Fahrzeuge abkuppelt, haftet für die richtige Sicherung der neu entstandenen Gruppe abgestellter Fahrzeuge und für die Wegnahme nicht mehr benötigter Sicherungseinrichtungen.

1508. Zur Sicherung von Fahrzeugen gegen unbeabsichtigte Bewegung verwendete Gegenstände müssen wie folgt verlegt werden.
   a) Ein Hemmschuh muss mit der gesamten Reibfläche an der Schiene anliegen, der Flansch des Hemmschuhs muss an der Innenseite der Schiene anliegen und die Zunge mit dem gesicherten Rad der Achse Kontakt haben.
   b) metallische Radvorleger (auch abschließbare) müssen sich am Gleis unter den Puffern der Fahrzeuge befinden (bzw. bei Fahrzeugen ohne Puffer unter der Kupplungsvorrichtung), und zwar so, dass die Zungen mit der gesamten Reibfläche an der Schiene anliegen.

1509. Abgestellte Fahrzeuge müssen immer gegen unbeabsichtigte Bewegung gesichert werden, und zwar durch Anziehen der festgelegten Zahl von Handbremsen, wenn nicht in dieser Vorschrift anders festgelegt.

Die festgelegte Anzahl von Handbremsen sind so viele Handbremsen, dass die Summe ihrer Bremsgewichte gleich oder höher ist als das erforderliche Bremsgewicht der abgestellten Fahrzeuge.

Das erforderliche Bremsgewicht der abgestellten Fahrzeuge wird nach folgender Formel berechnet:

$$\text{erforderliches Bremsgewicht der abgestellten Fahrzeuge} = \frac{\text{Gesamtgew. der Fahrzeuge (t)} \times \text{vorgeschr. Bremshundertstel}}{100}$$

folgt Seite 648 A

✶ bei einer maßgebenden Neigung von	sind folgende Bremshunderstel vorgeschrieben
✶ Ebene oder Neigung bis einschließlich 5 ‰	2
mehr als 5 ‰ bis einschließlich 10 ‰	3
mehr als 10 ‰ bis einschließlich 20 ‰	5
mehr als 20 ‰ bis einschließlich 40 ‰	10
über 40 ‰	30 oder entsprechend gesonderter, für die jeweilige Strecke geltende Vorschrift

1510. Als Bremsgewicht einer Handbremse wird der am Wagen angegebene Wert angenommen; ist allerdings das Beförderungsgewicht des Wagens geringer als der angegebene Wert, wird als Bremsgewicht für die Handbremse sein Beförderungsgewicht angenommen.

folgt Seite 648 B

bleibt frei

folgt Seite 649

1511. Zur Sicherung von Fahrzeugen gegen unbeabsichtigte Bewegung dürfen allerdings nicht die Bremsgewichte unbrauchbarer Handbremsen, Gewichtsbremsen oder der Handbremsen von Triebfahrzeugen, Wagen mit beschädigtem Geländer, Boden oder Trittstufen zur Plattform mit Handbremse eingerechnet werden.

Als unbrauchbare Handbremsen gelten Bremsen,
a) die so gekennzeichnet sind,
b) bei denen das beim Prüfen der Bremsfunktion festgestellt wird,
c) wenn am Fahrzeug kein Bremsgewicht für die Handbremse angegeben ist.

1512. Weist ein Gleis, auf dem Fahrzeuge abgestellt sind, ein Gefälle von mehr als 2,5 ‰ auf, müssen diese Fahrzeuge immer auf der Gefälleseite gesichert werden, und zwar auf für die Zugfahrt bestimmten Gleisen mit Metall-Radvorleger oder zwei Hemmschuhen, auf sonstigen Gleisen mit Metall-Radvorleger oder einem Hemmschuh.

Wird auf für Zugfahrten bestimmten Gleisen in der Ebene oder mit einem Gefälle bis einschließlich zu 2,5 ‰ ein Fahrzeug abgestellt, muss dieses mit einem Metall-Radvorleger oder zwei Hemmschuhen von beiden Seiten gesichert werden.

Beim Abstellen von Fahrzeugen auf einem Gleis mit einem Gefälle von mehr als 2,5 ‰ muss deren Sicherung gegen unbeabsichtigte Bewegung noch vor dem Abkuppeln des Triebfahrzeugs erfolgen.

Fahrzeuge, die in höchstens 100 m Abstand von einem Prellbock abgestellt und durch Anziehen einer ausreichenden Anzahl von Handbremsen gesichert sind, müssen auf der Prellbockseite nicht gesichert werden, wenn zwischen den abgestellten Fahrzeugen und dem Prellbock kein Übergang für Reisende oder Bahnübergang ist.

1513. Wird an abgestellte Fahrzeuge an der niedrigsten Stelle des Gefälles ein Triebfahrzeug angehängt, müssen die Einrichtungen zur Sicherung dieser Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegung unter die erste Achse des dem Triebfahrzeug benachbarten Wagens gelegt werden.

1514. Fahrzeuge, die beim Rangieren abgestellt werden (einschließlich Fahrzeuge, an die herangefahren wird), können gegen unbeabsichtigte Bewegung auch nur mit einem angehängten arbeitenden Triebfahrzeug gesichert werden.

Fahrzeuge, auf die Fahrzeuge abgestoßen oder ablaufen gelassen werden, müssen gegen unbeabsichtigte Bewegung durch Anziehen von so viel Handbremsen gesichert werden, dass die Summe ihrer Bremsgewichte mindestens so hoch ist, wie es für die Summe der Gewichte der abgestoßenen (ablaufenden) Fahrzeuge und der Fahrzeuge, auf die die Fahrzeuge abgestoßen oder

ablaufen gelassen werden, vorgeschrieben ist. Wird auf sie beim Abstoßen oder Ablaufen in der Ebene oder auf einem Gefälle aufgefahren, muss ihre unbeabsichtigte Bewegung noch zusätzlich durch mindestens einen Hemmschuh verhindert werden.

Beim Rangieren ist es möglich, Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegung nur mit Hemmschuhen zu sichern, wenn in einer Entfernung von höchstens 100 m andere Fahrzeuge, die gegen unbeabsichtigte Bewegung gesichert sind, oder ein Prellbock zuverlässig deren unbeabsichtigte Bewegung verhindert.

1515. Soll im Bahnhof bei einem Gefälle bis zu 2,5 ‰ an einem Zug das Triebfahrzeug ausgetauscht oder vorübergehend abgekuppelt werden, kann das abgestellte Fahrzeug (Fahrzeuge) für maximal 30 Minuten ohne Sicherung durch Handbremsen bleiben und nur mit der durchgehenden Bremse mit entlüfteter Hauptluftleitung gesichert werden. Werden zwei und mehr Fahrzeuge abgestellt, muss an mindestens einem Fünftel der Wagen (vorzugsweise den beladenen) die durchgehende Bremse wirksam sein, mindestens jedoch an zwei Wagen (das gilt nicht für einen einzeln abgestellten Wagen). ✶ ✶ ✶ ✶

Die Entlüftung der Hauptluftleitung wird durch Öffnen des Absperrhahns, bis das Entweichen der Luft zu hören ist, erreicht.

Für die Prüfung der Bremsfunktion und die Einhaltung des Zeitraums von 30 Minuten für das vorübergehende Abstellen der Fahrzeuggruppe haftet der Leiter des Rangierpersonals; vor dem Überschreiten dieser Zeit müssen die abgestellten Fahrzeuge entsprechend den voranstehenden Artikeln gesichert werden. Beim Rangieren ohne Rangierpersonal ist dafür der vom EVU bestimmte Mitarbeiter verantwortlich, anderenfalls kann diese Art der Fahrzeugsicherung nicht angewandt werden.

1516. Kann durch Anziehen der Handbremsen das erforderliche Bremsgewicht der abgestellten Wagen nicht erreicht werden, werden anstelle der Handbremsen Hemmschuhe verwendet. Die Hemmschuhe müssen nur auf eine Schiene gegen das Gefälle gelegt werden. In der Ebene und bei einem Gefälle bis einschließlich 2,5 ‰ müssen die Hemmschuhe so gelegt werden, dass eine Bewegung der Fahrzeuge nach beiden Seiten unmöglich ist.

Bei der Sicherung eines Wagens mit Hemmschuhen gilt als Bremsgewicht der Anteil seines Bruttogewichtes, der auf der gesicherten Achse (oder Achsen) ruht. Unter dem (den) Wagen müssen so viele Hemmschuhe platziert werden, dass die Summe der Bremsgewichte gleich oder höher als das doppelte erforderliche Bremsgewicht der abgestellten Fahrzeuggruppe ist.

Neben den oben genannten Hemmschuhen müssen die so festgelegten Wagen noch auf der Gefälleseite (in der Ebene und bei einer Neigung bis einschließlich 2,5 ‰ von beiden Seiten) auf für die Zugfahrt bestimmten Gleisen

mit einem Metall-Radvorleger oder zwei Hemmschuhen, auf sonstigen Gleisen mit einem Metall-Radvorleger oder einem Hemmschuh gesichert werden. Diese Radvorleger oder Hemmschuhe werden nicht in das Bremsgewicht eingerechnet.

1517. Der Mitarbeiter, der Fahrzeuge mit Hemmschuhen anstelle von Handbremsen gegen unbeabsichtigte Bewegung gesichert hat, ist verpflichtet, dem Mitarbeiter, in dessen Rangierbezirk die Abstellung erfolgt, Zahl und Anordnung der Hemmschuhe zu melden. Ist der Rangierbezirk keinem an der Vorbereitung von Zugfahrwegen beteiligten Mitarbeiter zugeteilt, muss die ZDD (Grundlegende Betriebsdokumentation) festlegen, wem Anzahl und Anordnung der Hemmschuhe zu melden sind.

1519. Für das Sichern der Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegung während des Rangierens haftet der Leiter des Rangierpersonals oder ein von ihm bestimmter Mitarbeiter. Für das Sichern der Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegung nach Abschluss des Rangiervorgangs und für das Kuppeln der abgestellten Fahrzeuge haftet der Leiter des Rangierpersonals bzw. beim Rangieren ohne Rangierpersonal der Triebfahrzeugführer oder der vom EVU bestimmte Mitarbeiter.

Für die Sicherung von Triebfahrzeugen gegen unbeabsichtigte Bewegung haften deren Triebfahrzeugführer oder ihre Begleiter.

1520. In Bahnhöfen mit Fernsteuerung der Sicherungsanlagen dürfen Fahrzeuge
✶ (einschließlich Treibfahrzeuge) nur auf Gleisen abgestellt werden, die von beiden Seiten mit Ablenkgleisen oder Entgleisungsvorrichtungen bzw. Prellböcken versehen sind. Ist das nicht möglich, muss das EVU die Fahrzeuge
✶ auf der entsprechenden Seite mit einem abschließbaren Radvorleger für die
✶ Flankenschutzsicherung der Fahrwege sichern. Die Schlüssel (Nummern-
✶ codes) der Schlösser der schließbaren Radvorleger werden an den in der
✶ ZDD (Grundlegenden Betriebsdokumentation) festgelegten Orten einlagert
✶ (bekanntgegeben).

Die gleichen Bedingungen gelten für Bahnhöfe mit Arbeitsruhe des Fahrdienstleiters, wenn die Fahrzeuge auch während dieser Arbeitsruhe abgestellt bleiben.

Einzelheiten sind in der ZDD (Grundlegende Betriebsdokumentation) aufzuführen.

Die Bestimmungen dieses Artikels beziehen sich nicht auf abgestellte Fahrzeuge, die unter ständiger Aufsicht durch Mitarbeiter des EVU stehen.

1522. Vor dem Ingangsetzen abgestellter Fahrzeuge müssen alle für die Sicherung gegen unbeabsichtigte Bewegung verwendeten Einrichtungen von den Schienen entfernt und alle Handbremsen gelöst werden.

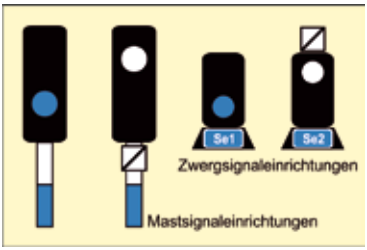
Für das Entfernen der Sicherungseinrichtungen auf der Seite, auf der die Fahrzeuge gekuppelt werden, haftet der Mitarbeiter, der sie kuppelt; für das Entfernen der übrigen Sicherungseinrichtungen und das Lösen der Handbremsen haftet beim Rangieren der Leiter des Rangierpersonals oder ein von ihm bestimmter Mitarbeiter bzw. beim Rangieren ohne Rangierpersonal der Triebfahrzeugführer oder der vom EVU bestimmte Mitarbeiter.

1524. Die Tabellen der Streckenverhältnisse TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse) müssen immer Angaben zum maßgebenden Gefälle auf der freien Strecke ✶ (einschließlich seiner Richtung) enthalten.

Kapitel II
Rangiersignale

A. SIGNALE DER RANGIERSIGNALEINRICHTUNGEN

1538. Beispiele für Lichtrangiersignaleinrichtungen

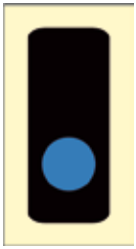


1539. **Lichtrangiersignaleinrichtungen** (mit Ausnahme von Zwergsignaleinrichtungen) haben blaue Kennzeichnungsschilder (ggf. mit weißem Rand) mit weißer Aufschrift und Mastanstriche oder Mastschilder mit blauen und weißen Streifen gleicher Länge.

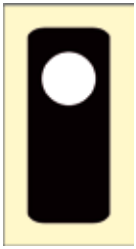
1540. **Zwergrangiersignaleinrichtungen** haben nur blaue Kennzeichnungsschilder (ggf. mit weißem Rand) mit weißer Aufschrift.

1542. **Rangiersignalwiederholer** haben nur blaue Kennzeichnungsschilder (ggf. mit weißem Rand) mit weißer Aufschrift.

1545. Das Signal **Rangieren verboten** *(blaues Licht)* verbietet das Rangieren; die Spitze der Rangierfahrt muss noch vor dieser Signaleinrichtung anhalten. Wo eine solche Signaleinrichtung nicht unmittelbar am Gleis vorhanden ist, muss die Spitze der Rangierfahrt vor dem Grenzzeichen (Spitze der Weichenzunge, Entgleisungsvorrichtung) am Ende des entsprechenden Gleises anhalten.

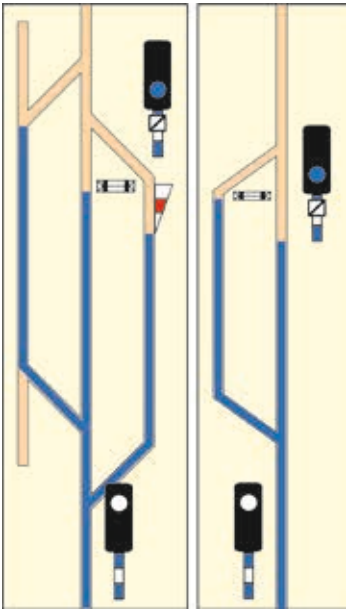


1546. Das Signal **Rangieren gestattet** *(weißes Licht)* gestattet das Rangieren. Wenn es an einer nur für ein Gleis gültigen Signaleinrichtung angebracht ist, informiert es, dass ein Rangierfahrweg eingestellt wurde, und ist die Zustimmung zum Rangieren.



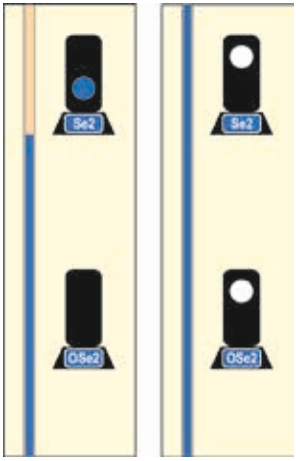
Wenn das Signal **Rangieren gestattet** an einer Signaleinrichtung, die nur für ein Gleis gilt, weder Zustimmung zum Rangieren noch Information über die Einstellung des Rangierfahrwegs erteilt, muss der Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, vom Weichenwärter darüber verständigt werden.

1550. Fahren einer Rangierfahrt zum Signal **Rangieren verboten** an einer Rangiersignaleinrichtung, die sich nicht direkt am Gleis befindet.



1551. Stehen vor einer Rangiersignaleinrichtung, die nur für ein Gleis gültig ist, mehrere Rangierfahrten, gilt das Signal **Rangieren gestattet** nur für die erste Rangierfahrt. Die nächste Rangierfahrt muss warten, bis sich das Signal **Rangieren verboten** wieder in **Rangieren gestattet** ändert.

1552. Wenn an einem Lichtrangiersignalwiederholer kein weißes Licht leuchtet, ist es dem Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, gestattet, höchsten bis zur Stamm-Lichtrangiersignaleinrichtung zu rangieren.



1553. Erfüllt die Lichtrangiersignaleinrichtung die Funktion eines Merkpfahls, gelten für das Rangieren über diese Signaleinrichtung hinaus sämtliche Bestimmungen wie für das Rangieren über den Merkpfahl hinaus.

D. RANGIEREN VORBEI AN NICHT BEDIENTEN ORTSFESTEN SIGNALEINRICHTUNGEN, DIE FÜR DAS RANGIEREN GELTEN

1601. Kann aufgrund einer Störung oder aus anderen Ursachen eine Haupt-, Rangier-, Warte- oder Abdrücksignaleinrichtung nicht auf das Signal, das das Rangieren gestattet, umgestellt werden, darf nur der Mitarbeiter, der sie bedient, dem Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, die Erlaubnis zum Rangieren geben. In dieser Erlaubnis muss der die Signaleinrichtung bedienende Mitarbeiter die Aufschrift am Kennzeichnungsschild der entsprechenden Signaleinrichtung mit der Signalbezeichnung benennen. Die Erlaubnis ist für jede Fahrt extra notwendig, oder sie muss zeitlich begrenzt werden. Während der Gültigkeit einer zeitlich begrenzten Erlaubnis wird wie auf einem Gleis ohne für das Rangieren geltende ortsfeste Signaleinrichtung rangiert.

Stehen vor einer für das Rangieren geltenden nicht bedienten ortsfesten Signaleinrichtung mehrere Rangierfahrten, muss jede von ihnen eine gesonderte Erlaubnis zum Rangieren erhalten.

1603. Der Triebfahrzeugführer muss über diese Tatsachen den Leiter des Rangierpersonals informieren (wenn er die Information nicht über ihn bekommen hat) und der verständigt darüber alle übrigen beteiligten Mitarbeiter.

E. RANGIERHANDSIGNALE

1610. Rangierhandsignale sind Signale, mit denen die Weisung zum Beginn der Bewegung von Fahrzeugen gegeben oder mit denen deren Bewegung beeinflusst wird. Bei Bedarf werden sichtbare Signale mit hörbaren Signalen ergänzt.

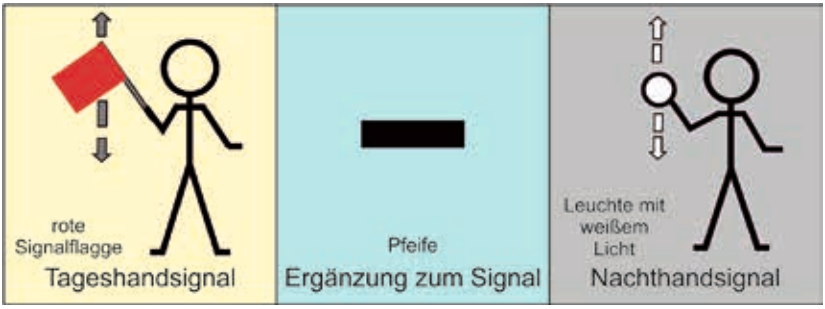
✶ Diese Signale werden sowohl beim Rangieren als auch in weiteren von dieser Vorschrift festgelegten Fällen verwendet.

1611. Nur in Ausnahmefällen, wenn die rote Signalflagge verloren gegangen oder beschädigt ist und der Triebfahrzeugführer darüber verständigt wurde, dürfen Tagesrangierhandsignale ohne rote Flagge gegeben werden.

1612. Wird das Bewegen von Fahrzeugen mit Rangierhandsignalen geregelt, müssen diese Signale über die gesamte benötigte Fahrtzeit gegeben werden. Diese Regelung gilt nicht für die Signale **Aufdrücken**, **Abstoßen** oder **Zustimmung zum Rangieren**.

1613. Das Signal **Wegfahren** *(senkrechte lange Bewegungen mit roter Signalflagge [Tagessignal] oder mit Handleuchte mit weißem Licht [Nachtsignal]; bei Bedarf ergänzt um einen langen Ton mit der Pfeife)* weist das Bewegen der Fahrzeuge in Richtung vom Signalgeber weg an.

✶ Die hörbare Weisung darf der Triebfahrzeugführer nur befolgen, wenn sie gleichzeitig mit dem sichtbaren Signal gegeben wird.



1614. Das Signal **Herkommen** *(waagerechte lange Bewegungen mit roter Signalflagge [Tagessignal] oder mit Handleuchte mit weißem Licht [Nachtsignal]; bei Bedarf ergänzt um zwei lange Töne mit der Pfeife)* weist die Bewegung der Fahrzeuge in Richtung zum Signalgeber hin an.

Die hörbare Weisung darf der Triebfahrzeugführer nur befolgen, wenn sie gleichzeitig mit dem sichtbaren Signal gegeben wird.

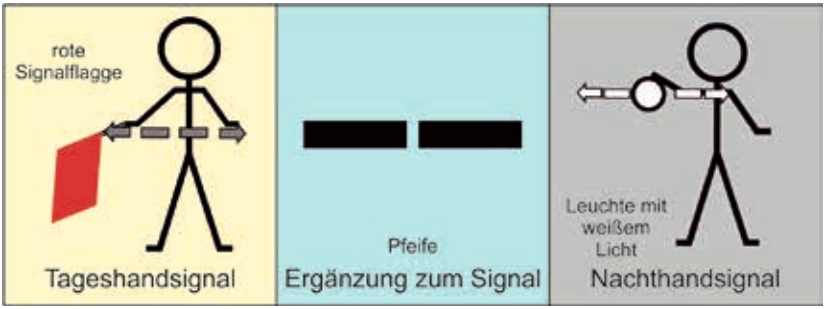
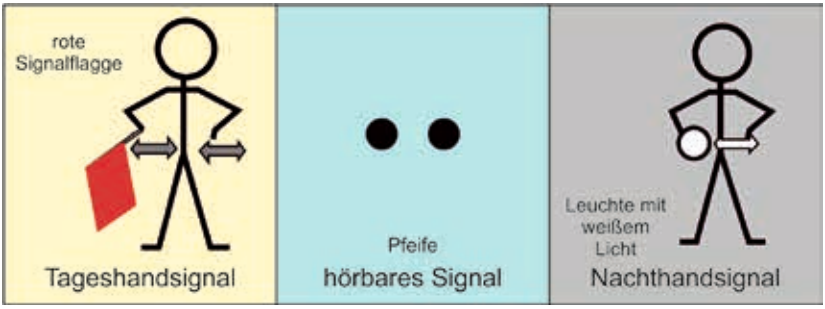


Abb. zu 1614

1615. Das Signal **Aufdrücken** *(waagerechte kurze Bewegungen mit den Händen aufeinander zu und voneinander weg, in der einen Hand hält der Mitarbeiter eine rote Signalflagge [Tagessignal], oder mit einer Handleuchte mit weißem Licht [Nachtsignal]; bei Bedarf ergänzt um zwei kurze Töne mit der Pfeife schnell hintereinander)* weist den Triebfahrzeugführer an, die Fahrzeuge zum An- oder Abkuppeln aufzudrücken. Bei der Einfahrt eines Zuges in ein besetztes Gleis (bzw. in ein mit Fahrzeugen besetztes Gleis) informiert es den Triebfahrzeugführer über die Möglichkeit des Heranfahrens an stehende Fahrzeuge zum Ankuppeln ohne Halt.



1616. Das Signal **Etwas vorziehen** *(senkrechte kurze Bewegungen mit hoch erhobenen Händen, in einer Hand hält der Mitarbeiter eine rote Signalflagge [Tagessignal], oder mit der Handleuchte mit weißem Licht [Nachtsignal])* weist den Triebfahrzeugführer an, die Fahrzeuge kurz zu bewegen.

Bei stehenden Fahrzeugen muss das sichtbare Signal immer um einen oder zwei lange Töne (wie bei den Signalen **Wegfahren** oder **Herkommen**) je nach geforderter Bewegungsrichtung ergänzt werden.

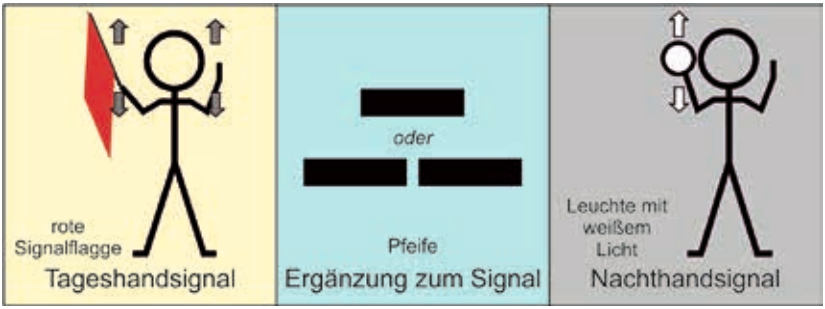
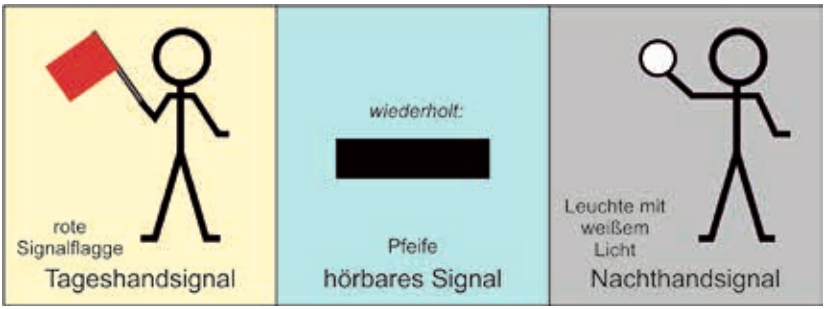


Abb. zu 1616

1617. Das Signal **Langsam** *(schräg nach oben gehaltene Hand mit roter Signalflagge [Tagessignal] oder Handleuchte mit weißem Licht [Nachtsignal]; bei Bedarf ergänzt um einen wiederholt mit der Pfeife gegebenen langen Ton)* weist den Triebfahrzeugführer an, die Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf höchstens 5 km/h zu senken und kündigt das Rangierhandsignal **Halt** an.



1618. Das Rangierhandsignal **Langsam** muss mindestens 100 m (geschätzt) vor dem Halteplatz einer geschobenen Rangierfahrt gegeben werden, wenn der Triebfahrzeugführer vor Beginn des Rangierens nicht anders entscheidet. Erfolgt das Schieben über eine kürzere Entfernung als 100 m, muss der Leiter des Rangierpersonals den Triebfahrzeugführer auf diese Tatsache aufmerksam machen.

Wird die Geschwindigkeit der Fahrzeuge nicht unmittelbar nach dem Signal **Langsam** vermindert, ist der Mitarbeiter verpflichtet, unverzüglich das Signal **Halt, Anhalten mit allen Mitteln** zu geben.

1619. Das Signal **Halt** *(kreisende Bewegungen mit gestrecktem Arm mit roter Signalflagge [Tagessignal] oder mit Handleuchte mit weißem Licht [Nachtsignal]; bei Bedarf ergänzt um drei kurze Töne mit der Pfeife)* weist den Triebfahrzeugführer an, unverzüglich die Bewegung der Fahrzeuge einzustellen.

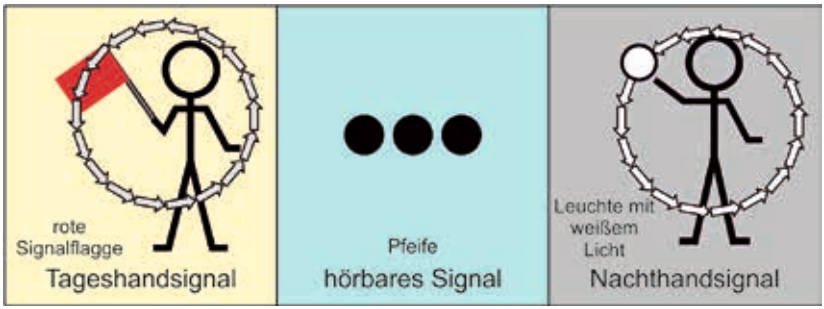
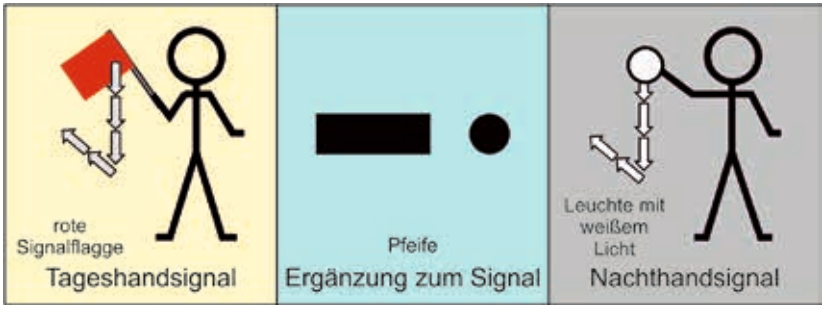
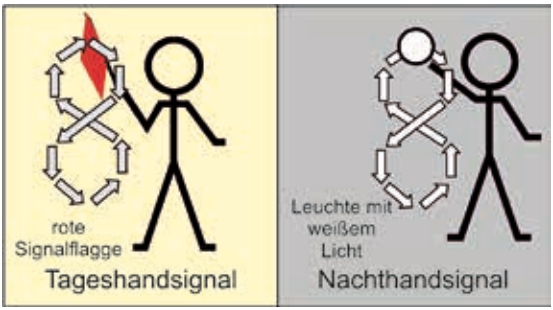


Abb. zu 1619

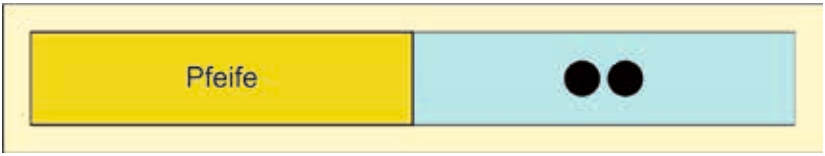
1620. Das Signal **Abstoßen** *(freie Bewegung von oben nach unten und dann schnell schräg nach oben mit roter Signalflagge [Tagessignal] oder mit Handleuchte mit weißem Licht [Nachtsignal]; bei Bedarf ergänzt um einen langen und einen kurzen Ton mit der Pfeife)* weist das schnelle Bewegen der Fahrzeuge in Richtung zum Signalgeber hin an. Die hörbare Weisung darf der Triebfahrzeugführer nur befolgen, wenn sie gleichzeitig mit dem sichtbaren Signal gegeben wird.



1621. Das Signal **Zustimmung zum Rangieren** *(Beschreiben einer senkrechten Acht mit der roten Signalflagge [Tagessignal] oder mit der Handleuchte mit weißem Licht [Nachtsignal])* gibt der Weichenwärter, es informiert den Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, dass der Rangierfahrweg eingestellt ist, und gestattet das Ingangsetzen der Rangierfahrt. Mit dem Signal **Zustimmung zum Rangieren** kann auch ein Mitglied des Zugpersonals den Auftrag zum Fahren des Zuges (...) in (aus) einer Betriebsstelle nach D3 (...) geben.

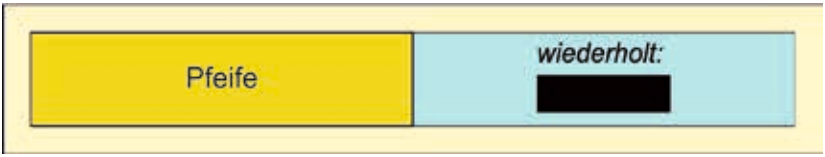


1633. Das Signal **Aufdrücken** *(zwei kurze, schnell aufeinander folgende Töne mit der Pfeife)* weist den Triebfahrzeugführer an, die Fahrzeuge zum An- oder Abkuppeln aufzudrücken.

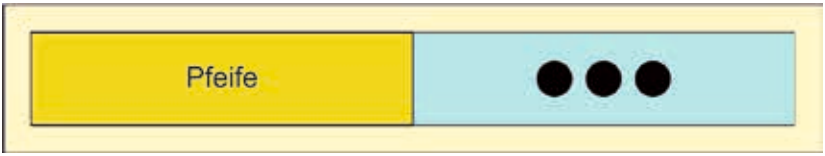


1634. Das Signal **Langsam** *(wiederholter langer Ton mit der Pfeife)* weist den Triebfahrzeugführer an, die Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf höchstens 5 km/h zu senken, und kündigt das Rangierhandsignal **Halt** an.

Wird die Geschwindigkeit der Fahrzeuge nicht unmittelbar nach dem Signal **Langsam** vermindert, ist der Mitarbeiter verpflichtet, unverzüglich das Signal **Halt, Anhalten mit allen Mitteln** zu geben.



1635. Das Signal **Halt** *(drei kurze Töne mit der Pfeife)* weist den Triebfahrzeugführer an, unverzüglich die Bewegung der Fahrzeuge einzustellen.



1636. Das Signal **Zustimmung zum Rangieren** *(ein kurzer Ton mit der Signalhupe)* gibt der Weichenwärter; es informiert den Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, dass der Rangierfahrweg eingestellt ist, und gestattet das Ingangsetzen der Rangierfahrt. Der Weichenwärter darf das hörbare Signal **Zustimmung zum Rangieren** nicht benutzen, wenn sich in seinem Bereich mehr als eine Rangierfahrt befindet und es zu Verwechslungen kommen könnte.

Der Ton der Signalhupe eines Hilfsstellwerks gilt nicht als Signal **Zustimmung zum Rangieren**.

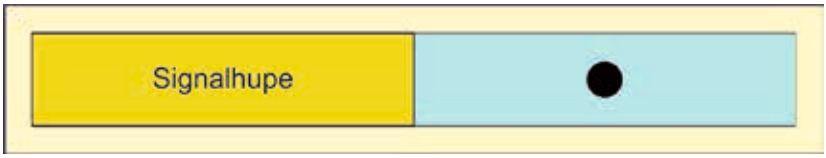


Abb. zu 1636

1637. Das Signal **Weiche ist geräumt** *(zwei kurze Töne mit der Triebfahrzeugpfeifeinrichtung)* gibt der Triebfahrzeugführer auf Anforderung des Weichenwärters; es weist darauf hin, dass alle Fahrzeuge die entsprechende Weiche geräumt haben.

Kapitel III
Rangieren

A. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

1648. Unter dem Begriff **Rangieren** wird jede beabsichtigte und organisiert durchgeführte Fahrt von Fahrzeugen verstanden, wenn es sich dabei nicht um eine Zugfahrt oder das Rangieren zwischen Betriebsstellen handelt. Für jeden Rangiervorgang müssen das EVU und der Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, festgelegt sein.

Einfaches Rangieren ist das manuelle Rangieren oder das Rangieren mit Straßenfahrzeugen und mechanischen Geräten (Mitteln). Als einfaches Rangieren gilt auch nur das Kuppeln und Entkuppeln von Fahrzeugen, einschließlich des zum Kuppeln und Entkuppeln notwendigen Aufdrückens oder Vorziehens von Wagen.

(...) ✶

Mitarbeiter, die Rangierarbeiten ausführen

1661. Das Rangieren darf nur ein Mitarbeiter leiten, der dafür die nötige fachliche Befähigung haben muss. Dieser Mitarbeiter darf auch selbst Rangierarbeiten ausführen.

Die übrigen zur Durchführung von Rangierarbeiten bestimmten Mitarbeiter müssen dafür fachlich befähigt sein.

1662. **Der Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt**, ist
a) der Triebfahrzeugführer, außer in den in b) – e) genannten Fällen,
b) der Mitarbeiter, der Weisungen zum Fahren beim Rangieren über das Grenzzeichen hinaus gibt (das ist nicht der Mitarbeiter, der das Handsignal **Rangieren über das Grenzzeichen hinaus** gibt),
c) der Mitarbeiter, der bei der Einfahrt eines Zuges in ein besetztes Gleis (bzw. ein mit Fahrzeugen besetztes Gleis) dem Triebfahrzeugführer die Weisung zum Heranfahren an stehende Fahrzeuge gibt,
d) der Mitarbeiter für die Lenkung von Abläufen[17] beim Fahren in und aus einem gesperrten Gleis,
e) der Mitarbeiter, der beim einfachen Rangieren über die Bewegung der Fahrzeuge entscheidet und diese Bewegung regelt.

1663. Der Triebfahrzeugführer kann entweder ohne oder mit Rangierpersonal rangieren. Rangiert er mit Rangierpersonal, kann er nach vorheriger Verständigung des Fahrdienstleiters oder Weichenwärters den Leiter des Rangierpersonals mit dem Übergeben von Weisungen an den Fahrdienstleiter oder Weichenwärter (und umgekehrt) beauftragen.

1664. Der Triebfahrzeugführer muss seine Pflichten selbst erfüllen oder kann damit den Leiter des Rangierpersonals beauftragen. In diesem Fall haftet für deren Erfüllung der Leiter des Rangierpersonals.

Durch Vorschrift des EVU kann allerdings der Leiter des Rangierpersonals beim Rangieren mit Rangierpersonal dauerhaft mit der Erfüllung der festgelegten Pflichten des Triebfahrzeugführers beauftragt werden. (...)

✶ (...)

Der Leiter des Rangierpersonals darf jedoch vom Triebfahrzeugführer (durch
✶ Vorschrift des EVU) nicht mit Tätigkeiten beauftragt werden, die aus den
✶ Pflichten und dem Charakter der Tätigkeit des Triebfahrzeugführers hervor-
✶ gehen (z. B. mit dem Beobachten der Signaleinrichtungen, auf die er beim
✶ Fahren der Rangierfahrt schaut oder der Kontrolle, ob der Rangierfahrweg beim Ziehen der Rangierfahrt frei ist, mit der Bedienung der durchgehenden Bremse u. ä.), oder die gleichzeitig sowohl vom Triebfahrzeugführer als auch vom Leiter des Rangierpersonals erfüllt werden müssen.

1665. Die Pflichten des Leiters des Rangierpersonals können auch
a) ein vom Leiter des Rangierpersonals bestimmtes Mitglied des Rangierpersonals,
b) der Leiter oder ein von ihm bestimmtes Mitglied des Zugbegleitpersonals,

17 z.B. ein Mitarbeiter in ähnlicher Funktion wie ein Technischer Berechtigter lenkt die Abfolge der Fahrzeuge und Maschinen, die in ein Baugleis einfahren sollen

c) ein anderer fachlich befähigter Mitarbeiter des EVU,
d) der Aufsichtsführende des Bahnhofs, wenn er die fachliche Befähigung eines Mitarbeiters des Rangierpersonals hat,
e) ein anderer Triebfahrzeugführer,

f) der Mitarbeiter für die Lenkung von Abläufen[18],
g) der Fahrdienstleiter.
ausführen.

1666. Beim einfachen Rangieren muss der Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, zum Leiten oder Durchführen von Rangierarbeiten bzw. zum Leiten des einfachen Rangierens fachlich befähigt sein.

1667. In allen Fällen, in denen die Leitung des Rangiervorgangs oder des Rangierpersonals von einem anderen fachlich befähigten Mitarbeiter übernommen wird, benachrichtigt der Mitarbeiter, der seinen Dienst beendet (wenn das nicht möglich ist, der Fahrdienstleiter) alle am Rangieren beteiligten Mitarbeiter, wer den weiteren Rangiervorgang führt oder die Pflichten des Leiters des Rangierpersonals ausübt.

Rangierfahrweg

1676. Unter **Rangierfahrweg** wird der Gleisabschnitt vom Ende der Rangierfahrt bis zu der Stelle verstanden, die der Mitarbeiter (oder der von ihm beauftragte ✶ Leiter des Rangierpersonals) festlegt, der den Rangiervorgang führt; beim ✶ Rangieren in einen benachbarten Rangierbezirk jedoch höchstens bis zur nächstgelegenen, für das Rangieren geltenden ortsfesten Signaleinrichtung, oder bis zur Signaleinrichtung mit dem Signal **Ende des Zugfahrwegs**, oder bis zur Signaleinrichtung mit dem Signal **Grenze eines isolierten Abschnitts** ✶ oder bis zum Grenzzeichen (zur Spitze der Weichenzunge, zur Entgleisungs- ✶ vorrichtung) im benachbarten Rangierbezirk. In diesem Abschnitt müssen die betroffenen Weichen, Entgleisungsvorrichtungen, Gleiskreuzungen mit beweglichen Herzstücken, Drehscheiben, Schiebebühnen und Gleissperren in die richtige Position für die beabsichtigte Fahrt gestellt und Bahnübergänge mit Sicherungsanlagen, über die das Rangieren erfolgt, müssen gesichert sein.

1679. Wenn der Triebfahrzeugführer oder ein Mitarbeiter des Rangierpersonals bemerkt, dass der Rangierfahrweg für seine Fahrt nicht gestellt wurde, darf er die Rangierfahrt nicht in Bewegung setzen oder muss mit allen Mitteln für ein unverzügliches Anhalten sorgen und den Mangel immer schnellstmöglich dem Weichenwärter melden.

18 z.B. ein Mitarbeiter in ähnlicher Funktion wie ein Technischer Berechtigter lenkt die Abfolge der Fahrzeuge und Maschinen, die in ein Baugleis einfahren sollen

B. ERLAUBNIS ZUM RANGIEREN UND ZUSTIMMUNG ZUM RANGIEREN

1687. Die **Erlaubnis zum Rangieren** ist die Summe der für die sichere Durchführung des Rangierens notwendigen Informationen. In Bahnhöfen mit ständigem Rangieren kann die Erlaubnis zum Rangieren durch die in der ZDD (Grundlegende Betriebsdokumentation) aufgeführten Weisungen ersetzt werden. Ohne erteilte Erlaubnis zum Rangieren darf nicht mit dem Rangieren begonnen werden.

Die **Zustimmung zum Rangieren** informiert den Mitarbeiter, der den Rangier-
✶ vorgang führt direkt oder durch Leiter des Rangierpersonals, dass der Rangierfahrweg eingestellt ist, und gestattet das Ingangsetzen der Rangierfahrt.

Erlaubnis zum Rangieren auf für Zugfahrten bestimmten Gleisen

1692. Rangieren auf für die Zugfahrt bestimmten Gleisen ist nur mit Erlaubnis des Fahrdienstleiters erlaubt. Der Fahrdienstleiter darf die Erlaubnis zum Rangie-
✶ ren nur dann geben, wenn ihm das EVU, das rangieren will, die vom EVU ge-
✶ forderte Rangiertechnologie und die Traktion (elektrisch, Diesel, Dampf) aller
✶ in der Rangerfahrt eingestellten arbeitenden Triebfahrzeuge bekannt sind.

Bei dieser Erlaubnis meldet der Fahrdienstleiter dem Mitarbeiter, der den
✶ Rangiervorgang führt oder dem Leiter des Rangierpersonals, wenn er mit dem
✶ Vereinbaren des Rangierens beauftragt ist und den Weichenwärtern, in deren Rangierbezirk rangiert wird,

a) auf welchen für die Zugfahrt bestimmten Gleisen das Rangieren gestattet wird,
✶ b) die Zeit, zu der mit dem Rangieren begonnen werden darf, die Zeit, zu der
✶ das erlaubte Rangieren spätestens beenden sein soll,
c) welche für die Zugfahrt bestimmten Gleise nach Beendigung des Rangiervorgangs besetzt bleiben dürfen,
d) die Zeit, zu der die übrigen für die Zugfahrt bestimmten Gleise geräumt sein müssen,
e) wohin maximal rangiert werden darf, wenn das bestimmt werden muss.

Bei dieser Erlaubnis weist der Fahrdienstleiter den Mitarbeiter, der den Ran-
✶ giervorgang führt oder den Leiter des Rangierpersonals, wenn er mit dem
✶ Vereinbaren des Rangierens beauftragt ist, auf Unregelmäßigkeiten hin, die
✶ dem Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt oder dem Leiter des Rangier-
✶ personals möglicherweise nicht bekannt sind und die sich auf die sichere
✶ Durchführung des Rangierens auswirken (z.B. das Sichern der Fahrzeuge
✶ gegen unbeabsichtigte Bewegung mit Hemmschuhen statt mit Handbremsen).
✶ Beim Rangieren mit einem elektrischen Triebfahrzeug muss der Fahrdienst-
✶ leiter den Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, oder den Leiter des Ran-
✶ gierpersonals, wenn dieser mit dem Vereinbaren des Rangierens beauftragt

ist , auch über das Ausschalten (bzw. Einschalten) oder die Unbefahrbarkeit ✶
der Fahrleitung (einschl. über das Verfahren zum Befahren einer elektrischen ✶
Trennstelle oder eines Spannungsabschnittstrenners und über evtl. fehlende ✶
oder gestörte Signaleinrichtungen für den elektrischen Betrieb informieren. ✶
(…). ✶

1693. Die Erlaubnis zum Rangieren gibt oder eine eventuelle Änderung meldet der Fahrdienstleiter dem Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, direkt, über den Weichenwärter oder den Leiter des Rangierpersonals.

1694. Die Erlaubnis des Fahrdienstleiters zum Rangieren gilt als Zustimmung zum Rangieren, aber nur für die Fahrt bis zur nächsten ortsfesten, für das Rangieren geltenden Signaleinrichtung oder zu der Signaleinrichtung mit dem Signal **Ende des Zugfahrwegs** oder bis zur Signaleinrichtung mit dem ✶
Signal Grenze des isolierten Abschnitts oder bis zum Grenzzeichen (zur ✶
Spitze der Weichenzunge, zur Entgleisungsvorrichtung). Diese Erlaubnis darf ✶
der Fahrdienstleiter nur nach Absprache mit den Weichenwärtern geben, in deren Rangierbezirk rangiert wird. Über das weitere Rangieren einigt sich der Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt (direkt oder über den Leiter des Rangierpersonals) mit dem Weichenwärter, der ihm dann die Zustimmung zum weiteren Rangieren gibt.

1695. Mit der Erlaubnis zum Rangieren auf für die Zugfahrt bestimmten Gleisen gestattet der Fahrdienstleiter die Besetzung dieser Gleise mit Fahrzeugen, aber nur für die Dauer des Rangiervorgangs. Diese Erlaubnis ist jedoch niemals die Einwilligung zum Besetzen des Gleises mit Fahrzeugen auch nach Beendigung des Rangiervorgangs.

Die Erlaubnis zur Besetzung eines für die Zugfahrt bestimmten Gleises nach Beendigung des Rangiervorgangs muss der Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt (direkt oder über den Leiter des Rangierpersonals) immer anfordern, auch dann, wenn dieses Gleis bereits besetzt ist (z. B. mit Fahrzeugen nach dem vorhergehenden Rangiervorgang, mit einem Zug, einer Wagengruppe u. ä.).

1697. Wurde das Rangieren auf Befehl des Fahrdienstleiters eingestellt, darf der Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, dieses erst fortsetzen, wenn er eine neue Erlaubnis zum Rangieren erhalten hat.

1698. Die Beendigung des Rangierens und die Räumung der für die Zugfahrt bestimmten Gleise meldet der Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt (der Leiter des Rangierpersonals, wenn er damit beauftragt wurde) sofort nach dem Beenden dem Fahrdienstleiter direkt oder über den Weichenwärter.

Nach Beendigung des Rangierens bzw. während des Rangierens überzeugt sich der Fahrdienstleiter, ob das Rangieren nach seinen Weisungen durchgeführt wurde (wird).

folgt Seite 664 A

Erlaubnis zum Rangieren auf anderen Gleisen

1709. Rangieren auf Gleisen, die nicht für die Zugfahrt bestimmt sind, ist nur mit Erlaubnis des durch die ZDD (Grundlegende Verkehrsdokumentation) bestimmten Mitarbeiters erlaubt. Über den Rangiervorgang einigt sich der Mitarbeiter,
✶ der den Rangiervorgang führt oder der Leiter des Rangierpersonals, wenn er
✶ beauftragt ist, das Rangieren zu vereinbaren, mit diesem Mitarbeiter. Der bestimmte Mitarbeiter darf seine Erlaubnis zum Rangieren nur geben, wenn ihm das EVU, das rangieren will, und die vom EVU geforderte Rangiertechnologie
✶ sowie die Traktion (elektrisch, Diesel Dampf) aller in der Rangerfahrt einge-
✶ stellten arbeitenden Triebfahrzeuge bekannt sind. Zum manuellen Rangieren, Rangieren mit Straßenfahrzeugen oder mechanischen Einrichtungen und Mitteln darf der bestimmte Mitarbeiter die Erlaubnis zum Rangieren unter den in der ZDD genannten Bedingungen auch anderen Personen geben.

1710. Der Inhalt der Erlaubnis zum Rangieren und das weitere Vorgehen beim Rangieren sind identisch mit dem Rangieren auf für die Zugfahrt bestimmten Gleisen; eine Erlaubnis zum Besetzen von Nebengleisen nach Beendigung des Rangierens ist aber nicht erforderlich.

folgt Seite 664 B

bleibt frei

folgt Seite 665

Zustimmung zum Rangieren

1714. (...)

Das Umstellen von Weichen und Entgleisungsvorrichtungen oder das Schließen von Bahnübergangssicherungsanlagen für das beabsichtigte Rangieren darf nicht als Zustimmung zum Rangieren betrachtet werden.

1715. Beim Rangieren mit Rangierpersonal gibt der Weichenwärter dem Triebfahrzeugführer die Zustimmung zum Rangieren über den Leiter des Rangierpersonals. Mit Weisung zum Ingangsetzen der Rangierfahrt informiert der Leiter des Rangierpersonals den Triebfahrzeugführer, dass für den betreffenden Rangierfahrweg die Zustimmung zum Rangieren gegeben wurde.

C. GESTALTUNG DES RANGIERENS

Grundlegende Bestimmungen

1723. Rangiersignale müssen so gegeben werden, dass ersichtlich ist, dass sie sich nur auf das eigentliche Rangieren beziehen, und dass durch sie nicht die Fahrt von Zügen oder einer anderen Rangierfahrt gestört wird.

1725. Die **Geschwindigkeit beim Rangieren** richtet sich danach, wie eine Rangierfahrt gebremst wird, wie lang die Rangierfahrt ist, nach der zulässigen Geschwindigkeit der Fahrzeuge und weiteren Umständen (Auffahren auf Gleiswaage, auf mit Personen besetzte Fahrzeuge, Wetter, Neigungsverhältnisse u.ä.).

Beim Rangieren dürfen folgende Geschwindigkeiten nicht überschritten werden:

a) 40 km/h, wenn die Fahrzeuge gezogen werden oder beim Fahren einzelner oder gekuppelter Triebfahrzeuge (Spezialfahrzeuge),
b) 30 km/h, wenn die Fahrzeuge geschoben werden,
c) 5 km/h, d. h. Schrittgeschwindigkeit beim Heranfahren an stehende Fahrzeuge bzw. an einen Prellbock.

