Handbuch

DBINFRA03 | Regelbuch DBINFRA03 für Mitarbeiter im Bahnbetrieb - Basisteil (inkl. Führen von Triebfahrzeugen) Version A06a

Version 1.1 - Gültig ab 15.12.2024

Inhalt

Zusammenfassung
Die Regelbücher – Basisteil der EVU der Deutschen Bahn AG werden mit der Aktualisierung 06a zum 15.12.2024 für die Eisenbahnverkehrsunternehmen
- DB InfraGO,
- DB RegioNetz Infrastruktur GmbH,
- DB Bahnbau Gruppe GmbH und
- DB Fahrwegdienste GmbH

in Kraft gesetzt.
Sie gelten für die Funktionen Triebfahrzeugführer, Triebfahrzeugbegleiter, Wagenuntersuchungsbeamte, Zugführer, Rangierbegleiter, Zugvorbereiter, Aufsteller örtlicher Zusätze und Unternehmer.
Die Änderungen sind im Zusatz DB.0000Z06a erläutert.
Gleichzeitig tritt die Aktualisierung 05 der 408 in Kraft. Diese Module sind Bestandteil der Aktualisierung 06a der Regelbücher.
Das Regelbuch DBINFRA03– ist nur online in der KRWD unter der Regelwerksnummer DBINFRA03 aufrufbar; eine Papierausgabe wird nicht
bereitgestellt.

Regelwerkseigenschaften

Hauptgruppe
Regelbücher

Untergruppe
Regelbücher (DBINFRAGO)

Herausgeber
DB Bahnbau Gruppe GmbH , DB Fahrwegdienste GmbH , DB InfraGO AG , DB RegioNetz Infrastruktur GmbH

Geltungsbereich
DB Bahnbau Gruppe GmbH
DB InfraGO AG
DB Fahrwegdienste GmbH
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH

Einschränkung der Geltung nach Rechtsraum
Keine Einschränkung

Zielgruppe
Betrieb/Produktion

Fachautor
Oliver Horne (I.IAW 45)| EVI Link
Email: Oliver.Horne@deutschebahn.com

Regelwerksverantwortung
I.BVQ - Sicherheit und Qualität, EBL , I.I-FW-VEE - Eisenbahnbetrieb , I.I-RNI-I - Infrastruktur , I.IAW 4 - Maschinenpool und Fahrwegmessung , I.IVS - Eisenbahnbetriebsleiter und Integriertes Managementsystem

Geschäftsführungsverantwortung
I.IAW 45 - Grundsätze und Qualifizierung EVU DB InfraGO

Lokal gespeicherte Dokumente und Ausdrucke könnten veraltet sein.

DB-intern / DB-internal

Regelwerk in der KRWD

Die aktuelle Version dieses Regelwerks finden Sie in der Konzernregelwerksdatenbank (KRWD) - aufrufen.

Lokal gespeicherte Dokumente und Ausdrucke könnten veraltet sein.

DB-intern / DB-internal

Regelbuch – Basisteil
für Mitarbeiter im Bahnbetrieb
(inkl. Führen von Triebfahrzeugen)

DBINFRA03

Hinweise zum Dokumentenlink

Modulübersicht (Strichliste)

Stichwortverzeichnis

Glossar (Begriffe)

Abkürzungsverzeichnis

zum Deckblatt

DB InfraGO AG
Grundlagen und Verfahren Bahnbetrieb
I.IBB 31
Adam-Riese-Straße 11-13
60327 Frankfurt am Main
Deutschland
Steffen Mehner
steffen.mehner@deutschebahn.com

+49 (0)69 265 59468
+49 (0)160 974 156 35

DB InfraGO AG | I.IBB 31
Adam-Riese-Straße 11-13 | 60327 Frankfurt am Main

Alle Anwender/-innen der Regelbücher
DBINFRA01 und DBINFRA03 gemäß
Verteiler

Zeichen: I.IBB 31 StM

13.08.2024

Aktualisierung 06a der Regelbücher – Basisteil DBINFRA

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Regelbücher – Basisteil der EVU der Deutschen Bahn AG werden mit der Aktualisierung 06a zum 15.12.2024 für die Eisenbahnverkehrsunternehmen

- DB InfraGO AG,
- DB RegioNetz Infrastruktur GmbH,
- DB Bahnbau Gruppe GmbH und
- DB Fahrwegdienste GmbH

in Kraft gesetzt.

Sie gelten für die Funktionen Triebfahrzeugführer, Triebfahrzeugbegleiter, Wagenuntersuchungsbeamte, Zugführer, Rangierbegleiter, Zugvorbereiter, Aufsteller örtlicher Zusätze und Unternehmer.

Die Änderungen sind im Zusatz DB.0000Z06a erläutert.

Gleichzeitig tritt die Aktualisierung 05 der Richtlinie 408 Fahrdienstvorschrift (weiße Seiten) in Kraft. Diese Module sind Bestandteil der Aktualisierung 06a der Regelbücher.

DB InfraGO AG | Sitz: Frankfurt am Main | Registergericht: Frankfurt am Main
HRB 50879 | USt-IdNr.: DE 199861757 | Vorsitz des Aufsichtsrats: Berthold Huber
Vorstand: Dr. Philipp Nagl (Vorsitz), Jens Bergmann, Ingrid Felipe, Dr. Christian Gruß, Heike Junge-Latz, Heinz Siegmund, Ralf Thieme

Nähere Informationen zur Datenverarbeitung der DB InfraGO AG finden Sie hier: www.dbinfrago.com/datenschutz

Die elektronischen Fassungen der Regelbücher DBINFRA01 und DBINFRA03 werden aktualisiert in die KRWD eingestellt. Die Regelbücher sind nur online in der KRWD unter der Regelwerksnummer DBINFRA01 bzw. DBINFRA03 aufrufbar; Papierausgaben werden nicht bereitgestellt.

Mit freundlichen Grüßen

DB InfraGO AG

DB InfraGO AG	DB RegioNetz Infrastruktur GmbH	DB Bahnbau Gruppe GmbH	DB Fahrwegdienste GmbH
gez. i.A. Hennig	gez. Würtz	gez. i.V. Kühnlenz	gez. i.V. Bartningkat

zum Deckblatt

1 Allgemeines

(1) In den Modulen sind Zeilen mit Textänderungen am Rand durch Sterne („*“) gekennzeichnet. Wenn Texte oder Textteile weggefallen sind, ist der Stern neben die letzte nicht geänderte Zeile gesetzt.

In neu aufgenommenen Modulen werden keine Sterne gesetzt.

Wenn in einzelnen Modulen von diesem Grundsatz der Kennzeichnung abgewichen wird, so wird in den Erläuterungen zum betreffenden Modul darauf hingewiesen.

(2) Sind in der Modulübersicht für Mitarbeiter in der Spalte „gültig ab“ Dokumente mit „k. A.“ (keine Anwendung) gekennzeichnet, sind diese nicht in dem jeweiligen Regelbuch enthalten. Bei Bedarf (z. B. im Rahmen der Ausbildung) können diese Dokumente in der Konzernregelwerksdatenbank (KRWD) abgerufen werden.

(3) Die Regelbücher – Basisteil der EVU der Deutschen Bahn AG werden von den meisten Anwendern in digitaler Form genutzt. Wo noch Druckstücke verwendet werden, werden diese mit der Aktualisierung 06a vollständig neu gedruckt. Zur Übersicht sind die geänderten, entfallenen bzw. neu aufgenommenen Module im Abschnitt 2 einzeln aufgeführt.

2 Geänderte Module

Die folgenden Module sind mit der Aktualisierung 06a geändert worden:

Module	Regelbücher			Behandlung	Module	Regelbücher			Behandlung
	DBAG03	DBCDE03	DBINFRA03			DBAG03	DBCDE03	DBINFRAE03	
DB.0000Z06	x	x	x	entfällt	DB.0000Z06a	x	x	x	neu
408.2100Z04	x	x	x	entfällt	408.2100Z05	x	x	x	neu
408.4800Z04	x	x	x	entfällt	408.4800Z05	x	x	x	neu
DB.0000	x	x	x	geändert	DB.0001	x	x	x	geändert
DB.0001Z01	x	x	x	geändert	DB.0100	x	x	x	red. geändert
DBAG.0101	x			geändert	DBCDE.0101		x		geändert
DBINFRA.0101			x	geändert	DBCDE.0101Z01		x		neu
DB.0102	x	x	x	geändert	DBCDE.0102Z01		x		red. geändert
DB.0103	x	x	x	geändert	DB.0199	x	x	x	geändert
DBCDE.1000		x		geändert	DBCDE.1101Z01		x		geändert
DBCDE.1111		x		neu	DBINFRA.1101Z01			X	neu
DBCDE.1111Z01A01		x		red. geändert	MEG.1111Z01		x		neu
DBCDE.1120		x		geändert	DB.1212	x	x	x	geändert
DBCDE.1212		x		red. geändert	DBCDE.1212Z01		x		geändert
MEG.1212Z01		x		neu	DB.4001	x		x	geändert
DBCDE.4001		x		geändert	DB.4191	x	x	x	red. geändert
DB.4311A01	x	x	x	red. geändert	DB.4311A02	x	x	x	red. geändert
DB.4311Z01	x	x	x	geändert	408.2321	x	x	x	geändert
DBCDE.4321		x		geändert	DB.5301Z02	x	x	x	geändert
MEG.5301Z03		x		neu	MEG.5301V03		x		neu
MEG.5301V04		x		neu	408.2331	x	x	x	geändert

Module	Regelbücher			Behandlung	Module	Regelbücher			Behandlung
	DBAG03	DBCDE03	DBINFRA03			DBAG03	DBCDE03	DBINFRAE03	
DB.2331	x		x	red. geändert	408.2341	x	x	x	geändert
DB.2341	x	x	x	red. geändert	408.2341A01	x	x	x	geändert
DB.2341Z01	x	x	x	red. geändert	DB.5341	x	x	x	geändert
DBCDE.5351		x		geändert	408.2441	x	x	x	geändert
DB.2452	x	x	x	red. geändert	408.2454	x	x	x	geändert
408.2456	x	x	x	geändert	408.2463	x	x	x	geändert
408.2481	x	x	x	geändert	DB.2481	x	x	x	geändert
DB.2491	x		x	red. geändert	DB.2553	x	x	x	red. geändert
DB.2554	x	x	x	entfällt	DB.2561	x	x	x	geändert
408.2571	x	x	x	geändert	DB.2571	x	x	x	red. geändert
DBCDE.2571Z01		x		geändert	408.2651	x	x	x	geändert
408.2653	x	x	x	geändert	DB.2671	x	x	x	red. geändert
DBCDE.2681		x		geändert	MEG.2681Z01		x		neu
DB.2691	x		x	red. geändert	MEG.2691		x		neu
DB.2691V01	x		x	red. geändert	DBCDE.5901		x		geändert
DBCDE.6101A01		x		geändert	DBCDE.6102Z01		x		geändert
MEG.6102Z02		x		neu	DBCDE.6103		x		geändert
MEG.6103V01		x		neu	DB.6105	x	x	x	geändert
DB.6120	x	x	x	geändert	DB.6140V01	x		x	geändert
DB.6140V02	x		x	geändert	DB.6510	x		x	geändert
DBCDE.6510		x		geändert	DBCDE.8130		x		red. geändert
DBCDE.8130A01		x		red. geändert	DBCDE.8130A02		x		red. geändert
DBCDE.8130A03		x		red. geändert	DBCDE.8130A04		x		red. geändert
40830	x	x	x	geändert	DBCDE.5818		x		red. geändert
Rangieren									
408.4802	x	x	x	geändert	408.4813	x	x	x	geändert
DBCDE.4813		x		geändert	408.4814	x	x	x	geändert
DBCDE.4814		x		red. geändert	408.4818	x	x	x	geändert
DBCDE.4818		x		geändert	DBCDE.4818Z01		x		red. geändert
DBCDE.4818V01		x		red. geändert	DBCDE.4818V02		x		red. geändert
DBCDE.4818V03		x		red. geändert	DB.4821	x	x	x	red. geändert
408.4831	x	x	x	geändert	408.4841	x	x	x	408.4841
408.4851	x	x	x	geändert					

3 Geänderte Vordrucke

Vorgaben zum Aufbrauchen von vorhandenen Vordrucken.

Vordruck	Stand	Vorgabe
DB.6140V01 Vordruck Fahrzeugbegleitbuch (Titel)	12.12.2021	Bestand aufbrauchen
DB.6140V02 Vordruck Fahrzeugbegleitbuch, Einlageblatt	13.12.2015	Bestand aufbrauchen

4 Erläuterungen für den Mitarbeiter

Die Erläuterungen zu den Regelbüchern werden als Zusätze DB.0000Zxx, BRW.0100Zxx, 408.2100Zxx und 408.4800Zxx herausgegeben.

Die aus der Übersicht entnommenen älteren Zusätze werden durch den jeweils gültigen Zusatz ersetzt. Erläuterungen älterer Aktualisierungen stehen in digitaler Form in der KRWD zur Verfügung.

Ergänzungen/Ersetzungen zur FV-NE werden unter der Abschnittsnummer 99 in den jeweiligen Modulen eingeordnet.

Die in der Tabelle aufgeführten Module, Anhänge, Zusätze sowie Vordrucke werden auf Grund redaktioneller Fehlerberichtigungen ausgetauscht.

Module	Anhänge	Zusätze	Vordrucke
DB.0100	DBCDE.1111Z01A01	DBCDE.0102Z01	DBCDE.2571V01
DB.2331	DB.4311A01	DB.2341Z01	DB.2691V01
DB.2341	DB.4311A02	DB.4311Z01	DBCDE.4818V01
DB.2452	DBCDE.8130A01	DBCDE.4818Z01	DBCDE.4818V02
DB.2491	DBCDE.8130A02	DB.5301Z01	DBCDE.4818V03
DB.2553	DBCDE.8130A03		DB.6121V01
DB.2554	DBCDE.8130A04		DB.6121V02
DB.2571			DB.2691V01
DB.2671			DBCDE.4818V01
DB.2691			DBCDE.4818V02
DB.4191			
DB.4821			
DB.4911			
DB.2571			
DBCDE.1212			
DBCDE.4814			
DBCDE.5818			
DBCDE.8130			

In den folgenden EVU-Zusätzen wurde der Begriff „DB Netz AG“ durch „DB InfraGO AG“ ersetzt.

Module	Anhänge	Zusätze	Vordrucke
DB.0000		DB.4311Z01	
DB.0102		DBCDE.1111Z01A01	
DB.0103			
DB.0199			
DB.2561			
DB.6105			
DBCDE.5901			

DBAG.0101 – Modulübersicht

Das Modul wurde an die A05 der Ril 408 bzw. an die Änderungen der A06a der Regelbücher angepasst.

DBCDE.0101 – Modulübersicht

Das Modul wurde an die A05 der Ril 408 bzw. an die Änderungen der A06a der Regelbücher angepasst.

Es wurden neu die Module, Anhänge, Zusätze und Vordrucke der Mitteldeutschen Eisenbahn GmbH (MEG) in die DBCDE-Modulübersicht aufgenommen.

Module, Anhänge, Zusätze und Vordrucke der MEG, bei welchen der Geltungsbereich zusätzlich über den neuen Zusatz DBCDE.0101Z01 geregelt wird, wurden mit einer Fußnote versehen.

DBINFRA.0101 – Modulübersicht

Das Modul wurde an die A05 der Ril 408 bzw. an die Änderungen der A06a der Regelbücher angepasst.

DBCDE.0101Z01 – Ergänzende Modulübersicht Geltungsbereich DB Cargo - MEG

Der Zusatz wird mit der A06a neu bei der DB Cargo AG eingeführt.

Er fungiert als Ergänzung zur Modulübersicht DBCDE.0101 und regelt die abweichende Gültigkeit von Modulen, Anhängen, Zusätzen und Vordrucken für Mitarbeiter der Mitteldeutschen Eisenbahn GmbH (MEG) bzw. der DB Cargo AG in Abhängigkeit der Unternehmenszugehörigkeit und der Sicherheitsverantwortung des einsetzenden EVU.

DB.0102 - Glossar

Neu eingefügt wurden die Begriffe „Betriebliche Abfahrtszeit“, „Gelenkwagen“, „Wageneinheiten“.

Die Erklärungen für die Begriffe: „Fahrdienstleiter“, „Fahrtstellung eines Hauptsignals, Hauptsignal auf Fahrt stellen“, „Flankenschutzeinrichtungen“, „Virtuelle Blockstelle“, „Weichenwärter“ wurden inhaltlich bzw. redaktionell angepasst. Hierbei wurden die Änderungen aus der Aktualisierung 5 der Ril 408 eingearbeitet.

DB.0103 – Abkürzungsverzeichnis

Die Bedeutung der Abkürzungen

- „Bkz“ – Blockkennzeichen
- „Mk-Tfz“ – Mehrkrafttriebfahrzeug
- „Ril“ – Richtlinie

wurde neu in das Abkürzungsverzeichnis aufgenommen.

DB.0199 - Stichwortverzeichnis

Die geänderten und neuen Stichworte der A06a wurden in das Verzeichnis eingearbeitet.

DBINFRA.1101Z01 – Zuständiger Disponent und auftraggebende Stelle

Der Zusatz wurde in die DBINFRA-Regelbücher neu aufgenommen.

In mehreren Modulen des Regelbuches werden Stellen genannt, die fachliche Weisungen an Mitarbeiter erteilen oder an welche bestimmte Sachverhalte zu melden sind.

Bezüglich der einzelnen Regelungen können unterschiedliche Stellen zuständig sein. Innerhalb der EVU, die dieses Regelbuch anwenden, bestehen ebenfalls Unterschiede bezüglich dieser Stellen. Dazu wurde eine Übersicht der Stellen aufgenommen, an die der Mitarbeiter eine Meldung abzugeben hat.

DBCDE.1101Z01 – Zuständiger Disponent und auftraggebende Stelle

Der Zusatz wurde aktualisiert.

Die Übersicht der Stellen, an die der Mitarbeiter eine Meldung abzugeben hat, wurde an die neuen/geänderten Module, Anhänge und Zusätze der Aktualisierung 06a des Regelbuches angepasst.

DBCDE.1111 - Tätigkeiten verrichten

Das Modul wird neu in die Regelbücher DBCDE aufgenommen.

Der Abschnitt 1 Absatz (2) „Mitarbeiter in Ausbildung“ ersetzt und ergänzt die bisher in BRW.1111 Abschnitt 1 Absatz (2) enthaltene Regel. Neben einer eindeutigen Definition des Begriffs „Mitarbeiter in Ausbildung“ wird klargestellt, dass diese bei der Verrichtung von betrieblichen Tätigkeiten einer besonderen Aufsicht und Anleitung bedürfen. Einerseits sollen Mitarbeiter in Ausbildung lernen, Verantwortung zu übernehmen und selbstständig zu arbeiten. Das bedeutet aber nicht, dass sie längere Zeit ohne Aufsicht und Anleitung diese Tätigkeiten ausführen dürfen.

MEG.1111Z01 – Allgemeine Regelungen für Triebfahrzeugführer

Der Zusatz wurde neu in die Regelbücher DBCDE aufgenommen und ist nur für Mitarbeiter der Mitteldeutschen Eisenbahn GmbH gültig. Er beinhaltet die Regelungen der MEG bezüglich der Zuteilung von Arbeitsleistung, zum sicherheitsverantwortlichen EVU und der Teilarbeiten persönlicher Art.

DBCDE.1120 – Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände

Das Modul wurde aktualisiert.

Im Abschnitt 2 Absatz (2) PSA für Rb, Ra, Lrf, TWb wurde der weiße Industrieschutzhelm, den Mitarbeiter in Ausbildung zu tragen haben, neu aufgenommen.

Zur Unterscheidung der Helme, wird der bisherige Industrieschutzhelm nun als „Industrieschutzhelm - orange“ bezeichnet und dies innerhalb des Moduls angepasst.

DB.1212 – Mobilfunk und Nutzung elektronischer Endgeräte

Im Abschnitt 4 Absatz (1) wurde der Hinweis aktualisiert, da die dort genannte Ril 114.0230 durch die neue Ril 114.0200 ersetzt worden ist.

MEG.1212Z01 – Nutzung elektronischer Endgeräte

Der Zusatz wurde neu in die Regelbücher DBCDE aufgenommen und ist für Mitarbeiter der Mitteldeutschen Eisenbahn GmbH sowie für andere Mitarbeiter, die unter der

Sicherheitsverantwortung der MEG eingesetzt werden, gültig. Er beinhaltet die Regelungen der MEG bezüglich der Zuordnung von elektronischen Anwendungen.

DBCDE.4321 – Zug vorbereiten

Das Modul wurde überarbeitet.

Im Abschnitt 3 Absatz (4) wurde der Verweis auf die Module DBCDE.5351 bzw. DBCDE.4831 angepasst.

DBCDE.4813 – Rangieren; Vorbereiten

Das Modul wurde analog dem Modul DBCDE.4321 überarbeitet.

Im Abschnitt 5 Absatz (4) wurde der Verweis auf die Module DBCDE.5351 bzw. DBCDE.4831 angepasst.

DBCDE.4818 – Rangieren; Abstoßen und Ablaufen

Im Modul wurde der Abschnitt 9 überarbeitet.

Es wurde präzisiert, dass immer vor dem ersten beizudrückenden Fahrzeug anzuhalten ist, unabhängig von der Art der beizudrückenden Fahrzeuge.

DB.5301Z02 - Zugpersonal - Fahrzeugkenntnis

Der Zusatz wurde überarbeitet.

Im Abschnitt 1 Absatz (2) wurde der Begriff „Einsatzstelle“ in „auftraggebende Stelle“ geändert, weil bei einigen EVU keine Einsatzstellen im bisherigen Sinne mehr existieren.

MEG.5301Z03 - Zugpersonal – Fahrzeug- und Infrastrukturkenntnisse

Der Zusatz wurde neu in die Regelbücher DBCDE aufgenommen und ist für Mitarbeiter der Mitteldeutschen Eisenbahn GmbH sowie für andere Mitarbeiter, die unter der Sicherheitsverantwortung der MEG eingesetzt werden, gültig. Er beinhaltet die Regelungen der MEG bezüglich Fahrzeugkenntnissen, Betriebsverfahren, Signal- und Zugbeeinflussungssystemen.

MEG.5301V03 – Nachweiskarte für Streckenkenntnis Triebfahrzeugführer

Der Vordruck wurde neu in die Regelbücher DBCDE aufgenommen und ist nur für Mitarbeiter der Mitteldeutschen Eisenbahn GmbH gültig. Er dient dem Nachweis der Streckenkenntnis für Triebfahrzeugführer der MEG.

MEG.5301V04 – Nachweiskarte für Qualifikation und Fortbildung

Der Vordruck wurde neu in die Regelbücher DBCDE aufgenommen und ist für Mitarbeiter der Mitteldeutschen Eisenbahn GmbH sowie für andere Mitarbeiter, die unter der Sicherheitsverantwortung der MEG eingesetzt werden, gültig. Er dient dem Nachweis der Qualifikation und Fortbildung.

DB.5341 – Fahrt des Zuges - Aufgaben des Triebfahrzeugpersonals

Das Modul wurde aktualisiert.

Im Abschnitt 3 „Signalansage“ wurde der Absatz (2) „Aufgaben der Signalansage dahingehend erweitert, dass sich nun auch die „Streckenkundige Personen“ an der Signalansage zu beteiligen haben. Hintergrund dieser Änderung ist, dass von einigen EVU streckenkundige Personen eingesetzt werden, welche eine andere Qualifikation als die eines Triebfahrzeugführers haben.

DBCDE.5351 – Zug oder Zugteile abstellen

Das Modul wurde überarbeitet.

Es wurden im Abschnitt 2 Absatz (1) Randvermerke für die Unterabsätze 1 bis 3 neu aufgenommen. Die neuen Randvermerke sind mit denen aus Modul DBCDE.4831 identisch.

DB.2481 – Sperrfahrten durchführen

Das Modul wurde redaktionell überarbeitet und auf die Aktualisierung 05 der Ril 408.2481 angepasst.

Der vorherige Abschnitt 10 „Sperrfahrt beenden“ wird neu zum Abschnitt 11. Die Verweise innerhalb des Abschnitts wurden ebenfalls angepasst.

DB.2554 – Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer im Zug

Das Modul entfällt mit der A06a der Regelbücher.

Grund hierfür ist, dass die Abläufe für die Räumung, Evakuierung und Selbstrettung im Modul BRW.8130 bereits ausreichend beschrieben sind.

DBCDE.2571Z01 – Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass

Das Modul wurde aktualisiert.

Um das Modul auch für die MEG in Kraft setzen zu können, wurden die Regelungen zur Rückfallebene dahingehend überarbeitet, dass der Meldezettel Zugtrennung an die zuständige Stelle zu senden ist. Eine Faxnummer wird im Modul nicht mehr genannt.

In der im Zusatz DBCDE.1101Z01 „Zuständiger Disponent und auftraggebende Stelle“ abgebildeten Tabelle wird die zuständige Stelle je nach EVU genannt.

DBCDE.2681 – Bremsen bei Unregelmäßigkeiten handhaben

Das Modul wurde überarbeitet.

Um das Modul auch für die MEG in Kraft setzen zu können, wurden die Regelungen zur Rückfallebene dahingehend überarbeitet, dass der Meldezettel Bremsstörung an die zuständige Stelle zu senden ist. Eine Faxnummer wird im Modul nicht mehr genannt.

In der im Zusatz DBCDE.1101Z01 „Zuständiger Disponent und auftraggebende Stelle“ abgebildeten Tabelle wird die zuständige Stelle je nach EVU genannt.

MEG.2681Z01 – Verhalten bei Zwangsbremsungen

Der Zusatz wurde neu in die Regelbücher DBCDE aufgenommen und ist für Mitarbeiter der Mitteldeutschen Eisenbahn GmbH sowie für andere Mitarbeiter, die unter der Sicherheitsverantwortung der MEG eingesetzt werden, gültig. Er enthält die Regeln der MEG zum Umgang mit Zwangsbremsungen.

MEG.2691 – Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen

Das Modul wurde neu in die Regelbücher DBCDE aufgenommen und ist für Mitarbeiter der Mitteldeutschen Eisenbahn GmbH sowie für andere Mitarbeiter, die unter der Sicherheitsverantwortung der MEG eingesetzt werden, gültig. Es enthält die Regeln der MEG zum Umgang mit den Fahrplan- und La-Angaben der Führerraumanzeige, sowie die anzuwendenden Regeln bei einem unvollständigen Schlusssignal.

DBCDE.6101A01 – Bedarfsarbeiten am Triebfahrzeug ausführen

Der Anhang wurde dahingehend überarbeitet, dass er auch für das EVU MEG genutzt werden kann.

Der tabellarische Ablauf zur Veranlassung von Bedarfsarbeiten am Triebfahrzeug wurde so angepasst, dass er auch von der MEG angewendet werden kann.

DBCDE.6102Z01 – Betriebsstoffe und Ausrüstungsgegenstände

Der Zusatz wurde inhaltlich überarbeitet. Er wird mit der Aktualisierung auch beim EVU MEG angewendet.

Der Meldeweg bei fehlenden Betriebsstoffen sowie Ausrüstungsgegenständen auf dem Triebfahrzeug wurde überarbeitet, so dass er auch von der MEG angewendet werden kann.

MEG.6102Z02 – Vorbereitungs- und Abschlussdienst ausführen

Das Modul wurde neu in die Regelbücher DBCDE aufgenommen und ist für Mitarbeiter der Mitteldeutschen Eisenbahn GmbH sowie für andere Mitarbeiter, die unter der Sicherheitsverantwortung der MEG eingesetzt werden, gültig. Es enthält die ergänzenden Regeln der MEG zur Durchführung des Vorbereitungs- und Abschlussdienstes.

DBCDE.6103 – Verhalten bei Störungen am Triebfahrzeug

Das Modul wurde dahingehend überarbeitet, dass es auch für das EVU MEG angewendet werden kann.

Dazu wurde im Abschnitt 2 „Dokumentation“ Regelungen aufgenommen, wie Störungen auf Triebfahrzeugen der MEG zu dokumentieren sind.

Im Abschnitt 4 wurde der tabellarische Ablauf zum Melden von Fahrzeugstörungen so überarbeitet, dass dieser auch für die MEG anwendbar ist.

Neu wurde im Abschnitt 4 (3) die Regel aufgenommen, dass, wenn Störungen, welche bereits an die auftraggebende Stelle gemeldet, jedoch anschließend selbstständig behoben wurden, dies der auftraggebenden Stelle zu melden ist.

MEG.6103V01 – Mängelbuch

Der Vordruck wurde neu in die Regelbücher DBCDE aufgenommen und ist für Mitarbeiter der Mitteldeutschen Eisenbahn GmbH sowie für andere Mitarbeiter, die unter der Sicherheitsverantwortung der MEG eingesetzt werden, gültig. Er dient dem Nachweis von Mängeln und Störungen an Triebfahrzeugen der MEG.

DB.6120 - Besonderheiten bei Brennkraft-Triebfahrzeugen

In der Tabelle „Dynamische Bremse; Begrenzen der Bremskraft“ wurde für die Baureihe 218 der Wert der Bremsstufe an die Ril 493.0218 angepasst. Die Regelungen zur Druckkraftbegrenzung von 240 kN bzw. 120 kN wurden präzisiert.

DB.6140V01 – Vordruck Fahrzeugbegleitbuch (Titel)

Der Vordruck wurde redaktionell überarbeitet.

Es erfolgte Tausch der Begrifflichkeiten „BA“ und „BR“ in der Reihenfolge, da für fast alle Nebenfahrzeuge Baureihennummern vergeben sind.

In den Ausfüllhinweisen wurde der Inhalt zu den Spalten 4 und 5 getauscht, es erfolgte eine Anpassung/Korrektur zum Inhalt des Vordrucks DB 6140V02.

DB.6140V02 – Vordruck Fahrzeugbegleitbuch, Einlegeblatt

Der Vordruck wurde redaktionell überarbeitet.

Das Logo im Tabellenkopf wurde aktualisiert.

Die Begriffe „Bauart“ und „Baureihe“ wurden in der Reihenfolge getauscht. Für nahezu alle Nebenfahrzeuge sind Baureihennummern vergeben.

DB.6150 – Zusätzliche Regelungen für das Fahren mit Funkfernsteuerungssystemen

Das Modul wurde redaktionell überarbeitet.

Im Abschnitt 1 Absatz (1) wurde der Begriff „Bedienungsanweisung“ durch „Bedienungsanleitung“ ersetzt, um der Philosophie des BRW bezüglich einheitlicher Begriffe zu folgen.

DB.6510 – Manuelles Kuppeln und Entkuppeln

Das Modul wurde redaktionell überarbeitet.

Im Abschnitt 1 Absatz (1) wurde der Begriff „Kuppelraum“ durch „freizuhaltenden Raum“ ersetzt, um der Philosophie des BRW bzw. der DGUV bezüglich einheitlicher Begriffe zu folgen.

DBCDE.6510 – Manuelles Kuppeln und Entkuppeln

Das Modul wurde redaktionell überarbeitet.

Im Abschnitt 1 Absatz (1) wurde der Begriff „Kuppelraum“ durch „freizuhaltenden Raum“ ersetzt, um der Philosophie des BRW bzw. der DGUV bezüglich einheitlicher Begriffe zu folgen.

5 Erläuterungen für den Aufsteller örtlicher Zusätze/Unternehmer

Die Erläuterungen zu den Regelbüchern werden als Zusätze DB.0000Zxx, BRW.0000Zxx, BRW.0100Zxx, 408.2100Zxx, 408.3100Zxx, 408.4800Zxx und 408.5800Zxx herausgegeben. Die aus der Übersicht entnommenen älteren Zusätze werden durch den jeweils gültigen Zusatz ersetzt. Erläuterungen älterer Aktualisierungen stehen in digitaler Form in der KRWD zur Verfügung.

DB.0001Z01 - Übersicht über die in örtliche Zusätze und Streckenbücher aufzunehmenden Regeln

Das Modul wurde komplett überarbeitet und auf die A06a der Regelbücher angepasst. Aufgrund der Änderungen in den Modulen der Zusatzmodule EVU wurden die Fundstellen und Verweise angepasst bzw. dort wo erforderlich neu aufgenommen.

DBCDE.1000 – Hinweise für den Unternehmer

Das Modul wurde überarbeitet.

Im Abschnitt 3 Absatz (10) wurde die Regelung neu aufgenommen, dass betriebliche Führungskräfte sicherstellen müssen, dass die ihnen zugeordneten Mitarbeiter alle Weisungen erhalten, gelesen und verstanden haben. Hierzu müssen sie die entsprechenden Bestätigungen der Mitarbeiter regelmäßig überprüfen.

DB.4001 – Regelungen des EVU

Das Modul wurde aktualisiert.

Im Abschnitt 13 wurde die Vorgabe neu aufgenommen, dass in den örtlichen Zusätzen die Örtlichkeiten benannt werden können, wo beschädigte Hemmschuhe gesammelt werden.

DBCDE.4001 - Regelungen des EVU

Das Modul wurde aktualisiert.

Im Abschnitt 16 Absatz (1) wurde die Vorgabe neu aufgenommen, dass in den örtlichen Zusätzen die Örtlichkeiten benannt werden können, wo beschädigte Hemmschuhe gesammelt werden.

❑

VDV Die Verkehrsunternehmen

VDV-Hauptstadtbüro Leipziger Platz 8 10117 Berlin

Lizenznehmer und Anwender des Betriebsregelwerks EVU (BRW)

Eisenbahnverkehr

Götz Walther

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

30. November 2022

BRW.0100Z06

„Aktualisierung 6“ zum Betriebsregelwerk EVU (BRW)
– Erläuterungen für die Mitarbeiter –
(Bestandteil von ZBRW-VDV-001, DBRW-VDV-002/003, DBRW-Netz-002/003 und ZBRW-VDV-002/003)

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Betriebsregelwerk EVU (BRW) wird durch die Fachgremien des VDV – namentlich den Ausschuss für Eisenbahnbetrieb (AEB) – regelmäßig weiterentwickelt. Durch einen entsprechenden Hinweis in BRW.0000 Abschnitt 10 werden die anwendenden Unternehmen gebeten, bisherige Erfahrungen sowie Änderungs- und Verbesserungsvorschlägen zum BRW einzureichen. Eine Vielzahl von Lizenznehmern hat diese Möglichkeit bereits genutzt, an der Weiterentwicklung des BRW mitzuwirken.

Wichtige Inhalte der Aktualisierung 6 zum BRW (A 06) sind:

- Aufnahme einheitlicher Regelungen zur Prüfung von Güterwagen mit gefährlichen Gütern
- Aufnahme der neuen Vordrucke Internationale Wagenliste für Güterzüge und Internationaler Bremszettel für Güterzüge
- Aktualisierung der Regelungen zur Räumung, Evakuierung und Selbstrettung
- Präzisierung der Regelungen bei Halt am Bahnsteig
- Aktualisierung der Regelungen zur Einstellung der Stromabnehmer
- Präzisierung der Regelungen zur Vermeidung von Arbeitsunfällen und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren. Die Veröffentlichungen der Unfallversicherungsträger (DGUV I 214-089 / DGUV I 214-090) werden analog geändert.
- Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ im Mitarbeiterteil sowie Vereinheitlichung von Begriffen

Der VDV empfiehlt, die A 06 zum BRW zum **10.12.2023** in Kraft zu setzen. Die Inkraftsetzung der A 06 erfolgt in den Unternehmen in der Regel durch Bekanntgabe in der „Modulübersicht für Mitarbeiter“ (EVU.0101). **Die aktualisierte Modulübersicht und die ggf. aktualisierten Regelungen des EVU („gelbe Seiten“) werden durch das Unternehmen verteilt.**

Wir lieben EUROPA
We love Europe
Nous aimons l'Europe
Noi amiamo l'Europa
Kochamy Europe
www.vdv.de/wirliebeneuropa

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.

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

hauptstadtbuero@vdv.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

Lobbyregister-Nr. bei Bundestag und Bundesregierung: R001242

USt.-IdNr. DE 814379852

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

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

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Leiter Strategie und Kommunikation
Lars Wagner

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

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Praktische Hinweise

Die inhaltlichen und redaktionellen Änderungen in der A 06 zum BRW sind bei bereits vorhandenen Modulen am inneren Seitenrand durch einen Stern „*“ gekennzeichnet. Die von Änderungen in der A 06 betroffenen Module sind in der Fußzeile mit „Stand 28.10.2022“ gekennzeichnet.

In der elektronischen Fassung wird im Rahmen der A 06 das BRW als vollständig überarbeitete Datei ausgeliefert.

Bei den Druckstücken hingegen umfasst der Lieferumfang der A 06 nur die von der A 06 betroffenen Module. Die entsprechenden Seiten sind auszutauschen.

Für Neubestellungen werden auch die Druckstücke des BRW in einer komplett aktualisierten Fassung angeboten.

Bei der Auslieferung der A 06 wird nur das Erläuterungsschreiben dieser Aktualisierung mit ausgeliefert. Die Erläuterungsschreiben zur Erstausgabe und zu den Aktualisierungen 1, 2, 2a, 3, 4, 5 und 5a liegen den Anwendern noch vor. Sie werden ferner zum Download unter www.vdv.de bereitgehalten.

Auf den folgenden Seiten dieses Schreibens werden die mit der A 06 im BRW eingeführten Änderungen im Überblick erläutert.

Erläuterungen zur Aktualisierung 6 zum „Betriebsregelwerk EVU“ (BRW/A 06)

Allgemeine Hinweise zur Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ im Mitarbeiterteil sowie der Vereinheitlichung von Begriffen

Im Mitarbeiterteil des BRW werden alle Verweise auf „Regelungen des EVU“ entfernt oder ersetzt. Das Fortbestehen von Regelungen des EVU zu den jeweiligen Sachverhalten ist davon nicht betroffen. Ausschließlich in BRW.0100 und BRW.0102 bleibt die Beschreibung der „Regelungen des EVU“ erhalten, um den Zusammenhang zwischen „weißen“, „blauen“ und „gelben“ Seiten zu erhalten.

Weiterhin werden zur Vereinheitlichung der Begrifflichkeiten fortan im BRW folgende Begriffe mit folgender Bedeutung verwendet:

- „Örtliche Regelungen“ werden gemäß Definition in BRW.0102 verwendet.
- „Anweisungen“, „Weisungen“ und „Dienstplan“ werden gemäß allgemeinem Sprachgebrauch verwendet.
- „Betriebsanweisungen“ und „Bedienungsanleitungen“ werden im Zusammenhang mit Vorschriften des Arbeitsschutzes gemäß Definition in BRW.0102 verwendet.
- „Regelungen zum Bedienen von Fahrzeugen“ umfassen die Vorgaben der Betriebsanweisungen und weitere Regelungen (z. B. die Regelungen der Modulfamilie 6 des BRW).

Die bislang im BRW enthaltenen Verweise auf „Regelungen des EVU“, „Bedienungsanweisungen“, „Betriebsanleitungen“ und „Örtliche Zusätze“ werden je nach Anwendungsfall durch die vereinheitlichten Begriffe ersetzt.

In den nachfolgenden Erläuterungen zu den Mitarbeitermodulen werden die konkreten Änderungen kurz beschrieben.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

BRW.0100 „Anwenderhinweise“

Der Hinweis zur Anwendung des BRW auf Strecken mit Betrieb nach FV-NE wird inhaltlich unverändert von Abschnitt 4 nach Abschnitt 3 verlagert.

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ wird der bisherige Abschnitt 4 Absatz 1 gestrichen und der Wortlaut in Absatz 2 (neu Absatz 1) angepasst.

Im Abschnitt 5 Absatz 1 wird ergänzt, dass zusätzliche und abweichende Regelungen in den „Regelungen des EVU“ enthalten sein können, da dies in Abschnitt 4 detailliert beschrieben ist.

Im Abschnitt 5 Absatz 1 wird außerdem der Verweis auf die Modulgruppe 408.21-27 gestrichen, da Verweise auf örtliche Zusätze zwar in der FV-DB enthalten sind, jedoch in der Modulgruppe 408.48.

BRW.0102 „Glossar“

In der Beschreibung zu „Beförderungs- und Begleitpapieren“ wird der Hinweis ergänzt, dass diese auch in elektronischer Form zulässig sind.

Die Begriffe „Betriebsanweisung“, „Elektronisches Endgerät“, „Festlegemittel“, „Notfallmitarbeiter“, „Örtliche Zusätze“, „Regelungen des EVU“ und „Triebfahrzeugpersonal“ werden aktualisiert. Die Aktualisierung erfolgt u. a. im Zusammenhang mit der Vereinheitlich der Begriffe (siehe allgemeine Hinweise oben).

Die Begriffe „Regelbuch“ und „Zugaufsicht“ werden neu dem Glossar hinzugefügt.

Der Begriff „Selbstrettung“ wird gestrichen; er ist im neuen Modul BRW.8130 enthalten.

Beim Begriff „Streckenbuch“ wird im vierten Anstrich die Langbezeichnung der „La“ korrigiert.

BRW.1101 „Allgemeine Regelungen zum Personal – Grundsätze“

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ werden der bisherige Abschnitt 1 Absatz 2, Abschnitt 2 Absatz 3 und Abschnitt 5 gestrichen. Außerdem wird der Wortlaut in Abschnitt 1 Absatz 3 (bisher Absatz 4) angepasst.

Im Abschnitt 1 wird der bisherige Absatz 5 hinsichtlich des Mitführens einer richtigzeigenden Uhr gestrichen. Das Mitführen einer richtigzeigenden Uhr ergibt sich bereits aus den in BRW.1120 definierten Ausrüstungsgegenständen.

BRW.1111 „Allgemeine Regelungen zum Personal –Tätigkeiten verrichten“

Im Rahmen der Präzisierung der Regelungen zur Vermeidung von Arbeitsunfällen und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren erfolgt eine Aktualisierung dieses Moduls.

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ werden die Wortlaute im Abschnitt 2 Absatz 1, Abschnitt 3 Absatz 1 und Abschnitt 4 Absatz 1 angepasst.

In Abschnitt 4 Absatz 2 wird eine Regelung zur Übergabe der relevanten Informationen und Unterlagen ergänzt, damit diese für die Tätigkeiten beim übernehmenden Mitarbeiter vorhanden sind.

In Abschnitt 4 Absatz 3 wird weiterhin eine Regelung zur persönlichen Übergabe des Dienstes aufgenommen. Für Triebfahrzeugführer war die Regelung zum Übergang der Verantwortung bei Übergabegesprächen bislang in BRW.6101 Abschnitt 2 Absatz 1 enthalten.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

BRW.1120 „Allgemeine Regelungen zum Personal – Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände“

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ werden die Wortlaute im Abschnitt 1 Absatz 6 (1. Anstrich) und Abschnitt 1 Absatz 9 angepasst. Außerdem werden der bisherige Abschnitt 1 Absatz 14 und Abschnitt 3 Absatz 1 gestrichen.

Die in Abschnitt 1 Absatz 9 enthaltene Aufzählung der Ausrüstungsgegenstände für Wagenuntersuchungsbeamte wird aktualisiert und an Abschnitt 2.3 der VDV-Schrift 758 (Ausgabe 11/2022) angeglichen.

BRW.1210 „Verhalten im Arbeitsbereich – Grundsätze“

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ wird der Wortlaut im Abschnitt 1 Absatz 5 angepasst.

Im Abschnitt 1 Absatz 9 wird die bestehende Regelung für elektronische Endgeräte inhaltlich auf elektrische Geräte ausgeweitet. Weiterhin wird der Absatz 10 ergänzt, der die Regelung zum Umgang mit offenem Feuer im Arbeitsbereich enthält. Beide Regelungen waren bislang nur für Triebfahrzeugführer in BRW.6105 Abschnitt 3 enthalten. Das Schutzziel ist dabei, dass nur solche elektrischen Geräte im Arbeitsbereich benutzt werden, die vom Unternehmen für die Tätigkeiten zugelassen sind. Dies beschränkt sich auch nicht nur auf die Mitarbeitergruppe der Triebfahrzeugführer.

In Abschnitt 4 Absatz 1 der Verweis auf den entfallenden Anhang BRW.1210A01 gestrichen.

Entfall: BRW.1210A01 „Verhalten im Arbeitsbereich – Muster der Dienstausweise der Aufsichts- und Polizeibehörden“

Der Anhang BRW.1210A01 mit den Abbildungen der Dienstausweise entfällt. Die auf diesen Anhang enthaltenen Verweise in BRW.1210 und BRW.6105 werden entsprechend gestrichen. Die Aktualität der Abbildungen von Dienstausweisen kann durch die Redaktion des BRW nicht sichergestellt werden, da etwaige Entscheidungen von Behörden, die Gestaltung von Dienstausweisen zu ändern, von den Behörden selbst zu jeder Zeit getroffen werden können. Weiterhin sind Eisenbahnen sowie deren Mitarbeiter nicht verpflichtet, bei Vorlage eines behördlichen Dienstausweises, dessen Authentizität zu prüfen. Somit ist es nicht erforderlich, entsprechenden Abbildungen im betrieblichen Regelwerk zu hinterlegen, da sonst der Eindruck erweckt wird, dass die Prüfung der Authentizität in der Verantwortung der Mitarbeiter liegt.

Der letztmalig mit der Aktualisierung 5a veröffentlichte Stand des Anhangs BRW.1210A01 kann vom Unternehmen verwendet werden, um im Rahmen von Aus- und Fortbildung die Mitarbeiter über beispielhafte Abbildungen von Dienstausweisen zu informieren.

BRW.1212 „Mobilfunk und Nutzung elektronischer Endgeräte“

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ wird der bisherige Abschnitt 1 Absatz 3 gestrichen. Außerdem wird der Wortlaut im Abschnitt 3 Absatz 1 angepasst.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

BRW.1220 „Verhalten im Arbeitsbereich – Allgemeine Arbeitsschutzregeln“

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ wird der bisherige letzte Satz in Abschnitt 3 Absatz 1 gestrichen. Außerdem werden die Wortlaute im Abschnitt 6 Absatz 2 und Abschnitt 9 Absatz 3 angepasst.

Die bisher in Abschnitt 2 Absatz 2 enthaltene Vorgabe „Regeln befolgen“ entfällt, da sich dies bereits aus BRW.1101 Abschnitt 1 Absatz 1 ergibt.

Im Rahmen der Präzisierung der Regelungen zur Vermeidung von Arbeitsunfällen und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren erfolgt eine Aktualisierung dieses Moduls. Insbesondere wird in Abschnitt 4 Absatz 8 die Regelung zum Verbot des Überquerens eines Gleises bei nahe beieinander stehenden Fahrzeugen geändert. In diesem Zusammenhang wird die bisherige Regelung zum „Hindurchschwingen“ zwischen Fahrzeugen aus dem Regelwerk entfernt. Das Hindurchschwingen unter den Puffern bei enger als 5 m zusammenstehenden Fahrzeugen stellt sich in der Praxis als ungeeignet dar. Es besteht die Gefährdung, dass während des Hindurchschwingens und Festhaltens am Kupplergriff auf diese Wagengruppe von der anderen Seite Fahrzeuge auflaufen.

In Abschnitt 7 Absatz 6 und Abschnitt 8 Absatz 6 wird nun der Begriff „Handgriffe“ verwendet, statt bislang „Haltegriffe“. Dies erfolgt in Anlehnung an die Begriffsverwendung in der zutreffenden Norm (DIN EN 16116-2).

BRW.1224 „Verhalten im Arbeitsbereich – Mitfahrt in oder auf Fahrzeugen“

Im Rahmen der Präzisierung der Regelungen zur Vermeidung von Arbeitsunfällen und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren erfolgte unter Berücksichtigung mehrerer Hinweise aus der Praxis eine Aktualisierung dieses Moduls.

BRW.1231 „Umgang mit Müll in Reisezügen“

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ wird der bisherige Abschnitt 1 Absatz 6 gestrichen.

BRW.1232 „Fahrausweisprüfung und Umgang mit Bargeld“

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ wird der bisherige Abschnitt 1 Absatz 5 gestrichen.

BRW.4311 „Vorbereiten der Züge – Wagenliste führen“

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ werden der bisherige Abschnitt 1 Absatz 4 Satz 2, Abschnitt 1 Absatz 6 und Abschnitt 3 Absatz 1 letzter Anstrich gestrichen.

Im Abschnitt 1 werden die Regelungen zur Verwendung bestimmter Vordrucke für Wagenlisten zusammengefasst, wobei der bisherige Absatz 3 gestrichen wird. Im Absatz 1 sind Beispiele für Wagenlisten weiterhin aufgeführt (Vordrucke und Wagenlisten aus Datenverarbeitungssystemen). Welche Form der Wagenliste zu verwenden ist, wird durch das EVU geregelt, z.B. über die in Kraftsetzung der jeweiligen Vordrucke in EVU.0101.

Im Abschnitt 1 Absatz 3 (bisher Absatz 4) wird die Anwendung von ausländischen Wagenlisten bis zum Grenzbahnhof auf Reisezüge ausgeweitet, da dies nicht nur auf Güterzüge beschränkt ist.

Im Abschnitt 2 Absatz 3 wird die Regel zum Melden der Wagenliste an die auftraggebende Stelle zunächst als Grundsatz umformuliert. Weiterhin wird klargestellt, dass die

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Meldung nicht erforderlich ist, wenn die Wagenliste von der auftraggebenden Stelle bereitgestellt wird, da die relevanten Informationen dann bei der auftraggebenden Stelle bereits vorliegen.

Im Abschnitt 4 Absatz 1 wird der erste Anstrich hinsichtlich der durch ein Datenverarbeitungssystem erstellten Wagenlisten gestrichen. Auch Wagenlisten aus einem Datenverarbeitungssystem werden geführt. Insbesondere Änderungen infolge von schadhaften/ausgesetzten Fahrzeugen müssen auch in diesen Wagenlisten eingearbeitet werden. Dies kann je nach Regelungen des EVU z. B. im Datenverarbeitungssystem oder auch durch handschriftliche Korrektur erfolgen. Inhaltlich bleibt dies mit der Ergänzung in Abschnitt 1 Absatz 1 abgedeckt.

BRW.4311A01 „Anleitung zum Führen der Wagenliste“

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ wird der Wortlaut in Abschnitt 10 Absatz 1 Nummer 9 angepasst.

BRW.4311A21 „Anleitung zum Führen der internationalen Wagenliste für Reisezüge“

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ werden der bisherige Abschnitt 1 Absatz 2, Abschnitt 2 Absatz 1 Nummer 3, Abschnitt 3 Absatz 1 Nummer 1 Punkt 3 und Abschnitt 3 Absatz 1 Nummer 2 gestrichen.

BRW.4311A31 „Vorbereiten der Züge – Erläuterungen zur Internationale Wagenliste für Güterzüge“
BRW.4311V31 „Vorbereiten der Züge – Vordruck Internationale Wagenliste für Güterzüge“

Für internationale Güterzüge wird der neue Vordruck BRW.4311V31 – „Internationale Wagenliste für Güterzüge“ sowie die Ausfüllanleitung BRW.4311A31 – „Erläuterungen zur Internationale Wagenliste für Güterzüge“ eingeführt. Sie basieren auf den Empfehlungen der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) auf Grundlage des Kapitels 4.4.3 der TSI OPE. Es erfolgt hier zunächst der Abdruck nur als Muster, da bezüglich der Ausfüllhinweise noch eine Abstimmung mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union erforderlich ist.

BRW.4312 „Vorbereiten der Züge – Bremszettel führen“

Im Abschnitt 1 Absatz 1 wird der neue Vordruck BRW.4312V31 als zusätzliches Beispiel ergänzt.

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ wird der bisherige letzte Anstrich in Abschnitt 3 Absatz 1 gestrichen.

BRW.4312A01 „Anleitung zum Führen des Bremszettels“

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ werden die Wortlaute im Abschnitt 2 angepasst.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

BRW.4312A31 „Vorbereiten der Züge – Erläuterungen zum Internationalen Bremszettel für Güterzüge“
BRW.4312V31 „Vorbereiten der Züge – Vordruck Internationaler Bremszettel für Güterzüge“

Für internationale Güterzüge wird der neue Vordruck BRW.4312V31 – „Internationaler Bremszettel für Güterzüge“ sowie die Ausfüllanleitung BRW.4312A31 – „Erläuterungen zum Internationalen Bremszettel für Güterzüge“ eingeführt. Sie basieren auf den Empfehlungen der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) auf Grundlage des Kapitels 4.4.3 der TSI OPE. Es erfolgt hier zunächst der Abdruck nur als Muster, da bezüglich der Ausfüllhinweise noch eine Abstimmung mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union erforderlich ist.

BRW.4313 „Vorbereiten der Züge – Beförderungs- und Begleitpapiere im Güterverkehr“

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ werden der bisherige Abschnitt 1 Absatz 2, Abschnitt 1 Absatz 3, Abschnitt 1 Absatz 4 und der letzte Satz in Abschnitt 2 Absatz 2 gestrichen. Außerdem wird der Wortlaut in Abschnitt 3 Absatz 1 angepasst.

Im Abschnitt 3 Absatz 3 wird ein zusätzlicher Punkt eingeführt, mit dem der Eintrag des Endes der Haltezeit bei tiefgekühlt verflüssigten Gasen der Klasse 2 geregelt wird. Denn dieser Eintrag ist bei Übernahme des Beförderungspapiers auf Vorhandensein zu prüfen.

Im Abschnitt 3 Absatz 4 wird der Hinweis um radioaktive Stoffe der Klasse 7 ergänzt.

Im Abschnitt 3 Absatz 5 wird die Regelung um den Anwendungsfall der internationalen Wagenliste für Güterzüge ergänzt.