Die für Züge geltenden Begrenzungen der Streckengeschwindigkeit gelten auch beim Rangieren.

1726. Ist es notwendig, dass Gleise oder Weichen (Gleiskreuzungen) beim Rangieren dauerhaft mit einer Geschwindigkeit unter 40 km/h befahren werden, muss diese Geschwindigkeit mit Geschwindigkeitssignalen signalisiert werden. Ist das nicht möglich, wird diese Geschwindigkeit in der ZDD (Grundlegende Betriebsdokumentation) (in einer Betriebsordnung, in einem Vertrag

über die Schnittstelle ineinander übergehender Bahnanlagen oder in einem Vertrag über die Durchführung des Schienenverkehrs) aufgeführt.

1727. Beim Rangieren ist es verboten, mit den zu rangierenden Fahrzeugen
a) heftig auf andere Fahrzeuge aufzufahren,
b) auf den Prellbock aufzufahren (mit Ausnahme der Kopframpe, wenn das für die Be- oder Entladetechnik erforderlich ist).

1728. Bei geschobenen Rangierfahrten gewährleistet der Mitarbeiter an der Spitze der Rangierfahrt die Sicherheit beim Rangieren.

1729. Das Schieben von Wagen auf ein freies Gleis (außer Stumpfgleise oder Gleise, in deren Fortsetzung sich ein Stumpfgleis befindet, auf das der Rangierfahrweg eingestellt ist) ist, wenn das Fahrzeug an der Spitze nicht durchgehend oder manuell gebremst wird, immer nur mit Erlaubnis des Fahrdienstleiters gestattet.

1731. Wenn durch das Rangieren an Stellen zum Ein- und Aussteigen von Reisenden deren Sicherheit gefährdet werden könnte, ist der Triebfahrzeugführer verpflichtet, das Gleis vor sich zu beobachten und bei Bedarf die Geschwindigkeit zu reduzieren. Ist die Sicht des Triebfahrzeugführers eingeschränkt oder werden die Fahrzeuge geschoben, muss ein Mitarbeiter des Rangierpersonals vor der Rangierfahrt hergehen. In Fällen, in denen die Sicherheit von Reisenden nicht unmittelbar gefährdet ist (beim Rangieren vorbei an ✶
Bahnsteigen, die keinen höhengleichen Zugang haben), kann allerdings der ✶
Mitarbeiter des Rangierpersonals auf dem ersten Fahrzeug der Rangierfahrt mitfahren.

Der Mitarbeiter an der Spitze der Rangierfahrt muss den Reisenden die nötigen Weisungen zur Gewährleistung ihrer Sicherheit geben.

1732. Der Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, darf die Fahrtrichtung der Rangierfahrt erst dann ändern, wenn die gesamte Rangierfahrt die für das Rangieren geltende ortsfeste Signaleinrichtung passiert hat, mit der das Rangieren in die entgegengesetzte Richtung gestattet wird. Kann sie diese Signaleinrichtung nicht passieren, darf die Fahrtrichtung erst geändert werden, wenn an dieser Signaleinrichtung das Signal Rangieren gestattet erscheint oder wenn der Weichenwärter, der diese Signaleinrichtung bedient, die Zustimmung zum Rangieren auf andere Weise gibt. Beim Rangieren mit Rangierpersonal haftet auch der Leiter des Rangierpersonals für die Einhaltung dieser Bestimmung.

Die Bestimmung dieses Artikels gelten auch für den Fall, dass die Spitze ✶
einer gezogenen Rangierfahrt ausnahmsweise hinter einer für das Rangieren ✶
geltenden ortsfesten Signaleinrichtung steht. ✶

1733. Rangierhandsignale dürfen durch ein dafür bestimmtes Mitglied des Rangierpersonals übertragen werden.

Mündliche Weisungen (...) müssen während des Rangierens eines einzelnen Triebfahrzeugs oder einer gezogenen Rangierfahrt nicht wiederholt werden, wenn dem Triebfahrzeugführer die Stelle mitgeteilt wurde, an der die Spitze der Rangierfahrt halten muss.

1734. Nach Beenden des Rangierens darf der Mitarbeiter, der den Rangiervorgang
✶ führt oder der Leiter des Rangierpersonals, wenn dieser beauftragt ist. das
✶ Rangieren zu vereinbaren, Fahrzeuge über das Grenzzeichen, am Außenkopf, auf Verbindungsgleisen und Gleisverbindungen nur mit Erlaubnis des Fahrdienstleiters stehen lassen.

1736. Eine Rangierfahrt kann ohne Halt in eine Zugfahrt übergehen, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind.
   a) Die für die Zugfahrt erforderlichen technologischen Vorbereitungen (Ausfertigung der Zugunterlagen, Erteilung der Zustimmung zur Abfahrt bei einem Zug mit Personenbeförderung u.ä.), werden bereits vor dem Ingangsetzen der Rangierfahrt ausgeführt.
   b) Der Triebfahrzeugführer wird benachrichtigt, am Ende welches Gleises (in welchem Bahnhofsbereich) der Zugfahrweg beginnt.

Die Zustimmung zum Rangieren ist niemals Abfahrauftrag für einen Zug. Der Zugfahrweg des abfahrenden Zuges beginnt in diesem Fall an der Hauptsignaleinrichtung mit Signal in Fahrtstellung am Ende des Ausfahrgleises; wo eine solche Signaleinrichtung nicht vorhanden ist oder nicht unmittelbar am Gleis steht, beginnt er am Signal **Ende des Zugfahrwegs** am Ende des Ausfahrgleises. Bis die Spitze der Rangierfahrt diese Signaleinrichtung passiert hat, handelt der Triebfahrzeugführer wie beim Rangieren, er darf jedoch die Geschwindigkeit 40 km/h (wenn keine niedrigere Geschwindigkeit angeordnet ist) erst überschreiten, wenn das letzte Fahrzeug diese Signaleinrichtung passiert hat.

Pflichten des Mitarbeiters, der den Rangiervorgang führt

✶ 1744. Der Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, oder der Leiter des Rangier-
✶ personals, wenn dieser beauftragt ist. das Rangieren zu vereinbaren, muss rechtzeitig vor Beginn des Rangierens den Fahrdienstleiter über die notwendige Rangiertechnologie informieren (Anforderungen an die Durchführung des Rangiervorgangs, auf welchen Gleisen das Rangieren erfolgen soll, voraussichtliche Rangierdauer), wenn diese Technologie nicht in den TTP (Tabellen
✶ der Streckenverhältnisse) (...) angegeben ist.

✶ 1745. Der Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, oder der Leiter des Rangier-
✶ personals, wenn dieser beauftragt ist. das Rangieren zu vereinbaren, muss vor Beginn des Rangiervorgangs alle beteiligten Mitarbeiter über den Ablauf der Arbeiten, die Art der Durchführung des Rangiervorgangs und über alle Unregelmäßigkeiten, die sie möglicherweise nicht kennen, verständigen.

Beim Rangieren ohne Rangierpersonal verständigt der Fahrdienstleiter den Weichenwärter über diese Dinge.

1746. Wenn der Weichenwärter dem den Rangiervorgang führenden Mitarbeiter ✶
direkt oder beim Rangieren mit Rangierpersonal über den Leiter des Ran- ✶
gierpersonals nicht die Zustimmung zum Rangieren erteilt hat, darf der den ✶
Rangiervorgang führende Mitarbeiter nicht mit dem Rangieren im Rangierbe- ✶
zirk des Weichenwärters beginnen. ✶

1747. Stellt der Triebfahrzeugführer (auch wenn er gemäß den Bestimmungen dieser Vorschrift nicht derjenige ist, der den Rangiervorgang führt) Umstände fest, die die Sicherheit beim Rangieren gefährden, darf er die Rangierfahrt nicht in Bewegung setzen.

1748. Der Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, oder der Leiter des Rangier- ✶
personals, wenn dieser beauftragt ist. das Rangieren zu vereinbaren, ist beim ✶
Rangieren verpflichtet, die festgelegten Aufgaben in der vom Fahrdienstlei-
ter festgelegten Zeit auszuführen. Stellt er fest, dass das Rangieren nicht
rechtzeitig beendet wird, ist er verpflichtet, das dem Fahrdienstleiter sofort zu
melden und weitere Weisungen anzufordern.

1749. Vor dem Ingangsetzen der Fahrzeuge muss der Mitarbeiter, der den Rangier-
vorgang führt,
a) die Sicherheit an Bahnübergängen, über die rangiert wird (z. B. durch manuelles Schließen der Sicherungsanlage oder durch Überwachen des Bahnübergangs) sicherstellen, wenn für die Schließung des Bahnübergangs nicht der Mitarbeiter zuständig ist, der die Zustimmung zum Rangieren gibt [Einzelheiten regelt die ZDD (Grundlegende Betriebsdokumentation)],
b) sicherstellen, dass alle Straßenfahrzeuge und Anlagen, die in den Lichtraum des Rangierfahrwegs ragen (Autos, Krane, Transporter, Überfahrbrücken u. ä.) entfernt werden,
c) das sichere Anhalten der zu rangierenden Fahrzeuge sicherstellen (Bremsen prüfen, Hemmschuhe legen u. ä.),
d) die Sicherung der Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegung sicherstellen, die während des Rangierens abgestellt werden oder an die herangefahren (auf die abgedrückt oder ablaufen gelassen wird) wird,
e) die Kontrolle sicherstellen, dass die Fahrzeuge gekuppelt sind, bzw. das Einhängen oder Kürzen nicht benutzter Schraubenkupplungen,
f) die Entfernung aller Sicherungseinrichtungen gegen unbeabsichtigte Bewegung der Fahrzeuge und das Lösen der Handbremsen sicherstellen,
g) das Schließen von Türen, Klappen und Oberlichtern, die nach außen aufgehen, die Sicherung gelockerter Planen sicherstellen,
h) die Verbindung der Rungen mit Ketten oder die Befestigung der Ketten an den Rungen sicherstellen,

l) die Zustimmung der Person sicherstellen, die das Ein- oder Ausladen leitet, zum Rangieren mit Wagen, die noch nicht komplett be- oder entladen sind,
j) das Schließen der Seitentüren an Fahrzeugen, die mit Reisenden besetzt sind, ggf. auch der Fronttüren, wenn der Übergang zwischen den Fahrzeugen unterbrochen wurde, sicherstellen. Ist das Schließen der Seitentüren vom Führerraum aus nicht möglich, darf nicht ohne Rangierpersonal rangiert werden,
k) das Schließen der Türen an Fahrzeugen, in denen andere Personen während des Rangierens verbleiben (Begleiter von Sendungen u. ä.) und das mündliche Warnen dieser Personen sicherstellen,
l) sicherstellen, dass die Fahrzeuge nicht bewegt werden, ehe nicht die Arbeiten der Mitarbeiter des EVU nach Beendigung der Zugfahrt abgeschlossen sind.

Beim Rangieren mit Rangierpersonal müssen die in diesem Artikel aufgeführten Pflichten immer vom Leiter des Rangierpersonals erfüllt werden (bzw. ihre Erfüllung sichergestellt werden).

1750. Der Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, ist weiter verpflichtet, sich vor dem Ingangsetzen der Fahrzeuge durch Nachschauen oder Nachfragen beziehungsweise, wenn das aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht möglich ist, so schnell wie möglich während der Fahrt zu überzeugen, ob für jede beabsichtigte Fahrt der Rangierfahrt
a) die für das Rangieren geltenden Signaleinrichtungen das Rangieren gestatten,
b) der Rangierfahrweg richtig eingestellt ist.

Hat der Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, oder beim Rangieren mit Rangierpersonal der Leiter des Rangierpersonals die Zustimmung zum Rangieren vom Weichenwärter bekommen, muss er die richtige Einstellung des Rangierfahrwegs nicht kontrollieren. Er muss aber nach Möglichkeit beobachten (auch während der Fahrt), ob der Rangierfahrweg nach seinen Anforderungen oder den Informationen des Weichenwärters gestellt ist.

1751. In Bahnhöfen mit Gleisabschnitten muss beim Rangieren mit Fahrzeugen, die diese nicht zuverlässig beeinflussen, der Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt oder der Leiter des Rangierpersonals, wenn dieser beauftragt ist, das Rangieren zu vereinbaren, dem Fahrdienstleiter direkt oder über den Weichenwärter jede, d. h. auch zeitweilige Besetzung von für die Zugfahrt bestimmten Gleisen melden, und zwar noch ehe das Gleis besetzt wird. Nach Räumung dieser Gleise muss er melden, dass die Gleise geräumt sind.

Dieselbe Pflicht hat der Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt oder der Leiter des Rangierpersonals, wenn dieser beauftragt ist. das Rangieren zu vereinbaren, in Bahnhöfen mit Achszählern immer vor dem Aufgleisen von Spezialfahrzeugen oder nach deren Entfernen aus dem Gleis.

Pflichten des Triebfahrzeugführers ✶

1752. Ein Triebfahrzeugführer darf (auch wenn er gemäß den Bestimmungen dieser Vorschrift nicht den Rangiervorgang führt) die Rangierfahrt auf entsprechende Weisung hin nur unter der Bedingung in Bewegung setzen, dass er den Ablauf der Arbeiten kennt und wenn beim Bremsen mit durchgehender Bremse eine Prüfung der Bremsfunktion durchgeführt wurde.

1753. Der Triebfahrzeugführer (auch wenn er gemäß den Bestimmungen dieser Vorschrift nicht den Rangiervorgang führt) ist beim Rangieren verpflichtet
a) die Weisungen der für das Rangieren geltenden ortsfesten Signaleinrichtungen zu befolgen,
b) sich nach den mit Rangierhandsignalen (...) oder mündlich gegebenen Weisungen zu richten,
c) die mit sonstigen, für das Rangieren geltenden Signaleinrichtungen gegebenen Weisungen zu befolgen,
d) zu kontrollieren, ob der Rangierfahrweg frei ist (d. h. ob sich im Rangierfahrweg keine Fahrzeuge bzw. andere Hindernisse befinden, die er von seinem Führerraum aus beobachten kann) sowie die Verteilung der Fahrzeuge,
e) zu beobachten, ob sich in der Gleisanlage keine Personen befinden (wenn er diese von seinem Führerraum aus beobachten kann),
f) die Rangierfahrt spätestens an der Stelle, die als Ende des Rangierfahrwegs benannt wurde, anzuhalten,
g) die Rangierfahrt anzuhalten, wenn er Umstände feststellt, die die Sicherheit beim Rangieren gefährden, oder wenn er feststellt, dass der Rangierfahrweg weder nach seinen Anforderungen noch nach den Informationen des Weichenwärters gestellt ist.

Bei geschobenen Rangierfahrten muss der Triebfahrzeugführer diese Pflichten nur dann erfüllen, wenn es ihm die Sicht von der Stelle aus, von der das Triebfahrzeug bedient wird, ermöglicht; anderenfalls haftet er nicht für deren Erfüllung. Beim Schieben eines einzelnen Fahrzeugs ohne Rangierpersonal muss er jedoch immer die in diesem Artikel genannten Pflichten erfüllen.

Beim Rangieren mit Rangierpersonal müssen die in diesem Artikel aufgeführten Pflichten immer auch vom Leiter des Rangierpersonals erfüllt werden (bzw. ihre Erfüllung sichergestellt werden).

1754. Kann der Triebfahrzeugführer beim Rangieren mit Rangierpersonal die Rangierhandsignale nicht mehr sehen bzw. werden keine Signale mehr gegeben, muss er die Rangierfahrt anhalten. Beim Abstoßen muss das Signal **Abstoßen** nicht wiederholt werden. Der Triebfahrzeugführer hält die Rangierfahrt auf das Signal **Halt** hin an oder wenn er den Mitarbeiter, der das Signal **Abstoßen** gegeben hat, aus dem Blickfeld verliert.

1756. Beim Rangieren muss der Triebfahrzeugführer die Bedingungen für das Fahren nach Sichtverhältnissen einhalten, wird er aber über die Notwendigkeit des Heranfahrens an stehende Fahrzeuge verständigt, darf er an sie heranfahren.

✶

Pflichten des Leiters des Rangierpersonals

1767. Der Leiter des Rangierpersonals ist beim Rangieren verpflichtet,
   a) die gestellten Aufgaben in der vom Fahrdienstleiter festgelegten Zeit auszuführen; stellt er fest, dass das Rangieren nicht rechtzeitig beendet wird, ist er verpflichtet, das dem Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, und dem Fahrdienstleiter sofort zu melden,
   b) die Aufgaben, mit denen er vom Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, betraut wurde, gemäß den erhaltenen Weisungen auszuführen und deren Erfüllung dem Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, unverzüglich zu melden,
   c) beim Rangieren einen Platz einzunehmen, von dem aus er die Bewegung der Fahrzeuge regeln kann,
   d) die Weisung zum Anhalten der Rangierfahrt so zu geben, dass die Rangierfahrt spätestens am gemeldeten Ende des Rangierfahrwegs anhält, oder
   e) unverzüglich Weisung zum Anhalten der Rangierfahrt zu geben, wenn er Umstände feststellt, die die Sicherheit beim Rangieren gefährden, oder wenn er feststellt, dass der Rangierfahrwegs weder nach seinen Anforderungen noch nach den Informationen des Weichenwärters eingestellt ist.

✶ Ist der den Rangiervorgang leitende Mitarbeiter ein anderer Mitarbeiter als der
✶ Triebfahrzeugführer, hat er beim Rangieren noch die im vorstehenden Absatz
✶ genannten Pflichten des Leiters des Rangierpersonals.

1768. Der Leiter des Rangierpersonals weist den Triebfahrzeugführer auf das Heranfahren an Wagen und auf jede Pause hin, die länger als 10 Minuten dauert.

   Außer beim Rangieren einzelner oder gekuppelter Triebfahrzeuge verständigt er ihn noch über
   a) die Zahl und das ungefähre Gesamtgewicht der zu rangierenden Fahrzeuge,
   b) die Bremsart der Rangierfahrt (durchgehend oder nur mit Triebfahrzeug),
   c) die Zahl der Wagen mit eingeschalteter selbsttätiger Bremse beim Bremsen mit durchgehender Bremse,
   d) die Bremsstellung beim Bremsen mit durchgehender Bremse,
   e) die Zahl der Bremsen mit nichtmetallischen Klötzern und der Scheibenbremsen beim Bremsen mit durchgehender Bremse.

1769. Beim Rangieren mit elektrischem Triebfahrzeug muss der Leiter des Rangierpersonals alle beteiligten Mitarbeiter über das Ausschalten (bzw. Einschalten) oder die Nichtbefahrbarkeit der Fahrleitung informieren.

D. RANGIEREN ZUM MERKPFAHL UND ÜBER DEN MERKPFAHL HINAUS

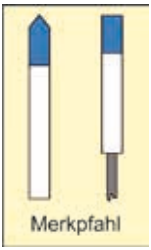
Rangieren zum Merkpfahl

1796. Befindet sich am Außenkopf, auf dem rangiert wird, ein Merkpfahl, darf in Richtung vom Bahnhof weg nur bis zu seiner Höhe rangiert werden. Die Funktion des Merkpfahls kann auch eine Lichtrangiersignaleinrichtung oder eine für Zugfahrt und Rangieren geltende Lichthauptsignaleinrichtung übernehmen.

Hat der Außenkopf, in dem rangiert wird, keinen Merkpfahl oder keine Signaleinrichtung, die die Funktion des Merkpfahls übernimmt, darf in Richtung vom Bahnhof weg höchstens bis zur Höhe der Einfahrsignaleinrichtung rangiert werden.

Für die Einhaltung der Bestimmungen dieses Artikels haftet der Triebfahrzeugführer des rangierenden Triebfahrzeugs, bei geschobenen Rangierfahrten der Mitarbeiter an der Spitze der Rangierfahrt.

1797. Das Signal **Rangieren verboten** *(weiße Säule mit blauem Kopf oder weiße, auf der schmaleren Seite stehende Rechtecktafel mit blauem Oberteil)* verbietet beim Rangieren in Richtung vom Bahnhof weg das Rangieren hinter die mit dieser Säule gebildete Grenze.



1798. In Bahnhöfen auf zwei- oder mehrgleisigen Strecken wird in der Regel auf dem Außenkopf des richtigen Gleises (für die Fahrtrichtung vom Bahnhof weg) rangiert.

1799. In Bahnhöfen, die am Außenkopf des richtigen Gleises keinen Merkpfahl haben, darf auf diesem Außenkopf während der Zeit, in der er in beiden Richtungen befahren wird, nur bis zur Höhe des Merkpfahls am Außenkopf des falschen Gleises rangiert werden. Der Fahrdienstleiter darf die Fahrt eines Zuges aus dem benachbarten Bahnhof auf dem falschen Gleis nicht gestatten, ehe er nicht den Triebfahrzeugführer direkt oder über den Leiter des Rangierpersonals darüber verständigt hat, dass er beim Rangieren höchstens bis zur Höhe des Merkpfahls am Außenkopf des falschen Gleises fahren darf. Der Triebfahrzeugführer verständigt darüber den Leiter des Rangierpersonals

folgt Seite 672 A

(sofern er die Information nicht über ihn erhalten hat) und dieser verständigt den Mitarbeiter an der Spitze der Rangierfahrt.

Nach der Wiederaufnahme des zweigleisigen Betriebes verständigt der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer über die Möglichkeit des Rangierens am Außenkopf des richtigen Gleises bis zur Höhe der Einfahrsignaleinrichtung. Der Triebfahrzeugführer verständigt darüber den Leiter des Rangierpersonals (sofern er die Information nicht über ihn erhalten hat) und dieser verständigt den Mitarbeiter an der Spitze der Rangierfahrt.

1800. Beim Rangieren über das Grenzzeichen hinaus verständigt der Fahrdienstleiter über das Rangieren höchstens bis zur Höhe des Merkpfahls am Außenkopf des falschen Gleises den Mitarbeiter, der diesen Rangiervorgang führt.

folgt Seite 672 B

bleibt frei

folgt Seite 673

Rangieren über den Merkpfahl hinaus

1811. Das Rangieren über den Merkpfahl oder über die Signaleinrichtung, die die Funktion des Merkpfahls übernimmt, hinaus ist nur mit Erlaubnis des Fahrdienstleiters gestattet.

1812. **Beim Rangieren über den Merkpfahl hinaus darf das Ende der Rangierfahrt den Bahnhofsbereich nicht verlassen.**

Das Rangieren über den Merkpfahl hinaus darf höchstens bis zur Höhe der Einfahrsignaleinrichtung des benachbarten Bahnhofs (...) (bzw. der Trapeztafel der benachbarten Betriebsstelle nach D3 (...) erfolgen.

1813. Die Bestimmungen über das Rangieren über den Merkpfahl hinaus gelten auch für das Rangieren über die Lichtrangiersignaleinrichtung (bzw. die Hauptsignaleinrichtung) hinaus, die die Funktion des Merkpfahls übernimmt
✶ und für das Rangieren über den Standort der Einfahrsignaleinrichtung hinaus, wenn auf dem entsprechenden Außenkopf kein Merkpfahl aufgestellt ist.

1814. Muss über den Merkpfahl hinaus rangiert werden, meldet der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter die voraussichtliche Zeit des Rangierens und erbittet von ihm die Erlaubnis zum Rangieren, und zwar direkt oder über den Weichenwärter oder den Leiter des Rangierpersonals.

1817. Der Fahrdienstleiter eines Bahnhofs, dem das Rangieren über den Merkpfahl hinaus gemeldet wurde, darf keinem Zug die Abfahrt auf das entsprechende Streckengleis gestatten (...), bis ihm die Beendigung dieses Rangiervorgangs gemeldet wurde.

Das Rangieren über den Merkpfahl hinaus aus benachbarten Bahnhöfen aufeinander zu ist nicht gestattet.

1820. Der Triebfahrzeugführer muss mit schriftlichem Befehl verständigt werden, in dem immer aufgeführt sein muss, wann das Rangieren über den Merkpfahl hinaus beendet werden muss, sowie die Fahrtrichtung bzw. auch die Nummer des Streckengleises (in Worten). Ein schriftlicher Befehl muss jedoch nicht ausgestellt werden,

a) wenn der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer und auch den Leiter des Rangierpersonals per Telekommunikationseinrichtung verständigen kann unter der Bedingung, dass das Gespräch aufgezeichnet wird, oder
b) wenn die Rangierfahrt nur bis zur Höhe der Einfahrsignaleinrichtung erfolgt oder
c) wenn die Rangierfahrt mit Rangier- (bzw. Haupt-)signaleinrichtung, die die Funktion des Merkpfahls übernimmt, gestattet wird.

Über das erlaubte Rangieren über den Merkpfahl hinaus und die Bedingungen in Fällen gemäß Absatz b) und c) verständigt der Fahrdienstleiter den

Triebfahrzeugführer direkt, über den Weichenwärter oder über den Leiter des Rangierpersonals.

1821. Der Triebfahrzeugführer muss allerdings immer mit schriftlichem Befehl
a) beim Nachfahren hinter einem Zug,
b) über das Fahren mit erhöhter Vorsicht bei einer nicht funktionierender Bahnübergangssicherungsanlage,
c) über eine eventuelle Geschwindigkeitsbegrenzung,
d) über die Aufstellung von Warnscheiben,
e) darüber, dass an der Einfahrsignaleinrichtung ein Zug steht (...);
f) über weitere wichtige Umstände in Bezug auf eine konkrete Fahrt
verständigt werden.

1822. Der Triebfahrzeugführer verständigt über die Bedingungen zum Rangieren über den Merkpfahl hinaus den Leiter des Rangierpersonals (sofern er die Information nicht über ihn erhalten hat) und dieser verständigt den Mitarbeiter an der Spitze der Rangierfahrt.

1825. Die Beendigung des Rangierens über den Merkpfahl hinaus und das Räumen des betreffenden Gleises meldet der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter direkt, über den Weichenwärter oder über den Leiter des Rangierpersonals.

1826. Der Fahrdienstleiter informiert über das Beenden des Rangierens über den Merkpfahl hinaus den Fahrdienstleiter des benachbarten Bahnhofs.

G. BESONDERE MASSNAHMEN BEIM RANGIEREN

1874. Fahrzeugen mit Gefahrgut und außergewöhnlichen Sendungen ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Als Gefahrgutsendungen gelten explosionsgefährdete, selbstentzündliche, brennbare, giftige, ätzende, radioaktive Gegenstände und Stoffe oder Fahrzeuge (bzw. Container) mit Warnkennzeichnung. Fahrzeuge (bzw. Container) mit solchen Sendungen sind mit Aufklebern zu kennzeichnen.

I. RANGIEREN AUF GLEISEN MIT FAHRLEITUNG

1905. Triebfahrzeuge mit angelegtem Stromabnehmer dürfen nicht unter eine Trennstelle fahren (oder sie durchfahren), die die Bahnhofsfahrleitung von der Streckenfahrleitung trennt, wenn die anliegende Streckenfahrleitung stromlos ist. Über die Abschaltung der anliegenden Fahrleitung muss der Triebfahrzeugführer vom Fahrdienstleiter direkt, über den Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt oder den Leiter des Rangierpersonals informiert werden.

1906. In Bahnhöfen mit Fahrleitung sind folgende Grundsätze einzuhalten:

a) Alle am Rangieren beteiligten Mitarbeiter müssen die örtlichen Verhältnisse der Fahrleitung kennen (Gleise mit Oberleitung und ohne Oberleitung, Position der Trennschalter für Fahrleitungsschaltgruppen am Be- und Entladegleis).

b) Die Fahrleitungsspannung, die nur zeitweilig eingeschaltet wird, um elektrischen Triebfahrzeugen das Rangieren zu ermöglichen (z. B. auf Be- und Entladegleisen), darf nicht eingeschaltet werden, wenn dadurch Mitarbeiter beim Rangieren gefährdet werden könnten oder wenn Personen, die Ladearbeiten durchführen, und Ladung sich nicht im vorgeschriebenen Abstand zu den Teilen der Fahrleitung befinden, die nach dem Einschalten unter Spannung stehen (Ladung, Wagenplanen und Schnee auf Fahrzeugdächern mindestens 0,65 m, Personen und Mechanik mindestens 2 m). Die Fahrleitungsspannung über diesen Gleisen muss nach Beendigung des Rangiervorgangs wieder abgeschaltet werden. Der Fahrdienstleiter bzw. der mit der Bedienung des Trennschalters für Fahrleitungsschaltgruppen beauftragte Mitarbeiter muss immer allen betroffenen Personen mitteilen, dass die Fahrleitungsspannung eingeschaltet wird und sie auch über das Abschalten informieren. Über die Einschaltung der Oberleitung verständigt der Fahrdienstleiter (der mit dem Bedienen des Trennschalter für Fahrleitungsschaltgruppen beauftragte Mitarbeiter) den Triebfahrzeugführer direkt, über den Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, oder den Leiter des Rangierpersonals, ortsfeste Signaleinrichtungen für Elektrobetrieb gelten in diesem Falle nicht. ✶

c) Über Spannungsabschnittstrenner, die die abgeschalteten Abschnitte der Fahrleitung begrenzen, dürfen keine Triebfahrzeuge mit angelegtem Stromabnehmer fahren.

d) Beim Bedienen von Gleisen ohne Fahrleitung oder Gleisen mit abgeschalteter Fahrleitungsspannung

   da) darf ein rangierendes elektrisches Triebfahrzeug mit Stromversorgungswagen den Stromabnehmer nicht angelegt haben.

   db) müssen sich sonstige rangierende elektrische Triebfahrzeuge ständig unter der nicht abgeschalteten Fahrleitung befinden; zwischen Triebfahrzeug und zu rangierenden Fahrzeugen wird deshalb bei Bedarf eine ausreichende Zahl von Fahrzeugen hinzugefügt, um diesen Rangiervorgang zu ermöglichen.

e) Auf Gleisen, auf denen be- oder entladen wird, dürfen keine Fahrzeuge unter Trennschalter für Fahrleitungsschaltgruppen oder der unter Spannung stehenden Fahrleitung stehenbleiben, um die Mitarbeiter beim Be- und Entladen der Fahrzeuge nicht zu gefährden.

In der ZDD (Grundlegende Betriebsdokumentation) sind die Bedingungen für die sichere Durchführung von Be- und Entladearbeiten auf Gleisen mit Fahrleitung und in deren Nähe aufgeführt.

J. RANGIEREN AUF GLEISEN MIT GEFÄLLE

1916. Auf Bahnhöfen, Betriebsstellen nach D3, (...) von der SŽDC betriebenen Anschlussstellen und Ladestraßen, die eventuell auch nur zum Teil ein Gefälle von über 2,5 ‰ aufweisen, sowie im Abstand von 50 m vor diesem Gefälle ist es nicht gestattet, mit Fahrzeugen zu rangieren, die nicht an ein Triebfahrzeug angehängt sind, wenn nicht das unbeabsichtigte Bewegen der Fahrzeuge durch andere gesicherte Fahrzeuge (nicht Trieb- oder Spezialtriebfahrzeug) oder durch zu diesem Zweck konstruierte Einrichtungen (z. B. Ablenkgleis als Stumpfgleis, Entgleisungsvorrichtung) verhindert wird.

Wird ein eventuell unbeabsichtigtes Bewegen der Fahrzeuge nicht gemäß dem vorherigen Absatz verhindert, muss beim Schieben von Fahrzeugen über eine Gefällestrecke das erste geschobene Fahrzeug eine bedienbare Handbremse oder eine funktionierende Druckluftbremse haben, die an die durchgehende Bremse angeschlossen ist.

1917. An einem Gefälle von über 15 ‰ muss eine Rangierfahrt mit einem Beförderungsgewicht von mehr als dem Doppelten des Eigengewichts des Triebfahrzeugs immer mit der durchgehenden Bremse gebremst werden. Für die Prüfung der Bremsfunktion bei mindestens einem Fünftel der Wagen (vorzugsweise der beladenen) haftet der Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt. Solche Bereiche sind in der ZDD (Grundlegende Betriebsdokumentation) aufzuführen.

1918. Bahnhöfe, Betriebsstellen nach D3, (...), auf die sich die vorherigen Bestimmungen beziehen, sind in den TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse) aufgeführt.

K. RANGIEREN ÜBER BAHNÜBERGÄNGE

1928. Bei Störungen der Bahnübergangssicherungsanlage muss der Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, über die Störung mit schriftlichem Befehl informiert werden, in dem auch die zeitliche Begrenzung der Gültigkeit des Befehls aufzuführen ist, z. B.: „Gilt von 14:20 Uhr bis 14:45 Uhr“. Im schriftlichen Befehl ist anstelle der Zugnummer „Rangieren“ aufzuführen.

1930. Wird der Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, verständigt, dass die Bahnübergangssicherungsanlage gestört ist, gewährleistet er die Überwachung des Bahnübergangs, wenn dazu in der ZDD (Grundlegende Betriebsdokumentation) kein anderer Mitarbeiter bestimmt ist.

Kann in Ausnahmefällen beim Rangieren ohne Rangierpersonal ein Bahnübergang mit gestörter Sicherungsanlage nicht überwacht werden, muss der

Triebfahrzeugführer bei der Fahrt über den Bahnübergang die Bedingungen für das Fahren mit erhöhter Vorsicht einhalten. Beim Schieben eines Fahrzeugs muss ein Bahnübergang mit gestörter Sicherungsanlage jedoch immer überwacht werden.

1931. Beim Schieben von Fahrzeugen über einen Bahnübergang nur mit Warnkreuzen muss der Bahnübergang überwacht werden. Eine Überwachung ist nicht notwendig, wenn der Leiter des Rangierpersonals an der Spitze der Rangierfahrt geht oder auf dem ersten geschobenen Fahrzeug fährt und dem Triebfahrzeugführer die Weisungen für die Fahrt über Funk gibt; in diesem Fall muss der Leiter des Rangierpersonals beim Geben der Weisungen an den Triebfahrzeugführer sicherstellen, dass die Bedingungen für das Fahren mit erhöhter Vorsicht eingehalten werden.

Die Bedingungen für das Fahren von Rangierfahrten über diese Bahnübergänge mit einem Triebfahrzeug an der Spitze sind die gleichen wie bei einer Zugfahrt.

1933. In der ZDD (Grundlegende Betriebsdokumentation) ist aufzuführen, bei welchen Bahnübergängen mit Lichtsignalanlagen deren Sicherung nicht in den Rangierfahrwegs eingeschlossen ist (unter Umständen auch in solchen Fällen wie z.B. während der Übergabe an ein Hilfsstellwerk[19]) und der Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, muss die Schließung der Lichtsignalanlage durch Handbedienung sicherstellen.

L. RANGIEREN ÜBER DAS GRENZZEICHEN HINAUS

1944. Ein Zug, dem das Rangieren über das Grenzzeichen hinaus gestattet wird, setzt als Rangieren ohne Halt hinter die Signaleinrichtung, die den Zugfahrweg beendet, fort. Der Zug wechselt zur Rangierfahrt in dem Moment, in dem die Zugspitze die Höhe dieser Signaleinrichtung passiert.

Das Rangieren über das Grenzzeichen hinaus darf nicht in Bahnhöfen ohne Ausfahrsignaleinrichtungen durchgeführt werden.

1945. Der Mitarbeiter, der den Rangiervorgang über das Grenzzeichen hinaus führt, ist der Mitarbeiter, der dem Triebfahrzeugführer Weisungen für die Fahrt gibt. Dieser Mitarbeiter darf kein Mitglied des Zugpersonals sein, dem das Rangieren über das Grenzzeichen hinaus gestattet wird.

1946. Der Triebfahrzeugführer muss über das Rangieren über das Grenzzeichen hinaus mit Signal **Rangieren über das Grenzzeichen hinaus** verständigt werden. Das Signal gibt der Fahrdienstleiter oder auf seine Anweisung ein anderer, von der ZDD (Grundlegende Betriebsdokumentation) bestimmter

19 diese Einrichtung kann man mit der Stelleinrichtung eines Ortsstellbereiches vergleichen

Mitarbeiter dem einfahrenden Zug entgegen so lange, bis der Triebfahrzeugführer die Entgegennahme mit Signal **Aufnahme der Weisung** bestätigt. (...)

Mit der Mitteilung über das Rangieren über das Grenzzeichen hinaus wird dem Triebfahrzeugführer die Erlaubnis zum Rangieren des Zuges ohne Halt über die Stelle, die den Zugfahrweg beendet, gegeben.

1947. Das Signal **Rangieren über das Grenzzeichen hinaus** *(weiße quadratische, auf der Spitze stehende Tafel mit zwei schwarzen Kreisen)* informiert den Triebfahrzeugführer des Zuges über die Erlaubnis zum Rangieren über die Signaleinrichtung (die Stelle), die den Zugfahrweg beendet, hinaus.

1948. Der Triebfahrzeugführer muss vor der Signaleinrichtung, die den Zugfahrweg beendet, halten, wenn er vom Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, keine Weisungen für die Weiterfahrt über das Grenzzeichen hinaus erhalten hat. Diese Weisungen muss der Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, immer geben, auch dann, wenn das Rangieren mit ortsfester, nur für ein Gleis geltender Signaleinrichtung gestattet wird. Die Weisungen sind so zu geben, dass der Triebfahrzeugführer unzweifelhaft feststellen kann, dass sie ihm gelten.

1950. Die Erlaubnis zum Rangieren über das Grenzzeichen hinaus ist niemals Erlaubnis zum Rangieren über den Merkpfahl hinaus. ✶

N. RANGIEREN OHNE RANGIERPERSONAL

1969. Ob das Rangieren ohne Rangierpersonal durchgeführt wird, entscheidet der Triebfahrzeugführer.

1970. Beim Rangieren ohne Rangierpersonal darf nur ein Fahrzeug geschoben werden, wenn der Triebfahrzeugführer das Gleis vor dem geschobenen Fahrzeug überblicken kann. Beim Rangieren mit Spezialtriebfahrzeug können auch mehrere Fahrzeuge geschoben werden, wenn der Triebfahrzeugführer das Gleis vor den Fahrzeugen überblicken kann.

Das Schieben der Rangierfahrt ohne Rangierpersonal an Stellen, an denen Reisende die Gleisanlage betreten dürfen, ist nicht gestattet.

Ob beim Rangieren ohne Rangierpersonal Fahrzeuge geschoben werden können, entscheidet der Triebfahrzeugführer.

1973. Eine Rangierfahrt ohne Rangierpersonal muss immer mit durchgehender Bremse gebremst werden. Die Wirkung der Bremse muss mindestens bei einem Fünftel der Wagen (vorzugsweise bei beladenen) mit eingeschalteter und wirkender Druckluftbremse geprüft werden, wenn nicht eine Bremsprobe mit positivem Ergebnis für die anschließende oder die vorhergehende Fahrt als Zug durchgeführt worden ist und nach dieser Probe die Hauptluftleitung nicht abgeschaltet wurde.

Diese Bestimmung gilt nicht für einzelne oder gekuppelte Triebfahrzeuge.

1974. Ein Zug kann ohne Halt als Rangierfahrt ohne Rangierpersonal über die Sig-
✶ naleinrichtung hinaus, die den Zugfahrweg beendet, weiterfahren, wenn der Triebfahrzeugführer die Erlaubnis zum Rangieren vorher erhält (per Telekommunikationsanlage, über den Fahrdienstleiter des benachbarten Bahnhofs, die TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse) u.ä.). Der Zug wechselt zur Rangierfahrt in dem Moment, in dem die Zugspitze diese Signaleinrichtung passiert hat.

Bei diesem Vorgehen handelt es sich nicht um Rangieren über das Grenzzeichen hinaus.

bleibt frei

Teil Fünf
GESAMTFAHRPLAN

Kapitel V
Vor Plan fahren und Verspätung

2239. Wenn es die Wirtschaftlichkeit des Betriebes oder die Verkehrssituation erfordert, kann ein Zug aus einem Bahnhof vor Plan, d. h. vor der im Fahrplan festgelegten Zeit abgelassen werden. Unter dem Begriff „Vor Plan fahren“ wird eine vereinbarte, angeordnete oder erfolgte Ankunft, Durchfahrt oder Abfahrt des Zuges vor der in seinem Fahrplan festgelegten Zeit verstanden.

✶ Der maximal erlaubte Vorsprung auf den Fahrplan beträgt 3 Stunden vor
✶ dem zugeteilten Zeitplan der Trasse. Die maximal erlaubte Verspätung beträgt
✶ 20 Stunden nach dem zugeteilten Zeitplan der Trasse. Bei größeren Abwei-
✶ chungen ist das EVU verpflichtet, einen Antrag auf Neuzuteilung von Infra-
✶ strukturkapazität zu stellen.

2240. Vor Plan darf kein Zug mit Personenbeförderung abfahren, dessen Abfahrtszeit der Öffentlichkeit verbindlich bekannt gegeben wurde. (...).

bleibt frei

Teil Sechs
ZUGBILDUNG UND BREMSEN VON ZÜGEN (...)

Kapitel I
Einstellen von Fahrzeugen in Züge

2277. Jedes Fahrzeug muss mit den für seine Einsatzfähigkeit maßgeblichen Parametern der festgelegten Streckenklasse der zu befahrenden Strecke und weiteren, in den TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse) genannten Einschränkungen in Bezug auf die Bahnanlagen (Fähigkeit zum Durchfahren von Bögen mit einem bestimmten Radius, Drehzapfenabstand u.ä.) entsprechen.

Für die Einsatzfähigkeit der Fahrzeuge auf einer konkreten Strecke haftet immer das EVU.

2278. Ein Zug wird so gebildet, dass seine Zusammensetzung die Sicherheit und Flüssigkeit des Schienenverkehrs nicht gefährdet, insbesondere muss die im Fahrplan festgelegte Bremswirkung gewährleistet sein. Der Signalwagen des Zuges, d. h. der letzte Wagen bei gezogenen und der erste Wagen bei geschobenen Zügen, muss über eine korrekt wirkende und eingeschaltete durchgehende Bremse verfügen. Nach dem Hinzufügen oder Abhängen von Wagen am Ende des Wagenzugs ist das EVU dafür verantwortlich, dass der neue letzte (bzw. erste) Wagen den Bedingungen für Signalwagen entspricht. Bei geschobenen Zügen muss der erste Wagen auch über einen Notbremshahn verfügen.

2279. Fahrzeuge dürfen nur auf der Grundlage einer durchgeführten Durchsicht in den Zug eingestellt werden. Die Durchsicht übernimmt das EVU.

A. ZUGLÄNGE

2289. Die Zuglänge wird in Metern und Achsen ermittelt und angegeben.

2290. Zur Ermittlung der Bremswirkung darf die Zuglänge betragen:
a) Bei Reisezügen höchstens 100 Achsen;
b) bei Güterzügen höchstens 700 m;

Die genannten Achszahlen und Längenangaben in Metern verstehen sich außer arbeitenden Lokomotiven an der Spitze und am Ende des Zuges (die Achsen von Triebwagen oder Triebzügen werden in die angegebenen Achszahlen eingerechnet), dabei darf der für die betreffenden Streckenabschnitte festgelegte Wert in Metern, der im Hinblick auf die Bremsart und Bremswegabstände auf den einzelnen Strecken in den TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse)

festgelegt ist, nicht überschritten werden. Wenn es zweckmäßig ist, kann in ✶
den TTP die Länge eines Reisezuges auch in Metern angegeben werden. ✶

2291. In den Informationssystemen wird allerdings die Zuglänge immer auch mit arbeitenden Triebfahrzeugen (einschließlich nicht gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug) angegeben, und zwar in Metern.

2292. Die Fahrt eines Zuges, der länger ist als in den TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse) erlaubt, kann in der PND7[20] oder vom Ersteller seines Fahrplans erlaubt werden.

In den übrigen Fällen muss der Betriebsdispatcher der Fahrt eines längeren als in den TTP erlaubten Zuges zustimmen. Er legt auch die Bedingungen für die Organisation der Fahrt eines solchen Zuges fest.

B. ZUGGEWICHT (...) UND BEFÖRDERUNGSGEWICHT DES ZUGES (...)

2299. **Zuggewicht** (...) ist die Summe der Gewichte
a) aller Fahrzeuge des Zuges (...) einschließlich eines nicht gekuppelten Schiebetriebfahrzeugs,
b) des Gewichtes der Ladung der Fahrzeuge,
c) bei Fahrzeugen mit Personenbeförderung der Summe des Durchschnittsgewichts der Reisenden (80 kg pro Person) nach der festgelegten Aufnahmefähigkeit des Fahrzeugs.

Die Summe aller Positionen (d. h. das Zuggewicht) wird auf volle Tonnen aufgerundet.

Zur Berechnung der vorhandenen Bremshundertstel eines Zuges wird das Gewicht eines nicht gekuppelten Schiebetriebfahrzeugs nicht in das Zuggewicht eingerechnet.

2300. Das **Beförderungsgewicht des Zuges** (...) ist die Summe des Eigengewichtes aller Fahrzeuge des Zuges (...), die keine Antriebskraft entwickeln, des Gewichtes der Ladung und des Gewichts der Reisenden.

20 prováděcí nařízení k Předpisu pro řízení provozu na tratích provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizace = Durchführungsverordnung zur Vorschrift für die Steuerung des Bahnbetriebs auf von der SŽDC betriebenen Strecken

Kapitel II
Ermittlung der Bremshundertstel und Bremsgewicht des Zuges

2315. Jeder Zug muss mit einer selbsttätigen durchgehenden Bremse gebremst werden.

2316. Ein Zug muss ausreichend und zuverlässig gebremst werden. Bremswirkung und Bremsart müssen den Streckenverhältnissen, dem Typ und der Zusammensetzung des Zuges, seiner Belastung und der festgelegten Geschwindigkeit entsprechen, so dass seine Bremswirkung das sichere Anhalten des Zuges im Bremswegabstand gewährleistet. Der tatsächliche Bremsweg kann jedoch
   a) nach den folgenden Bestimmungen dieser Vorschrift in zwei aufeinander folgende Bremswegabstände aufgeteilt sein,
   b) für Züge, die unter voller ETCS-Aufsicht fahren, in zwei und mehr aufeinander folgende Bremswegabstände aufgeteilt sein.

   Der Bremswegabstand für die einzelnen Strecken sowie die maßgebende Neigung auf den einzelnen Strecken (Streckenabschnitten) sind in den TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse) angegeben.

2317. Die Funktion der durchgehenden Bremse muss mit einer Bremsprobe geprüft werden, die von einem fachlich befähigten Mitarbeiter des EVU durchzuführen ist.

   Über das Ergebnis der Bremsprobe muss das EVU für jeden Zug ein Protokoll über deren Durchführung erstellen. Die Bestimmung der Art der Bremsprobe, das Muster eines Bremszettels und die Art und Weise seiner Ausfüllung legt das EVU mit interner Vorschrift fest.

2320. Die vorhandenen Bremshundertstel des Zuges werden nach folgender Formel berechnet:

$$\text{vorhandene Bremshundertstel des Zuges} = \frac{\text{Bremsgewicht des Zuges} \times 100}{\text{Zuggewicht}}$$

   Das Ergebnis wird immer auf die nächstniedrigere ganze Zahl abgerundet.

2321. Das Bremsgewicht eines mit durchgehender Bremse gebremsten Zuges ist gleich der Summe aller Bremsgewichte der einzelnen Fahrzeuge des Zuges mit wirkender selbsttätiger durchgehender (Druckluft)bremse, die an die durchgehende Bremse des Zuges angeschlossen ist.

   Die Bremsgewichte der einzelnen Fahrzeuge werden auf ganze Tonnen abgerundet.

Bei der Fahrt einzelner oder gekuppelter Triebfahrzeuge (außer Triebzüge) wird die Wirkung der dynamischen Bremse nicht in die Berechnung des Bremsgewichts eingerechnet. Es wird nur der Wert des Bremsgewichtes für die Bremsstellung R oder P bzw. G angenommen.

2322. Sind in einem Zug, der nach Bremsart I in Bremsstellung P durchgehend gebremst wird, Fahrzeuge mit Umstellhebel in Position G eingestellt, darf als deren Bremsgewicht höchstens das 0,75fache des für diese Position ausgewiesenen Bremsgewichtswertes eingerechnet werden.

Das Bremsgewicht von Fahrzeugen mit Umstellhebel in Position P in einem nach Bremsart II gebremsten Zug wird mit dem vollen ausgewiesenen Wert eingerechnet.

2323. In einem durchgehend gebremsten Zug (...) ist es nicht gestattet, die Handbremsen zur Erhöhung des Bremsgewichtes zu bedienen.

2324. Die vorhandenen Bremshundertstel eines Zuges müssen höher oder zumindest genauso hoch sein wie die Mindestbremshundertstel, die für einen konkreten Streckenabschnitt und einen konkreten Zug im Fahrplan bzw. in einem anderen Dokument des Infrastrukturbetreibers (z. B. in einer elektronischen Depesche) angegeben sind.

Ein Zug mit einer festgelegten Geschwindigkeit von 121 km/h oder höher wird ausreichend gebremst, wenn seine vorhandenen Bremshundertstel mindestens so hoch sind wie eine der Angaben zu den Mindestbremshundertsteln des Zuges.

2325. Auf Strecken mit einem Bremswegabstand von 1000 m kann bei Zügen mit einer maximal zulässigen Geschwindigkeit von über 120 km/h bis einschließlich 160 km/h der untere Wert der Mindestbremshundertstel unter der Bedingung genutzt werden, dass das Signal **Warnung** oder Signale, die eine verminderte Geschwindigkeit ankündigen, bereits ab der vorhergehenden Signaleinrichtung auf das führende Fahrzeug per Zugsicherung übertragen werden, sodass die Information über das Signal dem Triebfahrzeugführer die Möglichkeit gibt, den Zug in einer Entfernung in Höhe des doppelten Bremswegabstandes anzuhalten. Die Zugsicherung muss die Registrierung des Empfangs von Signalen, die eine Geschwindigkeitsreduzierung anordnen, gewährleisten.

Wird auf einen Zug, der den unteren Wert der Mindestbremshundertstel nutzt, auf den Signalwiederholer der Zugsicherung ein Code übertragen, der zum Ausdruck bringt, dass an der nächstfolgenden Hauptsignaleinrichtung das Signal

a) **Frei** folgt, darf der Triebfahrzeugführer mit der festgelegten Geschwindigkeit fahren,
b) **Warnung** folgt oder Signale, die eine verminderte Geschwindigkeit ankündigen, muss der Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeit so verringern,

dass sie an der nächstfolgenden Hauptsignaleinrichtung mindestens 20 km/h niedriger ist als die festgelegte Geschwindigkeit des Zuges.

Einzelheiten regelt die Vorschrift zur Bedienung der Zugsicherung.

Dieser Artikel gilt nicht für Züge, die unter voller ETCS-Aufsicht fahren.

2328. In einer internen Vorschrift legt das EVU Art und Vorgehensweise zur Sicherung eines Zuges bei einer Störung der durchgehenden Bremse fest, sodass der Zug am ungünstigsten Gefälle des befahrenen Streckenabschnitts zuverlässig gegen unbeabsichtigte Bewegung gesichert werden kann.

2333. In jedem Zug müssen alle Wagen an die Hauptluftleitung angeschlossen sein, mit Ausnahme des nicht gekuppelten Schiebetriebfahrzeugs.

2334. An jedem Fahrzeug, das mit einer durchgehenden Druckluftbremse, deren Betrieb erlaubt ist, ausgerüstet ist, müssen Bauart der Bremse und Wert der Bremsgewichte mit einer Abkürzung ausgewiesen sein, die den einzelnen Bremsstellungen entspricht.

Ein Triebfahrzeug mit fehlender oder unleserlicher Aufschrift zu Eigengewicht oder Bremsgewicht darf nicht als arbeitendes oder dienstbereites Triebfahrzeug eingesetzt werden (das bezieht sich nicht auf Fahrzeuge vor der Durchführung von Kontrollen zur technischen Sicherheit).

Kapitel III
Pflichten der Eisenbahnverkehrsunternehmen

2348. EVU sind verpflichtet, vor Beginn der Fahrt alle Unregelmäßigkeiten am Zug zu melden. Unregelmäßigkeiten am Zug sind

a) außergewöhnliche Sendungen,
✶ b) Züge, die im Code für kombinierten Transport fahren,
✶ c) Gefahrguttransporte (mit Codebezeichnung gemäß RID),
✶ d) militärische Transporte,
✶ e) Personenbeförderung in Güterzügen (außer regelmäßige Beförderungen nach Gesamtfahrplan),
✶ f) Überschreiten der Längennorm gemäß Bestimmungen der entsprechenden TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse),
✶ g) Reduzierung der Zuggeschwindigkeit gegenüber der festgelegten Geschwindigkeit um 10 und mehr km/h,
✶ h) Transport von Spezialfahrzeugen gemäß Vorschrift D2/81[21] mit Angabe
✶ der Anlage, unter der das Fahrzeug befördert wird (…),

✶ 21 předpis pro dopravu speciálních vozidel podle typů = Vorschrift für die typbezogene Beförderung von Spezialfahrzeugen

i) alle sonstigen Transporte, für die einschränkende Maßnahmen, gleich welcher Art, für deren Fahrt auf der gewünschten Trasse herausgegeben werden (z. B. Probefahrten; Einstellen von Fahrzeugen, für die die Geschwindigkeitssignale R gelten und ähnliches), ✶ ✶
j) vom EVU beantragte Änderungen der Zugtrasse, die von den gültigen Fahrplanunterlagen abweichen. ✶ ✶
k) Verspätung eines für einen Reisezug fahrenden Leerreise- oder Lokomotivzugs. ✶ ✶

Eine Anforderung eines EVU laut Buchstabe j) gilt nur für die Bahnhöfe als Unregelmäßigkeit, die davon betroffen sind. ✶

Die Betriebsführung kann für Transporte mit Unregelmäßigkeiten gemäß e), f), g) h) und i) einschränkende Bedingungen festlegen. ✶ ✶

2349. Die Meldung von Unregelmäßigkeiten am Zug erfolgt mit Eingabe der Anforderung im IS (Informationssystem). Ist das nicht möglich, meldet das EVU Unregelmäßigkeiten am Zug entweder direkt oder über den Fahrdienstleiter dem zuständigen Betriebsdispatcher, der sich um die Eingabe in das IS kümmert.

Stellt ein Mitarbeiter der Betriebsführung fest, dass das EVU die Informationen gemäß diesem Kapital nicht ins IS eingegeben hat, ist das ein Grund, den Zug zurückzuhalten.

2350. Außerdem ist das EVU verpflichtet, alle benötigten Dienstleistungen und Änderungen der Zugtrasse zu melden. Anforderungen, die während der Zugfahrt entstehen, müssen rechtzeitig mit dem zuständigen Betriebsdispatcher besprochen werden, sodass sie mit dem betreffenden Bahnhof besprochen werden können.

Teil Sieben
REGELUNG DER ZUGFAHRTEN

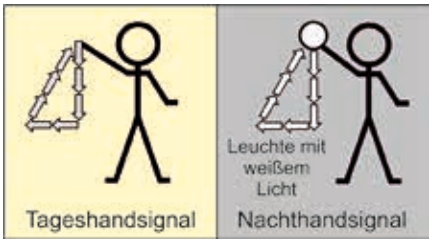
Kapitel III
Sicherung der Zugfahrten

A. ALLGEMEINES

2431. In den TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse) kann den Mitarbeitern des Zugpersonals angeordnet werden, dem Fahrdienstleiter zu melden, dass der Zug vollständig angekommen ist. Dieselbe Information kann der Fahrdienstleiter von einem Mitarbeiter des Zugpersonals anfordern.

Ein Mitarbeiter des Zugpersonals kann diese Information persönlich, per Telekommunikationsanlage oder mit dem Signal **Zug vollständig eingefahren** übermitteln.

2432. Das Signal **Zug vollständig eingefahren** (Beschreiben eines rechtwinkligen Dreiecks, gebildet durch Bewegungen von oben nach unten, dann senkrecht zum Gleis, auf dem sich der Zug, für den das Signal gilt, befindet, und dann schräg nach oben mit der Hand [Tagessignal] oder mit einer Handleuchte mit weißem Licht [Nachtsignal]) informiert, dass der betreffende Zug vollständig eingefahren ist.



2434. Für einen Zug, bei dem nach einem Halt auf freier Strecke ein Teil abgetrennt wird und zurückkehrt, gelten die Bestimmungen dieses Teils wie für einen Zug mit nicht gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug, das von einem Kilometer auf der freien Strecke zurückkehrt, wenn nicht in konkreten Fällen anders festgelegt.

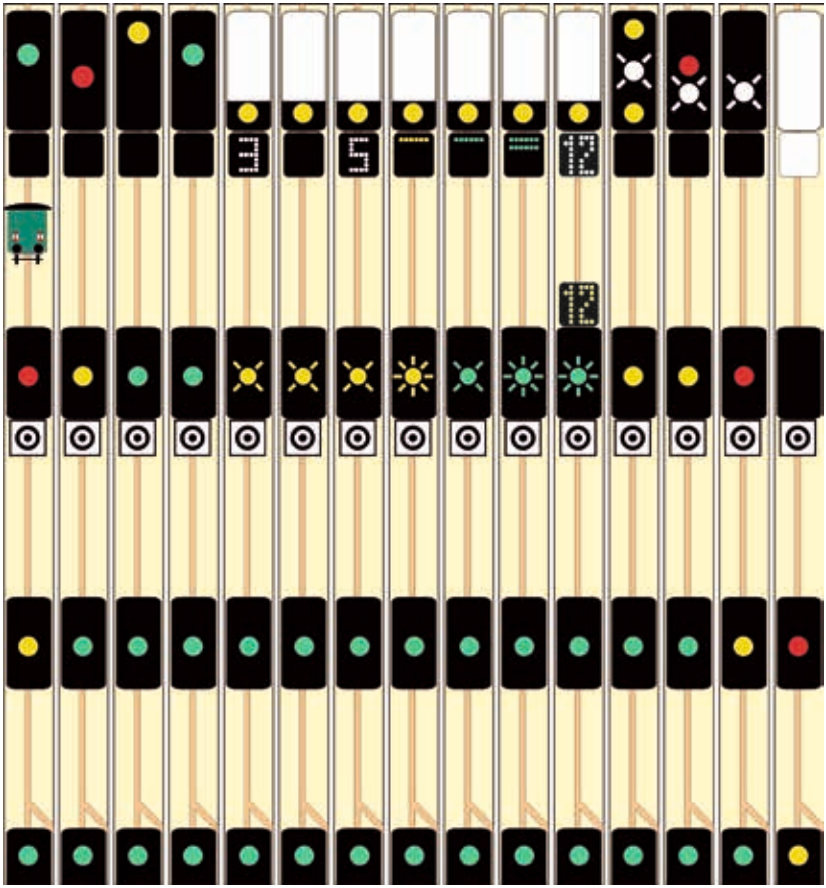
F. AUTOMATISCHER BLOCK

2569. Zu den Signaleinrichtungen des Automatischen Blocks gehören Ausfahrsignaleinrichtungen und Blocksignaleinrichtungen.

Die Ausfahrsignaleinrichtungen signalisieren die Signale der Lichthauptsignaleinrichtungen.

Die Blocksignaleinrichtungen des Automatischen Blocks signalisieren die Signale **Frei**, **Warnung** oder **Halt**. Die letzten Blocksignaleinrichtungen signalisieren zusätztlich die Signale der selbständigen Lichtvorsignale.

2570. Signale des Automatischen Blocks (einschließlich Signale der Einfahrsignaleinrichtungen der vorgelegenen Betriebsstelle)



2572. Beim Signal **Halt** an einer Blocksignaleinrichtung des Automatischen Blocks muss der Triebfahrzeugführer den Zug anhalten. Nach dem Anhalten darf er bis zur nächstfolgenden Signaleinrichtung nach Sichtverhältnissen weiterfahren ohne Rücksicht auf das Licht des Signalwiederholers der Zugsicherung; an der folgenden Signaleinrichtung handelt er entsprechend dem dort angezeigten Signalbild.

2573. Ein Triebfahrzeugführer, der an einer gültigen Blocksignaleinrichtung des Automatischen Blocks mit dem Signal **Halt** vorbeifährt, muss im folgenden Blockabschnitt der freien Strecke nach dem Signal **Ungesicherten Bahnübergang erwarten** handeln, sofern die Blocksignaleinrichtung mit diesem Signal versehen ist.

2574. An einer beschädigten Blocksignaleinrichtung des Automatischen Blocks muss der Triebfahrzeugführer wie beim Signal **Halt** verfahren.

Ist jedoch auf dem Triebfahrzeug das System der Zugsicherung in Betrieb, auf dessen Wiederholer vor dieser beschädigten Signaleinrichtung ein die Fahrt gestattendes Signal übertragen wird, richtet sich der Triebfahrzeugführer nach der Bedeutung des Zeichens, das vor der beschädigten Signaleinrichtung auf den Wiederholer übertragen wird, und zwar auch bei der Fahrt im folgenden Blockabschnitt der freien Strecke einschließlich der Fahrweise über Bahnübergänge. Den festgestellten Mangel meldet er dem Fahrdienstleiter des nachfolgenden Bahnhofs. Kann er den Mangel nicht über Funk melden, hält er dazu in diesem Bahnhof an.

2575. Wurde dem Triebfahrzeugführer eines nicht gekuppelten Schiebetriebfahrzeugs kein Streckenschlüssel mitgegeben (wegen Störung oder weil er nicht eingerichtet wurde), muss er bei der Fahrt eines Zuges mit nicht gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug, das von der Strecke zurückkehrt, zu telefonischer Verständigung übergehen; die Fahrt dieses Zuges kann hinter dem vorherigen Zug in den Blockabschnitt der freien Strecke gestattet werden.

Der Bahnhof, in den der Zug bereits ohne Schiebetriebfahrzeug eingefahren ist, gibt hinter diesem Zug erst dann eine telefonische Rückmeldung, wenn er die Meldung bekommen hat, dass das Schiebetriebfahrzeug von der Strecke in den rückgelegenen Bahnhof zurückgekehrt ist. Nach dieser Meldung kann auch die telefonische Verständigung beendet werden.

G. ZÜGE MIT NICHT GEKUPPELTEM SCHIEBETRIEBFAHRZEUG, DAS VON DER STRECKE ZURÜCKKEHRT

2585. Bei Zügen, die auf einem in beide Richtungen befahrenen Streckengleis oder auf dem richtigen Gleis mit nicht gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug fahren, das von der Strecke zurückkehrt, übergibt der Fahrdienstleiter bzw. Weichenwärter im Bahnhof, in den das Schiebetriebfahrzeug zurückkehrt, dem Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs vor der Abfahrt den Streckenschlüssel. Bei der Zustellung teilt er ihm die Details für die Rückgabe des Streckenschlüssels mit.

Bei Zügen, die auf dem falschen Gleis mit nicht gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug fahren, das von der Strecke auf dem richtigen Gleis zurückkehrt, wird dem Triebfahrzeugführer kein Streckenschlüssel übergeben.

2586. Kann der Streckenschlüssel wegen einer Störung nicht entnommen werden oder ist kein Streckenschlüssel eingerichtet, benachrichtigt der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs mit schriftlichem Befehl, dass er ohne Streckenschlüssel fährt. Die Benachrichtigung mit schriftlichem Befehl kann durch eine in der TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse) aufgeführte Weisung ersetzt werden.

Wenn das günstiger ist, kann der Fahrdienstleiter mit Zustimmung des EVU anordnen, dass das Schiebetriebfahrzeug bis zum benachbarten Bahnhof fährt (gekuppelt bzw. nicht gekuppelt, wenn die TTP das gestatten).

2587. Für ein Schiebetriebfahrzeug, das auf einem in beide Richtungen befahrenen Streckengleis oder auf dem richtigen Gleis zurückkehrt, gelten die Blocksignaleinrichtungen. Ist deren Bedienung nicht möglich, wird die Fahrt mit **Ersatzsignal** oder **Handersatzsignal** gestattet. Ist auch das nicht möglich (z. B. unter Berücksichtigung der erteilten Streckenerlaubnis auf Strecken mit Automatischem Blocks oder wegen einer Störung der Sicherungsanlage), muss der Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs über die Ungültigkeit der Blocksignaleinrichtungen (und über die eventuelle Pflicht, an der Signaleinrichtung mit dem Signal **Standort einer Blocksignaleinrichtung** wie bei einem Vorsignal mit dem Signal **Warnung** zu handeln) schon vor der Abfahrt aus dem Bahnhof mit schriftlichem Befehl verständigt werden. Die Benachrichtigung mit schriftlichem Befehl kann durch eine in den TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse) aufgeführte Weisung ersetzt werden.

Für ein Schiebetriebfahrzeug, das auf dem falschen Gleis zurückkehrt, gelten die Blocksignaleinrichtungen des richtigen Gleises nicht. Hat das falsche Gleis keine Einfahrsignaleinrichtung, muss der Triebfahrzeugführer in Höhe des Vorsignals oder der Signaleinrichtung mit dem Signal **Standort einer Blocksignaleinrichtung** wie am Vorsignal mit dem Signal **Warnung** handeln und mit der Spitze des Zuges spätestens in Höhe des Einfahrsignaleinrichtung des richtigen Gleises halten. Die Einfahrt in den Bahnhof darf nur mit **Handersatz-** ✶ **signal** oder schriftlichem Befehl gestattet werden.

2588. Der Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs ist verpflichtet, nach Rückkehr in den Bahnhof den Streckenschlüssel nach den vorher vereinbarten Bedingungen zurückzugeben.

H. FAHREN NACH SICHTVERHÄLTNISSEN BEI NICHT MÖGLICHER VERSTÄNDIGUNG

Allgemeines

2596. **Nicht mögliche Verständigung** tritt ein, wenn es wegen einer Störung der Telekommunikationsanlage und gleichzeitiger Störung der Sicherungsanlage (wenn eine solche besteht) nicht möglich ist, die Fahrt eines Zuges zwischen benachbarten Bahnhöfen (...), bzw. auch zwischen den Fahrdienstleitern im Bereich eines Bahnhofs zu sichern.

Kapitel V
Sicherung von Zugfahrten auf zwei- und mehrgleisigen Strecken

A. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

2734. Ist ein Gleis bzw. sind alle Gleise einer zwei- oder mehrgleisigen Strecke mit Streckensicherungsanlage für den Betrieb in beide Richtungen ausgerüstet, werden die Zugfahrten mit dieser Anlage gesichert, und beim Fahren in Richtung der eingestellten Streckenerlaubnis hat sich der Zug nach den Signaleinrichtungen für das Gleis zu richten, auf dem er fährt. Fahrten von Zügen, die auf diesen Strecken auf dem Gleis fahren, das von den TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse) für die Fahrt von Zügen der entsprechenden Richtung bestimmt sind (rechtsseitiger oder linksseitiger Betrieb) heißen **Fahrten auf dem richtigen Gleis**, Fahrten von Zügen auf einem anderen als dem Regelgleis heißen **Fahrten entgegen der richtigen Fahrtrichtung**.

2735. Die Abschnitte zwischen Bahnhöfen und Gleise, auf denen Zugfahrten entgegen der richtigen Fahrtrichtung gestattet sind, sind in den TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse) aufgeführt und auf die festgelegte Weise im Bildfahrplan ausgewiesen.

Kapitel VI
Organisation des Schienenverkehrs auf Strecken mit ferngesteuerter Sicherungsanlage

A. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

2786. Der Triebfahrzeugführer (bzw. ein von ihm bestimmtes Mitglied des Zugpersonals) ist in einem Bahnhof mit ferngesteuerter Sicherungsanlage auf Anforderung des disponierenden und fernsteuernden Fahrdienstleiters verpflichtet,

a) sich von der offensichtlichen Ursache zu überzeugen, warum eine Weiche oder Entgleisungsvorrichtung nicht umgestellt werden kann (Stein, Eis, Schnee u. ä.) und, wenn möglich, diesen Mangel zu beheben,
b) festzustellen, ob der eigene bzw. auch ein anderer Zug vollständig angekommen ist, und diese Tatsache dem disponierenden und fernsteuernden Fahrdienstleiter zu melden. Der disponierende und fernsteuernde Fahrdienstleiter fordert den Triebfahrzeugführer wie folgt auf: „*Stellen Sie fest, ob der Zug auf Gleis vier aus Richtung Otrokovice das Signal* **Zugschluss** *hat/Zjistěte, zda vlak na koleji číslo čtyři má ze strany od Otrokovic návěst* **Konec vlaku**“. Der Triebfahrzeugführer meldet den ermittelten Zustand wie folgt: „*Zug auf Gleis vier hat aus Richtung Otrokovice das Signal* **Zugschluss***/Vlak na koleji číslo čtyři má ze strany od Otrokovic návěst* **Konec vlaku***“, bzw.: „Zug auf Gleis vier ist nicht vollständig/Vlak na koleji číslo čtyři není celý*“.

2787. Der Triebfahrzeugführer eines Zuges mit Personenbeförderung wird über die Verlängerung des Aufenthaltes im Bahnhof vom disponierenden und fernsteuernden Fahrdienstleiter oder einem von ihm bestimmten Mitarbeiter informiert.

Wurde der Triebfahrzeugführer über einen verlängerten Aufenthalt informiert, ist er dafür verantwortlich, die Mitglieder des Zugbegleitpersonals zu verständigen, wenn die Verlängerung des Aufenthaltes des Zuges im Bahnhof nicht aus der Meldung über Bahnhofsfunk erkennbar ist.

2788. Der Triebfahrzeugführer eines Zuges mit Personenbeförderung, der über einen verlängerten Aufenthalt des Zuges im Bahnhof wegen des Wartens auf einen Anschluss informiert worden ist, muss den disponierenden und fernsteuernden Fahrdienstleitern auf alle Umstände hinweisen, die Einfluss auf die Verlängerung der Umsteigezeit haben oder haben können.

Dieselbe Pflicht haben die Mitarbeiter des Zugbegleitpersonals gegenüber dem Triebfahrzeugführer.

D. GLEISSPERRUNGEN UND ABSCHALTUNG DER FAHRLEITUNG

2836. Das Umsteigen von Reisenden aus einem Zug in den Ersatzverkehr oder umgekehrt sichert in Bahnhöfen mit ferngesteuerter Sicherungsanlage der Mitarbeiter, der den Ersatzverkehr organisiert.

Ist in einem nicht besetzten ferngesteuerten Bahnhof mit DOZ (Fernsteuerung ✶
von Sicherungsanlagen) im Sperrbefehl ein solcher Mitarbeiter nicht bestimmt, ✶
haftet für den rechtzeitigen und sicheren Umstieg der Reisenden in die Fahrzeuge des Schienenersatzverkehrs und zurück in den Zug und für die Abfahrt des Ersatzverkehrs der Leiter des Zugbetreuungspersonals, bei Zügen ohne Zugbetreuungspersonal der Triebfahrzeugführer. Der Triebfahrzeugführer

meldet dem disponierenden und fernsteuernden Fahrdienstleiter, dass die Reisenden umgestiegen sind sowie die Abfahrbereitschaft des Zuges.

Kapitel VII
Ein- und Ausfahrt des Zuges

A. ZUGFAHRWEGE

Einfahrt von Zügen in ein besetztes Gleis oder ein Stumpfgleis

2915. Ein besetztes Gleis ist ein Gleis, in dessen Lichtraumprofil sich ein oder mehrere Fahrzeuge befinden.

2917. Wird die Einfahrt des Zuges mit dem Signal **Fahren nach Sichtverhältnissen**, **Geschwindigkeit 40 km/h und Fahren nach Sichtverhältnissen** oder **Geschwindigkeit 30 km/h und Fahren nach Sichtverhältnissen** gestattet, muss der Triebfahrzeugführer weder über die planmäßige noch über eine außerplanmäßige Einfahrt in ein besetztes Gleis informiert werden.

2918. Planmäßige Einfahrten in ein besetztes Gleis werden im tabellarischen Fahrplan des jeweiligen Zuges mit dem Zeichen „o“ (Ring) ausgewiesen. Die Bedeutung des Zeichens ist in der Anmerkung unter dem tabellarischen Fahrplan erklärt.

Ein Zug, bei dem im tabellarischen Fahrplan die planmäßige Einfahrt in ein besetztes Gleis ausgewiesen ist, kann, ohne dass der Triebfahrzeugführer informiert werden muss, auch außerplanmäßig in ein Stumpfgleis oder in ein freies Gleis einfahren.

In Bahnhöfen, wo die Einfahrt des Zuges in ein besetztes Gleis mit dem Signal **Fahren nach Sichtverhältnissen**, **Geschwindigkeit 40 km/h und Fahren nach Sichtverhältnissen** oder **Geschwindigkeit 30 km/h und Fahren nach Sichtverhältnissen** gestattet wird, wird das Zeichen „o“ im tabellarischen Fahrplan nicht angegeben.

2919. Über die außerplanmäßige Einfahrt in ein besetztes Gleis wird der Zug im letzten mit einem Fahrdienstleiter besetzten Bahnhof (...) mit schriftlichem Befehl verständigt. Wenn es zweckmäßig ist (z. B. in Anbetracht der Länge des Bahnhofs), kann in diesem schriftlichen Befehl die für die entsprechende Fahrtrichtung geltende Hauptsignaleinrichtung(-signaleinrichtungen) aufgeführt werden, hinter der das Gleis besetzt sein wird.

Ist das nicht möglich oder kommt aus diesem Bahnhof keine Meldung an, dass der Zug verständigt wurde, verständigt der Fahrdienstleiter den Zug mit schriftlichem Befehl an der Einfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung. Erst nach dieser Verständigung darf er dem Zug die Weiterfahrt gestatten.

(...)

Das Gestatten der Einfahrt eines Zuges auf **Ersatzsignal** oder **Handersatzsignal** (keinesfalls jedoch mit schriftlichem Befehl) ersetzt die Verständigung des Zuges über die außerplanmäßige Einfahrt in ein besetztes Gleis.

2922. Bei der Einfahrt eines Zuges in ein besetztes Gleis muss der Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeit des Zuges so anpassen, dass er ab der ersten befahrenen Weiche (ab der Hauptsignaleinrichtung, wenn es keinen an der Hauptsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich gibt) die Bedingungen des Fahrens nach Sichtverhältnissen einhält, d. h., dass er unter allen Umständen rechtzeitig und sicher vor den stehenden Fahrzeugen anhalten kann (siehe aber nachfolgender Artikel) Wurde der Triebfahrzeugführer mit schriftlichem Befehl darüber verständigt, hinter welcher Signaleinrichtung das Gleis besetzt ist, handelt er erst ab dieser Signaleinrichtung so.

Bei der Einfahrt in den mit Fahrzeugen besetzten Außenkopf muss der Triebfahrzeugführer die Bedingungen des Fahrens nach Sichtverhältnissen bereits ab der Einfahrsignaleinrichtung einhalten.

2923. Der Triebfahrzeugführer darf an stehende Fahrzeuge zum Kuppeln ohne Halt heranfahren, wenn er über die Notwendigkeit des Kuppelns von Fahrzeugen mit dem Signal **Aufdrücken** oder per Telekommunikationsanlage informiert wurde. Diese Information darf der Fahrdienstleiter oder der Mitarbeiter, der das Signal **Aufdrücken** gibt, nur dann geben, wenn er sich überzeugt hat, dass die stehenden Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegung gesichert sind.

Das Fahren ab einem Abstand von 10 m vor stehenden Fahrzeugen gilt als Rangieren mit Rangierpersonal; der Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, ist in diesem Fall jener Mitarbeiter, der die Weisung zum Heranfahren gegeben hat.

2926. Ein Stumpfgleis ist ein Gleis, das mit einem Prellbock abgeschlossen ist.

In Bahnhöfen, in denen der Zugfahrweg an einer Hauptsignaleinrichtung oder am Signal **Ende des Zugfahrwegs** am Prellbock eines Stumpfgleises endet, gilt die Einfahrt des Zuges in dieses Gleis nicht als Einfahrt des Zuges auf ein Stumpfgleis. Die Hauptsignaleinrichtung kann sich auch unmittelbar hinter dem Prellbock befinden[22].

2927. Planmäßige Einfahrten in ein Stumpfgleis sind nicht gestattet. Ist es in Ausnahmefällen notwendig, in ein Stumpfgleis einzufahren, muss der Triebfahrzeugführer über die außerplanmäßige Einfahrt in das Stumpfgleis verständigt werden. Wenn in einzelnen Bestimmungen nicht anders festgelegt, gelten für

22 Zum Zeitpunkt der Verabschiedung der Vorschrift sind das laut Technischer Eisenbahnnorm TNŽ 34 2620 höchstens 2 m hinter dem Abschluss des Stumpfgleises.

die Einfahrt in ein Stumpfgleis die gleichen Bedingungen wie für die Einfahrt in ein besetztes Gleis.

Ist der Zugfahrweg auf dem Stumpfgleis nicht in der gesamten Länge frei, handelt es sich um die Einfahrt eines Zuges in ein besetztes Gleis.

B. ABLASSEN UND ABFAHRT EINES ZUGES

Allgemeines

2954. Kein Zug darf aus einem mit einem Fahrdienstleiter besetzten Bahnhof ausfahren (im Bahnhof durchfahren), ohne dass er abgelassen wurde. Das Ablassen des Zuges erfolgt durch den Fahrdienstleiter nach den Bestimmungen der nachstehenden Artikel. Der Fahrdienstleiter darf einen Zug erst dann ablassen, wenn alle vorgeschriebenen Handlungen vor seiner Abfahrt erfüllt wurden. Wenn der benachbarte Fahrdienstleiter der Fahrt nicht zustimmt (Verbotsverfügung), darf der Fahrdienstleiter die Fahrt des Zuges aus dem eigenen Bahnhof nicht gestatten.

2955. Das Ablassen von Zügen erfolgt in mit Fahrdienstleitern besetzten Bahnhöfen
a) mit einem Signal der Hauptsignaleinrichtung, das die Fahrt des Zuges gestattet oder
b) mit dem Geben des Signals **Abfahrt** durch den Fahrdienstleiter.
Ist das Ablassen auf die oben genannte Weise nicht möglich (Störung an der Hauptsignaleinrichtung oder des Befehlsstabs, große Entfernung zum führenden Triebfahrzeug u. ä.), kann der Zug
c) mit schriftlichem Befehl oder
d) per Telekommunikationsanlage oder
e) mit mündlichem Befehl
abgelassen werden.

2957. Jedes EVU muss in seiner Vorschrift für das Zugpersonal den Ablauf festlegen, der vor dem Ingangsetzen des Zuges einzuhalten ist, um die Sicherheit bei der Durchführung des Schienenverkehrs, die Sicherheit der Reisenden und auch des Zugpersonals zu gewährleisten.

2958. Der Fahrdienstleiter erteilt den Abfahrauftrag immer dem Triebfahrzeugführer des führenden Triebfahrzeugs. Dieser leistet dem Befehl aber nur dann Folge, wenn er sich sicher ist, dass der Befehl für seinen Zug gilt. Er darf den Zug erst in Bewegung setzen, wenn alle mit Vorschrift des EVU festgelegten Handlungen vor der Abfahrt ausgeführt wurden.

2959. Hat ein Mitarbeiter nach dem Abfahrauftrag einen schwerwiegenden Grund, die Ausfahrt des Zuges zu verhindern, gibt er sofort das Signal **Halt, Anhalten mit allen Mitteln**. Kann nach dieser Unregelmäßigkeit die Ausfahrt des Zuges nicht erfolgen, muss der Fahrdienstleiter den Abfahrauftrag widerrufen.

2961. Wurde ein Zug im Bahnhof mit dem Signal **Halt, Anhalten mit allen Mitteln** angehalten, darf er die Fahrt erst nach Beseitigung der Störung oder des Hindernisses und nach erfolgtem Ablassen des Zuges (außer Ablassen mit einem Signal der Hauptsignaleinrichtung) fortsetzen.

Ebenso darf der Zug seine Fahrt erst nach erfolgtem Ablassen (außer Ablassen mit einem Signal der Hauptsignaleinrichtung) fortsetzen, wenn er mit einem Signal einer Hauptsignaleinrichtung, das die Fahrt verbietet, oder durch Erlöschen des Signals angehalten wurde und es dem Triebfahrzeugführer nicht gelungen ist, den Zug vor dieser Signaleinrichtung zum Stehen zu bringen.

Hält ein Zug in einem Bahnhof vor einer die Fahrt verbietenden Signaleinrichtung an, darf er die Fahrt fortsetzen, wenn das Signalbild zu einem die Fahrt gestattenden Signal gewechselt hat, wenn mit dieser Signaleinrichtung das Ablassen des Zuges gestattet wird; anderenfalls muss der Zug auf andere Weise abgelassen werden. ✶ ✶ ✶ ✶ ✶

Hält ein Zug aus anderen als in den vorstehenden Absätzen genannten Gründen an, darf er die Fahrt erst nach der Beseitigung der Ursache fortsetzen und nur dann, wenn er bereits in dieser Betriebsstelle mit Gleisverzweigung abgelassen wurde. ✶ ✶ ✶

2962. Kann der Triebfahrzeugführer nicht in der zur Durchführung der notwendigen technischen Handlungen erforderlichen Zeit nach Erhalt des Abfahrauftrags abfahren, muss er das unverzüglich dem Fahrdienstleiter mitteilen (auch über den Weichenwärter).

2963. Ein abfahrbereiter Zug soll mit der Spitze vor der Ausfahr- oder Zwischensignaleinrichtung (...) stehen. Nur in unbedingt notwendigen Fällen darf er mit der Spitze über diese Signaleinrichtungen hinaus stehen und auch so abgelassen werden.

Steht ein Zug im Bahnhof mit der Spitze über die Ausfahrsignaleinrichtung hinaus, muss er so zurücksetzen, dass er mit der Spitze vor dieser Signaleinrichtung steht. Dabei müssen alle für das Rangieren geltenden Bestimmungen dieser Vorschrift eingehalten werden. Ist ein Zurücksetzen des Zuges nicht möglich, verständigt der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer mit schriftlichem Befehl über das Signal der Ausfahrsignaleinrichtung oder darüber, dass diese nicht bedient wird. Diese Vorgehensweise muss nicht eingehalten werden in Bahnhöfen mit Form-Ausfahrsignaleinrichtungen oder bei Zügen mit Personenbeförderung, die zum Aus- und Einsteigen von Reisenden mit der Spitze erst hinter der Ausfahrsignaleinrichtung angehalten haben, wenn die Spitze des Zuges vor dem Anhalten diese Signaleinrichtung mit einem Signal, das die Fahrt des Zuges gestattet, passiert hat.

Steht der Zug im Bahnhof mit der Spitze über eine Zwischensignaleinrichtung (...) hinaus, ist wie in Bahnhöfen ohne solche Signaleinrichtungen zu verfahren. (...)

(...) Der Triebfahrzeugführer darf den Zug immer erst nach vorherigem Ablassen auf andere Weise als mit Signal der Hauptsignaleinrichtung in Bewegung setzen, und der Triebfahrzeugführer ist in diesem Fall nicht verpflichtet, sich vom Signal an dieser Signaleinrichtung zu überzeugen.

2965. Ein Triebfahrzeugführer, der mit Signal **Abfahrt**, schriftlichem Befehl, Telekommunikationsanlage oder mündlichem Befehl abgelassen wird und der die Ausfahr- (Zwischen-, (...)) Signaleinrichtung nicht sieht und deren Signal ihm nicht mit der vorhergehenden Hauptsignaleinrichtung (dem selbstständigen Vorsignal, dem Vorsignalwiederholer) und auch nicht mit der Zugsicherung angekündigt wurde, muss bei der Abfahrt des Zuges ein Signal an dieser Signaleinrichtung voraussetzen, das die Fahrt mit 40 km/h gestattet (ggf. **Handersatzsignal**). Deshalb darf der Triebfahrzeugführer in einem solchen Fall höchstens mit 40 km/h abfahren.

Sobald der Triebfahrzeugführer sicher feststellt, mit welchem Signal die Abfahrt des Zuges gestattet wird, handelt er nach diesem Signal.

2966. Nach einem Halt des Zuges zum Aus- und Einsteigen von Reisenden an einem Haltepunkt (auch an einem Haltepunkt im Bereich eines Bahnhofs), in einem Bahnhof mit Arbeitsruhe des Fahrdienstleiters oder nach einem Halt zum Aus- und Einsteigen eines Mitarbeiters der SŽDC außerhalb des Bereiches zum Aus- und Einsteigen von Reisenden ist vor der Abfahrt des Zuges der vom EVU festgelegte Ablauf einzuhalten.

An einem Haltepunkt im Bahnhofsbereich muss der Triebfahrzeugführer in den folgenden Fällen **immer** einen Fahrauftrag vom Fahrdienstleiter anfordern:

a) wenn dort eine Änderung der Fahrtrichtung des Zuges erfolgt und hier die Weiterfahrt des Zuges aus dem Bereich des Haltepunktes nicht mit Signal einer Hauptsignaleinrichtung gestattet wird oder
b) wenn sich nach Änderung der Fahrtrichtung des Zuges zwischen der Zugspitze und der nächstfolgenden Hauptsignaleinrichtung in Fahrtrichtung des Zuges eine Weiche oder ein Bahnübergang mit PZZ (Bahnübergangssicherungsanlage) befindet. Diese Bestimmung gilt auch für den Fall, dass diese nächstfolgende Hauptsignaleinrichtung die Einfahrsignaleinrichtung für die entgegengesetzte Fahrtrichtung ist.

Ablassen des Zuges mit einem Signal einer Hauptsignaleinrichtung

2977. Mit dem Signal einer Hauptsignaleinrichtung, das die Fahrt des Zuges gestattet (einschließlich Ersatzsignal), gibt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeug-

führer den Befehl zur Abfahrt oder zur Durchfahrt des Zuges. Das Ablassen des Zuges mit dem Signal einer Hauptsignaleinrichtung kann der Fahrdienstleiter wie folgt vornehmen:

a) Bei einem abfahrenden Zug nur von einem Betriebsgleis, an dem sich eine ✶
nur für ein Gleis geltende Ausfahr-, Zwischen-(…)-signaleinrichtung bzw.
eine Gruppensignaleinrichtung mit Anzeiger, der die Nummer des Gleises
zeigt, befindet, von wo aus der Zugfahrweg eingestellt ist. Bei Störung des
Anzeigers der Gruppensignaleinrichtung darf nicht nach dieser Bestimmung verfahren werden.

b) Bei einem durchfahrenden Zug mit dem Signal einer Ausfahrsignaleinrichtung,

ba) wenn die Einfahrt des Zuges mit einem Signal erlaubt wurde, das keinen Halt im Bahnhof anordnet (und der Zug nicht an der Einfahrsignaleinrichtung eines Bahnhofs mit unabhängigen Signaleinrichtungen angehalten wurde), das gilt auch, denn das Ablassen des Zuges nach Abs. a) nicht erlaubt ist.

bb) in den übrigen Fällen nur dann, wenn auch das Ablassen abfahrender Züge mit Signalen der Hauptsignaleinrichtung gestattet ist.

2978. Wenn auf demselben Gleis vor einer Ausfahr-, Zwischen-(...)-signaleinrichtung mehrere abfahrbereite Züge stehen, gilt der mit dem Signal einer Hauptsignaleinrichtung gegebene Abfahrauftrag nur für den ersten Zug, der vor dieser Signaleinrichtung steht. Der nächste Zug muss warten, bis nach dem neuen, die Fahrt verbietenden Signal, wieder ein die Fahrt gestattendes Signal erscheint.

Darüber, dass ein Zug auf einem Gleis als zweiter (bzw. weiterer) Zug steht, muss der Triebfahrzeugführer des zweiten (weiteren) Zuges vom Fahrdienstleiter direkt oder über den von der ZDD (Grundlegenden Betriebsdokumentation) bestimmten Mitarbeiter verständigt werden, das gilt auch dann, wenn es sich um eine Rangierfahrt handelt, aus der unmittelbar nach Abschluss des Rangierens ein Zug wird.

Der gleiche Ablauf ist einzuhalten, wenn auf demselben Gleis mehrere (...) Rangierfahrten bzw. Züge (...) und Rangierfahrten gleichzeitig stehen, deren Fahrt mit Signal, das die Zugfahrt gestattet, gestattet wird.

2979. In Bahnhöfen, wo das Ablassen von Zügen mit dem Signal einer Hauptsignaleinrichtung gestattet ist, wird weiter nach folgenden Bestimmungen verfahren.

a) sieht der Triebfahrzeugführer, dass die nächstfolgende Hauptsignaleinrich- ✶
tung die Abfahrt des Zuges gestattet (oder hat er das aus dem Signal der ✶
vorherigen Hauptsignaleinrichtung, des vorherigen selbstständigen Vorsi- ✶
gnals, des Vorsignalwiederholers, der Zugsicherung oder durch Nachfra- ✶
gen beim Fahrdienstleiter ermittelt), setzt er den Zug nach Durchführung ✶
der vorgeschriebenen Handlungen in Bewegung, ✶

b) kann der Triebfahrzeugführer nicht feststellen, ob die nächste Hauptsignal- ✶
einrichtung die Abfahrt des Zuges gestattet (und hat er das auch nicht aus ✶
dem Signal der vorherigen Hauptsignaleinrichtung, des vorherigen selbst- ✶

✶ ständigen Vorsignals, des Vorsignalwiederholers oder der Zugsicherung
✶ ermittelt), darf er den Zug nur nach Ablassen des Zuges auf andere Weise
✶ als mit Signal der Hauptsignaleinrichtung in Bewegung setzen.

2980. Geht der Fahrdienstleiter davon aus oder stellt er fest, dass der Triebfahr-
✶ zeugführer das Ablassen des Zuges auf andere Weise als mit Signal einer
✶ Hauptsignaleinrichtung anfordern wird, muss er den Triebfahrzeugführer über
✶ die Änderung der Art des Ablassens des Zuges informieren und kann erst
✶ anschließend das Ablassen des Zuges einschließlich Bedienung der Haupt-
✶ signaleinrichtung durchführen.

✶ Informiert der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer nicht über dieÄnde-
✶ rung der Art des Ablassens des Zuges nach dem vorstehenden Artikel, muss der Triebfahrzeugführer unmittelbar vor der planmäßigen Abfahrtszeit (vor Beendigung des Aus- und Einsteigens der Reisenden bei einem verspäteten Zug bzw. vor der angegebenen Zeit, wenn er über einen verlängerten Aufenthalt
✶ informiert worden ist) das Ablassen des Zuges vom Fahrdienstleiter anfordern.

Ablassen des Zuges mit Signal Abfahrt

2993. Der Fahrdienstleiter lässt mit Signal **Abfahrt**
- a) alle Züge von Gleisen, an denen sich Gruppenausfahr- oder Gruppenzwischensignaleinrichtungen ohne Anzeiger mit der Nummer des Gleises befinden, von dem aus der Zugfahrweg eingestellt ist (bzw. bei Störung dieses Anzeigers),
- b) alle Züge von Gleisen, an denen sich keine Ausfahrsignaleinrichtungen befinden,
- c) Züge mit Personenbeförderung in Bahnhöfen, in denen das Ablassen dieser Züge mit einem Signal der Hauptsignaleinrichtung nicht gestattet ist, wenn sie im Bereich zum Aus- und Einsteigen von Reisenden stehen,
- d) alle Züge, die anhaltebereit einfahren, wenn kein Anhalten erforderlich ist,
  - da) von Gleisen, an denen sich eine Gruppenausfahr- oder Gruppenzwischensignaleinrichtungen ohne Anzeiger mit der Nummer des Gleises befinden, von dem aus der Zugfahrweg eingestellt ist,
  - db) in den übrigen Fällen, wenn das im Hinblick auf die örtlichen Bedingungen zweckmäßig (Bahnhof im Bogen u. ä.) und möglich ist, wenn das nicht durch eine andere Handlung im Zusammenhang mit der Erfüllung seiner Pflichten verhindert wird,
- e) alle Züge, die an einer nicht bedienten Signaleinrichtung vorbei abfahren (nach vorheriger Verständigung des Triebfahrzeugführers mit schriftlichem Befehl, dass die Signaleinrichtung nicht bedient wird), oder die auf Handersatzsignal abfahren, wenn das im Hinblick auf die örtlichen Bedingungen zweckmäßig und möglich ist,

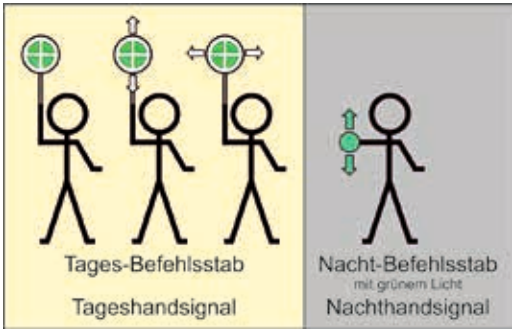
ab.

Das Ablassen nach Buchstabe db) und e) darf der Fahrdienstleiter auch in Bahnhöfen anwenden, wo das Ablassen von Zügen mit Personenbeförderung mit einem Signal der Hauptsignaleinrichtung gestattet ist.

2994. Beim Ablassen von Zügen mit Personenbeförderung mit Signal **Abfahrt** gibt der Fahrdienstleiter kurz vor der Abfahrt dem Triebfahrzeugführer des führenden Triebfahrzeugs das Signal **Abfahrt**. Es ist jedoch verboten, einem Zug, der zum Aus- und Einsteigen von Reisenden hält, das Signal **Abfahrt** zu geben, ehe dieser hält, auch wenn alle Bedingungen für dessen sichere Abfahrt erfüllt sind.

Der Triebfahrzeugführer muss die Aufnahme des Signals bestätigen. Bei Bedarf fordert der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer mit dem Signal **Achtung** zur Aufnahme des Signals **Abfahrt** auf.

2995. Das Signal **Abfahrt** *(der Fahrdienstleiter hält den Tages-Befehlsstab mit der grünen, durch ein weißes Kreuz geteilten Scheibe und weißem Rand in Richtung zum Triebfahrzeugführer des führenden Triebfahrzeugs hin [Tagessignal]; der Fahrdienstleiter bewegt den Nacht-Befehlsstab senkrecht, mit dem grünen Licht in Richtung zum Triebfahrzeugführer des führenden Triebfahrzeugs hin [Nachtsignal])* ist die Weisung für den Triebfahrzeugführer, vor der Abfahrt die mit der Vorschrift des EVU festgelegten Handlungen auszuführen, und zur anschließenden Abfahrt des Zuges oder die Weisung zur Durchfahrt des Zuges.



Zur besseren Sichtbarkeit kann der Fahrdienstleiter mit dem Tages-Befehlsstab kürzere senkrechte oder waagerechte Bewegungen ausführen.

Ablassen des Zuges mit schriftlichem Befehl

3005. Text des schriftlichen Befehls, mit dem der Fahrdienstleiter den Zug ablässt: „*Zug 78 856 von Gleis Fünf (von Gleis 3a) nach Kladno abfahren/Vlak 78 856 z páté koleje (z koleje 3a) do Kladna odjezd*“.

Ablassen des Zuges mit einer Telekommunikationseinrichtung

3012. Mit Telekommunikationseinrichtung lässt der Fahrdienstleiter einen Zug wie folgt ab: „*Zug 88 256 von Gleis Fünf (von Gleis Eins C) nach Tábor abfahren/ Vlak 88 256 z páté koleje (z koleje jedna cé) do Tábora odjezd*“.

✶ Den über Lautsprecher gegebenen Befehl muss der Triebfahrzeugführer nicht wiederholen.

✶ Das Ablassen des Zuges mittels Funkanlage nimmt der Fahrdienstleiter wie
✶ folgt vor: „Zug 88 256 in Planá nad Lužnicí vom Gleis fünf (von Gleis eins c)
✶ nach Tábor Abfahrt“ – „Vlak 88 256 v Plané nad Lužnicí z páté koleje (z koleje
✶ jedna cé) do Tábora odjezd“.

Ablassen des Zuges mit mündlichem Auftrag

3019. Mit mündlichem Auftrag lässt der Fahrdienstleiter einen Zug wie folgt ab: „*Zug 4502 von Gleis Zwei (von Gleis Vier A) nach Kyjov abfahren/Vlak 4502 ze druhé koleje (z koleje čtyři á) do Kyjova odjezd*“.

C. EINFAHRGLEISE UND STELLE, AN DER DER ZUG HALTEN SOLL

3032. Ist der Halteplatz nicht gekennzeichnet oder ist er durch die Vorschriften für den Bahnbetrieb und die Organisation des Schienenverkehrs nicht bestimmt, muss der Zug im Bahnhof vor dem unmittelbar am Gleis stehenden Hauptsignaleinrichtung, deren Signal die Zugfahrt verbietet, halten. Dort, wo eine solche Signaleinrichtung nicht unmittelbar am Gleis vorhanden ist, muss er spätestens vor dem Signal Ende des Zugfahrwegs anhalten.

(...).

3033. Wenn es unter Berücksichtigung der Länge des Zuges und des Einfahrgleises (bzw. des Bahnsteigs) möglich ist, muss der Zug im Bahnhof so halten, dass er das hintere Grenzzeichen im Abstand von mindestens 20 m und die Grenze des isolierten Abschnitts räumt. Züge, die zum Aus- und Einsteigen von Reisenden halten, müssen möglichst so halten, dass alle mit Reisenden besetzten Wagen am erhöhten Bahnsteig stehen. Bei Zügen mit Personenbeförderung, die kürzer sind als der Bahnsteig, muss der Triebfahrzeugführer den Zug so nah wie möglich am Abfertigungsgebäude oder an einer Unterführung (Brücke) anhalten, wenn der Halteplatz nicht anders bestimmt ist.

3036. Das EVU muss Weisungen für das Zugpersonal der Züge herausgeben, bei denen wegen der geplanten Reihung der Fahrzeuge das Anhalten des Zuges nicht so gewährleistet werden kann, dass sich alle Wagen mit Reisenden am Bahnsteig befinden. Diese Weisung muss das EVU auch den betreffenden Bahnhöfen übergeben. Kann in Ausnahmefällen nicht gewährleistet werden,

dass alle mit Reisenden besetzten Wagen am Bahnsteig stehen, müssen diese Weisungen von dem Mitarbeiter gegeben werden (von ihm gewährleistet werden, dass die Weisung gegeben wird), der die Abweichung von der planmäßigen Reihung der Fahrzeuge angeordnet hat.

Muss der Zug bei einer Sperrung wegen Änderung des Einfahrgleises an einem Bahnsteig halten, der kürzer ist als die Zuggarnitur, müssen vom Ersteller des Sperrbefehls Weisungen für das Zugpersonal herausgegeben werden. Wird das Einfahrgleis aus anderen Gründen geändert, muss der Fahrdienstleiter die Sicherheit der Reisenden gewährleisten.

3037. Wurde ein durchfahrender Zug mit Personenbeförderung an einer unabhängigen Einfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung angehalten oder weist das Signal einer Einfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung den Triebfahrzeugführer eines durchfahrenden Zuges an, bei der Einfahrt in den Bahnhof wie bei einem planmäßig haltenden Zug vorzugehen, muss der Triebfahrzeugführer diese Weisung als Anweisung zum Halten aus betrieblichen Gründen betrachten (wenn der Halteplatz nicht gekennzeichnet ist, muss er nicht am Bahnsteig anhalten).

3038. Der Triebfahrzeugführer eines Zuges, der zum Aus- und Einsteigen von Reisenden hält, darf die Fahrt zum Bahnsteig, der sich hinter einer unmittelbar am Gleis stehenden Hauptsignaleinrichtung oder hinter dem Signal **Ende des Zugfahrwegs** befindet, nur dann fortsetzen, wenn alle Bedingungen für die Weiterfahrt erfüllt sind.

Gewährleistung der Sicherheit von Reisenden

3060. In allen Fällen, in denen Reisende eines auf einem entfernteren Gleis stehenden Zuges durch eine notwendige Zugfahrt oder durch Rangieren auf einem näher am Bahnhofsgebäude (Bahnsteig) befindlichen Gleis gefährdet werden könnten, muss der Fahrdienstleiter das Zugpersonal des Zuges, der bereits im Bahnhof steht, rechtzeitig auf diese Fahrt aufmerksam machen (z.B. per Telekommunikationsanlage) und die Reisenden entsprechend warnen. Bei Zügen mit zentral vom Triebfahrzeugführer zu schließenden Türen muss der Fahrdienstleiter bei einer Fahrt auf dem Nachbargleis den Triebfahrzeugführer auch anweisen, die Türen zu schließen. In Bahnhöfen, in denen Züge mit Personenbeförderung mit Signalen einer Hauptsignaleinrichtung abgelassen werden, muss bei Bedarf (vor der Abfahrt) auch der Triebfahrzeugführer des auf dem näheren Gleis stehenden Zuges das Personal des auf dem entfernteren Gleis stehenden Zuges aufmerksam machen. ✶

Wenn möglich, muss der Fahrdienstleiter die Reisenden zusätzlich auch über Bahnhofsfunk warnen.

Analog sind auch sonstige an diesem Zug anwesende Mitarbeiter (Be- und Entladen von Waren u. ä.) zu verständigen. Eventuelle weitere notwendige Maßnahmen legt die ZDD (Grundlegenden Betriebsdokumentation) fest.

D. AUSSERORDENTLICHES DURCHFAHREN UND HALTEN VON ZÜGEN IM BAHNHOF

3072. Wenn der Triebfahrzeugführer angewiesen wurde, den Zug im Bahnhof anzuhalten, der Halt aber nicht notwendig ist, gibt der Fahrdienstleiter die Erlaubnis zur Durchfahrt mit dem Signal **Abfahrt** oder durch Ablassen des Zuges per Telekommunikationsanlage.

Gibt der Fahrdienstleiter diese Erlaubnis nicht, muss ein so einfahrender Zug im Bahnhof nur dann nicht halten, wenn der Triebfahrzeugführer zweifelsfrei feststellt, dass die entsprechenden für seine Fahrt geltenden Hauptsignaleinrichtungen die Weiterfahrt gestatten, und wenn vom entsprechenden Gleis das Ablassen des Zuges mit einem Signal der Hauptsignaleinrichtung gestattet ist. In Bahnhöfen mit abhängigen Hauptsignaleinrichtungen muss ein planmäßig haltender Zug auch dann nicht halten, wenn die Einfahrt des Zuges mit Signal, das keinen Halt im Bahnhof anordnet, gestattet wurde, auch wenn das Ablassen des Zuges mit einem Signal einer Hauptsignaleinrichtung nicht gestattet ist.