BRW.4321 „Vorbereiten der Züge – Zug vorbereiten“

In Abschnitt 2 Absatz 1 wird als neue Nummer 4 ergänzt, dass die Prüfung der Notbremsüberbrückung und Sprechverbindung ggf. zum Umfang der Zugvorbereitung gehören kann. Um die Notbremsüberbrückung und die Sprechverbindung in den Zug – sofern erforderlich – im Gefährdungsfall nutzen zu können, ist deren Funktionsfähigkeit die unmittelbare Voraussetzung. Die Prüfung der Funktionsfähigkeit ist am sinnvollsten im Rahmen der Zugvorbereitung zu überprüfen, da zu diesem Zeitpunkt die Zugbildung abgeschlossen ist und der Zug in seiner Konfiguration nicht mehr geändert wird. Bei festgestellten Mängeln kann zu diesem Zeitpunkt am effektivsten eingegriffen werden.

Im Abschnitt 2 Absatz 1 wird außerdem unter Nummer 10 (bisher Nummer 9) der Verweis auf BRW.4313 hergestellt, analog wie bereits unter Nummer 12 (bisher Nummer 11).

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ werden der bisherige Abschnitt 2 Absatz 4, Abschnitt 4 Absatz 4, letzte Punkt in Abschnitt 5 Absatz 2 und der letzte Satz in Abschnitt 5 Absatz 3 gestrichen.

Im Abschnitt 4 Absatz 2 wird im Sinne der Verwendung einheitlicher Begrifflichkeiten im BRW der Begriff „Regelungen des EVU“ durch „Örtliche Regelungen“ ersetzt.

BRW.4321A01 „Anleitung zum Führen des Meldezettels Zugvorbereitung“

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ wird der Wortlaut im ersten Anstrich im Abschnitt 3 Absatz 1 angepasst.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

BRW.4440 „Prüfen der Güterwagen – Güterwagen mit gefährlichen Gütern prüfen“ und
BRW.4440A01 „Prüfen der Güterwagen – Abbildungen der Kennzeichnung gefährlicher Güter“

Mit diesen neuen Modulen werden einheitliche Regelungen zur Prüfung von Güterwagen mit gefährlichen Gütern in das BRW aufgenommen. Dadurch soll eine einheitliche Vorgehensweise bei der Beförderung gefährlicher Güter gestärkt werden. Dies ist insbesondere im Zusammenhang mit Übergabe solcher Sendungen zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu sehen.

BRW.4701 „Bilden der Züge – Allgemeine Regeln für das Bilden der Züge“

Im Abschnitt 3 wird der neue Absatz 6 eingefügt. Damit werden für die Zugbildung Kriterien hinsichtlich Überfüllung von Kesselwagen mit Gasen der Klasse 2, dem im Beförderungspapier angegebene Gewicht sowie der Verwendung Klapptafel ergänzt. Diese Ergänzungen dienen der Umsetzung gefahrgutrechtlicher Vorschriften.

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ werden der bisherige Abschnitt 3 Absatz 7 und Absatz 6 gestrichen.

BRW.4701A01 „Bilden der Züge – Zulässige Geschwindigkeit für Güterwagen“

Im Abschnitt 2 werden die Absatznummerierung und Unterabsätze redaktionell angepasst. Inhaltlich erfolgen keine Änderungen.

BRW.4711 „Stärke oder Länge der Züge“

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ werden der bisherige Abschnitt 4 Absatz 2 und Absatz 3 gestrichen.

BRW.4811 „Rangieren – Allgemeines“

Im Abschnitt 1 Absatz 4 wird der Randvermerk umformuliert. Es wird außerdem gestrichen, dass die Geschwindigkeit zu reduzieren ist, wenn sich Verkehrsteilnehmer in gefährdender Weise der Rangierfahrt nähern. Die Geschwindigkeitsreduzierung kann durch die Straßenverkehrsteilnehmer missinterpretiert werden als Anhaltevorgang der Rangierfahrt. Dadurch kann der Straßenverkehrsteilnehmer dazu verleitet werden, den Bahnübergang unzulässig zu befahren und es kommt zu einer Kollision. Es bleibt erhalten, dass der Straßenverkehrsteilnehmer zu warnen ist (in der Regel durch Achtungssignal) oder im Gefahrenfall eine Schnellbremsung einzuleiten ist.

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ wird der bisherige letzte Satz im Abschnitt 1 Absatz 6 gestrichen.

In Abschnitt 1 Absatz 7 wird eine Regelung zur Aufbewahrung/Ablage der Hemmschuhe aufgenommen. Die Regelung war bereits in einer Information der Unfallversicherungsträger enthalten, hat sich bewährt und wurde mit den Erfahrungen aus der Praxis ergänzt.

BRW.4817 „Rangieren – Durchführen – Ladestellen, Reinigungs- und Wartungsgleise bedienen“

Im Abschnitt 2 wird der Absatz 5 gestrichen, da es sich um eine Doppelregelung zu BRW.0102 handelt.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

BRW.4831 „Rangieren – Fahrzeuge abstellen und sichern“

Im Abschnitt 1 Absatz 3 wird präzisiert, dass Abstellverbote in örtlichen Regelungen enthalten sein können.

BRW.5301 „Züge fahren – Zugpersonal“

Da im Mitarbeiterteil des BRW alle Verweise auf „Regelungen des EVU“ entfallen, werden in BRW.5301 jene Inhalte entfernt, die bisher lediglich auf „Regelungen des EVU“ verweisen. Das Fortbestehen von Regelungen des EVU zu den jeweiligen Sachverhalten ist davon nicht betroffen.

BRW.5325 „Züge fahren – Zugaufsicht“

Für die örtliche Aufsicht wird der Bezug zu örtlichen Regelungen allgemein hergestellt, da derartige Festlegungen vom EVU oder vom EIU getroffen werden können.

BRW.5331 „Züge fahren – Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof – Besonderheiten“

Im Abschnitt 1 wird die bislang fehlende Absatznummer ergänzt.

Im Abschnitt 3 Absatz 2 werden die bislang im zweiten Unterabsatz zusammengefassten Sätze in eigenständige Unterabsätze getrennt. Damit soll klargestellt werden, dass die Zugaufsicht nicht nur bei Gruppensignalen, sondern generell das Signalbild Zs 6 bei Fahrt ins Gegengleis feststellen muss, da es sich um zwei voneinander unabhängige Fälle handelt. Die Zugaufsicht wird in beiden Sätzen nun auch konkret als Adressat der Regel benannt.

BRW.5332 „Züge fahren – Abfahrbereitschaft feststellen

Für die örtliche Aufsicht wird in Abschnitt 3 Absatz 2 der Bezug zu örtlichen Regelungen allgemein hergestellt, da derartige Festlegungen vom EVU oder vom EIU getroffen werden können.

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ wird der bisherige Abschnitt 5 gestrichen.

BRW.5332A01 „Züge fahren – Außentüren bei Reisezugwagen“

Im Abschnitt 2 Absatz 4 wird im Sinne der Verwendung einheitlicher Begrifflichkeiten im BRW nun der Begriff „Regelungen für das Bedienen des Fahrzeugs“ verwendet.

BRW.5332A02 „Züge fahren – Abfahrauftrag bei Reisezügen“

Im Abschnitt 1 wird die bislang fehlende Absatznummer ergänzt.

Im Abschnitt 2 Absatz 4 wird die Möglichkeit des Abfahrauftrags mit Summer- oder Klingelanlage offener formuliert, da dies nicht nur auf Triebwagen beschränkt sein muss.

Für die örtliche Aufsicht wird in Abschnitt 2 Absatz 5 der Bezug zu örtlichen Regelungen allgemein hergestellt, da derartige Festlegungen vom EVU oder vom EIU getroffen werden können.

BRW.5333 „Züge fahren – Abfahrt des Zuges“

In Abschnitt 3 Absatz 5 wird das bislang fehlende Randstichwort ergänzt. Weiterhin wird präzisiert, dass die Anfahrprobe sofort abzubrechen ist, wenn Unregelmäßigkeiten erkannt werden. Aus dem bisherigen Wortlaut, dass dann die Anfahrprobe beendet ist, ergab sich kein konkreter Handlungsauftrag für den Triebfahrzeugführer.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

BRW.5342 „Züge fahren – Fahrt des Zuges – Aufgaben des Zugbegleitpersonals“

Der bisherige Abschnitt 5 – Fahrplan für Zugführer – entfällt. Das EVU legt fest, ob und in welcher Form dem Zugführer ein Fahrplan zur Verfügung gestellt wird und wie dieser zu handhaben ist.

Es wird ein neuer Abschnitt 5 eingefügt, der Maßnahmen bei nicht vorhandenen oder Feuerlöschern mit offensichtlichen Mängeln umfasst. Nach den geltenden Regelwerken sind Fahrzeuge mit Feuerlöschern auszustatten. Damit diese im Brandfall auch vorhanden und funktionstüchtig sind, ist eine regelmäßige Kontrolle erforderlich. Dies geschieht grundsätzlich im Rahmen der Instandhaltung. Durch die neu aufgenommene Regelung werden für die Zeiträume zwischen den Instandhaltungsmaßnahmen Handlungsvorgaben für den Fall der Feststellung fehlender oder mangelhafter Feuerlöscher bereitgestellt. Dadurch wird die Verfügbarkeit der Feuerlöscher im Ereignisfall verbessert.

BRW.5351 „Züge fahren – Zug oder Zugteile abstellen“

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ werden der bisherige letzte Satz in Abschnitt 1 Absatz 4, Abschnitt 3 Absatz 3 Punkt d) und letzte Satz in Abschnitt 3 Absatz 4 gestrichen.

Im Abschnitt 2 Absatz 2 werden die Regelungen gestrichen, wonach Festlegemittel am jeweils ersten Radsatz bzw. Drehgestell aufzulegen sind. Diese Änderung erfolgt im Zusammenhang mit der Aktualisierung 10 der VDV-Schrift 757 bzw. Richtlinie 91501.

Im Abschnitt 2 Absatz 7 wird präzisiert, dass freizuhaltende Bereiche beim Abstellen von Fahrzeugen in „Örtlichen Regelungen“ enthalten sein können.

Im Abschnitt 3 Absatz 3 wird im Sinne der Verwendung einheitlicher Begrifflichkeiten im BRW der Begriff „Örtliche Zusätze“ durch „Örtliche Regelungen“ ersetzt.

Im Abschnitt 3 wird ein neuer Absatz 6 eingeschoben. Darin wird geregelt, dass bei Änderung des Umfangs oder der Art der Sicherung der Meldezettel Abstellung durch einen aktuellen zu ersetzen ist. Mit der Ergänzung wird eine Regelungslücke geschlossen, da bisher der Fall nicht berücksichtigt wurde, dass während der Abstellung die Art oder der Umfang der Sicherung geändert wird oder werden muss.

Anmerkung: Das Lösen und Anziehen von Feststellbremsen während der Bremsprobe zum Feststellen des Anlege- und Lösezustands der Druckluftbremse gilt in diesem Sinne nicht als Änderung der Art oder des Umfangs der Sicherung, da nach der Bremsprobe dieselbe Sicherung vorhanden ist wie vor der Bremsprobe.

Im Abschnitt 3 Absatz 7 (bisher Absatz 6) wird ergänzt, dass auch im Bordbuch hinterlegte Meldezettel zu entnehmen und durchzukreuzen sind, wenn sie nicht mehr benötigt werden. Gemäß Absatz 4 können Meldezettel Abstellung auch im Bordbuch hinterlegt werden. Diese sind ebenso zu behandeln wie im Zettelhalter hinterlegte Meldezettel.

BRW.5401 „Züge fahren – Anordnungen über den Zugverkehr“

Für die örtliche Aufsicht wird der Bezug zu örtlichen Regelungen allgemein hergestellt, da derartige Festlegungen vom EVU oder vom EIU getroffen werden können.

BRW.5441 „Züge fahren – Nachschieben“

Die bisherigen Bezüge auf „Regelungen des EVU“ werden auf „örtliche Regelungen“ geändert.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

BRW.5511 „Züge fahren – Schwierigkeiten beim Ein- oder Aussteigen“

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ wird der bisherige letzte Satz in Abschnitt 1 Absatz 2 gestrichen.

BRW.5512 „Züge fahren – Nach Halten am Bahnsteig anfahren“

Im Abschnitt 1 werden die Regeln zum Anfahren nach unvorhergesehenem Halten überarbeitet und auch für Betriebshalte erweitert. Im Absatz 1 wird dazu eine Definition für unvorhergesehenes Halten ergänzt. Die Schutzziele dieser Regeln sind:

- Ein unzulässiges Öffnen der Außentüren wird erkannt.
- Ein unzulässiges Ein- und Aussteigen von Reisenden wird erkannt.
- Beim Anfahren werden keine Reisenden gefährdet.

Die bisherigen Regeln erfassten nur unvorhergesehenes Halten, ohne diesen Begriff näher zu spezifizieren. Darunter fallen keine Betriebshalte, da diese im Fahrplan vorgegeben sind. Aber auch bei Betriebshalten, bei denen der Zug ggf. (teilweise) am Bahnsteig zum Halten kommt, besteht die Möglichkeit, dass Außentüren geöffnet werden oder Reisende versuchen, unzulässig aus- oder einzusteigen.

Das Vorgehen unterscheidet sich – wie bisher – zunächst darin, ob im Zug eine wirksame Überwachungseinrichtung der Außentüren vorhanden ist und ob diese anzeigt, dass die Außentüren geschlossen sind.

Ist diese vorhanden, soll der Triebfahrzeugführer die Außentüren bei einem unvorhergesehenen Halt und bei Betriebshalten nicht freigeben, da an diesen Stellen kein Ein- oder Ausstieg vorgesehen ist. Für die Weiterfahrt bedarf es dann keines Auftrags durch den Zugführer.

Ist keine wirksame Überwachungseinrichtung der Außentüren im Zug vorhanden oder zeigt diese an, dass Außentüren geöffnet wurden, muss die Abfahrbereitschaft des Zuges wieder hergestellt werden. Die dafür erforderlichen Regeln bleiben wie bisher bestehen.

Im Abschnitt 2 Absatz 1 wird das Wort „Wagen“ gestrichen, da die Regel auch für Triebfahrzeuge mit Außentüren für Reisende gelten muss.

Entfall: BRW.5554 „Züge Fahren – Feuer im Zug“

Die bisher im Modul BRW.5554 enthaltenen Regelungen sind bei der Neufassung der Regelungen zu Maßnahmen bei Bränden in BRW.8581 Abschnitt 4 berücksichtigt.

BRW.5571 „Züge fahren – Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass“

Es werden der Abschnitt 2 „Aufenthalt melden“ und Abschnitt 3 „Halt auf freier Strecke im Tunnel“ neu eingefügt. Sie enthalten Regelungen zur Information der Zugbegleiter bei unvorhergesehenem Halt und längerem Aufenthalt sowie zur Information der Reisenden bei einem unvorhergesehenen Halt in einem Tunnel. Dies dient der Fürsorge für die Reisenden, hilft unkontrollierte Aktivitäten der Reisenden (z. B. Öffnen von Außentüren) zu vermeiden.

BRW.5681 „Züge fahren – Bremsen bei Unregelmäßigkeiten handhaben – Aufgaben des Zugbegleitpersonals“

Die Regelungen in Abschnitt 3 werden neu gefasst. Falls die Notbremsüberbrückung bei der Bremsprobe nicht wirksam ist, ist die auftraggebende Stelle zu informieren. Im Falle der Feststellung der Funktionsuntüchtigkeit der Notbremsüberbrückung im Rahmen der Bremsprobe werden auch andere Stellen im Unternehmen (z. B. die auftraggebende Stelle) eingebunden. Da dies in den Unternehmen unterschiedlich geregelt werden kann,

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

wurden die bisherigen Regelungen im Mitarbeitermodul entfernt und entsprechender Regelungsbedarf im Unternehmerteil aufgenommen. So werden Doppelregelungen und ggf. widersprüchliche Regelungen vermieden und für den Anwender existiert anschließend nur eine unternehmensspezifische Regel.

BRW.6101 „Führen von Triebfahrzeugen – Grundsätze“

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ wird der bisherige letzte Satz im Abschnitt 1 Absatz 6, Abschnitt 3 Absatz 5, letzte Satz in Abschnitt 3 Absatz 8 und Abschnitt 5 Absatz 2 gestrichen. Außerdem wird der Wortlaut im Abschnitt 2 Absatz 4 angepasst.

Die bislang im Abschnitt 2 Absatz 1 enthaltene Regelung zum Übergang der Verantwortung bei persönlicher Übergabe des Dienstes wird nach BRW.1111 Abschnitt 4 Absatz 3 verlagert, da sie für alle Mitarbeiter gilt.

Abschnitt 2 Absatz 2 wird umformuliert: Unterlagen zur Dokumentation von Besonderheiten im Dienstverlauf müssen nicht zwangsläufig auf dem Triebfahrzeug vorhanden sein, dies trifft insbesondere beim Einsatz elektronischer Dokumentation zu. In jedem Fall sind die Unterlagen bei Übernahme des Triebfahrzeugs durch den Triebfahrzeugführer zur Kenntnis zu nehmen.

Im Abschnitt 3 Absatz 6 wird im Sinne der Verwendung einheitlicher Begrifflichkeiten im BRW der Begriff „Regelungen für das Bedienen der Triebfahrzeuge“ verwendet.

Im Abschnitt 4 Absatz 3 wird im Sinne der Verwendung einheitlicher Begrifflichkeiten im BRW der Begriff „Regelungen des EVU“ durch „Örtliche Regelungen“ ersetzt.

Im Abschnitt 5 Absatz 1 wird im Sinne der Verwendung einheitlicher Begrifflichkeiten im BRW wird der Begriff „Bedienungsanweisung“ durch „Bedienungsanleitung“ ersetzt.

BRW.6102 „Führen von Triebfahrzeugen – Vorbereitungs- und Abschlussdienst ausführen“

Im Abschnitt Absatz 1 und Absatz 2 werden die nummerierten Listen durch Anstriche ersetzt, da die Punkte keiner festen Reihenfolge unterliegen.

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ wird der Wortlaut im ersten und fünften Anstrich im Abschnitt 1 Absatz 1 angepasst. Außerdem werden der bisherige Abschnitt 3 und der letzte Satz in Abschnitt 7 Absatz 1 gestrichen.

BRW.6103 „Führen von Triebfahrzeugen – Verhalten bei Störungen am Triebfahrzeug“

Im Abschnitt 1 werden die bislang fehlende Absatznummer und der Randvermerk ergänzt.

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ wird der Wortlaut im Abschnitt 1 Absatz 3 angepasst. Außerdem werden der bisherige Abschnitt 2 Absatz 3 und zweite Satz in Abschnitt 3 Absatz 6 gestrichen.

Im Abschnitt 3 Absatz 6 wird gestrichen, dass die Kontrolle der Rotmarkierung für die Dauer von einem Monat zu dokumentieren ist. Solange wie die Rotmarkierung angebracht ist, ist sie zu kontrollieren und die Kontrolle ist zu dokumentieren. Über das Entfernen der Rotmarkierung und Anbringen einer neuen Gelbmarkierung befindet die für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM).

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

BRW.6105 „Führen von Triebfahrzeugen – Personen und Gegenstände im Führerraum mitnehmen“

In Abschnitt 1 Absatz 3 wird der Verweis auf den entfallenden Anhang BRW.1210A01 gestrichen.

Die bisherige Abschnitt 3 entfällt. Die im Absatz 1 und 2 enthaltenen Regelungen zu elektrischen Geräten und zu offenem Feuer werden nach BRW.1210 Abschnitt 1 Absatz 9 bzw. Absatz 10 verschoben, da sie für alle Mitarbeiter in ihrem Arbeitsbereich gelten.

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ wird der bisherige Abschnitt 3 Absatz 3 gestrichen.

BRW.6106 „Führen von Triebfahrzeugen – Verhalten bei Fahrt unter Oberleitung“

Im Abschnitt 2 werden zwei Rechtschreibfehler korrigiert, keine inhaltlichen Änderungen.

BRW.6110 „Führen von Triebfahrzeugen – Besonderheiten bei elektrischen Triebfahrzeugen“

Im Abschnitt 1 Absatz 3 Nummer 5 wird im Sinne der Verwendung einheitlicher Begrifflichkeiten im BRW der Begriff „Bedienungsanweisung“ durch „Bedienungsanleitung“ ersetzt.

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ wird der bisherige letzte Satz im Abschnitt 1 Absatz 3 gestrichen.

Im Abschnitt 3 Absatz 2 und Absatz 3 werden die Regelung zum Anlegen des Stromabnehmers für das Herausfahren aus der Schutzstrecke geändert. Bei der verkürzten Schutzstrecke wird es zielführend sein, den vorderen Stromabnehmer anzulegen. Bei der Schutzstrecke der Regelbauart müssen keine weiteren Vorgaben gemacht werden, da es nach dem Zuschalten der Schutzstrecke unerheblich ist, welcher Stromabnehmer angelegt ist.

Im Abschnitt 3 Absatz 4 wird für das Befahren von Schutzstrecken die Regelung zum Senken der Stromabnehmer angepasst. Die Anpassung der Regelung wurde erforderlich, da es auch bei Vorspann und Doppeltraktion Konstellationen von Triebfahrzeugen geben kann, bei denen die gehobenen Stromabnehmer eine Überbrückung der Schutzstrecke bewirken können (Abstand der gehobenen Stromabnehmer mehr als 35 m aber weniger als 85 m).

Ferner wird die bisher im Abschnitt 3 Absatz 5 enthaltene Regelung zum Senken der Stromabnehmer bei Bügel-ab-Strecken gestrichen. Die Regelung entspricht sinngemäß der Ausführungsbestimmung Nr. 169 des EBA zur Eisenbahn-Signalordnung und ist bereits im Signalbuch der DB Netz AG als Regel 301.1001 Abschnitt 8 Absatz 4 enthalten. Im BRW handelte es sich daher um eine Doppelregelung.

BRW.6110A01 „Führen von Triebfahrzeugen – Verhalten bei Zugkraftunterbrechungen oder Hauptschalterauslösungen“

In Diagramm wird im Sinne der Verwendung einheitlicher Begrifflichkeiten im BRW nun der Begriff „Regelungen für das Bedienen der Triebfahrzeuge“ verwendet.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

BRW.6111 „Führen von Triebfahrzeugen – Stromabnehmer einstellen“

Bei Einstellung 4 wird bei Mehrsystemtriebfahrzeugen mit nur einem Stromabnehmer ergänzt, dass bei Anzeige der E-Bremse des geführten Fahrzeugs auf dem führenden Fahrzeug auch Geschwindigkeiten bis 160 km/h zulässig sind, sofern die jeweils äußeren Stromabnehmer gehoben sind. Dies entspricht der bereits in Einstellung 3 hinterlegten Konstellation.

BRW.6112 „Führen von Triebfahrzeugen - Störungen bei elektrischen Triebfahrzeugen“

Im Abschnitt 1 Absatz 5 wird im Sinne der Verwendung einheitlicher Begrifflichkeiten im BRW der Begriff „Bedienungsanweisungen“ durch „Bedienungsanleitungen“ ersetzt.

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ wird der bisherige Abschnitt 3 Absatz 4 gestrichen.

BRW.6120 „Führen von Triebfahrzeugen – Besonderheiten bei Brennkraft-Triebfahrzeugen“

Im Abschnitt 1 Absatz 3 wird im Sinne der Verwendung einheitlicher Begrifflichkeiten im BRW der Begriff „Bedienungsanweisung“ durch „Bedienungsanleitung“ ersetzt.

Im Abschnitt 2 Absatz 2 wird im Sinne der Verwendung einheitlicher Begrifflichkeiten im BRW der Begriff „Teilarbeitenverzeichnis“ durch „Betriebsanweisung“ ersetzt.

BRW.6121 „Führen von Triebfahrzeugen – Heizdampfkessel bei Brennkraft-Triebfahrzeugen betreiben“

Im Abschnitt 1 sowie Abschnitt 4 werden die bislang fehlenden Randvermerke ergänzt.

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ wird der bisherige Abschnitt 2 Absatz 3 gestrichen. Außerdem werden die Wortlaute im Abschnitt 5 Absatz 1 und Absatz 2 angepasst.

BRW.6150 „Führen von Triebfahrzeugen – Zusätzliche Regelungen für das Fahren mit Funkfernsteuerungssystemen“

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ wird der bisherige letzte Satz im Abschnitt 1 Absatz 2 gestrichen. Außerdem wird der Wortlaut im letzten Satz im Abschnitt 2 Absatz 4 angepasst.

Im Abschnitt 1 Absatz 3 wird der letzte Satz gestrichen. Die Regelung ist bereits in BRW.1101 Abschnitt 1 Absatz 1 und BRW.1111 Abschnitt 1 Absatz 4 erfasst.

Im Abschnitt 2 Absatz 1 wird im Sinne der Verwendung einheitlicher Begrifflichkeiten im BRW der Begriff „Regelungen des EVU“ durch „Betriebsanweisung“ ersetzt.

Im Abschnitt 2 Absatz 3 wird im Sinne der Verwendung einheitlicher Begrifflichkeiten im BRW der Begriff „Bedienungsanweisung“ durch „Betriebsanweisung“ ersetzt.

Im Abschnitt 2 wird der Absatz 11 umformuliert. Durch die Umformulierung wird präzisiert, dass funkferngesteuerte Zugfahrten nur dann erlaubt sind, wenn das EVU dafür Regeln vorgibt. Außerdem wird mit der neuen Formulierung der Verweis auf „Regelungen des EVU“ bereinigt.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

BRW.6510 „Sonstige Regelungen – Manuelles Kuppeln und Entkuppeln“

Im Abschnitt 2 Absatz 1 sowie Abschnitt 3 Absatz 1 werden bei den Arbeitsschritten Kuppeln bzw. Entkuppeln die Informations- und Steuerleitungen nun zusätzlich erwähnt. Zudem wird beim Kuppeln präzisiert, dass die HBL nur dann zu kuppeln ist, wenn sie vorhanden und auch benötigt wird.

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Verweise auf „Regelungen des EVU“ werden die Wortlaute im Abschnitt 4 Absatz 1, Abschnitt 5 Absatz 7, Abschnitt 7 Absatz 3, Abschnitt 8 Absatz 5 und Abschnitt 12 Absatz 2 angepasst. Außerdem wird der bisherige Abschnitt 9 Absatz 4 gestrichen.

Im Abschnitt 5 Absatz 9 wird das Wort „herabhängend“ durch „unbenutzt“ ersetzt, damit die Regelung zum bestehenden Randvermerk passt.

Im Abschnitt 8 Absatz 2 und Absatz 6 werden die Randvermerke an die jeweilige Regelung angepasst.

Im Abschnitt 8 Absatz 6 wird im Sinne der Verwendung einheitlicher Begrifflichkeiten im BRW der Begriff „Regelungen des EVU“ durch „Örtliche Regelungen“ ersetzt.

Im Abschnitt 11 Absatz 1 wird im Sinne der Verwendung einheitlicher Begrifflichkeiten im BRW der Begriff „Regelungen des EVU“ durch „Betriebsanweisungen“ ersetzt.

BRW.6511 „Sonstige Regelungen – Dampfheizungen kuppeln und bedienen“

Im Abschnitt 3 Absatz 2 Nummer 2 wird der Begriff Gleisbereich gestrichen, da er gemäß seiner Definition in BRW.0102 an dieser Stelle nicht zutrifft.

BRW.8130 „Räumung, Evakuierung und Selbstrettung“

Das Modul BRW.8130 wird inhaltlich vollständig überarbeitet, weshalb auf Sternmarkierung am Seitenrand verzichtet wird. Bei der Überarbeitung wurden die Anforderungen aus den externen Regelwerken (TSI OPE, TSI SRT, TSI LOC&PAS, EBA-Tunnelrichtlinie) und den bisherigen Regelwerken zu Betrieb und Notfallmanagement analysiert, bewertet und so in die neue Darstellung überführt, dass die angestrebten Schutzziele effektiv erreicht werden können. Die Erfahrungen aus bisherigen Regeln (z. B. Regelungen zur erweiterten Besetzung von Reisezügen) fließen weiterhin ein. Die bisherigen Regelungen in den Anhängen A01 bis A04 zum Modul BRW.8130 wurden in das Hauptmodul überführt bzw. bei der Erstellung des dort integrierten Handlungskonzeptes so weit berücksichtigt, dass die Schutzziele erreicht werden können und keine sicherheitsrelevanten Regelungslücken entstehen. So wurden einfachere Regeln geschaffen, um zu einer sicheren Handlungsweise im Gefahrenfall beizutragen. Die Regelungen im überarbeiteten Modul sind für alle Zuggattungen und im gesamten Netz des Geltungsbereichs des BRW anwendbar.

Im Abschnitt 1 werden nun die im Modul besonders verwendeten Begriffe erläutert und grundsätzliche Regelungen getroffen.

Im Abschnitt 2 wird das Handlungskonzept („4A“ – Anhalten, Alarmieren, Ausschalten, Abwehren) beschrieben und grafisch dargestellt, das die erforderlichen Schritte verständlich und pragmatisch abbildet.

Im Abschnitt 3 werden ergänzende Regelungen für Tunnel mit Rettungszug beschrieben, da auf diesen Infrastrukturen ein spezifisches Rettungskonzept zur Anwendung kommt.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

BRW.8581 „Verhalten bei Gefahr“

Im Abschnitt 4 werden die Maßnahmen bei Bränden neu strukturiert und ergänzt, um die Regelungen verständlicher und anwendungsgerechter zu gestalten. Die neue Struktur der Regeln folgt dem Grundsatz „4A – Anhalten, Abschalten, Alarmieren, Abwehren“, was dem Handlungskonzept in überarbeiteten Modul BRW.8130 entspricht.

Im Abschnitt 5 wird der Absatz 12 gestrichen. Vorgaben zur Behandlung von Güterwagen mit Gefahrgut nach Ereignissen erstellt das EVU (siehe Hinweise zu BRW.8001).

Mit freundlichen Grüßen

Götz Walther
Fachbereichsleiter

zum Deckblatt

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

DB Netz AG
Eisenbahnbetriebsverfahren und Digitalisierung Bahnbetrieb

Adam-Riese-Straße 11-13
60327 Frankfurt am Main

www.dbnetze.com/fahrweg
408.2100Z05 gültig ab 15.12.2024

DB Netz AG
Adam-Riese-Straße 11-13 60327 Frankfurt am Main

gemäß Verteiler 408.21 - 27

30.11.2023

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aktualisierung 5 zu den Richtlinien 408.21 – 27 gilt ab 15.12.2024.

Sie enthält folgende geänderte Richtlinien:

408.2100Z05	408.2331	408.2456
408.2100	408.2341	408.2463
408.2101A01	408.2341A01	408.2481
408.2101A02	408.2441	408.2571
408.2321	408.2454	408.2653

Mit der Aktualisierung 5 der Richtlinien 408.21 – 27 werden die Sonderbestimmungen für den Betrieb der S-Bahn Berlin als Zusätze 31 in Kraft gesetzt. Enthalten sind Regeln, die seit dem Auflösen der Richtlinien 432 in den Angaben für das Streckenbuch gegeben werden, jedoch nicht im Regelwerk verankert sind. Durch die Herausgabe als Zusätze zu den entsprechenden Richtlinien 408.21 – 27 werden diese Regeln in das zentrale Regelwerk eingebunden und dem betreffenden Anwenderkreis zur Verfügung gestellt. In Kraft gesetzt werden folgende Regeln:

408.2101Z31	408.2331Z31	408.2452Z31	408.2681Z31
408.2202Z31	408.2341Z31	408.2455Z31	408.2691Z31
408.2212Z31	408.2415Z31	408.2456Z31	
408.2301Z31	408.2431Z31	408.2561Z31	
408.2321Z31	408.2451Z31	408.2651Z31	

...

DB Netz AG
Sitz: Frankfurt am Main
Registergericht:
Frankfurt am Main
HRB 50 879
USt-IdNr.: DE199 861 757

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Berthold Huber

Vorstand:
Dr. Philipp Nagl,
Vorsitzender

Jens Bergmann
Ingrid Felipe
Dr. Christian Gruß
Heike Junge-Latz
Heinz Siegmund

Unser Anliegen:
DEUTSCHLAND BRAUCHT EINE STARKE SCHIENE

Nähere Informationen zur Datenverarbeitung im DB-Konzern finden Sie hier: www.deutschebahn.com/datenschutz

Übergang der Gültigkeit

Die Richtlinie 408.2661 wird mit Ablauf des 14.12.2024 ungültig und ist wegzulegen.

Die bisherigen Regeln gehen in die Richtlinie 301.0002 Abschnitt 7 über.

Erläuterungen

Allgemein

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

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

408.2100 – Verzeichnis der Aktualisierungen

Das Verzeichnis der Aktualisierungen wurde angepasst.

408.2101A01 – Begriffe

In den Texten der Begriffserklärung sind die Hinweispfeile auf andere Begriffe weggelassen worden. Dadurch wird die Lesbarkeit der Texte verbessert.

Beim Begriff Fahrtstellung eines Hauptsignals, Hauptsignal auf Fahrt stellen wurde redaktionell der Verweis auf die Richtlinie 301 gestrichen. Die Streichung führt zu keiner inhaltlichen Änderung. Der Verweis erübrigt sich, da aus der Begriffsdefinition heraus kein Verweis auf eine andere Richtlinie erforderlich ist.

Die Definition Flankenschutzeinrichtungen wurde erweitert: Alleinstehende Signale Ne 14 sind auf Grund ihrer Signalbedeutung Flankenschutzeinrichtungen. Betriebsstellen auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale, in denen regelmäßig rangiert wird, sind mit Lichtsperrsignalen ausgerüstet. Dies gilt auch für Stellen an denen ein Signal Ne 14 aufgestellt ist.

In Bezug auf Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 Hz -Gleisstromkreisen haben Untersuchungen ergeben, dass für die 100 Hz-Gleisstromkreise der Bauform WSSB dass gleiche Verfahren wie für die 42 Hz-Gleisstromkreise der Bauform WSSB angewendet werden muss.

Beim Begriff „IS (Isolation)“ wurde eine fehlerhafte Formulierung korrigiert. Das ETCS-Fahrzeuggerät wechselt in die ETCS-Betriebsart IS, wenn es mit dem Störschalter ausgeschaltet (nicht abgeschaltet) wird. Die Begriffsdefinition ist dadurch mit der Richtlinie 483.0701 identisch.

Es wurden die Begriffe betriebliche Abfahrtzeit und verkehrliche Abfahrtzeit aus der Ausnahme 237 (Flexstart) übernommen. Die betriebliche Abfahrtzeit ist die, für die Abfahrt des Zuges auf einer Betriebsstelle, maßgebliche Zeit. Die verkehrliche Abfahrtszeit ist die, für eine Betriebsstelle in den Auskunftsmedien und in den Fahrgastinformationen am Bahnsteig veröffentlichte Zeit.

Die Definition Virtuelle Blockstelle wurde erweitert. In einem Bereich mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale können sich Sperrsignale am Standort eines Signals Ne 14 befinden.

408.2101A02 – Abkürzungen

Im Anhang der Richtlinie wurden die Abkürzungen „Ril“ für Richtlinie, „Mk-Tfz“ für Mehrkrafttriebfahrzeug und „Bkz“ für Blockkennzeichen aufgenommen. Die Abkürzung „Bkz“ findet z. B. Anwendung in den Fahrplanunterlagen. Auf Streckenabschnitten mit Doppelausrüstung ETCS-Level 2 und LZB kann damit die doppelte Darstellung (ETCS-Bk und LZB-Bk) für Blockkennzeichen im Fahrplan entfallen.

408.2321 – Zug vorbereiten

Die Regeln der Ril 408.2321 wurden von der Ausnahme 240 in die Fahrdienstvorschrift überführt.

Die ETCS-Zentrale kann beim ETCS-Startlauf eines Zuges prüfen, ob von der Zugnummernmeldeanlage eine Gleiszuordnung für den Zug vorliegt und dabei den Start des Zuges in ETCS-Level 2 unterstützen. Voraussetzung dafür ist u. a., dass Triebfahrzeugführer und Fahrdienstleiter die Zugnummer fehlerfrei eingegeben haben. Wenn keine Gleiszuordnung für den Zug aus der Zugnummernmeldeanlage vorliegt, sendet die ETCS-

Zentrale die Textmeldung „Zug nicht im System geführt. Zugnummer prüfen.“ an das ETCS-Fahrzeuggerät. Ursachen der Textmeldung können z. B. eine fehlerhafte Eingabe der Zugnummer durch den Triebfahrzeugführer oder den Fahrdienstleiter sein.

Ril 408.2321 Abschnitt 4 regelt die Handlungen des Triebfahrzeugführers, wenn ETCS die Textmeldung „Zug nicht im System geführt. Zugnummer prüfen.“ beim ETCS-Startlauf anzeigt. Der Triebfahrzeugführer muss die Zugnummer und die RBC-Kontaktdaten prüfen und ggf. berichtigen. Wenn die ETCS-Zentrale weiterhin keine ETCS-Fahrterlaubnis in ETCS-Betriebsart FS, OS oder keine Textmeldung zur Vorbeifahrt am Signal Ne 14 (siehe Ril 408.2331 Abschnitt 2 und Ril 408.2456 Abschnitt 1) anzeigt, verbleibt das ETCS-Fahrzeuggerät in ETCS-Betriebsart SB. Der Triebfahrzeugführer muss dann den Fahrdienstleiter den Inhalt der Textmeldung mitteilen. Der Fahrdienstleiter wird daraufhin prüfen, ob die Textmeldung „Zug nicht im System geführt. Zugnummer prüfen.“ durch eine fehlerhafte Zugnummerneingabe im Stellwerk verursacht wird und eine fehlerhafte Zugnummerneingabe berichtigen.

Wenn die ETCS-Zentrale nach Überprüfung und Berichtigung der Zugnummerneingabe im Stellwerk weiterhin keine ETCS-Fahrterlaubnis bzw. Textmeldung zur Vorbeifahrt am Signal Ne 14 sendet, verbleibt das ETCS-Fahrzeuggerät in ETCS-Betriebsart SB und der Fahrdienstleiter erteilt die Zustimmung zur Abfahrtmit Befehl.

408.2331 – Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof

Im Abschnitt 2 Absatz (2) c) wurde die neue Textmeldung „Sie dürfen ohne Bedienen Override EOA vorbeifahren an ETCS-Bk … Signalbezeichnung “ als eine weitere Art der Zustimmung zur Abfahrt hinzugefügt.

Im Abschnitt 3 Absatz (4) c) wurde klargestellt, dass der Triebfahrzeugführer des zweiten Zuges und eventuell weiterer Züge den ETCS-Startlauf zwar anstoßen, jedoch nur die Zugnummer eingeben darf. Die weiteren innerhalb des ETCS-Startlaufs erforderlichen Eingaben (Tf-Nummer, ETCS-Zugdaten usw.) sowie das Betätigen der Start-Taste dürfen erst erfolgen, wenn der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer die zusätzliche mündliche Zustimmung zur Abfahrt gegeben hat.

Wenn auf Strecken mit ETCS-Level 2 in einem Gleis mehrere Züge zur Abfahrt bereitstehen, die am selben Signal zugelassen werden sollen, kann es zu folgender Situation kommen: Wenn der Triebfahrzeugführer des zweiten Zuges und evtl. weiterer Züge mit der Eingabe der Tf-Nummer und ggf. der ETCS-Zugdaten beginnt, bevor der Fahrdienstleiter die zusätzliche mündliche Zustimmung zur Abfahrt erteilt hat, wird der zweite Zug vor dem ersten Zug bei der ETCS-Zentrale angemeldet. Der erste Zug erhält in diesem Fall keine ETCS-Fahrterlaubnis.

Um diese Situation zu vermeiden, darf der Triebfahrzeugführer des zweiten Zuges und evtl. weiterer Züge beim ETCS-Startlauf zunächst nur die Zugnummer eingeben. Die Eingabe der Zugnummer ist erforderlich, damit der Zug im GSM-R-Netz mit seiner funktionalen Rufnummer angemeldet ist und somit über Zugfunk durch den Fahrdienstleiter für das Erteilen der zusätzlichen mündlichen Zustimmung erreichbar ist. Weitere Eingaben innerhalb des ETCS-Startlaufs (Tf-Nummer, Zugdaten usw.) sowie das Bedienen der Start-Taste zum Beenden des ETCS-Startlaufs darf der Triebfahrzeugführer des zweiten Zuges und evtl. weiterer Züge erst nach der zusätzlichen mündlichen Zustimmung des Fahrdienstleiters durchführen.

408.2341 – Fahrt des Zuges

Folgende Regel der Ril 408.2341 wurde von der Ausnahme 240 in die Fahrdienstvorschrift überführt:

Abschnitt 1 Absatz (4) wurde in zwei Unterabsätze geteilt. Unterabsatz a) enthält die bisherige Regel. Unterabsatz b) regelt neu, dass der Triebfahrzeugführer auf Grund einer Textmeldung in ETCS-Betriebsart SR an einem Signal Ne 14 vorbeifahren darf. Die Regel ist deckungsgleich mit den Regeln in Ril 408.2331 Abschnitt 2 Absatz (2) und Ril 408.2456 Abschnitt 1 Absatz (2).

Zusätzlich zur Übernahme der Ausnahme 240 wurde die neue Textmeldung „Sie dürfen ohne Bedienen Override EOA vorbeifahren an ETCS-Bk … Signalbezeichnung “ aufgenommen. Je nach ETCS-Version können die bisherigen Textmeldungen oder die neue Textmeldung angezeigt werden.

Weiterhin wurde zusätzlich im Abschnitt 2 Absatz (2) c) die Textmeldung „Maximal … km/h weiterhin einhalten!“ aufgenommen. Je nach ETCS-Version kann die bisherige Textmeldung „Maximal … km/h bis Ende Lfst einhalten!“ oder die Textmeldung „Maximal … km/h weiterhin einhalten!“ angezeigt werden.

Im Abschnitt 1 Absatz (3) a) wurde ergänzt, dass der Triebfahrzeugführer auch an dunkelgeschalteten Sperrsignalen vorbeifahren darf. Wenn eine ETCS-Fahrterlaubnis vorliegt, werden die Sperrsignale am Standort eines Signals Ne 14 dunkelgeschaltet.

408.2341A01 – Erläuterungen zu den Fahrplanangaben

Im Abschnitt 4 Absatz (1) wurde klargestellt, dass auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale die Geschwindigkeitsspalte die zulässige Geschwindigkeit für Züge in der ETCS-Betriebsart SR enthält. Nach den Gestaltungsregeln für das Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (Ril 457) ist in die Spalte die zulässige Geschwindigkeit in der ETCS-Betriebsart SR einzutragen. Die Klarstellung ist erforderlich, weil der Levelwechsel zum signalgeführten Zug in der Regel bis zu 300 m vor dem Grenzsignal stattfindet. Es soll verhindert werden, dass ein Triebfahrzeugführer bereits zu diesem Zeitpunkt die in der Geschwindigkeitsspalte angegebene Geschwindigkeit (40 km/h) fährt.

Damit wird klargestellt, dass nach einem ETCS-Levelwechsel eines ETCS geführten Zuges von ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale nach ETCS-Level NTC PZB/LZB nicht die in der Geschwindigkeitsspalte angegebene Geschwindigkeit (40 km/h) gilt. Die Geschwindigkeit in der Geschwindigkeitsspalte muss nur der Triebfahrzeugführer eines Zuges in ETCS-Level 2 in ETCS-Betriebsart SR bis zum Grenzsignal einhalten.

Im Abschnitt 5 Absatz (2) cc) wurde klargestellt, dass in Bereichen mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale Sperrsignale am Standort des Signals Ne 14 vorhanden sein können und das Signal Ne 14 damit nicht allein steht.

Im Abschnitt 8 Absatz (2) c) wurde die Fußnote „Bahnsteigabfahrt (verkehrliche Abfahrt)“ aus der Ausnahme 237 übernommen.

Zusatz 408.2341Z31 – Fahrt des Zuges

In diesem Zusatz sind ergänzende Regeln zur Richtlinie 408.2341 und abweichende Darstellung zu 408.2341A01 zusammengefasst.

Zusatz 408.2431Z31 – Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten von Zügen

Im Abschnitt 2 ist das bislang als *„Umleiten zu einem anderen Zielbahnhof“* benannte Verfahren als *„Ableiten“* beschrieben. Da hierbei Züge ihren planmäßigen Zielbahnhof nicht erreichen, kann der Begriff Umleiten nicht verwendet werden.

Die Regeln für den Pendelbetrieb sind umgestellt: Um deutlicher zwischen einem operativ eingeführten Pendelbetrieb und dem geplanten Betriebsverfahren unterscheiden zu können, sind die im Rahmen einer Betra geltenden Regeln zusammengefasst.

408.2441 – Nachschieben

Im Abschnitt 1 Absatz (3) wurden die Regeln zum Nachschieben von Zügen ergänzt. Auf Strecken mit ETCS muss das Schiebetriebfahrzeug in ETCS-Betriebsart NL fahren.**408.2454 – Wechsel der ETCS-Betriebsart**

Die Regeln für den Wechsel der ETCS-Betriebsart gelten nur noch für die ohne Hauptsignale ausgerüsteten Abschnitte der Strecke Unterleiterbach – Leipzig/Halle. Auf diesen Abschnitten wird Flankenschutz durch Mitwirkung der ETCS-Zentrale sichergestellt. Der Wechsel der ETCS-Betriebsart kann zum Flankenschutzverlust auf benachbarten Fahrstraßen führen.

Auf anderen Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale führt der Wechsel der ETCS-Betriebsart nicht zum Flankenschutzverlust, weil dort Signale Ne 14 - wie Hauptsignale - technisch als Flankenschutzeinrichtung wirken.

408.2456 – Zugfahrt mit besonderem Auftrag

Im Abschnitt 1 Absatz (2) c) wurde die neue Textmeldung „Sie dürfen ohne Bedienen Override EOA vorbeifahren an ETCS-Bk … Signalbezeichnung “ als eine weitere Art der Beauftragung zur Zugfahrt mit besonderem Auftrag hinzugefügt.

Folgende Regeln der Ril 408.2456 wurden von der Ausnahme 240 in die Fahrdienstvorschrift überführt:

Im Abschnitt 1 Absatz (2) wurde „bei einem Zug in der ETCS-Betriebsart SR“ geändert in „bei einem Zug in ETCS-Level 2 ETCS-Betriebsart SR“.

Im Abschnitt 2 wurde die Textmeldung zur Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignal, an dem eine virtuelle Blockstelle eingerichtet ist, präzisiert.

Die Abschnittsüberschrift des Abschnittes 6 wurde präzisiert. Die Regeln in Abschnitt 6 gelten nur für Züge, die in ETCS-Level 2 in der ETCS-Betriebsart SR fahren. Auf Strecken mit ETCS-Level 1 LS ist ein Befehl zum Entbinden vom Fahren auf Sicht nicht vorgesehen. Gemäß der technischen Spezifikation für Interoperabilität - Teilsystem Verkehrsbetrieb und Steuerung - (TSI-OPE) kann der Triebfahrzeugführer vom Fahren auf Sicht in der ETCS-Betriebsart SR entbunden werden. Auf Grund der Tatsache, dass bei Zugfahrten mit besonderem Auftrag sowie beim ETCS-Startlauf von Zügen in ETCS-Level 1 immer ein Wechsel in die ETCS-Betriebsart SR erfolgt, wurde auf den Befehl zum Entbinden vom Fahren auf Sicht auf Strecken mit ETCS-Level 1 LS verzichtet.

408.2463 – Auf dem Gegengleis fahren

Folgende Regeln der Ril 408.2463 wurden von der Ausnahme 240 in die Fahrdienstvorschrift überführt:

Im Abschnitt 1 Absatz (2) wurde der Begriff „Fahrtauftrag“ durch „ETCS-Fahrterlaubnis“ ersetzt und entsprechend der Begriffsbestimmung „ETCS-Fahrterlaubnis“ aus Anhang 408.2101A01 angepasst. Der geänderte Absatz ermöglicht außerdem das Gegengleis zu befahren, wenn eine ETCS-Fahrterlaubnis in ETCS-Betriebsart OS erteilt wird.

Bisher durfte das Gegengleis befahren werden, wenn eine ETCS-Fahrterlaubnis in ETCS-Betriebsart FS erteilt wird. Die ETCS-Betriebsart FS leitet sich aus der Fahrtstellung oder dem Signal Zs 1 ab. Die Modifizierung ist erforderlich, weil ESTW an Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale mit virtuellen Zs 7 an Stelle von virtuellen Zs 1 ausgerüstet sein können und sich aus der Bedienung des Zs 7 eine ETCS-Fahrterlaubnis in ETCS-Betriebsart OS herleitet.

408.2481 – Sperrfahrten durchführen

Folgende Regeln der Ril 408.2481 wurden von der Ausnahme 240 in die Fahrdienstvorschrift überführt und präzisiert:

Im neuen Abschnitt 10 werden Regeln für das Verkehren mehrerer Sperrfahrten in einem Gleis auf Strecken mit ETCS-Level 2 gegeben.

ETCS kann zusätzlich zum Stellwerk Folgefahrschutz und Gegenfahrschutz bieten. Hierbei prüft die ETCS-Zentrale, ob ein Zugfolgeabschnitt bereits für einen anderen Zug vergeben ist. Fährt ein Zug in einen Zugfolgeabschnitt ein, der bereits an einen anderen Zug vergeben ist, werden beide Züge durch eine Zwangsbremsung (Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR) angehalten und mit einer Textmeldung aufgefordert Nothaltauftrag zu geben. Die Sicherheit im Bahnbetrieb wird durch diese Funktion erheblich verbessert.

Die ETCS-Zentrale kann aber nicht zwischen Zugfahrten, die als Sperrfahrt verkehren und Zugfahrten, die nicht als Sperrfahrt verkehren, unterscheiden. Beim Verkehren mehrerer Sperrfahrten in einem Gleis sind deshalb zusätzliche Maßnahmen erforderlich. Mehrere Sperrfahrten dürfen nicht in den ETCS-Betriebsarten FS, OS oder SR verkehren. Ein Wechsel in die ETCS-Betriebsart SH der Sperrfahrten im gesperrten Gleis und der Sperrfahrten, die in das gesperrte Gleis eingelassen werden sollen, stellt sicher, dass es nicht zu ungewollten Zwangsbremsungen kommt.

Abschnitt 10 regelt, dass der Fahrdienstleiter beim Verkehren mehrerer Sperrfahrten nachfragen muss, ob die Fahrzeuge mit ETCS ausgerüstet sind und sich in ETCS-Betriebsart SH (z. B. geschobene Sperrfahrt) befinden. Der Fahrdienstleiter muss diese Nachfrage für Sperrfahrten im gesperrten Gleis und für Sperrfahrten, die in das gesperrte Gleis eingelassen werden sollen, durchführen.

Er gibt vor, dass der Triebfahrzeugführer nach mündlicher Aufforderung durch den Fahrdienstleiterin die ETCS-Betriebsart SH wechseln und dies dem Fahrdienstleiter bestätigen muss. Durch den Wechsel in die ETCS-Betriebsart SH werden ungewollte Zwangsbremsungen der Sperrfahrten verhindert bzw. mehrere Sperrfahrten können verkehren.

408.2531 – ; Unzulässiges Vorbeifahren an Haltsignalen, LZB-Halt, ETCS-Halt oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war; Wechsel in ETCS-Betriebsart TR

Im Absatz (1) k) wurde der Wortlaut der Textmeldung berichtigt.

Im neuen Absatz (1) n) wurde neu der Anwendungsfall PZB-Zwangsbremsung an einem Orientierungszeichen „PZB 2000 Hz“ aufgenommen.

Zusatz 408.2561Z31 – Auf Sicht fahren; Geschwindigkeit ermäßigen

Die bislang für unterschiedliche Lichtverhältnisse gestaffelten zulässigen Geschwindigkeiten werden von der DB Netz AG nicht mehr vorgegeben. Bestehen Geschwindigkeitsrestriktionen aufgrund infrastruktureller Gegebenheiten, sind diese im Fahrplan bzw. im Geschwindigkeitsheft enthalten.

408.2571 – Zug bleibt bei ETCS-Level 2 im Bahnhof oder auf freier Strecke liegen

Hinweis: Die Regeln der Ril 408.2571 für Mehrkrafttriebfahrzeuge wurden nicht von der Ausnahme 240 in die Fahrdienstvorschrift überführt.

Folgende Regeln für ETCS (liegengebliebener Zug) wurden von der Ausnahme 240 in die Fahrdienstvorschrift überführt:

Abschnitt 9 ist neu und regelt die Einfahrt eines Hilfsfahrzeuges in ein besetztes Gleis der freien Strecke oder eines Bahnhofs auf Strecken mit ETCS-Level 2 (liegengebliebener Zug). Auf Grund des implementierten Folge- und Gegenfahrschutzes bei ETCS-Level 2 ist es erforderlich, dass sich der liegengebliebene Zug in ETCS-Betriebsart SB befindet.

Wenn sich der liegengebliebene Zug in einer anderen ETCS-Betriebsart (z. B. FS) befindet, kann das Hilfsfahrzeug bei Einfahrt in das besetzte Gleis zwangsgebremst (Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR) werden und eine Textmeldung die Triebfahrzeugführer auffordern, Nothaltauftrag zu geben. Zum Vermeiden dieser Situation ist es nach Unterabsatz a) erforderlich in die ETCS-Betriebsart SB zu wechseln und diese ETCS-Betriebsart so lange beizubehalten, bis das Hilfsfahrzeug vor dem liegengebliebenen Zug zum Halten gekommen ist.

Nach Unterabsatz b) muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter den Wechsel in die ETCS-Betriebsart SB bestätigen. Sollte sich der liegengebliebene Zug bereits in der ETCS-Betriebsart SB befinden, reicht die Bestätigung an den Fahrdienstleiter aus.

Unterabsatz c) regelt den Fall, dass ein Wechsel in die ETCS-Betriebsart SB nicht möglich ist. Der Triebfahrzeugführer verständigt den Fahrdienstleiter und wechselt daraufhin auf Anordnung in die ETCS-Betriebsart IS oder NP. Der Wechsel in die ETCS-Betriebsart IS oder NP stellt genau wie der Wechsel in die ETCS-Betriebsart SB sicher, dass ein eingelassenes Hilfsfahrzeug nicht zwangsgebremst wird.