Die Erlaubnis zur Durchfahrt gemäß diesem Artikel gilt für Züge mit Personenbeförderung nur dann, wenn sie aus betrieblichen Gründen halten sollen; ein zum Aus- und Einsteigen von Reisenden haltender Zug muss immer anhalten.

3073. Wird der Zug mit schriftlichem Befehl über einen außerplanmäßigen Halt im Bahnhof verständigt, ist aber der Halt nicht notwendig, gibt der Fahrdienstleiter die Erlaubnis zur Durchfahrt mit dem Signal **Abfahrt** oder durch Ablassen des Zuges per Telekommunikationsanlage. Gibt der Fahrdienstleiter die Erlaubnis nicht, muss der Triebfahrzeugführer den Zug immer anhalten, ohne Rücksicht darauf, mit welchem Signal ihm die Ein- und Ausfahrt gestattet wird. Wird jedoch der Triebfahrzeugführer über einen außerplanmäßigen Halt zum Aus- und Einsteigen von Reisenden verständigt, muss er in jedem Falle anhalten.

3074. Ein außerordentlicher Halt im Bahnhof kann erfolgen und der Triebfahrzeugführer muss ihn immer erwarten,
   a) wenn die Einfahrt bzw. die Fahrt an einer Zwischensignaleinrichtung vorbei mit einem Signal gestattet wurde, nach dem der Triebfahrzeugführer einen Halt erwarten muss,
   b) wenn der Triebfahrzeugführer über einen außerordentlichen Halt mit schriftlichem Befehl verständigt wurde,

c) wenn der Triebfahrzeugführer über einen außerordentlichen Halt per Telekommunikationseinrichtung verständigt wurde; der Fahrtdienstleiter darf nur dann so verfahren, wenn das Gespräch aufgezeichnet wird,
d) wenn der Zug an einer unabhängigen Einfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung angehalten wurde,
e) wenn an einem selbstständigen Vorsignal einer Ausfahr-(Zwischen-)signaleinrichtung das Signal **Warnung** war,
f) wenn die Einfahrt mit schriftlichem Befehl gestattet wurde,
g) wenn der Triebfahrzeugführer per Telekommunikationsanlage einen außerordentlichen Halt angefordert hat; wird das Gespräch nicht aufgezeichnet oder fordert ein anderes Mitglied des Zugpersonals einen außerplanmäßigen Halt an, muss der Fahrdienstleiter auch eine der in Buchstabe a) – f) genannten Bedingungen einhalten.

In Fällen, in denen der Zug über einen außerplanmäßigen Halt mit schriftlichem Befehl verständigt werden soll, wird er in dem (...) Zuganfangsbahnhof ✶
verständigt, wo er zuletzt hält; ist das nicht möglich, wird er auch in einem anderen, näher gelegenen Unterwegsbahnhof verständigt.

F. UNVORHERGESEHENE RÜCKKEHR DES ZUGES VON DER FREIEN STRECKE

3102. Als Rückkehr des Zuges von der Strecke gelten alle Fälle, in denen es sich um eine Rückwärtsbewegung eines Zuges handelt, dessen Spitze die Höhe der Einfahrsignaleinrichtung für die entgegengesetztes Fahrtrichtung passiert hat, d. h. auf die freie Strecke gefahren ist.

3103. Eine unvorhergesehene Rückkehr eines Zuges von der Strecke ist nur mit Zustimmung des Fahrdienstleiters des Bahnhofs möglich, in den der Zug zurückkehren soll.

Die Rückkehr des Zuges von der Strecke (Zurücksetzen des Zuges) ohne Zustimmung des Fahrdienstleiters des rückgelegenen Bahnhofs ist verboten.

3104. (…)

Die Rückkehr eines Zuges, der bei der Abfahrt den Bahnhofsbereich noch nicht völlig verlassen hat, erfolgt nach den für das Rangieren in Betriebsstellen mit Gleisverzweigung geltenden Bestimmungen.

3106. Beim Halten eines Zuges vor einem Hindernis, wegen dem die Fahrt nicht ✶
fortgesetzt werden kann, meldet der Triebfahrzeugführer das unverzüglich ✶
dem Fahrdienstleiter und unmittelbar danach dem zuständigen Dispatcher ✶
des EVU entweder direkt oder, wenn eine Verbindung nicht möglich ist, über ✶
den Fahrdienstleiter und den Betriebsdispatcher. ✶

Befindet sich am Ende des Zuges ein Treibfahrzeug (arbeitend, dienstbereit), übernimmt dieses Triebfahrzeug für die Rückkehr von der Strecke die Pflichten des führenden Triebfahrzeugs, und (…) der Zug gilt nicht als geschoben.

3107. Auf dem ersten geschobenen Wagen, der mit einer korrekt wirkenden Druckluft- oder Handbremse ausgestattet sein muss, muss ein fachlich befähigter Mitarbeiter seinen Platz einnehmen. Hat dieser Mitarbeiter keine Funkverbindung mit dem Triebfahrzeugführer, muss er während der gesamten Zeit des Schiebens Handrangiersignale geben. Bei der Rückkehr von der Strecke müssen (…) die entsprechenden Signale in Bezug auf die Fahrtrichtung angebracht werden. Bei der Fahrt über Bahnübergänge müssen der Triebfahrzeugführer und der Mitarbeiter an der Spitze (…) das Signal **Achtung** geben.

Wird die Fahrt (…) mit Handsignalen geregelt oder kann sie (…) bei verminderter Sicht nicht mit dem Signal **Zugspitze** gekennzeichnet werden, müssen Bahnübergänge, die nur mit Warnkreuzen gesichert sind, und Bahnübergänge mit Sicherungsanlage, die nicht in Betrieb ist, überwacht werden.

Werden die vorstehenden Bedingungen nicht erfüllt, muss für die Rückkehr des Zuges von der Strecke ein Triebfahrzeug an das Zugende gestellt werden, das für die Rückkehr die Pflichten des führenden Triebfahrzeugs übernimmt.

G. ZUGFAHRT IN TEILEN

3117. Zur Räumung eines Streckengleises bei außerordentlichen Vorkommnissen und bei liegengebliebenen Zügen ist die Zugfahrt in Teilen gestattet.

3118. Die Notwendigkeit, den Zug in Teilen von der Strecke abzutransportieren, meldet der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleitern der benachbarten Bahnhöfe oder zumindest einem von ihnen unter Angabe der Position des Zuges. Er vereinbart mit ihnen die weiteren Einzelheiten für den Abtransport der einzelnen Zugteile.

3120. Fahrten von Zügen in Teilen erfolgen (…) entweder nach dem vorgelegenen oder nach dem rückgelegenen Bahnhof oder nach beiden Bahnhöfen.

3121. Die Zugfahrt in Teilen ist nur gestattet, wenn sich am Zug außer dem Triebfahrzeugführer ein weiterer fachlich befähigter Mitarbeiter befindet, der berechtigt ist, einen Rangiervorgang zu leiten, oder sich am Ende des Zuges ein weiteres arbeitendes Triebfahrzeug oder ein dienstbereites Fahrzeug befindet.

3123. Ein Zugteil darf nur unter der Voraussetzung auf der Strecke belassen werden, dass er durch Anziehen einer ausreichenden Zahl von Handbremsen (bzw. durch Legen einer ausreichenden Zahl von Hemmschuhen) gegen unbeabsichtigte Bewegung gesichert ist, sodass die vorgeschriebenen

Bremshundertstel unter Berücksichtigung der tatsächlichen Neigung des Streckenabschnitts, auf dem der Zugteil zurückgelassen wurde, erreicht werden. Der zurückgelassene Zugteil muss unter Aufsicht eines fachlich befähigten Mitarbeiters des Rangierpersonals bleiben.

Der wegen des Liegenbleibens des Zugs auf der Strecke zurückgelassene Zugteil muss noch vor Abkuppeln des Triebfahrzeugs gesichert werden.

Für das Sichern des Zugteils gegen unbeabsichtigte Bewegung haftet der Mitarbeiter, der ihn beaufsichtigt.

H. WIEDERHERSTELLUNG DER FÄHIGKEIT VON FAHRZEUGEN ZUR BEEINFLUSSUNG DER GLEISSTROMKREISE

3145. Der Fahrdienstleiter kann mit Zustimmung des Betriebsdispatchers wegen der Notwendigkeit der Wiederherstellung der Fähigkeit der Fahrzeuge zur Beeinflussung der Gleisstromkreise einen Zugfahrweg für den durchfahrenden Zug mit einer zulässigen Geschwindigkeit einstellen, die niedriger ist als der schnellste Fahrweg.

✶ Es ist verboten, zu diesem Zweck Personenzüge zu benutzen, wenn dies zur
✶ Entstehung oder Erhöhung ihren Verspätung kommt.

Kapitel VIII
Arbeitsruhe

3151. Arbeitsruhe des Betriebsdienstes ist ein Zustand, bei dem für die Sicherung der Fahrt von Zügen (...) die Anwesenheit des Fahrdienstleiters (…) oder Schrankenwärters, der eine Bahnübergangssicherungsanlage auf der freien Strecke bedient, am Arbeitsplatz nicht notwendig ist. Dabei ist es nicht entscheidend, ob Züge (...) fahren oder nicht.

Kapitel IX
Betriebliche Dokumentation

F. SCHRIFTLICHE BEFEHLE

Allgemeines

3247. Über Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb werden die Mitglieder des Zugpersonals mit **schriftlichem Befehl** verständigt.

Aufgrund einer nachweislich eingereichten Anforderung eines EVU kann der schriftliche Befehl auch für die Verständigung der Mitglieder des Zugpersonals über Tatsachen, die den Schienenverkehr betreffen, genutzt werden.

3248. Als schriftliche Befehle werden folgende Formulare verwendet:
a) **Allgemeiner Befehl**, Farbe Weiß (abgekürzt Befehl V),
b) **Befehl zum vorsichtigen Fahren**, Farbe Gelb oder mit gelbem Streifen (abgekürzt Befehl Op),
c) **Befehl für Strecken mit Automatischem Block**, Farbe Grün oder mit grünem Streifen (abgekürzt Befehl Z),

(...)

Auf Strecken nach D3 wird der schriftliche Befehl **Anweisung für Züge für Strecken mit vereinfachter Durchführung des Bahnbetriebs** (abgekürzt PvD3) verwendet – ein Muster und Einzelheiten sind in der Vorschrift SŽDC D3 aufgeführt.

(...)

Auf Strecken, auf denen die Fahrt unter ETCS-Aufsicht erfolgt, werden noch weitere Arten schriftlicher Befehle verwendet; deren Muster und weitere Details sind in den betrieblichen Vorschriften für ETCS-Betrieb aufgeführt.

In schriftlichen Befehlen sind nur Weisungen aufzuführen, die mit der Zugfahrt zusammenhängen (...), für die der Triebfahrzeugführer verantwortlich ist und die er erfüllen muss.

3250. Ein schriftlicher Befehl mit Stempel und Unterschrift des Mitarbeiters, der ihn verfasst hat, ist jedoch auch gültig, wenn er in Ausnahmefällen nicht auf dem vorgeschriebenen Formular verfasst, aber im vorgeschriebenen Muster und der vorgeschriebenen Zahl gleichlautender Ausfertigungen angefertigt wurde.

Wird beim Verfassen der Befehle Rechen- oder Kopiertechnik verwendet, muss die Lesbarkeit und Verständlichkeit des Befehls erhalten bleiben. In diesem Fall wird der Befehl in zwei (drei) identischen Ausdrucken erstellt; die Bahnhofsbezeichnung kann statt gestempelt gedruckt werden.

Ungültige Teile, Sätze oder Satzteile des Musters werden in diesen Fällen auf dem Befehl nicht aufgeführt.

3256. Der Mitarbeiter, der den schriftlichen Befehl entgegennimmt, ist verpflichtet, ihn noch vor der Bestätigung der Annahme zu lesen. Eventuelle Unstimmigkeiten müssen sofort behoben werden. Entspricht der verfasste Befehl nicht den Bestimmungen über seine Erstellung, lehnt er die Annahme ab.

3257. Erhält der Triebfahrzeugführer des führenden Triebfahrzeugs eines Zuges (...) mit mehreren arbeitenden (bzw. dienstbereiten) Triebfahrzeugen einen schriftlichen Befehl, der auch für die Handlungen der Triebfahrzeugführer der übrigen Triebfahrzeuge von Bedeutung ist, muss er die übrigen Triebfahrzeugführer über den Inhalt des Befehls verständigen. Ist das nicht möglich, muss er dem Fahrdienstleiter mitteilen, dass der Fahrdienstleiter den schriftlichen Befehl auch den Triebfahrzeugführern der übrigen Triebfahrzeuge übergeben muss.

Abweichend von Absatz 1 müssen jedoch einen schriftlichen Befehl, mit dem die Fahrt mit abgesenkten Stromabnehmern angeordnet wird, immer die Triebfahrzeugführer aller arbeitenden und dienstbereiten elektrischen Triebfahrzeuge erhalten.

3258. Das EVU muss die Übergabe schriftlicher Befehle zwischen den Mitgliedern des Zugpersonals bei deren Ablösung, beim Wechsel des Triebfahrzeuges oder bei Ersatzverkehr sicherstellen.

3259. Ist dem Triebfahrzeugführer ein Lotse oder ein zweiter Triebfahrzeugführer zugeteilt, muss auch dieser über den Inhalt des schriftlichen Befehls verständigt werden. Die Benachrichtigung bestätigt er mit seiner Unterschrift auf dem Original des schriftlichen Befehls. Ist das nicht mehr möglich, bestätigt er sie mit seiner Unterschrift auf der ausgehändigten Durchschrift.

3260. Anstatt den Text zu schreiben, können auch direkt auf den schriftlichen Befehlen gedruckte oder auf das Original und die ausgehändigte Durchschrift aufgeklebte Weisungen verwendet werden. Eine andere Art der Befestigung von Aufklebern ist verboten. Die Aufkleber dürfen nicht verdeckt sein, sie dürfen nur auf dem nicht bedruckten und nicht beschriebenen Teil eines Befehls V oder in dem Teil „Sonstige Anweisungen“ der übrigen Arten schriftlicher Befehle aufgebracht sein und ihre Zahl muss im Befehl in Worten bezeichnet sein (z.B. „drei Aufkleber“).

3261. Schriftliche Befehle müssen klar, kurz und auf allen Durchschriften gut lesbar sein, um Irrtümer und Zweifel auszuschließen. Eintragungen oder Aufkleber müssen in schriftlichen Befehlen entsprechend der Fahrtrichtung des Zuges angeordnet sein (außer vorgedruckte Weisungen). In der Eintragung dürfen keine telegrafischen oder sonstigen Abkürzungen verwendet werden mit Ausnahme allgemein gültiger wie zum Beispiel Bf, km, h, min u.ä. Es ist auch gestattet, verständliche abgekürzte Bezeichnungen von Betriebsstellen, Haltepunkten oder Ladestellen zu verwenden, wenn Zweifel ausgeschlossen sind (z. B. Ml. Boleslav hl. n., P.-Rosice n. L., nicht verwendet werden darf jedoch P. hl. n.).

Alle Fassungen schriftlicher Befehle (handschriftlicher Text, Aufkleber, Druck u. ä.) müssen auf allen Blättern des Befehls waagerecht angebracht sein.

3262. Korrekturen können in schriftlichen Befehlen nur vorgenommen werden, wenn dadurch die Verständlichkeit des Befehls nicht gestört wird; anderenfalls muss ein neuer Befehl verfasst und der ursprüngliche Befehl als aufgehoben gekennzeichnet werden. Korrekturen in schriftlichen Befehlen (bzw. einen aufgehobenen Befehl) kennzeichnet der Verfasser mit der Anmerkung „*Korrigiert Tučková*“, „*Aufgehoben Starý*“. Korrigiert ein berechtigter Mitarbeiter einen im eigenen Bahnhof ausgegebenen Befehl, haftet er dafür, dass auf die gleiche Weise auch die Erstschrift korrigiert wird. In einem bereits ausgegebenen Befehl darf jedoch die Zugnummer nicht korrigiert werden.

Verschriebene und aufgehobene schriftliche Befehle dürfen nicht vernichtet werden. Wurden sie bereits aus dem Verbund herausgerissen, müssen sie wieder eingeklebt werden. Ein schriftlicher Befehl, der bereits vom Triebfahr-

zeugführer unterschrieben wurde, wird auf der Erstschrift in seinem Beisein oder mit einem neuen Befehl aufgehoben.

3263. Während der Fahrt des Zuges (...) müssen sich alle entgegengenommenen schriftlichen Befehle beim Triebfahrzeugführer befinden.

Kommt es zu Verlust oder Beschädigung eines schriftlichen Befehls (in der Art, dass der Befehl unlesbar oder unverständlich geworden ist) für eine nicht komplett durchfahrene Strecke und der Triebfahrzeugführer kennt den Inhalt des verlorenen (beschädigten) Befehls nicht, muss er bis zum nächsten mit einem Fahrdienstleiter besetzten Bahnhof nach Sichtverhältnissen weiterfahren, muss bei der Fahrt über alle Bahnübergänge handeln, als wäre er mit einem Befehl Op, Teil A verständigt worden. In diesem Bahnhof muss der Triebfahrzeugführer anhalten und die Erteilung neuer schriftlicher Befehle anfordern.

Der Triebfahrzeugführer muss nicht nach den vorstehenden Absätzen handeln, wenn er den Inhalt der verlorenen (beschädigten) Befehle kennt (...).

3264. Schriftliche Befehle verlieren
a) mit Erledigung der angeordneten Handlungen,
b) mit dem Ungültigmachen durch Ausgabe eines weiteren schriftlichen Befehls, ✶
c) mit dem Ungültigmachen des gesamten Befehls durch eine per Telekommunikationsanlage gegebene Weisung, wenn das Gespräch von einer Aufzeichnungseinrichtung aufgezeichnet wird (es kann nicht nur ein Teil eines schriftlichen Befehls ungültig gemacht werden), ✶
d) mit Beendigung der Fahrt des Zuges (…),
e) außerhalb der zeitlichen Begrenzung der Gültigkeit,
f) auf die in konkreten Bestimmungen dieser Vorschrift genannte Weise

ihre Gültigkeit.

Befehl V

3278. Ein allgemeiner Befehl ist ein schriftlicher Befehl, mit dem die Mitarbeiter über Unregelmäßigkeiten verständigt werden, wenn nicht die Verwendung eines anderen schriftlichen Befehls festgelegt ist.

(...)

Befehle V können auch mit Rechentechnik erstellt werden. Beim Einsatz von Rechentechnik kann auf einem Befehl V der Text von Befehlen Op oder Z unter der Bedingung ausgedruckt werden, dass die Reihenfolge der Weisungen nach der Fahrtrichtung des Zuges eingehalten wird.

Ordnet eine andere Vorschrift die Verständigung des Zugpersonals mit Befehl V an, kann dafür auch der Teil „Sonstige Anweisungen“ auf den Befehlen Z oder Op verwendet werden (...).

3281. Außer in mit einzelnen Bestimmungen der Vorschriften für den Bahnbetrieb und die Organisation des Schienenverkehrs angeordneten Fällen werden Triebfahrzeugführer mit schriftlichem Befehl auch
   a) über die zeitweilige Ungültigkeit von Hauptsignaleinrichtungen, Vorsignalen, Bahnübergangssignalen, Kreuztafeln und Trapeztafeln verständigt. Beim Ungültigmachen (Aufheben) von Block- oder Decksignaleinrichtungen, die nicht mit dem Signal **Ungültige Signaleinrichtung** gekennzeichnet und auch nicht abgedeckt oder entfernt worden sind, werden die Triebfahrzeugführer mit schriftlichem Befehl im letzten mit einem Fahrdienstleiter besetzten Bahnhof verständigt.
   b) über eine Störung (Abschaltung) von Sicherungsanlagen, Kommunikationsanlagen oder Anlagen der elektrischen Traktion (einschließlich des zeitweiligen Ersatzes eines Anzeigers für das Signal **Stromabnehmer absenken** durch eine unveränderliche Signaleinrichtung für Elektrobetrieb) verständigt, die sich auf die Arbeit des Triebfahrzeugführers auswirkt.
   c) über eine Störung (Abschaltung) der Streckeneinrichtung der Zugsicherung oder des Bahnübergangssignals verständigt, wenn er über diese Störung (Abschaltung) nicht mit Signal **Durchfahrt möglich** informiert wurde.
   d) über die Beschädigung einer Hauptsignaleinrichtung verständigt, die ein die Fahrt gestattendes Signal signalisiert und mit einem nicht ortsfesten Signal **Halt** gedeckt (oder in Ausnahmefällen nicht gedeckt) ist. Bei Beschädigung einer Hauptsignaleinrichtung, die nicht durch ein nicht ortsfestes Signal **Halt** gedeckt ist, werden die Triebfahrzeugführer mit schriftlichem Befehl im letzten mit einem Fahrdienstleiter besetzten Bahnhof verständigt.
   e) über die Beschädigung eines Vorsignals verständigt, das ein die Fahrt gestattendes Signal ankündigt und mit dem nicht ortsfesten Signal **Warnung** gedeckt (oder in Ausnahmefällen nicht gedeckt) ist. Bei der Beschädigung eines Vorsignals, das nicht durch ein nicht ortsfestes Signal **Warnung** gedeckt ist, werden die Triebfahrzeugführer mit schriftlichem Befehl im letzten mit einem Fahrdienstleiter besetzten Bahnhof verständigt.
   f) über die Beschädigung (Erlöschen) eines Hauptsignaleinrichtung oder eines Vorsignals verständigt.
   g) über Langsamfahrten, zeitweilige Langsamfahrten und nicht gekennzeichnete Langsamfahrten verständigt.
   h) auf Antrag des Leiters eines Arbeitstrupps oder eines einzelnen Mitarbeiters verständigt, die in unvorhergesehenen Fällen auf der Strecke arbeiten, bis die Arbeitsstelle mit Warnsignaleinrichtungen gekennzeichnet wird, oder wenn es auf dem Nachbargleis zu einem außergewöhnlichen Vorkommnis gekommen ist und es notwendig ist, dass der Triebfahrzeugführer wiederholt das Signal **Achtung** gibt.
   i) Verständigt, wenn der Triebfahrzeugführer auf andere Unregelmäßigkeiten, die seine Fahrt betreffen, hingewiesen werden muss.

j) über Änderungen der Arbeitsruhe des Fahrdienstleiters in einem Bahnhof verständigt.
k) über einen außerplanmäßigen Halt des Zuges im Bahnhof oder auf freier Strecke zum Aus-, Ein- und Umsteigen von Reisenden (z. B. bei Gleissperrungen, beim Ein- und Aussteigen von Mitarbeitern der SŽDC bzw. anderer befugter Personen) verständigt.
l) (...)
m) über die Fahrt auf einer Umleitungsstrecke verständigt.
n) über ein außerplanmäßiges Schieben des Zuges verständigt.
o) über eine außerplanmäßige Umnummerierung des Zuges verständigt.

Der Triebfahrzeugführer muss den Leiter des Zugbetreuungspersonals über die in den Absätzen k), (...), m), n) und o) oder den Leiter des Zugbegleitpersonals des Güterverkehrs über die in den Abs. m), n) und o) genannten Tatsachen verständigen.

Der Mitarbeiter an der Spitze eines geschobenen Zuges muss mit schriftlichem Befehl über alle Unregelmäßigkeiten wie ein Triebfahrzeugführer informiert werden. Die Entgegennahme eines schriftlichen Befehls bestätigt er an der für den Triebfahrzeugführer bestimmten Stelle.

3282. Wird der Triebfahrzeugführer mit schriftlichem Befehl über die Ungültigkeit einer Signaleinrichtung verständigt, handelt er, als wäre die entsprechende Signaleinrichtung nicht vorhanden.

Ist eine Hauptsignaleinrichtung mit dem Signal **Ungültige Signaleinrichtung** gekennzeichnet und der Triebfahrzeugführer wurde in keiner Form über deren Ungültigkeit informiert, darf er diese Signaleinrichtung nicht als ungültig betrachten. Befindet sich an der Signaleinrichtung ein Signal, das die Fahrt des Zuges gestattet, weist der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter immer auf diese Tatsache hin. Kann er das nicht per Telekommunikationseinrichtung melden, muss er im nächsten Bahnhof anhalten. Befindet sich an der Signaleinrichtung das Signal **Halt** (beziehungsweise ein zweifelhaftes Signal, oder die Signaleinrichtung ist erloschen), darf der Triebfahrzeugführer nicht ohne Zustimmung des Fahrdienstleiters die Fahrt fortsetzen. Diese Bestimmung gilt nicht für Signaleinrichtungen, die noch nicht in Betrieb genommen wurden. ✶

Analog verfährt der Triebfahrzeugführer auch bei Vorsignalen, Bahnübergangssignalen, Kreuztafeln und Trapeztafeln, wenn er nicht über deren Ungültigkeit verständigt wurde.

3284. Zur Einsparung kann an einem Kalendertag oder in einer Schicht ein Befehl V desselben Inhalts auch für mehrere Züge verfasst werden, wenn sie von demselben Triebfahrzeugführer begleitet werden. Diese Bestimmung kann nicht angewandt werden, wenn auf dem Befehl der Text eines Befehls Op oder Z, eine Benachrichtigung über die außerplanmäßige Einfahrt in ein besetztes

Gleis, die Erlaubnis zu einer Fahrt an einer nicht bedienten Signaleinrichtung vorbei oder ein Befehl zur Abfahrt aufgeführt sind.

Befehl Op

3295. Mit Befehl Op mit vorgedrucktem Text werden Triebfahrzeugführer und auch Mitarbeiter an der Spitze eines geschobenen Zuges über Unregelmäßigkeiten verständigt, die eine besonders vorsichtige Fahrt erfordern. Mit diesem Befehl wird der Auftrag zum Fahren mit erhöhter Vorsicht über Bahnübergänge mit Sicherungsanlagen oder zum Fahren nach Sichtverhältnissen bei nicht möglicher Verständigung gegeben.

3298. Die Anweisungen für die einzelnen Fälle sind im Formular des Befehls Op bereits vorgedruckt. Weitere Anweisungen können in den Teil „Sonstige Anweisungen“ geschrieben werden.

(...)

Befehl Z

3307. Über Unregelmäßigkeiten, die die Sicherung der Fahrt von Zügen auf Strecken mit Automatischen Block betreffen, wird der Triebfahrzeugführer mit schriftlichem Befehl Z mit vorgedrucktem Text verständigt.

3309. Ein Befehl Z wird immer in dem Bahnhof ausgegeben, von dem aus er gelten soll. Der Befehl Z kann auch um weitere Anweisungen ergänzt werden, die im Teil „Sonstige Anweisungen“ geschrieben werden.

✶ (...)

bleibt frei

Teil Acht
BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR ELEKTRIFIZIERTE STRECKEN

Kapitel I
Regelung der Fahrt der Züge

3340. Dauerhafte Weisungen an Triebfahrzeugführer zur Bedienung der Stromabnehmer oder zur Entnahme von Strom aus der Fahrleitung müssen mit den entsprechenden Signalen ausgedrückt werden.

Kapitel II
Bestimmungen für die Bügelnutzung

3348. Auf von der SŽDC betriebenen Strecken dürfen nur zugelassene Typen von Stromabnehmern mit einer Wippenbreite von 1950 mm und einer Ummantelung aus reinem Kohlenstoff, reinem Kohlenstoff belegt mit Kupfer oder aus Kohlenstoff mit Kupferzusatz eingesetzt werden. Es ist verboten, Ummantelungen aus Kupfer, Kupferlegierung oder Stahl mit Kupferzusatz zu verwenden.

3349. Elektrische Triebfahrzeuge dürfen nicht betrieben werden, wenn der Stromabnehmer beschädigt ist (z. B. schadhafte Ummantelung, unzureichende Funktionsparameter), oder wenn die Werte des eingestellten statischen Anpressdrucks für das entsprechende Bahnstromsystem nicht dem vorgeschriebenen Verlauf der Anpresskraft und der erlaubten Toleranz entsprechen. Diese Dinge muss das EVU bei Bedarf nachweisen.

3350. Arbeitende und dienstbereite Elektrotriebfahrzeuge dürfen höchstens paarweise in den Zug (Rangierfahrt) eingestellt werden (auch in der Kombination eines arbeitenden Triebfahrzeugs verbunden mit einem dienstbereiten Triebfahrzeug). Ein zweiteiliges Triebfahrzeug oder zwei durch Mehrfachsteuerung verbundene Triebfahrzeuge gelten für die Zwecke dieses Kapitels als Triebfahrzeugpaar.

Beim Einstellen von zwei oder mehr Paaren arbeitender (dienstbereiter) Elektrotriebfahrzeuge in einen Zug (Rangierfahrt) müssen die einzelnen Paare durch eine Gruppe von Fahrzeugen von mindestens 200 m Länge voneinander getrennt sein.

Eine Kopplung von drei und mehr arbeitenden oder dienstbereiten Elektrotriebfahrzeugen und Elektrotriebzügen (einschließlich ihrer Kombination) ist nicht gestattet. Ausnahmen von dieser Bestimmung sind bei Kupplung

von drei oder mehr arbeitenden (dienstbereiten) Elektrotriebzügen bei einer festgelegten Geschwindigkeit von höchstens 120 km/h (bei Einhaltung des festgelegten statischen Anpressdrucks bei allen arbeitenden Stromabnehmern) gestattet. Für Geschwindigkeiten über 120 km/h ist die Anwendung dieser Ausnahmeregelung nur dann möglich, wenn der Betreiber der Elektrotriebzüge dem Infrastrukturbetreiber vorher nachweist (z. B. durch eine Prüfung), dass das Betriebsverhalten sowohl der einzelnen Stromabnehmer als auch der Gruppe der gleichzeitig arbeitenden Stromabnehmer als Ganzes die Anforderungen der entsprechenden technischen Normen und der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität erfüllt.

3351. Bei einem einzeln eingestellten arbeitenden oder dienstbereiten Elektrotriebfahrzeug mit zwei Stromabnehmern für das entsprechende Stromsystem wird während der Fahrt und auch im Stand ein Stromabnehmer verwendet, wenn nicht mit dieser Vorschrift anders festgelegt. Bei Vereisungen am Fahrdraht ist bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h die Fahrt des führenden Triebfahrzeugs mit zwei angelegten Stromabnehmern möglich. Das Fahren mit elektrischen Triebfahrzeugen über Weichen ist jedoch nur mit einem angelegten Stromabnehmer möglich.

3352. Bei einem Paar arbeitender oder dienstbereiter Elektrotriebfahrzeuge (bzw. bei der Kopplung eines arbeitenden und eines dienstbereiten Triebfahrzeugs) darf an jedem Fahrzeug nur ein Stromabnehmer angelegt sein. Vorzugsweise sind das der vordere Stromabnehmer der ersten und der hintere Stromabnehmer des zweiten selbstständig gesteuerten Triebfahrzeugs. Es ist verboten, während der Fahrt gleichzeitig den hinteren Stromabnehmer des ersten Triebfahrzeugs und den vorderen Stromabnehmer des zweiten Triebfahrzeugs anzulegen. Nur bei Vereisung am Fahrdraht kann am führenden Triebfahrzeug noch der hintere Stromabnehmer zu den Bedingungen des vorstehenden Absatzes angelegt werden.

Bei zweiteiligen Triebfahrzeugen und zwei durch Mehrfachsteuerung verbundenen arbeitenden Triebfahrzeugen darf an jedem Fahrzeug (Teil) während der Fahrt nur ein Stromabnehmer angelegt sein (vorzugsweise der vordere Stromabnehmer des ersten und der hintere Stromabnehmer des zweiten Triebfahrzeugs; ist das nicht möglich, dann entweder beide vorderen oder beide hinteren Stromabnehmer).

3353. Beim Heranfahren an den Zug, Aufdrücken und Anfahren des Zuges (Rangierfahrt) ist an dem Elektrotriebfahrzeug die Benutzung von zwei angelegten Stromabnehmern erlaubt. Als Anfahren des Zuges (der Rangierfahrt) gilt in diesem Fall das Ingangsetzen bis maximal 20 km/h.

3354. Bei der Speisung der durchgehenden Leitung der zentralen Energieversorgung eines stehenden Zuges (bzw. vorzuheizender Fahrzeuggruppen) bei einem Gleichstromsystem müssen an dem Triebfahrzeug beide Stromab-

nehmer angelegt sein, wenn das Triebfahrzeug für dieses Bahnstromsystem damit ausgerüstet ist.

Die Pflicht zur Benutzung beider Stromabnehmer muss der Triebfahrzeugführer nicht einhalten, wenn er das in technischer Hinsicht als unbegründet einschätzt, z. B. wegen der kurzen Zeit des Halts oder des sehr geringen Abnahmebedarfs bei der gespeisten Zuggarnitur.

3355. Bei Elektrotriebzügen wird unter allen Umständen höchstens ein Stromabnehmer an jedem Elektrotriebwagen benutzt.

3357. Beim Durchfahren elektrischer Trennungen oder Spannungsabschnittstrenner mit angelegtem Stromabnehmer kann es unter bestimmten Umständen zu einem erhöhten Verschleiß sowohl der Fahrleitung als auch von Teilen des Stromabnehmers kommen. Aus diesem Grund kann das EVU aufgrund seiner betrieblichen Erfahrungen und Erkenntnisse aus der Instandhaltung elektrischer Triebfahrzeuge eine eigene Vorschrift für Triebfahrzeugführer zum schonenderen Durchfahren elektrischer Trennungen und Spannungsabschnittstrenner herausgeben (für bestimmte Betriebssituationen, bestimmte Arten und Größen von Belastungen, nur für bestimmte Baureihen u. ä.). Unter einem schonenderen Durchfahren über elektrische Trennungen und Spannungsabschnittstrenner versteht man insbesondere die Reduzierung des Fahrstroms, das Abschalten des Fahrstroms, gar keine Entnahme von Strom mit dem Stromabnehmer bzw. das Absenken des Stromabnehmers des Fahrzeugs. Die mit den entsprechenden Fahrleitungssignalen angeordneten Weisungen sind jedoch immer einzuhalten.

Kapitel IV
Rangieren mit elektrischem Triebfahrzeug

3378. Über das Einschalten der Fahrleitung verständigt der Fahrdienstleiter den Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, dieser darf erst dann mit dem Rangieren im genannten Bereich beginnen.

3379. Ohne Trennung der Fahrleitung von der Spannung und Kurzschließen ist es auf elektrifizierten Gleisen verboten, auf Fahrzeugdächer, Kessel von Kesselwagen und auf die Ladung der Wagen zu treten, egal zu welchem Zweck, sowie mit langen Gegenständen und Mechanismen in der Nähe der Fahrleitung zu arbeiten oder sich zu bewegen.

Kapitel V
Störungen an der Fahrleitung und Meldung von Mängeln

3387. (...).

Bemerken die Mitarbeiter des Zugpersonals irgendwelche Störungen oder Mängel an der Fahrleitung, melden sie diese so schnell wie möglich dem Fahrdienstleiter, wenn nicht bei drohender Gefahr im Verzug sofort zu handeln ist. In der Meldung sind Art und Stelle der Störung anzugeben.

Die gleiche Meldepflicht hat jeder weitere Mitarbeiter, der eine Störung oder außergewöhnliche Erscheinungen an der Fahrleitung, an elektrischen Triebfahrzeugen bzw. an Einspeisungs- oder Schaltanlagen bemerkt.

3388. Stellt der Triebfahrzeugführer eine Beschädigung des Stromabnehmers oder der Fahrleitung fest oder hat er den Verdacht, dass es zu einer solchen Beschädigung gekommen sein könnte (Blitze, Schwingen der Fahrleitung, Durchhängen der Kabel u.ä., muss er die Stromabnehmer senken und anhalten (bzw. stehenbleiben). Nach dem Anhalten prüft er den Zustand der Stromabnehmer und der Fahrleitung in Sichtweite vom Triebfahrzeug. Kommt er zu dem Schluss, dass der Zustand der Fahrleitung die Fahrt von Zügen auf den Nachbargleisen behindert, kümmert er sich auch um die Deckung der nicht befahrbaren Stelle.

Die Feststellungen hat der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter zu melden. Er gibt außerdem den Abschnitt an, in dem sich der festgestellte Mangel (oder die Anzeichen eines Mangels), der sich auf die Befahrbarkeit ✶ der Strecke auswirken könnte, aufgetreten ist, oder aber in dem es wegen der Sichtverhältnisse oder der Länge der bis zum Anhalten zurückgelegten Strecke nicht möglich war, den Zustand zu ermitteln.

3389. Bei Spannungsverlust müssen die Triebfahrzeugführer aller elektrischen Triebfahrzeuge sofort den Zug anhalten. Sollte jedoch der Zug in einem Tunnel oder auf einer Brücke anhalten müssen, kann der Triebfahrzeugführer, wenn möglich, mit dem Zug bis hinter diese Stelle fahren; dabei muss er aufmerksam den eigenen Zug bzw. auch die Züge auf den Nachbargleisen beobachten, ob der Zug einen Mangel aufweist, der die Sicherheit des Bahnbetriebs und des Schienenverkehrs gefährdet.

Den Spannungsverlust und den eventuellen Mangel am Zug meldet der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter.

3390. Das Triebfahrzeug darf die Fahrt nicht mit dem anderen Stromabnehmer fortsetzen, wenn eine Beschädigung von Stromabnehmer und Fahrleitung nicht völlig ausgeschlossen sind.

Kann der Triebfahrzeugführer die Fahrt nicht fortsetzen, fordert er ein Hilfstriebfahrzeug an. Bei der Absprache der Hilfe muss er angeben, ob es notwendig ist, ein Dieseltriebfahrzeug zu entsenden.

3391. Wird die Spannung nach einem Spannungsverlust in der Fahrleitung wieder hergestellt, dürfen auf der Strecke stehende Reisezüge und Triebfahrzeugleerfahrten sofort anfahren, sonstige Züge erst nach Ablauf von zwei Minuten nach Wiederherstellung der Spannung.

Nach Wiederherstellung der Spannung darf der Triebfahrzeugführer eines elektrischen Triebfahrzeugs, das mit einer Bremse mit Stromrückspeisung ausgestattet ist, für fünf Minuten die Rückspeisung nicht benutzen.

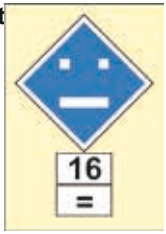
Kapitel VI
Fahrleitungssignale

A. UNVERÄNDERLICHE SIGNALEINRICHTUNGEN

3404. Das Signal **Strom ausschalten erwarten** *(quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit weißem Rand, darin zwei senkrechte weiße Streifen nebeneinander)* kündigt dem Triebfahrzeugführer das Signal **Strom ausschalten, Speisung der durchgehenden Leitung ausschalten** oder **Stromabnahme ausschalten** an.

3405. Das Signal **Strom ausschalten** *(quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit weißem Rand, darin ein Zeichen in Form des Buchstabens „U“ mit unterbrochenen senkrechten Linien; ist die Signaleinrichtung nicht aus reflektierendem Material, ist das Zeichen aus weißen Reflektoren)* weist den Triebfahrzeugführer eines
   a) elektrischen Triebfahrzeugs an, spätestens in Höhe dieses Signals die Entnahme von Bahnstrom zu beenden, die Hilfsantriebe und die Speisung der durchgehenden Leitung der zentralen Energieversorgung auszuschalten,
   b) Dieseltriebfahrzeugs an, auf einer nicht elektrifizierten Strecke spätestens in Höhe dieses Signals die Speisung der durchgehenden Leitung der zentralen Energieversorgung auszuschalten. Auf einer elektrifizierten Strecke gilt dieses Signal für Triebfahrzeugführer von Dieseltriebfahrzeugen nicht.

3406. Das Signal **Speisung der durchgehenden Leitung ausschalt** *(quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit weißem Rand, darin ein Zeichen in Form des Buchstabens „U“ mit unterbrochenen senkrechten Linien, unter der blauen Tafel eine oder mehrere rechteckige, auf der längeren Seite stehende weiße Tafeln mit dem schwarzem Symbol des Stromsystems)* weist den Triebfahrzeugführer an, spätestens in Höhe dieses Signals die Speisung der durchgehenden Leitung der zentralen Energieversorgung auszuschalten, wenn sie mit dem auf der weißen Tafel ausgewiesenen Stromsystem gespeist wird.



Die Stromsysteme sind auf den weißen Tafeln mit folgenden Symbolen ausgewiesen:

a) **50** – Wechselstrom mit Frequenz 50 Hz,
b) **22** – Wechselstrom mit Frequenz 22 Hz,
c) **16** – Wechselstrom mit Frequenz 16,7 Hz,
d) **=** – Gleichstrom.

3407. Das Signal **Stromabnahme ausschalten** *(quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit weißem Rand, darin schachbrettartig neun weiß-blaue Felder, wobei die Eckfelder weiß sind)* weist den Triebfahrzeugführer eines elektrischen Triebfahrzeugs an, die Abnahme von Bahnstrom spätestens in Höhe dieses Signals zu beenden.

3408. Das Signal **Strom einschalten** *(quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit weißem Rand, darin ein Zeichen in Form des Buchstabens „U“; ist die Signaleinrichtung nicht aus reflektierendem Material, ist das Zeichen aus weißen Reflektoren)*

a) gestattet dem Triebfahrzeugführer eines elektrischen Triebfahrzeugs, wenn die Weisung zur Stromabschaltung mit dem Signal **Strom ausschalten** signalisiert worden ist, mit der Entnahme von Bahnstrom zu beginnen, die Hilfsantriebe einzuschalten und die Speisung der durchgehenden Leitung der zentralen Energieversorgung einzuschalten, wenn das elektrische Triebfahrzeug dieses Signal passiert hat,
b) gestattet dem Triebfahrzeugführer eines elektrischen Triebfahrzeugs, wenn die Weisung zur Stromabschaltung mit dem Signal **Speisung der durchgehenden Leitung ausschalten** signalisiert worden ist, die Speisung der durchgehenden Leitung der zentralen Energieversorgung erst dann einzuschalten, wenn der gesamte Zug dieses Signal passiert hat,
c) gestattet dem Triebfahrzeugführer eines elektrischen Triebfahrzeugs, wenn die Weisung zur Stromabschaltung mit dem Signal **Stromabnahme ausschalten** signalisiert worden ist, mit der Entnahme von Bahnstrom zu beginnen, wenn das elektrische Triebfahrzeug dieses Signal passiert hat,

d) gestattet dem Triebfahrzeugführer eines Dieseltriebfahrzeugs, die Speisung der durchgehenden Leitung der zentralen Energieversorgung erst dann einzuschalten, wenn der gesamte Zug dieses Signal passiert hat.

3409. In einem durch die Signale **Strom ausschalten** und **Strom einschalten** oder durch die Signale **Stromabnahme ausschalten** und **Strom einschalten** begrenzten Abschnitt ist das Stehen elektrischer Triebfahrzeuge mit angelegtem Stromabnehmer verboten. Das Heben der Stromabnehmer ist nur mit
✶ Erlaubnis des Elektrodispatchers gestattet.

3410. Das Signal **Alle Gleise ohne Fahrleitung** *(quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit weißem Rand, darin ein weißes, auf der Spitze stehendes Quadrat mit weißer Mitte; ist die Signaleinrichtung nicht aus reflektierendem Material, sind das Quadrat und seine Mitte aus weißen Reflektoren)* weist entweder darauf hin, dass im Anschluss alle Gleise ohne Fahrleitung sind oder dass der folgende Abschnitt der Fahrleitung nicht befahrbar ist, und weist den Triebfahrzeugführer eines elektrischen Triebfahrzeugs an, spätestens in Höhe dieses Signals mit abgesenktem Stromabnehmer zu fahren.

Befindet sich dieses Signal an einer Weiche, weist es auf Gleise ohne Fahrleitung für alle Fahrtrichtungen über die Weiche hin.

3411. Das Signal **Gleis in gerader Richtung ohne Fahrleitung** *(quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit weißem Rand, darin zwei Seiten eines weißen Quadrates mit der Spitze nach oben und in der Mitte eine weiße Mitte; ist die Signaleinrichtung nicht aus reflektierendem Material, sind die Seiten des Quadrates und seine Mitte aus weißen Reflektoren)* weist entweder darauf hin, dass in gerader Richtung ein Gleis ohne Fahrleitung folgt oder dass der folgende Abschnitt der Fahrleitung nicht befahrbar ist, und weist den Triebfahrzeugführer eines elektrischen Triebfahrzeugs an, spätestens in Höhe dieses Signals mit abgesenktem Stromabnehmer zu fahren.

Befindet sich dieses Signal an einer einfachen Weiche, weist es auf ein Gleis ohne Fahrleitung für die gerade Fahrtrichtung über die Weiche hin.

3412. Das Signal **Gleis in Richtung nach rechts ohne Fahrleitung** *(quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit weißem Rand, darin zwei Seiten eines weißen Quadrates mit der Spitze nach rechts und in der Mitte eine weiße Mitte; ist die Signaleinrichtung nicht aus reflektierendem Material, sind die Seiten des Quadrats und seine Mitte aus weißen Reflektoren)* weist entweder darauf hin, dass in Fahrtrichtung nach rechts ein Gleis ohne Fahrleitung folgt oder dass der folgende Abschnitt der Fahrleitung nicht

befahrbar ist, und weist den Triebfahrzeugführer eines elektrischen Triebfahrzeugs an, spätestens in Höhe dieses Signals mit abgesenktem Stromabnehmer zu fahren.

Befindet sich dieses Signal an einer einfachen Weiche, weist es auf ein Gleis ohne Fahrleitung für die Fahrtrichtung über die Weiche in abzweigender Richtung nach rechts hin, bei einer Kreuzungsweiche signalisiert es ein Gleis ohne Fahrleitung für die Fahrtrichtung über die Weiche in gerader Richtung von links nach rechts oder in abzweigender Richtung von rechts nach rechts.

3413. Das Signal **Gleis in Richtung nach links ohne Fahrleitung** *(quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit weißem Rand, darin zwei Seiten eines weißen Quadrates mit der Spitze nach links und in der Mitte eine weiße Mitte; ist die Signaleinrichtung nicht aus reflektierendem Material, sind die Seiten des Quadrats und seine Mitte aus weißen Reflektoren)* weist entweder darauf hin, dass in Fahrtrichtung nach links ein Gleis ohne Fahrleitung folgt oder dass der folgende Abschnitt der Fahrleitung nicht befahrbar ist, und weist den Triebfahrzeugführer eines elektrischen Triebfahrzeugs an, spätestens in Höhe dieses Signals mit abgesenktem Stromabnehmer zu fahren.

Befindet sich dieses Signal an einer einfachen Weiche, weist es auf ein Gleis ohne Fahrleitung für die Fahrtrichtung über die Weiche in abzweigender Richtung nach links hin, bei einer Kreuzungsweiche signalisiert es ein Gleis ohne Fahrleitung für die Fahrtrichtung über die Weiche in gerader Richtung von rechts nach links oder in abzweigender Richtung von links nach links.

3414. Das Signal **Bügel ab erwarten** *(quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit weißem Rand, darin zwei kurze, symmetrisch angeordnete waagerechte weiße Streifen, der linke im unteren und der rechte im oberen Teil der Tafel; ist die Signaleinrichtung nicht aus reflektierendem Material, sind die Streifen aus weißen Reflektoren)* kündigt dem Triebfahrzeugführer eines elektrischen Triebfahrzeugs die Signale **Bügel ab, Gleis in gerader Richtung ohne Fahrleitung, Gleis in Richtung nach rechts ohne Fahrleitung** oder **Gleis in Richtung nach links ohne Fahrleitung** an.

3415. Das Signal **Bügel ab** *(quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit weißem Rand, darin ein waagerechter weißer Streifen in der Diagonale; ist die Signaleinrichtung nicht aus reflektierendem Material, ist der Streifen aus weißen Reflektoren)* weist den Triebfahrzeugführer eines elektrischen Triebfahrzeugs an, spätestens in Höhe dieses Signals mit abgesenktem Stromabnehmer zu fahren.

3416. Das Signal **Bügel an** *(quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit weißem Rand, darin ein senkrechter weißer Streifen in der Diagonale; ist die Signaleinrichtung nicht aus reflektierendem Material, ist der Streifen aus weißen Reflektoren)* gestattet dem Triebfahrzeugführer die Fahrt mit angelegtem Stromabnehmer, wenn das elektrische Triebfahrzeug dieses Signal passiert hat.

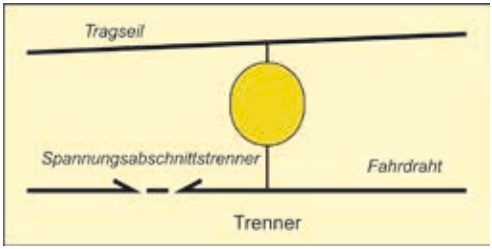
3417. Das Signal **Beginn des Gleichstromsystems** *(quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit weißem Rand, darin zwei waagerechte weiße Streifen übereinander, symmetrisch in der Diagonale angeordnet; ist die Signaleinrichtung nicht aus reflektierendem Material, sind die Streifen aus weißen Reflektoren)* weist den Triebfahrzeugführer eines elektrischen Triebfahrzeugs an, das Triebfahrzeug eines anderen Systems als des Gleichstromsystems mit 3 kV außer Betrieb zu nehmen, bei einem Mehrsystemtriebfahrzeug in dieses Bahnstromsystem umzuschalten.

3418. Das Signal **Beginn des Einphasenstromsystems** *(quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit weißem Rand, darin eine weiße Sinuskurve, symmetrisch auf der waagerechten Diagonale angeordnet)* weist den Triebfahrzeugführer eines elektrischen Triebfahrzeugs an, das Triebfahrzeug eines anderen Systems als des Wechselstromsystems mit 25 kV, 50 Hz außer Betrieb zu nehmen, bei einem Mehrsystemtriebfahrzeug in dieses Bahnstromsystem umzuschalten.

3419. Das Signal **Beginn des Einphasenstromsystems** *(quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit weißem Rand, darin eine weiße Sinuskurve, symmetrisch auf der waagerechten Diagonale angeordnet, darüber die weiße Zahl „15“)* weist den Triebfahrzeugführer eines elektrischen Triebfahrzeugs an, das Triebfahrzeug eines anderen Systems als des Wechselstromsystems mit 15 kV, 16,7 Hz außer Betrieb zu nehmen, bei einem Mehrsystemtriebfahrzeug in das entsprechende Bahnstromsystem umzuschalten.

3420. Der Triebfahrzeugführer eines elektrischen und auch eines Dieseltriebfahrzeugs ist verpflichtet, im Abschnitt des Systemwechsels spätestens in Höhe des Signals **Bügel ab** die Speisung der durchgehenden Leitung der zentralen Energieversorgung auszuschalten. Die Speisung darf erst wieder eingeschaltet werden, wenn der gesamte Wagenzug das Signal **Bügel an** passiert hat.

3421. Das Signal **Spannungs-abschnittstrenner** *(gelbes unregelmäßiges Ellipsoid, auf dem sich in der Mitte zwei gelbe waagerechte Streifen aus reflektierendem Material befinden können)* weist den Triebfahrzeugführer eines elektrischen Triebfahrzeugs an, mit abgesenktem Stromabnehmer über den anliegenden Spannungsabschnitt-strenner zu fahren. Dem Triebfahrzeugführer eines elektrischen Triebfahr-zeugs ist es verboten, hinter einem Spannungsabschnittstrenner mit Signal für den Trenner den Stromabnehmer zu heben, wenn er auch auf andere Weise die Weisung zum Absenken der Stromabnehmer erhalten hat (mit einer anderen Signaleinrichtung als dem Trenner, mit schriftlichem Befehl, mündlich oder per Telekommunikationsanlage).



3422. Wurde der Triebfahrzeugführer vom Fahrdienstleiter direkt oder über den Leiter des Rangierpersonals über die Ungültigkeit des Trenners verständigt, muss er über den anliegenden Spannungsabschnittstrenner nicht mit abge-senktem Stromabnehmer fahren.

3423. Das Signal **Stromrückspeisung verboten** *(quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit weißem Rand, darin der weiße Buchstabe „**R**“, der mit einem roten Streifen, der die Mitte der linken unteren Seite mit der Mitte der rechten oberen Seite verbindet, durchgestrichen ist)* kennzeichnet den Beginn eines Abschnitts, in dem die Stromrückspeisung nicht gestat-tet ist.

3424. Das Signal **Stromrückspeisung erlaubt** *(quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit weißem Rand, darin ein weißer Buchstabe „**R**“)* kennzeichnet den Beginn eines Abschnitts, in dem die Stromrückspeisung gestattet ist.

3426. Hat der Triebfahrzeugführer eine Weisung zum Verbot der Stromrückspeisung erhalten, muss er Maßnahmen ergreifen, dass es nicht zur Rückspeisung von Elektroenergie in die Fahrleitung kommt. Kann man am Triebfahrzeug die Rückspeisung nicht unabhängig von der elektrodynamischen Bremse aus-schalten, muss auch die elektrodynamische Bremse ausgeschaltet werden.

3427. Bei Zügen (Rangierfahrten), deren Fahrt vom Steuerwagen aus gesteuert wird, beziehen sich die mit Fahrleitungssignaleinrichtungen begrenzten Abschnitte nicht auf den Steuerwagen, sondern auf das eigentliche Triebfahr-zeug; die Speisung der durchgehenden Leitung der zentralen Energiever-

sorgung muss jedoch spätestens dann abgeschaltet werden, wenn sich die Zugspitze in Höhe der Signale

a) **Bügel ab** im Abschnitt des Stromwechsels,
b) **Strom ausschalten** bei Dieseltriebfahrzeugen auf nicht elektrifizierter Strecke,
c) **Speisung der durchgehenden Leitung ausschalten**

befindet.

Bei Elektro-Triebzügen oder Triebfahrzeugen mit Mehrfachsteuerung muss der Triebfahrzeugführer analog die Anordnung der von ihm bedienten Stromabnehmer an den einzelnen Fahrzeugen respektieren.

3428. Das Signal **Beginn des Fahrdrahts in abgesenkter Höhe** *(quadratische, auf der Spitze stehende orangefarbene Tafel mit weißem Rand, darauf ein nach unten gerichteter schwarzer Blitz, der symmetrisch zur senkrechten Diagonale angeordnet ist, darüber ein weißer Reflektor; unter der orangefarbenen Tafel ist eine rechteckige, auf der längeren Seite stehende weiße Tafel mit einer schwarzen Zahl, die die tatsächliche Höhe des Fahrdrahtes über der Schienenoberkante an der niedrigsten Stelle angibt)* weist auf den Beginn einer verminderten Höhe des Fahrdrahtes hin (...).

3430. Das Signal **Ende des Fahrdrahts in abgesenkter Höhe** *(quadratische, auf der Spitze stehende weiße Tafel mit schwarzer Umrahmung und weißem Rand)* weist auf das Ende des Abschnitts mit Fahrdraht in abgesenkter Höhe hin.

✶ 3431. Bei nicht ortsfesten Signaleinrichtungen für Elektrobetrieb wird die blaue Tafel
✶ durch eine orangefarbene ersetzt. Die Bedeutung der Signale ist die gleiche
✶ wie bei ortsfesten Signaleinrichtungen.

✶ Ältere nicht ortsfeste Signaleinrichtungen für Elektrobetrieb haben eine blaue
✶ Tafel, der weiße Rand ist bei ihnen durch einen orangefarbenen Rand ersetzt.
✶ Diese Signaleinrichtungen können so lange benutzt werden, bis sie ausge-
✶ wechselt oder repariert werden. Bei einer Abschaltung der Fahrleitung müs-
✶ sen alle nicht ortsfesten Signaleinrichtungen für Elektrobetrieb für die entspre-
✶ chende Fahrtrichtung immer gleich ausgeführt sein, das heißt, sie müssen
✶ entweder alle einen orangefarbenen Rand oder alle eine orangefarbene Tafel
✶ haben.
✶

3432. Hat der Triebfahrzeugführer bei einer Abschaltung der Fahrleitung die Weisung zum Absenken des Stromabnehmers durch eine nicht ortsfeste Signaleinrichtung für Elektrobetrieb erhalten, darf er den Bügel nur auf ein Signal einer nicht ortsfesten Signaleinrichtung für den Elektrobetrieb hin bzw. auf die Weisung des Fahrdienstleiters mit schriftlichem Befehl oder per Telekommunikationseinrichtung anheben. Das Signal **Bügel an** an einer ortsfesten Signaleinrichtung für Elektrobetrieb gilt im Abschnitt einer Abschaltung der Fahrleitung nicht.

3434. Ältere Fahrleitungssignaleinrichtungen können eine schwarz umrahmte blaue ✶
oder orangefarbene Fläche mit weißem Rand haben. Diese Signaleinrichtun- ✶
gen können so lange benutzt werden, bis sie ausgewechselt, angepasst oder ✶
abgenommen werden. ✶

3436. Eine Signaleinrichtung mit dem Signal **Strom ausschalten erwarten** wird auf einer elektrifizierten Strecke vor den nächstfolgenden Signaleinrichtungen mit den Signalen **Strom ausschalten, Speisung der durchgehenden Leitung ausschalten** oder **Stromabnahme ausschalten** in einer Entfernung von mindestens

a) 400 m – für Strecken mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h und niedriger,
b) 600 m – für Strecken mit einer Geschwindigkeit von mehr als 60 km/h bis 100 km/h,
c) 800 m – für Strecken mit einer Geschwindigkeit von mehr als 100 km/h bis 160 km/h

angebracht.

Auf einer nicht elektrifizierten Strecke wird keine Signaleinrichtung mit dem Signal **Strom ausschalten erwarten** aufgestellt.

3437. Eine Signaleinrichtung mit dem Signal **Bügel ab erwarten** wird vor den nächstfolgenden Signaleinrichtungen mit den Signalen **Bügel ab, Gleis in gerader Richtung ohne Fahrleitung, Gleis in Richtung nach rechts ohne Fahrleitung** oder **Gleis in Richtung nach links ohne Fahrleitung** in einer Entfernung von mindestens:

a) 400 m – für Strecken mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h und niedriger,
b) 600 m – für Strecken mit einer Geschwindigkeit von mehr als 60 km/h bis 100 km/h,
c) 800 m – für Strecken mit einer Geschwindigkeit von mehr als 100 km/h bis 160 km/h

angebracht.

3439. Das Signal **Fahren mit verminderter Leistung** *(auf der Spitze stehende blaue quadratische Tafel, in der Mitte der weiße Buchstabe „S“)*, das den Triebfahrzeugführern aller arbeitenden elektrischen Triebfahrzeuge gegeben wird, weist die Triebfahrzeugführer eines durchfahrenden Zuges an, beim Fahren in den nächsten Bahnhof mit verminderter Leistung des Triebfahrzeugs zu fahren. Dieses Signal gibt der Fahrdienstleiter oder auf seinen Befehl hin ein anderer Mitarbeiter.

3441. Als Fahren mit verminderter Leistung gilt eine solche Fahrweise des arbeitenden elektrischen Triebfahrzeugs, bei der der Triebfahrzeugführer die sofortige Leistung begrenzt, um die Leistungsanforderungen des Fahrzeugs an das Bahnstromsystem zu verringern. Der Triebfahrzeugführer nutzt zur Reduzierung der Leistung die technischen Möglichkeiten der jeweiligen Baureihe des elektrischen Triebfahrzeugs unter Berücksichtigung der Streckenverhältnisse, der Gattung und des Gewichtes des Zuges.

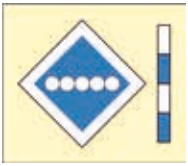
Das EVU muss für die einzelnen Baureihen elektrischer Triebfahrzeuge festlegen, wie der Triebfahrzeugführer nach Erhalt des Signals **Fahren mit verminderter Leistung** zu verfahren hat.

3442. Beim Absinken der Spannung unter 21 kV bei einem Wechselstromsystem mit 25 kV, 50 Hz oder unter 2,5 kV bei einem Gleichstromsystem mit 3 kV muss der Triebfahrzeugführer handeln, als hätte er das Signal **Fahren mit verminderter Leistung** erhalten.

B. ANZEIGER

3454. Das Signal **Bügel ab** *(quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit schwarzer Einfassung und weißem Rand, darin ein aus einem leuchtenden waagerechten weißen Streifen in der Diagonale bestehendes Zeichen)* weist den Triebfahrzeugführer eines elektrischen Triebfahrzeugs an, spätestens in Höhe dieses Signals mit abgesenktem Stromabnehmer zu fahren.

3455. Ist ein Anzeiger mit dem Signal **Bügel ab** um ein Mastschild mit blauen und weißen Streifen gleicher Länge ergänzt, das sich unter oder neben dem Anzeiger befindet, gilt er nur für Rangierarbeiten. Ein Verzeichnis dieser Anzeiger muss in Tabelle 3 der Tabelle der Streckenverhältnisse und in der ZDD (Grundlegende Betriebsdokumentation) aufgeführt sein.



3456. Beim Erlöschen des Anzeigers für das Signal **Bügel ab** handelt der Triebfahrzeugführer, als wäre kein Anzeiger vorhanden.

Leuchtet allerdings das Signal an einem um ein blau-weißes Mastschild ergänzten Anzeiger für das Signal **Bügel ab** nicht und wurde der Triebfahrzeugführer verständigt, dass beim Rangieren im Außenkopf der Teil der Fahrleitung hinter diesem Anzeiger ausgeschaltet ist, muss er handeln, als würde der Anzeiger leuchten.

3457. In einem Abschnitt, der durch das Signal **Bügel ab, Strom ausschalten, Stromabnahme ausschalten** oder einen Anzeiger für das Signal **Bügel ab** und durch das Signal **Bügel an** oder **Strom einschalten** begrenzt ist, ist das Stehen elektrischer Triebfahrzeuge mit angelegten Stromabnehmer verboten. Das Heben der Stromabnehmer ist nur mit der Zustimmung des Elektrodispatchers möglich. Diese Bestimmung muss auch eingehalten werden, wenn die Anzeiger nicht leuchten.

Teil Neun
BAHNÜBERGÄNGE

Kapitel IV
Schieben von Zügen (...) über Bahnübergänge

3485. Bei einem geschobenen Zug (...) muss sich beim Fahren über Bahnübergänge, die nur mit Warnkreuz gesichert sind, und beim Fahren über Bahnübergänge mit gestörter oder abgeschalteter Sicherungsanlage auf dem ersten geschobenen Fahrzeug ein Mitarbeiter des Zugbetreuungspersonals bzw. der Leiter des Rangierpersonals befinden, der dem Triebfahrzeugführer per Telekommunikationsanlage Weisungen für das Fahren über den Bahnübergang gibt. Kann diese Bedingung nicht erfüllt werden, müssen die betroffenen Bahnübergänge überwacht werden.

Gibt der Mitarbeiter beim Schieben über einen nur mit Warnkreuz gesicherten Bahnübergang Weisungen über Telekommunikationsanlage, muss das Zugpersonal wie bei der Verständigung mit Befehl Op, Teil A handeln; (...).

3486. Bei einem geschobenen Zug (...) muss der Mitarbeiter auf dem ersten geschobenen Fahrzeug das Signal **Achtung** geben (...) und nach dessen Anweisungen auch der Triebfahrzeugführer.

Kapitel V
Bahnübergangssicherungsanlagen

3493. Eine Bahnübergangssicherungsanlage wird in den Vorschriften wie folgt bezeichnet:
a) eine Bahnübergangssicherungsanlage mit Lichtzeichen als PZS,
b) eine mechanische Bahnübergangssicherungsanlage als PZM.

3494. Eine Übersicht über die Bahnübergänge und die Art ihrer Sicherung ist in den TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse) und in der ZDD (Grundlegende Betriebsdokumentation) aufgeführt. In der ZDD muss auch die Kilometerposition der Stelle angegeben werden, hinter die ein Fahrzeug fahren muss (bzw. auch die Stelle, zu der es höchstens fahren darf), das von der Strecke zurückkehrt, damit die ordnungsgemäße Funktion der Bahnübergangssicherungsanlage mit Lichtzeichen gewährleistet ist. An diesen Stellen muss das Signal **Grenze für die Rückkehr von Fahrzeugen von der freien Strecke** angebracht werden bzw. auch das Signal **Halteplatz**, wenn von dort regelmäßig Züge (...) oder nicht gekuppelte Schiebetriebfahrzeuge zurückkehren und die Bahnübergangssicherungsanlage mit Lichtzeichen nicht für die Möglichkeit der Rückkehr eines Zuges (...) aus dem Steuerkreis ausgelegt ist.

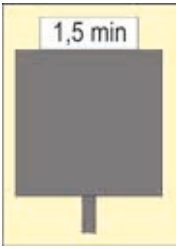
3495. Soll ein Zug oder ein nicht gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug von der freien Strecke zurückkehren, darf es die Fahrt nicht im Steuerkreis der Bahnübergangssicherungsanlage mit Lichtzeichen beenden, damit deren ordnungsgemäße Funktion gewährleistet ist. Deshalb muss die Fahrt eines solchen Zuges oder nicht gekuppelten Schiebetriebfahrzeugs (...) bis zu der Stelle angeordnet werden, wo sich das Signal **Grenze für die Rückkehr von der freien Strecke** befindet, und wenn das mit entsprechenden Signalen festgelegt ist, darf das Fahrzeug nicht vor Ablauf der festgelegten Zeit zurückkehren. Die Bestimmung dieses Absatzes muss nicht angewendet werden, wenn die Bahnübergangssicherungsanlage mit Lichtzeichen für die Möglichkeit der Rückkehr eines Zuges (...) aus dem Steuerkreis ausgelegt ist; derartige Fälle werden in der ZDD (Grundlegende Betriebsdokumentation) und in den TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse) aufgeführt, wo auch die Vorgehensweise aufzuführen ist, wie der Triebfahrzeugführer die Bahnübergangssicherungsanlage mit Lichtzeichen in den Warnzustand für die Rückkehr des Zuges versetzt.

Kann der Triebfahrzeugführer eines zurückkehrenden Zuges (...) oder nicht gekuppelten Schiebetriebfahrzeugs nicht mit allen Fahrzeugen bis hinter die Signaleinrichtung mit dem Signal **Grenze für die Rückkehr von Fahrzeugen von der freien Strecke** fahren (z. B. wegen Störung des Triebfahrzeugs), muss er bei der Rückkehr von der Strecke an alle Bahnübergänge mit Bahnübergangssicherungsanlage mit Lichtzeichen fahren, als wäre er mit Befehl Op, Teil A verständigt worden.

3496. Das Signal **Grenze für die Rückkehr von Fahrzeugen von der freien Strecke** *(weiße quadratische Tafel mit schwarzem Rand und zwei schwarzen, nach unten zeigenden Pfeilen)* weist den Triebfahrzeugführer eines Triebfahrzeugs an, hinter welche Stelle auf der freien Strecke er mit allen Fahrzeugen fahren muss, um den Abschnitt zu räumen, der die Anlage beeinflusst.

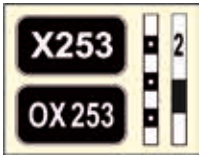
3497. Das Signal **Grenze für die Rückkehr von Fahrzeugen von der freien Strecke** *(weiße quadratische Tafel mit schwarzem Rand und zwei schwarzen, nach unten zeigenden Pfeilen, über der Tafel ein weiße rechteckige, auf der längeren Seite stehende Tafel mit schwarzer Aufschrift, die die Mindestzeit angibt, nach deren Ablauf das Fahrzeug zurückkehren darf)* weist den Triebfahrzeugführer eines Triebfahrzeugs an, hinter welche Stelle auf der freien Strecke er mit allen Fahrzeugen fahren muss, um den Abschnitt zu räumen, der die Anlage beeinflusst, und legt die Mindestzeit in Minuten fest, nach deren Ablauf das Fahrzeug zurückkehren darf.

3498. Das Signal **Mindestzeit für die Rückkehr von Fahrzeugen von der freien Strecke** *(weiße rechteckige, auf der längeren Seite stehende Tafel mit schwarzer Aufschrift, die die Mindestzeit angibt, nach deren Ablauf das Fahrzeug zurückkehren darf)* legt die Mindestzeit in Minuten fest, nach deren Ablauf Fahrzeuge, die hinter das Signal **Grenze für die Rückkehr von Fahrzeugen von der freien Strecke** gefahren sind, zurückkehren dürfen.

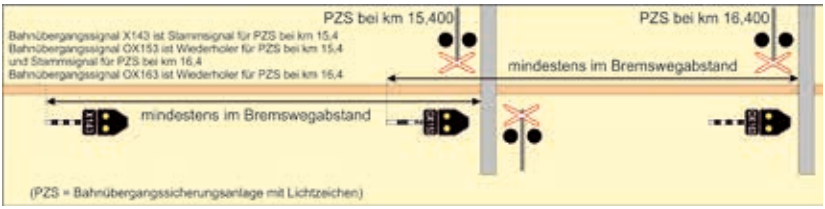


Kapitel VI
Bahnübergangssignale

3508. **Stamm-Bahnübergangssignale und Bahnübergangssignalwiederholer** haben schwarze Kennzeichnungsschilder (ggf. mit weißer Umrandung) mit weißen Aufschriften und Mastanstrichen oder Mastschildern mit weißen und schwarzen Streifen. Die Mastschilder haben, wenn sie nicht rückstrahlend sind, in den schwarzen Streifen weiße Reflektoren; eine ggf. vorhandene schwarze Zahl gibt die Zahl der mit Sicherungsanlagen ausgerüsteten Bahnübergange an, deren Stellung das Bahnübergangssignal signalisiert, wenn die Anzahl der Bahnübergänge höher ist als einer.



3509. In einigen Fällen kann ein Bahnübergangssignal für manche Bahnübergangssicherungsanlage mit Lichtzeichen ein Stammsignal und für andere ein Wiederholer sein. Ein solches Bahnübergangssignal ist als Wiederholer gekennzeichnet.



3510. Das Signal **Ungesicherter Bahnübergang** *(zwei gelbe Lichter oder zwei gelbe kreisförmige Reflektoren nebeneinander)* weist den Triebfahrzeugführer an, zum folgenden Bahnübergang mit Sicherungsanlage (bzw. zu so vielen Bahnübergängen mit Sicherungsanlage, wie auf dem Mastschild oder Mastanstrich ausgewiesen sind) mit erhöhter Vorsicht zu fahren.

3511. Das Signal **Gesicherter Bahnübergang** *(zwei gelbe Lichter oder zwei gelbe kreisförmige Reflektoren nebeneinander und über ihnen in der Mitte ein weißes Licht, die zusammen ein gleichschenkliges Dreieck bilden)* informiert über die korrekte Funktion der Sicherungsanlage.

3512. Das Signal **Gesicherter Bahnübergang** *(zwei gelbe Lichter oder zwei gelbe kreisförmige Reflektoren nebeneinander und über ihnen in der Mitte ein weißes Blinklicht, die zusammen ein gleichschenkliges Dreieck bilden)* informiert über die korrekte Funktion der Sicherungsanlage. Außerdem weist dieses Signal den Triebfahrzeugführer an, dem Fahrdienstleiter zu melden, dass am Bahnübergangssignal ein weißes Blinklicht leuchtet.

(...) ✶

3513. Ist das Bahnübergangssignal eine unveränderliche Signaleinrichtung und zeigt deshalb nur das Signal **Ungesicherter Bahnübergang**, entfällt für den Triebfahrzeugführer die Pflicht, eine Störung des Bahnübergangssignals zu melden.

Ist ein ortsfestes Bahnübergangssignal als unveränderliche Signaleinrichtung eingerichtet, wird das in den TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse) aufgeführt.

3514. Ein **nicht ortsfestes Bahnübergangssignal** muss kein Schild mit Signalbezeichnung haben und das Mastschild kann auch waagerecht angebracht sein. Es kann in großer oder auch kleiner Form ausgeführt sein.

Nicht ortsfeste Bahnübergangssignale sind immer unveränderliche Signaleinrichtungen.

Kapitel VIII
Störungen und Abschaltung von Bahnübergangssicherungsanlagen

3547. Stellt der Triebfahrzeugführer eine Störung (Nichtschließen) der Sicherungsanlage fest, über die er nicht verständigt wurde, muss er wiederholt das Signal **Achtung** geben und nach Möglichkeit vor dem Bahnübergang anhalten. Er darf die Fahrt so fortsetzen, als wenn er mit Befehl Op, Teil A verständigt worden wäre. Gelingt es dem Triebfahrzeugführer nicht, vor dem Bahnübergang anzuhalten, muss er nicht mehr anhalten (wenn es nicht zu einem Zusammenstoß mit einem Straßenbenutzer gekommen ist).

3548. Jeder Mitarbeiter, der eine Störung an einer Bahnübergangssicherungsanlage bzw. an einem Bahnübergangssignal feststellt, hat diese sofort dem Fahrdienstleiter eines der benachbarten Bahnhöfe zu melden. Der Triebfahrzeugführer eines durchfahrenden Zuges muss dazu in diesem Bahnhof halten, wenn er die Störung nicht über Funk melden kann. (...)

bleibt frei

Teil Zehn
SPERRUNGEN

Kapitel I
Allgemeine Bestimmungen

3601. Bei Reparaturen, Instandhaltungsarbeiten, Umbau oder zur Wiederherstellung der Befahrbarkeit von Gleisen oder der Beseitigung von Hindernissen, die das Gleis unbefahrbar machen, können Strecken- oder Bahnhofsgleise, Weichen, Drehscheiben, feste Anlagen für den Elektrobetrieb u. ä. außer Betrieb gesetzt werden, oder es kann die Sicherungsanlage ganz oder nur zum Teil außer Betrieb genommen werden.

Sperrungen können **geplant** oder **ungeplant** sein.

3606. Unter Sperrung wird hier auch die Außerbetriebnahme der Sicherungsanlage verstanden. Die Bestimmungen dieses Teils, der Gleissperrungen behandelt, sind jedoch nicht vollständig auf ein außerbetrieb Nehmen der Sicherungsanlage selbst anwendbar. Die Vorgehensweise bei einem außerbetrieb Nehmen der Sicherungsanlage ist in den diesbezüglichen Vorschriften festgelegt, die das außerbetrieb Nehmen der Sicherungsanlage behandeln.

✶ (...)

Kapitel IV
Abschaltung der Fahrleitung

3655. **Abschaltung der Fahrleitung** ist ein Zustand, bei dem ein Teil der Fahrleitung abgeschaltet wird und alle elektrischen Triebfahrzeuge im betreffenden Abschnitt die Stromabnehmer senken müssen. Als Abschaltung der Fahrleitung gilt für die Zwecke der Vorschriften zur Organisation des Schienenverkehrs auch ein Zustand, bei dem die Fahrleitung zwar nicht abgeschaltet, aber nicht mit angelegten Stromabnehmern befahrbar ist. Bei einer Abschaltung der Fahrleitung kann ein Zug (...) je nach Neigungsverhältnissen den abgeschalteten (nicht befahrbaren) Abschnitt mit Schwung durchfahren (in diesen Abschnitt hineinfahren) oder er kann von einem Dieseltriebfahrzeug befördert werden.

✶ (...)

3659. Über eine außerplanmäßige Fahrt mit gesenkten Stromabnehmern müssen die Triebfahrzeugführer aller arbeitenden und dienstbereiten elektrischen Triebfahrzeuge mit schriftlichem Befehl verständigt werden. (...).

Stellt der Triebfahrzeugführer fest, dass nicht ortsfeste Signaleinrichtungen für den Elektrobetrieb auch außerhalb der Geltungszeit der Weisung zum Fahren mit abgesenkten Stromabnehmern aufgestellt sind, oder wurde er über das Fahren mit abgesenkten Stromabnehmern nicht verständigt, handelt er nach diesen Signaleinrichtungen.

3665. Soll ein Zug von einem Gleis mit abgeschalteter Fahrleitung abfahren, kann ihn ein Dieseltriebfahrzeug hinausschieben, sodass sich das elektrische Triebfahrzeug hinter der Trennstelle (elektrischen Trennung) befindet.

Nach dem Hinausschieben des Zuges aus dem Bahnhof und Abkuppeln des Triebfahrzeugs, das den Zug hinausgeschoben hat, darf der Triebfahrzeugführer den Zug erst nach Zustimmung des Mitarbeiters in Gang setzen, der das Dieseltriebfahrzeug abgekuppelt hat.

Wenn der Druck im Hauptdruckluftbehälter nicht unter 5 bar sinkt, muss das Dieseltriebfahrzeug, das das Hinausschieben durchführt, nicht an den Zug angekuppelt werden und der Zug muss nach dem Hinausschieben nicht anhalten. Über diese Art des Hinausschiebens einigt sich der Fahrdienstleiter mit dem Triebfahrzeugführer des führenden Triebfahrzeugs und verständigt darüber auch den Triebfahrzeugführer des Triebfahrzeugs, das das Hinausschieben durchführt.

3667. Hat der Triebfahrzeugführer eine Weisung zum Absenken des Stromabnehmers erhalten, darf er ihn nicht heben, ehe er dazu eine entsprechende Weisung erhalten hat.

Teil Zwölf
DURCHFÜHRUNG DES SCHIENENVERKEHRS

Kapitel II
Fahrzeugbenutzung

A. BEDINGUNGEN FÜR DEN EINSATZ UND DIE BEFÖRDERUNG VON TRIEBFAHRZEUGEN

3781. Für die technische Eignung der Triebfahrzeuge und Spezialtriebfahrzeuge nach den allgemeinverbindlichen Rechtsvorschriften und für die Einhaltung weiterer, vom Infrastrukturbetreiber festgelegter Vertragsbedingungen beim Einsatz der Fahrzeuge auf der von der SŽDC betriebenen Infrastruktur haftet das EVU.

3782. In einem Triebfahrzeug im Streckeneinsatz (...) müssen mindestens eine rote Signalflagge, eine Handleuchte mit weißem Licht, zwei Schlussscheiben und eine gelbe Tafel aus reflektierendem Material[24] vorhanden sein.

3783. Im Zug können Triebfahrzeuge als:
a) arbeitende Triebfahrzeuge,
b) beförderte Triebfahrzeuge
eingestellt sein.

3784. Die Zulässigkeit der Fahrt von Triebfahrzeugen einer bestimmten Baureihe auf einer bestimmten Strecke heißt **Einsatzfähigkeit von Triebfahrzeugen**.

In den TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse) ist aufgeführt, welche Triebfahrzeuge fahren und befördert werden dürfen, sowohl einzeln als auch in größeren Gruppen. Elektrische Triebfahrzeuge mit der entsprechenden Einsatzgruppe sind mit abgesenkten Stromabnehmern auch auf nicht elektrifizierten Strecken einsetzbar, wenn für eine bestimmte Triebfahrzeug-Baureihe nicht anders festgelegt.

3785. Züge werden mit arbeitenden Triebfahrzeugen befördert, die die für die Zugfahrt benötigte Zugkraft entwickeln.
Arbeitende Triebfahrzeuge sind
a) an der Zugspitze,
b) Schiebetriebfahrzeuge,
c) Zwischentriebfahrzeuge.

3786. **Triebfahrzeug an der Spitze des Zuges** ist ein Triebfahrzeug, das für die Beförderung von Zügen bestimmt ist; (...).

---

24 Sollte ausnahmsweise die gelbe Scheibe nicht vorhanden sein, wird das Signal nicht angewendet.

Für ein einziges Triebfahrzeug an der Zugspitze wird auch der Begriff „Zugtriebfahrzeug“ verwendet.

Befinden sich an der Zugspitze zwei oder mehr arbeitende Triebfahrzeuge, ist das letzte davon das Zugtriebfahrzeug, und die vor ihm eingestellten Triebfahrzeuge sind Vorspanntriebfahrzeuge. Bei mehreren Vorspanntriebfahrzeugen werden sie vom Zugtriebfahrzeug bis hin zum führenden Triebfahrzeug nummeriert.

3787. **Zugtriebfahrzeug** ist:
a) das einzige Triebfahrzeug im Zug, das an der Zugspitze, am Zugschluss (kann den Zug schieben) oder mitten im Zug eingestellt sein kann (kann den Zug gleichzeitig schieben und ziehen);
b) das bei einem Zug mit zwei und mehr Triebfahrzeugen an der Spitze unmittelbar hinter dem Vorspanntriebfahrzeug (bzw. den Vorspanntriebfahrzeugen) eingestellte Triebfahrzeug.

3788. **Vorspanntriebfahrzeug** ist das erste Triebfahrzeug bei einem von zwei Triebfahrzeugen gezogenen Zug. Bei einem von mehreren Triebfahrzeugen gezogenen Zug sind das alle Triebfahrzeuge vor dem Zugtriebfahrzeug.

3789. **Schiebetriebfahrzeug** ist ein arbeitendes Triebfahrzeug, das am Ende eines Zuges, der ein arbeitendes Triebfahrzeug an der Zugspitze hat, eingestellt ist. Ein Schiebetriebfahrzeug kann als
a) gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug fahren, d. h. angehängt an den Zug und an die durchgehende Bremse angeschlossen,
b) nicht gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug fahren, d. h. nicht angehängt an den Zug oder nicht an die durchgehende Bremse angeschlossen, und es beendet die Arbeit auf der freien Strecke oder in einem Bahnhof, den der Zug durchfährt.

Für einen Zug mit Schiebetriebfahrzeug, das während der Fahrt abgekoppelt wird, gelten die Bestimmungen dieser Vorschrift wie für einen Zug mit nicht gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug, wenn nicht in konkreten Fällen anders festgelegt.

3790. Bei einem Zug, der nur aus zwei und mehr arbeitenden Triebfahrzeugen besteht, ist das erste Fahrzeug das Zug- und das letzte das Schiebetriebfahrzeug. Die übrigen Triebfahrzeuge sind Zwischentriebfahrzeuge.

3791. Bei Zügen mit arbeitendem Triebfahrzeug an der Spitze darf ein Schiebetriebfahrzeug
a) im Bahnhofsbereich benutzt werden, wenn es notwendig ist, um den Zug bei der Abfahrt in Gang zu setzen oder um den Ausfahr-Bahnhofskopf schneller zu räumen,
b) auf Strecken mit Steigung benutzt werden, und zwar auch dort, wo sich eine Steigung mit einer ebenen Strecke oder einem Gefälle abwechselt.

Strecken, auf denen das Nachschieben gestattet ist, sowie Strecken, auf denen zwei Schiebetriebfahrzeuge verwendet werden dürfen, sind in den TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse) aufgeführt.

Ein Nachschieben mit Elektro- oder Dieseltriebwagen darf auf allen Strecken bei allen Reiseverkehrszügen verwendet werden, die an der Zugspitze ein arbeitendes Triebfahrzeug haben.

3792. Fährt das Schiebetriebfahrzeug nach Beendigung seiner Arbeit mit dem Zug in den benachbarten oder einen weiteren Bahnhof, muss es an den Zug angekuppelt sein. Fährt der Zug planmäßig in diesem Bahnhof durch und das Schiebetriebfahrzeug hat keinen mechanischen Entkuppler, muss der Zug in diesem Bahnhof anhalten.

Über das Einstellen eines Schiebetriebfahrzeugs müssen sowohl der Triebfahrzeugführer des führenden Triebfahrzeugs als auch die Triebfahrzeugführer der übrigen arbeitenden Triebfahrzeuge verständigt werden, entweder mit dem Fahrplan oder durch das EVU. Bei Reiseverkehrszügen können als Schiebetriebfahrzeuge Elektro- oder Dieseltriebwagen oder -züge eingestellt werden. Über deren Einstellen werden, sofern sie nicht die Fahrt auf freier Strecke beenden, die Triebfahrzeugführer der übrigen arbeitenden Triebfahrzeuge nicht verständigt.

Über den Einsatz eines Schiebetriebfahrzeugs im Bahnhofsbereich werden sowohl der Triebfahrzeugführer des führenden als auch der des Schiebetriebfahrzeugs mündlich verständigt.

3793. Über die Art der Kupplung des Schiebetriebfahrzeugs mit dem Zug muss das EVU immer den Betriebsdispatcher verständigen. Dieser muss darüber den Fahrdienstleiter des Bahnhofs verständigen, in dem das Schiebetriebfahrzeug abgehängt werden soll oder hinter dem das Schiebetriebfahrzeug seine Arbeit beenden und zurückkehren soll; über die Fahrt eines nicht gekuppelten Schiebetriebfahrzeugs muss er die Fahrdienstleiter aller Bahnhöfe in dem Abschnitt verständigen, in dem das nicht gekuppelte Schiebetriebfahrzeug fährt. Diese Bestimmung gilt nicht bei planmäßigen Schiebetriebfahrzeugen, wenn sich die Art der Kupplung nicht ändert.

3794. Nach Beendigung der Arbeit des nicht gekuppelten Schiebetriebfahrzeugs fährt das Triebfahrzeug zu einem eventuellen Signal **Grenze für die Rückkehr von Fahrzeugen von der freien Strecke** oder **Halteplatz** immer nach den Sichtverhältnissen.

3795. Das EVU muss den Triebfahrzeugführer des führenden und auch des Schiebetriebfahrzeugs über alle Abweichungen vom Fahrplan verständigen, die den Schiebedienst betreffen (z. B. außerplanmäßiges Nachschieben bei einem Zug, Schiebetriebfahrzeug außerplanmäßig gekuppelt oder nicht gekuppelt, Störung am mechanischen Entkuppler, Schiebetriebfahrzeug ausnahmswei-

se nicht an die durchgehende Bremse des Zuges angeschlossen, Rückkehr des Schiebetriebfahrzeugs außerplanmäßig von einer anderen Stelle als vom Fahrplan angeordnet, Fahren mit Schiebetriebfahrzeug in einen anderen Bahnhof u. ä.). Diese Änderungen muss das EVU dem Betriebsdispatcher melden, und der Betriebsdispatcher meldet das allen beteiligten Bahnhöfen.

3796. **Zwischentriebfahrzeug** ist ein arbeitendes Triebfahrzeug, das mitten in einem Zug, der ein arbeitendes Triebfahrzeug an der Zugspitze hat (bei einem geschobenen Zug am Zugende), eingestellt ist.

Bei Zügen des Reiseverkehrs können Elektro- oder Dieseltriebwagen oder -züge an jeder beliebigen Stelle im Zug als Zwischentriebfahrzeuge eingestellt werden.

Über das Einstellen eines Zwischentriebfahrzeugs müssen sowohl der Triebfahrzeugführer des führenden Triebfahrzeugs als auch die Triebfahrzeugführer der übrigen arbeitenden Lokomotiven verständigt werden, entweder durch den Fahrplan oder durch das EVU.

3797. Über das Einstellen eines Triebfahrzeugs der Einsatzgruppe „3“ in den Zug (außer dem führenden Triebfahrzeug oder wenn es sich um das planmäßige, im Fahrplan aufgeführte Einstellen dieses Triebfahrzeugs handelt) muss das EVU den Triebfahrzeugführer des führenden Triebfahrzeugs schriftlich verständigen.

Über das Einstellen eines Triebfahrzeugs der Einsatzgruppe „3“ in eine Rangierfahrt (...) wird der Triebfahrzeugführer des führenden Triebfahrzeugs mündlich vom Leiter des Rangierpersonals verständigt.

3799. Beförderte Triebfahrzeugs sind solche Triebfahrzeuge, die im Zug keine Zugkraft entwickeln. Sie dürfen nur in Zügen befördert werden, deren festgelegte Geschwindigkeit nicht höher ist als die Höchstgeschwindigkeit des beförderten Triebfahrzeugs. Triebfahrzeuge werden im Zug als nicht arbeitende oder als dienstbereite Triebfahrzeuge befördert.

Bei der Beförderung von Triebfahrzeugen muss immer deren zulässige Einsatzfähigkeit und das Einstellen gemäß TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse) beachtet werden.

3800 Die einzelnen Arten der Beförderung von Triebfahrzeugen (Lokomotiven wie auch Elektro- oder Dieseltriebwagen und -zügen) haben folgende charakteristische Merkmale:

a) **nicht arbeitendes Triebfahrzeug** ist ein Triebfahrzeug, das keine Zugkraft entwickeln kann oder das zwar betriebsfähig, aber nicht mit Triebfahrzeugpersonal besetzt ist. Ist es aus technischen oder betrieblichen Gründen notwendig oder zweckmäßig, werden sie von einem fachlich befähigten Mitarbeiter begleitet. Ein nicht arbeitendes elektrisches Triebfahr-

zeug darf nicht mit angelegten Stromabnehmern fahren, auch nicht, wenn es von einem fachlich befähigten Mitarbeiter begleitet wird. Das Gewicht eines nicht arbeitenden Triebfahrzeugs wird immer in das Beförderungsgewicht des Zuges eingerechnet,

b) **dienstbereites Triebfahrzeug** ist ein betriebsfähiges, mit Triebfahrzeugpersonal besetztes Triebfahrzeug, es kann bei Bedarf als arbeitendes verwendet werden. Wird es als arbeitendes Triebfahrzeug genutzt, gelten für die Festlegung seiner Einsatzfähigkeit und das Einstellen im Zug die gleichen Kriterien wie für arbeitende Triebfahrzeuge. Das Gewicht eines dienstbereiten Triebfahrzeugs wird immer in das Beförderungsgewicht des Zuges eingerechnet.

C. BEDINGUNGEN FÜR DEN EINSATZ UND DIE BEFÖRDERUNG SONSTIGER FAHRZEUGE

Allgemeine Bedingungen für das Einstellen von Fahrzeugen in den Zug

3844. Wird in den Zug ein Fahrzeug eingestellt (einschließlich Triebfahrzeug), dessen maximale Geschwindigkeit, Einsatzfähigkeit, technischer Zustand oder Besetzung mit Personal eine Reduzierung der festgelegten Geschwindigkeit erfordern, verständigt das EVU nachweislich den Triebfahrzeugführer über die niedrigere festgelegte Geschwindigkeit. Kann der Zug aus diesem Grund seine Fahrtzeit nicht einhalten, (...) teilt das EVU dem Betriebsdispatcher diesen Umstand mit. Die Fahrt eines solchen Zuges wird so organisiert, dass es zu keinen Störungen von Fahrplantrassen anderer EVU kommt, ausgenommen der Trasse ,die ihm als Restfahrwegkapazität zugeteilt wurde, oder das EVU fordert die Neuzuteilung von Fahrwegkapazität mit einer dem Ist-Zustand entsprechenden Geschwindigkeit an.

Kapitel VI
Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen

3906. Das EVU ist dafür verantwortlich, dass
   a) die Ladung auf in der Genehmigung aufgeführte Wagen verladen wird,
   b) die tatsächlichen Maße der kritischen Punkte einer Sendung mit Lademaßüberschreitung mit den in der Genehmigung aufgeführten Angaben übereinstimmen,
   c) die angeordneten Bedingungen für die Beförderung der außergewöhnlichen Sendung erfüllt werden,
   d) die Sendung mit den entsprechenden Aufklebern zur Beförderung außergewöhnlicher Sendungen gekennzeichnet wird.

3911. Das EVU muss sicherstellen, dass der Triebfahrzeugführer über eine angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung beim Transport einer außergewöhn-

lichen Sendung wie folgt schriftlich verständigt wird: „Rychlost 50/20 km/h/ Geschwindigkeit 50/20 km/h“.

Die Angabe vor dem Schrägstrich ist die Geschwindigkeit (in km/h), die während des Transports nicht überschritten werden darf. Ist eine Begrenzung der festgelegten Geschwindigkeit nicht erforderlich, wird vor dem Schrägstrich der Buchstabe „N“ angegeben.

Der Triebfahrzeugführer passt die Geschwindigkeit auf den Wert hinter dem Schrägstrich
a) nach einem Signal der Hauptsignaleinrichtung, das eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h oder 40 km/h anordnet, in dem Bereich, für den diese Signaleinrichtung gilt,
b) über Weichen in einem Bahnhof mit Einfahr-(Ausfahr-)geschwindigkeit 40 km/h und weniger,
c) beim Rangieren über Weichen,
an.

Kapitel VII
Zugpersonal

A. PFLICHTEN DES ZUGPERSONALS VOR ABFAHRT UND WÄHREND DER FAHRT DES ZUGES

Pflichten bei der Abfahrt des Zuges (allgemein)

3925. Im Bahnhof beobachtet der Triebfahrzeugführer des führenden Triebfahrzeugs bei der Abfahrt und Durchfahrt des Zuges, ob ihm die entsprechenden Signaleinrichtungen die Fahrt gestatten und ob das Ausfahrgleis frei ist.

3926. Wenn der Triebfahrzeugführer eines Zuges feststellt, dass der Zug
a) auf das falsche Gleis fährt und er über diese Fahrt nicht schriftlich verständigt wurde,
b) auf eine andere Strecke fährt als vom Fahrplan vorgeschrieben, wenn er
(...)
bc) nicht mit schriftlichem Befehl über die Umleitungsfahrt verständigt worden ist,
c) auf dem richtigen Gleis, entgegen der richtigen Fahrtrichtung fährt (...), er aber über die Fahrt auf einem anderen Streckengleis oder einer anderen Strecke verständigt (bzw. informiert) worden ist,
muss er unverzüglich anhalten und die entstandene Situation so schnell wie möglich dem Fahrdienstleiter direkt oder über einen anderen Mitarbeiter melden.

(...).

Pflichten während der Fahrt des Zuges

3933. Der Triebfahrzeugführer des führenden Triebfahrzeugs ist verantwortlich für alle betrieblichen Maßnahmen, die sich aus der Zugfahrt und dem Kontakt mit den Mitarbeitern ergeben, die den Schienenverkehr leiten und organisieren.

Die Pflichten der Mitglieder des Zugpersonals (...) in Bahnhöfen, Betriebsstellen nach D3, (...) einschließlich der technologischen Abläufe legt die ZDD (Grundlegende Betriebsdokumentation) fest.

3934. Während der Fahrt des Zuges achtet der Triebfahrzeugführer des führenden Triebfahrzeugs darauf, ob die entsprechenden Signaleinrichtungen die Fahrt gestatten, und verfolgt beim Einfahren in einen Bahnhof, eine Betriebsstelle nach D3 (...), ob das Einfahrgleis frei ist.

3935. Tritt während der Zugfahrt auf freier Strecke eine Unregelmäßigkeit ein, meldet der Triebfahrzeugführer diesen Umstand unverzüglich dem Fahrdienstleiter und vereinbart mit ihm die Art der Beseitigung der Störung und die Bedingungen für die weitere Zugfahrt.

3936. Der Triebfahrzeugführer ist verpflichtet, mit allen verfügbaren Mitteln den Zug anzuhalten, wenn er feststellt, dass seine Fahrt nicht gestattet ist, wenn der Zug gefährdet ist bzw. durch seine Weiterfahrt andere Anlagen (Fahrleitung, Signaleinrichtungen u. ä.) gefährdet sein könnten.

Wenn der Triebfahrzeugführer während der Zugfahrt auf einer mehrgleisigen Strecke (bei parallel verlaufenden Strecken) bemerkt, dass ein anderer Zug durch eine Störung am Gleis oder an der Fahrleitung, durch ein Hindernis auf der Strecke oder in Streckennähe u. ä. gefährdet sein könnte, muss er sofort am Triebfahrzeug das Signal **Halt, Anhalten mit allen Mitteln** einschalten beziehungsweise es, wenn er merkt, dass ihm Fahrzeuge entgegenkommen, oder bei verringerter Sicht auch um ein hörbares Signal ergänzen und so schnell wie möglich den Fahrdienstleiter verständigen und sich nach dessen Weisungen richten. Ist Gefahr im Verzug, setzen der Triebfahrzeugführer und auch der Fahrdienstleiter alle verfügbaren Mittel zum Anhalten des Zuges ein, dessen Fahrt durch das festgestellte Hindernis gefährdet ist.

Ebenso muss der Triebfahrzeugführer selbst oder über die Mitglieder des Zugbegleitpersonals alle verfügbaren Mittel zum Anhalten des Zuges, dessen Fahrt durch das festgestellte Hindernis gefährdet ist, einsetzen, wenn er den Fahrdienstleiter nicht über die Gefährdung der Fahrt des Zuges auf dem Nachbargleis verständigen kann.

3937. Hält der Triebfahrzeugführer vor einer nicht befahrbaren Stelle auf der freien Strecke, die gedeckt ist, so ermittelt er bei dem Mitarbeiter, der die nicht befahrbare Stelle sichert, die Ursache für die Deckung und vereinbart mit den

Fahrdienstleitern der benachbarten Bahnhöfe die Bedingungen und die Art und Weise der Weiterfahrt des Zuges.

3938. Mit einem Zug, der mit seiner Spitze erst hinter einer die Fahrt verbietenden Hauptsignaleinrichtung angehalten hat, darf der Triebfahrzeugführer nicht ohne Zustimmung des Fahrdienstleiters (...), der dieses Signaleinrichtung bedient, zurücksetzen.

3939. Bei Zügen mit Schiebetriebfahrzeug oder mit einem dienstbereiten Triebfahrzeug am Ende des Zuges muss der Triebfahrzeugführer dieses Triebfahrzeugs sicherstellen, dass sich dessen Ende nach dem Anhalten des Zuges nicht zurück hinter das Grenzzeichen verschiebt.

B. PFLICHTEN DES ZUGPERSONALS BEI AUSSERPLANMÄSSIGEM HALT DES ZUGES AUF FREIER STRECKE

3952. Hat ein Zug außerplanmäßig auf freier Strecke angehalten und der Triebfahrzeugführer hat keine Möglichkeit, diese Unregelmäßigkeit dem Fahrdienstleiter zu melden, muss er nach Ablauf von 15 Minuten damit rechnen, dass der Fahrdienstleiter Notmaßnahmen eingeleitet hat. (…).

3953. Steht der Zug länger als 10 Minuten an einer Einfahr- oder einer Blocksignaleinrichtung, macht der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter oder einen anderen Mitarbeiter, der die Signaleinrichtung bedient, auf den Zug aufmerksam. Bei einer Einfahr-, Zwischen- oder Blocksignaleinrichtung, die erloschen ist oder ein zweifelhaftes Signal zeigt, oder wenn der Triebfahrzeugführer verständigt wird, dass das Vorbeifahren an dieser Signaleinrichtung mit schriftlichem Befehl gestattet wird, meldet sich der Triebfahrzeugführer sofort.

Die Bestimmungen dieses Artikels beziehen sich nicht auf Signaleinrichtungen des Automatischen Blocks.

3954. Bei einem außerplanmäßigen Halt eines Zuges mit Personenbeförderung auf freier Strecke verständigt der Triebfahrzeugführer die Mitarbeiter des Zugbegleitpersonals über die Ursache des Halts (wenn sie ihm bekannt ist). Das Zugbegleitpersonal gewährleistet, dass die Reisenden im gegebenen Umfang informiert werden, und verhindert nach Möglichkeit, dass sie aus dem Zug aussteigen.

3955. Wenn der Triebfahrzeugführer ein Hilfstriebfahrzeug anfordert, darf er die Fahrt nicht ohne Zustimmung des Fahrdienstleiters des vorgelegenen Bahnhofs fortsetzen.

(...).

3956. Meldet der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter, dass der Zug auf der Strecke angehalten hat, muss er für die Weiterfahrt immer die Erlaubnis des Fahrdienstleiters des vorgelegenen Bahnhofs anfordern, und zwar direkt oder über den Fahrdienstleiter des rückgelegenen Bahnhofs. (...).

Kann der Triebfahrzeugführer die Erlaubnis des Fahrdienstleiters nicht einholen, darf er nach Sichtverhältnissen weiterfahren und muss annehmen, dass die Bahnübergänge mit Sicherungsanlagen nicht geschlossen sind, und hat deshalb so zu handeln, als ob er mit Befehl Op, Teil A, verständigt worden wäre. Der Triebfahrzeugführer muss bei der Weiterfahrt wiederholt das Signal Achtung geben.

Ein Rücksetzen (Rückkehr) des Zuges ohne Zustimmung des Fahrdienstleiters des rückgelegenen Bahnhofs ist nicht gestattet!

3957. Wenn der Zug vor einem nicht ortsfesten Signal **Halt** anhält und nicht festgestellt werden kann, warum dieses Signal gegeben wird, darf der Triebfahrzeugführer nach Sichtverhältnissen weiterfahren; die Geschwindigkeit muss er so anpassen, dass er auch vor einer eventuell nicht befahrbaren Stelle zum Halten kommt. Kann während der Fahrt Verbindung mit wenigstens einem Fahrdienstleiter der benachbarten Bahnhöfe aufgenommen werden, richtet sich der Triebfahrzeugführer bei der Weiterfahrt nach dessen Weisungen. Kann während der Fahrt keine Verbindung mit einem Fahrdienstleiter aufgenommen werden, muss der Triebfahrzeugführer bis zum nächsten Bahnhof nach Sichtverhältnissen fahren, dort hält er an und meldet den Vorfall dem Fahrdienstleiter.

3958. Wird der Zug getrennt oder gibt es andere Unregelmäßigkeiten, die sich durch starken Druckabfall oder Entweichen der Luft aus der Hauptluftleitung bemerkbar machen (z. B. bei Betätigung der Notbremse), ist der Triebfahrzeugführer verpflichtet, unverzüglich alle verfügbaren Maßnahmen zu ergreifen, um die Ursache für das Anhalten des Zuges zu ermitteln, und die Störung dem Fahrdienstleiter zu melden. Bei der Zugfahrt auf einer mehrgleisigen Strecke müssen der Triebfahrzeugführer und auch der Fahrdienstleiter von einem Hindernis für die Zugfahrt auf dem Nachbargleis und der Unbefahrbarkeit dieses Gleises ausgehen. Der Triebfahrzeugführer muss deshalb sofort am Triebfahrzeug das Signal **Halt, Anhalten mit allen Mitteln** einschalten und es gegebenenfalls, wenn er beobachtet, dass ihm Schienenfahrzeuge entgegenkommen, oder bei verringerter Sicht um ein hörbares Signal ergänzen.