Hinweise:

- Bei regelmäßig wiederkehrenden Fahrten zum Kuppeln von Zügen ist kein Folge- und Gegenfahrschutz implementiert.

- Zur Angleichung der Begrifflichkeiten wird einheitlich von Hilfsfahrzeugen gesprochen, weil damit auch Nebenfahrzeuge angesprochen werden.

408.2651 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - PZB

Die Regeln der Ril 408.2651 wurden von der Ausnahme 248 in die Fahrdienstvorschrift überführt.

In der Richtlinie wird einheitlich der Begriff „PZB-Zwangsbremsung“ verwendet.

Im Abschnitt 3 Absatz (1) a) wurde neu der Anwendungsfall PZB-Zwangsbremsung an einem Orientierungszeichen „PZB 2000 Hz“ aufgenommen.

Das Orientierungszeichen „PZB 2000 Hz“ kommt bei der technischen Unterstützung Zugmeldebetrieb (TU-ZMB) zur Anwendung. Der Einbauort des 2000 Hz Gleismagneten ist mit dem Orientierungszeichen „PZB 2000

Hz“ gekennzeichnet, wenn sich der Gleismagnet nicht am Standort eines Hauptsignals befindet. Die Zustimmung zur Weiterfahrt erteilt der Fahrdienstleiter mit Befehl 2.

Zusatz 408.2651Z31 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - PZB

Die Regeln für die Zugbeeinflussungssysteme sind umgestellt: Das Zugbeeinflussungssystem S-Bahn (ZBS) ist als führendes System vorangestellt.

408.2653 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – ETCS-Level 2

Folgende Änderungen der Ril 408.2653 wurden von der Ausnahme 240 in die Fahrdienstvorschrift überführt:

Im Titel der Richtlinie wurde „ETCS“ in „ETCS-Level 2“ geändert, weil die Richtlinie 408.2653 nur für ETCS-Level 2 gilt.

Im Abschnitt 2 Absatz (2) wurde ergänzt, dass der Fahrdienstleiter auf Strecken mit ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen Befehl 2 zur Vorbeifahrt am ETCS-Halt übermitteln kann. In Abhängigkeit von der ETCS- Streckenausrüstung kann dies erforderlich sein, wenn Züge von einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale auf eine Strecke mit Hauptsignalen übergehen und das führende Fahrzeug bestimmte Balisen noch nicht befahren hat.

Weitere Änderungen:

Im Abschnitt 1 wurde die Gliederung der Absätze redaktionell angepasst. Der bisherige Absatz (2) verwies auf Anlässe nach Absatz 1, obwohl die Anlässe in keinem Absatz, stattdessen am Beginn des Abschnittes, aufgeführt sind.

Im Absatz (1) wurden die Anführungsstriche beim Begriff SF aus redaktionellen Gründen gelöscht. Weiterhin wurde der Hinweis „Bei Ausfall der ETCS-Funkübertragung gilt Abschnitt 2.“ vom Ende des Abschnittes 1 in den Absatz (1) verschoben. Damit wird dem Triebfahrzeugführer bei gestörter ETCS-Fahrzeugeinrichtung bereits am Anfang verdeutlicht, dass Regeln zum Ausfall der ETCS-Funkübertragung im Abschnitt 2 enthalten sind.

Im Absatz (2) wurde der Begriff „Ersatzfahrzeuge“ durch „Hilfsfahrzeuge“ ersetzt um die Regeln innerhalb der Richtlinie zu harmonisieren.

In den Absätzen (4) und (5) wurden Randstichworte ergänzt. Diese beschreiben die verschiedenen Möglichkeiten der Weiterfahrt.

Im neuen Absatz (6) ist das Verhalten des Triebfahrzeugführers beschrieben, wenn der Zug am Grenzsignal am Ende der mit ETCS ausgerüsteten Strecke hält und die Störung behoben ist. Der Triebfahrzeugführer muss nach Abschnitt 4 Absatz (1) bzw. (2) handeln, d. h. er fordert Befehl zum manuellen Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB bzw. ETCS-Level 0. Die geänderte Regel ist erforderlich, weil die ETCS-Zentrale keine ETCS-Fahrterlaubnis in den PZB-Bereich erteilt und ein Zug im ETCS-Level 2 ETCS-Betriebsart SR nach den technischen und betrieblichen Vorgaben für ETCS in einen Bereich ohne ETCS-Ausrüstung nicht einfahren darf. Da zuvor zur Störungsbeseitigung Befehl 14.6 übermittelt wurde, darf der Triebfahrzeugführer erst nach Übermittlung des Befehls 14.35 weiterfahren.

Im neuen Absatz (7) ist geregelt, wie die Weiterfahrt des Zuges erfolgt, wenn der Triebfahrzeugführer nach erfolgreichem Neustart des ETCS-Fahrzeuggerätes aufgrund der Regeln in Ril 408.2321 ETCS-Level NTC PZB/LZB wählen muss.

Im neuen Absatz (8) wurde klargestellt, dass der Triebfahrzeugführer in ETCS-Betriebsart NP nicht weiterfahren darf. Die ETCS-Betriebsart NP darf nach den technischen und betrieblichen Vorgaben für ETCS nur zum Versuch der Störungsbeseitigung -nicht zur Weiterfahrt- verwendet werden.

Im Abschnitt 4 Absatz (1) wurde die Fußnote und somit der Verweis auf die Richtlinie 483.0701 aus redaktionellen Gründen gestrichen. Änderungen der Richtlinie 483.0701 führen damit nicht automatisch zur Anpassung der Richtlinie 408.2653. Weiterhin wurde die Möglichkeit gestrichen, ohne Befehl das ETCS-Fahrzeuggerät aus- und wiedereinzuschalten. Die technischen und betrieblichen Vorgaben für ETCS lassen das Aus- und Einschalten des ETCS-Fahrzeuggerätes -außer beim ETCS-Startlauf- ohne Befehl nicht zu. Im Absatz (2) wurde die Formulierung des einleitenden Satzes redaktionell geändert, um die gleiche Formulierung wie im neuen Absatz (3) zu verwenden.

Weiterhin wurden die Worte „die Textmeldung bestätigen“ im Unterabsatz d) aus redaktionellen Gründen gestrichen, da es sich hierbei um eine bereits in der Richtlinie 483.0701 enthaltene Bedienregel handelt.

Absatz (3) ist neu und unterscheidet sich vom Absatz 2) wie folgt:

- Absatz (2): Auf Grund nicht verfügbarer PZB und einer Textmeldung hält der Zug am Grenzsignal und wechselt mit Befehl manuell nach ETCS-Level 0.

Absatz (3): Nach manueller Levelwahl am Grenzsignal nach ETCS-Level 0 gemäß Absatz (2) fährt der Zug im ETCS-Level 0 weiter und erhält bei der Weiterfahrt erneut eine Textmeldung. Der Triebfahrzeugführer darf auf Grund dieser neuen Textmeldung weiterfahren, weil die Legitimation zur Weiterfahrt in Level 0 bereits am rückliegenden Grenzsignal mit Befehl erfolgte.

Im Abschnitt 5 Absatz (1) -automatischer Levelwechsel **ohne** Textmeldung- wurde die Formulierung redaktionell an die folgenden Absätze angepasst.

Der Absatz (2) -automatischer Levelwechsel **mit Textmeldung** wegen fehlender PZB- wurde neu aufgenommen.

Im Absatz (3) -automatischer Levelwechsel **mit Textmeldung** wegen fehlender PZB und Befehl - wurde die Formulierung redaktionell angepasst.

Außerkraftsetzen

Mit Inkraftsetzung der Zusätze 31 zu den Richtlinien 408.21 – 27 wird der Zusatz 408.2101Z11 ungültig und außer Kraft gesetzt.

Aufheben von Ausnahmegenehmigungen zur 408.21 - 27 - Züge fahren

Mit der Aktualisierung 5 zur Richtlinie 408 - Fahrdienstvorschrift – werden folgende Ausnahmen ungültig:

Ausnahme 237 Aktualisierung 01 zu den Ril 408.21 – 27 „Flexstart“

Ausnahme 240 Aktualisierte + neue Regeln für ETCS-Level 2

Ausnahme 247 Aktualisierte + neue Regeln für unzureichende Belegung von 100 Hz Gleisstromkreisen

Ausnahme 248 Aktualisierte + neue Regeln für Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - PZB

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

i. V. Dirk Menne	i. A. Julian Huth
Leiter Eisenbahnbetriebsverfahren und Digitalisierung Bahnbetrieb	Experte Fahrdienstvorschrift

zum Deckblatt

DB Netz AG
Eisenbahnbetriebsverfahren und Digitalisierung
Bahnbetrieb
Adam-Riese-Str. 11 -13
60327 Frankfurt (Main)
www.dbnetze.com/fahrweg
408.4800Z05 gültig ab 15.12.2024

DB Netz AG Adam-Riese-Str. 11 - 13 60327 Frankfurt (Main)

Gemäß Verteiler 408.48

12.05.2023

Richtlinie 408 - Fahrdienstvorschrift, Richtlinien 408.48, Aktualisierung 5, Erläuterungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aktualisierung der Richtlinien 408.48 gilt ab 15.12.2024. Sie enthält folgende geänderte Richtlinien und Anhänge:

408.4800	408.4801A01	408.4814	408.4841
408.4800Z04(neu)	408.4802	408.4818	408.4851
408.4801	408.4813	408.4831	

Mit der Aktualisierung 5 der Richtlinien 408.48 werden die Sonderbestimmungen für den Betrieb der S-Bahn Berlin als Zusätze 31 in Kraft gesetzt. Enthalten sind Regeln, die seit dem Auflösen der Richtlinien 432 in den örtlichen Zusätzen gegeben werden, jedoch nicht im Regelwerk verankert sind. Durch die Herausgabe als Zusätze zu den entsprechenden Richtlinien 408.48 werden diese Regeln in das zentrale Regelwerk eingebunden und dem betreffenden Anwenderkreis zur Verfügung gestellt. In Kraft gesetzt werden folgende Regeln:

408.4801Z31 408.4811Z31

...

Unser Anliegen:
DEUTSCHLAND BRAUCHT EINE STARKE SCHIENE

Nähere Informationen zur Datenverarbeitung im DB-Konzern finden Sie hier: www.deutschebahn.com/datenschutz

Erläuterungen

Allgemein

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

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

408.4800 – Verzeichnis der Aktualisierungen

Das Verzeichnis der Aktualisierungen wurde angepasst.

408.4801 – Rangieren; Inhalt und zusätzliche Regeln

Abschnitt 2 Absatz (1)

Nach Richtlinie 412.0111 Abschnitt 1 enthält das Auftragsbuch Aufträge für Mitarbeiter.

Im Auftragsbuch dürfen u. a. Regeln gegeben werden, wenn es sich um genehmigte Ausnahmen oder Betriebliche Weisungen zur Richtlinie 408 handelt, örtliche Besonderheiten z. B. bei Baumaßnahmen, es erfordern und die Regeln in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen sind, aber noch nicht aufgenommen werden konnten oder nicht in das Betriebsstellenbuch aufgenommen werden sollen, weil die Regeln vorübergehend gelten.

Die Regeln in Richtlinie 412.0111 Abschnitt 3 bestimmen, dass das Auftragsbuch der Betriebsstelle an den Arbeitsplätzen der Mitarbeiter auszulegen ist, die Regeln beachten müssen.

Personen, die Tätigkeiten beim Rangieren verrichten, müssen, wie andere Mitarbeiter im Bahnbetrieb, über zusätzliche oder abweichende Regeln zur Richtliniengruppe 408.48 unterrichtet werden.
In den neuen Regeln wird das Auftragsbuch in Richtlinie 408.4801 Abschnitt 2 Absatz (1) genannt, somit wissen die betroffenen Personen, dass zusätzliche oder abweichende Regeln im Auftragsbuch gegeben sein können.

Die Regeln sind neu gegliedert worden. Die Unterlagen, mit denen zusätzliche oder abweichende Regeln gegeben werden können, sind in der Reihenfolge der wahrscheinlichen Anwendung genannt worden. Dabei wurde berücksichtigt, dass Regeln im Auftragsbuch oft später in Kraft tretende Regeln in örtlichen Zusätzen sind.

Wenn zusätzliche oder abweichende Regeln in örtlichen Unterlagen gegeben sein können wird in den Textstellen der Richtliniengruppe 408.48 darauf hingewiesen. Der Hinweis ist auch erforderlich, wenn zusätzliche oder abweichende Regeln in einer Betra gegeben werden können. In den neuen Regeln wurde dies berücksichtigt.

...

Unser Anliegen:
DEUTSCHLAND BRAUCHT EINE STARKE SCHIENE

Nähere Informationen zur Datenverarbeitung im DB-Konzern finden Sie hier: www.deutschebahn.com/datenschutz

408.4801A01 Rangieren, Begriffe

In der neuen Übersicht der Begriffserklärungen sind ausschließlich Begriffe enthalten, die das Rangieren betreffen und Begriffe, die für das Verstehen der Zusammenhänge zum Fahren der Züge erforderlich sind. Daher lautet die Überschrift: Rangieren; Begriffe.

In den Texten der Begriffserklärungen sind die Hinweispfeile auf andere Begriffe weggelassen worden. Dadurch wird die Lesbarkeit der Texte verbessert.

Neu aufgenommen wurden die Begriffe „Gelenkwagen“ und „Wageneinheiten“. Personen, die rangieren, müssen die Begriffe kennen. Die Begriffe waren in den bisher geltenden Regeln in 408.5818 Abschnitt 41 (Regeln für planende Personen) enthalten und den Personen, die rangieren, nicht zugänglich. Die beiden Begriffe wurden in der Übersicht der Begriffserklärungen aufgenommen.

Gelenkwagen
Gelenkwagen sind Wagen, die aus mehreren Wagenelementen bestehen, die untereinander durch ein über dem mittleren Laufwerk angeordnetes Gelenk verbunden sind. Gelenkwagen haben nur eine Wagennummer.

Wageneinheiten
Wageneinheiten sind aus mehreren Einzelwagen ständig gekuppelte Einheiten, die im Betrieb nicht getrennt werden können und von denen jeder Einzelwagen mit einem Laufwerk ausgerüstet ist. Wageneinheiten haben nur eine Wagennummer und enthalten Anschriften für nur einen Wagen, z. B. nur ein Lastgrenzraster für die gesamte Einheit.

408.4802 – Rangieren; Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich

In Abschnitt 6 Absatz (1) ist neu das Auftragsbuch genannt. Dadurch wird sichergestellt, dass im Auftragsbuch gegebene Regeln von den betroffenen Personen zur Kenntnis genommen werden. Siehe Erläuterungen zu Richtlinie 408.4801 Abschnitt 1 Absatz (2).

408.4813 – Rangieren; Vorbereiten

Die bisher geltenden Regeln in Abschnitt 3 Absatz (1) b) Nr. 2, zweiter Unterabsatz, Absatz (2) a) und c) und Abschnitt 4 Absatz (1) wurden gestrichen. Siehe hierzu die Erläuterungen zu den neuen Regeln in Richtlinie 408.4841 Abschnitt 10.

408.4814 – Rangieren; Durchführen – Regelfall

Vor der Harmonisierung war in DS 408 (ehemalige Deutsche Bundesbahn) geregelt, dass bei jeder Rangierbewegung das Rangierpersonal und der Triebfahrzeugführer auf den Fahrweg und die Signale zu achten haben. Außerdem war bestimmt, dass der Triebfahrzeugführer bei einer gezogenen Rangierabteilung für die Beobachtung des Fahrwegs und der Signale allein verantwortlich war, wenn der Rangierleiter aus besonderen Gründen nicht auf dem Triebfahrzeug mitfuhr. Bei einer geschobenen Rangierabteilung hatte sich der Triebfahrzeugführer an der Beobachtung des Fahrwegs zu beteiligen, soweit es die Verhältnisse zulassen.
In DV 408 (ehemalige Deutsche Reichsbahn) war bestimmt, dass bei Rangierabteilungen, bei denen das Triebfahrzeugpersonal für das Beobachten des Rangierwegs und der Signale verantwortlich ist, der Rangierleiter mitverantwortlich ist.

Weil in diesen Fällen mehrere Personen mit ein und derselben Aufgabe beauftragt worden waren, musste bei aufgetretenen Unregelmäßigkeiten geklärt werden, welche Personen verantwortlich waren.
In Richtlinie 408 (Deutsche Bahn AG) wurde eindeutig vorgeschrieben, welche Aufgaben die den Bahnbetrieb durchführenden Personen (Mitarbeiter) haben. Geregelt wurde auch, welche Aufgaben eine Person auf andere Personen übertragen darf.

Nach 408.4814 Abschnitt 4 Absatz (1) muss der Triebfahrzeugführer bei einer Rangierfahrt den Fahrweg und seine Signale beobachten. In den bisher geltenden Regeln wurde davon ausgegangen, dass der Triebfahrzeugführer diese Aufgabe wahrnehmen kann, wenn er sich auf dem Fahrzeug an der Spitze befindet. Damit ausschließlich der Triebfahrzeugführer die Aufgabe wahrnehmen sollte, wurde in 408.4814 Abschnitt 4 Absatz (4) b verboten, die Aufgabe nach Absatz (1) Nr. 1 oder Nr. 7 auf den Rangierbegleiter zu übertragen.
Somit war in den bisher geltenden Regeln sichergestellt, dass in diesem Fall stets nur der Triebfahrzeugführer für das Beobachten des Fahrwegs und der Signale verantwortlich war.
An das Durchführen des Bahnbetriebes werden immer neue Anforderungen gestellt, so dass u. a. in den Regeln für das Rangieren immer wieder neue Gesichtspunkte berücksichtigt werden müssen.

Die Bestimmungen für Triebfahrzeuge gelten in der Regel auch für Nebenfahrzeuge mit Kraftantrieb. Vor allem bei Nebenfahrzeugen mit Kraftantrieb kann durch die Entwicklung neuer Bauarten die Notwendigkeit entstehen, Regeln für den Bahnbetrieb anzupassen.

Es kann z. B. vorkommen, dass ein Nebenfahrzeug mit Kraftantrieb als Zweiwegebagger rückwärtsfahren muss, weil der obere Teil des Baggers nicht gedreht werden kann. Der Triebfahrzeugführer befindet sich zwar auf dem Fahrzeug an der Spitze der Rangierfahrt, er kann aber beim Rückwärtsfahren den Fahrweg und die Signale nicht beobachten.
Bei Triebfahrzeugen mit zwei Führerräumen kann es vorkommen, dass die Bedienung des Fahrzeugs nur vom hinteren Führerraum aus möglich ist.
Wenn ein Triebfahrzeug mit zwei Führerräumen an das andere Ende einer Wagengruppe um die Wagengruppe herumfahren soll, ist es erforderlich, dass der Triebfahrzeugführer den Führerraum zweimal wechseln muss, damit er sich – wie es in 408.4811 Abschnitt 2 vorgeschrieben ist – im vorderen Führerraum aufhält, um Fahrweg und Signale zu beobachten.
Damit in den Regeln für den Bahnbetrieb die zurzeit und in Zukunft an den Bahnbetrieb gestellten Forderungen erfüllt werden können, sind die Regeln 408.4814 Abschnitt 4 Absatz (4) geändert worden.

In den neuen Regeln wird unabhängig vom Aufenthaltsort des Triebfahrzeugführers bestimmt, wann der Rangierbegleiter Aufgaben nach Absatz (1) wahrnehmen darf. Er darf bei der Rangierfahrt Fahrweg und Signale nur beobachten, wenn er beauftragt worden ist und der Triebfahrzeugführer die Aufgaben nicht selbst wahrnimmt.
In den neuen Regeln wird somit mittelbar vorgeschrieben, dass ausschließlich nur eine Person den Fahrweg und die Signale beobachten darf.
Gründe oder Anlässe für die Übertragung der genannten Aufgaben auf den Rangierbegleiter zu nennen, ist nicht erforderlich. Wichtig ist ausschließlich, dass die handelnde Person sich bewusst ist, dass sie für die Wahrnehmung der Aufgaben verantwortlich ist.

Die Regeln in 408.4814 Abschnitt 4 Absatz (4) a) lauten:
Aufgaben nach Absatz (1) darf der Rangierbegleiter nur wahrnehmen, wenn sie ihm übertragen worden sind und der Triebfahrzeugführer die Aufgaben selbst nicht wahrnimmt.

Die neuen Regeln berücksichtigen, dass die genannten Aufgaben des Triebfahrzeugführers auch von anderen Personen als dem Triebfahrzeugführer auf den Rangierbegleiter übertragen werden dürfen, indem es heißt, „wenn sie ihm übertragen worden sind“. Die Regeln hierzu sind in 408.4811 Abschnitt 1 gegeben.

Nach den bisher geltenden Regeln 408.4814 Abschnitt 4 Absatz (4) a) muss der Rangierbegleiter Aufgaben nach Absatz (1) und (3) wahrnehmen, wenn sie ihm übertragen worden sind.

In den neuen Regeln 408.4814 Abschnitt 4 Absatz (4) a ist nur noch vorgesehen, dass der Rangierbegleiter Aufgaben nach Absatz (1) wahrnehmen darf. Aufgaben nach Absatz (3) sind nicht mehr genannt. In den Regeln des Absatzes (3) sind Aufgaben enthalten, die der Rangierbegleiter von vornherein übernehmen muss, z. B. das Besetzen der Spitze der Rangierfahrt oder das Warnen von Personen durch Signal Zp 1. Aufgaben des Triebfahrzeugführers, die sich aus dem Warnen von Beschäftigten nach Absatz (3) ergeben, sind nicht geeignet, auf den Rangierbegleiter übertragen zu werden. Es ist daher nicht erforderlich, sich im Absatz (4) a) auf Aufgaben des Absatzes (3) zu beziehen.

Es ist nicht mehr zu erkennen, warum in den bisher geltenden Regeln das Verbot des Übertragens von Aufgaben auf den Rangierbegleiter nach Abschnitt 4 Absatz (4) b) sich nur auf die Inhalte der Nr. 1 oder Nr. 7 bezog. In den neuen Regeln ist diese Bestimmung nicht mehr enthalten.

408.4818 – Rangieren; Durchführen – Abstoßen und Ablaufen

Abschnitt 2

Die bisher für das Aufhalten mit Hemmschuhen geltenden Regeln für Fahrzeuggruppen wurden mit den für Wageneinheiten oder Gelenkwagen geltenden Regeln zusammengefasst.
Das Aufhalten mit Hemmschuhen ist immer zugelassen, wenn die genannten Bedingungen erfüllt sind.

Bei Wageneinheiten oder Gelenkwagen darf die Last des ersten Radsatzes, bei Fahrzeuggruppen die mittlere Radsatzlast des ersten Fahrzeugs nicht kleiner als die mittlere Radsatzlast sein.

Neu aufgenommen ist die Regel, dass, wenn bei Wageneinheiten oder Gelenkwagen die Last des ersten Radsatzes nicht festgestellt werden kann, statt der angegebenen Radsatzlasten das auf einen Radsatz entfallende Eigenwicht des Wagens angerechnet gilt.

Die bisher in Richtlinie 408.4818 Abschnitt 3 gegebenen Regeln wurden mit den neuen Regeln zusammengefasst.

Abschnitt 3

Die bisherigen Regeln wurden gestrichen. Siehe Erläuterungen zu Abschnitt 2.

408.4831 – Rangieren; Fahrzeuge abstellen und festlegen

Die bisher geltenden Regeln in Richtlinie 408.4831 Abschnitt 2, Absatz (3) wurden gestrichen und sind seit dem 11.12.2022 in Richtlinie 91501 (Bremsvorschrift) gegeben. Aus Absatz (4) wird neu Absatz (3).

408.4841 – Rangieren; Auf Hauptgleise rangieren

Abschnitt 9

Im Abschnitt 9 Absatz (1) b), dritter Unterabsatz wurden die Regeln für Selbststellbetrieb neu aufgenommen.

Abschnitt 10

Soll auf den Bahnhöfen der mit ETCS Level 2 ohne Hauptsignale ausgerüsteten Strecke Erfurt – Leipzig (VDE 8.1 und VDE 8.2) rangiert werden, gelten grundsätzlich die allgemeinen Regeln für das Rangieren nach Richtliniengruppe 408.48.

Vor Beginn des Rangierens muss die ETCS-Fahrzeugeinrichtung des Triebfahrzeugs vom Triebfahrzeugführer in ETCS-Betriebsart SH eingestellt werden.

Das Einstellen der ETCS-Betriebsart SH bewirkt aufgrund des Zusammenwirkens zwischen der ETCS-Zentrale und dem ETCS-Fahrzeuggerät, dass im betroffenen Bahnhof auf dem Gleis, in dem sich das Triebfahrzeug befindet und den benachbarten Gleisen keine Zugfahrten durch Fahrtstellung der virtuellen Hauptsignale zugelassen werden können. Auch ein Blocksignal des dem betroffenen Bahnhofs zurückgelegenen Zugfolgeabschnitts kann nicht in die virtuelle Fahrtstellung gebracht werden.

Wird die ETCS-Betriebsart SH auf einem Triebfahrzeug eingestellt und sind zu diesem Zeitpunkt Zugfahrten auf Nachbargleisen oder auf dem rückgelegenen Zugfolgeabschnitt zugelassen, kommen die virtuellen Hauptsignale, mit denen die Zugfahrten zugelassen worden sind, selbsttätig in die Haltstellung.

Somit sind Zugfahrten, weil sie – als Folge des Zusammenwirkens zwischen ETCS-Zentrale und ETCS-Fahrzeuggerät - ausgeschlossen werden, gegen gegebenenfalls stattfindende Rangierfahrten geschützt.

Zugfahrten müssen aber stattfinden können. Damit sie stattfinden können, muss in 408.4841 geregelt werden, dass die ETCS-Betriebsart SH vom Triebfahrzeugführer nur eingestellt werden darf, wenn der Triebfahrzeugführer vorher den Fahrdienstleiter verständigt hat und dieser das Einstellen der ETCS-Betriebsart SH erlaubt.

Die Erlaubnis des Fahrdienstleiters soll mündlich gegeben werden.

Bevor der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer das Einstellen der ETCS-Betriebsart SH mündlich erlaubt, muss er Maßnahmen treffen, die das Zulassen von Zugfahrten in die betroffenen Zugfolgeabschnitte des Bahnhofs bzw. der freien Strecke verhindern.

Der Fahrdienstleiter darf das Einstellen der ETCS-Betriebsart SH durch den Triebfahrzeugführer erlauben, wenn er

- er sich vergewissert hat, dass auf den betroffenen Gleisen im Bahnhof und auf der Zugfolgestelle der freien Strecke keine Zugfahrten zugelassen worden sind,
- die virtuellen Hauptsignale im Bahnhof in Haltstellung gesperrt hat und
- hinter der virtuellen Blockstelle der freien Strecke Merkhinweis „RP“ eingegeben und hierdurch die Blockstelle gesperrt hat.

Die Regeln betreffen die Bahnhöfe Großbrembach, Rödental, Saubachtal, Theuern, Jüdendorf, Ilmenau-Wolfsberg, Dörstewitz und Eischleben der mit ETCS Level 2 ohne Hauptsignale ausgerüsteten Strecke zwischen Erfurt und Leipzig. Fahrdienstleitern und Triebfahrzeugführern sollen die Regeln in örtlichen Zusätzen gegeben werden.

408.4851 Rangieren; Gleise sperren, Oberleitung ausgeschaltet oder gestört

Die bisher geltenden Regeln in Abschnitt 1 Absatz (3) und (6) wurden analog zu den Regeln in Richtlinie 408.0471 Abschnitt 2 Absatz (7) ergänzt.

Außerkraftsetzen
Mit Inkraftsetzung der Zusätze 31 zu den Richtlinien 408.48 wird der Zusatz 408.4801Z11 ungültig und außer Kraft gesetzt.

Aufheben von Ausnahmegenehmigungen zur 408.48 Rangieren

Mit der Aktualisierung 5 zur Richtlinie 408 – Fahrdienstvorschrift – werden folgende Ausnahmen ungültig:

Ausnahme 247 Aktualisierte + neue Regeln für unzureichende Belegung von 100 Hz Gleisstromkreisen

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

zum Deckblatt

Das vorliegende Regelwerk ist urheberrechtlich geschützt. Der Deutschen Bahn AG steht an diesem Regelwerk das ausschließliche und unbeschränkte Nutzungsrecht zu. Jegliche Formen der Vervielfältigung zum Zwecke der Weitergabe an Dritte bedürfen der Zustimmung der Deutschen Bahn AG.

Zielgruppen, für welche diese Richtlinie erarbeitet wurde:

Eisenbahnverkehrsunternehmen:
- Mitarbeiter, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
- Mitarbeiter, die örtliche Zusätze aufstellen,
- Mitarbeiter mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb,
- Ausbilder im Bahnbetrieb
- Prüfer im Bahnbetrieb

Impressum

FV-DB

Fahrdienstvorschrift DB InfraGO AG (weiße Seiten), Autorenteam DB InfraGO AG

Julian Huth	Frankfurt am Main	*
Jens Rasch	Frankfurt am Main	*
Toralf Große	Frankfurt am Main	*
Fabian Waldecker	Frankfurt am Main	*
Dietmar Homeyer	Frankfurt am Main	*

BRW

Betriebsregelwerk für Eisenbahnverkehrsunternehmen (blaue Seiten), Autorenteam VDV-Schrift BRW für EVU

Dr.-Ing. Jochen Brandau	Frankfurt am Main
Patrick Dießel	Frankfurt am Main
Thomas Franke	Berlin
Uwe Haas	Mainz
Tobias Hackstein	Eisenach
Christian Hartwig	Troisdorf
Dr.-Ing. Carsten Hein	Nordhorn
Andreas Heinz	Frankfurt am Main
Frank Hennig	Erfurt
Sven Klopp	Stendal
Uwe Lehmann	Berlin
Mirko Mann	Berlin
Marco Mansch	Merseburg
Steffen Mehner	Frankfurt am Main
Dominik Müller	Berlin
Andreas Pinske	Heringsdorf
Sascha Pitsch	Mannheim
Daniel Preis	Köln
Winfried Sievert	Hildesheim
Dietmar Steinert	Mainz
Matthias Sternberg	Erfurt
Götz Walther	Berlin
Matthias Warstat	Reichenbach im Vogtland
Holger Westphal	Leipzig
Ralf Winkler	Kassel
Andreas Wolf	Minden

Mitwirkung:

Kai Knobbe	München
Karsten Koppehel	Bitterfeld
Gerhard Heres	Frankfurt am Main
Martin Schröder	Duisburg
Mario Wiese	Berlin

Vorbereitung, inhaltliche Aufbereitung und Zusammenstellung durch Kompetenz für Schienengebundene Verkehre GmbH:

Alexis Müller	Leipzig
Maik Ziesch	Leipzig

Arbeitsgruppe Deutsche Bahn AG (gelbe Seiten):

*	Kadir Avci	DB Cargo AG
*	Dr.-Ing. Jochen Brandau	DB InfraGO AG
*	Johannes Deilmann	RBH Logistics GmbH
	Mario Gammelin	S-Bahn Berlin GmbH
	Andreas Heinz	DB Regio AG
*	Oliver Horne	DB InfraGO AG
	Lukas Joa	DB Cargo AG
	Thomas Kathe	DB Systemtechnik GmbH
	Thomas Knüpfer	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH
	Matthias Kölling	DB Systemtechnik GmbH
	Christian Koopmann	RBH Logistics GmbH
	Marvin Kuch	DB Cargo AG
	Mike Kuhn	DB Fahrwegdienste GmbH
	Uwe Lehmann	Deutsche Bahn AG
	Mirko Mann	DB Bahnbau Gruppe GmbH
	Marco Mansch	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH
*	Steffen Mehner	DB InfraGO AG
	Dominik Müller	DB Regio AG
*	Marcel Muschalik	RBH Logistics GmbH
*	Andreas Nowosatko	DB InfraGO AG
	Andreas Pinske	Usedomer Bäderbahn GmbH
	Norbert Rudolph	DB Cargo AG
	Dietmar Steinert	DB Cargo AG
	Dennis Vetter	DB Cargo AG
	Dr.-Ing. Uwe Weiger	DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH
*	Kai Zimmermann	DB InfraGO AG

Verzeichnis der Aktualisierungen

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt / Bemerkungen	Gültig ab	Eingearbeitet
1	Neuherausgabe (außer Regelbuch DBREGIO-003)	13.12.2015	
2	Aktualisierung 01 (außer Regelbuch DBREGIO-003)	12.06.2016	
3	Aktualisierung 01A (außer Regelbuch DBREGIO-003)	11.12.2016	
4	Neuherausgabe (nur Regelbuch DBREGIO-003)	11.12.2016	
5	Aktualisierung 02	10.12.2017	Neudruck
6	Aktualisierung 02A (nur Regelbücher DBCDE)	10.12.2017	
7	Aktualisierung 02B (nur Regelbücher DBCDE/DBNETZE)	01.03.2018	
8	Aktualisierung 03	09.12.2018	Neudruck
9	Aktualisierung 04	15.12.2019	Neudruck
10	Aktualisierung 04a (nur Regelbücher DBREGIO)	13.12.2020	
11	Aktualisierung 05	12.12.2021	Neudruck
12	Aktualisierung 05b (nur Regelbücher DBREGIO)	11.12.2022	
13	Aktualisierung 06	10.12.2023	Neuherausgabe (nur elektronisch)
14	Aktualisierung 06a	15.12.2024	Neuherausgabe (nur elektronisch)

Vorwort

Das Mitarbeiter-Regelbuch-Basisteil – beinhaltet die Richtlinien 408.21-27, 408.48, 423.8210, das VDV-Betriebsregelwerk (BRW), DB-, DBINFRA-, DBREGIO-, DBCDE- und MEG-Zusatzmodule. *

Das Unternehmer-Regelbuch- Basisteil – enthält zusätzlich die Richtlinien 408.31-37, 408.58, 423.8010 und 423.8010Z99.

Die DB-, DBINFRA-, DBREGIO-, DBCDE- und MEG-Zusatzmodule enthalten auch ergänzende Regelungen zur FV-NE. *

Die Herausgabe der DB-, DBINFRA-, DBREGIO-, DBCDE- und MEG-Zusatzmodule erfolgt durch die EVU der Deutschen Bahn AG. *

❑

1 Allgemeines

(1) Werden im Betriebsregelwerk vereinfachte Begriffe wie Mitarbeiter, Triebfahrzeugführer, Zugführer, Personal usw. verwendet, so beziehen sich diese auf Frauen und Männer in gleicher Weise.

Vereinfachte Begriffe

(2) Die Regelungen für Mitarbeiter gelten für alle Mitarbeiter, die unter der Verantwortung des EVU im Eisenbahnbetrieb eingesetzt werden.

Grundsätzliche Gültigkeit der Regelungen

2 Struktur des Regelwerkes

(1) Das Betriebsregelwerk ist modular aufgebaut und setzt sich aus insgesamt 10 Modulfamilien zusammen.

Modulfamilien

(2) Die Modulfamilien sind thematisch in Modulgruppen unterteilt.

Modulgruppen

(3) Die Module sind nach dem folgenden Schema nummeriert:

Nummernschema

BRW.1210 BRW steht für „Betriebsregelwerk EVU“.

BRW.**1**210 Die erste Ziffer steht für die Nummer der Modulfamilie.

BRW.1**2**10 Die zweite Ziffer steht für die Nummer der Modulgruppe innerhalb einer Modulfamilie, wobei die Modulgruppe „0“ sich immer an den Unternehmer richtet und Hinweise gibt, wie die nachfolgenden Regelungen in das EVU zu übernehmen sind bzw. welche eigenen Regelungen noch zu treffen sind.

BRW.12**10** Die dritte und vierte Ziffer stehen für die fortlaufende Nummer des Einzelmoduls innerhalb einer Modulgruppe.

3 Gültigkeit der Module

(1) Für den Mitarbeiter gelten nur diejenigen Module des Betriebsregelwerkes, welche vom EVU in der Modulübersicht für Mitarbeiter (Modul EVU.0101) explizit für gültig erklärt sind.

Inkraftsetzung durch das EVU, EVU.0101

(2) Im Modul EVU.0101 ist für gültig erklärte Module in der Spalte „gültig ab“ ein Datum eingetragen. Nicht gültige Module sind in der Spalte „gültig ab“ mit „k. A.“ für „keine Anwendung“ gekennzeichnet.

Spalte „gültig ab“

Das EVU entscheidet, ob die für nicht gültig erklärten Module im Regelbuch verbleiben.

(3) Im Modul EVU.0101 ist in der Spalte „Stand“ der Bearbeitungsstand des Moduls angegeben.

Spalte „Stand“

* (4) Module, die auch auf Infrastrukturen mit Betrieb nach FV-NE
* angewendet werden, werden im Modul EVU.0101 durch einen
* Strich in der Spalte „FV-NE“ gekennzeichnet.

Anwendung im Bereich der FV-NE

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

4 Regelungen des EVU

Grundlage

(1) Das EVU legt fest, welche Einzelregelung einer weißen oder blauen Seite ergänzt, ersetzt oder außer Kraft gesetzt wird, obwohl die weiße oder blaue Seite komplett abgedruckt ist.

Schlüsselwörter und Bezüge

(2) Werden Regelungen des BRW ergänzt, ersetzt oder außer Kraft gesetzt, so existiert ein EVU-Modul mit gleicher Modulnummer wie das BRW-Modul. Im EVU-Modul sind ein entsprechendes Schlüsselwort (Ergänzung, Ersetzung, Außerkraftsetzung) und der Bezug zu der konkreten Regelung des BRW enthalten.

Beispiel:

Modul EVU.1210

„Ergänzung zu BRW.1210 Abschnitt 1 Absatz (2)“

Diese Verfahrensweise kann auch für andere Regelwerke angewendet werden.

Ergänzung

(3) „Ergänzung“ wird verwendet, wenn eine Grundregel der Fahrdienstvorschrift oder des BRW ergänzt bzw. präzisiert wird oder eine Regelung gegeben wird, zu der kein Abschnitt oder Absatz in der Grundregel existiert. Die ursprüngliche Abschnitt- oder Absatznummerierung wird beibehalten und mit fortlaufender Abschnitt- oder Absatznummer ergänzt. Die Grundregel gilt weiterhin.

Ersetzung

(4) „Ersetzung“ kennzeichnet eine Regel, die einen Teil eines BRW-Moduls inhaltlich ersetzt. Anstelle der ursprünglichen Grundregel des BRW-Moduls tritt dann vollständig die ersetzende Regel des EVU-Moduls.

Außerkraftsetzung

(5) „Außerkraftsetzung“ legt eine Außerkraftsetzung von Inhalten eines BRW-Moduls fest, auf das im EVU-Modul Bezug genommen wird. Die ursprüngliche Regel im BRW-Modul gilt dann nicht mehr.

Ohne Schlüsselwort

(6) Eigenständige Regelungen des EVU ohne Bezug zu Fahrdienstvorschriften oder BRW-Regeln enthalten kein Schlüsselwort am Anfang der Regeln (z. B. EVU.0900).

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

5 Zusätzliche oder abweichende Regelungen

Bekanntgabe

(1) Zusätzliche oder abweichende Regeln können wie folgt gegeben sein

Ergänzung

* – in den Regelungen des EVU,

– im Streckenbuch,

– in einer Fahrplananordnung oder Beförderungsanordnung,

– in einer Betra,

– in der La,

– in Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken,

– in örtlichen Zusätzen (diese können im Betriebsstellenbuch, anderen örtlichen Unterlagen oder im Streckenbuch enthalten sein),

– in der Sammlung betrieblicher Vorschriften zur FV-NE,

– in den Bedienungsanweisungen der Gleisanschlüsse oder

– in den Weisungen des EVU.

* Wenn bei der FV-DB zusätzliche oder abweichende Regeln im Streckenbuch oder in den örtlichen Zusätzen gegeben sein können, ist darauf hingewiesen.

Streckenbuch

(2) Insbesondere werden folgende Angaben im Streckenbuch gegeben:

Ergänzung

a) Im Streckenbuch ist für Bahnhöfe und Anschlussstellen die maßgebende Neigung angegeben, wenn sie größer als 2,5 ‰ (1:400) ist.

b) Im Streckenbuch können ergänzende Regeln zum gewöhnlichen Halteplatz gegeben sein.

Örtliche Zusätze

(3) In örtlichen Zusätzen sind zum Beispiel enthalten:

Ergänzung

a) Anlagen, Einrichtungen der Betriebsstellen und für Bahnhöfe und Anschlussstellen die maßgebende Neigung, wenn sie größer als 2,5 ‰ (1:400) ist,

b) maßgebende Neigungen einschließlich der Neigungswechsel der Streckenabschnitte zwischen Zugmeldestellen,

c) durchgehende Hauptgleise einer zweigleisigen Bahn, deren Bezeichnung ergänzt ist,

d) Bahnhöfe, die in mehrere Fahrdienstleiterbezirke aufgeteilt sind,

e) Fahrdienstleiter, denen auf eingleisigen Strecken selbsttätige Blockstellen des automatischen Streckenblocks zugeteilt sind,

f) Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke bei besonderen örtlichen Verhältnissen.

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

6 Kennzeichen der Züge, die nur an einzelnen Tagen verkehren

Kennzeichen

(1) Für Züge, die nur an einzelnen Tagen verkehren, sind die Verkehrstage wie folgt angegeben:

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	Fronleichnam	Mariä Himmelfahrt	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 Westlausitzkreis,
(2)	Feiertag in den vom Innenminister durch Rechtsverordnung festgelegten Gemeinden mit überwiegend katholischer Bevölkerung.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

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.

7 Kennzeichen der Züge, die an einzelnen Tagen nicht verkehren

Kennzeichen

(1) 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.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

zu BRW.0100

5 Zusätzliche oder abweichende Regeln

Ergänzung:

(1) Wenn bei der FV-DB zusätzliche oder abweichende Regeln im Streckenbuch oder in den örtlichen Zusätzen gegeben sein können, ist darauf hingewiesen.

Bekanntgabe

(2) Sind im Streckenbuch oder den örtlichen Zusätzen Angaben zu Modul 408.2101 Abschnitt 2 Absatz (2) veröffentlicht, beziehen sich diese Angaben auf BRW.0100 Abschnitt 5 Absatz (2).

Streckenbuch

(3) Sind in den örtlichen Zusätzen Angaben zu Modul 408.4801 Abschnitt 2 Absatz (2) veröffentlicht, beziehen sich diese Angaben auf BRW.0100 Abschnitt 5 Absatz (3).

Örtliche Zusätze

(4) In Fahrplananordnungen (Fplo) werden insbesondere die folgenden Angaben gegeben:

Fahrplan-anordnung

- ob der Zug in EBuLa enthalten ist, z. B: „Zug verkehrt gemäß EBuLa. Fahrplan auf Bordgerät beachten.“

  oder

- alle erforderlichen Fahrplanangaben bzw. Verweise auf die zu beachtenden Buchfahrpläne, falls der Zug nicht in EBuLa enthalten ist. In diesem Fall gilt die Fplo als Fahrplan-Mitteilung.

Werden in einer Fplo Änderungen zu einem bestehenden Fahrplan bekanntgegeben, so können die folgenden Sachverhalte betroffen sein:

- geänderte Fahrzeiten,
- geänderte planmäßige Halte,
- Umleitungen,
- geänderte Last oder Länge,
- geänderte Bespannung (andere Baureihe),
- Teilausfälle oder
- weitere relevante Änderungen.

❑

zur Modulübersicht

Die folgenden Module gelten für Personal, das von den Eisenbahnverkehrsunternehmen

- DB InfraGO AG,
- DB RegioNetz Infrastruktur GmbH,
- DB Bahnbau Gruppe GmbH,
- DB Fahrwegdienste GmbH oder

eingesetzt wird.

Modulnummer	Bezeichnung	FV-NE	Stand	gültig ab[1]	Ausgeführte Tätigkeit						
					Tf	Tb	WUB	Zf	Rb	Zugv	
	Erläuterungen										
DB.0000Z06a	Erläuterungen zur Aktualisierung 06a	/	30.04.2024	15.12.2024	/	/	/	/	/	/	*
BRW.0100Z06	Aktualisierung 6 zum Betriebsregelwerk EVU (BRW) – Erläuterungen für die Mitarbeiter –	/	28.10.2022	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	
408.2100Z05	Modulgruppen 408.21 – 27, Aktualisierung 5; Erläuterungen		30.11.2023	15.12.2024	/	/	/	/	/	/	*
408.4800Z05	Modulgruppe 408.48, Aktualisierung 5; Erläuterungen		12.05.2023	15.12.2024	/			/	/		*
0	**Grundsätze Regelbuch – Basisteil**										
DB.0000	Vorspann	/	30.04.2024	15.12.2024	/	/	/	/	/	/	*
BRW.0100	Anwenderhinweise	/	28.10.2022	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	
DB.0100	Anwenderhinweise	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	
DBINFRA.0101	Modulübersicht für Mitarbeiter	/	30.04.2024	15.12.2024	/	/	/	/	/	/	*
DB.0102	Glossar	/	30.04.2024	15.12.2024	/	/	/	/	/	/	*
DB.0103	Abkürzungsverzeichnis	/	30.04.2024	15.12.2024	/	/	/	/	/	/	*
DB.0199	Stichwortverzeichnis	/	.04.2024	15.12.2024	/	/	/	/	/	/	*
1	**Allgemeine Regelungen**										
11	Allgemeine Regelungen zum Personal										
BRW.1101	Grundsätze	/	28.10.2022	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	
DB.1101	Grundsätze	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	
DBINFRA. 1101 Z01	Zuständiger Disponent und auftraggebende Stelle	/	30.04.2024	15.12.2024	/	/	/	/	/	/	*
BRW.1111	Tätigkeiten verrichten	/	28.10.2022	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	
DB.1111	Tätigkeiten verrichten	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	
408.2111	Vorrang von Sicherheit und Pünktlichkeit		30.10.2014	13.12.2015	/	/	/	/	/	/	
BRW.1120	Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände	/	28.10.2022	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	
DB.1120	Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	
DB.1120A01	Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände auf Triebfahrzeugen und Steuerwagen	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/					
12	Verhalten im Arbeitsbereich										
BRW.1210	Grundsätze	/	28.10.2022	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	

[1] Eintrag „k.A." steht für keine Anwendung im Unternehmen.

Modulnummer	Bezeichnung	FV-NE	Stand	gültig ab[1]	Ausgeführte Tätigkeit						
					Tf	Tb	WUB	Zf	Rb	Zugv	
DB.1210	Grundsätze	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	
DB.1210A01	Muster der Dienstausweise der Aufsichts- und Polizeibehörden	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	
BRW.1211	Kommunikation	/	16.11.2020	12.12.2021	/	/	/	/	/	/	
BRW.1212	Mobilfunk und Nutzung elektronischer End-geräte	/	28.10.2022	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	
DB.1212	Mobilfunk und Nutzung elektronischer End-geräte	/	28.03.2024	15.12.2024	/	/	/	/	/	/	*
BRW.1220	Allgemeine Arbeitsschutzregeln		28.10.2022	k.A.							
BRW.1221	Wege zum und vom Dienst		16.11.2020	k.A.							
BRW.1222	Grundsätze des Brandschutzes		16.11.2020	k.A.							
BRW.1223	Grundsätze der Ersten Hilfe		16.11.2020	k.A.							
BRW.1224	Mitfahrt in oder auf Fahrzeugen		28.10.2022	k.A.							
BRW.1231	Umgang mit Müll in Reisezügen		28.10.2022	k.A.							
BRW.1232	Fahrausweisprüfung und Umgang mit Bargeld		28.10.2022	k.A.							
BRW.1240	Beförderung gefährlicher Güter	/	16.11.2020	12.12.2021	/[2]	/[2]	/[2]	/[2]	/[2]	/[2]	
DB.1240	Beförderung gefährlicher Güter	/	30.04.2023	10.12.2023	/[2]	/[2]	/[2]	/[2]	/[2]	/[2]	
19	Weitere DB-interne Regelungen										
DB.1901	Fahrberechtigung	/	30.04.2021	12.12.2021	/						
4	**Regelungen zum Vorbereiten von Zügen und Rangieren**										
41	Prüfen der Bremsen										
DB.4191	Bremsprobegeräte	/	30.04.2023	10.12.2023	/		/	/		/	
43	Vorbereiten der Züge										
BRW.4311	Wagenliste führen	/	28.10.2022	10.12.2023	/		/	/		/	
DB.4311	Wagenliste führen	/	30.04.2023	10.12.2023	/		/	/		/	
BRW.4311A01	Anleitung zum Führen der Wagenliste	/	28.10.2022	10.12.2023	/		/	/		/	
DB.4311A01	Anleitung zum Führen der Wagenliste	/	30.04.2023	10.12.2023	/		/	/		/	
DB.4311Z01	Meldestellen beim Transport von Gefahrgut	/	30.04.2024	15.12.2024	/		/	/		/	*
BRW.4311A21	Anleitung zum Führen der internationalen Wagenliste für Reisezüge		28.10.2022	k.A.							
BRW.4311A31	Erläuterungen zur Internationalen Wagenliste für Güterzüge		28.10.2022	k.A.							
BRW.4311V01	Vordruck Wagenliste	/	17.10.2014	13.12.2015	/		/	/		/	
BRW.4311V21	Vordruck Internationale Wagenliste für Reisezüge		30.06.2016	k.A.							
BRW.4311V31	Vordruck Internationale Wagenliste für Güterzüge		28.10.2022	k.A.							
BRW.4312	Bremszettel führen	/	28.10.2022	10.12.2023	/		/	/		/	
DB.4312	Bremszettel führen	/	30.04.2023	10.12.2023	/		/	/		/	
BRW.4312A01	Anleitung zum Führen des Bremszettels	/	28.10.2022	10.12.2023	/		/	/		/	

[2] BRW.1240 und DB.1240 werden beim EVU DB InfraGO AG nicht angewendet

Modulnummer	Bezeichnung	FV-NE	Stand	gültig ab[1]	Ausgeführte Tätigkeit						
					Tf	Tb	WUB	Zf	Rb	Zugv	
BRW.4312A31	Erläuterungen zum Internationalen Bremszettel für Güterzüge		28.10.2022	k.A.							
BRW.4312V01	Vordruck Bremszettel	/	31.10.2017	09.12.2018	/		/	/		/	
BRW.4312V31	Vordruck Internationaler Bremszettel für Güterzüge		28.10.2022	k.A.							
BRW.4313	Beförderungs- und Begleitpapiere im Güterverkehr	/	28.10.2022	10.12.2023	/		/	/		/	
DB.4313	Beförderungs- und Begleitpapiere im Güterverkehr	/	30.04.2023	10.12.2023	/		/	/		/	
408.2321	Zug vorbereiten		30.11.2023	15.12.2024	/		/	/		/	*
DB.2321	Zug vorbereiten	/	30.04.2023	10.12.2023	/		/	/		/	
BRW.4321	Zug vorbereiten	/	28.10.2022	10.12.2023	/		/	/		/	
DB.4321	Zug vorbereiten	/	30.04.2023	10.12.2023	/		/	/		/	
BRW.4321A01	Anleitung zum Führen des Meldezettels Zugvorbereitung		28.10.2022	k.A.							
DB.4321A01	Anleitung zum Führen des Meldezettels Zugvorbereitung	/	30.04.2023	10.12.2023	/		/	/		/	
BRW.4321V01	Vordruck Meldezettel Zugvorbereitung		30.11.2018	k.A.							
DB.4321V01	Vordruck Meldezettel Zugvorbereitung	/	30.04.2023	10.12.2023	/		/	/		/	
44	Prüfen der Güterwagen	/									
BRW.4440	Güterwagen mit gefährlichen Gütern prüfen		28.10.2022	k.A.							
BRW.4440A01	Abbildungen der Kennzeichnung gefährlicher Güter		28.10.2022	k.A.							
47	Bilden der Züge										
408.2701	Allgemeine Regeln für das Bilden der Züge		23.11.2020	12.12.2021	/		/	/		/	
BRW.4701	Allgemeine Regeln für das Bilden der Züge	/	28.10.2022	10.12.2023	/		/	/		/	
DB.4701	Allgemeine Regeln für das Bilden der Züge	/	30.04.2023	10.12.2023	/		/	/		/	
BRW.4701A01	Zulässige Geschwindigkeit von Güterwagen	/	28.10.2022	10.12.2023	/		/	/		/	
408.2711	Stärke oder Länge der Züge		30.10.2014	13.12.2015	/		/	/		/	
BRW.4711	Stärke oder Länge der Züge	/	28.10.2022	10.12.2023	/		/	/		/	
408.2721	Bremsen im Zug, Mindestbremshundertstel		30.10.2014	13.12.2015	/		/	/		/	
48	**Rangieren**										
408.4802	Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich		12.05.2023	15.12.2024	/			/	/		*
408.4811	Allgemeines		30.10.2014	13.12.2015	/			/	/		
BRW.4811	Allgemeines		28.10.2022	k.A.							
408.4812	Besonderheiten		23.11.2020	12.12.2021	/			/	/		
408.4813	Vorbereiten		12.05.2023	15.12.2024	/			/	/		*
DB.4813	Vorbereiten	/	30.04.2023	10.12.2023	/			/	/		
408.4814	Durchführen - Regelfall		12.05.2023	15.12.2024	/			/	/		*
408.4815	Durchführen - Weichen, Gleissperren, Signale		28.05.2018	15.12.2019	/			/	/		
DB.4815	Durchführen - Weichen, Gleissperren, Signale	/	30.04.2023	10.12.2023	/			/	/		
408.4816	Durchführen - Übergänge sichern		23.11.2020	12.12.2021	/			/	/		

Modulnummer	Bezeichnung	FV-NE	Stand	gültig ab[1]	Ausgeführte Tätigkeit						
					Tf	Tb	WUB	Zf	Rb	Zugv	
408.4817	Durchführen - Ladestellen oder Umschlaggleise bedienen		12.12.2015	11.12.2016	/			/	/		
BRW.4817	Durchführen - Ladestellen oder Umschlaggleise bedienen		28.10.2022	k.A.							
408.4818	Durchführen - Abstoßen und Ablaufen		12.05.2023	15.12.2024	/			/	/		*
BRW.4818	Durchführen - Abstoßen und Ablaufen		16.11.2020	k.A.							
408.4821	Fahrzeuge aufhalten		30.10.2014	13.12.2015	/			/	/		
DB.4821	Fahrzeuge aufhalten	/	30.04.2023	10.12.2023	/			/	/		
408.4831	Fahrzeuge abstellen und festlegen		12.05.2023	15.12.2024	/			/	/		*
BRW.4831	Fahrzeuge abstellen und festlegen		28.10.2022	k.A.							
408.4841	Auf Hauptgleisen rangieren		12.05.2023	15.12.2024	/			/	/		*
408.4851	Gleise sperren, Oberleitung ausgeschaltet oder gestört		12.05.2023	15.12.2024							*
49	Weitere DB-interne Regelungen										
DB.4911	Rangiermittel	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	
DB.4940	Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern prüfen	/	30.04.2023	10.12.2023	/[3]		/[3]	/[3]	/[3]		
5	**Regelungen zum Durchführen des Betriebes**										
52	Züge fahren – Allgemeines –										
408.2131	Grundstellung von Weichen und Gleissperren, Umstellverbot		30.10.2014	13.12.2015	/	/		/	/		
408.2202	Aufträge und Meldungen		30.10.2014	13.12.2015	/	/		/	/		
408.2212	Fahrordnung auf der freien Strecke		30.10.2014	13.12.2015	/	/		/			
53	Züge fahren – Regelfall –										
408.2301	Ohne Streckenkenntnis fahren, Ortskenntnis		30.10.2014	13.12.2015	/						
BRW.5301	Zugpersonal	/	28.10.2022	10.12.2023	/	/		/			
DB.5301Z01	Zugpersonal - Streckenkenntnis	/	30.04.2023	10.12.2023	/			/[4]			
DB.5301Z02	Zugpersonal - Fahrzeugkenntnis	/	30.04.2024	15.12.2024	/						*
492.2755V01	Vordruck Auftrag zum Erwerb/Wiedererwerb der Strecken-/ Bahnhofskenntnis	/	23.09.2020	13.12.2020	/			/[4]			
492.2755V02	Vordruck Auftrag zum Erwerb der eingeschränkten Streckenkenntnis	/	17.10.2016	11.12.2016	/						
BRW.5325	Zugaufsicht	/	28.10.2022	10.12.2023	/			/			
408.2331	Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof		30.11.2023	15.12.2024	/			/			*
DB.2331	Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof		11.05.2015	13.12.2015	/			/			
BRW.5331	Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof – Besonderheiten –		28.10.2022	10.12.2023	/			/			
BRW.5332	Abfahrbereitschaft feststellen	/	28.10.2022	10.12.2023	/			/			
BRW.5332A01	Außentüren bei Reisezügen		28.10.2022	k.A.							
BRW.5332A02	Abfahrauftrag bei Reisezügen		28.10.2022	k.A.							

[3] DB.4940 wird beim EVU DB InfraGO AG nicht angewendet

[4] nur für Zf mit Zusatzausbildung zur streckenkundigen Person

Modulnummer	Bezeichnung	FV-NE	Stand	gültig ab[1]	Ausgeführte Tätigkeit						
					Tf	Tb	WUB	Zf	Rb	Zugv	
BRW.5333	Abfahrt des Zuges	/	28.10.2022	10.12.2023	/	/		/			
408.2341	Fahrt des Zuges		30.11.2023	15.12.2024	/	/		/			*
DB.2341	Fahrt des Zuges	/	30.04.2019	15.12.2019	/	/		/			
408.2341A01	Erläuterungen zu den Fahrplanangaben		30.11.2023	15.12.2024	/	/		/			*
DB.2341Z01	Erläuterungen zu den Fahrplanangaben – EBuLa		30.04.2023	10.12.2023	/	/					
BRW.5341	Fahrt des Zuges – Aufgaben des Triebfahrzeugpersonals –	/	31.10.2017	09.12.2018	/	/					
DB.5341	Fahrt des Zuges – Aufgaben des Triebfahrzeugpersonals –	/	30.04.2024	15.12.2024	/	/		/[4]			*
BRW.5342	Fahrt des Zuges – Aufgaben des Zugbegleitpersonals –	/	28.10.2022	10.12.2023	/			/			
408.2351	Zug oder Zugteile abstellen		23.11.2020	12.12.2021	/	/		/			
BRW.5351	Zug oder Zugteile abstellen	/	28.10.2022	10.12.2023	/	/		/			
BRW.5351A01	Anleitung zum Führen des Meldezettels Abstellung	/	30.11.2018	15.12.2019	/	/		/			
BRW.5351V01	Vordruck Meldezettel Abstellung	/	30.11.2018	15.12.2019	/	/		/			
54	Züge fahren – Besonderheiten –										
BRW.5401	Anordnungen über den Zugverkehr		28.10.2022	k.A.							
BRW.5401V01	Vordruck Anordnungen über den Zugverkehr		31.10.2017	k.A.							
408.2411	Befehle		04.07.2016	10.12.2017	/	/		/			
BRW.5411	Befehle	/	31.10.2017	09.12.2018	/	/		/			
408.2411A01	Ablaufschema zum Diktieren eines Befehls		04.07.2016	10.12.2017	/	/		/			
408.2411V01	Vordruck Befehle		04.07.2016	10.12.2017	/	/		/			
408.2415	Fahrplan-Mitteilung		23.11.2020	12.12.2021	/			/			
408.2415V01	Vordruck Fahrplan-Mitteilung		03.12.2018	15.12.2019	/			/			
BRW.5415	Fahrplan-Mitteilung		30.11.2018	15.12.2019	/			/			
408.2431	Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten von Zügen		30.10.2014	13.12.2015	/			/			
408.2435	Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen		23.11.2020	12.12.2021	/	/		/		/	
408.2441	Nachschieben		30.11.2023	15.12.2024	/						*
BRW.5441	Nachschieben	/	28.10.2022	10.12.2023	/						
DB.5441	Nachschieben	/	30.04.2019	15.12.2019	/						
DB5441Z01	Nachschieben	/	30.04.2019	15.12.2019	/						
BRW.5442	Mit Vorspann fahren	/	31.10.2017	09.12.2018	/						
408.2445	Geschobene Züge		03.12.2018	15.12.2019	/	/[5]		/	/[5]	/[5]	
408.2451	Einfahrten in teilweise besetzte Gleise ohne Halt zeigendes Zielsignal		03.12.2018	15.12.2019	/			/			
408.2452	Fahrplanhalt ausfallen lassen		30.10.2014	13.12.2015	/			/			
DB.2452	Fahrplanhalt ausfallen lassen		30.04.2018	09.12.2018	/			/			
BRW.5452	Fahrplanhalt ausfallen lassen		30.11.2016	10.12.2017	/			/			

[5] nur mit der Qualifikation, Mitarbeiter an der Spitze des Zuges.

Modulnummer	Bezeichnung	FV-NE	Stand	gültig ab[1]	Ausgeführte Tätigkeit						
					Tf	Tb	WUB	Zf	Rb	Zugv	
408.2454	Wechsel der ETCS-Betriebsart		30.11.2023	15.12.2024	/						*
408.2455	Halten, Weiterfahren nach Halt, Halt vor der beabsichtigten Stelle		23.11.2020	12.12.2021	/						
408.2456	Zugfahrt mit besonderem Auftrag		30.11.2023	15.12.2024	/						*
408.2458	Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen		03.12.2018	15.12.2019	/						
408.2462	Von der Fahrordnung auf der freien Strecke abweichen		30.10.2014	13.12.2015	/	/		/			
408.2463	Auf dem Gegengleis fahren		30.11.2023	15.12.2024	/						*
408.2475	Arbeiten an der LZB- oder ETCS-Streckeneinrichtung		04.12.2015	11.12.2016	/						
408.2481	Sperrfahrten durchführen		30.11.2023	15.12.2024	/	/[5]		/	/[5]	/[5]	*
DB.2481	Sperrfahrten durchführen		30.04.2024	15.12.2024	/			/			*
408.2485	Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit durchführen		30.10.2014	13.12.2015	/						
408.2487	Zugfahrten auf Strecken mit Stichstrecken-block durchführen		04.07.2016	10.12.2017	/						
408.2487V01	Vordruck Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock Triebfahrzeugführer		30.10.2014	13.12.2015	/						
408.2488	Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt		03.12.2018	15.12.2019	/						
408.2491	Reisende sichern		30.10.2014	13.12.2015	/	/		/			
55	Züge fahren – Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb –										
408.2501	Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeits-zeit nicht besetzt		30.10.2014	13.12.2015	/						
BRW.5505	Zugpersonal arbeitsunfähig	/	31.10.2017	09.12.2018	/	/		/			
BRW.5505A01	Zugpersonal arbeitsunfähig – Besonderheiten bei Dampfzügen –		31.10.2017	k.A.							
BRW.5511	Schwierigkeiten beim Ein- oder Aussteigen		28.10.2022	k.A.							
BRW.5512	Nach Halten am Bahnsteig anfahren		28.10.2022	k.A.							
408.2531	Unzulässiges Vorbeifahren an Haltsignalen, LZB-Halt, ETCS-Halt oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war; Wechsel in ETCS-Betriebs-art TR		30.11.2023	15.12.2024	/						*
408.2541	Gleise erkunden		30.10.2014	13.12.2015	/						
DB.2541	Gleise erkunden		30.04.2023	10.12.2023	/						
408.2552	Offene Türen		30.10.2014	13.12.2015	/	/		/			
BRW.5552	Offene Türen bei Reisezugwagen	/	16.11.2020	k.A.							
408.2553	Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen und Ladungen		04.07.2016	10.12.2017	/	/		/			
408.2554	Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer im Zug		23.11.2020	12.12.2021	/	/		/			
408.2561	Auf Sicht fahren, Geschwindigkeit ermäßigen		23.11.2020	12.12.2021	/			/			
DB.2561	Auf Sicht fahren, Geschwindigkeit ermäßigen	/	30.04.2024	15.12.2024	/			/			*
408.2571	Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass		30.11.2023	15.12.2024	/	/		/			*
BRW.5571	Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass		28.10.2022	10.12.2023	/	/		/			
408.2572	Zug zurücksetzen		03.12.2018	15.12.2019	/	/[5]		/	/[5]	/[5]	

Modulnummer	Bezeichnung	FV-NE	Stand	gültig ab[1]	Ausgeführte Tätigkeit						
					Tf	Tb	WUB	Zf	Rb	Zugv	
408.2581	Verhalten bei Gefahr		23.11.2020	12.12.2021	/	/		/		/	
BRW.5581	Verhalten bei Gefahr	/	30.06.2016	11.12.2016	/	/		/		/	
408.2591	Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb		03.12.2018	15.12.2019	/						
BRW.5591	Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb		31.10.2017	k.A.							
56	Züge fahren – Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen –										
408.2651	Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - PZB		30.11.2023	15.12.2024	/						*
408.2652	Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - LZB		03.12.2018	15.12.2019	/						
408.2653	Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - ETCS		30.11.2023	15.12.2024	/						*
	- bleibt frei -										
408.2671	Unregelmäßigkeiten an Bahnübergängen		23.11.2020	12.12.2021	/	/		/	/[5]	/[5]	
DB.2671	Unregelmäßigkeiten an Bahnübergängen	/	20.04.2017	10.12.2017	/	/		/	/[5]	/[5]	
408.2681	Bremsen bei Unregelmäßigkeiten handhaben		23.11.2020	12.12.2021	/	/		/			
BRW.5681	Bremsen bei Unregelmäßigkeiten handhaben – Aufgaben des Zugbegleitpersonals –		28.10.2022	k.A.							
408.2691	Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen		04.07.2016	10.12.2017	/	/		/			
BRW.5691	Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen		16.11.2020	k.A.							
6	**Regelungen zum Bedienen von Fahrzeugen**										
61	Führen von Triebfahrzeugen										
BRW.6101	Grundsätze	/	28.10.2022	10.12.2023	/						
DB.6101	Grundsätze	/	30.04.2023	10.12.2023	/						
DB.6101A01	Teilarbeiten persönlicher Art ausführen	/	20.04.2017	10.12.2017	/						
BRW.6102	Vorbereitungs- und Abschlussdienst ausführen	/	28.10.2022	10.12.2023	/						
DB.6102	Vorbereitungs- und Abschlussdienst ausführen	/	30.04.2023	10.12.2023	/						
DB.6102V01	Vordruck Übergabebuch (Titel)	/	30.04.2021	12.12.2021	/						
DB.6102V02	Vordruck Übergabebuch, Einlageblatt	/	11.05.2015	13.12.2015	/						
BRW.6103	Verhalten bei Störungen am Triebfahrzeug	/	28.10.2022	10.12.2023	/						
DB.6103	Verhalten bei Störungen am Triebfahrzeug	/	30.04.2023	10.12.2023	/						
DB.6103V01	Vordruck Auftragsschein/Fahrzeugstörungsmeldung	/	11.05.2015	13.12.2015	/						
BRW.6105	Personen und Gegenstände im Führerraum mitnehmen		28.10.2022	k.A.							
DB.6105	Personen und Gegenstände im Führerraum mitnehmen	/	30.04.2024	15.12.2024	/						*
DB.6105A01	Berechtigungsdokumente der DB zur Mitfahrt im Führerraum	/	30.04.2023	10.12.2023	/						
BRW.6106	Verhalten bei Fahrt unter Oberleitung	/	28.10.2022	10.12.2023	/	/					

Modulnummer	Bezeichnung	FV-NE	Stand	gültig ab[1]	Ausgeführte Tätigkeit						
					Tf	Tb	WUB	Zf	Rb	Zugv	
BRW.6110	Besonderheiten bei elektrischen Triebfahrzeugen	/	28.10.2022	10.12.2023	/						
DB.6110	Besonderheiten bei elektrischen Triebfahrzeugen	/	30.04.2021	12.12.2021	/						
BRW.6110A01	Verhalten bei Zugkraftunterbrechungen oder Hauptschalterauslösungen	/	28.10.2022	10.12.2023	/						
BRW.6111	Stromabnehmer einstellen	/	28.10.2022	10.12.2023	/						
BRW.6112	Störungen bei elektrischen Triebfahrzeugen	/	28.10.2022	10.12.2023	/						
BRW.6112A01	Ansprechen der Automatischen Stromabnehmer-Senkeinrichtung – Fahrzeuge mit Diagnoseeinrichtung –	/	30.06.2016	11.12.2016	/						
BRW.6112A02	Ansprechen der Automatischen Stromabnehmer-Senkeinrichtung – Fahrzeuge ohne Diagnoseeinrichtung –	/	30.06.2016	11.12.2016	/						
BRW.6120	Besonderheiten bei Brennkraft-Triebfahrzeugen	/	28.10.2022	10.12.2023	/						
DB.6120	Besonderheiten bei Brennkraft-Triebfahrzeugen	/	30.04.2024	15.12.2024	/						*
BRW.6121	Heizdampfkessel bei Brennkraft-Triebfahrzeugen betreiben	/	28.10.2022	10.12.2023	/						
DB.6121	Heizdampfkessel bei Brennkraft-Triebfahrzeugen betreiben	/	11.05.2015	13.12.2015	/						
BRW.6130	Besonderheiten bei Dampf-Triebfahrzeugen	/	17.10.2014	k.A.							
DB.6140	Besonderheiten bei Nebenfahrzeugen mit Kraftantrieb	/	30.04.2023	10.12.2023	/						
DB.6140A01	Bauartkompatible Einheiten	/	30.04.2023	10.12.2023	/						
DB.6140A02	Kategorien von Zweiwegefahrzeugen	/	20.04.2017	10.12.2017	/						
DB.6140A03	Zugelassene Kupplungen und Kuppelstangen	/	30.04.2021	12.12.2021	/						
DB.6140V01	Vordruck Fahrzeugbegleitbuch (Titel)	/	30.04.2024	15.12.2024	/						*
DB.6140V02	Vordruck Fahrzeugbegleitbuch, Einlageblatt	/	30.04.2024	15.12.2024	/						*
BRW.6150	Zusätzliche Regelungen für das Fahren mit Funkfernsteuerungssystemen		28.10.2022	k.A.							
DB.6150	Zusätzliche Regelungen für das Fahren mit Funkfernsteuerungssystemen	/	30.04.2024	15.12.2024	/						*
65	Sonstige Regelungen										
BRW.6510	Manuelles Kuppeln und Entkuppeln		28.10.2022	k.A.							
DB.6510	Manuelles Kuppeln und Entkuppeln	/	30.04.2024	15.12.2024	/	/	/	/	/	/	*
DB.6510Z01	Automatische Rangierkupplung der Bauart RK 900 bedienen	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/	/	/	/	/	
DB.6510Z02	Automatische Kupplung der Bauarten UIC 69 e und INTERMAT bedienen	/	30.04.2021	12.12.2021	/	/	/	/	/	/	
DB.6510Z03	Automatische Kupplung der Bauart SA-3 bedienen	/	30.04.2021	12.12.2021	/	/	/	/	/	/	
DB.6510Z04	Automatische Kupplung der Bauart TRANSPACT bedienen	/	30.04.2021	12.12.2021	/	/	/	/	/	/	
DB.6510Z05	Automatische Kupplung für Kuppelstangen bedienen	/	30.04.2021	12.12.2021	/	/	/	/	/	/	
BRW.6511	Dampfheizungen kuppeln und bedienen		28.10.2022	k.A.							

Modulnummer	Bezeichnung	FV-NE	Stand	gültig ab[1]	Ausgeführte Tätigkeit					
					Tf	Tb	WUB	Zf	Rb	Zugv
69	Weitere DB-interne Regelungen									
DB.6901	Triebfahrzeuge mit HL-gesteuerter Federspeicherbremse	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/	/		/	/
8	**Regelungen zum Notfall- und Störungsmanagement**									
BRW.8111	Verhalten am Ereignisort	/	31.10.2017	09.12.2018	/	/	/	/	/	/
DB.8111	Verhalten am Ereignisort	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/	/	/	/	/
BRW.8130	Räumung, Evakuierung und Selbstrettung	/	28.10.2022	10.12.2023	/	/		/		
423.8210	Befördern von Notfalltechnik		04.12.2017	09.12.2018	/					
423.8210A01	Einheitshilfsgerätewagen – EHG –		04.12.2017	09.12.2018	/					
423.8210A02	Kranzug		04.12.2017	09.12.2018	/					
BRW.8581	Verhalten bei Gefahr	/	28.10.2022	10.12.2023	/	/	/	/	/	/
DB.8581	Verhalten bei Gefahr	/	30.04.2023	10.12.2023	/	/	/	/	/	/
9	**Formularsammlung**									
BRW.4311V01	Vordruck Wagenliste	/	17.10.2014	13.12.2015	/		/	/		/
BRW.4311V21	Vordruck Internationale Wagenliste für Reisezüge		30.06.2016	k.A.						
BRW.4311V31	Vordruck Internationale Wagenliste für Güterzüge		28.10.2022	k.A.						
BRW.4312V01	Vordruck Bremszettel	/	31.10.2017	09.12.2018	/		/	/		/
BRW.4312V31	Vordruck Internationaler Bremszettel für Güterzüge		28.10.2022	k.A.						
BRW.4321V01	Vordruck Meldezettel Zugvorbereitung		30.11.2018	k.A.						
DB.4321V01	Vordruck Meldezettel Zugvorbereitung	/	30.04.2023	10.12.2023	/		/	/		/
492.2755V01	Vordruck Auftrag zum Erwerb/Wiedererwerb der Strecken-/ Bahnhofskenntnis	/	23.09.2020	13.12.2020	/			/[4]		
492.2755V02	Vordruck Auftrag zum Erwerb der eingeschränkten Streckenkenntnis	/	17.10.2016	11.12.2016	/					
BRW.5351V01	Vordruck Meldezettel Abstellung	/	30.11.2018	15.12.2019	/	/		/		
BRW.5401V01	Vordruck Anordnungen über den Zugverkehr		31.10.2017	k.A.						
408.2411V01	Vordruck Befehle		04.07.2016	10.12.2017	/	/		/		
408.2415V01	Vordruck Fahrplan-Mitteilung		03.12.2018	15.12.2019	/			/		
408.2487V01	Vordruck Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock Triebfahrzeugführer		30.10.2014	13.12.2015	/					
DB.6102V01	Vordruck Übergabebuch (Titel)	/	30.04.2021	12.12.2021	/					
DB.6102V02	Vordruck Übergabebuch, Einlageblatt	/	11.05.2015	13.12.2015	/					
DB.6103V01	Vordruck Auftragsschein/ Fahrzeugstörungsmeldung	/	11.05.2015	13.12.2015	/					
DB.6140V01	Vordruck Fahrzeugbegleitbuch (Titel)	/	30.04.2024	15.12.2024	/						*
DB.6140V02	Vordruck Fahrzeugbegleitbuch, Einlageblatt	/	30.04.2024	15.12.2024	/						*

❑

zur Modulübersicht



A	N
B	O
C	P
D	Q
E	R
F	S
G	T
H	U
I	V
J	W
K	X
L	
M	Z

Das Glossar enthält die Begriffe der Richtlinie 408, der FV-NE, der Richtlinien 436/437, des Betriebsregelwerk EVU sowie der DB-Zusatzmodule.

Ablaufen, Abdrücken

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

Ablaufbetrieb

Ablaufbetrieb ist ein Verfahren, das der Auflösung und Neubildung von Güterzügen dient und bei dem durch ▸Abdrücken und Ablaufen Wagen in die vorgesehenen Richtungsgleise verteilt werden.

Abschleppen

Abschleppen ist das Befördern nicht betriebsfähiger Triebfahrzeuge.

Abstellen

Züge und Triebfahrzeuge sind abgestellt, wenn sie nicht mit einem Triebfahrzeugführer besetzt sind und nicht gesteuert werden. Wagen sind abgestellt, sofern sie nicht in Züge eingestellt sind oder nicht rangiert werden.

Abstoßen

Abstoßen ist das Bewegen geschobener, nicht mit einem ▸arbeitenden ▸Triebfahrzeug gekuppelter ▸Fahrzeuge durch Beschleunigen, so dass die ▸Fahrzeuge allein weiterfahren, nachdem das ▸Triebfahrzeug angehalten hat.

Abstoßstellung

Die Abstoßstellung ist eine Funktion bei Automatischen Kupplungen, die das ▸Abstoßen von ▸Fahrzeugen ermöglicht.

Abzweigstellen

Abzweigstellen sind ▸Blockstellen der freien Strecke, wo ▸Züge von einer Strecke auf eine andere Strecke übergehen können. Eine Abzweigstelle wird durch ihre Blocksignale bzw. Signale Ne 14 begrenzt.

Anlagenbetreiber

Anlagenbetreiber ist die für den Betrieb einer technischen Anlage (z. B. Drehscheiben) zuständige Stelle, sofern die Anlage nicht durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben wird.

Anschlussbahnhöfe

Anschlussbahnhöfe haben besondere Aufgaben bei der Meldung der ▸Züge.

Anschlussstellen, Ausweichanschlussstellen

Anschlussstellen sind ▸ Bahnanlagen der freien Strecke, wo ▸ Züge ein angeschlossenes Gleis als ▸ Rangierfahrt befahren können. Es sind zu unterscheiden:

a) Anschlussstellen, bei denen die ▸ Blockstrecke nicht für einen anderen Zug freigegeben wird,

b) Anschlussstellen, bei denen die ▸ Blockstrecke für einen anderen Zug freigegeben wird (Ausweichanschlussstellen).

Anzeigegeführt

Ein Zug ist anzeigegeführt, wenn eine Zugbeeinflussung (LZB, ETCS) wirkt, die den Zug selbsttätig zum Halten bringen kann und außerdem führt, d. h. ▸ Führungsgrößen im Führerraum anzeigt, die für den Fahrtverlauf zulässigen Geschwindigkeiten kontinuierlich überwacht und ggf. die Geschwindigkeit selbsttätig regelt.

Anzeigegeführte ▸ Züge können LZB-geführt oder ETCS-geführt sein.

Arbeitendes Triebfahrzeug

Ein ▸ Triebfahrzeug ist arbeitend, wenn es Antriebskraft erzeugt.

Arbeitskomponente

Arbeitskomponenten sind den ▸ Nebenfahrzeugen zugehörige Werkzeuge und Messmittel und dienen der Ausführung von Arbeiten an der Infrastruktur.

aS-Zug

▸ aS-Züge sind Züge mit häufig vorkommenden außergewöhnlichen Sendungen, die im Fahrplan für Zugmeldestellen und Streckenfahrplan durch den Zusatz „aS“ hinter der Zugnummer gekennzeichnet sind.

Aufdrücken

Aufdrücken ist das Bewegen von ▸ Fahrzeugen zum Entkuppeln oder von kuppelreif stehenden ▸ Fahrzeugen zum Kuppeln.

Aufgehobene Signalabhängigkeit

Signalabhängigkeit ist in folgenden Fällen aufgehoben:

- Ein Hauptsignal kann auf Fahrt gestellt werden und eine Fachkraft hat im Arbeits- und Störungsbuch die Abhängigkeit für aufgehoben erklärt.
- Ein Hauptsignal kann auf Fahrt gestellt werden und die Zungen- oder Herzstückverschlüsse von Weichen wirken nicht ordnungsgemäß.

Bei einer virtuellen Blockstelle entspricht deren Fahrtmelder der Fahrtstellung des Hauptsignals.

Auftraggebende Stelle

Auftraggebende Stellen sind Stellen innerhalb einer Organisation, die fachliche Anweisungen und Aufträge erteilen können. Dies sind z. B. Dispostellen, Einsatzstellen und Leitstellen.

Außergewöhnliche Transporte

Außergewöhnliche Transporte sind Sendungen oder Fahrzeuge, wenn diese wegen ihrer äußeren Abmessungen, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit nur unter besonderen technischen und/oder betrieblichen Bedingungen zugelassen werden.

Bahnanlagen

Es gibt Bahnanlagen der ▸ Bahnhöfe, der freien Strecke und sonstige Bahnanlagen.

Bahnbetrieb

Bahnbetrieb ist das Bewegen von Fahrzeugen.

Zum Bahnbetrieb gehören das Fahren von Zügen und das Rangieren.

Bahnhöfe, Bahnhofsteile

Bahnhöfe sind ▸ Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo ▸ Züge beginnen, enden, halten, ▸ kreuzen, ▸ überholen oder wenden dürfen. Bahnhöfe können in Bahnhofsteile unterteilt sein. Bahnhofsteile können durch Zwischensignale bzw. Signale Ne 14 gegeneinander abgegrenzt sein.

Bahntechnisch unterwiesene Person

Bahntechnisch unterwiesene Person ist eine Person, die über die ihr übertragenen Aufgaben und die möglichen Gefahren insbesondere aus dem elektrischen Bahnbetrieb bei unsachgemäßem Verhalten unterrichtet sowie über die notwendigen Verhaltensregeln unterwiesen wurde.

Balise, Balisengruppe

Eine Balise ist ein im Gleis angeordnetes Datenübertragungselement.

Bei ETCS übertragen Balisen Informationen zur Fahrzeugortung. Um die Fahrtrichtung eindeutig herleiten zu können, können Balisen zu einer Balisengruppe zusammengefasst sein. Bei ETCS-Level 1 übertragen schaltbare Balisen zusätzlich zur Ortung auch ▸ ETCS-Fahrterlaubnisse. An Signalen Ne 14 sind Balisen mit der Information „Halt in ETCS-Betriebsart ▸ SR“ verlegt.

Bei Neigetechnik übertragen Balisen Informationen für die Geschwindigkeitsüberwachung für 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 Triebfahrzeugführer nicht verständigt wurde, dass der Halt ausfallen darf.

Beförderungsanordnung

Mit der Beförderungsanordnung werden Verkehrstag, die zu benutzenden Züge und die betrieblichen Beförderungsbedingungen für außergewöhnliche Transporte angeordnet und allen am Laufweg beteiligten Stellen bekanntgegeben. Im internationalen Verkehr können Beförderungsanordnungen als Transportgenehmigungen bezeichnet werden. Bei der DB InfraGO AG wird die Nummer der Beförderungsanordnung als Bza-Nummer bezeichnet. *

Beförderungs- und Begleitpapiere

Beförderungs- und Begleitpapiere sind Dokumente (auch in elektronischer Form zulässig), die aufgrund von gesetzlichen Vorgaben oder Regelungen des EVU bei der Beförderung bestimmter Güter mitzuführen sind (z. B. Frachtbrief, Begleitschein).

Begleitete Güterzüge

Züge, welche keine Reisezüge sind, aber von Personen begleitet werden, gelten als begleitete Güterzüge. Dies sind z. B. Arbeitszüge, Militärtransporte, Züge mit begleiteten Sendungen.

Beidrücken

Beidrücken ist das Bewegen getrennt stehender ▸ Fahrzeuge zum Kuppeln.

Betriebliche Abfahrtzeit

Die betriebliche Abfahrtzeit ist für die Abfahrt des Zuges auf einer Betriebsstelle maßgeblich. In den Fahrplänen dieser Betriebsstellen können daneben auch verkehrliche Abfahrtzeiten veröffentlich sein.

Betriebsanweisung

Betriebsanweisungen sind die vom Unternehmen schriftlich erstellten Anweisungen zur Benutzung von Arbeitsmitteln (Werkzeuge, Geräte, Maschinen, Anlagen), von Persönlicher Schutzausrüstung (PSA), zum Umgang mit Gefahrstoffen sowie zur Vermeidung von Gefährdungen bei Arbeitsverfahren und aus der Arbeitsumgebung. Sie berücksichtigen die von Herstellern bereitgestellten Bedienungsanleitungen oder Gebrauchsanleitungen und ggf. zusätzliche örtliche und betriebliche Vorgaben des Unternehmens.

Betriebshalt

Ein Betriebshalt ist ein ▸ Fahrplanhalt, bei dem ein Zug auf der ▸ Betriebsstelle halten muss, wenn der Triebfahrzeugführer ein Haltsignal erhält.

Betriebsstellen

Betriebsstellen sind

a) ▸ Bahnhöfe, ▸ Blockstellen, ▸ Abzweigstellen, ▸ Anschlussstellen, ▸ Haltepunkte, ▸ Haltestellen, ▸ Deckungsstellen oder

b) Stellen in den ▸ Bahnhöfen oder auf der freien Strecke, die der unmittelbaren Regelung und Sicherung der Zugfahrten und des ▸ Rangierens dienen.

Blockstellen

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

Es gibt Blockstellen für ▸ signalgeführte Züge, für ▸ anzeigegeführte ▸ Züge und für Züge in ETCS-Betriebsart SR.

Blockstellen für ▸ signalgeführte ▸ Züge sind an Hauptsignalen eingerichtet.

Blockstellen für ▸ anzeigegeführte ▸ Züge sind eingerichtet an Hauptsignalen oder als ▸ virtuelle Blockstellen.

Blockstellen für Züge in ETCS-Betriebsart SR sind an Signalen Ne 14 eingerichtet.

Blockstrecken

Blockstrecken sind Gleisabschnitte, in die ein Zug nur einfahren darf, wenn sie frei von ▸ Fahrzeugen sind. Es gibt Blockstrecken für ▸ signalgeführte und für ▸ anzeigegeführte ▸ Züge.

Deckungsstellen

Deckungsstellen sind ▸ Bahnanlagen der freien Strecke, die den ▸ Bahnbetrieb insbesondere an beweglichen Brücken, Kreuzungen von Bahnen, Gleisverschlingungen oder Baustellen sichern.

Dienst

Dienst umfasst alle Tätigkeiten und weiteren Arbeiten, die ein Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb innerhalb einer definierten Arbeitszeit verrichtet.

Durchgehende Hauptgleise

Durchgehende Hauptgleise sind die ▸ Hauptgleise der freien Strecke und ihre Fortsetzung in den ▸ Bahnhöfen.

Einfahrweiche

Die Einfahrweiche ist die erste Weiche eines ▸ Bahnhofs, die bei Einfahrt von der freien Strecke her befahren wird.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) sind Unternehmen, die Eisenbahninfrastruktur betreiben.

Eisenbahnverkehrsunternehmen

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen. Für Zugfahrten trägt immer dasjenige EVU die Sicherheitsverantwortung, welches die Fahrplantrasse beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen bestellt hat.

Elektronisches Endgerät

Zu elektronischen Endgeräten zählen zum Beispiel Mobiltelefone, Tablet-PC, Smart Watches, Ton-, Funk- und Fernsehgeräte.

Entgleisung

Eine Entgleisung ist das Abheben eines Rades vom Gleis, auch wenn es sich wieder eingleist, oder der zweispurige Lauf eines Fahrzeuges.

ETCS-Fahrterlaubnis

Die ETCS-Fahrterlaubnis ist die Erlaubnis für einen ETCS-geführten Zug, bis zu einer bestimmten Stelle, dem ▸ ETCS-Halt, zu fahren.

ETCS-Halt

Ein ETCS-Halt ist die Stelle, an der die ▸ ETCS-Fahrterlaubnis eines ETCS-geführten Zuges endet. Dem Triebfahrzeugführer wird ein ETCS-Halt durch eine ▸ Zielgeschwindigkeit von 0 km/h angekündigt und durch eine ▸ Sollgeschwindigkeit von 0 km/h angezeigt. In ETCS-Betriebsart ▸ SR wird dem Triebfahrzeugführer ein ETCS-Halt durch ein Signal Ne 14 angezeigt.

ETCS-Zentrale

Zu einer ETCS-Zentrale gehören

- die ETCS-Bedieneinrichtung,
- ein sicheres Rechnersystem und
- die Schnittstellen zu den Stellwerken, ETCS-Nachbarzentralen und zum GSM-R

Fahrdienstleiter

Fahrdienstleiter regeln die Durchführung der Zugfahrten. Fahrdienstleiter dürfen auch die Tätigkeiten von Weichenwärtern verrichten.

Fahrdienstleiter und Weichenwärter sind in den Richtlinien 408.01 - 06 und 408.48 zusammenfassend in Kurzform auch als „Bediener“ angesprochen. *

Ein ▸ Bahnhof kann in mehrere Fahrdienstleiterbezirke aufgeteilt sein.

▸ Selbsttätige ▸ Blockstellen des automatischen Streckenblocks sind auf zweigleisigen Strecken dem Fahrdienstleiter der vorgelegenen ▸ Zugmeldestelle, auf eingleisigen Strecken einem festgelegten Fahrdienstleiter zugeteilt. ▸ Selbsttätige ▸ Blockstellen der übrigen Blockbauformen, Blockstellen für ▸ anzeigegeführte ▸ Züge oder örtlich nicht besetzte ▸ Bahnhöfe oder ▸ Abzweigstellen gelten als mit dem Fahrdienstleiter besetzt, der die Signalanlagen dieser Stellen bedient.

Fahrleitung

Fahrleitungen dienen der Versorgung der elektrisch betriebenen Fahrzeuge mit elektrischer Energie. Zu Fahrleitungen zählen Stromschienen und Oberleitungen.

Fahrleitungs-Schutzstrecke

Eine Schutzstrecke ist ein Abschnitt einer ▸ Fahrleitung, der beidseitig mit einer Trennstelle versehen ist, um ein Zusammenschalten von zwei aufeinanderfolgenden elektrischen Abschnitten mit unterschiedlicher Spannung oder Phasenlage über die durchlaufenden Stromabnehmer zu vermeiden.

Fahrplanhalt

Es gibt folgende Fahrplanhalte: ▸ Regelhalt, ▸ Bedarfshalt, ▸ Betriebshalt und ▸ Halt zum Sichern eines Bahnübergangs.

Fahrplananordnung

Mit der Fahrplananordnung (Fplo) werden Änderungen und Ergänzungen des Netzfahrplans mit kurzfristiger und/oder vorübergehender Gültigkeit und ▸ Züge des Gelegenheitsverkehrs bekannt gegeben. Fahrplananordnungen für ▸ außergewöhnliche Transporte werden als ▸ Beförderungsanordnung bezeichnet.

Fahrtstellung eines Hauptsignals, Hauptsignal auf Fahrt stellen

Fahrtstellung eines Hauptsignals bzw. Formulierungen wie „ein Hauptsignal auf Fahrt
* stellen“ umfassen jede Signalstellung eines Hauptsignals, die es dem Triebfahrzeug-
* führer eines Zuges erlaubt, an dem Signal vorbeizufahren, z.B. Signal Hp 2, Ks 1, Hl 3a, Sv 4. An einer virtuellen Blockstelle entspricht der Fahrtstellung des Hauptsignals der entsprechende Fahrtmelder.

Fahrzeuge

Fahrzeuge werden unterschieden nach ▸ Regelfahrzeugen und ▸ Nebenfahrzeugen.

Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 Hz- oder 100 Hz-Gleisstromkreisen

Regelfahrzeuge oder schwere Nebenfahrzeuge, welche die Gleisfreimeldeanlagen der 42 Hz- oder 100 Hz-Gleisstrom-Technik (Bauform WSSB) während der Fahrt nicht zuverlässig erkennen können, werden als Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 Hz- oder 100 Hz-Gleisstromkreisen bezeichnet.

Fehlleitung, fehlleiten

Ein Zug wird fehlgeleitet, wenn er in einen Fahrweg eingelassen wird, der nicht seinem Fahrplan oder seinem Auftrag entspricht.

Fertigmeldung

Die Fertigmeldung ist die Meldung des Zugschaffners an den Zugführer, dass in seinem zugewiesenen Bereich des Zuges das Ein- und Aussteigen der Reisenden been-

det ist, die Außentüren geschlossen sind und keine Personen oder Gegenstände eingeklemmt sind.

Festlegen, Festlegung

Festlegen ist das Sichern von Fahrzeugen, Zügen oder Zugteilen gegen unbeabsichtigte Bewegung. Hierzu können Feststellbremsen und ▸Festlegemittel verwendet werden.

Festlegemittel

Festlegemittel sind Hemmschuhe, doppelseitig wirkende Radvorleger und einseitig wirkende Radvorleger. In einigen Regelwerken wird „Sicherungsmittel“ statt „Festlegemittel“ verwendet.

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, Signale Ra 11a (DV 301) und alleinstehende Signale Ne 14. *

Flankenschutzraum

Flankenschutzraum ist der Raum zwischen einer ▸Flankenschutzeinrichtung oder einem Signal Ne 14 und dem Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg oder Durchrutschweg.

Fortbildung

Fortbildung umfasst die Maßnahmen, die beruflichen Qualifikationen der Mitarbeiter zu erhalten.

Führerraum

Der Führerraum bezeichnet den Bereich innerhalb eines Fahrzeuges, der für das Führen des Triebfahrzeuges vorgesehen ist. Bei bestimmten Fahrzeugen wird dieser Bereich auch als Führerstand (Dampflokomotiven) oder als Fahrerkabine (Nebenfahrzeugen) bezeichnet.

Führungsgrößen

▸Sollgeschwindigkeit, ▸Zielgeschwindigkeit und ▸Zielentfernung werden bei ▸anzeigegeführten ▸Zügen als Führungsgrößen bezeichnet und im Führerraum angezeigt.

Führerraumanzeige

Anzeige im Führerraum, die

- die für anzeigeführte Züge erforderlichen Führungsgrößen, Betriebsarten, Aufträge und weitere Informationen,
- die Fahrplanangaben,
- die La-Angaben

anzeigt.

Die Fahrplan- und La-Angaben können hierbei auch auf einem elektronischen Endgerät angezeigt werden.

FS (Full Supervision)

Betriebsart bei ETCS, bei der ein Zug in Vollüberwachung fährt, und zwar mit einer ▸ETCS-Fahrterlaubnis, die ETCS dem Triebfahrzeugführer mit ▸Führungsgrößen und einem Symbol in der Führerraumanzeige anzeigt.

Gefährliche Güter

Gefährliche Güter sind Stoffe und Gegenstände, von denen auf Grund ihrer Natur, ihrer Eigenschaften oder ihres Zustandes im Zusammenhang mit der Beförderung Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung ausgehen können. Dies gilt insbesondere für die Allgemeinheit, für wichtige Gemeingüter, für Leben und Gesundheit von Menschen sowie für Tiere und Sachen. Die Klassifizierung eines Stoffes als Gefahrgut richtet sich nach den Vorschriften zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr (RID Kapitel 2 und 3).

Gegengleis

Das Gleis, das auf zweigleisiger, freier Strecke entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung befahren wird, wird als Gegengleis bezeichnet.

* **Gelenkwagen**

* Gelenkwagen sind Wagen, die aus mehreren Wagenelementen bestehen, die
* untereinander durch ein Gelenk verbunden sind. Gelenkwagen haben nur eine
* Wagennummer.

Geschobene Züge

Geschobene Züge sind ▸Züge, in denen kein ▸arbeitendes ▸Triebfahrzeug an der Spitze läuft oder von der Spitze aus gesteuert wird.

▸Züge, die aus einem ▸Nebenfahrzeug mit Kraftantrieb und einem vorangestellten ▸Nebenfahrzeug ohne Kraftantrieb oder aus einem ▸Triebfahrzeug und einem vorangestellten Schneeräumfahrzeug gebildet sind, sind keine geschobenen Züge, wenn die ▸Fahrzeuge eine bauartkompatible Einheit bilden.

Gewöhnlicher Halteplatz

Der gewöhnliche Halteplatz ist die Stelle, an der ein Zug bei einem ▸planmäßigen Halt dem Zweck des Haltes entsprechend halten muss. Im Einzelnen gilt Folgendes:

Der gewöhnliche Halteplatz eines Reisezuges mit ▸Betriebshalt oder eines Güterzuges ist möglichst nahe am Halt gebietenden Signal, vor dem LZB-Halt bzw. vor dem ETCS-Halt.

Der gewöhnliche Halteplatz eines Reisezuges mit ▸Regelhalt oder ▸Bedarfshalt ist am Bahnsteig, hierbei müssen sich in der Regel alle für Reisende zum Ein- und Aussteigen vorgesehenen Türen am Bahnsteig befinden.

Die Regeln zum gewöhnlichen Halteplatz gelten nicht für ▸Halte zum Sichern eines Bahnüberganges.

Gleisbereich

Gleisbereich ist der von bewegten Fahrzeugen einschließlich der transportierten Güter in Anspruch genommene Raum (in den Unfallverhütungsvorschriften „Fahrbereich“ genannt) sowie der Raum unter, neben oder über den Gleisen, in dem Personen durch bewegte Fahrzeuge gefährdet werden können.

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 bzw. die sie ersetzenden Signale Ne 14 oder Trapeztafeln, sonst die ▸Einfahrweichen. Bei besonderen örtlichen Verhältnissen kann die Grenze anderweitig festgelegt sein. Bahnhofsgleise und andere Anlagen neben den ▸durchgehenden ▸Hauptgleisen, die über die Grenze hinausreichen, gehören zu den Bahnhofsanlagen.

Grenzsignal

Ein Grenzsignal ist ein Hauptsignal, an dem eine Strecke mit ETCS beginnt oder endet.

Großcontainer

Großcontainer sind genormte Großraumbehälter (Seefracht-Container, engl. *freight containers*) aus Stahl, die ein einfaches und schnelles Verladen, Befördern, Lagern und Entladen von Gütern ermöglichen.

Halt zum Sichern eines Bahnüberganges

Ein Halt zum Sichern eines Bahnüberganges ist ein ▸Fahrplanhalt, bei dem ein Zug vor dem Bahnübergang anhalten muss, weil der Bahnübergang planmäßig durch ▸Zugpersonal oder durch andere Mitarbeiter gesichert werden muss.

Haltepunkte

Haltepunkte sind ▸Bahnanlagen ohne Weichen, wo ▸Züge planmäßig halten, beginnen oder enden dürfen.

Haltestellen

Haltestellen sind ▸ Abzweigstellen, ▸ Überleitstellen oder ▸ Anschlussstellen, die mit einem ▸ Haltepunkt örtlich verbunden sind.

Hauptgleise

Hauptgleise sind die von ▸ Zügen planmäßig befahrenen Gleise.

IS (Isolation)

Betriebsart bei ETCS, wenn das ETCS-Fahrzeuggerät mit dem Störschalter abgeschaltet ist. Es sind keine Eingaben und Anzeigen über die Fahrzeugeinrichtung möglich. Der Zug kann ohne ▸ ETCS-Fahrterlaubnis fahren.

Kleinwagen

Kleinwagen sind ▸ Nebenfahrzeuge, die Gleisschaltmittel oder Gleisfreimeldeanlagen nicht zuverlässig beeinflussen.

Kleinwagenfahrten

Kleinwagenfahrten sind Fahrten, die aus ▸ Kleinwagen gebildet sind oder in die ▸ Kleinwagen eingestellt sind. Sie dürfen nur als ▸ Sperrfahrt oder ▸ Rangierfahrt verkehren.

Kleinwagenfahrten als Sperrfahrten sind nach den Regeln für Zugfahrten unter Beachtung der für Kleinwagenfahrten geltenden Besonderheiten durchzuführen.

Kleinwagenfahrten als Rangierfahrten sind nach den Regeln für das Rangieren unter Beachtung der für Kleinwagen geltenden Besonderheiten durchzuführen.

Kontaktstelle

Kontaktstelle ist

a) die ▸ Zugmeldestelle, die während der Arbeitsunterbrechung der ▸ überwachenden Zugmeldestelle bei der Notfallleitstelle für ein der ▸ überwachenden Zugmeldestelle zugeordnetes, gesperrtes Gleis Hilfe aufrufen muss.

b) die Betriebsstelle, die die Meldungen zu Arbeitsende und Arbeitsbeginn bei unterbrochener Arbeitszeit entgegennimmt und der Besonderheiten während der unterbrochenen Arbeitszeit gemeldet werden.

Kreuzen

Beim Kreuzen wartet ein Zug auf einer ▸ Zugmeldestelle, weil der ▸ Zugfolgeabschnitt, in den er eingelassen werden soll, noch durch einen in der Gegenrichtung fahrenden Zug beansprucht wird.

Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN)

Es wird nach den jeweiligen Kernaufgaben unterschieden in:

- KiN ohne betriebliche Zusatzaufgaben KiN (z.B. Marketing, Information/Betreuung, Fahrgeldsicherung, Verhalten bei Gefahr, Serviceeinrichtung im Fahrzeug) und

- KiN mit betrieblichen Zusatzaufgaben (Zugschaffner, Zugvorbereiter, Rangierbegleiter): KiN-Zs oder KiN-Zugv oder KiN-Rb .

Kuppelprobe

Die Kuppelprobe dient der Überprüfung des Kuppelzustandes bei Automatischen Kupplungen.

Ladeeinheiten

Ladeeinheiten sind Sendungen des kombinierten Verkehrs, welche im leeren Zustand oder mit Ladegut auf Eisenbahnwagen befördert werden. Hierzu zählen Container, Binnencontainer, Wechselbehälter, Transportbehälter, Sattelanhänger sowie bei Nutzung der rollenden Landstraße Sattelkraftfahrzeuge, Lastzüge und Einzelfahrzeuge. Bei der Beförderung gefährlicher Güter werden auch die Begriffe Schüttgut-Container, Tankcontainer, ortsbeweglicher/abnehmbarer Tank, MEGC (Gascontainer mit mehreren Elementen) oder Huckepackverkehr verwendet.

Ladestellen

Ladestellen sind für den Güterumschlag vorgesehene Einrichtungen (z. B. Laderampen, Ladebühnen, Ladestraßen), an denen Güterwagen zur Be- und Entladung bereitgestellt werden.

Mehrkraft-Tfz

Mehrkraft-Tfz sind Triebfahrzeuge mit mehr als einer Antriebsart. Sie können sowohl fahrdrahtunabhängig oder mit gehobenem Stromabnehmer verkehren. Sie werden unterschieden nach Triebfahrzeugen mit „Last-Mile-Paket“ (vollwertiger Elektroantrieb mit Diesel-Hilfsmotor zur Überbrückung kurzer Abschnitte ohne Fahrdraht) und kombinierten Triebfahrzeugen mit mehreren vollwertigen Antriebssystemen, die ohne Wechsel des Triebfahrzeuges fahrdrahtunabhängig und mit gehobenem Stromabnehmer Züge vom Anfangs- bis zum Endbahnhof befördern können. Werden mehrere arbeitende Triebfahrzeuge, von denen mindestens jeweils eines fahrdrahtunabhängig und eines mit gehobenem Stromabnehmer verkehren kann, mit Mehrfachtraktionssteuerung gefahren, gelten diese ebenfalls als Mehrkraft-Tfz.

Mitarbeiter

Mitarbeiter, im Sinne des bahnbetrieblichen Regelwerks, sind Personen, die Tätigkeiten im Bahnbetrieb selbstständig nur verrichten dürfen, wenn sie für diese Tätigkeiten geprüft und mit ihrer Ausführung beauftragt sind.

Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb

Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb sind Bremsprobeberechtigte, Heizer, die örtliche Aufsicht, Rangierbegleiter, Triebfahrzeugbegleiter, Triebfahrzeugführer, Wagenuntersuchungsbeamte, Zugführer und Zugschaffner sowie weitere Mitarbeiter mit sicherheitsrelevanten Aufgaben.

Mitfahrerstand

Mitfahrerstände sind die auf Rangierlokomotiven oder anderen Triebfahrzeugen eingerichteten Standflächen einschließlich der Festhaltemöglichkeiten, von denen aus Lokrangierführer die Lokomotiven mittels Funkfernsteuerungssystemen steuern oder von denen aus Rangierbegleiter die Fahrwegbeobachtung ausführen können.

Nachgeschobene Züge

Nachgeschobene Züge sind ▸Züge, in denen mindestens ein ▸arbeitendes Triebfahrzeug an der Spitze läuft oder von der Spitze aus gesteuert wird und in denen bis zu zwei ▸arbeitende Triebfahrzeuge laufen, die nicht von der Spitze aus gesteuert werden.

Nebenfahrzeuge

Nebenfahrzeuge werden unterschieden in Nebenfahrzeuge mit Kraftantrieb und in Nebenfahrzeuge ohne Kraftantrieb. Bestimmungen für ▸Triebfahrzeuge gelten auch für Nebenfahrzeuge mit Kraftantrieb, sofern es nicht im Einzelfall anders bestimmt ist.

Nebengleise

Nebengleise sind Gleise, die planmäßig nicht von ▸Zügen befahren werden.

NL (Non Leading)

Betriebsart bei ETCS, die der Triebfahrzeugführer der Zuglokomotive bei Vorspann bzw. eines mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeuges wählen muss.

Notbremsüberbrückungsabschnitt

Ein Notbremsüberbrückungsabschnitt ist ein durch NBÜ-Kennzeichen gekennzeichneter Abschnitt, in dem ▸Züge bei einer Notbremsung nicht anhalten sollen.

Notfallmanager

Der Notfallmanager ist der für den Notfallbezirk zuständige Mitarbeiter des EIU.

Notfallmitarbeiter

Der Notfallmitarbeiter ist der im Ereignisfall zuständige Mitarbeiter des EVU, der den Notfallmanager berät und Maßnahmen im EVU veranlasst. In einigen Regelwerken wird der Notfallmitarbeiter als Notdienst EVU bezeichnet.

NP (No Power)

Betriebsart bei ETCS, in die das ETCS-Fahrzeuggerät wechselt, wenn die Stromversorgung ausgeschaltet ist.

Örtliche Regelung

Örtliche Regelungen sind zusätzliche und abweichende Regelungen, die nur die Örtlichkeit betreffen. Örtliche Regelungen können enthalten sein zum Beispiel in:

- der Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV),
- den Bedienungsanweisungen für Anschlussbahnen,
- den ▸Örtlichen Zusätzen

oder

- dem ▸Streckenbuch.

Örtliche Zusätze

Örtliche Zusätze sind zusätzliche und abweichende Regelungen zu Inhalten von Regelwerken, welche für bestimmte Betriebsstellen gelten. Diese werden den Mitarbeitern vom EVU bekanntgegeben.

Ortsstellbereich

Ein Ortsstellbereich ist ein Bereich in Nebengleisen mit ortsgestellten Weichen und Gleissperren, in dem ausschließlich rangiert wird. Die Weichen und Gleissperren werden einzeln ggf. in Gruppen (elektrischer Antrieb) umgestellt. Die Bedienung erfolgt durch das Rangierpersonal. Zug- und Rangierstraßen sind nicht vorhanden.

Ein für eine Rangierfahrt Halt gebietendes Signal begrenzt Ortsstellbereiche nach außen. Der Beginn eines Ortsstellbereiches kann durch ein Orientierungszeichen nach Modul 301.9001 gekennzeichnet sein.

OS (On Sight)

Betriebsart bei ETCS, bei der ein Zug auf Sicht fahren muss, und zwar mit einer ▸ETCS-Fahrterlaubnis, die dem Triebfahrzeugführer mit einem Symbol in der Führerraumanzeige angezeigt wird. ETCS überwacht die maximal zulässige Geschwindigkeit für Fahren auf Sicht und das Ende der ETCS-Fahrterlaubnis.

Override EOA

Funktion im ETCS-Fahrzeuggerät, die es dem Triebfahrzeugführer ermöglicht, aus den ETCS-Betriebsarten FS oder OS in die ETCS-Betriebsart SR zu wechseln sowie an einem ETCS-Halt vorbeizufahren.

Planmäßige Halte

Ein planmäßiger Halt kann

- als ▸Fahrplanhalt im Fahrplan bzw. in einer Fahrplananordnung angeordnet sein oder
- als zusätzlicher Halt angeordnet werden. Diese Anordnung darf das Eisenbahnverkehrsunternehmen erteilen.

PT (Post Trip)

Betriebsart bei ETCS, in die das ETCS-Fahrzeuggerät wechselt, nachdem der Triebfahrzeugführer im Stilstand die Betriebsart TR bestätigt hat.