Der Fahrdienstleiter des Bahnhofs, der die Nachricht entgegen genommen hat, muss sicherstellen, dass auf dieses Gleis (diese Gleise) kein Zug abgelassen wird, bis festgestellt werden kann, dass das Gleis frei und befahrbar ist. Wenn ein solcher Zug bereits abgelassen wurde, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer melden, auf welchem Gleis und in welche Richtung der Zug fährt. Der Triebfahrzeugführer muss im Rahmen seiner Möglichkeiten diesem Zug das Signal **Halt, Anhalten mit allen Mitteln** geben. Haben

jedoch Triebfahrzeugführer oder Fahrdienstleiter mit dem Triebfahrzeugführer des gefährdeten Zuges Verbindung über eine Telekommunikationseinrichtung, nutzen sie diese Verbindung, um den Zug zu informieren (anzuhalten).

3959. Wird die Notbremse zu einer Zeit benutzt, in der sie überbrückt wird, oder in einem Abschnitt, in dem die Notbremsüberbrückung eingesetzt werden muss, muss der Triebfahrzeugführer anhalten, sobald der gesamte Zug den Abschnitt verlassen hat, in dem die Notbremsüberbrückung eingesetzt werden muss. Weiter hat er nach dem vorstehenden Artikel zu verfahren.

C. PFLICHTEN DES ZUGPERSONALS VOR DEM ANHALTEN UND WÄHREND DES AUFENTHALTS DES ZUGES IM BAHNHOF

3972. Während der Einfahrt des Zuges ist der Triebfahrzeugführer verpflichtet, darauf zu achten, ob ihm im Bahnhof, insbesondere von den Posten, Signale gegeben werden.

Der Triebfahrzeugführer des führenden Triebfahrzeugs muss mit der Zugspitze an der Stelle anhalten, die in dieser Vorschrift festgelegt ist; nach dem Anhalten ist er dafür verantwortlich, dass das vordere Grenzzeichen freigehalten wird.

3974. Nach dem Anhalten des Zuges darf der Zug nur mit Erlaubnis des Fahrdienstleiters, die direkt oder über den dafür bestimmten Mitarbeiter des Bahnhofs gegeben wird, vorrücken oder zurücksetzen (z. B. um den Bahnsteig freizumachen, zum Zuladen u. ä.). Dabei müssen alle für das Rangieren geltenden Bestimmungen dieser Vorschrift eingehalten werden. Bei einem Zug mit Personenbeförderung müssen das Zugbetreuungspersonal und die Reisenden auf diese Bewegung extra hingewiesen werden. ✶

3975. Nach dem Anhalten des Zuges müssen der Triebfahrzeugführer bzw. die Mitarbeiter des Zugbegleitpersonals den Fahrdienstleiter auf alle Umstände hinweisen, die auf die Weiterfahrt des Zugs Einfluss haben oder haben können. Der Fahrdienstleiter ist insbesondere darauf hinzuweisen, wenn der planmäßige Aufenthalt des Zuges im Bahnhof verlängert werden muss.

Ist wegen des Verladens von Sendungen mit einem längeren Aufenthalt oder einer außerplanmäßigen Behandlung des Zuges im benachbarten Bahnhof (Haltepunkt, Ladestelle, u. ä.) zu rechnen, weist der zuständige Mitarbeiter des Zugbegleitpersonals den Fahrdienstleiter darauf hin, und dieser verständigt den zuständigen Mitarbeiter.

3976. Wurde während der Zugfahrt an einem Wagen ein Mangel festgestellt oder wurde das dem Fahrdienstleiter von den Strecken- oder anderen Mitarbeitern gemeldet, muss der Wagen nach dem Anhalten besichtigt werden. Auf die

Notwendigkeit der Durchsicht weist der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer hin.

3977. Bei einem außerplanmäßigen Halt eines Zuges mit Personenbeförderung im Bahnhof verständigt der Triebfahrzeugführer die Mitarbeiter des Zugbegleitpersonals über die Ursache des Haltes (wenn sie ihm bekannt ist). Das Zugbegleitpersonal gewährleistet, dass die Reisenden im gegebenen Umfang informiert werden, und verhindert nach Möglichkeit, dass sie aus dem Zug aussteigen.

F. DIENSTUNFÄHIGKEIT DES TRIEBFAHRZEUGFÜHRERS

4001. Wird der Triebfahrzeugführer des führenden Triebfahrzeugs dienstunfähig und befindet sich am Zug kein weiterer fachlich befähigter Mitarbeiter, der das Führen des Triebfahrzeugs übernehmen kann, darf der Zug die Fahrt nicht fortsetzen. Der Leiter des Zugbegleitpersonals informiert unverzüglich den Fahrdienstleiter über die entstandene Unregelmäßigkeit und handelt nach dessen Weisungen.

Wenn es sich um einen Zug ohne Zugbegleitpersonal handelt und der Fahrdienstleiter nicht vom Triebfahrzeugführer über die außerordentliche Situation informiert wurde, muss er von einem Hindernis auf der Strecke ausgehen. Der Fahrdienstleiter handelt analog wie bei einem außerplanmäßigen Halt des Zuges auf der Strecke und organisiert nach Feststellung des Zustandes auf der Strecke die Weiterfahrt des Zuges mit dem dienstunfähigen Triebfahrzeugführer über ein Hilfstriebfahrzeug.

bleibt frei

Teil Dreizehn
AUSSERORDENTLICHE VORKOMMNISSE UND ANDERE UNREGELMÄSSIGKEITEN

Kapitel I
Allgemeines

4016. Ein **außerordentliches Vorkommnis** im Schienenverkehr ist ein schwerer Unfall, ein Unfall oder eine Gefährdung des Schienenverkehrs, die die Sicherheit, Planmäßigkeit und den reibungslosen Ablauf des Schienenverkehrs, die Sicherheit von Personen und die sichere Funktion von Bauten und Anlagen gefährden oder stören oder die Umwelt bedrohen.

4018. **Meldestelle** ist die Stelle, der Unregelmäßigkeiten gemeldet werden und die sich um deren Weitermeldung kümmert.

4019. Jeder Mitarbeiter der SŽDC, eines EVU oder einer natürlichen oder juristischen Person, der auf der Grundlage eines Vertragsverhältnisses für die SŽDC Arbeiten oder andere Tätigkeiten ausführt, die sich auf den Infrastrukturbetrieb oder den Schienenverkehr auswirken (nachfolgend nur „Mitarbeiter“), der während seiner Arbeitszeit festgestellt oder glaubhaft erfahren hat, dass sich ein außerordentliches Vorkommnis oder eine andere Unregelmäßigkeit (im Sinne dieses Teils) ereignet hat, ist verpflichtet, diese zu melden. Und zwar
   a) bei einem außerordentlichen Vorkommnis der zuständigen Meldestelle gemäß nachfolgendem Kapitel,
   b) bei einer anderen Unregelmäßigkeit im Bahnhof dem Fahrdienstleiter, auf freier Strecke dem Fahrdienstleiter mindestens eines der benachbarten Bahnhöfe.

   Die oben angegebene Meldung muss die Meldestelle oder der Fahrdienstleiter in ein dafür bestimmtes Notizbuch eintragen; wird ein solches nicht geführt, in das Telefon-Protokollbuch.

Kapitel II
Außerordentliche Vorkommnisse

4028. Jeder Mitarbeiter, der nicht Mitarbeiter einer Meldestelle ist, ist verpflichtet, unverzüglich (auch wenn ihm nicht alle Einzelheiten bekannt sind) alle außerordentlichen Vorkommnisse, die er festgestellt hat, auch wenn er sie nicht selbst verursacht hat, an ihnen nicht beteiligt war bzw. von denen er glaubhaft Kenntnis erlangt hat, der nächsten Meldestelle zu melden, entweder direkt oder über den Fahrdienstleiter, Steuerfahrdienstleiter (...), bei einer Gleis-

anschlussstelle über die für die Organisation des Schienenverkehrs auf der Anschlussstelle zuständigen Personen.

Die Meldestellen sind in der entsprechenden ZDD (Grundlegende Betriebsdokumentation) festgelegt und in den TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse) aufgeführt.

4029. Beim Melden eines außerordentlichen Vorkommnisses hat der Mitarbeiter
a) seinen Nachnamen, Dienstfunktion, Organisationseinheit und die Stelle, von der er anruft,
b) den Ort des außerordentlichen Vorkommnisses und eine kurze Beschreibung des Vorkommnisses,
c) die Witterungsbedingungen
anzugeben.

Außerdem ist der Mitarbeiter verpflichtet, folgende Angaben zu machen, sofern er sie weiß und gegebenenfalls auch in der Lage ist, sie zu beurteilen:
d) Gattung und Nummer der betroffenen Züge,
e) Folgen des außerordentlichen Vorkommnisses (Todesfälle, verletzte Personen, Anzahl der entgleisten Fahrzeuge, Beschädigung von Anlagen der SŽDC oder des EVU und der beförderten Waren, Umweltfolgen, Entweichen gefährlicher Stoffe u. ä.),
f) Umfang der Unbefahrbarkeit von Gleisen,
g) ob es erforderlich ist, die Fahrleitungsspannung auf elektrifizierten Strecken abzuschalten,
h) Hinweise auf örtliche Besonderheiten (Tunnel, Brücke u. ä.).
Diese außerordentlichen Vorkommnisse muss er dann seinem unmittelbaren Vorgesetzten melden.

4031. Jeder Mitarbeiter, der während seiner Arbeitszeit feststellt, dass im Zusammenhang mit Fahrzeugbewegungen Personen erfasst oder überfahren wurden, ist verpflichtet, alle Maßnahmen zum Anhalten dieses Fahrzeugs zu ergreifen.

4032. Alle Mitarbeiter, die in ihrer Arbeitszeit feststellen, dass sich folgendes ereignet hat:
a) Zusammenstoß von Zügen,
b) Entgleisung von Fahrzeugen,
c) Kollision eines Schienenfahrzeugs mit einem Kraftfahrzeug,
d) Unerlaubtes Fahren von Fahrzeugen aufeinander zu oder hintereinander,
e) Trennung eines Zuges,
f) Auffahren auf ein Hindernis auf dem Verkehrsweg,
g) Beschädigung der Fahrleitung
und nicht zuverlässig feststellen können, dass das Nachbargleis (Gleise) befahrbar ist, müssen in allen diesen Fällen verhindern, dass ein Fahrzeug auf das Nachbargleis gelassen wird ((…), mit dem gegebenenfalls geprüft wird, ob das Gleis frei und durchfahrbar ist). Wenn sich dort bereits ein Fahrzeug

befindet, müssen sie alles tun, um einen Zusammenprall zu verhindern oder zumindest die Folgen des außerordentlichen Vorkommnisses abzumildern.

(...)

4034. Unmittelbar nach Entstehen des außerordentlichen Vorkommnisses sind alle Mitarbeiter, die sich während ihrer Arbeitszeit am Ereignisort befinden, verpflichtet, je nach den Umständen und Möglichkeiten weitere Gefahren oder eine Vergrößerung des Schadens zu vermeiden.

Sind Personen verletzt, ist der Umfang der Körperverletzung festzustellen, und die Mitarbeiter müssen erste Hilfe leisten oder sicherstellen. Zur Gewährleistung erster Hilfe müssen Züge mit Personenbeförderung und Hilfszüge, die zur Beseitigung der Folgen des außerordentlichen Vorkommnisses fahren, mit einer Sanitätstasche in ordnungsgemäßem und vollständigem Zustand ausgestattet sein.

Müssen Personen geborgen werden oder ist ein Brand entstanden oder entweichen gefährliche Stoffe oder kann von einer solchen Gefahr ausgegangen werden, ist unverzüglich die Feuerwehr zu rufen.

4035. Die Spuren des außerordentlichen Vorkommnisses dürfen bis zum Beginn der Untersuchung nicht verändert werden.

4036. Aufräum- und Wiederherstellungsarbeiten dürfen erst aufgenommen werden, wenn die Polizei, die Verkehrsinspektion, die Feuerwehr und die Mitarbeiter der SŽDC und auch des EVU, die das außerordentliche Vorkommnis untersuchen, klar und eindeutig ihre Zustimmung gegeben haben. Für notwendige Arbeiten zur Rettung von Menschenleben ist keine Einwilligung erforderlich, diese Maßnahmen müssen unverzüglich eingeleitet werden. Auch dabei ist darauf zu achten, dass Spuren nicht unnötigerweise vernichtet werden.

4039. Trennen sich während der Zugfahrt Fahrzeuge ab, müssen die Mitarbeiter, die auf ihnen verbleiben, nach Möglichkeit bremsen. Das Signal **Halt, Anhalten mit allen Mitteln** wird dem vorderen Teil des getrennten Zuges nur dann gegeben, wenn sicher ist, dass er nicht eingeholt werden kann.

4040. Stellt der Triebfahrzeugführer fest, dass der Zug getrennt wurde, und wurde er nicht selbsttätig gebremst, hält er den Zug nur an, wenn er davon ausgehen kann, dass die Fahrzeuge nicht hinter dem Zug fahren.

Fahren die Fahrzeuge hinter dem Zug, passt der Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeit des Zuges nach Möglichkeit so an, dass die abgetrennten Fahrzeuge den Zug einholen und ohne großen Aufprall auf ihn auffahren können. Wenn das geschieht, hält er den Zug an und verbindet die Zugteile. Das weitere Vorgehen stimmt er mit dem Fahrdienstleiter ab.

Entfernen sich die abgetrennten Fahrzeuge vom Zug, verständigt der Triebfahrzeugführer darüber auf schnellstmögliche Weise die benachbarten Bahnhöfe und gegebenenfalls Streckenposten.

Kapitel III
Brand im Zug und in Tunneln

4069. Der Triebfahrzeugführer muss bei einem Brand den Zug an der nächstgelegenen geeigneten Stelle anhalten.

Nach dem Löschen des Brandes prüft der Triebfahrzeugführer den Zustand des Triebfahrzeuges. Kann er die Fahrt nicht fortsetzen, fordert er ein Hilfstriebfahrzeug an.

4070. Den Brand im Zug meldet der Triebfahrzeugführer (bzw. das Zugbegleitpersonal) dem Fahrdienstleiter eines der benachbarten Bahnhöfe direkt oder über einen anderen Mitarbeiter.

Der Fahrdienstleiter meldet dann das außerordentliche Vorkommnis nach den Bestimmungen dieses Teils.

4071. Ist es notwendig, den Zug anzuhalten, muss der Triebfahrzeugführer (bzw. auch das Zugbegleitpersonal) darauf achten, dass er möglichst nicht in einem Tunnel oder an einer anderen Stelle zum Stehen kommt, an der eine eventuelle Evakuierung von Personen oder das Eingreifen von Rettungskräften erschwert wäre. Ebenso hat er zu verfahren, wenn er beim Gebrauch der Notbremse die Stelle, an der der Zug zum Halten kommt, beeinflussen kann (z. B. durch Notbremsüberbrückung).

4072. Nach dem Anhalten meldet der Triebfahrzeugführer direkt oder über einen anderen Mitarbeiter dem Fahrdienstleiter eines der benachbarten Bahnhöfe neben den bei jedem außerordentlichen Vorkommnis zu meldenden Angaben noch
a) die Ursache des Haltes,
b) den Ort des Haltes,
c) ob der Zug in einem Tunnel angehalten hat,
d) den Umfang des Brandes,
e) was brennt,
f) wo es brennt.

Danach sichert der Triebfahrzeugführer das Triebfahrzeug gegen unbeabsichtigte Bewegung.

4073. Beobachtet der Triebfahrzeugführer vor der Einfahrt in einen Tunnel Rauch, der aus dem Tunnel kommt, muss er nach Möglichkeit noch vor dem Tunnel

anhalten. Nach dem Anhalten meldet er diese Tatsache per Telekommunikationseinrichtung direkt oder über einen anderen Mitarbeiter dem Fahrdienstleiter eines der benachbarten Bahnhöfe.

4074. Wird der Triebfahrzeugführer bei dem Brand verletzt, übernimmt der Leiter des
✶ Zugbegleitpersonals alle dessen mit diesem Kapitel festgelegten Pflichten.

Kapitel IV
Unbefahrbarkeit von Gleisen

4088. Wird ein Streckengleis an einer Stelle unerwartet unbefahrbar, muss der Mitarbeiter, der die unbefahrbare Stelle festgestellt hat, den Fall sofort den Fahrdienstleitern beider benachbarter Bahnhöfe und, wenn möglich, auch allen Streckenposten melden. In der Meldung gibt er die Lage der unbefahrbaren Stelle, Ursache und Umfang der Unbefahrbarkeit an.

Ist keine Verständigung möglich, hält er den nächsten Zug an (...) (auf zwei- und mehrgleisigen oder parallel verlaufenden Strecken auch den auf dem Nachbargleis fahrenden Zug) und verständigt über den Triebfahrzeugführer die Streckenposten und den Fahrdienstleiter des benachbarten Bahnhofs über die unbefahrbare Stelle.

4089. Wird ein Gleis in einem Bahnhof an einer Stelle unerwartet unbefahrbar, muss der Mitarbeiter, der das feststellt, den Fall sofort dem Fahrdienstleiter melden.

4090. Stellt der Mitarbeiter fest, dass sich der unbefahrbaren Stelle bereits ein Zug (...) oder eine Rangierfahrt nähert, muss er den auf dem entsprechenden Gleis fahrenden Triebfahrzeugführern oder Mitarbeitern an der Spitze einer geschobenen Rangierfahrt das Signal **Halt, Anhalten mit allen Mitteln geben**.

Kapitel V
Außerordentliche Witterungsbedingungen

A. VERSCHLECHTERUNG DER WETTERLAGE

Allgemeines

4098. Bei starkem Wind (z. B. Sturm) ist den hoch mit leichten Gütern beladenen und den mit Planen abgedeckten Wagen erhöhte Aufmerksamkeit zu widmen.
✶ Die Türen aller leeren gedeckten Wagen müssen geschlossen sein.

Gefährdung des Betriebs

4107. Kommt es während des direkten Wirkens von Witterungseinflüssen zu einer übermäßigen Bewegung von Bäumen, sichtbaren Wellen- und sonstigen Bewegungen der Fahrleitung, entstehen kleinere Schäden an Bauten, wird mit einem Ansteigen der Wasserläufe in Streckennähe gerechnet u. ä.,
   a) verständigt der Fahrdienstleiter, wenn die Strecke befahrbar ist (z. B. ein entgegenkommender Zug angekommen ist, der vorhergehende Zug im Nachbarbahnhof eingetroffen ist, nachdem er sich überzeugt hat, dass die Strecke frei und durchfahrbar ist), es aber infolge der Witterungsbedingungen zu Hindernissen auf der Strecke kommen könnte, die weiteren Züge (...) mit schriftlichem Befehl wie folgt: „Aufgrund der Verschlechterung der Wetterlage und Gefahr des Entstehens von Hindernissen auf der Strecke passen Sie zwischen den Stationen Dobřichovice - Karlštejn (ab km 25,4 bis km 29,7) die Geschwindigkeit so an, dass Sie in einer Entfernung, die der Länge des Gleises entspricht, das Sie vor sich sehen, vor einem eventuellen Hindernis zum Stehen kommen.“,
   b) vereinbart der Fahrdienstleiter, wenn er sich nicht sicher ist, dass die Strecke befahrbar ist (erster Zug nach Sturm, Wolkenbruch u. ä.), mit dem Fahrdienstleiter des benachbarten Bahnhofs die Entsendung eines Fahrzeugs (...) zur Prüfung, ob die Strecke frei und durchfahrbar ist.

   Als freies Gleis im Sinne dieses Artikels gilt ein Gleis, auf dem sich kein durch Witterungseinflüsse verursachtes Hindernis befindet, das mit einem Blick aus dem Triebfahrzeug erkennbar ist. Ist bei Verständigung des Triebfahrzeugführers gemäß Buchstabe a) auf dem freien Gleis erst zu der Zeit ein Hindernis entstanden, zu der der Triebfahrzeugführer bereits das Gleis eingesehen hat, handelt es sich um ein plötzlich auftretendes Hindernis, vor dem der Triebfahrzeugführer nach Möglichkeit anzuhalten hat.

4109. Schätzt der Triebfahrzeugführer während der Zugfahrt ein (...), dass die Strecke aufgrund der Witterungsverhältnisse unbefahrbar werden könnte (auch wenn er darüber nicht verständigt wurde), passt er seine Geschwindigkeit so an, dass er in einer Entfernung, die der Länge des Gleises entspricht, das er vor sich sieht, vor einem eventuellen Hindernis auf der Strecke zum Stehen kommt.

B. DURCHSTOSSEN DER SCHNEESCHICHT

4125. Übersteigt die Höhe der Schneedecke (Verwehung) die Höhe der Unterkante der vorderen Schutzabdeckung des Laufwerks des Triebfahrzeugs, handelt es sich im Fall ihres Durchfahrens um ein sogenanntes Durchstoßen der Schneeschicht. Wurde vor diesem Hindernis angehalten, entscheidet der Triebfahrzeugführer (unter Berücksichtigung der Höhe und Dichte der Schneeschicht bzw. nach den sonstigen Umständen, z. B. ob nicht durch Maßnahmen des

EVU bei dem jeweiligen Triebfahrzeug diese Art des Fahrens verboten ist), ob er mit dem Triebfahrzeug die Schneeschicht durchstoßen wird.

Für ein eventuelles Zurücksetzen gelten die diesbezüglichen Bestimmungen dieser Vorschrift.

Kapitel VI
✶ Freisein und Befahrbarkeit eines Gleises prüfen

4130. Hat der Fahrdienstleiter Zweifel, ob die Strecke frei und durchfahrbar ist, einigt er sich mit dem Fahrdienstleiter des Nachbarbahnhofs über die Entsendung eines Fahrzeugs (...) zur Prüfung des Freiseins und der Durchfahrbarkeit der Strecke. Dazu benutzt er ein Spezialtriebfahrzeug oder in Absprache mit dem Betriebsdispatcher und dem EVU ein geeignetes Triebfahrzeug. Ein Triebfahrzeug mit eingeschränkter Sicht (Haubenlokomotive) muss außer mit dem Triebfahrzeugführer noch mit einem weiteren Mitarbeiter besetzt sein.

✶ Hat der Fahrdienstleiter Zweifel über das Freisein und die Befahrbarkeit eines
✶ Gleises in einem Bahnhof mit DOZ (Fernsteuerung von Sicherungsanlagen)
✶ oder im Bereich einer Betriebstelle mit Gleisverzweigung, die nicht durch
✶ einen Fahrdienstleiter besetzt sind, prüft er das Freisein und die Befahrbarkeit
✶ des Gleises durch eine Rangierfahrt. Dazu nutzt er ein Spezialfahrzeug oder
✶ nach Absprache mit dem Betriebsdispatcher ein anderes geeignetes Trieb-
✶ fahrzeug.

✶ Der Triebfahrzeugführer einer Rangierfahrt muss mit schriftlichem Befehl wie folgt verständigt werden: *„Passen Sie die Geschwindigkeit Ihrer Fahrt (ab km 25,4 bis km 29,7) so an, dass Sie in einer Entfernung, die der Länge des Gleises entspricht, das Sie vor sich sehen, vor einem eventuellen Hindernis zum*
✶ *Stehen kommen. Bei der Fahrt überschreiten Sie die Geschwindigkeit von*
✶ *30 km/h nicht“.*

Als freies Gleis im Sinne dieses Artikels gilt ein Gleis, auf dem sich kein durch Witterungseinflüsse verursachtes Hindernis befindet, das durch einen Blick aus dem Triebfahrzeug erkennbar ist. Ist bei Verständigung des Triebfahrzeugführers gemäß diesem Artikel auf dem freien Gleis erst zu der Zeit ein Hindernis entstanden, zu der der Triebfahrzeugführer bereits das Gleis eingesehen hat, handelt es sich um ein plötzlich auftretendes Hindernis, vor dem der Triebfahrzeugführer nach Möglichkeit anzuhalten hat

Kapitel VII
Andere Besonderheiten

4136. Stellt ein Mitarbeiter in einem Objekt der SŽDC oder in dessen näherer Umgebung einen Gegenstand oder eine Einrichtung fest, bei der es sich direkt erkennen lässt oder auch nur anzunehmen ist, dass es sich um eine Bombe handeln könnte, muss er das gemäß Kapitel II unverzüglich melden. Mitarbeiter, denen ein solcher Fall gemeldet wurde, müssen dann entsprechend den Sicherheitsvorschriften der jeweiligen Organisationseinheit handeln.

4137. Jeder Mitarbeiter ist verpflichtet, unverzüglich (auch wenn ihm nicht alle Einzelheiten bekannt sind) alle Unregelmäßigkeiten (d. h. alles, was kein außerordentliches Vorkommnis ist, z. B. ein Hindernis auf den Gleisen oder in deren Nähe [Kfz-Unfall auf einem Bahnübergang, Eindringen von Zweigen in das Lichtraumprofil], Mängel an Bestandteilen oder Anlagen der Infrastruktur, Abweichung vom Normalzustand u. ä.), die er festgestellt hat, auch wenn er sie nicht selbst verursacht hat oder daran beteiligt war, oder von denen er glaubhaft Kenntnis erlangt hat, dem nächstgelegenen Arbeitsplatz eines Fahrdienstleiters, Steuerfahrdienstleiters (...) zu melden, bei einer Gleisanschlussstelle der für die Organisation des Schienenverkehrs auf der Anschlussstelle zuständigen Person.

Teil Vierzehn
EINSATZ VON FAHRZEUGEN, BEI DENEN DAS ZUSAMMENWIRKEN MIT GLEISABSCHNITTEN NICHT GEWÄHRLEISTET IST

Kapitel I
Fahrzeuge, bei denen das Zusammenwirken mit Gleisabschnitten dauerhaft nicht gewährleistet ist

4149. Der Einsteller von Fahrzeugen muss deren Zusammenwirken mit Gleisstromkreisen und Achszählern sicherstellen. Ein EVU, das ein Fahrzeug betreibt, bei dem ausnahmsweise das Zusammenwirken mit Gleisstromkreisen bzw. Achszählern nicht gewährleistet ist, muss deshalb den Fahrdienstleiter immer vor jeder Zugfahrt oder vor Beginn eines Rangiervorgangs (...) darauf hinweisen. Ein Fahrzeug, bei dem das Zusammenwirken mit den Gleisabschnitten nicht gewährleistet ist, kann nur unter der Bedingung als Zug fahren oder im Zug befördert werden, dass es mindestens ein Fahrzeug befördert (hinter ihm im Zug mindestens ein Fahrzeug eingestellt wird), bei dem das Zusammenwirken mit den Gleisabschnitten gewährleistet ist, und dass an der Zugspitze nicht zwei solche Fahrzeuge eingestellt sind. Für die Einhaltung dieser Bedingungen haftet das EVU. Vor Beginn des Rangierens mit solchen Fahrzeugen muss der Fahrdienstleiter den Mitarbeiter, der den Rangiervorgang führt, auf Gleise, die mit Gleisstromkreisen ausgestattet sind, hinweisen.

4151. Ist es aus Konstruktionsgründen nicht möglich, hinter ein Fahrzeug, bei dem das Zusammenwirken mit Gleisabschnitten nicht gewährleistet ist, ein anderes Fahrzeug anzuhängen, darf seine Fahrt als Zug nur in Ausnahmefällen erfolgen.

Kapitel II
Langfristig abgestellte Fahrzeuge

C. WIEDERHERSTELLUNG DER FÄHIGKEIT VON FAHRZEUGEN ZUR BEEINFLUSSUNG VON GLEISSTROMKREISEN

4192. Werden im Zug (...) Fahrzeuge eingestellt, die länger als 7 Tage nicht auf dem Gleis bewegt wurden, muss das EVU sicherstellen, dass ihre Fähigkeit zur Beeinflussung der Gleisstromkreise spätestens während der Fahrt in den benachbarten Bahnhof wieder hergestellt wird.

Die Wiederherstellung der Fähigkeit zur Beeinflussung von Gleisstromkreisen bei gezogenen oder Spezialfahrzeugen, mit denen nur im Bahnhofsbezirk

rangiert wird, wird nicht vorausgesetzt, sie müssen ständig als Fahrzeuge bewertet werden, die die Gleisstromkreise nicht zuverlässig beeinflussen.

4193. Das EVU ist verpflichtet, dem Fahrdienstleiter spätestens bei der Fertigmeldung des Zuges bzw. beim Vereinbaren des Rangierens auf Fahrzeuge hinzuweisen, die die Gleisstromkreise nicht mehr zuverlässig beeinflussen (...).

4194. Wird die Fähigkeit von gezogenen oder Spezialfahrzeugen zur zuverlässigen Beeinflussung von Gleisstromkreisen durch Anhalten des Zuges auf der freien Strecke oder im benachbarten Bahnhof wiederhergestellt, muss das EVU den Fahrdienstleiter darauf hinweisen. Die Fahrzeit ist dann in der Regel länger als im Fahrplan festgelegt.

4195. Das EVU muss festlegen, auf welche Weise die Wiederherstellung der Fähigkeit von Fahrzeugen zur zuverlässigen Beeinflussung der Gleisstromkreise durchgeführt werden muss.

Teil Fünfzehn
ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN

Kapitel I
Besondere Regelungen im Bahnhof bei der Ein- oder der Ausfahrt eines Zuges

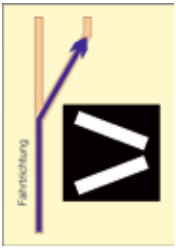
4202. (...)

In Bahnhöfen, in denen die Reduzierung der Geschwindigkeit mit Anzeiger signalisiert wird, muss im Fahrplan aller Züge der entsprechenden Fahrtrichtung (ohne Rücksicht auf das festgelegte Einfahr- oder Ausfahrgleis) bei diesem Bahnhof das Zeichen „3>“ stehen, das die Einfahr- (Ausfahr-)geschwindigkeit 30 km/h angibt, die der Triebfahrzeugführer beim Fahren auf **Ersatzsignal** (**Handersatzsignal**) nicht überschreiten darf. Das Zeichen 3> wird nicht bei Zügen mit festgelegter Geschwindigkeit 30 km/h oder weniger aufgeführt.

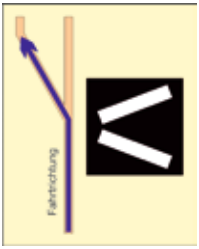
Kapitel II
Signale vorübergehend in Betrieb gelassener Signaleinrichtungen

H. SIGNALEINRICHTUNGEN EINFACHER LINKS- UND RECHTSSEITIGER WEICHEN

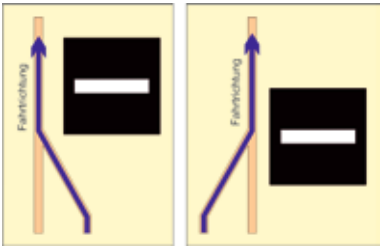
4307. Das Signal **Spitz befahren nach rechts** *(zwei weiße Rechtecke, die einen weißen, nach rechts zeigenden Pfeil auf schwarzem Feld bilden)* informiert nach Kontrolle der richtigen Weichenstellung über die Fahrtrichtung gegen die Spitze über die Weiche in abzweigender Richtung nach rechts.



4308. Das Signal **Spitz befahren nach links** *(zwei weiße Rechtecke, die einen weißen, nach links zeigenden Pfeil auf schwarzem Feld bilden)* informiert nach Kontrolle der richtigen Weichenstellung über die Fahrtrichtung gegen die Spitze über die Weiche in abzweigender Richtung nach links.



4309. Das Signal **Stumpf befahren von rechts und von links** *(weißes, auf der längeren Seite stehendes Rechteck auf schwarzem Feld)* informiert (...) über die Fahrtrichtung über die Weiche stumpf aus der rechten oder linken abzweigenden Richtung.



I. SIGNALEINRICHTUNGEN VON ENTGLEISUNGSVORRICHTUNGEN, DREHSCHEIBEN UND SCHIEBEBÜHNEN

4319. An Entgleisungsvorrichtungen, Drehscheiben und Schiebebühnen können
   a) das Signal **Rangieren verboten**, das sich nicht an einer mehrseitigen Signaleinrichtung befindet,
   b) das Signal **Halt, Gleis gesperrt** *(schwarzes Quadrat, in der Mitte ein weißes kreisförmiges Feld und darin ein waagerechter schwarzer Streifen)*, das sich nicht an einer mehrseitigen Signaleinrichtung befinden muss; es verbietet das Rangieren über die so gekennzeichnete Stelle,

   verwendet werden.

folgt Seite 851

Vereinbarte Bestimmungen für das Zugmeldeverfahren und für fahrdienstliche Meldungen zwischen den der Staatsgrenze benachbarten Zugmeldestellen

(1) Die Bestimmungen für das Zugmeldeverfahren und für fahrdienstliche Meldungen zwischen den der Staatsgrenze benachbarten Zugmeldestellen werden durch die Zweiseitigen Arbeitsgruppe DB Netz AG – SŽDC für den Infrastrukturverknüpfungsvertrag und für die Zusatzvereinbarungen zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag zentral vereinbart. Die Fahrdienstleiter wenden die für ihre örtlichen Verhältnisse zutreffenden Bestimmungen und Wortlaute an.

Die Zweiseitige Arbeitsgruppe stellt die Abstimmung der Bestimmungen mit den RNI Erzgebirgsbahn und Viamont a.s. sicher.

Bei örtlichen Besonderheiten können in den Teilen I, II B oder Beilagen der ZusV ergänzende Bestimmungen zum Zugmeldeverfahren bzw. zu den fahrdienstlichen Meldungen veröffentlicht werden.

(2) Das Zugmeldeverfahren wird zwischen den der Staatsgrenze benachbarten Zugmeldestellen der deutschen und der tschechischen Seite auf Strecken mit Streckenblock fernmündlich durchgeführt. Auf Strecken ohne Streckenblock kann es ebenfalls fernmündlich durchgeführt werden, wenn ein Sprachspeicher vorhanden ist; sonst wird das Zugmeldeverfahren fernschriftlich durchgeführt.

(3) Zugmeldungen oder fahrdienstliche Meldungen zwischen den der Staatsgrenze benachbarten Zugmeldestellen werden in der Regel auf der Streckenfernsprech- oder Fernschreibverbindung gegeben. Die Rufzeichen sind in der ZusV aufgeführt. ✶

Ist die Fernsprechverbindung gestört, dürfen andere Telekommunikationseinrichtungen genutzt werden. Es ist zu gewährleisten, dass die Fdl unmittelbar miteinander sprechen können.

(4) Bei fernschriftlichen Meldungen sind für die Namen der Zugmeldestellen ihre fernschriftlichen Abkürzungen zu benutzen. Nach dem Anlaufen des Fernschreibers hat sich die angerufene Stelle mit dem Namensgeber (fernschriftliche Abkürzung des Namens der Zugmeldestelle) zu melden. Daraufhin sendet die anrufende Stelle ihren Namensgeber. Anschließend sind die Zugmeldewortlaute zu übermitteln. Zum Abschluss der fernschriftlichen Meldungen gibt die zuletzt empfangende Stelle das eigene Rufzeichen und das Quittungszeichen RRR.

(5) Ist die Fernschreibverbindung unterbrochen, ist für die Dauer der Unterbrechung der Fernsprecher zu verwenden. Bei Beginn der Störung sagt die anrufende Stelle:

„Fernschreiber gestört, Zugmeldungen durch Fernsprecher“ – „Dálnopis porouchán, zavádím telefonické ohlášování vlaků

Nach Beseitigung der Störung:

„Fernschreiber betriebsfähig, Zugmeldungen durch Fernsprecher aufgehoben“ – „Dálnopis v pořádku, ruším telefonické ohlášování vlaků“

Die Fahrdienstleiter haben beide Meldungen im Zugmeldebuch quer über den Spaltenbau mit Zeitangabe einzutragen.

(6) Jede Zugmeldung ist mit dem Wort „Zugmeldung“ einzuleiten.

(7) Die Zugmeldungen und die fahrdienstlichen Meldungen sind vom Empfänger wörtlich und deutlich zu wiederholen. Ausnahmen werden an der betreffenden Stelle aufgeführt.

Die Wiederholung ist einzuleiten mit den Worten:

„Ich wiederhole“ – „Opakuji“

Die Richtigkeit der Wiederholung ist durch das Wort „Richtig“ – „Správně“ zu bestätigen.

Das Gespräch wird von beiden Seiten durch das Wort „Schluss“ – „Konec“ beendet.

(8) Die Mitarbeiter auf den der Staatsgrenze benachbarten Zugmeldestellen melden sich mit „Fahrdienstleiter (Name der Zugmeldestelle)“ – „výpravčí (Name der Zugmeldestelle)“. Mit Aufnahme der Tätigkeit durch einen Fahrdienstleiter auf einer Zugmeldestelle haben beide Fahrdienstleiter ihren Namen zu nennen. Der Name des Fahrdienstleiters der anderen Zugmeldestelle ist im Zugmeldebuch zu vermerken.

(9) Das Zugmeldeverfahren wird jeweils nur für einen Zug durchgeführt. Schließt sich unmittelbar eine Zugmeldung für einen weiteren Zug an, ist diese mit den Worten „Neue Zugmeldung“ – „Nové hlášení“ einzuleiten.

(10) Bei Sperrfahrten wird bei Kleinwagen entgegen dem deutschen Regelwerk auf den Zusatz Kl (Kleinwagen) verzichtet.

(11) Ein Fahrdienstleiter darf einen Zug erst anbieten, wenn
a) der letzte vorausgefahrene Zug auf der nächsten Zugmeldestelle angekommen ist und zurückgeblockt bzw. zurückgemeldet wurde
b) der letzte aus der Gegenrichtung angenommene Zug auf der eigenen Zugmeldestelle angekommen ist und zurückgeblockt bzw. zurückgemeldet wurde.

Abweichungen nach Modul 408.0221, Abschnitt 2, Absatz (7) der Richtlinien 408.01–09 der DB Netz AG sind nicht zulässig.

(12) Die Zugmeldungen und fahrdienstliche Meldungen sind auf ein- und zweigleisigen Strecken in nachfolgender Form abzugeben:

Lfd. Nr. Běž. čís.	Zweck der Meldung Účel hlášení	Wortlaut Znění
1	2	3

(13) Zugmeldungen

Ohlašování vlaků

zu lfd. Nr. 1. – 8. – Anbieten, Annehmen, Abmelden und Rückmelden –

k běžným č. 1. – 8. – Nabídka, přijetí, předhláška a odhláška –

1	2	3
1.	Anbieten eines Zuges (1 Nabídka vlaku (1	Wird Zug ... (Nummer) ... angenommen? Přijmete vlak ... (číslo) ...?
(1 ein Zug darf frühestens 5 Minuten vor der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtzeit angeboten werden (1 vlak smí být nabídnut nejdříve 5 minut před jeho předvídaným odjezdem nebo průjezdem		
2.	Annehmen eines Zuges Přijetí vlaku	Zug ... (Nummer) ... ja. Ano, přijímám vlak ... (číslo) ... .
3.	Ablehnung der Annahme Odmítnutí přijetí	Nein warten. Nikoliv čekejte.
4.	Hinderungsgrund für die Zugfahrt ist weggefallen Důvod odmítnutí vlaku pominul	Jetzt Zug ... (Nummer) ... ja. Nyní přijímám vlak ... (číslo) ... .
5.	Abmelden eines Zuges (2 Hlášení předvídaného odjezdu/ průjezdu (2	Zug ... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) ... voraussichtlich ab/ durch ... (Min) ... . Vlak ... (čís.) ... v ... (název dopravny) ... odjede/projede v ... (min)... .
(2 Züge, die angeboten werden, sollen möglichst unmittelbar im Anschluss an die Annahme abgemeldet werden (2 u nabídky vlaků se podle možnosti musí toto hlášení bezprostředně připojit k hlášení o přijetí vlaku		

1	2	3
6.	Berichtigung der Abmeldung (3 Oprava hlášení předvídaného odjezdu/průjezdu (3	Berichtigte Zugmeldung, Zug ... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) ... ab/durch ... (Min) ... . Opravné hlášení, vlak ... (čís.) ... v ... (název dopravny) ... odjel/projel v ... (min) ... .
	(3 weicht die tatsächliche Ab- oder Durchfahrtzeit um zwei Minuten oder mehr von der gemeldeten Zeit ab, ist die Abmeldung zu berichtigen (3 liší-li se skutečný čas odjezdu nebo průjezdu od ohlášeného času o dvě nebo víc minut, hlášení se opravuje	
7.	Zug fährt zunächst nicht ab Vlak prozatím neodjede	Berichtigte Zugmeldung, Abmeldung für Zug ... (Nr.) ... wird zurückgenommen. Opravné hlášení, ruším předvídaný odjezd vlaku ... (čís.) ... .
8.	Rückmelden eines Zuges Odhláška	Zug ... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) ... . Vlak ... (čís.) ... v ... (název dopravny) ... .

Der Wortlaut der Zugmeldung lfd. Nr. 1wird nicht wiederholt. Schließt sich unmittelbar an die Annahme eines Zuges dessen Abmeldung an, muss die Annahme nicht wiederholt werden.

zu lfd. Nr. 9. – 16. – Auf dem Gegengleis fahren –

Znění hlášení běžného čísla 1. se neopakuje. Připojujeli se bezprostředně k přijetí hlášení předvídaného odjezdu vlaku, nemusí se přijetí opakovat.

k běžným čís. 9. – 16. – Jízda proti správnému směru – (Jízda po protisměrné koleji).

1	2	3
9.	Anbieten eines Zuges (1 Nabídka vlaku (1	Wird Zug ... (Nr.) ... auf dem Gegengleis angenommen? Přijmete vlak ... (čís.) ... po protisměrné koleji?
	(1 ein Zug darf frühestens 5 Minuten vor der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtzeit angeboten werden (1 Vlak smí být nabídnut nejdříve 5 minut před jeho předvídaným odjezdem nebo průjezdem	
10.	Annehmen eines Zuges Přijetí vlaku	Zug ... (Nr.) ... auf dem Gegengleis ja. Ano, přijímám vlak ... (čís.) .... po protisměrné koleji.

1	2	3
11.	Ablehnung der Annahme Odmítnutí přijetí	Nein warten. Nikoliv čekejte.
12.	Hinderungsgrund für die Zugfahrt ist weggefallen Důvod odmítnutí vlaku pominul	Jetzt Zug ... (Nr.) ... auf dem Gegengleis ja. Nyní přijímám vlak ... (čís.) ... po protisměrné koleji.
13.	Abmelden eines Zuges (2 Hlášení předvídaného odjezdu/průjezdu (2	Zug ... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) ... auf dem Gegengleis voraussichtlich ab/durch ... (Min) ... . Vlak ... (čís.) ... v ... (název dopravny) ... po protisměrné koleji odjede/projede v ... (min) ... .
(2 Züge, die angeboten werden, sollen möglichst unmittelbar im Anschluss an die Annahme abgemeldet werden (2 u nabídky vlaků se podle možnosti musí toto hlášení bezprostředně připojit k hlášení o přijetí vlaku		
14.	Berichtigung der Abmeldung (3 Oprava hlášení předvídaného odjezdu/průjezdu (3	Berichtigte Zugmeldung, Zug ... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) ... auf dem Gegengleis ab/durch ... (Min) ... . Opravné hlášení, vlak ... (čís.) ... v ... (název dopravny) ... po protisměrné koleji odjel/projel v ... (min) ... .
(3 weicht die tatsächliche Ab- oder Durchfahrtzeit um zwei Minuten oder mehr von der gemeldeten Zeit ab, ist die Abmeldung zu berichtigen (3 liší-li se skutečný čas odjezdu nebo průjezdu od ohlášeného času o dvě nebo víc minut, hlášení se opravuje		
15.	Zug fährt zunächst nicht ab Vlak prozatím neodjede	Berichtigte Zugmeldung, Abmeldung für Zug ... (Nr.) ... wird zurückgenommen. Opravné hlášení, ruším předvídaný odjezd vlaku ... (čís.) ... .
16.	Rückmelden eines Zuges Odhláška	Zug ... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) ... . Vlak ... (čís.) ... v ... (název dopravny) ... .

Der Wortlaut der Zugmeldung lfd. Nr. 9. wird nicht wiederholt. Schließt sich unmittelbar an die Annahme eines Zuges dessen Abmeldung an, muss die Annahme nicht wiederholt werden.

Znění hlášení běžného čísla 9 se neopakuje. Připojujeli se bezprostředně k přijetí hlášení předvídaného odjezdu vlaku, nemusí se přijetí opakovat.

zu lfd. Nr. 17. – 20. – Einführen und Aufheben des Rückmeldens –

k běžnému číslu 17. – 20. – Zavedení a zrušení telefonických odhlášek –

Für das Einführen des Rückmeldens ist der Fahrdienstleiter zuständig, der nach den für ihn gültigen Richtlinien dazu verpflichtet ist beziehungsweise in einer betrieblichen Anweisung dazu benannt wurde.

K zavedení telefonických odhlášek je oprávněný ten výpravčí, který má tuto povinnost dle svých platných předpisů. popř. byl k tomu určen provozním pokynem.

Es ist der Grund für das Einführen des Rückmeldens anzugeben.

Je třeba uvést důvod pro zavedení telefonických odhlášek.

Der Fahrdienstleiter, der das Rückmelden eingeführt hat, hebt es wieder auf.

Telefonické odhlášky zruší ten výpravčí, který je zavedl.

Das Rückmelden ist in Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle aufzuheben, nachdem die in den für ihn gültigen Richtlinien genannten Vorbedingungen erfüllt sind.

Dávání telefonických odhlášek je třeba zrušit po dohodě s výpravčím sousední dopravny, jakmile jsou pro to splněny předpoklady uvedené v pro něj platném předpisu.

1	2	3
17.	Einführen des Rückmeldens, eingleisige Strecke Zavedení telefonických odhlášek, jednokolejná trať	Rückmelden zwischen ... (Name der Zugmeldestelle) ... und ... (Name der Zugmeldestelle) ... ab ... (Uhrzeit) ... eingeführt. Telefonické odhlášky mezi ... (název dopravny) ... a ... (název dopravny) ... zavedeny od ... (čas) ... .
18.	Einführen des Rückmeldens, ein Gleis der zweigleisigen Strecke (4 Zavedení telefonických odhlášek, jedna kolej dvojkolejné trati (4	Rückmelden für Gleis ... (Name der Zugmeldestelle) ... – ... (Name der Zugmeldestelle) ... ab ... (Uhrzeit) ... eingeführt. Telefonické odhlášky pro kolej ... (název dopravny) ... – ... (název dopravny) ... zavedeny od ... (čas) ... .

1	2	3
19.	Aufheben des Rückmeldens, eingleisige Strecke Zrušení telefonických odhlášek, jednokolejná trať	Rückmelden zwischen ... (Name der Zugmeldestelle) ... und ... (Name der Zugmeldestelle) ... um ... (Uhrzeit) ... aufgehoben. Telefonické odhlášky mezi ... (název dopravny) ... a ... (název dopravny) ...v ... (čas) ... zrušeny.
20.	Aufheben des Rückmeldens, ein Gleis der zweigleisigen Strecke (4 Zrušení telefonických odhlášek, jedna kolej dvojkolejné trati (4	Rückmelden für Gleis ... (Name der Zugmeldestelle) ... – ... (Name der Zugmeldestelle) ... um ... (Uhrzeit) ... ... aufgehoben. Telefonické odhlášky pro kolej ... (název dopravny) ... – ... (název dopravny) ... v ... (čas) ... ... zrušeny.
	(4 auf zweigleisiger Strecke wird das Rückmelden für jedes Streckengleis besonders eingeführt und aufgehoben (4 na dvojkolejné trati se odhlášky zavádí a ruší pro každou traťovou kolej zvlášť	

zu lfd. Nr. 21. – 30. – Sperrfahrten –

k běžnému číslu 21. – 30. – Výlukové jízdy –

Sperrfahrten dürfen nur mit Zustimmung des Fahrdienstleiters abgelassen werden, der das Gleis der freien Strecke gesperrt hat. Vor dem Abmelden unterrichtet der ablassende Fdl den anderen Fdl über Zugnummer, Ziel, Zweck und Besonderheiten der Sperrfahrt.

Sperrfahrten zwischen den der Staatsgrenze benachbarten Betriebsstellen, die im Bereich der Betriebsführung durch die DB Netz AG beginnen, erhalten immer Zugnummer und Fahrplan durch die BZ bzw. durch den Bereich Gelegenheitsfahrplan. Sollten in Sperrfahrten außergewöhnliche Sendungen eingestellt werden, sind die Meldungen 21. – 28. hinter der Zugnummer im deutschen Wortlaut durch den Zusatz „mit außergewöhnlicher Sendung“ und im tschechischen Wortlaut durch den Zusatz „s mimořádnou zásilkou“ zu ergänzen.

Výlukové jízdy smí být uskutečněny jen se souhlasem výpravčího, který vyloučil traťovou kolej . Před hlášením předvídaného odjezdu informuje výpravčí, který uskutečňuje výlukovou jízdu, druhého výpravčího o čísle, cílu, účelu a zvláštnostech výlukové jízdy.

Výlukové jízdy mezi dopravnami sousedícími se státní hranicí, které začínají v obvodu provozního řízení DB Netz AG, obdrží vždy číslo vlaku a jízdní řád od Provozní centrály, popř. oddělení Gelegenheitsfahrplan. Jsou-li ve výlukových jízdách zařazeny mimořádné zásilky, je třeba hlášení běžných čísel 21. – 28.

doplnit v německém znění dodatkem „mit außergewöhnlicher Sendung” a v českém znění „s mimořádnou zásilkou“ za číslem vlaku.

1	2	3
21.	Abmelden einer Sperrfahrt, die auf eingleisiger Strecke oder auf dem Regelgleis bis zur nächste Zugmeldestelle durchfährt Hlášení předvídaného odjezdu výlukové jízdy, která jede na jednokolejné trati nebo po správné koleji do další dopravny.	Sperrfahrt ... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) ... voraussichtlich ab ... (Min) ... . Výluková jízda ... (čís.) ... v ... (název dopravny) ... odjede v ... (min) ... .
22.	Abmelden einer Sperrfahrt, die auf dem Gegengleis bis zur nächste Zugmeldestelle durchfährt Hlášení předvídaného odjezdu výlukové jízdy, která jede do další dopravny proti správnému směru.	Sperrfahrt ... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) ... auf dem Gegengleis voraussichtlich ab ... (Min) ... . Výluková jízda ... (čís.) ... v ... (název dopravny) ... po protisměrné koleji odjede v ... (min) ... .
23.	Abmelden einer Sperrfahrt, die auf eingleisiger Strecke oder auf dem Regelgleis bis zu einem Punkt der Strecke fährt und von dort zurückkehrt Hlášení předvídaného odjezdu výlukové jízdy, která jede na jednokolejné trati nebo po správné koleji do určitého místa na trati a vrací se odtud zpět.	Sperrfahrt ... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) ... bis km … und zurück voraussichtlich ab ... (Min) ... . Výluková jízda ... (čís.) ... v ... (název dopravny) ... odjede do km. ... a zpět v ... (min) ... .
24.	Abmelden einer Sperrfahrt, die auf dem Gegengleis bis einem Punkt der Strecke fährt und von dort zurückkehrt Hlášení předvídaného odjezdu výlukové jízdy, která jede proti správnému směru do určitého místa na trati a vrací se odtud zpět.	Sperrfahrt ... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) ... auf dem Gegengleis bis km … und zurück voraussichtlich ab ... (Min) ... . Výluková jízda ... (čís.) ... v ... (název dopravny) ... po protisměrné koleji do km ....a zpět odjede v ... (min) ... .