Rangieren

Rangieren ist das Bewegen von ▸ Fahrzeugen im Bahnbetrieb, ausgenommen das Fahren der ▸ Züge. Das Bewegen von ▸ Fahrzeugen im Baugleis ist Rangieren. Beim Rangieren wird nach den nachfolgenden 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.

Regelbuch

Das Regelbuch enthält alle wesentlichen betrieblichen und technischen Anweisungen für Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb. Das Regelbuch kann sich aus mehreren Teilen zusammensetzen und elektronisch bereitgestellt werden.

Regelungen

Regelungen umfassen Hinweise, Regeln, Vorgaben, Anordnungen und Anweisungen, die der Mitarbeiter, sofern diese für seine Tätigkeiten zutreffen, kennen und beachten muss.

Regelungen des EVU

Regelungen des EVU sind die zum Betriebsregelwerk weiterführenden, ergänzenden und/oder abweichenden Regelungen, die das EVU eigenständig erstellt und bekannt gibt.

Regelfahrzeuge

Regelfahrzeuge werden unterschieden nach ▸ Triebfahrzeugen und ▸ Wagen.

Regelgleis

Das Gleis, das auf zweigleisiger, freier Strecke in der gewöhnlichen Fahrtrichtung befahren wird, wird als Regelgleis bezeichnet.

Regelhalt

Ein Regelhalt ist ein ▸ Fahrplanhalt, bei dem ein Zug auf der ▸ Betriebsstelle halten muss.

Regelzüge

Regelzüge sind ▸ Züge, die nach einem im Voraus festgelegten Fahrplan täglich oder an bestimmten Tagen verkehren.

Release Speed

Die Release Speed erlaubt in ETCS-Level 1 die Fahrt bis zu dem Signal mit der ▸ Balisengruppe, die der ETCS-Fahrzeugeinrichtung eine neue ▸ ETCS-Fahrterlaubnis übermittelt.

In ETCS-Level 2 dient die Release Speed dem Ausgleich der Ungenauigkeiten der Wegmessung, indem sie es ermöglicht, bis zum zugehörigen Hauptsignal, zum Signal Ne 14, bis zum Blockkennzeichen oder bis zu einem Gleisabschluss vorzufahren.

SB (Stand By)

Betriebsart bei ETCS, bei der die ETCS-Fahrzeugeinrichtung in Bereitschaft ist und die dem Triebfahrzeugführer durch ein Symbol in der Führerraumanzeige angezeigt wird. In der Betriebsart SB ist der Zug noch ohne ▸ ETCS-Fahrterlaubnis.

SF (System Failure)

Betriebsart bei ETCS, in die die ETCS-Fahrzeugeinrichtung bei sicherheitsrelevanten Fehlern wechselt. Gleichzeitig leitet die ETCS-Fahrzeugeinrichtung eine Zwangsbremsung ein.

Schleppen

Schleppen ist das Befördern nicht arbeitender, betriebsfähiger Triebfahrzeuge.

Schneeräumfahrten

Schneeräumfahrten sind Fahrten mit arbeitenden Schneeräumern - außer Fahrten mit Schneepflügen, die mit dem ▸ Triebfahrzeug fest verbunden sind.

Schwungfahrabschnitt, Schwungfahrstelle

Schwungfahrabschnitte bzw. Schwungfahrstellen, sind Gleisabschnitte, welche nur mit gesenkten Stromabnehmern befahren werden dürfen.

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.

Selbstrettungskonzept

Das Selbstrettungskonzept (SRK) beschreibt die technischen, organisatorischen und operativen Maßnahmen der Selbstrettung von Reisenden, Begleitpersonal und anderen Personen im Zug im Ereignisfall.

SH (Shunting)

Betriebsart bei ETCS, bei der ein Zug oder eine Rangierfahrt ohne ▸ ETCS-Fahrterlaubnis fahren kann und die ETCS dem Triebfahrzeugführer durch ein Symbol in der Führerraumanzeige anzeigt; die ▸ Fahrterlaubnis erhält der Triebfahrzeugführer durch einen Befehl bzw. beim Rangieren durch Zustimmung des Weichenwärters.

Sichern (gegen unbeabsichtigte Bewegung)

„Sichern gegen unbeabsichtigte Bewegung“ oder kurz „Sichern“ ist das Verhindern unbeabsichtigter Bewegungen von Fahrzeugen, Zügen oder Zugteilen. In einigen Regelwerken wird statt des Begriffs „Sichern gegen unbeabsichtigte Bewegung“ der Begriff „Festlegen“ verwendet.

Signalgeführt

▸ Züge sind signalgeführt, wenn sie nicht ▸ anzeigegeführt sind.

Sollgeschwindigkeit

Die Sollgeschwindigkeit ist die als V-soll angezeigte Geschwindigkeit für einen ▸ anzeigegeführten Zug, mit der ein Zug fahren kann, ohne dass LZB oder ETCS eine Warnung ausgibt oder eine Bremsung einleitet.

Sperrfahrten

Sperrfahrten sind ▸ Züge oder ▸ Kleinwagenfahrten, die in ein Gleis der freien Strecke eingelassen werden, das gesperrt ist.

Spezialtransporte

Spezialtransporte sind außergewöhnliche Transporte wie z. B. Trafotransporte, welche das Lademaß über die gemäß Nutzungsbedingungen des EIU dargestellte Umrisslinie hinaus überschreiten und/oder besondere Schwerwagentransporte, die eine vertiefende technische Untersuchung erfordern. Bei Spezialtransporten sind in der Regel besondere betriebliche Bedingungen bei der Beförderung zu beachten.

SR (Staff Responsible)

Betriebsart bei ETCS, bei der ETCS die zulässige Geschwindigkeit für SR und das Ende der Fahrterlaubnis durch Balisen mit der Information „Halt für Züge in der ETCS-Betriebsart SR“ am Signal Ne 14 überwacht. ETCS zeigt dem Triebfahrzeugführer die Betriebsart SR durch ein Symbol in der Führerraumanzeige an. Die Fahrterlaubnis er-

hält der Triebfahrzeugführer durch einen Befehl, bei ETCS-Level 1 auch durch ein Signal oder bei ETCS-Level 2 auch durch eine Textmeldung.

Strecken mit Stichstreckenblock

Strecken mit Stichstreckenblock sind eingleisige Stichstrecken, die mit Streckenblock ausgerüstet sind und nur aus einem Zugfolgeabschnitt bestehen. Dabei befinden sich alle Bedieneinrichtungen des Stichstreckenblocks auf der angrenzenden Zugmeldestelle.

Streckenbuch

Das Streckenbuch enthält

- die Angaben des Infrastrukturbetreibers gemäß FV-DB bzw. FV-NE (Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)),
- die ggf. dazu ergänzenden Regelungen des EVU (z.B. ▸ örtliche Zusätze).

Die Angaben des Infrastrukturbetreibers können enthalten sein z.B.

- im Fahrplan

  und

- den Angaben zu vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten (La).

Tätigkeit

Tätigkeiten sind Arbeiten, für die eine besondere Ausbildung, Unterweisung und/oder Prüfung erforderlich ist.

TR (Trip)

Betriebsart bei ETCS, in die das ETCS-Fahrzeuggerät nach Überfahren eines ETCS-Haltes oder in bestimmten Störsituationen wechselt.

Transportverantwortlicher/Transportoffizier

Der Transportverantwortliche stellt bei begleiteten Transporten das Bindeglied zwischen den Mitarbeitern im Bahnbetrieb und den Begleitpersonen dar. Er übernimmt in erster Linie die Kommunikation mit den Mitarbeitern im Bahnbetrieb und die Einweisung der Begleitpersonen zu den Verhaltensweisen beim Eisenbahntransport. Er hat die Verantwortung für die Begleitpersonen während des Transportes und ist diesen weisungsbefugt. Bei Militärtransporten wird diese Funktion vom Transportoffizier wahrgenommen. Bei Spezialtransporten können weitere/ abweichende Regeln vorgegeben sein.

Triebfahrzeuge

Triebfahrzeuge sind Lokomotiven, Triebwagen, Triebköpfe und Triebzüge sowie Kleinlokomotiven.

Triebfahrzeugpersonal

Zum Triebfahrzeugpersonal zählen Triebfahrzeugführer, Triebfahrzeugbegleiter und Heizer.

Überholen

Beim Überholen fährt ein Zug an einem anderen Zug derselben Fahrtrichtung vorbei.

Überleitstellen

Überleitstellen sind ▸ Blockstellen der freien Strecke, wo ▸ Züge auf ein anderes Gleis derselben Strecke übergehen können. Eine Überleitstelle wird durch ihre Blocksignale begrenzt. Bestimmungen für ▸ Abzweigstellen gelten auch für Überleitstellen, sofern es nicht im Einzelfall anders bestimmt ist.

Überwachende Zugmeldestelle

Überwachende Zugmeldestelle ist die in einer Betra bezeichnete ▸ Zugmeldestelle, ab der ein Gleis der freien Strecke während unterbrochener Arbeitszeit gesperrt werden soll.

Umleiten

Beim Umleiten fährt ein Zug über eine andere als die im Fahrplan angegebene Strecke.

UN (Unfitted)

Betriebsart bei ETCS, die nur im ETCS-Level 0 möglich ist. In der Betriebsart UN liest das ETCS-Fahrzeuggerät die Balisen und kann eine Verbindung zur ETCS-Zentrale aufbauen. Das Fahrzeuggerät überwacht die zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h bei nicht wirksamer Zugbeeinflussung.

Unfallmeldestelle

Die Unfallmeldestelle ist die zentrale Stelle eines EIU, die im Ereignisfall für ein bestimmtes Gebiet Notrufe und Meldungen über Ereignisse und Gefahren im Zusammenhang mit dem Eisenbahnverkehr entgegennimmt und betriebliche Maßnahmen der EIU und der EVU sowie weitere Maßnahmen veranlasst. Sofern vom EIU nicht anders festgelegt, nimmt der Fahrdienstleiter die Aufgaben der Unfallmeldestelle wahr.

Verkehrliche Abfahrtzeit

Die verkehrliche Abfahrtzeit ist die für eine Betriebsstelle in den Auskunftsmedien und in den Fahrgastinformationen am Bahnsteig veröffentlichte Zeit.

Die verkehrliche Abfahrtzeit ist für den Reisenden die maßgebliche Zeit.

Verlassensfeststellung

Die Verlassensfeststellung umfasst die Prüfung, dass ▸ Zugfolgeabschnitte oder einzelne Gleisabschnitte von ▸ Fahrzeugen geräumt sind. Bei der Verlassensfeststellung wird das Freisein durch das Auswerten der ordnungsgemäß wirkenden Einrichtungen

des Streckenblocks oder der Gleisfreimeldeanlage oder, wo diese nicht vorhanden sind, durch das Auswerten von Einträgen und Meldungen geprüft.

Verschieben

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

Versuchsfahrten

Versuchsfahrten sind Fahrten, die nach abweichenden Regeln verkehren. Diese sind in einer Fahrplananordnung gegeben.

Virtuelle Blockstelle

Virtuelle Blockstellen gibt es auf Streckenabschnitten mit ETCS und LZB. Sie sind eingerichtet: *

- auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale an allen Signalen Ne 14. *
- an Blockkennzeichen. *

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.

Vorgesetzte

Vorgesetzte sind der Unternehmer selbst oder die Personen innerhalb der Organisationsstruktur, denen die Befugnis erteilt wurde, Anordnungen an nachgeordnete Personen zu erteilen. Vorgesetzte sind in ihrem Zuständigkeitsbereich den unterstellten Personen weisungsbefugt, insbesondere bezüglich der Sicherheit und des Arbeits-, Umwelt-, Brand- und Gesundheitsschutzes.

Wagen

Wagen werden eingeteilt in

- Reisezugwagen, hierzu zählen Personen-, Reisezuggepäck-, Autoreisezug- und Postwagen
- Güterwagen.

Wageneinheiten *

Wageneinheiten sind aus mehrere Einzelwagen ständig gekuppelte Einheiten, die im Betrieb nicht getrennt werden können und von denen jeder Einzelwagen mit einem Laufwerk ausgerüstet ist. Wageneinheiten haben nur eine Wagennummer und enthalten Anschriften für nur einen Wagen. * * * *

Weichenwärter

Weichenwärter wirken bei der Durchführung des Rangierens mit. Sie verständigen beim Rangieren Triebfahrzeugführer, Rangierbegleiter, benachbarte Weichenwärter, Schrankenwärter oder Fahrdienstleiter. Sie stimmen beim Rangieren Fahrzeugbewe-

gungen zu. Verständigung und Zustimmung entfallen, wenn in ▸Ortsstellbereichen rangiert wird.

Weichenwärter können an der Durchführung von Zugfahrten beteiligt sein.

* Fahrdienstleiter und Weichenwärter sind in den Richtlinien 408.01 - 06 und 408.48 zusammenfassend in Kurzform auch als „Bediener“ angesprochen.

Wendezüge

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

Zielentfernung

Die Zielentfernung ist die Entfernung zum Ort, an dem die Geschwindigkeit eines Zuges gleich oder niedriger sein muss als die vorgegebene ▸Zielgeschwindigkeit.

Zielgeschwindigkeit

Die Zielgeschwindigkeit ist die Geschwindigkeit, die am durch die ▸Zielentfernung vorgegebenen Ort erreicht sein muss. Die Zielgeschwindigkeit 0 km/h zeigt einen zu erwartenden LZB-Halt oder ETCS-Halt an.

Zufahrtsicherungssignal

Ein Zufahrtsicherungssignal ist das letzte Hauptsignal vor einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale.

Zugaufsicht

Die Zugaufsicht umfasst das Feststellen der Abfahrbereitschaft eines Zuges sowie das Erteilen des Abfahrauftrages.

Die Zugaufsicht kann durch den Zugführer, eine örtliche Aufsicht oder den Triebfahrzeugführer wahrgenommen werden.

Züge

Züge sind auf die freie Strecke übergehende oder innerhalb eines ▸Bahnhofs nach einem Fahrplan verkehrende einzeln fahrende ▸Triebfahrzeuge oder Einheiten, die zusammengesetzt sein können aus ▸arbeitenden Triebfahrzeugen oder arbeitenden ▸Triebfahrzeugen und dem Wagenzug, in den ▸Wagen oder nicht ▸arbeitende Triebfahrzeuge eingestellt sind.

Geeignete ▸Nebenfahrzeuge dürfen wie Züge behandelt oder in Züge eingestellt werden. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt dem ▸Zugpersonal bekannt, welche ▸Nebenfahrzeuge für Züge geeignet sind.

Züge werden in Reise- und Güterzüge eingeteilt.

Züge des Gelegenheitsverkehrs

Züge des Gelegenheitsverkehrs sind ▸Züge, die auf besondere Anordnung an bestimmten Tagen

- nach einem im Voraus festgelegten und bekannt gegebenen Fahrplan (Bedarfszüge) oder
- nach einem von Fall zu Fall besonders aufgestellten Fahrplan

verkehren.

Zugfahrt mit besonderem Auftrag

Eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag ist eine Zugfahrt, die der Fahrdienstleiter nicht durch ▸ Fahrtstellung eines Hauptsignals oder einem daraus abgeleiteten Auftrag LZB-Fahrt bzw. einer ▸ ETCS-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. 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.

Zugbegleiter, Zugbegleitpersonal

Zum Zugbegleitpersonal, den Zugbegleitern, zählen Zugführer und Zugschaffner.

Zugpersonal

Zum Zugpersonal zählen das Triebfahrzeugpersonal und das Zugbegleitpersonal.

❑



A	N
B	O
C	P
D	Q
E	R
F	S
G	T
H	U
I	V
J	W
K	X
L	
M	Z

Das Abkürzungsverzeichnis enthält die für das Regelbuch relevanten Abkürzungen der Richtlinie 408, der FV-NE, der Richtlinien 436/437, des VDV-Betriebsregelwerks sowie der EVU-Zusatzmodule. Darüber hinaus sind einige weitere im Bahnbetrieb häufig verwendete Abkürzungen enthalten.

Abkürzungen dürfen zusammengesetzt werden, z. B. AutomHET für Automatische Hilfseinschalttaste.

In den Spalten „FV-NE“ und „Ril 436/437“ sind nur die Abkürzungen aufgeführt, die von den Abkürzungen in der ersten Spalte abweichen oder im Übrigen nicht verwendet werden.

FV-DB, BRW, Zusatzmodule, Sonstige	FV-NE	Ril 436/437	Bedeutung
Abzw			Abzweigstelle
AC			Alternating Current (Wechselstrom)
ADR			Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße
AFB			Automatische Fahr- und Bremssteuerung
AK			Automatische Kupplung
	Ak	Ak	Ankunftmeldung
Anst			Anschlussstelle
AOS			Ausfahrschrankenöffnungsschalter
AS			Automatische Stromabnehmer-Senkeinrichtung
aS			Außergewöhnliche Sendung
Asig			Ausfahrsignal
Aufz			Außergewöhnliches Fahrzeug
AutomET			Automatische Einschalttaste
AutomHET			Automatische Hilfseinschalttaste
Avsig			Ausfahrvorsignal
AVV			Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen
Awanst			Ausweichanschlussstelle
BA			Bauart (z.B. Wagen, Schneepflug, Schneefräse)
BAMOWAG			Bahnmotorwagen
	Bef		Befehl
Betra			Betriebs- und Bauanweisung
Bst			Betriebsstelle
BEU			Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung
Bf			Bahnhof
	Bfo		Bahnhofsfahrordnung
Bft			Bahnhofsteil
Bgl			Baugleis
Bk			Blockstelle
Bksig			Blocksignal
Bkvsig			Blockvorsignal
Bkz			Blockkennzeichen *

FV-DB, BRW, Zusatzmodule, Sonstige	FV-NE	Ril 436/437	Bedeutung
BözM			Betrieblich örtlich zuständiger Mitarbeiter (Ortsstell-bereiche)
BR			Baureihe
Brh			Bremshundertstel
BRW			Betriebsregelwerk
Bstg			Bahnsteig
BÜ			Bahnübergang
BUVO-NE			Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisen-bahnen
BZ			Betriebszentrale
CBT			Computerbasiertes Training
DB			Deutsche Bahn
DC			Direct Current (Gleichstrom)
DGUV			Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
DIN			Deutsches Institut für Normung
	Dksig		Deckungssignal
Dkst			Deckungsstelle
dLox			Anwendung zur Erfassung von Störungen an Trieb-fahrzeugen
DS			Druckschrift
DV			Dienstvorschrift
EBA			Eisenbahn-Bundesamt
EBL			Eisenbahnbetriebsleiter
EBO			Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
E-Bremse			Elektrische Bremse (Dynamische Bremse)
EFF			Eisenbahnfahrzeug-Führerschein nach VDV
EFR			Elektronische Fahrtenregistrierung
EG			Empfangsgebäude
EHG			Einheitshilfsgerätewagen
EIU			Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ep			elektropneumatisch
Esig			Einfahrsignal
Est			Einsatzstelle
		ESZB	Elektronisch signalisierter Zugleitbetrieb
ET			Einschalttaste
ETCS			European Train Control System (Europäisches Zug-beeinflussungssystem)
Evsig			Einfahrvorsignal
EVU			Eisenbahnverkehrsunternehmen
EZB			Elektronischer Zugbericht
	Fa		Fahranfrage
FBG			Fernsteuerbediengerät
FBOA			Festbremsortungsanlage
Fdl			Fahrdienstleiter
	Fe	Fe	Fahrerlaubnis
FFST			Funkfernsteuerung
FfZ			Fahrplan für Zugmeldestellen

FV-DB, BRW, Zusatzmodule, Sonstige	FV-NE	Ril 436/437	Bedeutung
fmdl			fernmündlich
Fpl			Fahrplan
Fplm			Fahrplan-Mitteilung
Fplo			Fahrplananordnung
FS			ETCS-Betriebsart FS (Full Supervision)
Fspr, F			Fernsprecher
FSÜ			Fahr- und Stillstandsüberwachung
FV-DB			Fahrdienstvorschrift DB InfraGO AG (Richtlinie 408) *
FV-NE			Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
Fz			Fahrzeug, Fahrzeuge
Fz-G			Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 Hz- oder 100 Hz-Gleisstromkreisen
GAF			Gleisarbeitsfahrzeug
Gbf			Güterbahnhof
gez.			gezeichnet
Ggl			Gegengleis
Gl			Gleis
GL			Grenzlast
GLK			Gemischtluftkupplung
GM			Grenzzeichenfreimeldung
GNT			Gleisneigetechnik
Gs			Gleissperre
GSM			Global System for Mobile Communications (Globales System für mobile Kommunikation)
GSM-R			Global System for Mobile Communications-Rail
GWB			Gleiswechselbetrieb
Gz			Güterzug
GZK			Gemischtzugkupplung
Hbf			Hauptbahnhof
HBL			Hauptluftbehälterleitung
Heißl			Heißläufer
HET			Hilfseinschalttaste
Hg			Höchstgeschwindigkeit
HL			Hauptluftleitung
HM			Haltmeldung
HOA			Heißläuferortungsanlage
Hp			Haltepunkt
Hs			Sperrsignal - Formsignal
Hst			Haltestelle
Hz	Lokh		Heizer
i. A.			im Auftrag
ICE			Intercity-Express
IRE			Internet-Rückfallebene EBuLa
IS			ETCS-Betriebsart IS (Isolation)

FV-DB, BRW, Zusatzmodule, Sonstige	FV-NE	Ril 436/437	Bedeutung
IS-Leitung			Informations- und Steuerleitung (ehem. UIC-Steuerleitung)
k.A.			keine Anwendung
KIN			Kundenbetreuer im Nahverkehr
Kl			Kleinwagen
KV			Kombinierter Verkehr
La			Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten
Lfsig			Langsamfahrsignal
Lfst			Langsamfahrstelle, vorübergehende
LM			Leuchtmelder
LNT			leichter Nahverkehrstriebwagen
LQ			Limited Quantities (begrenzte Menge verpacktes Gefahrgut)
Lrf			Lokrangierführer
Ls			Sperrsignal - Lichtsignal
Lü			Lademaßüberschreitung
LüK			Länge über Kupplung
LüP			Länge über Puffer
LS			ETCS-Betriebsart LS (Limited Supervision)
Lz			Triebfahrzeugleerfahrt
LZB			Linienförmige Zugbeeinflussung
Mbr			Mindestbremshundertstel
MBW			Militärbegleitwagen
mdl			mündlich
MEGC			Multiple Element Gas Container (Gascontainer mit mehreren Elementen)
MER			Mobilitätseingeschränkte Reisende
MESZ			Mitteleuropäische Sommerzeit
MEZ			Mitteleuropäische Zeit
MFA			Modulares Führerraumanzeigegerät
MFD			Modulares Führerraumdisplay
Mg-Bremse			Magnetschienenbremse
Min			Minute(n)
Min. oder M			Uhrzeit in Vordrucken - Minutenspalte
MISS			Multifunktionales Instandhaltungsfahrzeug Streckeninfrastruktur
MISS MZF			Multifunktionales Instandhaltungsfahrzeug Streckeninfrastruktur – Mehrzweckfahrzeug
MISS LST			Multifunktionales Instandhaltungsfahrzeug Streckeninfrastruktur – Leit- und Sicherungstechnik
Mk-Tfz			Mehrkrafttriebfahrzeug *
MPS			Mobiles Produktionssystem
MTD			Maschinentechnisches Display
NBÜ			Notbremsüberbrückung
NE			Nichtbundeseigene Eisenbahn
Nfz			Nebenfahrzeug

FV-DB, BRW, Zusatzmodule, Sonstige	FV-NE	Ril 436/437	Bedeutung
NL			ETCS-Betriebsart NL (Non Leading)
NP			ETCS-Betriebsart NP (No Power)
NTC			ETCS-Level NTC (National Train Control)
o. Zub			ohne Zugbegleiter
öA			örtliche Aufsicht, bei FV-NE ▶ Aufsb oder öBb
OB			Ortsstellbereich
	öBb		Örtlicher Betriebsbediensteter, bei FV-DB ▶ öA
		ÖBE	Örtliche Bedieneinrichtung
		öBfFdl	örtlicher Bahnhofsfahrdienstleiter
	öBl		örtlicher Betriebsleiter
OE			Organisationseinheit
OS			ETCS-Betriebsart OS (On Sight)
öZ			örtliche Zusätze
P			Posten
Pbf			Personenbahnhof
PED			Personaleinsatzdisponent
Pk			Produktionskoordinator regional (DB Cargo)
Pl, pl			Plan, planmäßig
PLT			Papierloser Transport
PnA			Prüfung nach Abstellung
PS			ETCS-Betriebsart PS (Passive Shunting)
PSA			Persönliche Schutzausrüstung
PT			ETCS-Betriebsart PT (Post Trip)
PVG			Produktionsverfahren Güterverkehr
PZB			Punktförmige Zugbeeinflussung
QR-Code			Quick Response-Code (schnelle Reaktion – zweidimensionaler Code)
$_{R}$-Maß			Wert für die Flankensteilheit der Spurkränze
Ra			Rangierarbeiter
Rb			Rangierbegleiter
Rbf			Rangierbahnhof
Rgl			Regelgleis
Ri			Richtung
Ril			Richtlinie *
RIC			Vereinbarung über den Austausch und die Benutzung der Reisezugwagen im internationalen Verkehr
RID			Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
RiM			Rail in Motion – System Tf-Tablet
RIS			Reisenden-Informations-System
RIV			Abkürzung für international einsatzfähige Güterwagen
RK			Rangierkupplung
RÜ			Reisendenübergang
Rz			Reisezug
rZD			regionaler Zugdisponent (DB Cargo)

FV-DB, BRW, Zusatzmodule, Sonstige	FV-NE	Ril 436/437	Bedeutung
SAT			Selbstabfertigung durch den Tf
Sbk			selbsttätige Blockstelle, selbsttätiges Blocksignal
Sbkvsig			Vorsignal eines selbsttätigen Blocksignals
SbV			Sammlung betrieblicher Vorschriften zur FV-NE
SB			ETCS-Betriebsart SB (Stand By)
Schrw			Schrankenwärter
Sch-Tfz	Schlok		Schiebetriebfahrzeug
SF			ETCS-Betriebsart SF (System Failure)
SH			ETCS-Betriebsart SH (Shunting)
Sifa			Sicherheitsfahrschaltung
Sig			Signal
Skl			Schwerkleinwagen
SL			ETCS-Betriebsart SL (Sleeping)
SN			ETCS-Betriebsart SN (STM National)
SO			Schienenoberkante
Sperrf			Sperrfahrt
Sperrfahrt Kl			Sperrfahrt Kleinwagen
SR			ETCS-Betriebsart SR (Staff Responsible)
Stör			Störung
SRK			Selbstrettungskonzept
Strebu			Streckenbuch
Stw			Stellwerk
		SZB	Signalisierter Zugleitbetrieb
TAV			Technikbasiertes Abfertigungsverfahren
Tb			Triebfahrzeugbegleiter
TB 0			Türblockierung ab 0 km/h
TEN			Trans-European Networks (Transeuropäische Netze)
Tf			Triebfahrzeugführer
TFS			Triebfahrzeugführerschein
TfV			Triebfahrzeugführerscheinverordnung
Tfz			Triebfahrzeug
Tfzf			Triebfahrzeugfahrt
TK			Triebkopf
TR			ETCS-Betriebsart TR (Trip)
TSI OPE			Technische Spezifikationen für die Interoperabilität „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“
TTK			TRANSPACT -Triebfahrzeug-Kupplung
TWb			Technische Wagenbehandlung
üZD			überregionaler Zugdisponent (DB Cargo)
UIC			Union internationale des chemins de fer (Internationaler Eisenbahnverband)
UN			ETCS-Betriebsart UN (Unfitted)
UN-Nummer			United Nations Gefahrgut-Kennzeichnungsnummer
unv			unverändert

FV-DB, BRW, Zusatzmodule, Sonstige	FV-NE	Ril 436/437	Bedeutung
Üs			Überwachungssignal
Üst			Überleitstelle
UT			Unwirksamkeitstaste
v Pl			vor Plan
VBKS			Verbundstoff-Bremsklotzsohlen
VDV			Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
	vE		vorsichtige Einfahrt
verk			verkehrt (verkehren)
VG			Verpackungsgruppe
VMZ			Maximal zulässige Geschwindigkeit des Zuges
Vsig			Vorsignal
vsl			voraussichtlich
W			Weiche
WB			Wirbelstrombremse
WBT			Webbasiertes Training
Weiterf			Weiterfahrt
Wg			Wagen
Wgm			Wagenmeister
Wgp			Wagenprüfer
WUB			Wagenuntersuchungsbeamter
Ww			Weichenwärter
X	... X		Achse (Radsatz)
Z			Zug
Za			Zugabfertiger (Funktion DB Cargo AG) *
ZB			Zusatzbescheinigung zum Triebfahrzeugführerschein
ZBA			Zugbildungsanlage
Zes			Zentralschaltstelle
Zf			Zugführer, Zugführer des eigenen Zuges
ZF			Zugfunk
ZLB			Zugleitbetrieb
	Zlst		Zugleitstelle
	Zlfst		Zuglaufstelle
	Zlm		Zuglaufmeldung
	Zlmst		Zuglaufmeldestelle
	Zlr	ZL	Zugleiter
	Zlstr		Zugleitstrecke
ZM			Zugschlussmeldung/ Zugvollständigkeitsmeldung
Zp			Zugpersonal
ZS			Zugsammelschiene
Zs			Zugschaffner
Zsig			Zwischensignal
Zub			Zugbegleiter
Zugv			Zugvorbereiter
Zvsig			Zwischenvorsignal

❑

zur Modulübersicht



A	N
B	O
C	P
D	Q
E	R
F	S
G	T
H	U
I	V
J	W
K	X
L	
M	Z

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
Zeichen				
¥ ▶ Yen-Zeichen				
A				
Abdrücken vorbereiten	DBCDE.4813	6		48
Bremsen	DBCDE.4813	6	(2)	48
Melden	DBCDE.4813	6	(4)	48
Sicherung gegen unbeabsichtigte Bewegung aufheben	DBCDE.4813	6	(5)	48
Trennstellen	DBCDE.4813	6	(1)	48
Zugschlusssignale	DBCDE.4813	6	(3)	48
Abfahrt				
Abfahrauftrag				
Bahnhöfe ohne Ausfahrsignal	BRW.5332A02	2	(5)	53
erteilen	BRW.5332	4	(2)	53
Lichtsignal	BRW.5332A02	2	(2)	53
mündlich	BRW.5332A02	2	(3)	53
Summer- und Klingelanlage	BRW.5332A02	2	(4)	53
Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt	408.2488	1	(1)	54
Abfahrts-, Durchfahrtszeit	408.2341A01	7	(2)	53
Bestätigung durch Begleitpersonal	DBCDE.5901	4	(8)	59
Fahrzeug an der Spitze steht über Signal hinaus	408.2331	3	(3)	53
Haltepunkt oder Haltestelle	408.2341	2	(7)	53
mehrere Züge stehen zur Abfahrt bereit	408.2331	3	(4)	53
Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt	408.2488	1	(1)	54
	408.4812	1	(1)	48
Zustimmung zur				
allgemein	408.2331	1		53
höhengleicher Übergang	408.2331	3	(7)	53
Signal nicht sichtbar	408.2331	3	(1)	53
Stichstrecke	408.2487	2	(1)	54
Wortlaut	408.2487	2	(2)	54
Sperrfahrt	408.2481	5		54
Abfahrbereitschaft				
An den Fahrdienstleiter melden, Zeitpunkt	DB.2321	2		53 *
Besonderheiten	DBREGIO.5332	5		53
Grundsatz	BRW.5332	1		53
Melden, dass der Zug abfahrbereit ist	BRW.5332	3		53
Wann ist ein Zug abfahrbereit	BRW.5332	2		53
Zusätzliche Regelungen für Reisezüge	BRW.5332	4		53
Abfall ▶ Beförderung von Abfällen	BRW.4313	2		43
Abgangs- und Zielbahnhof	BRW.4311A01	9	(1)	43
Abgesetzte Fahrzeuge	BRW.4311A01	11	(3)	43

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Abgrenzung von Tätigkeiten	408.4802	3		48	
Ablaufen					
Bremsbesetzung	408.4821	1	(4)	48	
Drehgestellgüterwagen	408.4818	4	(1)	48	*
zustimmen	408.4813	3	(3)	48	
Ablöser nicht dienstfähig	BRW.1111	4	(4)	11	
Abschleppen	BRW.6101	5		61	
	DB.6101	5		61	
Dokumentation	DB.6101	5	(2)	61	
nicht selbst vorbereitet	DB.6101	5	(3)	61	
Voraussetzungen	BRW.6101	5	(1)	61	
Abstellen					
Abschnitte freihalten	408.2351	1	(2)	53	
	408.4831	1	(1)	48	
niedrige Außentemperatur	BRW.6110	1	(5)	61	
	DBREGIO.6110	1	(5)	61	
Triebfahrzeuge	BRW.6102	2	(3)	61	
mit HL-gesteuerte Federspeicherbremse	DB.6901	2	(4)	69	
Zug oder Zugteil	408.2351	1		53	
auf der freien Strecke	408.2351	3		53	
Abstoßen und Ablaufen					
Abstände der Fahrzeuge	408.4818	3		48	*
Arbeitsunterlagen	DBCDE.4818Z01			48	
Bremsen	408.4821	1	(3)	48	
durchführen	DBCDE.4818	9		48	*
Ablaufbeginn und - Durchführung	DBCDE.4818	9	(3)	48	*
Beidrücken	DBCDE.4818	9	(6)	48	*
Fahrzeuge aufhalten	DBCDE.4818	9	(5)	48	*
Rangierzettel/Trennstellenliste	DBCDE.4818	9	(1)	48	*
Spitzensicherung	DBCDE.4818	9	(4)	48	*
Verständigung	DBCDE.4818	9	(2)	48	*
Entkuppeln in der Bewegung	BRW.4818	1	(2)	48	
Wagen aufhalten	BRW.4818	1	(3)	48	
Zulässigkeit	BRW.4818	1	(1)	48	
Abweichen					
Einsatzplan	DBCDE.1111Z01	5	(1)	11	
Fahrordnung	408.2462	1	(1)	54	
Abweichende Regelungen	BRW.0100	5		0	
Abzweigstellen					
Gleiswechselbetrieb	408.2462	1	(3)	54	
Sperrfahrten	408.2481	2	(3)	54	
Achtungspfiff	BRW.5332A01	1	(2)	53	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
Alkohol und Rauschmittel	BRW.1101	5	(3)	11
Allgemeine Arbeitsschutzregeln	BRW.1220			12
	DBCDE.1220			12
Anfahren	BRW.6101	4	(1)	61
	BRW.6110	2	(1)	61
	BRW.6120	1	(4)	61
Anfahrprobe				
Ablauf	BRW.5333	3	(3)	53
	DBCDE.4814	12	(3)	48
bei Güterzügen	BRW.5333	3		53
beim Rangieren	DBCDE.4814	12		48
ohne Unregelmäßigkeiten	BRW.5333	3	(6)	53
	DBCDE.4814	12	(5)	48
Unregelmäßigkeiten	BRW.5333	3	(4)	53
	DBCDE.4814	12	(4)	48
Anfordern von Hilfe	408.2571	2	(1)	55
Angaben				
Ankunfts- und Abfahrtszeiten	DBREGIO.2691	8	(1)	56
Fahrplan	408.2341A01			53
Meldezettel				
Abstellung	BRW.5351A01			53
	DBCDE.4831A01			48
Zugvorbereitung	DB.4321A01			43
Anhängelasten	DB.6140	4	(1)	61
Ankunft am Zugendbahnhof	DBCDE.5911	1		59
Ankunftsmeldung	DBCDE.5911	1	(1)	59
Ankunfts- und Abfahrtzeiten	408.2341A01	7		53
Anleitung				54
Führen Bremszettel	BRW.4312A01			43
internationaler Bremszettel Güterzüge	BRW.4312A31			43
Führen Meldezettel Abstellung	DBCDE.4831A01			48
Allgemeines	DBCDE.4831A01	1		48
Angaben zur Sicherung	DBCDE.4831A01	3		48
Kopfzeile des Vordrucks	DBCDE.4831A01	2		48
Führen Wagenliste	BRW.4311A01			43
internationale Wagenliste Güterzüge	BRW.4311A31			43
internationale Wagenliste Reisezüge	BRW.4311A21			43
Führen Unterschriftenblatt	DBCDE.5901A01			59
Anordnungen über den Zugverkehr	BRW.5401			54
Abweichungen	BRW.5401	1	(2)	54
Aufbewahrung	BRW.5401	2	(3)	54
Ausfüllhinweise	BRW.5401	2	(4)	54
Ansage des freien Fahrwegs ▶ Rangieren	408.4814	5	(1)	48

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
Anschlussstelle				
Sperrfahrten	408.2481	2	(3)	54
Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt	408.4812	1	(3)	48
Ansprechpartner				8
erster	BRW.1210	1	(6)	12
für Rettungskräfte	BRW.8581	4	(3)	8
Anweisungen des EVU	BRW.1210	1	(3)	12
Anwendung „Einsatzplan“	DBCDE.1111Z01	5	(1)	11
Anzeichen für eine Oberleitungsstörung	BRW.6106	2	(1)	61
Anzeigegeführt				
Arten der Zustimmung ▶ Zustimmung	408.2331	2	(2)	53
Auftrag zur Fahrt ins Gegengleis	408.2463	1	(2)	54
Rangieren zustimmen	408.4813	3	(1)	48
Streckenbeobachtung	408.2341	1	(2)	53
Zugfahrt mit besonderem Auftrag	408.2456	1	(2)	54
Arbeiten				
ETCS-Streckeneinrichtung	408.2475	2		54
LZB-Streckeneinrichtung	408.2475	1		54
Arbeitende Triebfahrzeuge	BRW.4311A01	1	(3)	43
	DB.4701	3	(10)	53
	BRW.5301	1	(1)	53
Arbeit				
Beginn und Ende	408.4802	5		48
Übergabe	408.4802	6	(1)	48
Übernahme	408.4802	6	(1)	48
Arbeitsleistung erfassen	DBCDE.1111Z01	5		11
Arbeitsmittel	DB.1101	6		11
Arbeitsschutzregeln				
Allgemeines	BRW.1220	1		12
Aufsteigen auf und Absteigen von Fahrzeugen	BRW.1220	7		12
besondere Regelungen für Lrf, Rb	BRW.1220	8		12
besondere Regelungen bei Oberleitungen	BRW.1220	11		12
besondere Regelungen bei Stromschienen	BRW.1220	12		12
Elektrische Anlagen und Betriebsmittel	BRW.1220	9		12
Hochspannungs- und Fahrleitungsanlagen	BRW.1220	10		12
sicheres Verhalten	BRW.1220	2		12
im Gleisbereich	BRW.1220	2	1	12
an und auf Fahrzeugen	BRW.1220	6		12
	DBCDE.1220	6	(8)	12
Über ueren von Gleisen	BRW.1220	4		12
Verkehrswege	BRW.1220	3		12
Vorbeifahrt von Zug- und Rangierfahrten	BRW.1220	5		12

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Arbeitsschutzunterweisung	BRW.1111	1	(3)	11	
Arbeitsunterlagen; Abstoßen und Ablaufen	DBCDE.4818Z01			48	
Auf dem Weg zum und vom Dienst	BRW.1221	1		12	
Aufbereitungsmittel	BRW.6121	5	(1)	61	
Aufenthalt melden	408.2571	3		55	
	BRW.5571	2	(1)	55	
Aufgaben					
Triebfahrzeugführer	BRW.6102	1	(1)	61	
	DB.6102	1	(1)	61	
	DBCDE.5901	2	(1)	59	
SRK-Leiter	DBCDE.8130A01			8	
SRK-Helfer	DBCDE.8130A02			8	
und Zuständigkeit am Ereignisort	DB.8111			8	
Befugnisse	DB.8111	3	(2)	8	
erste Maßnahmen	DB.8111	3	(1)	8	
Kennzeichnung	DB.8111	3	(6)	8	
Legitimation	DB.8111	3	(3)	8	
Pflicht zur Hilfeleistung	DB.8111	3	(4)	8	
Verlassen des Ereignisortes	DB.8111	3	(5)	8	
Zugbegleiter	BRW.5591	1		55	
Aufhalten der Fahrzeuge					
Bremsen	408.4821	1	(4)	48	
Hemmschuh	408.4821	2	(2)	48	
Auflaufen, Schutz gegen andere Wagen	408.4818	6		48	*
Auflegeort für Festlegemittel	BRW.5351	2	(2)	53	
	DBCDE.4831	3	(6)	48	*
Aufprall auf Gegenstand oder Tier	BRW.6103	3	(3)	61	
	DBREGIO.6103	3	(3)	53	
Aufschalten von Kameras	DBREGIO.1932			19	
Allgemeines	DBREGIO.1932	1	(1)	19	
arbeitsrechtliche Konse uenzen	DBREGIO.1932	1	(4)	19	
Datenschutz	DBREGIO.1932	1	(3)	19	
regionale Bestimmungen	DBREGIO.1932	1	(2)	19	
Aufträge					
Ausführung verweigern	BRW.1101	3	(3)	11	
erteilen	BRW.6101	1	(7)	61	
Erwerb der Streckenkenntnis	DB.5301Z01	2	(2)	53	
	DBREGIO.5301	6	(2)	53	
	DB.6105A01	3		61	
per Videoverfahren	DBCDE.5301Z01			53	
Aufträge und Meldungen					
	BRW.1101	3		11	
Bezeichnen der Züge	408.2202	1		52	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Einseitig gerichtete Sprechverbindungen	408.2202	2		52	
wiederholen	408.2202	3		52	
	BRW.1211	1	(3)	12	
Auftreten und Verhalten	BRW.1210	1	(1)	12	
Auf und Absteigen von Fahrzeugen alle Mitarbeiter	BRW.1220	7		12	
Auf und Absteigen von Fahrzeugen für Lokrangierführer	BRW.1220	8		12	
Aufzunehmende Wagen	BRW.4311A21	1	(4)	43	
Ausfahrschrankenöffnungsschalter	408.2671	2	(5)	56	
Ausfall					
Bremseinrichtung	408.2681	5	(1)	56	
Fahrplanhalt	408.2452		(1)	54	
Führerraumanzeige	DBREGIO.2691	4		56	
BZ verständigen	DBREGIO.2691	4	(3)	56	
vor der Zugfahrt	DBREGIO.2691	4	(1)	56	
	MEG.2691	4	(2)	56	*
während der Zugfahrt	DBREGIO.2691	4	(2)	56	
	MEG.2691	4	(3)	56	*
Weiterfahrt mit Ersatzfahrplan	DBREGIO.2691	4	(3)	56	*
Führerraumanzeige	MEG.2691	4		56	*
ETCS-Funkübertragung	408.2653	2		56	
Klimaanlagen	BRW.5691			56	
Maßnahmen	BRW.5691	1	(2)	56	
liegengebliebener Zug	BRW.5691	1	(4)	56	
Information der Reisenden	BRW.5691	1	(3)	56	
Information des Triebfahrzeugführers	BRW.5691	1	(1)	56	
Sandstreueinrichtung	DB.6103	3	(11)	63	
	DBCDE.6103	3	(11)	63	
Sprechverbindung	408.2681	3		56	
	DBREGIO.2681	3		56	
	DBREGIO.8130	2	(5)	56	
	BRW.5681	3		56	
	DBREGIO.5681	3		56	
Tablet					
außerhalb einer Zugfahrt	DBREGIO.1212	6	(3)	12	
bei Schichtbeginn	DBCDE.1212Z01	4	(2)	12	
	MEG.1212Z01	3	(2)	12	*
während der Schicht	DBCDE.1212Z01	4	(3)	12	
während der Zugfahrt	DBREGIO.2691	7		56	
	DBCDE.1212Z01	4	(4)	12	
	MEG.1212Z01	3	(4)	12	*
von RIM	DBCDE.1212Z01	6		12	
Bekanntgabe	DBCDE.1212Z01	6	(2)	12	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Bereitstellung von Unterlagen	DBCDE.1212Z01	6	(3)	12	
Grundsatz	DBCDE.1212Z01	6	(1)	12	
MPS	DBCDE.1212Z01	6	(6)	12	
Nutzung der La	DBCDE.1212Z01	6	(5)	12	
Regelwerke	DBCDE.1212Z01	6	(4)	12	
Ausfüllen von Dokumenten	DB.1111	5		11	
Eintragungen vornehmen	DB.1111	5	(2)	11	
Verwendung Schreibmittel	DB.1111	5	(1)	11	
Aushändigen					
Befehl	408.2411	2	(3)	54	
Fahrplan-Mitteilung	408.2415	2	(1)	54	
Ausheben ▶ Einsetzen					
Aushebeeinrichtung	DB.6140	5	(4)	61	
Ausheben mit Lasten	DB.6140	5	(5)	61	
Aushebestellung	DB.6140	5	(5)	61	
Auskünfte	BRW.1210	2	(2)	12	
Auskünfte geben					
Angaben zur Person	BRW.8111	1	(2)	8	
Auskunftspflicht im Unternehmen	BRW.8111	1	(4)	8	
Erste Ansprechpartner	BRW.8111	1	(1)	8	
gegenüber Dritten	BRW.8111	1	(3)	8	
Auskunftspflicht gegenüberstaatlichen Stellen	BRW.8111	2	(1)	8	
Auskunftsverweigerungsrecht	BRW.8111	2	(2)	8	
Auskunftsverweigerungsrecht	DBREGIO.1931	2	(3)	19	
Ausnahme, Zuganfangsbahnhof	DB.4321	2	(4)	43	
	DBCDE.4321	2	(4)	43	*
Aussagegenehmigungsrecht	DBREGIO.1931	1	(6)	19	
Ausrüstungsgegenstände	DB.1120			11	
	DBCDE.1120			11	
	DB.1120A01			11	
	DBCDE.1120A01			11	
	DB.6140	2	(4)	61	
fehlende ergänzen	DBCDE.6102Z01	1		61	
Wagenuntersuchungsbeamte	DBCDE.1120	1	(9)	11	
Wagenuntersuchungsbeamte	DB.6140	7	(1)	61	
Auszubildende	BRW.1111	1	(2)	11	
Mitarbeiter in Ausbildung	DBCDE.1111	1	(2)	11	*
Automatisch betriebene Heizdampfkessel	BRW.6121	2	(2)	61	
Automatische Fahr- und Bremssteuerung	BRW.5441	1	(6)	54	
Automatische Kupplungen	DB.6101	2	(6)	61	
Rangierkupplung RK 900	DB.6510Z01			65	
UIC 69 e und INTERMAT	DB.6510Z02			65	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Bauart SA-3	DB.6510Z03			65	
TRANSPACT	DB.6510Z04			65	
für Kuppelstangen	DB.6510Z05			65	
Automatische Stromabnehmersenkeinrichtung	BRW.6112	2	(2)	61	*
Autoreisezug	BRW.4711	2	(2)	47	
Außentüren					
geöffnet	408.2552	1	(3)	55	
	BRW.5512	1	(3)	55	
	BRW.5512	2	(2)	55	
nicht freigeben	BRW.5512	1	(2)	55	
nicht freigeben	BRW.5512	2	(2)	55	
schließen	BRW.5332	4	(1)	53	
Außergewöhnliche					
Fahrzeuge					
Begriff	408.2435	1	(3)	54	
Zugvorbereitung	408.2321	1		43	
Sendungen					
Begriff	408.2435	1	(2)	54	
Kennzeichnung	408.2435	1	(6)	54	
Zugvorbereitung	408.2321	1		43	
Züge					
Begriff	408.2435	1	(4)	54	
aS-Züge	408.2435	1	(7)	54	
Außerplanmäßiges Rangieren	BRW.5301	4	(2)	53	
B					
Bahnhof					
ohne Ausfahrsignal					
Kennzeichnung in Fahrplanangaben	408.2341A01	5	(2)	53	
	408.2341A01	5	(3)	53	
	BRW.5332A02	2	(5)	53	
Gleissperrung	408.4851	1	(1)	48	
Bahnübergang					
Ausfahrschrankenöffnungsschalter	408.2671	2	(5)	56	
Nachschieben	408.2441	2	(2)	54	
Hilfszug					
Fahrt zum Einsatzort	408.2485	3	(1)	54	
bei Rückfahrt	408.2485	3	(2)	54	
offene Schranken	408.2671	1		56	
Sichern					
durch Triebfahrzeugführer	408.2341	5		53	
	408.2671	2	(1)	56	
durch Posten	408.2341A01	5	(2)	53	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Funkferngesteuerte Güterzüge	DB.2341	5		53	
geschobene Fahrt	DB.2671			56	
Rangieren	408.4816	1		48	
Sperrfahrt	408.2481	8	(1)	54	
Störung					
erfolglose HET-Bedienung	408.2671	2	(10)	56	
Signal BÜ 0	408.2671	2	(9)	56	
technische Sicherung nicht möglich	408.2671	2	(7)	56	
unterbrochene Arbeitszeit	408.2541	2		55	
Balisenantenne gestört	408.2653	1		56	
Bauartkompatible Einheiten	DB.4701	3	(9)	47	
	DB.6140	4	(2)	61	
Baugleis					
Beschäftigte warnen	408.4814	4	(3)	48	
erklären/einrichten	408.4851	2	(1)	48	*
Fahrten	408.2481	2	(4)	54	
	408.4851	2	(2)	48	
Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt	408.2488	1	(2)	54	
	408.4812	1	(2)	48	
Bedarfsarbeiten					
am Schichtende	DB.6101A01	2	(9)	61	
	DBCDE.6101A01	1	(4)	61	
	DBCDE.1111Z01	5	(5)	11	
während der Schicht	DB.6101A01	2	(7)	61	
	DBCDE.6101A01	1	(2)	61	
während der Schicht veranlassen	DBCDE.6101A01	1	(1)	61	
selbst durchführen	DB.6101A01	2	(10)	61	
	DBCDE.6101A01	1	(3)	61	
Bedarfshalt					
Ausfall	408.2452		(2)	54	
Darstellung im Fahrplan	408.2341A01	7	(3)	53	
vormelden	408.2341	7		53	
Bedenken hinsichtlich eines Auftrages	BRW.1101	3	(2)	11	
Bedienungsanleitungen	BRW.6112	1	(5)	61	
Beeinträchtigung					
der Dienstfähigkeit	BRW.1101	5	(3)	11	
im Dienst	BRW.1101	5	(4)	11	
Beenden					
Nachschieben	BRW.5441	2	(1)	54	
Sperrfahrt					
freie Strecke	408.2481	11	(2)	54	*
Zugmeldestelle	408.2481	11	(1)	54	*

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
Beendigung der Tätigkeit als Triebfahrzeugführer	DB.1901	2	(6)	19
Befähigung	BRW.5301	2	(2)	53
Befehl				
Entlassen aus der LZB	408.2458	2	(3)	54
Sperrfahrt	408.2481	3		54
Gegengleises	408.2463	1	(1)	54
Geschwindigkeit	408.2341	2	(4)	53
	408.2456	4	(1)	54 *
Grundsatz	408.2411	1	(1)	54
Nachschieben	408.2441	1	(4)	54
ohne Vordruck	408.2411	1	(3)	54
	408.2501	4		55
Verständigen				
geschobener Zug	BRW.5411	1	(1)	54
Zugaufsicht	BRW.5411	1	(1)	54
Vorrang vor Signalen und Führerraumanzeige	408.2411	1	(2)	54
Wortlaute wiederholen	408.2411	2	(2)	54
Zugfahrt mit besonderem Auftrag	408.2456	1	(2)	54
zurückziehen	408.2411	5	(1)	54
Zustimmung zur Abfahrt	408.2331	2	(1)	53
Befördern von Notfalltechnik	423.8210			8
Einheitsgerätewagen	423.8210A01			8
Kranzug	423.8210A02			8
Beförderungsanordnung ▶ Außergewöhnliche	408.2435	1	(7)	54
Beförderung gefährlicher Güter				
Ablieferung	BRW.1240	2	(4)	12
Beförderung	BRW.1240	2	(1)	12
Beförderungs- und Begleitpapiere	BRW.4313	3		43
Abgleich der Angaben	BRW.4313	3	(5)	43
Angaben	BRW.4313	3	(3)	43
betreffende Transporte	BRW.4313	1	(1)	43
Begleitpapiere	DBCDE.4313	2	(4)	43
Begrenzte und freigestellte Mengen	BRW.4313	3	(7)	43
Elektronische Form	DB.4313	1	(4)	43
Erläuterung der stoffbezogenen Angaben	BRW.4313	3	(4)	43
Grundsatz	BRW.4313	3	(1)	43
Mustereinträge	DB.4313	4		43
	DBCDE.4313	4		43
Prüfung der Angaben	BRW.4313	3	(2)	43
	DB.4313	3	(2)	43
	DBCDE.4313	3	(2)	43
Sprache	BRW.4313	3	(8)	43

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Übergabe	DB.4313	1	(3)	43	
	DBCDE.4313	1	(3)	43	
Ungereinigte leere Wagen und Ladeeinheiten	BRW.4313	3	(6)	43	
Verständigung	DB.4313	1	(2)	43	
	DBCDE.4313	1	(2)	43	
Vollzähligkeit	DB.4321	2	(3)	43	
Vollzähligkeit	DBCDE.4321	2	(3)	43	*
Diebstahl und Missbrauch verhindern	BRW.1240	3	(1)	12	
Eingriff Unbefugter	BRW.1240	3	(5)	12	
Freiwerden gefährlicher Güter	BRW.1240	3	(6)	12	
	BRW.8581	5		8	
	DB.8581	5		8	
Gefahreneigenschaften	BRW.1240	1	(3)	12	
Gefahrgutklassen	DB.1240	4		12	
Gefahrgut mit hohem Gefahrenpotenzial	BRW.1240	3	(3)	12	
Gefahrzettel	DB.1240	6	(2)	12	
Großzettel	DB.1240	6	(2)	12	
Identität prüfen	BRW.1240	3	(2)	12	
Kennzeichen	DB.1240	6	(4)	12	
Kennzeichnung Seeverkehr	DB.1240	6	(6)	12	
Klassen	BRW.1240	1	(3)	12	
Meldestellen bei den EVU	DB.4311Z01			43	
Orangefarbene Tafel	DB.1240	6	(3)	12	
Rangierfahrt mit Gefahrgut	DB.1240	9		12	
Rangierzettel	DB.1240	6	(5)	12	
Schriftliche Weisungen gemäß RID	BRW.1240	2	(3)	12	
	DB.1240	5	(1)	12	
Sicherheitspflicht	BRW.1240	1	(1)	12	
Transportmittel	DB.1240	6		12	
Übergabe an anderen Beförderer	BRW.1240	2	(4)	12	
Übernahme	BRW.1240	2	(2)	12	
Ungereinigte Wagen und Ladeeinheiten	BRW.1240	1	(4)	12	
Unterweisung	BRW.1240	1	(2)	12	
Zeitweilige Abstellung	BRW.1240	3	(4)	12	
Zugfahrt	DB.1240	8		12	
elektronisches Endgerät	DB.1240	8	(3)	12	
Gefahrgut Klasse 7	DB.1240	8	(2)	12	
Vorbedingungen	DB.1240	8	(1)	48	
Beförderungs- und Begleitpap. ▶ Bef. Gefähr. Güter					
Beförderung von Abfällen	BRW.4313	2		43	
Arten	BRW.4313	2	(1)	43	
international	BRW.4313	2	(3)	43	
national	BRW.4313	2	(2)	43	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Begleiterausweis	DB.6105A01	4		61	
Behördliche Überwachung	DB.6105	1	(8)	61	
Beidrücken	408.4818	8		48	*
Beidrücken	DBCDE.4818	8		48	*
Beidrücken	DBCDE.4818	9	(9)	48	*
Beschäftigte warnen ▶ Rangieren	408.4814	4	(3)	48	
Berechtigungsdokumente zur Mitfahrt	DB.6105A01			61	
Beschuldigter	DBREGIO.1931			19	
Checkliste	DBREGIO.1931	3	(4)	19	
Ladung der Polizei	DBREGIO.1931	3	(2)	19	
Pflichten und Rechte	DBREGIO.1931	3	(1)	19	
Rechtsbeistand	DBREGIO.1931	3	(3)	19	
Strafrechtsschutzversicherung	DBREGIO.1931	3	(3)	19	
Beschwerdeverfahren	DB.1901	2	(9)	19	
	DBREGIO.1930	2	(3)	19	
Besetzen					
arbeitende Triebfahrzeuge beim Rangieren	408.4811	2		48	
Spitze geschobener Zug	408.2445	1	(3)	54	
Schneeräumfahrzeuge	DB.6140A01	2	(4)	61	
Besonderheiten					
Abfahrbereitschaft feststellen	DBREGIO.5332	2		53	
Bremszettel führen	BRW.4312	2		43	
Brennkraft-Triebfahrzeuge	BRW.6120			61	
	DB.6120			61	
Dampf-Triebfahrzeuge	BRW.6130			61	
Dampfzüge	BRW.5505	3		55	
	BRW.5505A01			55	
Einstellen von Fahrzeugen	408.2701	2		47	
	BRW.4701	3		47	
	DB.4701	3		47	
elektrifizierter Infrastruktur	BRW.8581	3		8	
elektrischen Triebfahrzeugen	BRW.6110			61	
	DBREGIO.6110			53	
Erteilen des Abfahrauftrages	BRW.5332A02	3		53	
Fahren mit eingeschränkter Streckenkenntnis	DBREGIO.5301	7	(2)	53	
Führen von elektrischen Triebfahrzeugen	DBREGIO.5301	5	(3)	53	
geschlossenen Schranken	408.2671	2	(8)	56	
nachgeschobene Züge	BRW.4701	4		47	
Rangieren	408.4812			48	
Rangieren in Ortsstellbereichen	408.4811	4	(1)	48	
Schnellfahrstrecke Nürnberg-Ingolstadt	DBREGIO.2553	1	(3)	55	
ungünstige Witterung	BRW.6110	1	(4)	61	
Wagen mit Langhubstoßdämpfern	DBCDE.1224Z01	4		12	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Wagenliste führen	BRW.4311	2		43	
	DB.4311	2		43	
Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt	408.2331	3		53	
	DB.2331	3		53	
	BRW.5331			53	
Beteiligte verständigen	BRW.5581	1	(3)	55	
	DBREGIO.1930	1	(9)	19	
Betrieb bei stillstehendem Dieselmotor	DB.6121	3	(3)	61	
Betriebsanweisungen	BRW.6101	1	(2)	61	
	DB.6101	1	(2)	61	
	DB.6510	11	(1)	65	
	DBCDE.6510	11	(1)	65	
	DBREGIO.6510	11	(1)	65	
betriebliche					
Dokumente	DBREGIO.1212	5	(7)	12	
sonstige	MEG.1212Z01	2	(6)	12	*
Unterlagen	MEG.1212Z01	2	(1)	12	*
Unterlagen ausländischer Kooperationen	DBREGIO.1212	5	(8)	12	
Unterlagen für die Zugfahrt	DBREGIO.1212	5	(9)	12	
Unterlagen für die Zugfahrt	MEG.1212Z01	2	(7)	12	*
Betriebshalt	408.2341A01	7	(2)	53	
Ausfall	408.2452		(2)	54	
Darstellung im Fahrplan	408.2341A01	7	(3)	53	
Betriebsstoffe ergänzen	BRW.6102	1	(2)	61	
Betriebsstoffe ergänzen	DBCDE.6102Z01			61	
Blockstelle nach unterbrochener Arbeitszeit	408.2501	2		55	
Brand				8	
Ansprechpartner für Rettungsdienste	BRW.8581	4	(3)	8	
Maßnahmen	BRW.8581	4	(1)	8	
	DBREGIO.8581	4	(1)	8	
Schutz vor Gefahren	BRW.8581	4	(2)	8	
Brände an Motoranlagen	DB.6120	2	(5)	61	
Brandschutz	BRW.1222	1	(1)	12	
	DBREGIO.5937			59	
Bremse					
Abzüge	BRW.4311A01	7	(6)	43	
ausgeschaltet	BRW.4311A01	7	(7)	43	
bei Gefahr	408.2681	1		56	
beim Rangieren	BRW.6101	4	(2)	61	
Bremsprobe					
Ansage freier Fahrweg	408.4814	5	(1)	48	
Fahrbereitschaft	408.4813	2	(1)	48	
Notbremsüberbrückung nicht wirksam	408.2681	3		56	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
Notbremsüberbrückung nicht wirksam	BRW.5681	3		56 *
Bremsstellung				
Gelegenheitsverkehr	408.2431	1	(1)	54
Güterzüge	BRW.4311A01	7	(4)	43
Triebfahrzeuge mit HL-gesteuerte Federspeicherbremse	DB.6901	2	(3)	69
Reisezüge	BRW.4311A01	7	(3)	43
Bremsstörung	DBCDE.2681			56
Meldung	DBCDE.2681	6	(1)	56
Rückfallebene Vordruck Meldezettel	DBCDE.2681	6	(2)	56
Bremszettel				
Anleitung zum Führen	BRW.4312A01			43
berichtigen	DB.4312	4	(2)	43
berichtigen	BRW.4312	4	(2)	43
Dauerbremszettel	BRW.4312	1	(2)	43
Verzicht	DB.4312	3	(1)	43
Betriebsbremsung	408.2341A01	5	(2)	53
einschalten	408.2721	1	(2)	47
feste	408.2553	1	(2)	55
ohne wirkende	408.2721	2		47
Reibelemente kontrollieren	DB.6102	11	(1)	62
Störung	DBCDE.2681	6	(1)	56
verminderter Reibwert	408.2561	2	(2)	55
Vorbereitungsdienst	BRW.6102	8	(1)	61
Bremskupplungen, mehrere	BRW.6510	6	(2)	65
Bremskupplungen, mehrere	DB.6510	6	(2)	65
Bremsprobegeräte	DB.4191			41
Erläuterung Bremshebelstellungen und Bedienung bei Bremsproben am Bremsprobegerät	DB.4191	3		41
Pdr 1	DB.4191	1		41
Pdr 1-N	DB.4191	2		41
C				
Checkliste	DBREGIO.1931	3	(4)	19
D				
Dauer-Beförderungsanordnung	408.2435	1	(7)	54
Dampfheizungen kuppeln und bedienen	BRW.6511			65
Dienstausweise Aufsichts- und Polizeibehörden	DB.1210A01			12
Dienstfähigkeit	BRW.1101	5		11
Beeinträchtigung der Dienstfähigkeit	BRW.1101	5	(3)	11
Beeinträchtigungen im Dienst	BRW.1101	5	(4)	11
Eignung	BRW.1101	5	(1)	11
Hör- und Sehvermögen	BRW.1101	5	(2)	11
Dienstliche Angelegenheiten	BRW.1210	2	(3)	12

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
Diktieren				
▶ Befehl	408.2411	2	(2)	54
▶ Fahrplan-Mitteilung	408.2415	2	(1)	54
Dokumentation				
Abstellen von Zügen oder Zugteilen	BRW.5351	1	(4)	53
bei Güterzügen	BRW.5351	3		53
der Sicherung	DBCDE.4831	4		48
Erste Hilfe	BRW.1223	1	(2)	12
Erwerb/Erhalt Streckenkenntnis	DBCDE.5301Z01	5		53
Schleppen und Abschleppen	DBREGIO.6101	5	(2)	61
Störungen am Triebfahrzeug	BRW.6103	2		61
	DBCDE.6103	2		61
	DBREGIO.6103	6		61
Doppeltration bei reduzierter Antriebsleistung	DBREGIO.6110	6	(2)	61
Dosierungsnachweis	DB.6121	5	(2)	61
Drehscheiben und Schiebebühnen	BRW.6101	4	(3)	61
	DBREGIO.6101	4	(3)	61
Drehstromantrieb	BRW.6112	1	(2)	61
Druckkraft				
begrenzen	DBREGIO.6110	5		61
	DB.6120	3		61
Gleisbögen/Weichen gebogener zweig unter 40 km/h	DBREGIO.6110	6	(1)	61
beim Nachschieben	408.2441	1	(8)	54
Durchrutschweg	408.4841	5	(1)	48
Durchschriften anfertigen ▶ Wagenliste	DB.4311	1	(5)	43
Dynamische Bremse	BRW.6101	3	(6)	61
Fahrleitungsschutzstrecke	408.2341A01	5	(2)	53
Begrenzen der Bremskraft	DB.6120	4	(4)	61
E				
Eigenmächtige Änderungen	BRW.6101	1	(6)	61
Eignung	BRW.1101	5	(1)	11
Eilige Sendungen	DB.6105	2	(6)	61
Eindeutigkeit	BRW.1211	1	(1)	11
Einfahrgleis, Rangieren	408.4841	3	(1)	48
Einfahrsignal ohne Vorsignalisierung	408.2455	2	(2)	54
Einfahrt in teilweise besetztes Gleis	408.2451			54
Einfahrweiche				
Rangieren über	408.4841	3	(4)	48
zustimmen	408.4813	3	(1)	48
Eingabe				
PZB-Kennung	BRW.6102	9		61
Grundsatz	BRW.6102	9	(1)	61

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Tf-Kennung	MEG.6102Z02	1		61	*
Zeit vor Abfahrt nicht ausreichend	BRW.6102	9	(2)	61	
Zeit vor Abfahrt nicht ausreichend	DBREGIO.6102	9	(2)	61	
Zugdaten	DB.6102	10	(1)	61	
	DBREGIO.6102	10	(1)	61	
Eingeschränkte					
▶ Geschwindigkeit	408.2341	2	(4)	53	
▶ Streckenkenntnis	DB.5301Z01	1	(3)	53	
	DBREGIO.5301	1	(7)	53	
per Videoverfahren	DBCDE.5301Z01			53	
Einlösige Bremsen	BRW.4311A01	7	(2)	43	
Einsatz					
Messeinrichtungen	DB.6140	6	(6)	61	
Einsatzplan	DB.6101A01	1		61	
Einseitig gerichtete Verbindungen	BRW.1211	1	(6)	12	
	408.2202	2		52	
	408.4811	3	(2)	48	
Eintragungen	BRW.5401	2	(2)	54	
Ein- und Aussetzen ▶ Ausheben	DB.6140	5	(2)	61	
Einzelräumungsprüfung	408.4841	2	(5)	48	
Eisabwurf	408.2591	2		55	
	BRW.5591	1		55	
Eiszapfen	408.2541	4		55	
Elektrische					
Energieversorgung	BRW.6101	3	(10)	61	
Geräte	BRW.1210	1	(9)	12	
Leitung berührt Erdboden	BRW.8581	3	(5)	8	
Leitung berührt den Wagenkasten	BRW.8581	3	(8)	8	
Leitungen	BRW.6510	8		65	
Leitungen	DB.6510	8		65	
Elektronische Endgeräte					
Abruf Mailverkehr	MEG.1212Z01	1	(7)	12	*
betreiben	BRW.1210	1	(9)	12	
Betriebsbereitschaft	DB.1212	4	(2)	12	
	DBREGIO.1212	4	(4)	12	
	MEG.1212Z01	1	(5)	12	*
Daten erfassen	MEG.1212Z01	1	(4)	12	*
dienstliche	DBREGIO.1212	4	(2)	12	
Einsatzplan	DBCDE.1111Z01	2		11	
	DBCDE.1212Z01	5	(2)	12	
Empfangsbereitschaft	DBREGIO.1212	4	(6)	12	
Fortbildung	DB.1212	4	(4)	12	
	DBCDE.1101	4	(2)	11	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Geltungsbereich und Inhalt	MEG.1212Z01	1	(1)	12	*
Grundsatz	DB.1212	4	(1)	12	
	DBREGIO.1212	4	(1)	12	
Nutzung	BRW.1212	3	(1)	12	
während der Tätigkeit	DB.1212	4	(3)	12	
im Gleisbereich	MEG.1212Z01	1	(3)	12	*
Nutzungszweck	MEG.1212Z01	1	(2)	12	*
Öffnen der Dateien für die Zugfahrt	BRW.1212	3	(2)	12	
private	DBREGIO.1212	4	(3)	12	
	MEG.1212Z01	1	(8)	12	*
Synchronisation	MEG.1212Z01	1	(6)	12	*
tätigkeitsfreie Zeit	DB.1212	4	(4)	12	
	DB.1240	8	(3)	12	
Übersicht der elektronischen Anwendungen	MEG.1212Z01	1	(9)	12	*
Ende der Zugfahrt	DBCDE.5901	4	(14)	59	
Entgleiste oder ausgesetzte Fahrzeuge	408.2701	2		47	
Entkuppeln					
allgemeine Regelungen	BRW.6510	1		65	
	DB.6510	1		65	
	DBREGIO.6510	1		65	
	DBCDE.6510	1		65	
Aufdrücken	BRW.6510	5	(10)	65	
	DB.6510	5	(10)	65	
Besonderheiten	BRW.6510	4		65	
	DB.6510	4		65	
in der Bewegung	BRW.6510	7	(4)	65	
	DB.6510	1	(5)	65	
Langmachen	BRW.6510	5	(8)	65	
	DB.6510	5	(8)	65	
Reihenfolge	BRW.6510	3		65	
	DB.6510	3		65	
Ergänzte Zuggattungsbezeichnung					
-A	408.2435	1	(3)	54	
-D	408.2435	1	(4)	54	
	408.4812	2	(1)	48	
-E	408.2435	1	(4)	54	
	408.4812	2	(1)	48	
-K	408.2701	1	(1)	47	
-L	408.2701	1	(1)	47	
	408.2435	1	(3)	54	
	408.4812	2	(1)	48	
Ergebnis dem Triebfahrzeugführer melden	BRW.5681	2	(2)	56	
Erläuterungen zu den Fahrplanangaben - EBuLa	DB.2341Z01			53	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Allgemeines	DB.2341Z01	1		53	
Angaben in der Geschwindigkeitsspalte	DB.2341Z01	4		53	
Ankunft- und Abfahrtspalten	DB.2341Z01	8		53	
Baubetriebliche Regelungen	DB.2341Z01	11		53	
Fahrplanauswahl	DB.2341Z01	9		53	
Fahrplandarstellung	DB.2341Z01	3		53	
Fahrplandaten veraltet	DB.2341Z01	10		53	
Fahrplan- und Streckengrunddaten	DB.2341Z01	2		53	
Graphikspalte	DB.2341Z01	6		53	
Kilometrierungsspalte	DB.2341Z01	5		53	
Negativer Zeitsprung	DB.2341Z01	12		53	
Textspalte	DB.2341Z01	7		53	
Erledigte Einträge	BRW.5401	2	(9)	54	
Erstattung der Auslagen durch das Gericht	DBREGIO.1931	1	(8)	19	
Erste Hilfe	BRW.1223	1		12	
Erstes Fahrzeug hinter dem Triebfahrzeug	BRW.6111			61	
Erweiterte Besetzung	BRW.8130	3	(2)	8	
	DBREGIO.8130	3	(4)	8	
Erwerbsfahrten mit ICE	DB.5301Z01	2	(3)	53	
ETCS					
Arbeiten an der Streckeneinrichtung	408.2475	2		54	
Betriebsart					
FS ▶ETCS, Full Supervision					
Full Supervision	408.2653	1	(4)	56	*
IS ▶ ETCS, Isolation					*
NL ▶ ETCS, Non Leading					*
NP ▶ ETCS, No Power					*
SH ▶ ETCS, Shunting					*
SH	408.4813	4		48	
SH; Wechsel in die Betriebsart	408.4841	10		48	*
SR ▶ ETCS, Staff Responsible					*
SR, Weiterfahrt nach Störungsbehebung	408.2653	1	(5)	56	*
TR ▶ ETCS, Trip					*
TR	408.2531		(1)	55	
OS ▶ ETCS, On Sight					
wechseln, Strecke Unterleiterbach-Leipzig/Halle	408.2454			54	*
ETCS-Halt					
Halten	408.2455	1	(1)	54	
Halt vor beabsichtigter Stelle	408.2455	3	(1)	54	
▶ Zugfahrt mit besonderem Auftrag	408.2456	1		54	
Full Supervision					
Auftrag zur Fahrt ins Gegengleis	408.2463	1	(2)	54	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Vorbeifahrt an Sperrsignal	408.2456	2		54	
zulassen Zugfahrt mit besonderem Auftrag	408.2456	1	(2)	54	
Zustimmung zur Abfahrt	408.2331	2	(2)	53	
Level					*
NTC PZB/LZB	408.2653	1	(7)	56	*
Levelwechsel hat nicht stattgefunden					
am Grenzsignal	408.2653	4		56	
Zufahrtsicherungssignal	408.2653	3	(1)	56	
mehrere Sperrfahrten in einem Gleis/ETCS-Level 2	408.2481	10		54	*
Nachschieben	408.2441	1	(3)	54	
On Sight					
Vorbeifahrt an Sperrsignal	408.2456	2		54	
zulässige Geschwindigkeit	408.2456	6	(2)	54	
Zustimmung zur Abfahrt	408.2331	2	(2)	53	
Prüfen der Zugnummer	408.2321	4		43	*
Störung					
Fahrzeugeinrichtung	408.2653	1	(1)	56	
Streckeneinrichtung	408.2653	6		56	*
Tfz mit ETCS Zugsicherungsanlage	MEG.6102Z02	2		61	*
Evakuierung					
von Zügen	BRW.8130	1	(2)	8	
	DBREGIO.8130	1	(2)	8	
	DBCDE.8130	1	(2)	8	
vorsorgliche	DBREGIO.8930			8	
Ablauf	DBREGIO.8930	2		8	
Abschluss	DBREGIO.8930	2	(4)	8	
Allgemeines	DBREGIO.8930	1		8	
Informationsweg nach Evakuierung	DBREGIO.8930	3		8	
Extrem unsichtiges Wetter	DB.2561	1	(1)	55	
	DB.2561	99		55	
extreme Wettersituation	DB.2541	7		55	
F					
Fachliche Weisungen	BRW.1101	2	(1)	11	
Fahrauftrag					
beim Rangieren	408.4811	3	(6)	48	
	408.4814	2		48	
Mitfahrt im Rahmen der Ausbildung	DB.6105A01	2	(1)	61	
Fahrausweis für Gastfahrten	DB.6105A01	5		61	
Fahrberechtigung					
	DBREGIO.1930	3		19	
Entzug, Aussetzung	DB.1901	2	(8)	19	
Erneuerung	DB.1901	2	(5)	19	
Verlust, Diebstahl, Zerstörung	DB.1901	2	(4)	19	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Verlust, Diebstahl, Zerstörung	DBREGIO.1930	1	(5)	19	*
vorzeigen	DB.1901	1	(2)	19	
	DBREGIO.1930	1	(2)	19	
Zusatzbescheinigung	DB.1901	2		19	
	MEG.1111Z01	2	(5)	11	*
Fahrbereitschaft					
feststellen	408.4813	2		48	*
Baugleis, gesperrtes Gleis	DB.4813	2		48	
	DBCDE.4813	2		48	
	DBREGIO.4813	2		48	
vor Fahrauftrag	408.4814	2		48	
Fahren auf Sicht					
ETCS-Betriebsart OS/SR	408.2456	6	(2)	54	
Geschwindigkeit	408.2561	1	(1)	55	
ergänzende Regeln (FV-DB)	DB.2561	1	(1)	55	
ergänzende Regeln (FV-NE)	DB.2561	99		55	
Lichtsignal mit weiß-gelb-weißem Mastschild	408.2455	2	(3)	54	
LZB-Vorsichtauftrag	408.2456	5	(2)	54	
Schiebetriebfahrzeug	408.2441	2	(2)	54	
Signal Zs 7	408.2456	4	(2)	54	
400 m – Regel	408.2561	1	(2)	55	
Fahren mit FFst ▶ Funkfernsteuerungssysteme					
Fahren mit Vorspann					
Anfahren	BRW.5442	1	(3)	54	
Leistung	BRW.5442	1	(1)	54	
Verständigen	BRW.5442	1	(2)	54	
Fahrgastsprechwunsch	DBREGIO.5933	1	(1)	59	
Fahrleitung					
abschalten und bahnerden	BRW.8581	3	(2)	8	
berührt den Erdboden	BRW.8581	3	(5)	8	
berührt den Wagenkasten	BRW.8581	3	(8)	8	
Verhalten bei Fahrt unter Oberleitung	BRW.6106			61	
Fahrordnung					
abweichen auf der freien Strecke	408.2462	1	(1)	54	
gewöhnliche Fahrtrichtung	408.2212	1		52	
mehrere Strecken derselben Fahrtrichtung	408.2212	2		52	
Fahrplan					
mit ▶ Fahrplan-Mitteilung	408.2415	1	(1)	54	
Angaben					
ausgefallen	408.2691	4		56	
bekannt geben	408.2431	1	(2)	54	
Fahrplanhalt	408.2341A01	5	(3)	53	
	DB.2452			54	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Fahrplanhalt, in der Ankunftsspalte	408.2341A01	7	(3)	53	
Fahrplanhalt, Ausfall	408.2452		(1)	54	
Fahrplanheft	408.2431	1	(3)	54	
Fahrplanunterlagen	BRW.1120	1	(4)	11	
	DB.1120	1	(4)	11	
Fahrplananordnung	DB.0100	5	(4)	0	
Fahrplan-Mitteilung					
aushändigen	408.2415	2	(1)	54	
behandeln	408.2415	3		54	
diktieren	408.2415	2	(1)	54	
Übermittlungsarten	408.2415	2	(1)	54	
Verständigung	BRW.5415	1		54	
Mitarbeiter an der Spitze eines gesch. Zuges	BRW.5415	1	(4)	54	
Weiteres Triebfahrzeugpersonal	BRW.5415	1	(3)	54	
Weiteres Zugbegleitpersonal	BRW.5415	1	(2)	54	
Zugführer	BRW.5415	1	(1)	54	
Züge des Gelegenheitsverkehrs	408.2431	1	(3)	54	
Fahrtanzeiger	BRW.5331	1	(1)	53	
Fahrten					
geschobene	408.2445			54	
	BRW.1120	1	(4)	11	
Fahrterlaubnis					
Zugfahrt mit besonderem Auftrag	408.2456	1		54	
Zustimmung zur ▶ Abfahrt	408.2331	2	(2)	53	
Fahrthindernis	408.2561	1	(1)	55	
Fahrt auf Hp 2 ohne Vorankündigung	408.2341	4		53	
Fahrtrichtung					
entgegen der gewöhnlichen	408.2462	1	(1)	54	
gewöhnliche	408.2212	1		52	
gleichzeitige Fahrten derselben	408.2462	2		54	
Wechseln der Fahrtrichtung beim Rangieren	408.4813	3	(3)	48	
	408.4814	2		48	
Fahrtstellung Hauptsignal					
Abzweigstelle ohne Zs 6	408.2463	1	(1)	54	
Zustimmung zur ▶ Abfahrt	408.2331	2	(1)	53	
Fahrt nach Störung fortsetzen	DB.6103	3	(9)	61	
	DBCDE.6103	3	(9)	61	
	DBREGIO.6103	3	(8)	61	
Fahrweg					
Ansage des freien Fahrwegs ▶ Rangieren	408.4814	5	(1)	48	
beobachten ▶ Rangieren	408.4814	4		48	*
Spitze besetzen	DBCDE.4811	1	(5)	48	
Fahrwegsicherung	408.4815	7		48	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Verbot des Abstellens zwischen Flankenschutz	408.4841	7		48	
Fahrzeugbegleitbuch	DB.6140	2	(5)	61	
Fahrzeuge					
Ablaufberge nicht oder nur beschränkt	408.4814	8		48	
an der Spitze des Zuges	BRW.5301	1	(2)	53	
aussetzen bei Schäden	408.2553	3		55	
austauschen	BRW.4311A01	11	(2)	43	
auszuschließende	408.2701	1	(1)	47	
DB InfraGO	DB.6105	2	(7)	61	*
einsetzen	408.2481	2	(5)	54	
	408.4813	1	(1)	48	
	408.4851	1	(1)	48	
festlegen	408.4831	2	(1)	48	
	408.4831	2	(2)	48	
kuppeln	408.4813	2	(1)	48	
mehrere Bremsapparate	BRW.4311A01	7	(8)	43	
	DB.4311A02	7	(8)	43	
mit gefährlichen Gütern prüfen	DB.4940			49	
Besonderheiten der Kennzeichnung von Ladeeinheiten mit gefährlichen Gütern	DB.4940	3		49	
Maßnahmen bei Mängeln	DB.4940	4		49	
Prüfung der Kennzeichnung	DB.4940	2		49	
Sichtprüfung	DB.4940	1		49	
mit niedriger Geschwindigkeit	408.2701	1	(2)	47	
	DB.4321	2	(6)	43	
	DBCDE.4321	2	(6)	43	
ohne wirkende Bremse	408.2721	2		47	
erstes oder letztes	408.2721	1	(3)	47	
Schäden	DB.6140A01	1	(5)	61	
selbst führen	DB.5301Z01	2	(4)	53	
	DBREGIO.5301	6	(5)	53	
Verbot des Abstellens zwischen Flankenschutz	408.4841	7		48	
verschieben	408.4814	11	(1)	48	
zusetzen	BRW.4311A01	1	(6)	43	
Fahrzeugkenntnis	DB.5301Z02			53	*
	MEG.5301Z03	1		53	*
-karte	DB.5301Z02	1	(4)	53	*
	DBREGIO.5301	8	(1)	53	*
Fahrzeugkenntnis	DB.5301Z02	1	(2)	53	*
	DBREGIO.1930	3	(6)	19	*
Nachweis	DBREGIO.1930	3	(5)	19	*
Fahrzeugstörung					
Ablauf bei Fahrzeugstörungen	DBCDE.6103	4	(1)	61	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Dokumentation	DB.6103	2		61	
	DBCDE.6103	2		61	
	DBREGIO.6103	6		61	
Maßnahmen	DB.6103	3		61	
	DBCDE.6103	3		61	
	DBREGIO.6103	3		61	
melden	BRW.6103	2	(2)	61	
	DB.6103	4		61	
	DBCDE.6103	4	(1)	61	
	DBREGIO.6103	4	(1)	61	
Störung im Abschlussdienst	DBCDE.6103	4	(4)	61	*
Störung selbst behoben	DBCDE.6103	4	(3)	61	*
Vordruck	DB.6103V01			61	
FASSI MOVE	DBREGIO.1212	5	(16)	12	
	DBREGIO.1212Z01				
Dokumente	DBREGIO.1212Z01	2		12	
Aktualisierung	DBREGIO.1212Z01	2	(5)	12	
Allgemeines	DBREGIO.1212Z01	2	(1)	12	
Favoriten	DBREGIO.1212Z01	2	(3)	12	
persönliche	DBREGIO.1212Z01	2	(2)	12	
Ordner „Tf-Arbeitsplatz“	DBREGIO.1212Z01	2	(4)	12	
Internetrückfallebene (IRE)	DBREGIO.1212Z01	4		12	
Blattfahrplan aufrufen	DBREGIO.1212Z01	4	(2)	12	
Module	DBREGIO.1212Z01	1	(1)	12	
Nutzung während der Zugfahrt	DBREGIO.1212Z01	7		12	
Anzeige mehrerer Dokumente	DBREGIO.1212Z01	7	(3)	12	
Fehlerhafte Daten	DBREGIO.1212Z01	7	(5)	12	
Grundsatz	DBREGIO.1212Z01	7	(2)	12	
Modul „Tf-Arbeitsplatz“	DBREGIO.1212Z01	7	(1)	12	
Zusätzliches Dokument	DBREGIO.1212Z01	7	(4)	12	
Rückfallebene	DBREGIO.1212Z02			12	
Symbole	DBREGIO.1212Z01	1	(2)	12	
Tages-La	DBREGIO.1212Z01	3		12	
Favoriten	DBREGIO.1212Z01	3	(4)	12	
Pdf-Format	DBREGIO.1212Z01	3	(2)	12	
Unregelmäßigkeiten	DBREGIO.1212Z01	3	(5)	12	
XML-Format	DBREGIO.1212Z01	3	(1)	12	
Zusatzinformationen La	DBREGIO.1212Z01	3	(3)	12	
Tf-Arbeitsplatz	DBREGIO.1212Z01	5		12	
Allgemeines	DBREGIO.1212Z01	5	(1)	12	
Anzeigen	DBREGIO.1212Z01	5	(3)	12	
Bildschirmsperre	DBREGIO.1212Z01	5	(2)	12	
Vorbereitung für die Zugfahrt	DBREGIO.1212Z01	6		12	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
Allgemein	DBREGIO.1212Z01	6	(1)	12
Modul „Dokumente“	DBREGIO.1212Z01	6	(2)	12
Modul „Tages-La“	DBREGIO.1212Z01	6	(3)	12
Fehlende				
Betriebsstoffe sowie Ausrüstung ergänzen	DBCDE.6102Z01			61
fehlende Mengen	DBCDE.6102Z01	1	(2)	61
Melden, Ablauf	DBCDE.6102Z01	1	(1)	61
Rufnummern	DBCDE.6102Z01	1	(3)	61
Bremshundertstel	408.2721	4	(1)	47
bei Unregelmäßigkeiten	408.2681	5	(1)	56
Meldezettel nicht vorhanden	DBCDE.4813	5	(4)	48
Streckenkenntnis	DB.5301Z01	1	(6)	53
	DBREGIO.5301	5	(4)	53
Unterlagen oder Ausrüstungsgegenstände	BRW.1120	1	(12)	11
	BRW.1120	3	(1)	11
Vorsignalinformation	408.2456	4	(4)	54
Fehlleitung	408.2591	1		55
Fernbedieneinrichtungen	DB.6140	6	(4)	61
Fernlicht	BRW.6101	3	(9)	61
Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock	408.2487			54
Fernüberwachungseinrichtungen	DB.6140	6	(2)	61
Festbremsortungsanlage				
Heißläufer	408.2553	1	(2)	55
Warmläufer	408.2553	1	(2)	55
Feste Bremsen	BRW.6103	3	(4)	61
Feste Wortlaute	BRW.1211	1	(2)	12
Festlegen				
Richtung, Seite	DBCDE.4831	3	(2)	48
nicht vorgegeben/Ausnahme	DBCDE.4831	3	(4)	48
Verantwortlichkeiten	BRW.5351	1		53
von Fahrzeugen	408.4831	2		48
Züge oder Zugteil	408.2351	2		53
Festlegung bei Zügen oder Zugteilen aufheben	BRW.4321	3		43
	DBCDE.4321	3		43
	DBCDE.4813	5		48
Feststellbremse				
Ausfall von Bremseinrichtungen	408.2681	5	(2)	56
sichern eines Zuges oder Zugteils	408.2341A01	5	(2)	53
Zugtrennung, mit Zugteil weiterfahren	408.2571	6	(1)	55
Feststellen				
Fahrbereitschaft (Rangieren)	408.4813	2		48
Baugleis, gesperrtes Gleis	DB.4813	2	(4)	48
	DBCDE.4813	2	(4)	48

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Feststellen und Melden	408.2341	6		53	
Freisein von Weichen	408.2341	6	(4)	53	
Wortlaut Zugvollständigkeitsmeldung	408.2341	6	(3)	53	*
Zugführer	DB.2341	6	(5)	53	
Zugführer	DBREGIO.2341	6	(5)	53	
Feuerlöscher	BRW.5342	5	(1)	53	
Feuer im Zug	408.2554	2	(1)	55	
	DBREGIO.8581	4		8	
Erste Maßnahmen	408.2554	2	(1)	55	
Löscharbeiten	BRW.8581	3	(4)	8	
Löscharbeiten	DBREGIO.8581	4	(1)	8	
Tunnel	408.2554	2	(3)	55	
Fortbildung	BRW.1101	4	(1)	11	
	DB.1212	4	(4)	12	
	DBCDE.1101	4	(2)	11	
Französische Zugschlusssignale	DBCDE.4901			49	
Freien Fahrweg ansagen	408.4814	5		48	*
Bedingungen	408.4814	5	(1)	48	*
Bedingungen	408.4814	5	(2)	48	*
Einschränkung	DBCDE.4814	5	(4)	48	*
örtliche Zusätze	408.4814	5	(3)	48	*
Freiwerden von gefährlichen Gütern					
Brandfall	BRW.8581	5	(9)	85	
Beförderungspapiere mitnehmen	BRW.8581	5	(2)	85	
Betriebsstoffe	BRW.8581	5	(7)	85	
Erste Hilfe	DB.8581	5	(12)	85	
Kennzeichnung der Gefahr	BRW.8581	5	(4)	85	
Kennzeichnung begrenzte Mengen	BRW.8581	5	(5)	85	
Meldung	BRW.8581	5	(3)	85	
Radioaktive Stoffe	BRW.8581	5	(6)	85	
Schnellinformation	DB.8581	5	(14)	85	
Sicherheitszone ermitteln	BRW.8581	5	(8)	85	
	DB.8581	5	(8)	85	
Verbleib am Ereignisort	DB.8581	5	(13)	85	
Verhaltensgrundsätze	BRW.8581	5	(1)	85	
Freizuhaltender Raum	BRW.6510	1	(2)	65	
	DB.6510	1	(2)	65	
eingeschränkt	DB.6510	11	(2)	65	
	DBCDE.6510	11	(2)	65	
	DBREGIO.6510	11	(2)	65	
Friedenslicht	DBREGIO.5937			59	
Brandschutz beim Transport	DBREGIO.5937	1		59	
Bekanntgabe	DBREGIO.5937	1	(1)	59	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
Evakuierung	DBREGIO 5937	1	(8)	59
Merkblatt	DBREGIO.5937	1	(2)	59
S-Bahn Verkehre	DBREGIO.5937	1	(5)	59
Transport	DBREGIO.5937	1	(9)	59
Überbesetzung von Reisezügen	DBREGIO.5937	1	(7)	59
Unzulässigkeit	DBREGIO.5937	1	(4)	59
Vorrang	DBREGIO.5937	1	(6)	59
Zulässigkeit	DBREGIO.5937	1	(3)	59
FS ► ETCS, Full Supervision				
Führendes Fahrzeug	DBREGIO.5301	5	(2)	53
Berechtigten oder Beauftragten überlassen	BRW.6101	2	(5)	61
	DB.6101	2	(5)	61
	DBREGIO.6101	2	(5)	61
Führerraum				
besetzen beim Rangieren	408.4811	2		48
sauber halten	DB.6101	6	(4)	61
Wechsel	BRW.1120	1	(2)	11
	BRW.6101	6	(2)	61
Führungsgrößen, Fahrt des Zuges	408.2341	1	(3)	53
Funkdisziplin	BRW.1211	1	(4)	12
Funkfernsteuerungssysteme	BRW.6150			61
Allgemein	DB.6150	1	(1)	61
Beenden des Funkfernsteuermodus	BRW.6150	3		61
Besonderheiten zur Ersten Hilfe	BRW.6150	4		61
Betrieb Funkfernsteuerung	DB.6150	1	(1)	61
Glossar	DBCDE.0102Z01			01
Durchführen der Fahrten	BRW.6150	2		61
	DBCDE.6150	2		61
Vorbereitung	BRW.6150	1		61
	DBCDE.6150	1		61
Funkferngesteuerte Güterzüge				
Bahnübergänge sichern	DB.2341	5		53
zulässige Geschwindigkeit	DB.2341	99	(3)	53
Funkteilnehmer ansprechen	BRW.1211	1	(5)	12
Fz-G	DB.0102			01
	DB.0103			01
	DB.4813	1		48
	DBREGIO.4813	1		48
G				
GAF	DB.6140A01	2	(2)	61
Gang durch den Zug	BRW.5342	4	(1)	53
Gastfahrt	DB.6105	1	(12)	61
Fahrausweis für Gastfahrten	DB.6105A01	5		61

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Gattungsbuchstabe					
D, DA, DAB, DB oder E					
befahren von Bahnhofsgleisen	408.4812	2	(1)	48	
auszuschließende Fahrzeuge	408.2701	1	(1)	47	
▶ ergänzte Zuggattungsbezeichnung	408.2435	1	(3)	54	
Geeignete Standorte auf Fahrzeugen	DBCDE.1224Z01	2		12	
Geeignete Stelle	BRW.6102	7	(1)	61	
Gefahr					
auf Gefährdungen achten	BRW.5341	1	(2)	53	
Aufträge / Meldungen wiederholen	408.2202	3		52	
Bremsen	408.2681	1		56	
Fahrzeuge oder Ladungen	408.2553	1	(1)	55	
Gleise erkunden	408.2541	1	(1)	55	
Rangieren	408.4811	5	(1)	48	
	408.4815	18		48	
Stromabnehmer	408.2554	1	(1)	55	
Verhalten bei Gefahr	408.2581	1		55	
Weiche auffahren	408.4815	15	(2)	48	
Gefahrgut ▶ Beförderung gefährlicher Güter					
▶ Beförderungs- und Begleitpapiere					
Freiwerden gefährlicher Güter	BRW.1240	3	(6)	12	
	BRW.8581	5		8	
	DB.8581	5		8	
Gegengleis					
befahren	408.2462	1	(1)	54	
Rangieren auf Ausfahrgleisen	408.4841	2	(3)	48	
Sperrfahrt	408.2481	2	(1)	54	
Gegenstand	BRW.8581	3	(7)	8	
des Beobachtens	BRW.1210	3	(2)	12	
Gegenstände im Führerraum					
Beförderungspapiere	DB.6105	2	(5)	61	
DB InfraGO AG	DB.6105	2	(7)	61	*
Eilige Sendungen	DB.6105	2	(6)	61	
Gegenstände; KiN/Zub	DB.6105	2	(3)	61	
Grundsatz	DB.6105	2	(1)	61	
Mitnahme für andere Personen	DB.6105	2	(4)	61	
Persönlicher Bedarf	DB.6105	2	(2)	61	
Gesamtausfall der Bahnsteigbeleuchtung	DB.2491			54	
Gesamtgewicht	BRW.4311A01	6		43	
Gesamtzug	BRW.4711	3	(2)	47	
unverändert	BRW.4312	2	(1)	43	
Geschobener					
Zugteil	BRW.4711	3	(1)	47	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
► Bahnübergang	408.2671	2	(7)	56	
► Geschwindigkeit ► Sperrfahrt	408.2481	7	(2)	54	
Geschwindigkeit					
bei der Abfahrt auf Bahnhöfen	408.2341	2	(6)	53	
bei dunklem Lichtvorsignal	408.2456	4	(4)	54	
Eisabwurf	408.2591	2		55	
ermäßigen					
unsichtiges Wetter	408.2561	2	(1)	55	
verminderter Reibwert	408.2561	2	(2)	55	
► Fahren auf Sicht	408.2561	1	(1)	55	
Heraufsetzung in der La	408.2341	2	(1)	53	
Hilfszüge	408.2485	2	(2)	54	
Höchstgeschwindigkeit	DB.6140A01	2	(3)	61	
Kleinwagenfahrt	408.2481	7	(4)	54	
nachgeschobene Züge	408.2441	1	(6)	54	
mit besonderem Auftrag (ETCS)	408.2456	6	(1)	54	*
niedrigere	408.2701	1	(2)	47	
Rangieren	408.4814	3		48	*
Schneeräumfahrzeug	408.2481	7	(3)	54	
Sperrfahrt					
geschoben	408.2481	7	(2)	54	
gezogen	408.2481	7	(1)	54	
Fahrzeugstörung					
Geschwindigkeitsanzeige	BRW.6103	3	(1)	61	
Pfeifeinrichtung	408.2691	1		56	
PZB-Fahrzeugeinrichtung	408.2651	2		56	
Sicherheitsfahrschaltung	408.2691	2		56	
Spitzensignal erloschen	408.2691	6	(1)	56	
Sturmwarnung	408.2541	6		55	
Zulässige Geschwindigkeit					
anzeigegeführter Zug	408.2341	2	(2)	53	
Einschränkungen	408.2341	2	(4)	53	
(FV-DB)	DB.2341	2	(4)	53	
	DBREGIO.2341	2	(4)	53	
(FV-NE)	DB.2341	99	(2)	53	
	DBREGIO.2341	99	(2)	53	
mehrere Einschränkungen	408.2341	2	(5)	53	
La	408.2341	2	(1)	53	
signalgeführter Zug	408.2341	2	(1)	53	
zurückkehrendes Schiebetriebfahrzeug	408.2441	1	(7)	54	
zurücksetzen	408.2572	2	(2)	55	
Gespräche über Mobilfunk	BRW.1212	2	(2)	12	
Gesundheitliche Beeinträchtigungen	BRW.1101	5	(4)	11	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Getriebefüllung	BRW.6120	1	(6)	61	
Gewaltschäden infolge von Unfällen	BRW.6103	3	(2)	61	
Gewicht	BRW.4311A01	1	(5)	43	
Gewicht und Bremsgewicht des Wagenzuges	BRW.4311A01	11	(4)	43	
Ladungen					
offensichtlich höher oder niedriger	BRW.4311A01	5	(3)	43	
Gewicht nicht angeschrieben	BRW.4311A01	5	(2)	43	
Gleichzeitige Fahrten derselben Fahrtrichtung	408.2462	2		54	
Gleisbildstellwerk ohne Rangierstraße	408.4813	3	(1)	48	
Gleisbögen mit geringem Radius befahren	BRW.6510	5	(7)	65	
Gleisbögen mit geringem Radius befahren	DB.6510	5	(7)	65	
Gleise stärker geneigt	408.4814	7		48	
Gleise erkunden	408.2541	1	(1)	55	
Gleissperre					
Grundstellung	408.2131	1		52	
	408.4815	1		48	
Fahrweg beobachten	408.4814	4	(1)	48	
Maßnahmen bei Störung	408.4815	11		48	
Umstellverbot	408.2131	2		52	
Gleiswaagen befahren	408.4814	6		48	
Gleiswechselbetrieb					
abweichen von der Fahrordnung	408.2462	1	(2)	54	
Rangieren auf Ausfahrgleisen	408.4841	2	(3)	48	
Abzweigstelle	408.2462	1	(3)	54	
Gleise, zusammenlaufend	BRW.5351	2	(4)	53	
Grenzsignal					
bei Levelwechsel	408.2653	4	(1)	56	*
Weiterfahrt nach Störungsbehebung	408.2653	1	(6)	56	*
Grenzzeichenfreimeldung	408.2341	6	(1)	53	
Grundsätze beim Umgang mit Fundsachen	DBREGIO.5931	1		59	
Umgang	DBREGIO.5931	1	(1)	59	
Grundsätze des Fahrbetriebes	BRW.6101	3		61	
	DB.6101	3		61	
	DBREGIO.6101	3		61	
Grundsätze für das Sichern	DBCDE.4831	3	(1)	48	
Grundsätzliche Gültigkeit der Regelungen	BRW.0100	1	(2)	01	
Grundstellung von Gleissperren und Weichen	408.2131	1		52	
	408.4815	1		48	
Güterwagen					
Ablaufberg befahren	408.4814	8		48	
Ablaufen	408.4818	1	(1)	48	
Züge über 120 km/h	DB.4701	2	(2)	47	
Güterzug					

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
nach außen aufschlagende Türen	408.2552	2		55	
Bremsstellung R	BRW.4711	2	(1)	47	
H					
Halt					
auf freier Strecke	408.2481	9		54	
des Zuges	DBCDE.5901	4	(10)	59	
gewöhnlicher Halteplatz	408.2455	3	(1)	54	
Halten am	408.2341	3		53	
„H“ im Fahrplan	408.2341A01	7	(3)	53	
mehrere Halteplätze	408.2331	3	(6)	53	
Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt	408.2488	2	(1)	54	
Verstärkung von Reisezügen	DBREGIO.2341	3		53	
zusätzlicher Halt	DB.2341	8	(1)	53	
	DBREGIO.2341	8		53	
Halten melden	408.2341	6	(1)	53	*
Haltsignal					
Halt vor beabsichtigter Stelle	408.2455	3	(1)	54	
Heranfahren an	408.2341	3		53	
	408.2455	1	(1)	54	
für Züge mit „+“	408.2341A01	7	(3)	53	
im Tunnel	BRW.5571	3	(1)	55	
innerhalb einer Schutzstrecke					
Regelbauart	BRW.6110	3	(3)	61	
verkürzten Schutzstrecke	BRW.6110	3	(2)	61	
nur zum Austeigen	408.2341A01	7	(3)	53	
	DBREGIO.2341A01	7	(3)	53	
vor der beabsichtigten Stelle	408.2455	3	(1)	54	
vor Hauptsignal	408.2652	1	(3)	56	
Vorziehen nach Halt am Bahnsteig	408.2488	2	(2)	54	
wegen Halt zeigendem Signal usw.	408.2455	1	(1)	54	
zum Sichern eines BÜ	408.2341A01	7	(3)	53	
Haltezeitüberschreitung melden					
Information am Bahnsteig	DBREGIO.2341	9	(2)	53	
Information während der Zugfahrt	DBREGIO.2341	9	(1)	54	
Weiterfahrt	DBREGIO.2341	9	(3)	54	
Handbremse					
Ablaufen, Abstoßen	408.4818	5	(1)	48	
	408.4818	6		48	*
Bremsen bei Gefahr	408.2681	1		56	*
Rangieren	408.4813	2	(1)	48	
	408.4821	1	(3)	48	
Handhabung französischer Zugschlusssignale	DBCDE.4901			49	
Handlungsablauf					

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Ausfall der Sprechverbindung	BRW.5681	3	(1)	8	
bei Ausfall der Lautsprecheranlage im Zug	DBREGIO.2681A01			8	
Graphische Darstellung	DBREGIO.2681A02			8	
bei betätigter Notbremse /Ansprechen der BMA				8	
SRK-Mitarbeiter im Zug	DBREGIO.8130A01			8	
SRK-Mitarbeiter nicht im Zug	DBREGIO.8130A02			8	
medizinischer Notfall bzw. Gewalt/Bedrohung	DBREGIO.5934	4		59	
Handlungsablauf (Selbstrettung)					
Ausbreitung der Gefahrvermindern, 4A	DBREGIO.8130	2	(2)	8	*
Ausfall der Sprechverbindung	DBREGIO.8130	2	(5)	8	*
Information über eine Gefahr	DBREGIO.8130	2	(1)	8	*
Keine akute Gefahr	DBREGIO.8130	2	(3)	8	*
Konkrete Gefahr, Abwehren	DBREGIO.8130	2	(2)	8	*
Schematischer Handlungsablauf	DBREGIO.8130	2	(4)	8	*
Handlungskonzept (Selbstrettung)					
Handlungskonzept	BRW.8130	2		8	*
Ausbreitung der Gefahr vermindern, 4A	BRW.8130	2	(2)	8	*
Information über eine Gefahr	BRW.8130	2	(1)	8	*
Keine akute Gefahr	BRW.8130	2	(3)	8	*
Konkrete Gefahr, Abwehren	BRW.8130	2	(2)	8	*
Handlungskonzept SRK-Leiter/SRK-Helfer	DBCDE.8130	2	(7)	8	*
NBÜ-Streckenabschnitte	DBCDE.8130	2	(4)	8	*
Notbremse im Brandfall/Halten im Brandfall	DBCDE.8130	2	(6)	8	*
Notfallmeldung	DBCDE.8130	2	(5)	8	*
Handverschluss, Weichen beim Rangieren sichern	408.4815	4		48	
Hauptgleis, Freihalten beim Rangieren	408.4841	5	(1)	48	
Hauptluftleitung					
Ansage des freien Fahrwegs	408.4814	5	(1)	48	
Bremsen im Zug	408.2721	1	(1)	47	
Rangieren	408.4821	1	(2)	48	
Heißläuferortungsanlage					
Heißläufer	408.2553	1	(2)	55	
	408.2553	2	(2)	55	
Warmläufer	408.2553	1	(2)	55	
Heizdampfkessel	BRW.6120	2	(4)	61	
überwachen	BRW.6121	4	(1)	61	
Heizer	DB.1120	1	(17)	11	
Heizleitung (elektrisch) zwischen Triebfahrzeugen	BRW.6510	8	(3)	65	*
	DB.6510	8	(3)	65	
Hemmschuh					
Ablaufen, Abstoßen	408.4818	5	(1)	48	*
	408.4818	6		48	*
alte Farbgebung	DB.4911	3		49	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Auslegen	BRW.4811	1	(7)	48	
Definierte Gleise	DBCDE.4831	3	(5)	48	*
	DBCDE.5351	2	(1)	53	*
Sicherung aufheben	DBCDE.4813	5	(6)	48	*
Doppelhemmschuh	DB.4911	5		49	
Einheitshemmschuh	DB.4911	2		49	
Fahrbereitschaft	408.4813	2	(1)	48	
Fahrzeuge aufhalten	408.4821	2	(1)	48	
Form	BRW.5351	2	(3)	53	
für Gefällebahnhöfe	DB.4911	6		49	
Gleiswaagen	408.4814	6		48	
Grundsätze zu Hemmschuhen	DB.4911	1		49	
Kipphemmschuh	DB.4911	8		49	
Rangieren	408.4818	6		48	*
Spitzensicherungshemmschuh	DB.4911	4		49	
Stangenhemmschuh	DB.4911	7		49	
Herabhängende Oberleitungsteile	BRW.8581	3	(3)	8	
Herzstückverschluss nicht in Ordnung	408.4815	10	(1)	48	
HET ▶ Bahnübergang	408.2341A01	5	(2)	53	
Hinauslehnen, seitliches	BRW.6101	1	(8)	61	
Hilfe anfordern					
aus Zügen	DBREGIO.5934	2		59	
bei Gefahr	408.2581	2	(2)	55	
Feuer im Zug	408.2554	2	(1)	55	
Verständigung des Triebfahrzeugführers	BRW.5571	1	(1)	55	
Hilfsmittel MER	DBREGIO.5932	1	(3)	59	
Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeit	408.2485	1		54	
Höhengleiche Zugänge beim Rangieren	408.4816	2	(1)	48	
Höhenunterschied der Kupplungen	DB.6140	3	(2)	61	
Hör- und Sehvermögen	BRW.1101	5	(2)	11	
I					
Information					
der Zugaufsicht	DB.2331	2	(3)	53	
des Zugführers	DB.2452		(3)	54	
zum Dienst	BRW.1101	1	(3)	11	
Instandhaltungsstufen	DB.6102	3	(4)	61	
Internetrückfallebene (IRE)	DBREGIO.1212Z01	4		12	*
	MEG.2691	4	(1)	12	*
Interesse des Unternehmers	BRW.1210	1	(2)	12	
INTERMAT					
Allgemeines	DB.6510Z02	1		65	
Kuppeln AK-AK	DB.6510Z02	2		65	
Gemischtzugkupplung	DB.6510Z02	3		65	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Ist-Schicht versenden	DBCDE.1111Z01	5	(2)	11	
J					
K					
Karte zur Selbstüberwachung der Streckenkennt.	DB.5301Z01	4	(1)	53	
	DBREGIO.5301	8	(1)	53	
Kategorien der Zweiwegefahrzeuge	DB.6140	5	(1)	61	
Kennbuchstabe „n“ oder „y“					
Bremszettel	BRW.4312A01			43	
Vorgänge am Zug beobachten	BRW.5333	2	(2)	53	
	DB.5333	2	(2)	53	
Kenntnisse					
zu Betriebsverfahren, Signalen und Zugbeeinflussungssysteme	MEG.1212Z03	2		53	*
Allgemeines	MEG.1212Z03	1	(1)	53	*
Mitführung Nachweiskarte	MEG.1212Z03	1	(3)	53	*
Nachweisführung	MEG.1212Z03	1	(2)	53	*
Zeitfristen	MEG.1212Z03	1	(4)	53	*
Kennzeichen der Züge					
die an einzelnen Tagen nicht verkehren	BRW.0100	7		0	
die nur an einzelnen Tagen verkehren	BRW.0100	6		0	
Kennzeichnung					
außergewöhnliche Sendungen	408.2435	1	(6)	54	
Mitarbeiter am Ereignisort	DB.8111	3	(6)	8	
örtliche Aufsicht	BRW.5325	2	(3)	53	
Seeverkehr	DB.1240	6	(6)	12	
von Weisungen und Informationen	DBREGIO.1101	1	(7)	11	
Zugführers	DB.1120	1	(15)	11	
Kesselwärter	DB.5301Z02	1	(3)	53	
Kfz-Führerschein	DBREGIO.1101	2	(3)	11	
Kleinste Dauerfahrgeschwindigkeit	BRW.6120	1	(3)	61	
Kleinwagenfahrt					
Ansage des freien Fahrwegs	408.4814	5	(1)	48	
bezeichnen	408.2202	1		52	
Gleis sperren	408.4851	1	(1)	48	
Rückfallweiche auffahren	408.4815	15	(1)	48	
selbsttätige Gleisfreimeldeanlage	408.4841	9	(1)	48	
Signal Ne 14	408.2481	6	(2)	54	
Sperrfahrt durchzuführen	408.2481	1	(1)	54	
verständigen	408.4813	1	(1)	48	
Kommunikation	BRW.1211			12	
Grundsätze	BRW.1211	1		12	
Auftrag oder Meldung wiederholen	BRW.1211	1	(3)	12	
Eindeutigkeit	BRW.1211	1	(1)	12	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Einseitig gerichtete Verbindungen	BRW.1211	1	(6)	12	
Feste Wortlaute	BRW.1211	1	(2)	12	
Funkdisziplin	BRW.1211	1	(4)	12	
Funkteilnehmer ansprechen	BRW.1211	1	(5)	12	
Meldung oder Auftrag nicht eindeutig verstanden	BRW.1211	1	(7)	12	
Vorgaben durch das EIU	BRW.1211	1	(8)	12	
Kommunikationsleitfaden SRK-Helfer	DBCDE.8130A04			8	
Kommunikationsleitfaden Triebfahrzeugführer	DBCDE.5901Z01			59	
Kommunikationsmedien	DBREGIO.1212	5	(14)	12	
Kommutatorantrieb					
4 Fahrmotoren	BRW.6112	1	(3)	61	
6 Fahrmotoren	BRW.6112	1	(4)	61	
Anfahren	BRW.6110	2	(1)	61	
Druckkraftbegrenzung	DBREGIO.6110	5	(1)	61	
Kontrollen durch Aufsichtsbehörden	BRW.1210	4		12	
Meldung	BRW.1210	4	(2)	12	
Personenkreis	BRW.1210	4	(1)	12	
Untersagung der Weiterfahrt	BRW.1210	4	(3)	12	
Kontrollen durch Aufsichtsbehörden	DB.1210	4		12	
Kopfangaben	DBREGIO.2341A01			53	*
Kopfhörer	DBREGIO.1212	4	(2)	12	
Korrektur der Wagenreihung	DBREGIO.5936	5	(1)	59	
durch Tf	DBREGIO.5936	5	(3)	59	
melden	DBREGIO.5936	5	(2)	59	
Kuppeln					
Allgemeine Regelungen	BRW.6510	1		65	
	DB.6510	1		65	
	DBCDE.6510	1		65	
	DBREGIO.6510	1		65	
Andere Kupplungsbauarten	BRW.6510	11		65	
	DB.6510	11		65	
	DBCDE.6510	11		65	
	DBREGIO.6510	11		65	
Besondere Regelungen für Lrf, Rb	DBCDE.6510	7		65	
	DBREGIO.6510	7		65	
Besonderheiten	BRW.6510	4		65	
	DB.6510	4		65	
Druckluftleitung	BRW.6510	6		65	
	DB.6510	6		65	
Elektrische Leitungen	BRW.6510	8		65	
	DB.6510	8		65	
Entkuppeln während der Fahrt	408.4814	9		48	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
Fahrbereitschaft	408.4813	2	(1)	48
Freizuhaltender Raum	BRW.6510	1	(2)	65
	DB.6510	1	(2)	65
eingeschränkt	DB.6510	11	(2)	65
	DBCDE.6510	11	(2)	65
	DBREGIO.6510	11	(2)	65
gemeinsam bewegte Fahrzeuge	408.4813	2	(1)	48
Gleisbögen mit geringem Radius	BRW.6510	5	(7)	65
	DB.6510	5	(7)	65
Grundsätze	DBREGIO.6101	8	(1)	61
zwei arbeitende Tfz	DBREGIO.6101	8	(2)	61
Reihenfolge beim Kuppeln	BRW.6510	2		65
	DB.6510	2		65
Schiebetriebfahrzeuge	408.2441	1	(2)	54
Triebfahrzeuge mit HL-gesteuerte Federspeicherbremse	DB.6901	2	(2)	69
Übergangsbrücken	BRW.6510	1	(3)	65
	DB.6510	1	(3)	65
Wenden mit gekuppelter Zugsammelschiene	BRW.6510	9		65
	DB.6510	9		65
Zustand				
Rangieren	BRW.6510	5	(6)	65
	DB.6510	5	(6)	65
Züge	BRW.6510	5	(5)	65
	DB.6510	5	(5)	65
zwei arbeitende Tfz	DBREGIO.6101	8	(2)	61
Kupplungsbügel anfassen	BRW.6510	5	(3)	65
	DB.6510	5	(3)	65
Kuppelprobe	DB.6510	11	(3)	65
	DBCDE.6510	11	(3)	65
	DBREGIO.6510	11	(3)	65
L				
La-Dokumente				
Tablet-PC	DBCDE.1212Z01	5	(4)	12
La-Mitteilung	DBREGIO.2691	7	(8)	56
Vordruck	DB.2691V01			56
Ladegleis				
Feststellen der Fahrbereitschaft	408.4813	2	(2)	48
Oberleitung	408.4817	1	(1)	48
Lademaßüberschreitung	408.2435	1	(2)	54
Anton	408.2435	3	(1)	54
Berta	408.2435	3	(1)	54