1	2	3
25.	Berichtigung der Abmeldung (3 für eine Sperrfahrt, die auf eingleisiger Strecke oder auf dem Regelgleis bis zur nächste Zugmeldestelle durchfährt Oprava hlášení předvídaného odjezdu (3 pro výlukovou jízdu, která na jednokolejné trati nebo po správné koleji jede do další dopravny.	Berichtigte Zugmeldung, Sperrfahrt ... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) ... ab ... (Min) ... . Opravné hlášení, výluková jízda ... (čís.) ... v ... (název dopravny) ... odjela v ... (min) ... .
26.	Berichtigung der Abmeldung (3 für eine Sperrfahrt, die auf dem Gegengleis bis zur nächste Zugmeldestelle durchfährt Oprava hlášení předvídaného odjezdu (3 pro výlukovou jízdu, která jede do další dopravny proti správnému směru.	Berichtigte Zugmeldung, Sperrfahrt ... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) ... auf dem Gegengleis ab ... (Min) ... . Opravné hlášení, výluková jízda ... (čís.) ... v ... (název dopravny) ... po protisměrné koleji odjela v ... (min) ... .
27.	Berichtigung der Abmeldung (3 für eine Sperrfahrt, die auf eingleisiger Strecke oder auf dem Regelgleis bis zu einem Punkt der Strecke fährt und von dort zurückkehrt Oprava hlášení předvídaného odjezdu (3 pro výlukovou jízdu, která jede na jednokolejné trati nebo po správné koleji do určitého místa na trati a vrací se odtud zpět.	Berichtigte Zugmeldung, Sperrfahrt ... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) ... bis km … und zurück ab ... (Min) ... . Opravné hlášení, výluková jízda ... (čís.) ... v ... (název dopravny) ... do km ... a zpět odjel v ... (min) ... .
28.	Berichtigung der Abmeldung (3 für eine Sperrfahrt, die auf dem Gegengleis bis zu einem Punkt der Strecke fährt und von dort zurückkehrt Oprava hlášení předvídaného odjezdu(3 pro výlukovou jízdu, která jede proti správnému směru do určitého místa na trati a vrací se odtud zpět.	Berichtigte Zugmeldung, Sperrfahrt ... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) ... auf dem Gegengleis bis km … und zurück ab ... (Min) ... . Opravné hlášení, výluková jízda ... (čís.) ... v ... (název dopravny) ... po protisměrné koleji do km ... a zpět odjel v ... (min) ... .

1	2	3
	(3 weicht die tatsächliche Ab- oder Durchfahrtzeit um zwei Minuten oder mehr von der gemeldeten Zeit ab, ist die Abmeldung zu berichtigen (3 liší-li se skutečný čas odjezdu nebo průjezdu od ohlášeného času dvě nebo víc minut, hlášení se opravuje	
29.	Sperrfahrt fährt zunächst nicht ab Výlukový vlak prozatím neodjede	Berichtigte Zugmeldung, Abmeldung für Sperrfahrt ... (Nr.) ... wird zurückgenommen. Opravné hlášení, ruším předvídaný odjezd výlukové jízdy ... (čís.) ... .
30.	Rückmelden einer Sperrfahrt Odhláška za výlukovou jízdou	Sperrfahrt... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) ... . beendet, Gleis bleibt gesperrt. (7 Výluková jízda ... (čís.) ... v ... (název dopravny) ..., kolej zůstává vyloučena. (7
	(7 wird jedoch unmittelbar nach Rückkehr der Sperrfahrt die Sperrung des Streckengleises aufgehoben, entfällt der zweite Teil der Meldung (7 bude-li však bezprostředně po návratu výlukové jízdy výluka traťové koleje zrušena, odpadá druhá část hlášení	

zu lfd. Nr. 31. – 32. – Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen –
k běžnému číslu 31. – 32. – Přeprava mimořádných zásilek –

1	2	3
31.	Anbieten eines Zuges mit außergewöhnlicher Sendung (1 Nabídka vlaku (1 s mimořádnou zásilkou	Wird Zug ... (Nummer) ... mit außergewöhnlicher Sendung angenommen? Přijmete vlak ... (číslo) ... s mimořádnou zásilkou?
31.a	Ergänzende Meldung nur in Richtung von DB Netz AG nach SŽDC	Im Zug ist/sind MZ … (Nummer) … . … (Anzahl) … Befehle ausgestellt.
	Doplňující hlášení jen ve směru z DB Netz AG na SŽDC	Ve vlaku je/jsou mimořádná/é zásilka/y ... (číslo) ... . Vydáno ... (počet) ... rozkazů.

1	2	3
31.b	Ergänzende Meldung nur in Richtung von SŽDC nach DB Netz AG	Im Zug ist/sind BZA … (Nummer) … . … (Anzahl) … Befehle ausgestellt.
	Doplňující hlášení jen ve směru ze SŽDC do DB Netz AG	Ve vlaku je/jsou mimořádná/é zásilka/y ... (číslo) ... . Vydáno ... (počet) ... rozkazů
	(1 ein Zug darf frühestens 5 Minuten vor der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtzeit angeboten werden (1 Vlak smí být nabídnut nejdříve 5 minut před jeho předvídaným odjezdem nebo průjezdem	
32.	Zug befördert außergewöhnliche Sendungen (weitere Meldungen) Vlak přepravuje mimořádnou zásilku (další hlášení)	Die Zugmeldungen nach lfd. Nr. 2., 4., 5., 6., 10., 12., 13., 14., 15. sind hinter der Zugnummer im deutschen Wortlaut durch den Zusatz „mit außergewöhnlicher Sendung“ und im tschechischen Wortlaut durch den Zusatz „s mimořádnou zásilkou“ zu ergänzen. Dopravní hlášení dle běžného čísla 2., 4., 5., 6., 10., 12., 13., 14., 15. jsou za číslem vlaku v německém znění hlášení doplněna dodatkem „mit außergewöhnlicher Sendung“ a v českém znění hlášení „s mimořádnou zásilkou“.

(14) Fahrdienstliche Meldungen

Dopravní hlášení

zu lfd. Nr. 33. – 40. – Rangieren über das Signal Ra 10/über die Einfahrweiche/über den Merkpfahl hinaus – ✶ ✶

K běžnému číslu 32. – 39. – Posun za návěst Ra 10/posun za vjezdovou výhybku/posun za označník – ✶ ✶

	1	2	3
✶ ✶ ✶	33.	Gesuch für das Rangieren über das Signal Ra 10/die Einfahrweiche hinaus Žádost o posun za návěst Ra 10/vjezdovou výhybku	Wird Rangieren über das Signal Ra 10/die Einfahrweiche hinaus in Richtung ... (8 von ... (Uhrzeit) ... bis ... (Uhrzeit) ... zugestimmt? Žádám o posun za návěst Ra 10/vjezdovou výhybku směr ... (8 od ... (čas) ... do ... (čas) ... ?
	34.	Gesuch für das Rangieren über den Merkpfahl hinaus Žádost o posun za označník	Wird Rangieren über den Merkpfahl hinaus in Richtung ... (8 von ... (Uhrzeit) ... bis ... (Uhrzeit) ... zugestimmt? Žádám o posun za označník směr ... (8 od ... (čas) ...do ... (čas) ...
✶ ✶		(8 auf zweigleisigen Strecken wird das Streckengleis angegeben, auf dem über das Signal Ra 10/die Einfahrweiche/den Merkpfahl hinaus rangiert werden soll: „auf Gleis ... (Name der Zugmeldestelle) ... – ... (Name der Zugmeldestelle) .../po koleji ... (název dopravny) ... – ... (název dopravny) ...“ in der Reihenfolge der Regelfahrtrichtung (8 na dvoukolejných tratích se oznámí, na kterou traťovou kolej má být posunováno za návěst Ra 10/vjezdovou výhybku/označník: „auf Gleis ... (Name der Zugmeldestelle) ... – ... (Name der Zugmeldestelle) ... /po koleji ... (název dopravny) ... – ... (název dopravny) ...“ názvy dopraven se uvedou v pořadí pravidelného směru jízdy	
✶ ✶ ✶	35.	Zustimmung zum Rangieren über das Signal Ra 10/die Einfahrweiche hinaus Souhlas k posunu za návěst Ra 10/vjezdovou výhybku	Rangieren über das Signal Ra 10/die Einfahrweiche hinaus ja. Souhlasím s posunem za návěst Ra 10/vjezdovou výhybku.
	36.	Zustimmung zum Rangieren über den Merkpfahl hinaus Souhlas k posunu za označník	Rangieren über den Merkpfahl hinaus ja. Souhlasím s posunem za označník.
✶ ✶ ✶	37.	Ablehnung des Rangierens (9 über das Signal Ra 10/die Einfahrweiche hinaus Odmítnutí posunu (9 za návěst Ra 10/vjezdovou výhybku	Rangieren über das Signal Ra 10/die Einfahrweiche hinaus nein. Nesouhlasím s posunem za návěst Ra 10/vjezdovou výhybku.
	38.	Ablehnung des Rangierens (9 über den Merkpfahl hinaus Odmítnutí posunu (9 za označník	Rangieren über den Merkpfahl hinaus nein. Nesouhlasím s posunem za označník.
✶ ✶		(9 Nach Absprache eines geeigneten Zeitraums ist das Gesuch für das Rangieren über das Signal Ra 10/die Einfahrweiche/den Merkpfahl hinaus erneut zu stellen. (9 Po odsouhlasení vhodné doby se žádost o posun za návěst Ra 10/vjezdovou výhybku/označník projedná znovu.	

1	2	3
39.	Beendigung des Rangierens über das Signal Ra 10/die Einfahrweiche hinaus Ukončení posunu za návěst Ra 10/vjezdovou výhybku	Rangieren über das Signal Ra 10/die Einfahrweiche hinaus ist um ... (Uhrzeit) ... beendet. ✶✶ Posun za návěst Ra 10/vjezdovou výhybku ukončen v ... (čas) ... . ✶
40.	Beendigung des Rangierens über den Merkpfahl hinaus Ukončení posunu za označník	Rangieren über den Merkpfahl hinaus ist um ... (Uhrzeit) ... beendet. Posun za označník ukončen v ... (čas) ...

Die Wortlaute der Meldungen 32. und 33. werden nicht wiederholt.

Znění hlášení běžného čísel 32. a 33. se neopakují.

zu lfd. Nr. 41. und 42. – Abschaltung der Oberleitung –

k bìžnému číslu 41. a 42. – Vypnutí trakčního vedení –

1	2	3
41.	Ein Streckengleis ist für elektrische Triebfahrzeuge nicht befahrbar Napěťová výluka jedné traťové koleje	Gleis von ... (Name der Zugmeldestelle) ... nach ... (Name der Zugmeldestelle) ... ab ... (Uhrzeit) ... für elektrische Triebfahrzeuge nicht befahrbar. Kolej z ... (název dopravny) ... do ... (název dopravny) ... od ... (čas) ... ... pro elektrický provoz vyloučena.
42.	Ein Streckengleis ist für elektrische Triebfahrzeuge wieder befahrbar Ukončení napěťové výluky traťové koleje	Gleis von ... (Name der Zugmeldestelle) ... nach ... (Name der Zugmeldestelle) ... ab ... (Uhrzeit) ... für elektrische Triebfahrzeuge zugelassen. Kolej z ... (název dopravny) ... do ... (název dopravny) ... od ... (čas) ... pro elektrický provoz uvolněna.

Auf einer zweigleisigen Strecke wird die Nichtbefahrbarkeit/Befahrbarkeit für jedes Streckengleis besonders ausgesprochen. Muss der Fdl das Gegengleis für elektrische Triebfahrzeuge als nicht befahrbar oder befahrbar erklären, nennt er zuerst die benachbarte Zugmeldestelle und danach die eigene Zugmeldestelle.

Na dvoukolejné trati se hlásí nesjízdnost/sjízdnost pro každou traťovou kolej zvlášť. Musí-li výpravčí prohlásit protisměrnou kolej pro elektrické hnací vozidlo jako nesjízdnou nebo sjízdnou, uvede v hlášení nejprve sousední a potom vlastní dopravnu.

zu lfd. Nr. 43. und 44. – Gleissperrung –

k běžnému 43. und 44. – Výluka koleje –

1	2	3
43.	Sperrung eines Gleises der freien Strecke Výluka jedné trat'ové koleje	Gleis von ... (Name der Zugmeldestelle) ... nach ... (Name der Zugmeldestelle) ... ab ... (Uhrzeit) ... gesperrt. Kolej z ... (název dopravny) ... do ... (název dopravny) ... od ... (čas) ... vyloučena.
44.	Aufhebung der Sperrung eines Gleises der freien Strecke Ukončení výluky jedné trat'ové koleje	Sperrung des Gleises von ... (Name der Zugmeldestelle) ... nach ... (Name der Zugmeldestelle) ... ab ... (Uhrzeit) ... aufgehoben. Výluka koleje z ... (název dopravny) ... do ... (název dopravny) ... od ... (čas) ... ukončena.

Auf einer zweigleisigen Strecke wird die Gleissperrung für jedes Streckengleis besonders ausgesprochen oder aufgehoben. Muss der Fdl das Gegengleis sperren oder die Sperrung aufheben, nennt er zuerst die benachbarte Zugmeldestelle und danach die eigene Zugmeldestelle.

Na dvoukolejné trati se výluka koleje zavádí nebo ruší pro každou traťovou kolej zvlášť. Musí-li výpravčí vyloučit nebo zrušit výluku protisměrné koleje, uvede v hlášení nejprve sousední a potom vlastní dopravnu.

zu lfd. Nr. 45. – 48. – Zeitweilige Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes –

k běžnému číslu 45 – 48 – Dočasné přerušení železničního provozu –

1	2	3
45.	Zeitweilige Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes auf einem Streckengleis einführen Zavedení dočasného přerušení provozu na trať ové koleji	Eisenbahnbetrieb auf dem Gleis ... (Name der Zugmeldestelle) ... – ... (Name der Zugmeldestelle) ... ab . ... (Uhrzeit) ... unterbrochen. Železniční provoz na koleji ... (název dopravny) ... – ... (název dopravny) ... od ... (čas) ... přerušen.

1	2	3
46.	Bestätigung des Einbaus der zeitweiligen Absperreinrichtungen (5 und der Errichtung der dazugehörigen Haltsignale Potvrzení zřízení dočasné kolejové zábrany (5 a krytí příslušnými návěstmi “Stůj“	Zeitweiligen Absperreinrichtungen in km ... auf dem Gleis ... (Name der Zugmeldestelle) ... – ... (Name der Zugmeldestelle) ... und dazugehörige Haltsignale aufgestellt. Dočasná kolejová zábrana v km ... na koleji ... (název dopravny) ... – ... (název dopravny) ... byla zřízena a krytí příslušnými návěstmi “Stůj“ bylo provedeno.
47.	Zustimmung zur Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebes auf einem Streckengleis Souhlas k obnovení železničního provozu na trať ové koleji	Die Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes auf dem Gleis ... (Name der Zugmeldestelle) ... – ... (Name der Zugmeldestelle) ... darf aufgehoben werden. Přerušení železničního provozu na koleji ... (název dopravny) ... – ... (název dopravny) ... smí být ukončeno.
48.	Bestätigung des Ausbaus der zeitweiligen Absperreinrichtungen (5 und des Entfernens der dazugehörigen Haltsignale, Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebes auf einem Streckengleis Potvrzení odstranění dočasné kolejové zábrany (5 a odstranění návěstí Stůj. Obnovení železničního provozu na trať ové koleji	Zeitweiligen Absperreinrichtungen und dazugehörige Haltsignale entfernt. Eisenbahnbetrieb auf dem Gleis ... (Name der Zugmeldestelle) ... – ... (Name der Zugmeldestelle)… ab ... (Uhrzeit) ... aufgenommen. Dočasná kolejová zábrana a návěsti „Stůj“ odstraněny. Železniční provoz na koleji ... (název dopravny) ... – ... (název dopravny) ... od ... (čas) ... obnoven.
	(5 Schwellenkreuz oder Entgleisungsvorrichtungen gemäß Sperrbefehl (Betra/VR) (5 kříže z pražců nebo přenosné výkolejky podle rozkazu o výluce (Betra/VR)	

Auf einer zweigleisigen Strecke wird die zeitweilige Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes für jedes Streckengleis besonders ausgesprochen oder aufgehoben. Muss sie der Fdl für das Gegengleis aussprechen oder aufheben, nennt er zuerst die benachbarte Zugmeldestelle und danach die eigene Zugmeldestelle.

Na dvoukolejné trati se dočasné přerušení železničního provozu zavádí nebo ruší pro každou traťovou kolej zvlášť. Musí-li výpravčí zavést nebo zrušit dočasné přerušení železničního provozu pro protisměrnou kolej, uvede v hlášení nejprve sousední a potom vlastní dopravnu.

folgt Seite 871

Zweisprachige schriftliche Befehle und andere zweisprachige Vordrucke

Verzeichnis der zweisprachigen schriftlichen Befehle und der anderen zweisprachigen Vordrucke

Muster 1 Befehl 1-11 der DB Netz AG 872

Muster 2 Allgemeiner Befehl (Befehl V) der SŽDC 875

Muster 3 Befehl Z der SŽDC 879

Muster 4 Vorsichtsbefehl (Befehl Op) der SŽDC 883

Muster 5 Verbindliche zweisprachige Wortlaute für den Allgemeinen Befehl, den Befehl Z und den Befehl Op der SŽDC 887

Muster 1

Vordrucke des **Befehl 1-11** und der **Wortlaute zum Befehl 11** der DB Netz AG

Die Originale der zweisprachigen Vordrucke haben das Format A4.

Befehle 1 - 11 Rozkazy 1 - 11

Triebfahrzeugführer/strojvedoucí
Zug - Sperrfahrt - Schiebetriebfahrzeug für Zug - Rangierfahrt
vlak - výluková jízda - postrk vlaku - "jízda posunu" .....

Vordruck tiskopis ..... von ..... Vordruck(en) z ..... tiskopisů

Standort: km/Signal in Regelgleis - Gegengleis - Gleis
Místo: km/návěstidlo ..... ve správné koleji - proti správnému směru - v koleji .....

1 **Sie dürfen ohne Hauptsignal**
Smíte bez hlavního návěstidla
- auf der Abzw/Üst - in den Bf - **- weiterfahren - einfahren -**
- na odbočce/výhybně - do stanice - ..... **- jet dále - vjet -**

1.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Až do rozeznání polohy následujícího hlavního návěstidla musíte jet rychlostí nejvíce 40 km/h.

2 **Sie dürfen - vorbeifahren - weiterfahren nach Vorbeifahrt - am/an**
Smíte - jet kolem - jet dále po projetí -

(Höhe) - Einfahrsignal - Zwischensignal - (úrovně) - vjezdového návěstidla - cestového návěstidla -	Bezeichnung des Signals/ označení návěstidla/	des Bf stanice
Ausfahrsignal - Sperrsignal - Blocksignal - odjezdového návěstidla - uzávěry koleje - oddílového návěstidla -	der Stelle, an der místa, u kterého	der Abzw odbočky
Selbstblocksignal - Signal Sh 2 - oddílového návěstidla autobloku - návěsti Sh 2 -	zu halten war se mělo zastavit	der Üst výhybny

2.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Až do rozeznání polohy následujícího hlavního návěstidla musíte jet rychlostí nejvíce 40 km/h.

3 **Sie dürfen** im Bf **ohne Ausfahrsignal ausfahren**
Ve stanici ..... **smíte odjet bez odjezdového návěstidla**

3.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Až do rozeznání polohy následujícího hlavního návěstidla musíte jet rychlostí nejvíce 40 km/h.

4 **Sie fahren auf dem Gegengleis** von bis
Jedete po protisměrné koleji z ..... do .....

5 **Sie - fahren - schieben nach -** in Richtung - ab km - bis
- Jedete - sunete - ve směru - od km - ..... do .....

- auf dem Regelgleis und
- po správné koleji a
kehren zurück auf dem Gegengleis -
vracíte se zpět po protisměrné koleji -

- auf dem Gegengleis und
- po protisměrné koleji a
kehren zurück auf dem Regelgleis -
vracíte se zpět po správné koleji -

7 **Sie müssen auf dem Gegengleis in der Höhe des**
Musíte zastavit na protisměrné koleji v úrovni

Blocksignals in km auf der Abzw/Üst **halten**
oddílového návěstidla ..... v km ..... odbočky/výhybny .....
Einfahrsignals in km auf dem Bf **halten**
vjezdového návěstidla ..... v km ..... stanice .....

8 **Sie müssen** - zwischen Zmst und Zmst
Musíte - mezi dopravnou ..... a dopravnou .....
- im Bahnhof - **halten vor BÜ** in km /km /km
- ve stanici ..... - **zastavit před přejezdem** v km ..... /km ..... /km .....

Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist
Po zabezpečení přejezdu smíte pokračovat v jízdě.

9 **- Sie dürfen mit höchstens km/h fahren -**
- Smíte jet nejvyšší rychlostí ..... **km/h -**
- Sie müssen auf Sicht fahren -
- Musíte jet podle rozhledových poměrů -

im Bf ve stanici	zwischen Zmst mezi dopravnou	und Zmst a dopravnou	in (km) v km	von km oder Signal od km nebo návěstidla	bis km oder Signal do km nebo k návěstidlu

Grund - Nr. (Rückseite)
Důvod - č. ..... (zadnístrana) .....
.....

Zusätzliche Befehle oder Hinweise (soweit erforderlich)
Dodatečné rozkazy nebo pokyny (pokud je zapotřebí)

9.1 Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist, melden Sie das Ergebnis an
Zjistěte, zda kolej je sjízdná, výsledek ohlašte .....

9.2 Geben Sie bei Annäherung an den **Bahnübergang/Reisendenübergang** Signal Zp 1; räumen Sie den **Bahnübergang/**
Při přiblížení k **železničnímu přejezdu/přechodu pro cestující** dávejte návěst Zp 1; **přejezd/přechod pro cestující**
Reisendenübergang schnellstens, wenn erstes Fahrzeug **Straßenmitte/Mitte desReisendenübergangs** erreicht hat
co nejrychleji uvolněte, jakmile první vozidlo dosáhlo **středu vozovky/středu přechodu pro cestující**

9.3 Schauen Sie nach Oberleitungsschäden, melden Sie das Ergebnis an
Zjistěte poruchy na trakčním vedení, výsledek ohlašte .....

9.4 PZB-Einrichtung am - Einfahr- - Ausfahr- - Zwischen- - Blocksignal
Induktivní zařízení PZB u - vjezdového - odjezdového- cestového - oddílového návěstidla .....
- Vorsignal - Lf-Signal in km - ständig wirksam - unwirksam -
- předvěsti ..... - návěstidla Lf ..... v km ..... - je trvale účinkující - neúčinkující -

9.5 Warnen Sie Personen am und im Gleis durch Signal Zp 1, halten Sie an, wenn Personen das Gleis nicht verlassen
Varujte osoby u koleje a v koleji návěstí Zp 1 a zastavte, pokud osoby kolej neopustí

10 Sie sind vom Fahren auf Sicht entbunden zwischen und
Podle rozhledu nemusíte jet mezi ..... a .....

11 **- siehe Wortlaute zum Befehl 11 (eigenes Blatt) -**
- viz Slovní znění pro Rozkaz 11 (samostatný list) -
Vordruck tiskopis **W**

.....
.....
.....
.....
.....

..... (Ort/místo) ..... (Datum/datum) ..... (Uhr/hodin) ..... (Minute/minut)

..... (Fahrdienstleiter) / (Výpravčí)
..... Erhalten (Name - Triebfahrzeugführer - / - Zugführer -) obdržel (jméno - strojvedouci - / - vlakvedouci -)

Übermittlungscode: Kód sdělení: .....
bei fmdl. Übermittlung: při sdělení komunikač. prostředky: ☐ ZF/ radiem/ ☐ andere: Jinak: .....

Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer ankreuzen
Platnou část zakřížkujte v políčku před číslem
X
Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf oder im angekreuzten Teil des Befehls schräg durchstreichen.
Co se v záhlaví nebo v zakřížkované části rozkazu nehodí, napříč přeškrtněte

Gründe důvody		Geben Sie auf Seite 1 im Befehl 9 folgenden Auftrag do rozkazu 9, na strana 1, udejte následující příkaz
Gleisbelegung, Zugfolge / obsazení kolejí, sled vlaků		
1.	Gleis kann besetzt sein kolej je možná obsazena	auf Sicht podle rozhledových poměrů
2.	Fahrzeuge im Gleis vozidla na koleji	auf Sicht podle rozhledových poměrů
3.	Mehrere Sperrfahrten unterwegs více výlukových vlaků na koleji	auf Sicht podle rozhledových poměrů
4.	Einfahrt in ein Stumpfgleis vjezd na kusou kolej	30 km/h 30 km/h
5.	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis	20 km/h
	vjezd na částečně obsazenou nebo jen částečně sjízdnou kolej, nebo obzvláště krátkou kusou kolej	20 km/h
6.	Durchrutschweg besetzt, nur teilweise befahrbar oder nicht ausreichend prokluzová vzdálenost obsazena, sjízdná jen částečně nebo je nedostatečná	30 km/h 30 km/h
7.	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört nemožné dorozumění mezi stanicemi	auf Sicht podle rozhledových poměrů
7.	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört nemožné dorozumění mezi stanicemi	auf Sicht podle rozhledových poměrů
Bahnübergänge, Übergänge zu den Bahnsteigen / přejezdy, přechody na nástupiště		
10.	Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert přejezdy nejsou dostatečně zabezpečeny	20 km/h 20 km/h
11.	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt přejezdové žlábky nejsou vyčištěny od ledu a sněhu	30 km/h 30 km/h
12.	Reisendenübergänge nicht gesichert Přechody pro cestující nejsou zajištěny	5 km/h 5 km/h
Arbeiten, La / práce, seznam pomalých jízd "La"		
20.	Bauarbeiten stavební práce	*) *)
21.	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis nesjízdné místo na vyloučené koleji	auf Sicht podle rozhledových poměrů
22.	Zustand nach Bauarbeiten stav po stavebních pracech	*) *)
23.	Arbeitsstelle nicht verständigt pracovní četa není zpravena	auf Sicht podle rozhledových poměrů
24.	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La snížená rychlost proti seznamu pomalých jízd "La"	*) *)
25.	Beschäftigte im gesperrten Gleis Zaměstnanci ve vyloučené koleji	20 km/h u. auf Sicht 20km/h a podle roz hledových poměrů
Mängel an Bahnanlagen / závady na zařízení		
30.	Mängel am Oberbau závady na svršku	*) *)
31.	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im Nachbargleis) podezření na poškození trakčního vedení (i na sousední koleji)	auf Sicht podle rozhledových poměrů
32.	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) podezření na povětrnostní poškození (sesuv půdy, škody způsobené bouří atd.)	auf Sicht podle rozhledových poměrů
33.	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel podezření na tvorbu rampouchů v tunelu	auf Sicht podle rozhledových poměrů
34.	PZB-Streckeneinrichtungen gestört trať ová část PZB porouchána	50 km/h 50 km/h
35.	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen výměny nejsou závislé na návěstidlech	50 km/h 50 km/h
36.	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert Výměny zajištěny neuzamčeným přenosným výměnovým zámkem (HV 73)	5 km/h 5 km/h

Besonderheiten am Zug / mimořádnosti u vlaku		
40.	Engstelle für LÜ-Sendungen těsné místo pro PLM	10 km/h 10 km/h
41.	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen für Schwerwagen snížená únosnost drážních staveb pro těžká vozidla	*) *)
42.	Spitzensignal unvollständig návěst "Začátek vlaku" neúplná	40 km/h 40 km/h
Besonderheiten auf Grenzstrecken / mimořádnosti na pohraničních tratich		
80.	Geben Sie wiederholt das Signal „Achtung“, es können sich Personen im Gleisbereich bewegen	*)
	Dávejte opakovaně návěst „Pozor“, možný pohyb osob v kolejišti	*)
81.	angeordnete Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit stanovená rychlost snížena	*) *)
82.	fehlende Bremshundertstel nedostatečná brzdící procenta	*) *)
83.	Bauart der Fahrzeuge vozidlo zvláštní stavby	*) *)
84.	fährt im an das Lichthauptsignal anschließenden Weichenbereich mit herabgesetzter Geschwindigkeit, wenn das Lichthauptsignal Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigt	*)
	snížená rychlost v obvodu výhybek přilehlých k návěstidlu, je-li návěstními znaky světelného hlavního návěstidla nařízeno snížení rychlosti	*)

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben
*) Rychlost se doplní

Wortlaute zum Befehl 11
Slovní znění pro Rozkaz 11

Vordruck tiskopis		W

Triebfahrzeugführer/strojvedoucí
Zug - Sperrfahrt - Schiebetriebfahrzeug für Zug - Rangierfahrt
vlak - výluková jízda - postrk vlaku - "jízda posunu" ……..……..…

	W1	Befehl - (Übermittlungscode des zurückzuziehenden Befehls) - Rozkaz - (předávací kod rušeného rozkazu) - ……..... ist zurückgezogen. je zrušen.

	W2	Sie fahren - wegen liegengebliebenen Zuges Nr. - bis km Jeďte - pro uvázlý vlak čís. ..... - do km ..... und - weiter - kehren Sie zurück - nach a - pokračujte dale - vraťte se zpět - do ……..... Bahnhof ab Uhr stanice ..... odjezd v ..... hodin Bahnhof an Uhr stanice ..... přijezd v ..... hodin Höchstgeschwindigkeit km/h, Bremsstellung , Mindestbremshundertstel % nejvyšší rychlost ..... km/h, způsob brzdění ..... , potřebná brzdící procenta ..... %

	W3	Sie müssen zwischen Zmst und Zmst Mezi dopravnou ..... a dopravnou ..... an Engstellen auf Weisung der Fachkraft fahren musíte jet kolem úzkého místa podle pokynů odborného zaměstnance - zum Erteilen der Weisungen fährt die Fachkraft auf dem Führerstand des Triebfahrzeugs mit - - kvůli sdělení pokynů jede odborný zaměstnanec na stanovišti strojvedoucího -

	W4	Sie dürfen Trittstufen in (Betriebsstelle) nicht ausfahren. V (dopravně) ..... nesmíte vysunout stupačky.

	W5	Sie fahren in ein Gleis mit verkürztem Einfahrweg. Vjíždíte na kolej se zkrácenou vjezdovou vlakovou cestou.

	W6	Halten Sie an vor Signal Zastavte před návěstidlem .....

	W7	Halten Sie - in km - in Höhe - Signal - Zastavte - v km ..... - v úrovni - návěstidla ..... -

	W8	Bleiben Sie halten. Zůstaňte stát.

	W9	Fahren Sie signalgeführt weiter. Dále jeďte podle návěstidel.

	W10	Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zulässigen Geschwin- Až k místu pomalé jízdy jeďte nejvýše rychlostí dovolenou jízdním řádem a digkeit und beachten Sie die in der Führerraumanzeige angezeigten niedrigeren Geschwindigkeiten und Langsamfahrsignale. dbejte snížené rychosti a návěsti pro pomalou jízdu udávaných indikátorem na stanovišti strojvedoucího.

	W11	Geben Sie an nicht mit Pfeiftafel gekennzeichneten Bahnübergängen ohne Na železničních přejezdech bez technického zabezpečení, neoznačených technische Sicherung wie bei unsichtigen Wetter Signal Zp 1 nach Modul 301.0901 Abschnitt 2 Absatz 4. tabulí „Pískejte“, dávejte návěst Zp 1 jako za snížené viditelnosti podle Modulu 301.0901 oddíl 2 odstavec 4.

	W12	Setzen Sie den Zug zurück - bis Bf - Couvejte s vlakem - do žst - ..... - Die Hauptsignale am Fahrweg gelten nicht. - - Hlavní návěstidla pro vaši jízdu neplatí. -

	W13	Sie müssen am gestörten - Einfahrsignal - Ausfahrsignal - Musíte před porouchaným - vjezdovým návěstidlem - odjezdovým návěstidlem - - Zwischensignal - Blocksignal - Sperrsignal - Signal Sh 1 - - cestovým návěstidlem - oddílovým návěstidlem - uzávěrou koleje - Návěstí Sh 1 - ..... - des Bf - der Abzw - der Üst - auch bei Fahrtstellung des Signals halten. - stanice - odbočky - výhybny - ..... zastavit, i když dovoluje jízdu.

	W14	- Das Einfahrsignal - Das Ausfahrsignal - Das Zwischensignal - Das Block- - Vjezdové návěstidlo - odjezdové návěstidlo - cestové návěstidlo - oddílové signal - - des Bf - der Abzw - der Üst - ist erloschen. návěstidlo - ……..... - stanice - odbočky - výhybny - ……..... je zhaslé.

	W15	Das Lichtvorsignal - des Einfahrsignals - des Ausfahrsignals - Světelná předvěst ..... - vjezdového návěstidla - odjezdového návěstidla - - des Blocksignals - - des Bf - der Abzw - der Üst - ist erloschen. - oddílového návěstidla - ..... - stanice - odbočky - výhybny - ..... je zhaslá.

	W16	Das Nachtzeichen - des Vorsignals - - des Einfahrsignals - des Ausfahr- Noční znak - předvěsti - ..... - vjezdového návěstidla - odjezdo- signals - des Bf ist erloschen. vého návěstidla - ..... stanice ..... je zhaslý.

	W17	Das Vorsignal des Halt zeigenden - Einfahrsignals - Ausfahr Předvěst ..... - vjezdového návěstidla - odjezdového signals - Blocksignals - návěstidla - oddílového návěstidla ....., které návěstí návěst Stůj - des Bf - der Abzw - der Üst - kommt nicht in Stellung „Halt erwarten“. - stanice - odbočky - výhybny - ..... nelze přestavit do polohy „Výstraha“.

	W18	Sie müssen am - Einfahrsignal - Blocksignal - Musíte zastavit u - vjezdového návěstidla - oddílového návěstidla - - des Bf - der Abzw - der Üst - - stanice - odbočky - výhybny - ..... halten und den Fahrdienstleiter verständigen. a dorozumět se s výpravčím.

Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer ankreuzen Platnou část zakřížkujte v políčku před číslem	X	Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf oder im angekreuzten Teil des Befehls schräg durchstreichen. Co se v záhlaví nebo v zakřížkované části rozkazu nehodí, napříč přeškrtněte

folgt Seite 874B

W19 Sie müssen außerplanmäßig - in -
Musíte mimořádně - v ..... -

- in km - halten zum
- v km ..... - zastavit kvůli

.....

.....

.....

W20 Sie müssen mit gesenktem Stromabnehmer im Bf
Musíte jet se staženým sběračem ve stanici .....

von - km - - bis - km - - fahren,
od - km - ..... - do - km - ..... -,
El-Signale - sind - sind nicht - aufgestellt.
návěstidla pro elektrický provoz - jsou - nejsou - umístěna.

W21 Sie müssen mit gesenktem Stromabnehmer zwischen
Musíte jet se staženým sběračem mezi

Zmst und Zmst
dopravnou ..... a dopravnou …….....

von - km - - bis - km - - fahren,
od - km - ..... - do - km - ..... -,
El-Signale - sind - sind nicht - aufgestellt.
návěstidla pro elektrický provoz - jsou - nejsou - umístěna.

W22 Beim Anfahren nachgeschoben bis - km -
Při rozjezdu jste sunuti do - km - .....

W23 *) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird
*) platí pouzę jede-li vlak podle návěstidel

W24 Sie dürfen signalgeführt weiterfahren und müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.
Dále smíte pokračovat v jízdě podle návěstidel a musíte jet 2000 m rychlostí nejvýše 40 km/h.

W25 Sie dürfen im Bf auf Einfahrgleis aus
Smíte ve stanici ..... na záhlaví ve

Richtung - über Signal Ra 10 - Einfahrweiche Nr. -
směru ..... - za návěst Ra 10 - krajní výhybku č. ..... -
hinaus bis Uhr rangieren.
do ..... hod posunovat.

W26 zweisprachige Übersicht La, Strecke Nr. Eintrag lfd. Nr.
Dvojjazyčný seznam La, trat' čís ..... poř. čís. .....

- ist gültig. - ist ungültig. -
- platí. - neplatí. -

W27 Reisende in der Betriebsstelle sind nicht über Bahnsteigänderung
Cestující v dopravně ..... nejsou informováni o změně

informiert. Bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1 geben.
nástupiště. Přivjezdu k nástupišti dávejte návěst Zp 1.

W28 Sie müssen in km das Signal „Warnscheibe erwarten“ erwarten.
Musíte v km ……..... očekávat návěst „Očekávejte výstražný terč“.

W29 Befahren Sie die Bahnübergänge
Jeďte k přejezdům

in km - zwischen - im Bahnhofsbereich -
v km ..... - mezi - v obvodu stanice - .....
- und -
- a ..... -
in km - zwischen - im Bahnhofsbereich -
v km ..... - mezi - v obvodu stanice - .....
- und -
- a ..... -
in km - zwischen - im Bahnhofsbereich -
v km ..... - mezi - v obvodu stanice - .....
- und -
- a ..... -
mit erhöhter Vorsicht.
se zvýšenou opatrností.

W30 Im Bahnhof Potůčky fahren Sie auf Gleis Zwei ein.
V ŽST Potůčky vjedete na kolej číslo dvě.

Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer ankreuzen Platnou část zakřížkujte v políčku před číslem	X	Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf oder im angekreuzten Teil des Befehls schräg durchstreichen. Co se v záhlaví nebo v zakřížkované části rozkazu nehodí, napříč přeškrtněte

folgt Seite 875

Vordruck des **Všeobecný rozkaz (Rozkaz V) /**
Allgemeiner Befehl (Befehl V) der SŽDC

Das Original kann maschinell gefertigt sein.

bleibt frei

VŠEOBECNÝ ROZKAZ pro vlak číslo
Allgemeiner Befehl für den Zug Nr. .....

V ..... dne
(razítko/Stempel) den .....20....

....

Podpis strojvedoucího
Unterschrift des Triebfahrzeug-führers

Sepsal (podpis)
Ausgefertigt (Unterschrift)

.....
Podpis vedoucího vl. čety
✶ Unterschrift des Leiters des Zugbetreuungspersonals
(jen pokud se text týká i vlakové čety)
✶ (nur wenn der Text auch das Zugbetreuungspersonal betrifft)

(Rückseite)

Vordruck des **Rozkaz Z /**
Befehl Z der SŽDC

Das Original des Vordrucks ist auf grünem Papier oder auf weißem Papier mit einem grünen Längsstreifen gedruckt.

bleibt frei

ROZKAZ Z pro vlak číslo
BEFEHL Z für Zug Nr. .....

Část 1 - Teil 1

Návěstidla se neobsluhují, po
✶ Die Signaleinrichtungen ..... sind nicht bedienbar, nach
rozkazu k odjezdu smíte odjet.
Erteilen des Abfahrauftrages dürfen Sie abfahren.
✶ Pojedete na traťovou kolej číslo *)
Sie befahren das Streckengleis Nr. ..... *)
K prvnímu oddílovému návěstidlu jeďte podle rozhledových poměrů.
✶ Bis zur ersten Blocksignaleinrichtung fahren Sie nach Sichtverhältnissen.
Od tohoto návěstidla jeďte podle návěstního znaku návěstidla.
✶ Ab dieser Signaleinrichtung an fahren Sie nach dem Signalbegriff der Signaleinrichtung weiter.

Část 2 - Teil 2

Návěstidla se neobsluhují, po
✶ Die Signaleinrichtungen ..... sind nicht bedienbar, nach
rozkazu k odjezdu smíte odjet. §)
Erteilen des Abfahrauftrages dürfen Sie abfahren. §)
✶ Do pojedete v mezistaničním oddílu po traťové
✶ Bis ..... fahren Sie im Blockabschnitt, der beidseitig von Bahn-
koleji číslo *). Oddílová návěstidla pro vaši jízdu
✶ höfen begrenzt wird, auf dem Streckengleis Nr. ..... *). Die Blocksignale sind für Ihre Fahrt
neplatí, nepřekročte rychlost 100 km/h.
ungültig, überschreiten Sie die Geschwindigkeit von 100 km/h nicht.
U návěstidla s návěstí **Stanoviště oddílového návěstidla** jednejte
✶ Bei einer Signaleinrichtung mit dem Signal **Standort einer Blocksignaleinrichtung** handeln
jako u předvěsti s návěstí **Výstraha**.
Sie wie bei einem Vorsignal mit dem Signal **Warnung**.

Jiné příkazy:
Andere Aufträge:

V dne
..... den .....20....
(razítko/Stempel)

....
Podpis strojvedoucího Sepsal (podpis)
Unterschrift des Triebfahrzeugführers Ausgefertigt (Unterschrift)

Nehodící se část rozkazu škrtněte šikmo.
Nichtzutreffenden Teil des Befehls streichen Sie schräg durch.
*) Číslo traťové koleje zapisujte slovy (česky).
*) Die Nummer des Streckengleises ist in Worten (jedna = 1, dvě = 2) aufzuschreiben.
§) Nehodí-li se, škrtněte celou větu.
§) Wenn es nicht zutrifft, streichen Sie den ganzen Satz.

(Rückseite)

Vordruck des **Rozkaz k opatrné jízdě (Rozkaz Op) / Vorsichtsbefehl (Befehl Op)** der SŽDC

Das Original des Vordrucks ist auf gelbem Papier oder auf weißem Papier mit einem gelben Längsstreifen gedruckt.

bleibt frei

ROZKAZ k opatrné jízdě pro vlak číslo
Vorsichtsbefehl für Zug Nr. .....

Část A - Teil A

Jeďte k přejezdům
Befahren Sie die Bahnübergänge
v km mezi [1] a [2]
in km ..... zwischen [1] ..... und [2] .....
v km mezi [1] a [2]
in km ..... zwischen [1] ..... und [2] .....
v km mezi [1] a [2]
in km ..... zwischen [1] ..... und [2] .....
v km mezi [1] a [2]
in km ..... zwischen [1] ..... und [2] .....
v km mezi [1] a [2]
in km ..... zwischen [1] ..... und [2] .....
se zvýšenou opatrností!
mit erhöhter Vorsicht!

Část B - Teil B

Jeďte z do
Fahren Sie von ..... bis .....
pro nemožné dorozumění podle rozhledových poměrů.
✶ wegen nicht möglicher Verständigung nach Sichtverhältnissen.
Oddílová návěstidla pro vaši jízdu neplatí.
✶ Die Blocksignaleinrichtungen gelten nicht für Ihre Fahrt.
Ve stanici zastavte! [*]
Im Bahnhof ..... halten Sie an! [*]
Povolenku odevzdejte ve stanici !
Den Erlaubnisschein geben Sie im Bahnhof ..... ab ! [*]

Jiné příkazy:
Andere Aufträge:

V dne
..... den .....20....
(stanice)
(Bahnhof)

....
Podpis strojvedoucího Sepsal (podpis)
Unterschrift des Triebfahrzeugführers Ausgefertigt (Unterschrift)

Nehodící se část rozkazu škrtněte šikmo.
Nichtzutreffenden Teil des Befehls streichen Sie schräg durch.
Nepoužité řádky v části A škrtněte šikmou čarou
Nichtbenutzte Zeilen im Teil A streichen Sie schräg durch.
[*] Nehodící se větu škrtněte.
[*] Nichtzutreffenden Satz streichen Sie.
[1] U PZZ v obvodu stanice škrtněte a dopište "v ŽST"
[1] Wenn die BÜSA im Bahnhofsbereich ist, streichen Sie es und schreiben Sie "v ŽST" (= im Bf)
[2] U PZZ v obvodu stanice nevyplňujte.
[2] Wenn die BÜSA im Bahnhofsbereich ist, füllen Sie es nicht aus.

(Rückseite)

Vordruck der **Závazná dvojjazyčná slovní znění pro všeobecný rozkaz, rozkaz Z a rozkaz Op /**
Verbindliche zweisprachige Wortlaute für den Allgemeinen Befehl, den Befehl Z und den Befehl Op
der SŽDC

In der ZusV werden alle vereinbarten „Verbindlichen zweisprachigen Wortlaute“ aufgeführt. Bei der Befehlsaushändigung trägt der Fdl den zutreffenden Wortlaut handschriftlich in den Befehl ein, klebt einen Klebezettel mit dem zutreffenden Wortlaut auf oder der Befehl mit dem zutreffenden Wortlaut wird maschinell erstellt.

bleibt frei

Závazná dvojjazyčná slovní znění pro všeobecný rozkaz, rozkaz Z a rozkaz Op

Verbindliche zweisprachige Wortlaute für den Allgemeinen Befehl, den Befehl Z und den Befehl Op

1. Vjezd do stanice dovolen.
   Einfahrt in den Bahnhof gestattet.

2. Návěstidlo ..... se neobsluhuje, po rozkazu k odjezdu smíte odjet.
✶ Die Hauptsignaleinrichtung ..... ist nicht bedienbar, nach Erteilen des Abfahrauftrages dürfen Sie abfahren.

3. Vjezdové návěstidlo a návěstidlo ..... se neobsluhuje, vjezd a odjezd dovolen.
✶ Die Einfahrsignaleinrichtung und die Hauptsignaleinrichtung ..... sind nicht bedienbar, Einfahrt und Ausfahrt sind gestattet.

4. *Vjezdové/*cestové návěstidlo ..... poroucháno v poloze dovolující jízdu. Nebude-li dávána přivolávací nebo ruční přivolávací návěst, zastavte.
✶ Die *Einfahr-/*Zwischensignaleinrichtung ..... kann nicht auf Halt gestellt werden. Falls kein Ersatzsignal oder Handersatzsignal gezeigt wird, halten Sie an.

5. *Cestové/*odjezdové návěstidlo ..... poroucháno v poloze dovolující jízdu. Po rozkazu k odjezdu smíte odjet.
✶ Die *Zwischen-/*Ausfahrsignaleinrichtung ..... kann nicht auf Halt gestellt werden. Nach Erteilen des Abfahrauftrages dürfen Sie abfahren.

6. Předvěst *vjezdového/*odjezdového návěstidla ..... stanice ..... *porouchána/*zhaslá. Jed'te proto od ní s pohotovostí zastavit u příštího návěstidla.
✶ Das Vorsignal der *Einfahr-/*Ausfahrsignaleinrichtung ..... des Bahnhofs ..... ist *gestört/*erloschen. Fahren Sie ab dem Vorsignal mit
✶ Bereitschaft zum Halten an der Hauptsignaleinrichtung.

7. *Vjezdové/*odjezdové/*cestové návěstidlo ..... stanice ..... nahraženo
✶ přenosnou návěstí SŽDC „Stůj“ nebo návěstí Sh 2 DB Netz AG.
✶ Die *Einfahr-/*Ausfahr-/*Zwischensignaleinrichtung ..... des
✶ Bahnhofs ..... wurde durch ein nicht ortsfestes Signal „Halt“ der SŽDC
✶ oder ein Signal Sh 2 der DB Netz AG ersetzt.

✶ 8. *Vjezdové/ *odjezdové/*cestové návěstidlo ..... ŽST ..... je zhaslé.
✶ Die *Einfahr-/*Ausfahr-/*Zwischensignaleinrichtung ..... des Bahnhofs ..... ist erloschen.

9. *Mezi ŽST ..... a ŽST ..... / *v ŽST ..... *v km ..... až km ..... pomalá jízda ✶
..... km/h. Návěstidla pro pomalou jízdu *jsou/ *nejsou postavena.
Zwischen *Bf ..... und Bf ..... /*im Bf ..... *von km ..... bis km ..... mit
höchstens ..... km/h fahren, die Langsamfahrtsignaleinrichtungen ✶
*sind/*sind nicht aufgestellt.

10. V km ..... je umístěn výstražný terč.
In km ..... ist eine Warnscheibe aufgestellt.

11. Mezi stanicemi ..... a ..... je v km ..... - ..... pracovní místo, označené
výstražným kolíkem s dočasnou platností pro pracovní místa. ✶
Zwischen den Bf ..... und ..... befindet sich in km ..... - ..... eine
Arbeitsstelle, die mit Warnpfahl mit zeitweiliger Gültigkeit für eine
Arbeitsstelle gekennzeichnet ist.

12. Dávejte opakovaně návěst „Pozor“, možný pohyb osob v kolejišti.
Geben Sie wiederholt das Signal „Achtung“, es können sich Personen
im Gleisbereich bewegen.

13. Z důvodu těsného místa pro PLM *smíte jet nejvyšší rychlostí .....km/h ✶
*ve stanici..... *mezi ŽST..... a ŽST ..... *v km..... *od km.nebo ✶
návěstidla.....do km nebo k návěstidlu..... Jedete kolem určeného ✶
místa podle pokynů technického zaměstnance. *Z důvodu udílení ✶
pokynů jede odborný zaměstnanec na stanovišti strojvedoucího. ✶
*Sie dürfen wegen Engstelle bei Lü-Sendungen *im Bf ..... *zwischen ✶
Zmst ..... und Zmst ..... *in km ..... *von km oder Signal ..... bis km oder ✶
Signal ..... *mit höchstens..... km/h fahren *auf Weisung der ✶
technischen Fachkraft fahren. *Zum Erteilen der Weisungen fährt die ✶
Fachkraft auf dem Führerstand des Triebfahrzeugs mit. ✶

14. Zastavte v km ..... před ..... , ložná míra překročena, další jízda
rychlostí max. 5 km/h na příkaz technického zaměstnance.
Sie halten in km ..... vor ..... , Lü mit 5 km/h auf Weisung der
technischen Fachkraft vorbeileiten.

15. V ŽST ...../..... jed'te rychlostí nejvýše ..... km/h, je-li návěstními znaky ✶
hlavních návěstidel nařízeno snížení rychlosti.
Fahren Sie im Bf ...../..... mit höchstens ..... km/h, wenn die Signale ✶
der Hauptsignaleinrichtungen Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschrän- ✶
kung anordnen. ✶

16. V ŽST ..... v obvodu výhybek přilehlém k *vjezdovému/ *cesto- ✶
vému/ *odjezdovému návěstidlu jed'te rychlostí nejvýše ..... km/h.
Fahren Sie im Bf ..... in dem an der *Einfahr-/*Zwischen-/ ✶
*Ausfahrsignaleinrichtung anliegenden Weichenbereich mit einer ✶
Geschwindigkeit von höchstens ..... km/h. ✶

17. Ve stanici ..... jedete na obsazenou kolej.
Im Bahnhof ..... fahren Sie auf ein besetztes Gleis ein.

✶ 18. Zastavete *mezi ŽST..... a ŽST ...../ *v ŽST.....před přejezdem v *km
✶ ..... /..... *km/...../ *km.....Další jízda možná, je-li přejezd zajištěn.
✶ Sie müssen *zwischen Zmst ..... und Zmst ..... / *im Bf ..... vor BÜ in
✶ *km ..... / *km ..... / *km ..... halten. Die dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.

✶ 19. Spolujízda ..... osob na hnacím vozidle. *V ŽST / *zastávce/ *km ..... zastavte pro výstup osob.
Mitfahrt von ..... Personen auf dem Triebfahrzeug. *Im Bahnhof/ *Haltestelle/ *km ..... halten Sie zum Absetzen der Personen an.

✶ 20. *Z ŽST ..... do ŽST ...../*od km ..... do km ..... jed'te rychlostí nejvýše ..... km/h, stanovená rychlost snížena.
Zwischen Bahnhof ..... und Bahnhof ...../*von km ..... bis km ..... fahren sie mit höchstens ..... km/h, angeordnete Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit.

✶ 21. Návěst Zs 1 "Přivolávací návěst" na vjezdovém návěstidle .....
✶ ŽST ..... pro Vaši jízdu neplatí.
Signal Zs 1 "Ersatzsignal" am Einfahrsignal ..... des Bahnhofs ..... gilt nicht.

✶ 22. Před *vjezdovým/*odjezdovým/*cestovým návěstidlem stanice ..... zastavte, přestože ukazuje návěst dovolující jízdu.
✶ Sie halten vor der *Einfahr-/*Ausfahr-/*Zwischensignaleinrichtung
✶ des Bf ..... auch wenn sie ein die Fahrt gestattendes Signals zeigt.

✶ 23. U vjezdového návěstidla ŽST ..... zastavte a domluvte se s výpravčím.
✶ Sie halten an der Einfahrsignaleinrichtung des Bf ..... und nehmen Verbindung mit dem Fahrdienstleiter auf.

✶ 24. Vlak .... (č.vlaku) ..... z koleje .... (č. koleje) ..... do .... (jméno ŽST) .....
✶ odjezd.
✶ Zug .... (Nr. des Zuges).... aus dem Gleis .... (Nr. des Gleises) .... nach
✶ ..... (Name des Bf)..... abfahren.

✶ 25. Mezi stanicemi ..... a ..... stáhněte sběrač v km ..... a zdvihněte sběrač v km ..... .
Zwischen Bahnhof ..... und Bahnhof ..... senken Sie den Stromabnehmer in km ..... und heben Sie den Stromabnehmer in km ..... .

✶ 26. Mezi stanicemi ..... a ..... od km ..... do km ..... očekávejte návěsti pro elektrický provoz.
Beachten Sie zwischen Bahnhof ..... und Bahnhof ..... von km ..... bis km ..... die Signale für den elektrischen Betrieb.

27. Vzhledem k možným poruchám věnujte zvýšenou pozornost stavu trakčního vedení. Zjištěný stav ohlašte ve stanici ..... . ✶
Prüfen Sie die Oberleitung auf Störungen. Melden Sie das Ergebnis im Bf ..... .

28. *Jedete se staženým sběračem *ve stanici ..... /mezi ..... (dopravna)..... a ..... (dopravna)..... *od km ..... do km ....., návěstidla pro elektrický provoz *jsou/*nejsou osazena. *Při rozjezdu jste sunuti do ..... ✶
*Sie fahren mit gesenktem Stromabnehmer im Bf ..... / *zwischen ..... (Zmst) ..... und ..... (Zmst) ..... von km ..... bis km ....., El-Signale *sind/*sind nicht aufgestellt. *Beim Anfahren nachschieben bis ..... ✶

29. Seznam pomalých jízd La, trať č. ....., poř.č. *platí/*neplatí. ✶
Zweisprachige Übersicht La, Strecke Nr. ....., lfd. Nr. ..... *gültig/*ungültig.

30. Musíte jet podle rozhledových poměrů *ve stanici ..... *mezi ŽST ..... a ŽST ..... *v km ..... *od km nebo návěstidla ..... do km nebo k návěstidlu ..... * ✶ ✶ ✶
Sie müssen *im Bf ..... *zwischen Zmst ..... und Zmst ..... *in km ..... *von km oder Signal ..... bis km oder Signal ..... auf Sicht fahren. ✶ ✶

30.1 Zjistěte, zda kolej je sjízdná, výsledek ohlašte výpravčímu ..... ✶
Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist, melden Sie das Ergebnis an Fdl ..... ✶ ✶

30.2 Zjistěte poruchy na trakčním vedení, výsledek ohlašte výpravčímu ..... ✶ ✶
Schauen Sie nach Oberleitungsschäden, melden Sie das Ergebnis an Fdl ..... ✶ ✶

31. Smíte jet nejvyšší rychlostí ..... km/h *ve stanici ..... *mezi ŽST ..... a ŽST ..... *v km ..... *od km nebo návěstidla ..... do km nebo k návěstidlu ..... ✶ ✶
*Sie dürfen mit höchstens..... km/h *im Bf ..... *zwischen Zmst ..... und Zmst ..... *in km ..... *von km oder Signal ..... bis km oder Signal ..... fahren. ✶ ✶

Důvod/Grund

31.1 vjezd na kusou kolej ✶
Einfahrt in ein Stumpfgleis ✶

31.2 vjezd na částečně obsazenou nebo částečně sjízdnou kolej ✶
Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis oder nur teilweise befahrbares Gleis

✶ 31.3 prokluzová vzdálenost obsazena, sjízdná jen částečně nebo je nedostatečná
Durchrutschweg besetzt, nur teilweise befahrbar oder nicht ausreichend

✶ 31.4 přejezdy nejsou dostatečně zabezpečeny
Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert

✶ 31.5 přejezdové žlábky nejsou vyčištěny od ledu a sněhu
Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt

✶ 31.6 přechody pro cestující nejsou zajištěny
✶ Reisendenübergänge nicht gesichert

✶ 31.7 stavební práce
Bauarbeiten

✶ 31.8 stav po stavebních pracích
Zustand nach Bauarbeiten

✶ 31.9 snížená rychlost proti seznamu pomalých jízd "La"
Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La

✶ 31.10 závady na svršku
Mängel am Oberbau

✶ 31.11 trať ová část PZB porouchána
PZB-Streckeneinrichtungen gestört

✶ 31.12 výměny nejsou závislé na návěstidlech
Weichen außer Abhängigkeit von Signalen

✶ 31.13 výměny zajištěny neuzamčeným přenosným výměnovým
✶ zámkem (HV 73)
✶ Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert

✶ 31.14 snížená únosnost drážních zařízení pro těžká vozidla
Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen für Schwerwagen

✶ 31.15 nedostatečná brzdící procenta
✶ fehlende Bremshundertstel

✶ 31.16 vozidlo zvláštní stavby
✶ Bauart der Fahrzeuge

✶ 31.17 snížená rychlost v obvodu výhybek přilehlých k návěstidlu, je-li návěstními znaky světelného hlavního návěstidla nařízeno snížení rychlosti
fährt im an das Lichthauptsignal anschließenden Weichenbereich mit herabgesetzter Geschwindigkeit, wenn das Lichthauptsignal Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigt

32. Musíte jet podle rozhledových poměrů *ve stanici ..... *mezi dopravnou ..... a dopravnou ..... *v km ..... *od km nebo návěstidla ..... do km nebo k návěstidlu ..... ✶
Sie müssen *im Bf ..... *zwischen Zmst ..... und Zmst ..... *in km ..... *von km oder Signal ..... bis km oder Signal ..... auf Sicht fahren. ✶

Důvod/Grund

32.1 kolej může být obsazena ✶
Gleis kann besetzt sein ✶

32.2 vozidla na koleji ✶
Fahrzeuge im Gleis

32.3 na koleji více výlukových jízd ✶
Mehrere Sperrfahrten unterwegs ✶

32.4 nemožné dorozumění mezi stanicemi ✶
Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört

32.5 nesjízdné místo na vyloučené koleji ✶
Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis

32.6 podezření na poškození trakčního vedení (i na sousední koleji) ✶
Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im Nachbargleis)

32.7 podezření na škody, způsobené povětrnostními vlivy (sesuv půdy, škody způsobené bouří atd.) ✶
Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.)

32.8 podezření na tvorbu rampouchů v tunelu ✶
Verdacht auf Eiszapfenbildung im Tunnel

33. Smíte jet nejvyšší rychlostí 20 km/h. Musíte jet podle rozhledových poměrů *ve stanici ..... *mezi dopravnou ..... a dopravnou ..... *v km ..... *od km nebo návěstidla ..... do km nebo k návěstidlu ..... ✶
Důvod: Zaměstnanci ve vyloučené koleji ✶
Sie dürfen mit höchstens 20 km/h fahren. Sie müssen auf Sicht fahren *im Bf ..... *zwischen Zmst ..... und Zmst ..... *in km ..... *von km oder Signal ..... bis km oder Signal ..... Grund: Beschäftigte im gesperrten Gleis ✶

34. Jeďte pro uvázlý vlak čís. ..... do km ..... a *pokračujte dále - *vraťte se zpět - do ..... ✶
Fahren Sie wegen des liegengebliebenem Zuges Nr. ..... bis km ..... und *weiter - *kehren Sie zurück - nach .....

35. Couvejte s vlakem do ŽST ..... *Oddílová návěstidla pro vaši jízdu neplatí, u návěstidla s návěstí „Stanoviště oddílového návěstidla“ jednejte jako u předvěsti s návěstí „Výstraha“.
Setzen Sie den Zug zurück bis Bf ..... *Für Ihre Fahrt gelten die Blocksignale nicht, bei einer Signaleinrichtung mit dem Signal „Standort eines Blocksignals“ handeln Sie wie beim Vorsignal mit dem Signal „Warnung“.

36. Ve vlaku jsou zařazena nešuntující vozidla.
V průběhu jízdy do sousední stanice zastavte z nejvyšší dosažitelné rychlosti (vyšší než 20 km/h) zmenšením tlaku v hlavním potrubí o nejméně 0,5 bar bez použití elektrodynamické brzdy nebo automatické regulace rychlosti!
Ve stanici ..... zastavte, i kdyby byly splněny podmínky pro průjezd vlaku.
Im Zug sind Fahrzeuge, die die Gleisstromkreise nicht mehr zuverlässig beeinflussen.
Im Verlauf der Fahrt nach dem Nachbarbahnhof halten Sie aus der höchsten erreichbaren Geschwindigkeit (höher als 20 km/h) durch Druckminderung in der Hauptluftleitung um wenigstens 0,5 bar ohne Benutzung der elektrodynamischen Bremse oder der automatischen Geschwindigkeitsregulierung an!
Im Bahnhof ..... halten Sie an, auch wenn die Bedingungen für die Durchfahrt des Zuges erfüllt sind!

37. Z důvodu zhoršené povětrnostní situace a nebezpečí vzniku překážky na trati přizpůsobte mezi stanicemi ...../..... (od km ..... do km .....) rychlost jízdy tak, abyste na vzdálenost rovnající se délce volné koleje, kterou vidíte před sebou, zastavil před případnou překážkou na trati.
Aufgrund der Verschlechterung der Wetterlage und Gefahr des Entstehens von Hindernissen auf der Strecke passen Sie zwischen den Bf ...../..... (von km ..... bis km .....) die Geschwindigkeit so an, dass Sie in einer Entfernung, die der Länge des Gleises entspricht, welches Sie vor sich sehen, vor einem eventuellen Hindernis zum Stehen kommen

38. „Rychlost 50/20 km/h“
„Geschwindigkeit 50/20 km/h“

Nehodící se neuvádějte/škrtněte.
Nichtzutreffendes nicht anführen/Nichtzutreffendes streichen.

✶

bleibt frei

folgt Seite 1001

Teil IIB

Örtliche Ausführungs- und Ergänzungsbestimmungen

für die

Durchführung des Eisenbahnbetriebes

1. Grundlegende Bestimmungen

(1) Im Teil II B der ÖV werden Bestimmungen zusammengestellt, die beide EIU zu den bestehenden Richtlinien für die Betriebsführung vereinbart haben. Zu Abschnitten, an denen die Richtlinien für die Betriebsführung beider EIU voneinander abweichen, werden hier auch Bestimmungen veröffentlicht, die beide EIU über ihre Richtlinien hinaus beziehungsweise abweichend von den Richtlinien für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke oder auf Abschnitten der Grenzstrecke vereinbart haben.

Hier angegebene Bezüge zu den Signal- und Betriebsrichtlinien können sich auch auf nicht im Teil IIA veröffentlichte Bezugsstellen beziehen, wenn diese sich an das örtliche Personal richten, die hier veröffentliche Bestimmung sich aber an beide Seiten richtet.

(2) Der Bf Zwotental und die Awanst Klingenthal unterstehen dem Fdl in Falkenstein (Vogtl). Der Bf Kraslice untersteht dem Fdl in Oloví.

(3) Das Signal **Warnscheibe erwarten** (Ziffer 343., ČD D1) wird auf ✶
dem Abschnitt der Grenzstrecke mit Betriebsführung durch DB Netz AG nicht vorgehalten.

(4) Im Eisenbahnbetrieb wird von der mitteleuropäischen Zeit MEZ, für einen festgelegten Zeitraum von der osteuropäischen Zeit (mitteleuropäischen Sommerzeit MESZ) ausgegangen.

Der Fdl in Falkenstein (Vogtl) vergleicht täglich die Uhrzeit mit dem Fdl in Oloví. Der Zeitvergleich erfolgt nach Beendigung einer Arbeitsruhe sonst um 09.00 Uhr. Den Zeitvergleich tragen beide Fdl in das Zugmeldebuch ein.

(5) Arbeitsruhe der Fdl

Die Tätigkeit des Fdl Oloví kann durch Arbeitsruhen unterbrochen werden.

a) Beginn und Ende der jeweiligen Arbeitsruhe wird nach den Fahrplanabstimmungen zwischen DB Netz AG, Regionalnetz Vogt- ✶
land-Ostthüringen und VIAMONT a.s. schriftlich abgestimmt. ✶

b) Nachdem die letzte Zugfahrt auf der Grenzstrecke ordnungsgemäß beendet wurde, darf mit der Arbeitsruhe begonnen werden.

Nach gegenseitiger Vereinbarung kann die letzte Zugfahrt auf der ✶
Grenzstrecke eine Sperrfahrt sein, die in der Awanst Klingenthal ✶
endet; dann bleibt das Streckengleis während der Arbeitsruhe ge- ✶
sperrt. ✶

c) Arbeitsende und Arbeitsaufnahme melden sich die Fdl gegenseitig. Die Meldungen sind im Zugmeldebuch nachzuweisen.

d) In der Zeit, in der auf dem Arbeitsplatz eines Fdl Arbeitsruhe herrscht, dürfen auf der Grenzstrecke keine Zugfahrten stattfinden.

2. Bahnhofs- und Streckenanlagen

(1) Außer über die Zugmeldeleitung sind die für die Betriebsführung auf
✶ der Grenzstrecke zuständigen Fdl telefonisch zu erreichen:

Fdl Oloví	
✶ intern	90 42 9724 44139
✶ öffentliche Netze	00420 352673 201 oder
✶	00420 608 655 000
✶ Fax öffentliche Netze	00420 352 673 201
Fdl Falkenstein (Vogtl)	
✶ intern	907/087/98980-15 oder
✶	907/087/98980-25
✶ öffentliche Netze	0049/3745/7816/15
✶ Fax intern	907/087/98980-16
✶ Fax öffentliche Netze	0049/3745/7816/16

✶ (2) Auf dem deutschen Abschnitt der Grenzstrecke zwischen Zwotental
✶ und der Staatsgrenze ist Zugfunk der DB Netz AG (Kanal E 72) eingerichtet.

✶ (3) Die Regelzüge des EVU Vogtlandbahn-GmbH sind auf der Grenz-
✶ strecke fernmündlich unter der Rufnummer

✶ 0049/151/180065… sowie letzten zwei Ziffern der Nummer des
✶ Triebwagens

✶ zu erreichen.

✶ Die Nummern der Triebwagen werden täglich von der Vogtlandbahn-
✶ GmbH dem Fdl Falkenstein (Vogtl) und dem Fdl Olovi per Fax be-
✶ kannt gegeben.

✶ Bei Sonderzügen müssen die Rufnummern im Fahrplan bekannt ge-
✶ geben werden.

✶ (4) Die Züge auf der Grenzstrecke sind signalgeführt.

Signale der DB Netz AG auf der Grenzstrecke können mit punktförmiger Zugbeeinflussung in Bauart der DB Netz AG ausgerüstet sein.

Signale der VIAMONT a.s. sind nicht mit Zugbeeinflussungsanlagen ausgerüstet.

Die Einrichtungen der punktförmigen Zugbeeinflussung am Zug sind

auf der Grenzstrecke zu nutzen. Bei Störungen an den Einrichtungen der punktförmigen Zugbeeinflussung wird auf den Auszug aus der Richtlinie 408 der DB AG, Modul 408.0651 verwiesen. ✶

3. Rangieren

(1) Das Verfahren „Rangieren zwischen den Betriebsstellen“ gemäß ✶ ČD D2 wird auf der Grenzstrecke nicht angewendet. ✶

(2) Auf den Grenzbahnhöfen und der Grenzstrecke wird das Kuppeln ✶ bzw. Entkuppeln von Fahrzeugen durch das Zugpersonal durchgeführt.

(3) Das Festlegen von Zügen bzw. Fahrzeugen auf den Grenzbahnhöfen führt das Zugpersonal durch. ✶

In Kraslice sind abgestellte Fahrzeuge durch das Anziehen der Handbremsen und mittels Sperrkeilen zu sichern.

In Zwotental ist bei einem Abstellen von Fahrzeugen im Störungsfall eine Handbremse je angefangene 4 Achsen anzuziehen.

(4) Im Bahnhof Zwotental sind Signale Ra 10 abweichend von DV 301 ✶ (Signalbuch der ehemaligen DR) § 39 (2) angeordnet.

- Signal Ra 10 km 101,130 in Richtung Muldenberg steht rechts vom Gleis,
- Signal Ra 10 km 101,896 in Richtung Adorf (Vogtl) steht rechts vom Gleis,
- Signal Ra 10 km 0,480 in Richtung Klingenthal steht rechts vom Gleis.

(5) Durchführen des Rangierens im Bf Kraslice mit Triebfahrzeugführern ✶ der Vogtlandbahn-GmbH ✶

a) Das Rangieren leitet ein tschechischer Triebfahrzeugführer. ✶

b) Wenn ein Fahrzeug, dass mit einem Triebfahrzeugführer der ✶ Vogtlandbahn-GmbH besetzt ist, vom Gleis 1 nach dem Einfahr- ✶ gleis von Zwotental und zurück auf Gleis 1 rangiert werden muss, ✶ wird das Rangieren stets von einem Triebfahrzeugführer der ✶ VIAMONT a.s. geleitet. Er vereinbart den Beginn und das Ende ✶ des Rangierens mit dem Fdl Oloví und verständigt den deutschen ✶ Triebfahrzeugführer über den Ablauf des Rangierens. ✶

Der deutsche Triebfahrzeugführer und der Fdl Oloví müssen nicht ✶ miteinander sprechen. ✶

✶ Auftrag des Triebfahrzeugführers VIAMONT a.s. an den Triebfahr-
✶ zeugführer Vogtlandbahn-GmbH: „Das Rangieren vom Gleis 1
✶ nach dem Einfahrgleis von Zwotental ist gestattet. Nach Frei-
✶ werden des Einfahrgleises von dem vorbeiragierenden Triebfahr-
✶ zeug rangieren Sie zurück zum Bahnsteig am Gleis 1 / Posun
✶ dovolen z 1. koleje k označníku na Zwotentalském zhlaví. Po uvol-
✶ nění zhlaví objíždějícím hnacím vozidlem posunujte zpět k
✶ nástupišti 1. koleje.“

✶ c) Beim Rangieren aus Gleis 1 (oder Gleis 4) in Richtung Einfahr-
✶ gleis von Zwotental beginnt der BÜ in km 23,918 sich zu
✶ schließen, wenn das Triebfahrzeug am Ausfahrsignal L1 (oder L4)
✶ vorbeigefahren ist. Der Triebfahrzeugführer muss die Geschwin-
✶ digkeit so wählen, bzw. gegebenenfalls auch anhalten, damit er
✶ auf den BÜ erst befährt, wenn die Schranken geschlossen sind.
✶ Es kann bis auf Höhe des Merkpfahls (Signal **Rangieren**
✶ **verboten**) in km 23,970 rangiert werden.

✶ d) Ein Triebfahrzeugführer der Vogtlandbahn-GmbH bedient keine
✶ Weichen und benutzt keine Weicheschlüssel.

4. (bleibt offen)

5. Zugbildung und Zuglänge

(1) Züge werden nach dem zwischen den EVU vereinbarten Zugbildungsplan gebildet. Grundlage bilden die Richtlinien zur Zugbildung der deutschen und der tschechischen Seite.

Besonderheiten beim Einsatz der Fahrzeuge gemäß den Vorschriften auf beiden Seiten (auf deutscher Seite z.B. Außergewöhnliche Fahrzeuge, Außergewöhnliche Sendungen) sind zwischen den EVU und mit den EIU vor dem Einsatz auf der Grenzstrecke abzustimmen. Werden Fahrzeuge zwischen den EVU übergeben/übernommen, sind erforderlichenfalls Vereinbarungen zwischen EVU zu treffen, die Besonderheiten regeln (z.B. Zugbildung oder Bremsbestimmungen).

(2) Zwischen den EIU ist eine vorherige Vereinbarung erforderlich, wenn außergewöhnliche Sendungen (Sendungen mit Lademaßüberschreitung, Schwerwagen, Außergewöhnliche Fahrzeuge oder andere Sendungen mit besonderen Beförderungsbedingungen) die Grenzstrecke befahren sollen.

(3) Macht sich bei fehlenden Bremshundertsteln, infolge der Bauart der Fahrzeuge oder anderer Ursachen, eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit eines Zuges erforderlich, verständigt der Fdl Falkenstein (Vogtl) grenzüberschreitende Züge mit zweisprachiger Fahrplan-Mitteilung, der Fdl Oloví verständigt mit zweisprachigem Befehl V. Beim Verlassen der Grenzstrecke verständigt jede Seite die Züge nach ihren Richtlinien.

Ausnahmsweise kann der Fdl Falkenstein (Vogtl) grenzüberschreitende Züge auch mit zweisprachigem Befehl 9 Grund Nr. 82 verständigen. ✶

(4) Wenn grenzüberschreitend geschobene Züge verkehren sollen, ist dies mit Ausnahme von Störfällen zuvor im Zugbildungsplan oder in einer Bauanweisung (Betra/ROV) zu regeln.

(5) Auf der Grenzstrecke ist Nachschieben verboten.

(6) Befindet sich mehr als ein arbeitendes Triebfahrzeug im Zug, verständigen sich die Fdl gegenseitig. Dies ist nicht erforderlich, wenn planmäßig mehrere gekuppelte Triebwagen verkehren.

6. Triebfahrzeuge

(1) Berechtigte Mitarbeiter der für die Instandhaltung der Grenzstrecke ✶ zuständigen Fachbereiche sowie Qualitätsberater (Kontrolleure) der EIU bzw. EVU dürfen zur Kontrolle des Grenzstreckenabschnittes auf dem Führerstand eines Triebfahrzeuges mitfahren. Zu Kontrollzwecken dürfen sich jedoch nicht mehr als zwei Beschäftigte zusätzlich auf dem Triebfahrzeug befinden.

(2) Ist ein Triebfahrzeugführer auf der Grenzstrecke nicht streckenkun- ✶
dig, muss ihm ein streckenkundiger Mitarbeiter beigegeben werden, ✶
das Befahren der Grenzstrecke ohne streckenkundigen Mitarbeiter ✶
ist nicht zulässig. ✶

(3) Auf den Triebfahrzeugen muss das Verzeichnis Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderer Besonderheiten „La“ ausliegen

7. Fahrplan

(1) Bei den auf der Grenzstrecke verkehrenden Triebfahrzeugen werden die Fahrplanangaben durch Führerraumanzeige übermittelt (siehe auch Teil I und Teil II A, Auszug aus Richtlinie 408 der DB AG, Mo- ✶
dul 408.0341). ✶

✶ Wegen Störungen der Führerraumanzeige siehe Teil II A, Richtli-
✶ nie 408 der DB AG, Modul 408.0691, Absatz (4).

✶ Der Triebfahrzeugführer eines tschechischen EVU setzt sich gegebenenfalls mit dem Fdl Falkenstein (Vogtl) in Verbindung. Dieser stimmt sich mit der Betriebszentrale ab und leitet erforderlichenfalls Maßnahmen ein.

(2) Der Fdl der DB Netz AG erteilt Aufträge an Züge für die Grenzstre-
✶ cke mit der zweisprachigen Fahrplan-Mitteilung Teil IIA, Muster 7.

Der zweisprachige Vordruck wird auf den Triebfahrzeugen vorgehalten.

Der Fdl Oloví beantragt Auftragserteilung an Züge für die Grenzstrecke beim Fdl Falkenstein (Vogtl) entsprechend der zweisprachigen Fahrplan-Mitteilung.

(3) Die zweisprachige Fahrplan-Mitteilung ist nur auf der Grenzstrecke gültig. Fahrplanaushändigungen bis zur Grenzstrecke oder über diese hinaus regelt jedes EIU in eigener Zuständigkeit.

(4) Im Bedarfsfall wendet auch der Fdl der VIAMONT a.s. die zweisprachige Fahrplan-Mitteilung an.

(5) Steht ausnahmsweise kein Vordruck der zweisprachigen Fahrplan-Mitteilung zur Verfügung, können die Züge auch mit entsprechenden zweisprachigen schriftlichen Befehlen verständigt werden.

(6) Operative Triebfahrzeugfahrten auf der Grenzstrecke vereinbaren die für die Grenzstrecke zuständigen Fdl. Dabei wird eine Zugnummer der DB AG vergeben. Beide vereinbaren die Bekanntgabe der Fahrplanunterlagen.

Der Fdl der DB Netz AG stimmt sich mit der Betriebszentrale ab.

8. Sicherung der Zugfahrten

(1) Die Fdl der Grenzbahnhöfe führen ihre Zugmeldebücher nach den für ihre Betriebsführung gültigen Richtlinien, insofern hier nichts anderes bestimmt wird.

(2) Die Fdl Falkenstein (Vogtl) und Oloví regeln die Zugfolge auf der Grenzstrecke durch das fernmündliche Zugmeldeverfahren. Es umfasst Anbieten, Annehmen, und Abmelden der Züge. Die Texte dazu sind im Teil IIA enthalten.

Zudem wird die Zugfolge durch Streckenblock gesichert.

(3) Bei Störungen des Streckenblocks regelt und sichert das Zugmeldeverfahren die Zugfolge. Es umfasst dann Anbieten, Annehmen, Abmelden und Rückmelden der Züge (nach Teil IIA).

(4) Erkennt ein Fdl, dass es nötig ist, das Rückmelden einzuführen, oder fordert eine betriebliche Anweisung das Rückmelden, führt der betroffene Fdl das Rückmelden ein.

Der Fdl, der das Rückmelden eingeführt hat, hebt es auch wieder auf, wenn die Voraussetzungen dazu erfüllt sind. Das Einführen und Aufheben des Rückmeldens ist im Zugmeldebuch einzutragen.

(5) Die Zugmeldungen werden über die Zugmeldeleitung gegeben. Dabei wird in beiden Richtungen der gleiche Zugmelderuf (ein langer Ton) angewendet.

Ist die Zugmeldeleitung gestört, ist nach Teil II B, Abschnitt 20, Absatz (1) zu verfahren.

(6) Arbeitsstellen bzw. Bahnübergangsposten auf der Grenzstrecke werden nicht in das Zugmeldeverfahren einbezogen. Ihre Verständigung über Zugfahrten obliegt jeder Eisenbahn für sich.

Der Fdl darf einen Zug erst dann annehmen, wenn die Arbeitsstelle bzw. der Bahnübergangsposten in seinem Bereich verständigt wurde.

9. Einfahrt und Ausfahrt eines Zuges

(1) Bei der Einfahrt in den Bf Zwotental aus Richtung Kraslice ist nach Gleis 1 die Einfahrt mit verkürztem Einfahrweg möglich. Diese wird mit Signal Zs 13 am Einfahrsignal 8G angekündigt. ✶

Der verkürzte Einfahrweg endet am Zwischensignal 8ZS1. Die Weiterfahrt an den Bahnsteig erfolgt als Rangierfahrt (schienengleichen Übergang für Reisende beachten).

(2) Im Störungsfall nach Aufforderung durch die Fdl, gibt das Zugpersonal, nachdem der Zug am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen ist, eine Zugschlußmeldung auf dem Bf Zwotental an den Fdl Falkenstein (Vogtl) und auf dem Bf Kraslice an den Fdl Oloví ab:

„Zug ... *(Nummer)* ... vollständig in ... *(Bf)* ... angekommen.“
(„Vlak ... *(číslo)* ... je v ... *(ŽST)* ... celý.“)

(3) Ein Zug, der zur Ausfahrt gelangen soll, darf nicht über das für ihn gültige Hauptsignal hinaus stehen.

(4) Auf den Grenzbahnhöfen obliegt bei grenzüberschreitenden Reisezügen die Zugaufsicht dem Triebfahrzeugführer. Er erteilt, soweit erforderlich, den Abfahrauftrag.

✶ (5) Wird der Auftrag zur Vorbeifahrt an einem Signal Sh 2 (Wärterhalt-
✶ scheibe) mit Befehl erteilt, ist Befehl 10 mit Wortlaut „fährt vorbei am
✶ Signal Sh 2 (jed'te kolem návěsti Sh 2)“ zu erteilen.

✶ (6) Signalisiert das Lichtsignal der Rückfallweiche nicht das Signal **Fahrt gesichert** muss der Triebfahrzeugführer vor der Weiche halten. Der Triebfahrzeugführer setzt sich mit dem Fdl Oloví in Verbindung. Der Fdl Oloví gestattet die Einfahrt in den Bf mit zweisprachigen Allgemeinen Befehl (Rozkaz V), Punkt 1 der Verbindlichen zweisprachigen Wortlaute für den Allgemeinen Befehl oder er ordnet das Schließen des Weichenschlosses an. Im zweiten Fall schließt der Triebfahrzeugführer die Verschließeinrichtung der Rückfallweiche auf, bringt die Weiche in die Endlage der Vorzugsstellung und sichert sie dadurch, dass er die Verschließeinrichtung verschließt. Den Schlüssel führt der Triebfahrzeugführer beim Befahren der Weiche mit sich. Die Weiche darf mit einer Geschwindigkeit von höchstens 30 km/h befahren werden. Nach dem Befahren der Rückfallweiche ist die Verschließeinrichtung aufzuschließen und in Grundstellung zu verschließen.

10. Vor Plan fahrende und verspätete Züge

(1) Die Fdl Falkenstein (Vogtl) und Oloví verständigen sich gegenseitig über alle Verspätungen und Besonderheiten im Zugbetrieb.

(2) Die EVU verständigen die Passkontroll- und Zollbehörden über Verspätungen und Besonderheiten im Zugverkehr.

11. (bleibt offen)

12. Besetzung von Triebfahrzeugen und Zügen mit Personal

(1) Wegen der unterschiedlichen Bestimmungen über die Bedeutung der hörbaren und sichtbaren Signale und der Absprache in verschiedenen Betriebssituationen dürfen das Personal des führenden Triebfahrzeuges und die Zugbegleiter eines Zuges grundsätzlich nicht EVU verschiedener Staaten angehören.

Zur Beseitigung der Folgen besonderer Vorkommnisse kann Zugpersonal des anderen EVU hinzugezogen werden.

(2) Reisezüge sind in der Regel mit mindestens einem Zugbegleiter zu besetzen. Bei Triebwagen kann der Triebfahrzeugführer die Aufgaben des Zugpersonals allein übernehmen.

Güterzüge und Leerreisezüge dürfen ohne Zugbegleiter verkehren.

13. Arbeits-, Dienst- und Übergabezüge, Sperrfahrten ✶

(1) Auf der Grenzstrecke sind Arbeits- und Hilfszüge (einschließlich Schneeräumfahrten) grundsätzlich als Sperrfahrten durchzuführen.

Die Muster der Meldungen sind im Teil IIA aufgeführt (Wortlaut nach ✶
Teil IIA, Abschnitt „Bestimmungen für das Zugmeldeverfahren und ✶
für fahrdienstliche Meldungen zwischen den benachbarten Zugmel- ✶
destellen“).

(2) Das Baugleisverfahren der DB Netz AG darf auf der Grenzstrecke nur während einer zeitweiligen Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes (siehe Teil IIB, Punkt 17, Abs. (3)) zwischen dem Bf Zwotental und der vereinbarten Stelle der Betriebsunterbrechung (in der Bauanweisung benannte Stelle des Schwellenkreuzes mit Haltsignalen) angewendet werden.

(3) Sperrfahrten erhalten ihre Zugnummer durch das die Sperrfahrt ablassende EIU.

(4) Die Fahrt mehrerer Sperrfahrten in das gesperrte Gleis ist zugelassen, wenn alle Fahrten auf demselben Bf beginnen und enden.

(5) Zur Beseitigung der Folgen eines gefährlichen Ereignisses im Eisenbahnbetrieb dürfen von beiden Bf Hilfszüge in das gesperrte Gleis eingelassen werden. Der Einsatz ist zwischen den Notfallmanagern beider Eisenbahninfrastrukturbetreiber abzustimmen. Sie verständi- ✶
gen die Beteiligten (Fdl).

(6) a) Nach gegenseitiger Vereinbarung können Züge als Sperrfahrten ✶
von Kraslice kommend in Klingenthal auf dem Gleis 901 abge- ✶
stellt werden und anschließend nach Kraslice zurückkehren. ✶

b) Nach der Ankunft in Klingenthal gibt der Zugführer der Sperrfahrt ✶
eine Ankunftsmeldung an den Fdl Oloví: ✶

„Zug ... *(Nummer)* ... vollständig in Klingenthal angekommen.„ ✶
(„Vlak ... *(číslo)* ... je v ... *(ŽST)* ... celý.„) ✶

Der gewöhnliche Halteplatz befindet sich am Bahnsteig zwischen ✶
den Signalen Ne 5 in jeder Fahrtrichtung. ✶

c) Vor der Abfahrt nach Kraslice holt der Zugführer der Sperrfahrt ✶
beim Fdl Oloví die Zustimmung zur Abfahrt ein. ✶

✶ d) Nach der Ankunft in Kraslice gibt der Zugführer wieder eine Ankunftsmeldung an den Fdl Oloví.

✶ e) Bei besonderen Vorkommnissen bzw. wenn der Fdl Oloví wider Erwarten nach der Arbeitsruhe die Arbeit nicht aufgenommen hat, darf diese Sperrfahrt ausnahmsweise nach Zwotental weiterfahren.

14. bleibt frei

15. bleibt frei

16. bleibt frei

17. Gleissperrungen

✶ (1) Für das Sperren des Streckengleises zwischen Zwotental und Kraslice ist in der Regel der Fdl Falkenstein (Vogtl) zuständig. In einer Betra/ROV kann der Fdl Oloví als zuständig erklärt werden.

✶ (2) Das Gleis zwischen Zwotental und Kraslice ist stets zwischen beiden Betriebsstellen zu sperren. Teilsperrungen sind nicht zulässig.

✶ (3) Das gesperrtes Gleis zwischen Zwotental und Kraslice dürfen Sie auf deutscher Seite in der Regel nicht zum Baugleis gemäß deutscher Ril 408.0471, Abschnitt 8 erklären bzw. auf tschechischer Seite keine Streckenrangierfahrten nach ČD D2 durchführen. Die Ausnahmen sind in den Absätzen zu „Zeitweiligen Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes“ vereinbart.

✶ (4) Als Fahrdienstleiter, der die Sperrung ausgesprochen hat, dürfen Sie diese aufheben, wenn Sie festgestellt haben oder Ihnen gemeldet worden ist, dass alle Anlässe für die Gleissperrung weggefallen sind.

✶ (5) Vorbereitung einer zeitweiligen Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes

✶ a) Bei umfangreichen Bauarbeiten auf der Grenzstrecke können beide EIU eine Zeitweilige Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes vereinbaren.

b) Eine Zeitweilige Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes bedarf ✶
immer der schriftlichen Vereinbarung zwischen DB Netz AG, Re- ✶
gionalnetz Vogtland-Ostthüringen und VIAMONT a.s. Die schrift- ✶
liche Vereinbarung kann in Form der untereinander ausgetausch- ✶
ten Bauanweisungen (Betra/ROV) erfolgen. ✶

c) Es sind zu vereinbaren: ✶

- Beginn und Ende der Gleissperrung sowie der für das Sperren ✶
des Gleises der freien Strecke zuständige Fdl, ✶
- Beginn und Ende der Zeitweiligen Unterbrechung des Eisen- ✶
bahnbetriebs und das Errichten des Schwellenkreuzes sowie ✶
der Haltsignale durch das zuständige EIU, ✶
- der Standort des Schwellenkreuzes und der Haltsignale, ✶
- alle Besonderheiten (z.B. zusätzliche Mittel zur Sicherung der ✶
Abschnitte des Gleises der freien Strecke). ✶

d) Das deutsche Baugleisverfahren darf nur im Rahmen einer Zeit- ✶
weiligen Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes auf dem unter ✶
der Betriebsführung durch die DB Netz AG, Regionalnetz Vogt- ✶
land-Ostthüringen verbliebenen Abschnitt zur Anwendung kom- ✶
men. ✶

(6) Einführen einer Zeitweiligen Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes ✶

a) Zur Einführung der Zeitweiligen Unterbrechung des Eisenbahnbe- ✶
triebes ist das betroffene Gleis der freien Strecke durch den in ✶
der Bauanweisung (Betra/ROV) genannten Fdl zu sperren (Wort- ✶
laut nach Teil IIA, Abschnitt „Bestimmungen für das Zugmelde- ✶
verfahren und für fahrdienstliche Meldungen zwischen den be- ✶
nachbarten Zugmeldestellen“). ✶

b) Danach können Sie als der in der Bauanweisung genannte Fahr- ✶
dienstleiter gegenüber dem benachbarten Fahrdienstleiter die ✶
Zeitweilige Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes aussprechen ✶
(Wortlaut nach Teil IIA, Abschnitt „Bestimmungen für das Zug- ✶
meldeverfahren und für fahrdienstliche Meldungen zwischen den ✶
benachbarten Zugmeldestellen“). ✶

c) Sobald die Zeitweilige Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes ✶
ausgesprochen ist, errichtet das in der Bauanweisung ✶
(Betra/ROV) genannte EIU an der vereinbarten Stelle ein Schwel- ✶
lenkreuz und die dazugehörigen Haltsignale des Gleises der frei- ✶
en Strecke. ✶

Es werden die Signale des EIU angewendet, welches das ✶
Schwellenkreuz errichtet. ✶

- Die DB Netz AG errichtet Signal Sh 2 (Wärterhaltsignal), ✶

✶ - die ČD, a.s. errichten das Signal Halt (ČD D1, Ziffer 263. und
✶ 264.)

✶ als Tages- und Nachtzeichen in beiden Richtungen vor dem
✶ Schwellenkreuz fest in Gleismitte, in dem nach den Baugrundsät-
✶ zen des jeweiligen EIU erforderlichen Abstand zum Schwellen-
✶ kreuz.

✶ Der Einbau des Schwellenkreuzes und das Aufstellen der Halt-
✶ signale ist durch den Fdl des bauausführenden EIU zu bestätigen
✶ (Wortlaut nach Teil IIA, Abschnitt „Bestimmungen für das Zug-
✶ meldeverfahren und für fahrdienstliche Meldungen zwischen den
✶ benachbarten Zugmeldestellen“).

✶ d) Nachdem die Bestätigung eingegangen ist, darf jedes EIU den
✶ ihm bis zum Haltsignal zugänglichen Abschnitt des Gleises der
✶ freien Strecke unabhängig vom anderen EIU für die Durchfüh-
✶ rung von Bauarbeiten oder zur eigenen Betriebsführung nutzen.

✶ Sie als an der Zeitweiligen Unterbrechung des Eisenbahnbetrie-
✶ bes beteiligter Fahrdienstleiter führen weiterhin das An- und Ab-
✶ melden bei etwaiger Unterbrechung der Arbeitszeit, den Uhrzeit-
✶ vergleich bzw. die Absprache von Besonderheiten oder bei au-
✶ ßergewöhnlichen Vorkommnissen durch.

✶ e) Jedes Entfernen oder Verrücken des Schwellenkreuzes und der
✶ Haltsignale ist in der Regel untersagt.

✶ Sollte sich ein Verrücken aus zwingenden Gründen erforderlich
✶ machen, bedarf dies zuvor der schriftlichen Vereinbarung zwi-
✶ schen beiden EIU und der Ergänzung der bestehenden Bauan-
✶ weisung. In dieser Vereinbarung sind auch die erforderlichen
✶ fahrdienstlichen Meldungen festzulegen. Dabei ist zunächst ein
✶ neues Schwellenkreuz mit Haltsignalen zu errichten, bevor das
✶ bisherige Schwellenkreuz mit dazugehörigen Haltsignalen ent-
✶ fernt wird.

✶ Die nach den Unterabsätzen (a) - (e) erforderlichen Meldungen sind
✶ nachzuweisen.

✶ (7) Beenden einer Zeitweiligen Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes

✶ a) Als Fahrdienstleiter des EIU, welches das Schwellenkreuz nicht
✶ ausbaut, müssen sie dem Ausbau des Schwellenkreuzes und
✶ damit der Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebes auf dem
✶ Gleis der freien Strecke zustimmen. Der ihrem EIU bis zum Halt-
✶ signal zugängliche Abschnitt des Gleises der freien Strecke muss
✶ frei und befahrbar sein. (Wortlaut nach Teil IIA, Abschnitt „Be-
✶ stimmungen für das Zugmeldeverfahren und für fahrdienstliche
✶ Meldungen zwischen den benachbarten Zugmeldestellen“).

b) Danach kann das zuständige EIU mit dem Ausbau des Schwellenkreuzes und der dazugehörigen Haltsignale beginnen, wenn der ihm zugängliche Abschnitt des Gleises der freien Strecke ebenfalls bis zum Haltsignal frei und befahrbar ist. Ist der Ausbau des Schwellenkreuzes und der dazugehörigen Haltsignale vollzogen, verständigen Sie als der zuständige Fdl den anderen Fdl von dem Beenden der Zeitweiligen Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes auf dem Gleis der freien Strecke (Wortlaut nach Teil IIA, Abschnitt „Bestimmungen für das Zugmeldeverfahren und für fahrdienstliche Meldungen zwischen den benachbarten Zugmeldestellen“). ✶

c) Das Streckengleis bleibt noch gesperrt. In das gesperrte Gleis einfahrende Fahrzeuge werden als Sperrfahrt durchgeführt. ✶

d) Vor dem Aufheben der Gleissperrung kann eine Probefahrt mit einem geeigneten Triebfahrzeug als Sperrfahrt und auf Sicht auf dem gesamten Streckengleis durchgeführt werden. Dem Triebfahrzeugführer werden die notwendigen Angaben mit zweisprachigem schriftlichem Befehl mitgeteilt. ✶

e) Sind alle Arbeiten beendet und ist das gesamte Streckengleis frei und befahrbar, heben Sie als der in der Bauanweisung (Betra/ROV) genannte Fdl die Gleissperrung wieder auf. ✶

Die nach den Unterabsätzen (a) - (b) erforderlichen Meldungen sind nachzuweisen. ✶

(8) Sperrfahrten dürfen nur mit Zustimmung des Fahrdienstleiters abgelassen werden, der das Gleis der freien Strecke gesperrt hat. Vor dem Abmelden unterrichtet der ablassende Fdl den anderen Fdl über Zugnummer, Ziel, Zweck und Besonderheiten (z.B. außergewöhnliche Sendung usw.) der Sperrfahrt. ✶

Wird eine Sperrfahrt abgelassen, befindet sich die Erlaubnis des Streckenblocks grundsätzlich beim Fdl Falkenstein (Vogtl). ✶

18. (bleibt offen)

19. Schriftliche Befehle ✶

(1) a) Der Fdl Falkenstein (Vogtl) verwendet zum Erteilen von Befehlen an Züge, die die Grenzstrecke und die Grenzbahnhöfe befahren, den zweisprachigen Befehlsvordruck der DB AG nach Teil IIA (Muster 1). Zum Erteilen des Befehls 10 verwendet der Fdl in der Fdl in der Regel die zweisprachigen Wortlaute auf der Rückseite des Befehlsvordrucks. Muss ausnahmsweise ein anderer Wortlaut verwendet werden, ist der zweisprachigen Eintrag "siehe ✶

✶ Wortlaute zum Befehl 10 (Rückseite)/viz Slovní znění pro Rozkaz 10 (zadní strana)" zu streichen und der andere Wortlaut in den Befehl 10 zweisprachig einzutragen.

✶ b) Der Fdl Oloví verwendet zum Erteilen von Befehlen an Züge, die die Grenzstrecke und die Grenzbahnhöfe befahren, die zweisprachigen Befehlsvordrucke Befehl V (Allgemeiner Befehl) bzw. Befehl Op der ČD nach Teil IIA (Muster 2 bzw. Muster 4). Auf diese Befehle können Befehlstexte des gedruckten Beklebezettels „Závazná dvojjazyčná slovní znění pro všeobecný rozkaz, rozkaz Z a rozkaz Op/Verbindliche zweisprachige Wortlaute für den Allgemeinen Befehl den Befehl Z und den Befehl Op“ (Teil IIA, Muster 8), aufgeklebt werden. Die Anzahl der Klebezettel ist auf dem Befehl anzugeben (z.B.: „3 nálepky / 3 Klebezettel“).

✶

✶ (2) Jeder Fdl erteilt zweisprachige schriftliche Befehle nach seinen Richtlinien. Sie verwenden ihre Befehle auch, wenn die Ursache für die Befehlsaushändigung im Bereich der Betriebsführung des jeweils anderen EIU liegt. Die Fdl stimmen sich über die zu verwendenden Befehlstexte und den Ort der Aushändigung ab.

✶ (3) Das Abkürzen der Namen der Betriebsstellen ist nicht zugelassen.

✶ (4) Der Empfang zweisprachiger schriftlicher Befehle ist bei Übergabe auf dem im Befehlsblock verbleibenden Vordruck zu bescheinigen.

✶ (5) Auf der Grenzstrecke ist eine fernmündliche Übermittlung zweisprachiger schriftlicher Befehle unter Beachtung der Betriebssprache zulässig. Dazu sind die Triebfahrzeuge mit den erforderlichen zweisprachigen Befehlsvordrucken und Wortlaut-Beiblättern auszurüsten.

Der Text des Befehls ist zu wiederholen. Der Name des Fdl ist mit dem Zusatz „gezeichnet„ zu vermerken. Es ist die Uhrzeit einzutragen und der Befehl durch den Ausfertigenden zu unterzeichen.

20. Fahren bei völlig gestörter Verständigung

(1) Ist zwischen dem Fdl Falkenstein (Vogtl) und dem Fdl Oloví die Zugmeldeleitung gestört, darf jede andere Telekommunikationseinrichtung genutzt werden. Es ist zu gewährleisten, dass die Fdl unmittelbar miteinander sprechen können.

(2) Die Verständigung zwischen dem Fdl Falkenstein (Vogtl) und dem Fdl Oloví gilt als völlig gestört, wenn keine Verständigung über Telekommunikationseinrichtungen mehr möglich ist; dann dürfen keine Zugfahrten auf der Grenzstrecke stattfinden.

21. Besondere Vorkommnisse

(1) Wenn im Bahnbetrieb eine Gefahr droht, hat jeder Mitarbeiter alles zu tun, um die drohende Gefahr abzuwenden oder zu mindern.

(2) Die zweisprachige Meldekarte kommt auf der Grenzstrecke nicht zur Anwendung. Die Zugpersonale verständigen die Fahrdienstleiter über Unregelmäßigkeiten mit den ihnen zur Verfügung stehenden Telekommunikationsmitteln.

(3) Erkennen die Zugpersonale einen Schienenbruch, sind Maßnahmen wie bei drohender Gefahr zu ergreifen.

(4) Über die Befahrbarkeit eines Schienenbruches entscheidet eine Fachkraft.

(5) Auf der Grenzstrecke kann die Fachkraft dem Triebfahrzeugführer die Weisung erteilen, mit dem Zug die Bruchstelle zu befahren. Sie teilt dem Triebfahrzeugführer die zulässige Geschwindigkeit für das Befahren der Bruchstelle mit.

(6) Weitere Züge verständigt

- der Fdl Oloví durch Verbindliche zweisprachige Wortlaute zum Befehl V, Ziffer 11 bzw.
- der Fdl Falkenstein (Vogtl) durch zweisprachigen Befehl 10. ✶

von einem befahrbaren Schienenbruch.

(7) Bleibt auf der Grenzstrecke ein Zug oder Zugteil liegen und wirkt die Druckluftbremse nicht oder hält der Zug länger als 60 min ist eine Hand- oder Feststellbremse pro angefangene 4 Achsen oder pro angefangene 100 t Zuggewicht anzuziehen.

(8) a) Ein Zug darf zurücksetzen, wenn im Bf der Fdl, auf der freien Strecke der rückgelegene Fdl zugestimmt hat.

b) Die Spitze eines zurücksetzenden Zuges ist zu besetzen. Kann der Triebfahrzeugführer die Spitze nicht selbst besetzen, muss dies mit einem anderen Mitarbeiter erfolgen. Eine sichere Verständigung zwischen Triebfahrzeugführer und dem Mitarbeiter ist sicherzustellen.

c) Die Zustimmung zum Zurücksetzen eines Zuges erteilt der Fdl Falkenstein (Vogtl) durch Befehl 10. Der Befehl lautet: “Zug ✶ Nr. ... setzt zurück nach Bahnhof Zwotental, Gleis .... Das Einfahrsignal 8G des Bahnhof Zwotental gilt nicht. / Vlak číslo ... posunuje zpátky do stanice Zwotental, kolej .... Vjezdové návěstidlo 8G stanice Zwotental neplatí.“

Die Zustimmung zum Zurücksetzen eines Zuges erteilt der Fdl Oloví durch Befehl V. Der Befehl lautet: „Vlak číslo ... posunuje zpátky do stanice Kraslice, kolej č. 1. Vjezdové návěstidlo S stanice Kraslice neplatí / Zug Nr. ... setzt zurück nach Bahnhof Kraslice, Gleis 1. Das Einfahrsignal S des Bf Kraslice gilt nicht.“

d) Über gegebenenfalls zu befahrende Bahnübergänge wird der zurücksetzende Zug durch den Fdl Falkenstein (Vogtl) durch Be-
✶ fehl 8 verständigt.

e) Beim Zurücksetzen auf dem Abschnitt mit deutscher Betriebsführung muss der Zug so langsam fahren, dass er jederzeit angehalten werden kann; 10 km/h dürfen dabei nicht überschritten werden. Befindet sich der Triebfahrzeugführer an der Spitze des zurücksetzenden Zuges, beträgt die zulässige Geschwindigkeit 20 km/h.

   Beim Zurücksetzen auf dem Abschnitt mit tschechischer Betriebsführung darf der Zug höchstens 30 km/h fahren.

f) Der Leiter des Zugpersonals (Zugführer) hat die Beendigung des Zurücksetzens dem Fdl zu melden.

22. Operative Betriebsleitung, Dispositionsdienst und Meldungen des Zugverkehrs

Die Meldungen zum Zugverkehr und Absprachen über den Zugverkehr tauschen die Fdl Falkenstein (Vogtl) und Oloví aus.

(bleibt frei)