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Cäsar	408.2435	3	(1)	54	
Dora	408.2435	3	(1)	54	
Sperren Bahnhofsgleis	408.4851	1	(1)	48	
Lü-Sendungen					
Fahrweg beobachten	408.4814	4	(5)	48	
Rangieren auf Hauptgleisen	408.4841	8		48	
verständigen	408.4813	1	(1)	48	
vorbeileiten an Gegenständen	408.2435	3	(2)	54	
Ladung					
Polizei	DBREGIO.1931	1	(2)	19	
Gericht	DBREGIO.1931			19	
Aussagegenehmigungsrecht	DBREGIO.1931	1	(6)	19	
Pflicht nach Eingang	DBREGIO.1931	1	(2)	19	
Verdienstausfallbescheinigung	DBREGIO.1931	1	(7)	19	
Zugang	DBREIGO.1931	1	(1)	19	
Länge					
nach ortsfesten Marken	BRW.4311A01	4	(3)	43	
schätzen	BRW.4311A01	4	(2)	43	
Triebfahrzeuge	BRW.4312	2	(2)	43	
über Puffer	BRW.4311A01	4	(1)	43	
Züge	408.2711			47	
	BRW.4711			47	
	DBREGIO.4711	4		47	
Langmachen	BRW.6510	5	(8)	65	
	DB.6510	5	(8)	65	
Last					
überschreiten der Grenzlast Schnellgang	408.2341A01	2		53	
überschreiten Lastgrenze	408.2701	3		47	
Lastgrenzenraster	BRW.4701A01	1	(1)	47	
Laufwegsteuerung ausschalten	408.4818	4	(1)	48	*
Lautsprecher verwenden	408.2202	2		52	
Leer					
Güterwagen	BRW.4311A01	3	(2)	43	
Reisezug	BRW.5301	3	(2)	53	
Legitimation	DB.5301Z01	6	(2)	53	
	DBREGIO.5301	5	(8)	53	
Leistung abschalten	BRW.6120	1	(7)	61	
Leitungsverbindungen	DB.6140A01	1	(3)	61	
Lernort	DBCDE.5301Z01	4		53	
Lichthauptsignal, Vorbeifahrt an Halt zeigenden	408.2456	4	(4)	54	
Lichtsignal					
erloschen	301.0002	8	(2)		
weiß-gelb-weiß-gelb-weißes Mastschild	408.2455	2	(3)	54	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Zp 9	BRW.5332A02	2	(2)	53	
Liegengebliebener Zug					*
Befahren des Gegengleis	408.2462	1	(2)	54	*
ETCS-Level 2 im Bahnhof/auf freier Strecke	408.2571	9		55	*
Maßnahmen	DBREGIO.5571	5		55	*
Ablaufschema	DBREIGO.5571	5	(4)	55	*
Freigabe der Einsteigetüren/freie Strecke	DBREIGO.5571	5	(3)	55	*
Information der Reisenden	DBREIGO.5571	5	(2)	55	*
Schutz der Reisenden	DBREIGO.5571	5	(1)	55	*
LNT	408.2435	1	(3)	54	
auszuschließende Fahrzeuge	408.2701	1	(1)	47	
Einschränkungen	408.4812	2	(1)	48	
Löschversuch					
	BRW.8581	4	(1)	8	
	DBREGIO.8581	4	(1)	8	
ohne Erfolg	BRW.8581	4	(1)	8	
	DBREGIO.8130A01	4		8	
	DBREGIO.8130A02	4		8	
Luftabsperrhahn öffnen	BRW.6510	6	(1)	65	
	DB.6510	6	(1)	65	
Luftbremskopf					
Baugleis	408.4821	3		48	
Beschäftigte warnen	408.4814	4	(3)	48	
Kontrolle	DB.4821	3		48	
Lüfter	DB.6101	3	(11)	61	
	DBREGIO.6101	3	(11)	61	
Lü-Sendung ▶ Lademaßüberschreitung					
LZB					
Arbeiten	408.2475	1		54	
Entlassen mit Befehl	408.2458	2	(3)	54	
LZB-Halt					
Halt vor beabsichtigter Stelle	408.2455	3	(1)	54	
Halten	408.2455	1	(1)	54	
Nachschieben	408.2441	1	(3)	54	
Nothalt	408.2581	3	(4)	55	
Rangieren an der Spitze	408.4813	3	(1)	48	
Störschalter bedienen	408.2458	2	(2)	54	
Störung der Streckeneinrichtung	408.2652	1		56	
Übertragungsausfall	408.2652	1		56	
Vorsichtauftrag	408.2456	5	(2)	54	
Zurücksetzen eines Zuges	408.2572	1	(2)	55	
Zustimmung zur Abfahrt	408.2331	2	(2)	53	
Zustimmung zur Abfahrt melden	BRW.5331	2	(1)	53	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
M					
Mängel					
entgleiste Wagen	408.2701	2		47	
Fahrzeuge	408.2553	3		55	
Mängelbuch	MEG.6103V01			61	
Maßnahmen bei					
Auffahren von Weichen	408.4815	15		48	
Ausfall von Klimaanlagen	BRW.5691			56	
ausgewählten Störungen	BRW.6103	3		61	
	DBCDE.6103	3		61	
	DBREGIO.6103	3		61	
Bränden	BRW.8581	4		8	
	DBREGIO.8581	4		8	
Fahrleitungsschäden	BRW.6112	3	(2)	61	
Feuer im Zug	408.2554	2	(1)	55	
	BRW.8581	4		8	
	DB.5554	4		55	
	DBREGIO.8581	4		8	
Gefahr	408.2553	1	(1)	55	
gestörten Spitzensignal	DBREGIO.2691	9		56	
	MEG.2691	5		56	*
gestörter Notbremsüberbrückung	DBREGIO.2681A01			56	
Halt auf freier Strecke	BRW.5511	2	(1)	55	
Lademaßüberschreitung	408.2435	1	(8)	54	
nach Abgabe Nothaltauftrag	408.2581	4		55	
	BRW.5581	1		55	
nicht zuzuordnenden Gegenstände	DREGIO.5931	2	(2)	59	
Oberleitungsstörung	BRW.6106	2	(2)	61	
Schwierigkeiten beim Ein- und Aussteigen	BRW.5511	1		55	
	DBREGIO.5511			55	
Überbesetzung von Reisezügen	DBREGIO.5935	1		59	
Unregelmäßigkeiten	BRW.5333	3	(4)	53	
	DBCDE.4814	12	(4)	14	
unzureichende SRK-Besetzung	BRW.8130	3	(5)	8	
mechanisch ortsgestellte Weichen	DB.4815	2		48	
Medikamente	BRW.1101	5	(3)	11	
Medizinische Einschränkungen	DB.1901	2	(3)	19	
Medizinischer Notfall	DBREGIO.5934	1	(1)	59	
Mehrere					
Einschränkungen ▶ Geschwindigkeit	408.2341	2	(5)	53	
gewöhnliche Halteplätze ▶ Halt	408.2331	3	(6)	53	
Züge stehen zur Abfahrt bereit	408.2331	3	(4)	53	
	DB.2331	3	(4)	53	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
Züge stehen zur Abfahrt bereit	BRW.5332A02	3	(2)	53 *
Mehrfachtraktion	BRW.6121	3	(2)	61
und Vorspann	BRW.6111			61
Meinungsverschiedenheiten	BRW.1210	2	(4)	12
Melden				
an den Fahrdienstleiter melden	408.2321	2		53
an den Fahrdienstleiter melden	BRW.4321	4	(2)	43
andere Mitarbeiter	BRW.4321	4	(1)	43
	DB.4321	4	(1)	43
Aufprall auf Gegenstand oder Tier	DBREGIO.6103	3	(3)	53
Beauftragung durch Zf	DBCDE.4321	4	(1)	43
durch Zugpersonal	DB.2691	5		56
	DBREGIO.2691	5		56
durch Zugschaffner	BRW.5332A01	2	(2)	53
Gefahrdrohende Umstände	DBREGIO.5934	3	(1)	59
Gefahren und Unfall uellen	BRW.1210	1	(8)	43
Halten	408.2455	1	(1)	54
Haltezeitüberschreitungen	DBREGIO.2341	9		53
Meldezettel Zugvorbereitung	DBCDE.4321	4	(2)	43
Triebfahrzeugführer	BRW.4321	4	(3)	43
von Vorkommnissen	BRW.1210	1	(7)	12
Meldewege	DBREGIO.5934	2	(1)	59
Meldezettel				
Abstellung	BRW.5351	3	(1)	53
	DBCDE.5351	3		53
	DBCDE.4831	4		48
Hinterlegung	BRW.5351	3	(4)	53
Korrektur	DBCDE.4831A01	3	(4)	48
	DBCDE.5351	3	(4)	53
	DBCDE.4831	4	(2)	48
Bremsstörung	DBCDE.2681	6	(2)	56
Zugtrennung	DBCDE.2571Z01	1	(2)	25
Zugvorbereitung				43
Abschluss der Zugvorbereitung	DB.4321A01	5		43
Anleitung zum Führen	DB.4321A01			43
Anwendung	BRW.4321	5	(1)	43
	DB.4321	5	(1)	43
auswählen in PLT	DB.4321A01			43
durchgeführte Tätigkeiten	DB.4321A01	4		43
führen	DBCDE.4321	5		43
	DB.4321A01			43
Hinterlegen	BRW.4321	5	(3)	43
Meldezettel fehlt	BRW.4321	5	(4)	43

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Meldezettel fehlerhaft	BRW.4321	5	(4)	43	
Übergabe	DBCDE.4321	5	(3)	43	
Verbleib	BRW.4321	5	(5)	43	
Verzicht	BRW.4321	5	(2)	43	
Vordruck	DB.4321V01			43	
Meldung					
Abstellen mit Tfz	DBCDE.4831A01	3	(2)	48	
	DBCDE.5351	4	(1)	53	
Auftrag nicht eindeutig verstanden	BRW.1211	1	(7)	12	
gefährliche Ereignisse	BRW.8581	2	(3)	8	
nach Abgabe Nothaltauftrag	BRW.5581	1	(1)	55	
über einseitig gerichtete Sprecheinrichtung	408.2202	2		52	
bei fehlender Streckenkenntnis	DB.5301Z01	1	(6)	53	
	DBREGIO.5301	5	(4)	55	
Sicherung mit Druckluftbremse	DBCDE.4831	5	(1)	48	
	DBCDE.5351	4	(2)	53	
Zeitpunkt	DBCDE.4831	5	(2)	48	
	DBCDE.5351	4	(3)	53	
MER	DBREGIO.5932			59	
Hilfsmittel	DBREGIO.5932	1	(3)	59	
Versicherungsschutz	DBREGIO.5932	1	(6)	59	
Mindestbremshundertstel	408.2721	3		47	
Merkblatt					
Verhalten bei Zwangsbremsungen	DBCDE.2681V02			56	
Mitarbeiter					
andere	BRW.4321	4	(1)	43	
	DB.4321	4	(1)	43	
	BRW.5351	1	(2)	53	
im Bahnbetrieb	BRW.1120	1	(3)	11	
	DB.1120	1	(3)	11	
	408.4802	1		48	
in Ausbildung	DBCDE.1111	1	(2)	11	*
stehenbleibender Zugteil	BRW.5571	4	(1)	55	
Mitfahrt in oder auf Fahrzeugen	BRW.1224			12	
	DBCDE.1224Z01			12	
Mitfahren					
Berechtigte Person	DB.6140	4	(3)	61	
im besetzten Führerraum	BRW.5342	6	(1)	53	
im Rahmen der Ausbildung	DB.6105A01	2	(1)	61	
Mitfahrberechtigungen					
Begleitung	DB.6105A01	1	(6)	61	
Berechtigungskarte blau	DB.6105A01	1	(3)	61	
Berechtigungskarte grün	DB.6105A01	1	(4)	61	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Berechtigungsschein	DB.6105A01	1	(5)	61	
Einschränkungen	DB.6105A01	1	(8)	61	
Grundsatz	DB.6105A01	1	(1)	61	
im Rahmen der Ausbildung	DB.6105A01	2	(1)	61	
Legimitation	DB.6105A01	1	(7)	61	
Legimitationsart	DB.6105A01	1	(2)	61	
QR-Code	DB.6105A01	1	(9)	61	
mitgegebene arbeitende Tfz					
Nebenfahrzeug mit Kraftantrieb im Zugverband	DB.6140	4	(4)	61	
Triebfahrzeug im Zugverband	DB.6101	3	(12)	61	
	DBREGIO.6101	3	(12)	61	
Mitgeltende Regelwerke	DBREGIO.0101Z02			01	
Militärverkehr	DBCDE.5901			59	
Grundsatz	DBCDE.5901	1		59	
Beteiligte -Aufgaben/Zuständigkeiten	DBCDE.5901	2		59	
Begleitwagen, Arten	DBCDE.5901	1	(2)	59	
Besonderheiten	DBCDE.5901	5		59	
Einweisung Transport-verantwortlicher/-offizier	DBCDE.5901	3		59	*
Halt des Zuges	DBCDE.5901	4	(10)	59	
Kommunikationsleitfaden Tf	DBCDE.5901Z01			59	
Medizinischer Notfall	DBCDE.5901	7	(1)	59	
Merkblatt Transport-verantwortlicher/-offizier	DBCDE.5901A02			59	*
Rangieren	DBCDE.5901	6	(1)	59	
Sprechverbindung prüfen	DBCDE.5901	4	(7)	59	
Tf-Wechsel	DBCDE.5901	4	(11)	59	
Tfz-Wechsel	DBCDE.5901	4	(13)	59	
Vordruck Unterschriftenblatt	DBCDE.5901V01			59	
Unterschriftenblatt führen	DBCDE.5901A01			59	
Zugfahrt	DBCDE.5901	4		59	
Grundsatz	DBCDE.5901	4	(1)	59	
Abfahrt	DBCDE.5901	4	(8)	59	
durchführen	DBCDE.5901	4	(9)	59	
Ende	DBCDE.5901	4	(14)	59	
Zug vorbereiten	DBCDE.5901	4	(2)	59	
Mitnahme von Gegenständen	DB.6101	1	(10)	61	
	DBREGIO.6101	1	(10)	61	
Mobilfunk; Gespräche führen	BRW.1212	2	(2)	12	
Motor bei Aufenthalt abstellen	BRW.6120	2	(3)	61	
N					
Nachschieben					
Abweichende Geschwindigkeiten					
Schiebetriebfahrzeug nicht gekuppelt	DB.5441Z01	1	(1)	54	
Verständigung	DB.5441Z01	1	(2)	54	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Automatische Fahr- und Bremssteuerung	BRW.5441	1	(6)	54	
beenden	408.2441	2	(1)	54	
Befehl	408.2441	2	(3)	54	
beginnen	DB.5441	1	(4)	54	
bereit melden	BRW.5441	1	(3)	54	
Einschränkungen für die Zugbildung	408.2441	1	(1)	54	
Geschwindigkeit	408.2441	1	(6)	54	
Geschwindigkeit zurückkehrendes Tfz	408.2441	1	(7)	54	
lange Ladung	408.2441	1	(1)	54	
Langschienentransporteinheiten	408.2441	1	(1)	54	
maximale Druckkraft 240 kN	DB.6120	4	(1)	61	
maximale Druckkraft 120 kN	DB.6120	4	(2)	61	
maximale Druckkraft 100 kN	DB.6120	4	(3)	61	
nicht gekuppelt	408.2441	2	(1)	54	
Schlusssignal	BRW.5441	1	(1)	54	
Steifkupplung	408.2441	1	(1)	54	
Verständigung	BRW.5441	1	(2)	54	
unbeabsichtigtes Trennen	408.2441	2	(2)	54	
Nachweis	BRW.6121	5	(2)	61	
Übergabe und Übernahme	BRW.6101	2	(2)	61	
	DB.6101	2	(2)	61	
	DBREGIO.6101	2	(2)	61	
Schichtabweichungen	DBCDE.1111Z01A01			11	
Vorgänge, Aufträge, Meldungen	408.4811	6	(1)	48	
Zusatzbescheinigung	DB.1901	2	(6)	19	
	MEG.1111Z01	2	(5)	11	*
Namen eintragen	BRW.4311A01	1	(7)	43	
Naturereignisse, präventive Maßnahmen	DB.2541	7		55	
Nebenfahrzeuge					
Bauartkompatible Einheiten	DB.6140A01			61	
mit Kraftantrieb – Besonderheiten	DB.6140			61	
Störungen Dokumentation	DB.6103	2	(5)	61	
	DBCDE.6103	2	(5)	61	
Zweiwegefahrzeuge – Kategorien	DB.6140A02			61	
zugelassene Kuppelungen und Kuppelstangen	DB.6140A03			61	
Neigung, maßgebende					
Ausfall von Bremseinrichtung	408.2681	5	(3)	56	
Darstellung im Buchfahrplan	408.2341A01	5	(2)	53	
Zugtrennung	408.2571	4		55	
Neue oder wesentlich geänderte Strecken	DB.5301Z01	3	(3)	53	
Nicht arbeitende Triebfahrzeuge	BRW.4311A01	1	(4)	43	
	DB.4321	2	(5)	43	
	DBCDE.4321	2	(5)	43	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Nicht arbeitende Triebfahrzeuge	DB.4701	3	(8)	47	*
Nichtausführen melden	BRW.1101	3	(4)	11	
Nicht benötigter Fahrplanhalt	BRW.5452	1	(1)	54	
Nicht geeignete Standorte auf Fahrzeugen	DBCDE.1224Z01	3		12	
Nicht vorhandener Kupplungshalter	DB.6140	3	(4)	61	
Nicht zu berücksichtigende Zeiten	BRW.6102	3	(2)	61	
Nicht zuzuordnende Gegenstände	DBREGIO.5931			59	
Betreuung der Reisenden	DBREGIO.5931	2	(5)	59	
Eigensicherung	DBREGIO.5931	3		59	
verdächtiger, nicht zuzuordnender Gegenstand	DBREGIO.5931	3	(1)	59	
Kontaktaufnahme durch die Bundespolizei	DBREGIO.5931	2	(3)	59	
unkonventionelle Spreng- und Brandvorrichtung	DBREGIO.5931	2	(4)	59	
verdächtiger Gegenstand	DBREGIO.5931	2	(1)	59	
Verhalten	DBREGIO.5931	2	(2)	59	
Notbremse	408.2681	2	(1)	56	
Grund ermitteln	BRW.5681	2	(1)	56	
wird durch Triebfahrzeugführer überbrückt	BRW.5681	2		56	
Notbremsüberbrückung	408.2341A01	2		53	
Maßnahmen	408.2681	2	(2)	56	
nicht vorhanden	408.2681	4		56	
nicht wirksam	408.2681	3		56	
	DBREGIO.2681	3		56	
	BRW.5681	3	(1)	56	
	DBREGIO.5681	3	(1)	56	
Notfall	DBCDE.5901	6	(1)	59	
Nothaltauftrag	408.2581	3	(1)	55	
Nothaltauftrag unvollständig	408.2581	3	(6)	55	
Notruf					
Anfordern von Hilfe	408.2571	2	(1)	55	
LZB-Nothalt ▶ LZB	408.2581	3	(4)	55	
Nothaltauftrag einleiten	408.2581	3	(2)	55	
unvollständig aufgenommene Meldung	408.2581	3	(5)	55	
Notruftaste betätigt	DBREGIO.5933	1	(3)	59	
Notsprechstelle betätigt	DBREGIO.5933	1	(2)	59	
Nutzung der Unterlagen während der Zugfahrt	MEG.1212Z01	2	(8)	12	*
Nutzung elektronischer Endgeräte	DBCDE.1212Z01			12	*
	DBREGIO.1212Z01			12	*
	MEG.1212Z01			12	*
Nutzungszweck	DBCDE.1212Z01	1	(2)	12	
	MEG.12121Z01	1	(2)	12	*
Vorgaben	DBCDE.1212Z01	2		12	
Nutzung während der Zugfahrt	DBCDE.1212Z01	2	(2)	12	
Nutzung im Gleisbereich	DBCDE.1212Z01	2	(3)	12	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Nutzung im Gleisbereich	MEG.12121Z01	1	(3)	12	*
Ausfall des Tablets oder keine Anmeldung an RIM	DBCDE.1212Z01	4		12	
Ausfall von RIM	DBCDE.1212Z01	6		12	
Unregelmäßigkeiten	MEG.1212Z01	3		12	*
Verhalten bei sonstigen Störungen	DBCDE.1212Z01	5		12	
Verwendung der Dokumente auf dem Tablet	MEG.1212Z01	2		12	*
O					
Oberleitung					
ausgeschaltet oder gestört	408.4851	3	(1)	48	
bedienen von Ladestellen	408.4817	1	(1)	48	
beobachten	BRW.6106	1	(1)	61	
Fahrweg	408.4814	4	(1)	48	
Strecke	408.2341	1	(1)	53	
heftig schwankend	408.2554	1	(1)	55	
kontrollieren	BRW.6106	2	(3)	61	
Oberstrombegrenzung	BRW.6110	2	(2)	61	
streckenspezifische	DBREGIO.6110	2	(2)	61	
Offenes Feuer	BRW.1210	1	(10)	12	
Offene Türen ▶ Außentüren	408.2552	1	(1)	55	
	BRW.5552	1		55	
Ohrhörer	DBREGIO.1212	4	(2)	12	
Orangefarbene Tafel	DB.1240	6	(3)	12	
	DB.4940	2	(3)	49	
Örtliche Aufsicht	BRW.1120	1	(10)	11	
	BRW.5325	1	(2)	53	
Örtliche Aufsicht melden	BRW.5332	3	(1)	53	
Ortsfeste Anlagen	BRW.6510	8	(6)	65	
	DB.6510	8	(6)	65	
Ortskenntnis					
Außerplanmäßiges Rangieren	BRW.5301	4	(2)	53	*
Planmäßiges Rangieren	BRW.5301	4	(1)	53	*
Triebfahrzeugführer	408.2301	2		53	*
Ortsstellbereich	408.4811	4	(1)	48	
On Sight (OS) ▶ ETCS					
OVA; Übergabebuch (Einlage OVA)	DBREGIO.6102V04			61	
OVA; Übergabebuch (Titel OVA)	DBREGIO.6102V03			61	
P					
Papierloser Transport	DBCDE.1212Z01	3		12	
Pauschalisierter Rechtshinweis				8	
Auskunftspflicht	BRW.8111	2	(1)	8	
Auskunftsverweigerungsrecht	BRW.8111	2	(2)	8	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Personen im Führerraum	DB.6105			61	
Anzahl berechtigter Personen im Führerraum	DB.6105	1	(3)	61	
Behördliche Überwachung	DB.6105	1	(8)	61	
Berechtigung prüfen	DB.6105	1	(2)	61	
Besondere Fahrten	DB.6105	1	(5)	61	
Betriebskontrollen	DB.6105	1	(8)	61	
Gastfahrt; Information und Dokumentation	DB.6105	1	(12)	61	
Grundsatz	DB.6105	1	(1)	61	
Mitfahrberechtigte	DB.6105	1	(4)	61	
Musterdokumente DB	DB.6105	1	(6)	61	
Unterstützung durch den Mitfahrenden	DB.6105	1	(10)	61	
	DB.6105	1	(11)	61	
Vorrang der Mitfahrenden	DB.6105	1	(9)	61	
Vorrang der sicheren Betriebsführung	DB.6105	1	(7)	61	
Zutrittsrechte KiN/Zub	DB.6105	1	(13)	61	
Persönliche Schutzausrüstung	DBREGIO.1930	1	(8)	19	
	DBCDE.1120	2		11	
benutzen	BRW.1120	2	(1)	11	
	DBCDE.1120	2	1	11	
Rb, Ra, Lrf, TWb	DBCDE.1120	2	(2)	11	
Tf	DBCDE.1120	2	(3)	11	
Unternehmer/Führungskräfte	DBCDE.1120	2	(4)	11	
Besucher	DBCDE.1120	2	(5)	11	
Persönliche Zuteilung	BRW.1120	1	(1)	11	
	DBCDE.1120	1	(1)	11	
Planmäßiger Halt, gewöhnlicher Halteplatz	408.2341	3		53	
	DB.2341	3		53	
	DBREGIO.2341	3		53	
Planmäßiges Rangieren	BRW.5301	4	(1)	53	
Posten	408.2341A01	5	(2)	53	
Postfach	DBREGIO.1212	5	(15)	12	
Präventive Maßnahmen bei extremen Wettersituationen	DB.2541	7		25	
Prüfen					*
Zugnummer bei ETCS	408.2321	4		43	*
Prüf- oder Probefahrten	DBREGIO.2431	3		54	
Anlass	DBREGIO.2431	3	(1)	54	
Information über Besonderheiten	DBREGIO.2431	3	(3)	54	
Nachbereitung	DBREGIO.2431	3	(4)	54	
Vorbereitung	DBREGIO.2431	3	(2)	54	
PSA ▶ Persönliche Schutzausrüstung					
PZB					
Fahrzeugeinrichtung gestört	408.2651	2		56	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Nachschieben	408.2441	1	(3)	54	
Streckeneinrichtung gestört	408.2651	1		56	
Zwangsbremsung	408.2531		(1)	55	
	408.2651	3	(1)	56	
beim Rangieren	408.4811	5	(2)	48	
Q					
R					
Radreifen verdreht	BRW.6103	3	(5)	61	
	DB.6103	3	(5)	61	
	DBCDE.6103	3	(5)	61	
Rangierbegleiter					
Ausführen der Aufgaben	408.4814	1		48	
Ausrüstung	BRW.1120	1	(8)	11	
Fahrauftrag	408.4814	2		48	
Fahrbereitschaft feststellen	408.4813	2	(3)	48	
Fahrweg beobachten	408.4814	4	(4)	48	
Fahrzeuge festlegen	408.4831	2	(3)	48	*
Ladestellen bedienen	408.4817	1	(1)	48	
Luftbremskopf	408.4821	3		48	
mitzuführende Gegenstände	DB.1120	1	(8)	11	
Oberleitung	408.4817	1	(2)	48	
Rangieren auf Hauptgleisen	408.4841	2	(5)	48	
	408.4841	4	(1)	48	
Rangierverbot	408.4841	6	(2)	48	
Trommelfellschutzfilter	DBCDE.1120	1	(10)	11	
Umschlaggleise bedienen	408.4817	2		48	
verschieben	408.4814	11	(1)	48	
verständigen	408.4811	3		48	
	408.4813			48	
	408.4817	1	(1)	48	
Rangierbezirk	408.4813	3	(1)	48	
Rangieren					
Abstoßen und Ablaufen	BRW.4818	1		48	
andere Übergänge sichern	408.4816	2	(2)	48	
Anfahrprobe	DBCDE.4814	12		48	
Ansage des freien Fahrwegs	408.4814	5	(1)	48	
Ausfahrgleis	408.4841	2	(1)	48	
Bahnübergang sichern	408.4816	1	(1)	48	
Baugleis	DB.4813	2	(4)	48	
	DBCDE.4813	2	(4)	48	
Bedienen von Ladestellen mit Oberleitung	408.4817	1	(1)	48	
Behandlung von Lü-Sendungen	408.4841	8		48	
Beobachten des Fahrwegs	408.4814	4	(1)	48	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
Beschäftigte warnen	408.4814	4	(3)	48
Besondere Regelungen für Lrf, Rb	BRW.4811	2	(1)	48
Besonderheiten	BRW.4817	1		48
Bremsen	408.4821	1	(1)	48
Drehscheiben und Schiebebühnen	BRW.6101	4	(3)	61
	DBREGIO.6101	4	(3)	61
Einfahrgleis	408.4841	2	(5)	48
Elektrische Triebfahrzeuge	DB.4813	1	(1)	48
	DBCDE.4813	1	(1)	48
Entkuppeln während der Fahrt	408.4814	9		48
Fahrauftrag	408.4814	2		48
Geschwindigkeit	408.4814	3	(1)	48
Grundsatz	408.4811	1		48
	BRW.4811	1		48
Hauptgleis	408.4841	1		48
Militärverkehr	DBCDE.5901	4		59
Signal zurücknehmen	408.4815	18		48
stärker geneigte Gleise	408.4814	7		48
Übergänge für Reisende sichern	408.4816	2	(1)	48
Verhalten bei Gefahr	408.4811	5	(1)	48
Verschieben	BRW.4817	2		48
Vorbeifahrt an Signalen	408.4815	17	(3)	48
Weichen auffahren	408.4815	15	(1)	48
Rangierfahrt				
Ansage des freien Fahrwegs	408.4814	5	(1)	48
befahren eines gesperrten Bahnhofgleises	408.4851	1	(4)	48
Übergang in Zugfahrt	408.2488	1	(1)	54
	408.4812	1	(1)	48
Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt	408.2488	2	(1)	54
Rangierfunk	DBCDE.1212	5	(1)	12
	408.4811	3	(4)	48
Rangierkupplung RK 900				
Allgemeines	DB.6510Z01	1		65
bedienen	DB.6510Z01	2		65
Tfz mit mobiler Schraubenkupplung	DB.6510Z01	4		65
Unregelmäßigkeiten	DB.6510Z01	3		65
Rangiermittel	DB.4911			49
Aufdrückradvorleger	DB.4911	9		49
Doppelhemmschuh	DB.4911	5		49
Doppelseitig wirkender Radvorleger	DB.4911	10		49
Einheitshemmschuh	DB.4911	2		49
Entkuppelstange	DB.4911	13		49
Hemmschuhe für Gefällebahnhöfe	DB.4911	6		49

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Hemmschuhhaken	DB.4911	14		49	
Hemmschuhe in alter Farbgebung	DB.4911	3		49	
Grundsätze zu Hemmschuhen	DB.4911	1		49	
Kipphemmschuh	DB.4911	8		49	
Radvorleger für Rillenschienen und eingepflasterte Gleise	DB.4911	11		49	
Stangenhemmschuh	DB.4911	7		49	
Spitzensicherungshemmschuh	DB.4911	4		49	
Wagenrücker	DB.4911	12		49	
Rangierseite	408.4811	3	(6)	48	
Rangiersignale	408.4811	3	(6)	48	
Rangierzettel	DB.1240	6	(5)	12	
	DBCDE.4818Z01	1	(1)	48	
Rangierzettel, Vordruck	DBCDE.4818V01			48	
Rauchverbot in Führerräumen	DBREGIO.6101	1	(11)	61	*
Räumung	BRW.8130	1	(1)	8	
	DBREGIO.8130	1	(1)	8	
Regelgleis					
Abzweigstellen ohne Zs 6	408.2341A01	5	(2)	53	
gewöhnliche Fahrtrichtung	408.2212	1		52	
Regelhalt, Darstellung im Buchfahrplan	408.2341A01	7	(2)	53	
Regelungen des EVU	BRW.0100	4		0	
Reibelemente Bremse kontrollieren	DB.6102	11	(1)	62	
Reifendrucküberwachungssystem	DB.6140	5	(3)	61	
Reihung	BRW.4311A01	1	(2)	43	
Reihenfolge beim Entkuppeln	BRW.6510	3		65	
	DB.6510	3		65	
Reihenfolge beim Kuppeln	BRW.6510	2		65	
	DB.6510	2		65	
Reisende					
Fahrwegsicherung bei Rangierfahrten	408.4815	7		48	
Gleise erkunden	408.2541	1	(1)	55	
hinweisen	BRW.5342	2	(1)	53	
informieren (Halt im Tunnel)	BRW.5571	3	(1)	55	
Notbremse überbrücken	408.2681	2	(2)	56	
sichern an höhengleichen Übergängen	408.2491			54	
	408.4816	2	(1)	48	
	408.4818	1	(3)	48	
Reisendensicherung					
Einsteigetüren aufschließen	DBREGIO.5511	4	(4)	55	
Einsteigetüren verschließen	DBREGIO.5511	4	(3)	55	
frühzeitig bekannt	DBREGIO.4711	4	(2)	47	
Information der Reisenden	DBREGIO.5511	4	(2)	55	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Maßnahmen	DBREGIO.5511	4	(1)	55	
Sichern durch Mitarbeiter	DBREGIO.5511	4	(5)	55	
Sichern durch Triebfahrzeugführer	DBREGIO.5511	4	(6)	55	
Sichern durch Tf unvorhergesehen erforderlich	DBREGIO.5511	4	(8)	55	*
Situationsbezogene Aufträge	DBREGIO.5511	5		55	
Information durch die auftraggebende Stelle	DBREGIO.5511	5	(1)	55	
Türen freigeben	DBREGIO.5511	4	(7)	55	*
Reisen nach Schutzbedarf					
Allgemeines	DBREGIO.2341	10	(1)	53	
Fplo für RNS	DBREGIO.2341	10	(3)	53	
Protokollabteilung	DBREGIO.2341	10	(2)	53	
Reisezug					
in zwei Teilen	408.2431	1	(4)	54	
länger als die Bahnsteige	DBREGIO.4711	4		47	
mit Triebfahrzeugführer als Zugführer	BRW.5332	3	(2)	53	
ohne Zugbegleiter	BRW.5301	3	(3)	53	
Schlusssignal unvollständig	408.2691	5		56	
Release Speed	408.2341	1	(3)	53	
Rettungszüge	408.2431	1	(5)	54	
	DB.2561	1	(1)	55	
Richt-/Kennzahl	BRW.4311A01	8	(2)	43	
RIS-Tf	DBREGIO.5936			59	
Dienstliches Mobiltelefon	DBREGIO.5936	1	(1)	59	
Ein-/Ausbuchen	DBREGIO.5936	2	(1)	59	
Funktion RIS-Tf	DBREGIO.5936	1	(2)	59	
SOS-Funktion	DBREGIO.5936	4		59	
Später einbuchen	DBREGIO.5936	2	(2)	59	
Virtueller Zug	DBREGIO.5936	5		59	
Zug steht	DBREGIO.5936	3		59	
RK 900 ▶ Rangierkupplung RK 900					
Rotmarkierung	BRW.6103	3	(6)	61	
	DB.6103	3	(6)	61	
	DBCDE.6103	3	(6)	61	
	DBREGIO.6103	3	(6)	61	
Rückfallebene; FASSI-MOVE	DBREGIO.1212Z02			12	
Anzeige relevanter Dokumente	DBREGIO.1212Z02	2		12	
Anzeige relevanter Dokumente	DBREGIO.1212Z02	2	(2)	12	
Vorgehen	DBREGIO.1212Z02	2	(1)	12	
Deaktivierung	DBREGIO.1212Z02	3		12	
Rückkehr zu FASSI-MOVE	DBREGIO.1212Z02	3	(1)	12	
Rückfallebene	DBREGIO.1212Z02			12	
Aktivierung	DBREGIO.1212Z02	1	(3)	12	
Einstellung „Bildschirm-Timeout“	DBREGIO.1212Z02	1	(4)	12	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
Information zur Anwendung	DBREGIO.1212Z02	1	(5)	12
Rückfallebene	DBREGIO.1212Z02	1	(1)	12
Störung melden	DBREGIO.1212Z02	1	(2)	12
Rückraumüberwachungseinrichtungen	DB.6140	6	(3)	61
S				
SA-3 Kupplung				
Allgemeines	DB.6510Z03	1		65
bedienen	DB.6510Z03	2		65
Sägelinien				
Buchfahrplan	408.2341A01	5	(2)	53
Zugtrennung	408.2571	4		55
zwei	BRW.5571	4	(2)	55
Sanden	BRW.6101	3	(8)	61
Sandstreueinrichtung ausgefallen	DB.6103	3	(11)	61
	DBCDE.6103	3	(11)	61
Schäden an Fahrzeugen	DB.2553	3		55
Schäden prüfen	BRW.6112	2	(1)	61
Schalldämpfer	BRW.1120	1	(10)	11
Schematischer Handlungsablauf	DBREGIO.8130	2	(4)	8
Schichtbeginn	DB.6101A01	2	(2)	61
Lokrangierführer	DBCDE.1111Z01	4	(9)	11
Streckentriebfahrzeugführer	DBCDE.1111Z01	4	(4)	11
Schichtende	DB.6101A01	2	(5)	61
Lokrangierführer	DBCDE.1111Z01	4	(10)	11
Streckentriebfahrzeugführer	DBCDE.1111Z01	4	(7)	11
Schiebetriebfahrzeug				
ansetzen an den Zug	408.2441	1	(5)	54
Geschwindigkeit	408.2441	1	(6)	54
nicht mit dem Zug gekuppelt	408.2441	2	(1)	54
Schleppen	BRW.6101	5		61
Dokumentation	DB.6101	5	(2)	61
	DBREGIO.6101	5	(2)	61
	DB.6901	3		69
nicht selbst vorbereitet	DB.6101	5	(3)	61
Tfz mit HL-gesteuerter Federspeicherbremse	DB.6901	2		69
	DB.6901	4	(2)	69
Voraussetzungen	BRW.6101	5	(1)	61
Schleudern und Gleiten	BRW.6101	3	(7)	61
Schlusssignal	BRW.5441	1	(1)	54
unvollständig bei Reisezug	408.2691	5		56
	DB.2691	5		56
	DBREGIO.2691	5		56
	MEG.2691	5		56 *

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
Schmierfilm	408.2561	2	(2)	55
Schneeräumfahrt				
als Sperrfahrt durchzuführen	408.2481	1	(1)	54
Bahnhofsgleise, die nicht gesperrt sind	408.4812	2	(2)	48
Geschwindigkeiten	408.2481	7	(3)	54
Sperren von Nachbargleisen	408.4851	1	(10)	48
Schneeräumfahrzeuge	DB.6140A01	2	(4)	61
Schranke				
bei Annäherung geschlossen	408.2671	2	(8)	56
offen	408.2671	1		56
Rangieren	408.4816	1	(1)	48
Schraubenkupplung				
anziehen	BRW.6510	5	(4)	65
	DB.6510	5	(4)	65
Bauteile	BRW.6510	5	(1)	65
	DB.6510	5	(1)	65
unbenutzte	BRW.6510	5	(9)	65
	DB.6510	5	(9)	65
Schutzabstand bei Gefahrgut	BRW.4701	3	(7)	47
Schutzausrüstung, persönliche	BRW.1120	2	(1)	11
	DBCDE.1120	2		11
Schutz gefährdeter Züge	408.2581			55
	BRW.5581	1	(2)	55
Schutzstrecke	BRW.6110	3	(1)	61
Schwerwagen	408.2435	1	(2)	54
	408.2435	2	(1)	54
Schwierigkeiten beim Ein- und Aussteigen				
allgemeine Maßnahmen	BRW.5511	1		55
Maßnahmen bei Halt auf freier Strecke	BRW.5511	2		55
Maßnahmen zur Reisendensicherung	DBREGIO.5511	4		55
Reisezug länger als der Bahnsteig	DBREGIO.5511	3		55
Situationsbezogene Aufträge	DBREGIO.5511	5		55
Seitliches Hinauslehnen	BRW.6101	1	(8)	61
Selbstrettung	BRW.8130	1	(3)	8
	DBREGIO.8130	1	(3)	8
Maßnahmen				
bei gestörter NBÜ	DBREGIO.5681	3		56
beim Befahren von Tunneln mit Rettungszug	BRW.8130	3		8
beim Befahren von Tunneln mit Rettungszug	DBREGIO.8130	3		8
Selbstrettungskonzept				
SRK-Helfer	BRW.8130	3	(4)	8
	DBREGIO.8130	1	(6)	8
SRK-Leiter	BRW.8130	3	(3)	8

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
.....	DBREGIO.8130	1	(4)	8	
SRK-Mitarbeiter	DBREGIO.8130	1	(6)	8	
Sicheres Verhalten					
an oder auf Fahrzeugen	BRW.1220	6		12	
.....	DBCDE.1220	6		12	
im Gleisbereich	BRW.1220	2		12	
Sicherer Bereich	BRW.8130	1	(4)	8	
.....	DBREGIO.8130	1	(4)	8	
Sicherheit					
ortsbezogene Sicherheitsmaßnahmen	BRW.1111	1	(4)	11	
und Ordnung	BRW.1210	1	(4)	12	
und Pünktlichkeit	408.2111			11	
Sicherheitsfahrschaltung					
bedienen	BRW.6101	3	(4)	61	
gestört	408.2691	2		56	
.....	BRW.6102	6	(2)	61	
im Rangierbetrieb	DB.6103	3	(8)	61	
.....	DBCDE.6103	3	(8)	61	
prüfen	BRW.6102	6	(1)	61	
Sicherheitsverantwortung	DBCDE.1111Z01	3		11	
.....	DBREGIO.1930	3	(2)	19	
.....	MEG.1111Z01	2		11	*
Besonderheiten Schweiz	DBCDE.1111Z01	3	(4)	11	
Grundsatz	DBCDE.1111Z01	3	(1)	11	
Internationaler Verkehr	DBCDE.1111Z01	3	(3)	11	
Nationaler Verkehr	DBCDE.1111Z01	3	(2)	11	
Sicherheitsupdate	DBREGIO.1212	4	(5)	12	
Sichern					
Bahnübergänge	DB.2341	5		53	*
.....	DB.2671			56	*
.....	408.2671	2		56	*
.....	408.4816	1	(1)	48	*
Weiche					
auf Ladestellen mit Oberleitung	408.4817	1	(3)	48	
durch Sperren	408.4815	13		48	
gegen Umstellen	408.4815	13		48	
höhengleiche Übergänge	408.2491			54	
.....	408.4816	2	(1)	48	
Sichern von Fahrzeugen, Zügen oder Zugteilen					
Auflegeort für Festlegemittel	BRW.5351	2	(2)	53	
.....	DBCDE.4831	3	(6)	48	*
Ausreichende Sicherung nicht möglich	BRW.5351	2	(6)	53	
.....	DBCDE.4831	3	(9)	48	*

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Dokumentation bei Güterzügen	BRW.5351	3		53	
Anleitung zum Führen des Meldezettels	BRW.5351A01			53	
Art und Umfang ändern	BRW.5351	3	(6)	53	
Ausnahme	DBCDE.4831	3	(4)	48	
Meldezettel Abstellung	BRW.5351	3	(1)	53	
Hinterlegung (Meldezettel)	BRW.5351	3	(4)	53	
	DBCDE.5351	3	(4)	53	
nicht mehr benötigte Meldezettel	BRW.5351	3	(7)	53	
	DBCDE.5351	3	(7)	53	
Verzicht (Meldezettel)	BRW.5351	3	(3)	53	
	DBCDE.5351	3	(3)	53	
Vordruck nicht verfügbar	BRW.5351	3	(2)	53	
Zusetzen und Absetzen von Fahrzeugen	BRW.5351	3	(5)	53	
	DBCDE.4831	3	(7)	48	*
Freizuhaltende Bereiche	BRW.4831	1	(3)	48	
Grundsätze für das Sichern	DBCDE.4831	3	(1)	48	
Hemmschuhe	BRW.4831	1	(1)	48	
Sicherung mit der Druckluftbremse	DBCDE.5351	2	(3)	53	*
	DBCDE.4831	3	(8)	48	*
Vorgehen beim Sichern	BRW.5351	2	(1)	53	
	DBCDE.5351	2	(1)	53	
	DBCDE.4831	3	(3)	48	
Zusammenlaufende Gleise	BRW.4831	1	(2)	48	
Zusetzen und Absetzen von Fahrzeugen	BRW.5351	2	(5)	53	
Sicherung bei Fzg., Zügen oder Zugteilen aufheb.	BRW.4321	3		43	
	DBCDE.4321	3		43	
definierte Gleise	DBCDE.4321	3	(6)	43	*
	DBCDE.4813	5		48	
definierte Gleise	DBCDE.4813	5	(6)	48	*
	DBCDE.4831	3	(6)	48	*
Meldezettel (Abstellung)	BRW.4321	3	(1)	43	
	DBCDE.4321	5	(1)	43	
Führen	BRW.5351A01			53	
	DBCDE.5351A01	2	(1)	53	
	DBCDE.4831A01			48	
Sicherung aufheben	BRW.4321	3	(2)	43	
Meldezettel	DBCDE.4321	3	(1)	43	
	DBCDE.4813	5	(1)	48	
Meldezettel nicht vorhanden	BRW.4321	3	(3)	43	
	DBCDE.4321	3	(4)	43	
	DBCDE.4813	5	(4)	48	
Meldezettel unplausibel	BRW.4321	3	(2)	43	
	DBCDE.4321	3	(3)	43	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Meldezettel unplausibel	DBCDE.4813	5	(3)	48	*
Meldezettel vorhanden	BRW.4321	3	(2)	43	
	DBCDE.4321	3	(2)	43	
	DBCDE.4813	5	(2)	48	
Verbleib	BRW.4321	3	(4)	43	
	DBCDE.4321	3	(5)	43	
	DBCDE.4813	5	(5)	48	
Signal					
Ansage Ausführung	DB.5341	3	(1)	53	
	DBREGIO.5341	3	(1)	53	
Aufgabenübernahme	DB.5341	3	(2)	53	
	DBREGIO.5341	3	(2)	53	
erloschen oder nicht zweifelsfrei erkennbar	301.0002	7	(1)		
Gültigkeit bei mehreren Sperrfahrten	408.2481	6	(1)	54	
Lichtsignal erloschen	301.0002	7	(1)		
links neben dem Gegengleis nicht gültig	408.2463	2		54	
Nachtzeichen erloschen	301.0002	6	(2)		
Ne 14 für Kleinwagenfahrten	408.2481	6	(2)	54	
Signaltechnische Einrichtungen bedienen	DB.2481	11	(4)	54	*
zurücknehmen	408.4815	18		48	
Sitzplätze und Ordnungsnummer	BRW.4311A01	8	(1)	43	
Sofortmaßnahmen bei einer Oberleitungsstörung	BRW.6106	2	(2)	61	
Sonderausrüstungen	DB.6101	1	(11)	61	
SOS-Funktion	DBREGIO.5936	4		59	
Speisewagen, gehobener Stromabnehmer	408.2554	1	(2)	55	
Sperren					
Bahnhofsgleis	408.4851	1	(1)	48	
aufheben	408.4851	1	(5)	48	
Sperrfahrt					
beenden					
freie Strecke	408.2481	11	(2)	54	*
Zugmeldestelle	408.2481	11	(1)	54	*
bezeichnen	408.2202	1		52	
mehrere, Gültigkeit der Signale	408.2481	6	(1)	54	
mehrere in einem Gleis/ETCS-Level 2	408.2481	10		54	*
trennen	408.2481	4		54	
unvorhergesehene	408.2431	1	(3)	54	
Sperrsignal					
Grundstellung	408.4815	1		48	
Vorbeifahrt mit Rangierfahrt	408.4815	17	(1)	48	
Vorbeifahrt mit Zugfahrten	408.2456	2		54	
zurücknehmen	408.4815	18		48	
Spitzensignal					

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Nachtzeichen erloschen	408.2691	6	(1)	56	
Nachtzeichen unvollständig	408.2691	6	(2)	56	
Maßnahmen	DBREGIO.2691	10		56	
vor Beginn der Zugfahrt	DBREGIO.2691	9		56	
Spitzenverschluss	408.4815	6		48	
Sprachprobleme	DBCDE.5901	5	(1)	59	
Sprechverbindung	DBCDE.5901	4	(7)	59	
zwischen Tfz und Wagenzug wirkt nicht	408.2681	3		56	
	DBREGIO.2681	3		56	
Standort des Zuges melden					
Befehl	408.2411	2	(2)	54	
ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört	408.2653	1	(3)	56	*
LZB-Übertragungsausfall	408.2652	1	(1)	56	
Standort zur Fahrwegbeobachtung wählen	DBCDE.4811	1	(5)	48	
	DBCDE.4811	2	(1)	48	
Stellen, an die Meldungen abzugeben sind	DBCDE.1101Z01			11	
	DBINFRA.1101Z01			11	*
Stichstrecke					
Zustimmung zur Abfahrt ▶ Zustimmung	408.2487	2	(1)	54	
völlig gestörte Verständigung	408.2487	3	(2)	54	
Stör- und Abhilfetexte bei Triebfahrzeugen	DB.6103	3	(10)	61	
	DBCDE.6103	3	(10)	61	
	DBREGIO.6103	3	(10)	61	*
Störungen am Triebfahrzeug	BRW.6103			61	
	DB.6103			61	
	DBCDE.6103			61	
	DBREGIO.6103			61	*
Vorgehensweise	BRW.6103	1		61	
Dokumentation	BRW.6103	2		61	
	DB.6103	2		61	
	DBCDE.6103	2		61	
	DBREGIO.6103	6		61	
Maßnahmen	BRW.6103	3		61	
	DB.6103	3		61	
	DBCDE.6103	3		61	
	DBREGIO.6103	3		61	
Melden	DB.6103	4		61	
	DBCDE.6103	4		61	
	DBREGIO.6103	4		61	
Störungen Rangierfunk	DBCDE.1212	5	(1)	12	
Streckenkenntnis, neue oder wesentlich geänderte	DB.5301Z01	3	(3)	53	
Streckenbeobachtung	408.2341	1	(1)	53	
Strecken- und Fahrwegbeobachtung	DB.6140	6	(1)	61	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Streckengleisfreimeldeanlage	408.4841	2	(2)	48	
Streckenkenntnis	DB.5301Z01			53	
	DBREGIO.5301			53	
Arten des Erwerbs	DB.5301Z01	3	(1)	53	
	DBREGIO.5301	6	(1)	53	
Fahren ohne Streckenkenntnis	408.2301	1	(1)	53	
Begleitung durch streckenkundige Person	DB.5301Z01	6	(1)	53	
	DBREGIO.5301	5	(8)	53	
Erwerb per Videoverfahren	DBCDE.5301Z01			53	
Verlust	DB.5301Z01	4	(3)	53	
	DBREGIO.5301	8	(2)	53	
Stromabnehmer					
Befehl beim Nachschieben	408.2441	1	(4)	54	
einstellen	BRW.6111			61	
	DBREGIO.6111			61	
gehoben bei Speisewagen	408.2554	1	(2)	55	
heben	BRW.6110	1	(1)	61	
beim Kuppeln und Entkuppeln	BRW.6510	8	(1)	65	
	DB.6510	8	(1)	65	
senken	BRW.6110	1	(2)	61	
	DBREGIO.6110	3	(4)	61	
Stromabnehmersenkeinrichtung	BRW.6112	2	(2)	61	*
Stufengang einstellen	BRW.6120	1	(2)	61	
Stufengetriebe	BRW.6120	1	(1)	61	
Sturmwarnung	408.2541	6		55	
	DB.2541	7		55	
Summer- und Klingelanlage	BRW.5332A02	2	(4)	53	
T					
Tablet ▶ Fassi Move					
Tablet PC, Nutzung	DBCDE.1212Z01			12	
	MEG.1212Z01			12	*
Tätigkeiten					
wiederkehrende	BRW.1210	1	(5)	12	
auf hochgelegenen Standflächen	DBCDE.1220	6	(8)	12	
Tages-La	DBREGIO.1212Z01	3		12	
Taktfahrpläne	408.2341A01	7	(1)	53	
Teilarbeiten					
Definition	DBCDE.1111Z01	4	(1)	11	
	MEG.1111Z01	3	(1)	11	*
Lokrangierführer					
Arbeitsschritte bei Schichtbeginn	DBCDE.1111Z01	4	(9)	11	
Schichtende	DBCDE.1111Z01	4	(10)	11	
Schichtbeginn Arbeitsschritte	MEG.1111Z01	3	(4)	11	*

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Schichtende	MEG.1111Z01	3	(6)	11	*
Teilarbeiten innerhalb der Schicht (M2)	DBCDE.1111Z01	4	(5)	11	
Teilarbeiten innerhalb der Schicht	MEG.1111Z01	3	(5)	11	*
Teilarbeitenverzeichnis	BRW.6102	2	(2)	61	
M 1	DBCDE.1111Z01	4	(3)	11	
M2	DBCDE.1111Z01	4	(5)	11	
M3	DBCDE.1111Z01	4	(7)	11	
ZOA (MA)	DBCDE.1111Z01	4	(6)	11	
Vor / nach auswärtiger Ruhe	DBCDE.1111Z01	4	(6)	11	
Telekommunikationseinrichtung völlig gestört	408.2487	3	(2)	54	
Terminwahrnehmung vor Gericht	DBREGIO.1931			19	
Arbeitszeitregelung	DBREGIO.1931	1	(4)	19	
Folgen unentschuldigten Fehlens	DBREGIO.1931	1	(3)	19	
Unregelmäßigkeiten	DBREGIO.1931	1	(5)	19	
Transportstellung	DB.6140	2	(3)	61	
	DB.6140	6	(5)	61	
Triebfahrzeug					
abschließen	BRW.6101	7	(3)	61	
	DB.6101	7	(3)	61	
	DBREGIO.6101	7	(3)	61	
besetzen	408.4811	2		48	
nicht besetzt oder beaufsichtigt	BRW.6101	6	(3)	61	
bewegen	BRW.6101	1	(3)	61	
beim Nachschieben	408.2441	1	(2)	54	
kuppeln	BRW.6510	5	(2)	65	
	DB.6510	5	(2)	65	
mit Automatischer Stromabnehmersenkeinrichtung	BRW.6112	2	(2)	61	
Tfz mit ETCS Zugsicherungsanlage	MEG.6102Z02	2		61	*
mit ferngesteuerten Vorwärmgerät	DB.6101	7	(4)	61	
mit zwei Führerräumen	BRW.5301	1	(4)	53	
nicht einsatzfähig	BRW.6103	2	(3)	61	
	DB.6103	2	(3)	61	
	DBCDE.6103	2	(3)	61	
	DBREGIO.6103	6	(3)	61	
sichern	BRW.6101	6	(1)	61	
übergeben	BRW.6101	2	(3)	61	
übernehmen	BRW.6101	2	(4)	61	
	DB.6101	2	(4)	61	
Wechsel	DBCDE.5901	3	(6)	59	
TRANSPACT Kupplung					
Allgemeines	DB.6510Z04	1		65	
Baugruppen	DB.6510Z04	2		65	
Ein- und Ausschwenken der TTK-HL-Luftkupplung	DB.6510Z04	7		65	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
Entriegelungshebel	DB.6510Z04	3		65
Gemischtluftkupplung	DB.6510Z04	8		65
Gemischtzugkupplung	DB.6510Z04	5		65
Kuppeln TTK-TTK	DB.6510Z04	4		65
Kuppeln TTK-AK	DB.6510Z04	6		65
Störungen	DB.6510Z04	9		65
Trennstellenliste	DBCDE.4818Z01	1	(3)	48
Triebfahrzeuge				
mit HL-gesteuerter Federspeicherbremse	DB.6901			69
Allgemein	DB.6901	1		69
Dokumentation	DB.6901	3		69
Schleppen	DB.6901	2		69
Undefinierter Zustand	DB.6901	4		69
Triebfahrzeugführer				
abgehende Leistung	BRW.6510	9	(3)	65
	DB.6510	9	(3)	65
abstellen von Zügen und Sichern	BRW.5351	1	(1)	53
Änderung persönlicher Angaben (Tfv)	DB.1901	2	2	19
Änderung persönlicher Angaben (VDV)	DB.1901	3	1	19
ankommende Leistung	BRW.6510	9	(1)	65
	DB.6510	9	(1)	65
Bedienen vom hinteren Führerraum	408.2691	3		56
Behandeln von Befehlen	408.2411	4	(1)	54
Fahrzeuge festlegen	408.4831	2	(4)	48
hat Zugaufsicht	BRW.5331	2	(2)	53
	BRW.5332A02	4	(1)	53
ist Zugführer	BRW.5332A01	2	(3)	53
Kommunikationsleitfaden	DBCDE.5901Z01			59
mitzuführende Gegenstände	BRW.1120	1	(5)	11
	DB.1120	1	(5)	11
nicht im Führerraum	BRW.4711	1	(1)	47
	BRW.5301	1	(3)	53
Ortskenntnis	408.2301	2		53
Streckenbeobachtung	408.2341	1	(1)	53
	408.2341	1	(5)	53
Streckenkenntnis	408.2301	1	(1)	53
unterrichten	BRW.4312	4	(1)	43
Wechsel	DBCDE.5901	4	(11)	59
Weitere arbeitende Triebfahrzeuge im Zug	BRW.4321	4	(3)	43
weitergehende Leistung	BRW.6510	9	(3)	65
Zugvorbereitungsmeldung	408.2321	2		43
Zeitpunkt	DB.2321	2		43
Triebfahrzeugführerschein (TFS)	DBREGIO.1930			11

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Trommelfellschutzfilter	DBCDE.1120	1	(10)	11	
Tunnel mit Rettungszug					
Anwendungsbereich	BRW.8130	3	(1)	8	
	DBREGIO.8130	3	(1)	8	
Erfüllung der Mindestbesetzung	DBREGIO.8130	3	(7)	8	
Erweiterte Besetzung	BRW.8130	3	(2)	8	
	DBREGIO.8130	3	(4)	8	
Rettungszug	BRW.8130	3	(1)	8	
	DBREGIO.8130	3	(3)	8	
SRK-Leiter	BRW.8130	3	(3)	8	
Aufgaben des SRK-Leiters	DBCDE.8130A01			8	
SRK-Helfer	BRW.8130	3	(4)	8	
Aufgaben des SRK-Helfers	DBCDE.8130A02			8	
SRK-Helfer, Kommunikationsleitfaden	DBCDE.8130A04			8	
Merkblatt für SRK-Helfer	DBCDE.8130A03			8	
Unzureichende SRK-Besetzung	BRW.8130	3	(5)	8	
	DBREGIO.8130	3	(2)	8	
Vorgabe der Evakuierungsrichtung	BRW.8130	3	(1)	8	
	DBREGIO.8130	3	(1)	8	
Weiters Vorgehen	BRW.8130	3	(6)	8	
	DBREGIO.8130	3	(6)	8	
Türen geschlossen halten	BRW.6101	1	(9)	61	
Türen sichern	BRW.5342	2	(2)	53	
U					
Überbesetzung von Reisezügen	DBREGIO.5935			59	
Abfertigung	DBREGIO.5935	1	(2)	59	
Grundsatz	DBREGIO.5935	1	(1)	59	
Maßnahmen	DBREGIO.5935	1	(4)	59	
Pflichtansagen	DBREGIO.5935	1	(3)	59	
Teilräumung	DBREGIO.5935	1	(5)	59	
Umgang mit Fahrrädern	DBREGIO.5935	1	(6)	59	
Vorrang	DBREGIO.5935	1	(7)	59	*
Überführung Triebfahrzeug				61	
Radsatz mit Gelb- oder Rotmarkierung	BRW.6103	3	(7)	61	
	DBREGIO.6103	3	(7)	61	
Übergabebuch	DB.6102	12	(1)	61	
Übergabebuch (Einlage OVA)	DBREGIO.6102V04			61	
Übergabebuch (Titel OVA)	DBREGIO.6102V03			61	
Übergabegespräch	BRW.6102	4	(1)	61	
Übergang					
Rangierfahrt in Zugfahrt	408.2488	1	(1)	54	
	408.4812	1	(1)	48	
ohne Halt	BRW.5332A02	4	(2)	53	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
Zugfahrt in Rangierfahrt	408.2488	2	(1)	54
Übergangbrücken hochstellen	BRW.6510	1	(3)	65
	DB.6510	1	(3)	65
Übergänge herstellen	BRW.6510	12		65
	DB.6510	12		65
Übergangstüren	BRW.6510	12	(1)	65
	DB.6510	12	(1)	65
Historische Fahrzeuge	BRW.6510	12	(2)	65
	DB.6510	12	(2)	65
Übergang sichern beim Rangieren	408.4816	2	(2)	48
Übermittlungscode				
Befehl	408.2411	1	(4)	54
wiederholen	408.2411	2	(2)	54
Über ueren von Gleisen	BRW.1220	4		12
Übertragung von Tätigkeiten	408.4802	2		48
Überwachungseinrichtung	BRW.5333	2	(3)	53
Uhr				
mitführen	BRW.1120	1	(3)	11
umstellen	408.4802	10	(1)	48
Uhrzeitvergleich durchführen	408.4802	9		48
UIC 69 e und INTERMAT Kupplung				
Allgemeines	DB.6510Z02	1		65
Kuppeln AK-AK	DB.6510Z02	2		65
Gemischtzugkupplung	DB.6510Z02	3		65
Umleiten				
unter erleichterten Bedingungen	408.2341A01	6	(1)	53
Züge	408.2431	2	(1)	54
Unbeabsichtigtes Trennen vom Zug	BRW.5441	2	(2)	54
Unbenutzte Schraubenkupplungen	BRW.6510	5	(9)	65
	DB.6510	5	(9)	65
Unbesetzter Führerraum	BRW.6101	6	(2)	61
Unfallmeldestelle des EIU verständigen	BRW.8581	2	(4)	8
Ungünstige Verhältnfahrzeugkenntnisisse	BRW.6101	3	(2)	61
Unregelmäßigkeiten				
an Bahnanlagen	408.4811	5	(2)	48
Fahrzeuge oder Ladungen	408.2553	1	(1)	55
offene Türen	408.2552	1	(1)	55
Stromabnehmer	408.2554	1	(1)	55
Tablet ▶ Fassi Move				
Untersuchen der Fahrzeuge	408.2553	2	(1)	55
unterbrochene Arbeitszeit	408.4802	7		48
	DB.1111	4	(5)	11
Gleise erkunden	408.2541	2	(1)	55

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
Sperrfahrt	408.2481	2	(1)	54
Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände	BRW.1120	1	(12)	11
mitzuführende	DBCDE.1120	1		11
auf Triebfahrzeugen	DB.1120A01			11
	DBCDE.1120A01			11
Unterrichtung Triebfahrzeugbegleiter	408.2411	3		54
Untersagen der Dienstausübung	BRW.1101	2	(2)	11
Unterschriftenblatt begleitete Transporte	DBCDE.5901V01			59
Unterstützung des Triebfahrzeugführers	BRW.5341	1	(1)	53
unvorhergesehenes Halten				
einer Rangierfahrt	408.4811	5	(2)	48
eines Zuges	408.2571	1		55
Unwetter, präventive Maßnahmen	DB.2541	7		55
unvorhergesehene Sperrfahrten	408.2431	1	(3)	54
unzulässige Vorbeifahrt				
an einem ETCS-Halt	408.2531		(1)	55
an Haltsignal	408.2531		(1)	55
an LZB-Halt	408.2531		(1)	55
V				
Verantwortung				
Mitarbeiter	BRW.1101	3	(1)	11
für das Triebfahrzeug	BRW.6101	2	(1)	61
Verbleib				
Meldezettel	DBCDE.4813	5	(5)	48
	DBCDE.4831	4	(4)	48
Wagenliste	DB.4311	1	(5)	43
Verbotswidriges Aus- oder Einsteigen	BRW.5342	1	(2)	53
Verdienstausfallbescheinigung	DBRGEIO.1931	1	(7)	19
Vereinfachte Bremsberechnung	BRW.4311	2	(2)	43
Vereiste Spurrillen	408.2541	3		55
Vergleichsfahrplan	408.2431	1	(3)	54
Verhalten an und auf Fahrzeugen	BRW.1220	6		12
	DBCDE.1220	6		12
Verhalten bei Störungen am Triebfahrzeug	BRW.6103			61
	DB.6103			61
	DBCDE.6103			61
	DBREGIO.6103			61
Verhalten				
an und auf Fahrzeugen	BRW.1220	6		12
gegenüber Kunden und Betriebsfremden	BRW.1210	2		12
Auskünfte	BRW.1210	2	(2)	12
Dienstliche Angelegenheiten	BRW.1210	2	(3)	12
Grundsatz	BRW.1210	2	(1)	12

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Meinungsverschiedenheiten	BRW.1210	2	(4)	12	
im Gleisbereich	BRW.1220			12	
bei Zwangsbremsungen	DBCDE.2681V02	1		56	*
bei Zwangsbremsungen	MEG.2681Z01	1		56	*
Verkehrswege	BRW.1220	4		12	
Verlassen des Ereignisortes	DB.8111	3	(5)	81	
Verminderter Reibwert	408.2561	2	(2)	55	
Versand- und Bestimmungsbahnhof	BRW.4311A01	9	(3)	43	
Verschieben					
Baugleis	408.4814	11	(3)	48	
durchführen	408.4814	11	(1)	48	
ergänzende Regelungen	BRW.4817	2		48	
Versicherungsschutz	DBREGIO.5932	1	(6)	59	
Verspätungen	408.2487	3	(1)	54	
Verständigen					
Aufträge, Meldungen	408.2202	3		52	
	408.4811	3	(1)	48	
Beteiligte	408.4813	1	(1)	48	
des Fahrdienstleiters	DB.2481	9		54	
durch Rangierbegleiter	408.4813	1	(2)	48	
durch Triebfahrzeugführer	408.4813	1	(1)	48	
	DB.4813	1	(1)	48	
	DBCDE.4813	1	(1)	48	
	DBREGIO.4813	1	(1)	48	
durch Weichenwärter	408.4813	1	(3)	48	
Fahrauftrag des Rangierbegleiters	408.4811	3	(5)	48	
Fahrplan-Mittelung	BRW.5415	1		54	
Nachschieben	BRW.5441	1	(2)	54	
örtliche Besonderheiten	408.4811	4	(1)	48	
Personen	408.4813	1	(1)	48	
Rangierfunk	408.4811	3	(4)	48	
Rangierseite	408.4811	3	(6)	48	
Sichtverbindung	408.4811	3	(6)	48	
Unterbrechung Sichtverbindung	408.4811	3	(6)	48	
Unvorhergesehener Halt eines Zuges	408.2571	3		55	
Verbindungsmann	408.4811	3	(6)	48	
Verzicht	408.4813	1	(1)	48	
völlig gestört	408.2487	3	(2)	54	
vor Bremsungen	BRW.5441	1	(5)	54	
Verständigung					
bei geschobenen Fahrten	BRW.5441	1	(2)	54	
beim Rangieren	408.4813	1		48	*
beim Rangieren mit Mobiltelefon	BRW.1212	2	(3)	12	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Versuchsfahrten	408.2431	1	(6)	54	
Verunglückte	BRW.8581	3	(6)	8	
Verzicht					
auf Bremszettel	DB.4312	3	(1)	43	
auf die Dokumentation	DBCDE.4831	4	(3)	48	
auf Wagenliste	DB.4311	3	(1)	43	
Virtuelle Blockstelle	408.2456	2		54	
Völlig gestörte Verständigung	408.2487	3	(2)	54	
Vollständigkeit (Beförderungs- und Begleitpapiere)	DB.4321	2	(3)	43	
	DBCDE.4321	2	(3)	43	
Vorbeifahrt an Stelle, an der nach Befehl	408.2531		(1)	55	
Vorbeifahrt von Zug- und Rangierfahrten	BRW.1220	5		12	
Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten	BRW.6102			61	
	DB.6102	1	(3)	61	
	DBREGIO.6102			61	
	DB.6140	2		61	
Vorbeugender Brandschutz	BRW.1222	1	(1)	12	
Vor dem Beidrücken anhalten	408.4818	8		48	*
	DBCDE.4818	8		48	*
Vordruck					
Abgeben (Nachweis der Schichtabweichung)	DBCDE.1111Z01	5	(4)	11	
Anordnungen über den Zugverkehr	BRW.5401V01			54	
Auftrag zum Erwerb der Strecken-/Bf-Kenntnis	492.2755V01			53	
Auftrag zum Erwerb von eingeschränkt. Streckenk.	492.2755V02			53	
Befehl	408.2411V01			54	
Bremszettel	BRW.4312V01			43	
Dosierungsplan für die Speisewasser-Innenaufbereitung für Heizdampfkessel	DB.6121V01			61	
Dosierungsnachweis für Heizdampfkessel	DB.6121V02			61	
Fahrplan-Mitteilung	408.2415V01			54	
Fahrzeugbegleitbuch	DB.6140V01			61	
Fahrzeugbegleitbuch Einlageblatt	DB.6140V02			61	
Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock	408.2487V01			54	
Internationale Wagenliste für Reisezüge	BRW.4311V21			43	
Internationale Wagenliste für Güterzüge	BRW.4311V31			43	
La-Mitteilung	DB.2691V01			56	
Meldezettel Abstellung	BRW.5351V01			51	
Meldezettel Bremsstörung	DBCDE.2681V01			56	
Meldezettel Zugtrennung	DBCDE.2571V01			55	
Meldezettel Zugvorbereitung	BRW.4321V01			43	
	DB.4321V01			43	
Nachweis der Schichtabweichungen	DBCDE.1111V01			11	
Ausfüllhinweise	DBCDE.1111Z01A01			11	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Vordruck verwenden	DBCDE.1111Z01	5	(3)	11	
in Papierform	DBCDE.4818Z01	4	(4)	48	
Rangierzettel	DBCDE.4818V01			48	
Trennstellenliste	DBCDE.4818V02			48	
Übergabebuch	DB.6102V01			61	
Übergabebuch (Titel OVA)	DBREGIO.6102V03			61	
Übergabebuch Einlageblatt	DB.6102V02			61	
Übergabebuch Einlageblatt (Einlage OVA)	DBREGIO.6102V04			61	
Unterschriftenblatt für begleitete Transporte	DBCDE.5901V01			59	
Wagenliste A4	BRW.4311V01			43	
Zerlegeliste	DBCDE.4818V03			48	
Zugtrennung	DBCDE.2571V01			55	
Vorgaben					
Nutzung von Tablet-PCs	DBCDE.1212Z01	2		12	
Vorgehen					
Sichern	DBCDE.4831	3	(3)	48	
Vormelden von MER	DBREGIO.5932	2		59	
Vorgaben für Tf	DBREGIO.5932	2	(2)	59	
Grundsatz der Beförderung	DBREGIO.5932	1	(4)	59	
Verfahren im Störungsfall	DBREGIO.5932	3		59	
Vorrang					
der Sicherheit	BRW.1212	2	(4)	12	
Mitfahrenden	DB.6105	1	(9)	61	
mobilitätseingeschränkte Reisende	DBREGIO.5935	1	(7)	59	*
	DBREGIO.5937	1	(6)	59	*
sichere Betriebsdurchführung	DB.6105	1	(7)	61	
Vorräte prüfen und ergänzen	BRW.6120	2	(2)	61	
W					
Wagen					
absetzen und einstellen	BRW.4311	1	(4)	43	
	DB.2341	7		53	
	DBREGIO.2341	7		53	
abstellen					
im Baugleis	408.4831	1	(2)	48	
vor freizuhaltenden Abschnitt	408.4831	1	(1)	48	
aussetzen von Wagen mit Gefahrgut	BRW.1240	3	(4)	12	
entgleiste	408.2701	2		47	
Wagenuntersuchungsbeamte	BRW.1120	1	(9)	11	
	DBCDE.1120	1	(9)	11	
Wagenzug unverändert	BRW.4311	2	(1)	43	
Wagenliste					
Anleitung zum Führen	BRW.4311A01			43	
	DB.4311A01			43	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
internationale Wagenliste Güterzüge	BRW.4311A31			43
internationale Wagenliste Reisezüge	BRW.4311A21			43
Aktualität	BRW.4311	1	(2)	43
	DBCDE.4311	1	(2)	43
Aufzurechnende Spalten	BRW.4311A01	11		43
ausländische Wagenlisten bei Güterzügen	BRW.4311	1	(3)	43
Kopf	BRW.4311A01	2		43
mit Gefahrgut melden	BRW.4311	2	(3)	43
für mehrere Reisezüge	BRW.4311A01	9	(2)	43
Verzicht	BRW.4311	3	(1)	43
	DBCDE.4311	3	(1)	43
Warmhaltebetrieb	BRW.6120	2	(1)	61
Warten auf Anschlussreisende	DBREGIO.5930	1		59
Auftrag	DBREGIO.5930	1	(1)	59
Grundsatz	DBREGIO.5930	1	(2)	59
Wärterhaltscheibe	408.2456	3		54
Wechsel des Führerraums oder der Steuerungsart	BRW.6101	1	(4)	61
Weiche				
auffahren	408.4815	15	(1)	48
durch Sperre sichern	408.4815	13		48
Ende des Weichenbereichs ▶ en-Zeichen	408.2341A01	3	(3)	53
EZMG-Stellwerk	408.4815	9	(1)	48
Grundstellung	408.2131	1		52
	408.4815	1		48
Laufkette	408.4813	3	(1)	48
ortgestellte Weichen ohne Spitzenverschluss	408.4815	6		48
Reihenfolge beim Umstellen	408.4815	3		48
	408.4817	1	(2)	48
umkurbeln	408.4815	14		48
Umstellverbot	408.2131	2		52
	408.4815	4		48
Weichensignal gestört	408.4815	12		48
Zungenvorrichtung unvollständig	408.4815	10	(2)	48
Wege zum und vom Dienst	BRW.1221			12
Weichenwärter				
Ansage freier Fahrweg	408.4814	5	(2)	48
	DBCDE.4814	5	(4)	48
Verständigen	408.4813	1	(3)	48
zustimmen beim Rangieren	408.4813	3	(1)	48
Weisungen				
Ad-Hoc	DBREGIO.1101	1	(8)	11
	DBREGIO.1212	5	(5)	12
aktiv bestätigen Sicherung	DBCDE.1212Z01	2	(2)	12 *

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
Grundsatz	DB.1101	1	(1)	11
	DBREGIO.1101	1	(5)	11
Kennzeichnung	DBREGIO.1101	1	(7)	11
und Informationen	DBREGIO.1101	1	(4)	11
herunterladen	DBREGIO.1212	5	(4)	12
Verteilung	DBREGIO.1212	5	(2)	12
Zeitpunkt der Bereitstellung	DBREGIO.1212	5	(3)	12
Tablet PC	DBCDE.1212Z01	5	(3)	12
	MEG.1212Z01	2	(2)	12 *
Weisungen des Triebfahrzeugführers	BRW.5552	1	(3)	55
Weisungsverzeichnis	DBREGIO.1212	5	(2)	12
Weiterfahrt				
nach Anhalten wegen Gefahr	408.2581	5		55
nach Halt	408.2455	2	(1)	54
nach Oberleitungsstörung	BRW.6106	2	(6)	61
	BRW.6112	3	(3)	61
nach unvorhergesehenem Halt	408.2571	5		55
nach Zurücksetzen	408.2572	4		55
nicht möglich	BRW.6110	4	(2)	61
Sperrfahrt	408.2481	9		54
Weiterfahrt nach Haltezeitüberschreitung	DBREGIO.2341	9	(3)	53
Weitergabe durch Triebfahrzeugbegleiter	BRW.5332A02	3	(1)	53
Wendezug	BRW.6121	3	(1)	61
Wiedererwerb				
Fahrzeugkenntnis	DB.5301Z02	1	(2)	53
	DBREGIO.1930	3	(6)	19
Streckenkenntnis	DB.5301Z01	4	(4)	53
	DBREGIO.5301	8	(3)	53
per Videoverfahren	DBCDE.5301Z01			53
Wiederholen				
Aufträge / Meldungen	408.2202	3		52
	408.4811	3	(1)	48
Wiederkehrende Tätigkeiten	BRW.1210	1	(5)	12
Wirbelstrombremse				
auszuschließende Fahrzeuge	408.2701	1	(1)	47
► Rangieren				
verständigen	408.4813	1	(1)	48
Wirtschaftliche Fahrweise	BRW.6101	3	(1)	61
X				
Y				
en-Zeichen	408.2341A01	3	(3)	53
	408.2456	4	(1)	54

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Z					
Zerlegeliste	DBCDE.4818Z01	1	(2)	48	
Zeuge					
Auskunftsverweigerungsrecht	DBREGIO.1931	2	(3)	19	
schriftlicher Anhörungsbogen	DBREGIO.1931	2	(6)	19	
Pflichten und Rechte	DBREGIO.1931	2	(1)	19	
Wahrheitsgemäße Aussage	DBREGIO.1931	2	(2)	19	
Zeugenbeistand	DBREGIO.1931	2	(5)	19	
Zeugnisverweigerungsrecht	DBREGIO.1931	2	(4)	19	
Zusatzbescheinigung ▶ Fahrberechtigung					
Zusatzbescheinigung (Fahrberechtigung)	DBREGIO.1930	3		19	
	DB.1901	2	(6-9)	19	
Zeitaufwand für Erfassung	DBCDE.1111Z01	5	(6)	11	
Zeitpunkt der Meldung	DBCDE.4831	5	(2)	48	
zwei Sägelinien ▶ Sägelinien	408.2341A01	5	(2)	53	
Zufahrtsicherungssignal ▶ ETCS	408.2653	3	(1)	56	
Zug					
anhalten	BRW.5505A01	1	(1)	55	
anhalten bei offenen Türen	408.2552	1	(2)	55	
außerplanmäßig nachschieben	408.2441	1	(1)	54	
bezeichnen	408.2202	1		52	
festlegen	408.2351	2		53	
Feuer	408.2554	2	(1)	55	
in mehreren Teilen von der freien Strecke …	408.2571	8	(1)	55	
liegen geblieben/Befahren des Gegengleis	408.2462	1	(2)	54	*
ETCS-Level 2 im Bahnhof/auf freier Strecke	408.2571	9		55	*
Maßnahmen	DBREGIO.5571	5		55	*
Ablaufschema	DBREGIO.5571	5		55	*
Freigabe der Einsteigetüren/freie Strecke	DBREIGO.5571	5	(4)	55	*
Information der Reisenden	DBREIGO.5571	5	(3)	55	*
Schutz der Reisenden	DBREIGO.5571	5	(2)	55	*
mit seitenselektiver Türsteuerung gezogen	DB.5333	2	(4)	53	
mit Zielbahnhof im					
Ausland	DB.4311A02	7	(8)	43	
Inland	DB.4311A02	7	(8)	43	
Schutz gefährdeter Züge	408.2581	2	(2)	55	
umleiten	408.2431	2	(1)	54	
Weiterfahrt nach Halt aus unvorhergesehen	408.2571	5		55	
Züge des Gelegenheitsverkehrs					
Bremsstellung mitteilen	408.2431	1	(1)	54	
Fahrplanangaben bekannt geben	408.2431	1	(2)	54	
Reisezug in zwei Teilen	408.2431	1	(4)	54	
Rettungszüge	408.2431	1	(5)	54	

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
unvorhergesehene Sperrfahrt	408.2431	1	(3)	54
Versuchsfahrten	408.2431	1	(6)	54
zurücksetzen	408.2572	1	(2)	55
Zuganfangsbahnhof, Ausnahme	DB.4321	2	(4)	43
	DBCDE.4321	2	(4)	43
Zugaufsicht	BRW.5411	1	(1)	54
beauftragen	BRW.5331	3	(1)	53
auf Zugführer übertragen	BRW.5325	2	(2)	53
auf örtliche Aufsicht übertragen	BRW.5325	1	(2)	53
Zugbegleiter informieren (Aufenthalt)	BRW.5571	2	(1)	55
Zugbegleiter verständigen	BRW.5552	1	(2)	55
Zugbildung				
nachgeschobene Züge	408.2441	1	(1)	54
auszuschließende Fahrzeuge	408.2701	1	(1)	47
Fahrzeuge mit niedrigerer Geschwindigkeit	408.2701	1	(2)	47
	DB.4321	2	(6)	43
	DBCDE.4321	2	(6)	43
Anzahl der Achsen	408.2711			47
Bremsberechnung	BRW.4312A01	1	(5)	43
mindestens 90 der Achsen gebremst	BRW.4312A01	1	(4)	43
Zugelassene Kuppelstangen	DB.6140	3	(1)	61
zugeteilte Regelwerke	DB.1120	1	(14)	11
	DBREGIO.1212	5	(6)	12
	MEG.1212	2	(5)	12 *
Zugfahrt				
als Sperrfahrt durchführen	408.2481	1	(1)	54
Übergang in Rangierfahrt	408.2488	2	(1)	54
mit besonderem Auftrag zulassen	408.2456	1		54
Zugendbahnhof; Ankunftsmeldung	DBCDE.5911	1	(1)	59
Zugführer				
Fahrplanunterlagen	DB.1120	1	(4)	11
mitzuführende Gegenstände	BRW.1120	1	(6)	11
Zug vorbereiten	BRW.4321	1	(1)	43
	DB.4321	1	(1)	43
	DBCDE.4321	1	(1)	43
	DB.2341	6	(5)	53
	DBREGIO.2341	6	(5)	53
Tätigkeit abgrenzen	DB.1111	3	(1)	11
Zugteil bleibt auf der freien Strecke stehen	DB.2571	8		55
Zugführer, Zugschaffner	BRW.5332A01	2	(1)	53
Zugfunk				
Aufträge / Meldungen wiederholen	408.2202	3		52

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
Kommunikation mit Betriebsstellen des EIU	BRW.1212	1	(1)	12
Nothaltauftrag	408.2581	3	(2)	55
Verständigung bei geschobenen Fahrten	BRW.1212	1	(2)	12
Zughakenbelastung	DB.6120	3		61
Zugkraftunterbrechungen	BRW.6110	2	(3)	61
Zuglenkung				
zustimmen zum Rangieren	408.4813	3	(1)	48
Fahrzeugbewegungen, die verboten sind	408.4813	3	(1)	48
Zugmeldestelle nach unterbrochener Arbeitsruhe	408.2501	1	(1)	55
Zugnummer prüfen bei ETCS	408.2321	4		43 *
Zugnummer ▶ Zug, bezeichnen				
Zugpersonal	DB.1111	3	(1)	11
arbeitsunfähig				55
Besonderheiten bei Dampfzügen	BRW.5505A01			55
Triebfahrzeugführer	BRW.5505	1	(1)	55
Zugführer	BRW.5505	2	(1)	55
Zugsammelschiene zwischen Triebfahrzeugen	BRW.6510	8	(3)	65
	DB.6510	8	(3)	65
Zugschaffner	BRW.1120	1	(7)	11
Zugschlusssignale	DBCDE.4901			49
Zug vorbereiten	BRW.4321			43
	DB.4321			43
	DBCDE.4321			43
Anerkennung von Tätigkeiten	BRW.4321	2	(3)	43
Bedingungen	BRW.4321	2	(1)	43
	DB.4321	2	(1)	43
	DBCDE.4321	2	(1)	43
	DBREGIO.4321	2	(1)	43
Verbleib der Unterlagen	BRW.4321	2	(2)	43
	DB.4321	2	(2)	43
	DBCDE.4321	2	(2)	43
Zugteil				
stehen bleiben	408.2571	6	(1)	55
weiterfahren	408.2571	7		55
Zugtrennung	408.2571	4		55
	DBCDE.2571Z01			55
Meldung	DBCDE.2571Z01	1	(1)	55
Rückfallebene Vordruck Meldezettel	DBCDE.2571Z01	1	(2)	55
Zug- und Druckkräfte	BRW.6101	3	(5)	61
Zugvollständigkeitsmeldung	408.2341	6	(1)	53
Betriebsstelle nicht besetzt	408.2501	1	(2)	55
Zug vorbereiten	DBCDE.5901	4	(2)	59

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.
Bedingungen	BRW.4321	2	(1)	43
	DB.4321	2	(1)	43
	DBCDE.4321	2	(1)	43
Melden				
an den Fahrdienstleiter melden	BRW.4321	4	(2)	43
an den Fahrdienstleiter melden; Zeitpunkt	DB.2321	2		43
Andere Mitarbeiter	BRW.4321	4	(1)	43
	DB.4321	4	(1)	43
Ausgeschaltete Druckluftbremse	DB.4321	4	(4)	43
Triebfahrzeugführer	BRW.4321	4	(3)	43
	DBCDE.4321	4		43
Zug oder Zugteile abstellen	BRW.5351			53
Abstellort	BRW.5351	1	(3)	53
andere Mitarbeiter	BRW.5351	1	(2)	53
Dokumentation (Güterzüge)	BRW.5351	1	(4)	53
Verantwortlichkeiten	BRW.5351	1		53
Triebfahrzeugführer	BRW.5351	1	(1)	53
Zugvorbereiter	DB.1120	1	(16)	11
Zugvorheizanlagen	BRW.6510	10		65
	DB.6510	10		65
Fahrzeuge anschließen	BRW.6510	10	(1)	65
	DB.6510	10	(1)	65
Fahrzeuge kennzeichnen	BRW.6510	10	(2)	65
	DB.6510	10	(2)	65
Zulässige Geschwindigkeit ▶ Geschwindigkeit				
Zungenvorrichtung nicht in Ordnung	408.4815	10	(1)	48
Zurücklassen von Fahrzeugen	408.2571	8	(2)	55
Zurücknahme der Signale beim Rangieren	408.4815	18		48
Zurückziehen ▶ Befehl				
Zur Vorsicht auffordern	BRW.5511	1	(1)	55
Zusammenlaufende Gleise	BRW.5351	2	(4)	53
Zusatzanlagen	408.4813	2	(2)	48
	DBCDE.4831	4	(3)	48
Zusätzliche oder abweichende Regeln	DB.0100	5		0
Zusetzen und Abziehen von Fahrzeugen	DBCDE.4831	3	(7)	48
Zustimmung				
Abfahrt				
allgemein	408.2331	1		53
höhengleicher Übergang	408.2331	3	(7)	53
Signal nicht sichtbar	408.2331	3	(1)	53
Stichstrecke	408.2487	2	(1)	54
Wortlaut	408.2487	2	(2)	54
Sperrfahrt	408.2481	5		54

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Bediener ortsgestellter Weichen	408.4815	5		48	
durch Zugaufsicht feststellen	BRW.5331	3	(2)	53	
vor Fahrauftrag	408.4814	2		48	
Rangieren					
nach Rangierverbot	408.4841	6	(2)	48	
Ausfahrgleis	408.4841	2	(2)	48	
Einfahrgleis	408.4841	3	(2)	48	
Lü-Sendung	408.4841	8		48	
Selbststellbetrieb	408.4813	3	(1)	48	
Weichenwärter	408.4813	3	(1)	48	
Rück- oder Weiterfahrt	408.2481	9		54	
Vorbeifahrt am gestörten oder Haltsignal	408.4815	17	(3)	48	
Weiterfahrt nach Halt drohender Gefahr	408.2581	5		55	
Notfallmanager	BRW.8111	1	(1)	8	
	DB.8111	3		8	
	DBCDE.5901	5	(2)	59	
Sonderfälle	408.4813	3	(3)	48	
Zugaufsicht melden	BRW.5331	2	(1)	53	
Zug nach Anforderung von Hilfe bewegen	408.2571	2	(3)	55	
zum Zurücksetzen	408.2572	1	(2)	55	
Zusatzraster	BRW.4701A01	1	(2)	47	
Zusätzliche Regelungen	BRW.0100	5		0	
Zuteilung der Arbeitsleistung	DBCDE.1111Z01	2		11	
	MEG.1111Z01	1		11	*
Absage von Arbeitszeit	DBCDE.1111Z01	2	(4)	11	
Bereitschaft	DBCDE.1111Z01	2	(3)	11	
	MEG.1111Z01	1	(3)	11	*
Besetzung der Fahrzeuge	MEG.1111Z01	1	(5)	11	*
Grundsatz	DBCDE.1111Z01	2	(1)	11	
	MEG.1111Z01	1	(1)	11	*
	DBCDE.1111Z02	2	(1)	11	
Schichtende bei Dispositionsentscheidungen	DBCDE.1111Z01	2	(5)	11	
Streckentriebfahrzeugführer	DBCDE.1111Z01	2	(2)	11	
Triebfahrzeugführer	MEG.1111Z01	1	(2)	11	*
Triebfahrzeug im Zugverband	MEG.1111Z01	1	(6)	11	*
vorzeitiges Arbeitsende	MEG.1111Z01	1	(4)	11	*
Zwangsbremsung					
PZB	408.2531		(1)	55	
	408.2651	3	(1)	56	
	408.4811	5	(2)	48	
ETCS-Level 0	408.2653	6		56	
Zwangsbremsungen					
aufheben	MEG.2681Z01	1	(2)	56	*

Stichwort	Modul	Abschn.	Abs.	Reg.	
Befehle	MEG.2681Z01	1	(5)	56	*
Fahrtstellung Führerbremsventil	MEG.2681Z01	1	(3)	56	*
Meldepflicht	MEG.2681Z01	1	(4)	56	*
unterstützen	MEG.2681Z01	1	(1)	56	*
zwei arbeitende Triebfahrzeuge	DB.6101	8	(1)	61	
	DBREGIO.6101	8	(2)	61	
Zweifelhaftes Signalbild	301.0002	7	(1)		
Zweiwegefahrzeuge	DB.6140	2	(2)	61	
	DB.6140	3	(3)	61	
Zwischensignal ohne Vorsignalisierung	408.2455	2	(2)	54	
Zwischenwagen	408.2435	2	(1)	54	

❑

1 Regelungen, Anweisungen und Unterlagen

Grundsatz

Ergänzung

(1) Jeder Mitarbeiter muss die für ihn und für die ihm unterstellten Mitarbeiter geltenden Regelungen und Anweisungen kennen und beachten.

*

Aktualisierung

(2) Die persönlich zugeteilten Regelungen und Anweisungen sind durch den Mitarbeiter selbstständig zu aktualisieren.

Aktuelle Informationen zum Dienst

* (3) Mitarbeiter haben sich rechtzeitig vor oder bei Dienstbeginn über aktuelle betriebliche Änderungen und dienstliche Anweisungen zu informieren.

*

2 Vorgesetzter und auftraggebende Stelle

Fachliche Weisungen

(1) Vorgesetzte und auftraggebende Stelle können im Rahmen ihrer Zuständigkeit fachliche Weisungen an die Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb erteilen.

Untersagen der Dienstausübung

(2) Stellt ein Vorgesetzter oder eine auftraggebende Stelle fest, dass durch das Verhalten eines Mitarbeiters offenkundig eine Gefährdung der Sicherheit oder eine Störung im Eisenbahnbetrieb zu befürchten ist, ist dem Mitarbeiter die Dienstausübung ganz oder teilweise zu untersagen und ggf. weitere Maßnahmen einzuleiten.

*

3 Aufträge und Meldungen

Verantwortung

(1) Jeder Mitarbeiter ist für die ihm übertragenen Aufgaben verantwortlich. Jeder Mitarbeiter ist verpflichtet, die ihm erteilten dienstlichen Aufträge gewissenhaft auszuführen.

Bedenken hinsichtlich eines Auftrages

(2) Vertritt ein Mitarbeiter die Auffassung, dass ein ihm erteilter Auftrag zu Regelungen oder Anweisungen oder einem früher erteilten Auftrag in Widerspruch steht, so hat er seine Bedenken dem Auftraggebenden vorzutragen. Wird der Auftrag hierauf nicht zurückgezogen, so muss er ihn durchführen.

Ausführen eines Auftrages verweigern

(3) Der Mitarbeiter darf die Befolgung nur dann verweigern, wenn die Ausführung den Strafgesetzen, dem Ordnungswidrigkeitengesetz, den Regelungen über die Sicherheit des Betriebes oder den Unfallverhütungsvorschriften zuwiderläuft und nicht durch den Schutz höherwertiger Rechtsgüter gerechtfertigt ist.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Nichtausführen melden

(4) Wird der Auftrag aus einem dieser Gründe nicht ausgeführt, so hat der Mitarbeiter dem Auftraggebenden dies sofort mündlich und ggf. schriftlich zu melden.

4 Fortbildung

Teilnahmepflicht

(1) Jeder Mitarbeiter ist zur Teilnahme an der Fortbildung in dem vom Unternehmen vorgegebenen Umfang verpflichtet.

*

5 Dienstfähigkeit

Eignung

(1) Mitarbeiter müssen während der Ausübung der Tätigkeit über die Eignung und Befähigung (körperliche sowie geistige Fähigkeiten, Fertigkeiten und Eigenschaften, fachliche Kenntnisse) verfügen.

Hör- und Sehvermögen

(2) Das Hör- und Sehvermögen darf bei der Ausübung der Tätigkeit nicht beeinträchtigt sein. Erforderliche Seh- oder Kommunikationshilfen müssen bei der Ausübung der Tätigkeit benutzt werden.

Beeinträchtigung der Dienstfähigkeit

(3) Tätigkeiten müssen ausgeruht und ohne Einwirkung von Alkohol, Rauschmitteln oder ähnlich wirkenden Substanzen angetreten und durchgeführt werden. Es ist zu beachten, dass die Dienstfähigkeit nach Konsum solcher Substanzen noch längere Zeit beeinträchtigt ist.

Müssen Medikamente eingenommen werden, sind beim Arzt oder in der Apotheke mögliche Beeinträchtigungen der Dienstfähigkeit zu erfragen und darauf hinzuwirken, dass Medikamente so ausgewählt werden, dass eine Beeinträchtigung der Dienstfähigkeit ausgeschlossen oder minimiert wird. Beeinträchtigen die Medikamente die Dienstfähigkeit, darf der Dienst nicht ausgeübt werden.

Beeinträchtigungen im Dienst

DBINFRA.1101Z01

(4) Kann die Tätigkeit aus gesundheitlichen oder anderen Gründen nicht mehr sicher durchgeführt werden, ist dies unverzüglich der auftraggebenden Stelle zu melden. Triebfahrzeugführer müssen in solchen Fällen sofort anhalten.

❒

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zu BRW.1101

1 Regelungen, Anweisungen und Unterlagen

Ergänzung:

(1) Der Mitarbeiter muss bei Arbeitsaufnahme die dienstlichen Weisungen und Bekanntgaben einsehen. **Grundsatz**

* 6 Arbeitsmittel

* (1) Der Mitarbeiter ist verpflichtet, die ihm zur Verfügung ge-
* stellten Arbeitsmittel nur bestimmungsgemäß einzusetzen
* und pfleglich zu behandeln. **Umgang**

❑

zur Modulübersicht

1 Stellen, an die Meldungen vom Mitarbeiter abzugeben sind

Allgemein

(1) In mehreren Modulen des Regelbuches werden Stellen genannt, welche fachliche Weisungen an Mitarbeiter erteilen oder an die bestimmte Sachverhalte zu melden sind. Diese werden als

- „auftraggebende Stelle“,
- „zuständige Stelle“,
- „Einsatzstelle“ oder
- „Vorgesetzter“

bezeichnet. Bezüglich der einzelnen Regelungen können unterschiedliche Stellen zuständig sein. Innerhalb der EVU, die dieses Regelbuch anwenden (DB InfraGO AG, DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, DB Bahnbau Gruppe GmbH, DB Fahrwegdienste GmbH) bestehen ebenfalls Unterschiede bezüglich dieser Stellen.

Stellen

(2) Die nachfolgende Tabelle enthält eine Übersicht der Stellen für diejenigen Regelungen, welche eine Meldung eines Mitarbeiters an eine solche Stelle erfordern.

Regelung, Stichwort	DB InfraGO AG	DB RegioNetz Infrastruktur GmbH	DB Bahnbau Gruppe GmbH	DB Fahrwegdienste GmbH
zu 1: Allgemeine Regelungen				
BRW.1101 5 (4), BRW.1111 4 (4) Dienstfähigkeit	der den Tf einsetzende Betriebsteil	Führungskraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle
BRW.1120 1 (13), fehlende persönliche Unterlagen oder Ausrüstungsgegenstände	der den Tf einsetzende Betriebsteil	Führungskraft	Disposition	zuständige Führungskraft
BRW.1120 3 (1), fehlende Unterlagen oder Ausrüstungsgegenstände auf Tfz	der den Tf einsetzende Betriebsteil	Führungskraft	Disposition	Zentrale Leitstelle oder FWD-Technik
BRW.1210 1 (7), Melden von Vorkommnissen	24/7-Leitstelle	Führungskraft	Führungskraft	Führungskraft
BRW.1210 4 (2), Aufsichtsbehörde Meldung	24/7-Leitstelle	Führungskraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle

[1] Bei Nichterreichbarkeit: Leitstelle/Einsatzleitung BBG

Regelung, Stichwort	DB InfraGO AG	DB Regio-Netz Infrastruktur GmbH	DB Bahnbau Gruppe GmbH	DB Fahr-wegdienste GmbH
zu 1: Allgemeine Regelungen				
BRW.1240 3 (2), Identität prüfen	Modul nicht in Kraft	Modul nicht in Kraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle oder Zuständiger Logistiker
BRW.1240 3 (4), zeitweilige Abstellung	Modul nicht in Kraft	Modul nicht in Kraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle oder Zuständiger Logistiker
BRW.1240 3 (5), Eingriffe Unbefugter	Modul nicht in Kraft	Modul nicht in Kraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle
DB.1240 8 (2), Gefahrgut Klasse 7 Transportmappe	Modul nicht in Kraft	Modul nicht in Kraft	kein Transport Gefahrgut Klasse 7 zulässig	Zentrale Leitstelle
DB.1901 Fahrberechtigung	Regionaler Beauftragter EVU	EBL	Eisenbahn-betriebsleitung	Eisenbahn-betriebsleiter
zu 4: Regelungen zum Vorbereiten von Zügen und Rangieren				
DB.4311 1 (2) Wagenliste berichtigen	der den Tf einsetzende Betriebsteil	Führungskraft	nicht relevant	Zentrale Leitstelle oder Zuständiger Logistiker
BRW.4311 2 (3) Wagenliste mit Gefahrgut melden	der den Tf einsetzende Betriebsteil	Führungskraft	Leitstelle/ Einsatzleitung BBG	Zentrale Leitstelle
DB.4312 4 (2), Bremszettel berichtigen	der den Tf einsetzende Betriebsteil	Führungskraft	nicht relevant	Zentrale Leitstelle oder Zuständiger Logistiker
DB.4321 2 (6) Fahrzeuge mit niedriger Geschwindigkeit	der den Tf einsetzende Betriebsteil	Zuständige Leitstelle	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle
BRW.4321 5 (4) Meldezettel Zugvorbereitung fehlerhaft oder fehlt	der den Tf einsetzende Betriebsteil	nicht relevant	Disposition	Zentrale Leitstelle oder Zuständiger Logistiker
DB.4701 3 (10) abweichendes Triebfahrzeug	der den Tf einsetzende Betriebsteil	Modul nicht in Kraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle
408.4811 Rangieren im Ortsstellbereich	gemäß örtlichen Zusätzen	gemäß örtlichen Zusätzen	gemäß örtlichen Zusätzen	gemäß örtlichen Zusätzen
DB.4821 3 Luftbremskopf Kontrolle	der den Tf einsetzende Betriebsteil	Führungskraft	Disposition	Zentrale Leitstelle

Regelung, Stichwort	DB InfraGO AG	DB Regio-Netz Infrastruk-tur GmbH	DB Bahnbau Gruppe GmbH	DB Fahr-wegdienste GmbH
DB.4911 1 (2) defekte Hemm-schuhe melden	der den Tf ein-setzende Be-triebsteil	Modul nicht in Kraft	Disposition	FWD-Technik
DB.4940 1 (2) Fälligkeit der Sichtprüfung	Modul nicht in Kraft	Modul nicht in Kraft	Disposition	Zentrale Leitstelle oder Zuständiger Logistiker
DB.4940 4 (2) Maßnahmen bei Mängeln	Modul nicht in Kraft	Modul nicht in Kraft	Disposition	Zentrale Leitstelle oder Zuständiger Logistiker
zu 5: Regelungen zum Durchführen des Betriebes				
DB.5301Z01 1 (6) fehlende Streckenkenntnis	der den Tf einsetzende Betriebsteil	Führungskraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle
DB.5301Z01 4 (3) Verlust der Streckenkenntnis	der den Tf einsetzende Betriebsteil	Führungskraft	Disposition	Zentrale Leitstelle
BRW.5351 1 (3) abweichender Abstellort	der den Tf einsetzende Betriebsteil	Führungskraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle oder Zuständiger Logistiker
BRW.5351 2 (6) ausreichende Sicherung nicht möglich	der den Tf einsetzende Betriebsteil	Führungskraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle oder Zuständiger Logistiker
DB.2541 7 veränderte Wettersituation melden	der den Tf einsetzende Betriebsteil	Führungskraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle
zu 6: Regelungen zum Bedienen von Fahrzeugen				
BRW.6101 2 (3) Triebfahrzeug übergeben	der den Tf einsetzende Betriebsteil	Führungskraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle
BRW.6101 2 (4) DB.6101 2 (4) Tfz nicht nutzbar	24/7-Leitstelle	Führungskraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle
DB.6101 2 (6) Automatische Kupplung	24/7-Leitstelle	nicht relevant	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle
BRW.6101 5 (1) Schleppen und Abschleppen	24/7-Leitstelle	Führungskraft	gem. DB.6101 5	Zentrale Leitstelle

Regelung, Stichwort	DB InfraGO AG	DB Regio-Netz Infrastruktur GmbH	DB Bahnbau Gruppe GmbH	DB Fahr-wegdienste GmbH
DB.6101 5 (3) Schleppen/Abschlep-pen nicht selbst vor-bereitet	24/7-Leitstelle	Führungskraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle
BRW.6101 7 (1) Tfz nicht betriebsfähig	24/7-Leitstelle	Führungskraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle
DB.6101 7 (4) ferngesteuertes Vorwärmgerät	der den Tf einsetzende Betriebsteil	nicht relevant	Disposition	k.A.
DB.6101A01 1 (2) Abweichungen vom Einsatzplan	der den Tf einsetzende Betriebsteil	Führungskraft	gem. DB.6101A01 1 (2)	Zentrale Leitstelle oder Zuständiger Logistiker
DB.6101A01 2 (2) Schichtbeginn	der den Tf einsetzende Betriebsteil	Führungskraft	gem. DB.6101A01 2 (2)	Zentrale Leitstelle
DB.6101A01 2 (4) Teilarbeiten innerhalb der Schicht (M2)	der den Tf einsetzende Betriebsteil	nicht relevant	gem. Arbeitsauftrag	k.A.
BRW.6102 1 (2) Mängel am Tfz Melden	24/7-Leitstelle	Führungskraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle und FWD-Technik
BRW.6102 6 (2) Sifa nicht funktionsfähig	24/7-Leitstelle	Führungskraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle und FWD-Technik
DB.6102V01 Übergabebuch-Tfz nicht betriebsfähig	24/7-Leitstelle	nicht relevant	gem. DB.6102V01 Seite 1	Zentrale Leitstelle
DB.6102V01 Übergabebuch-Betriebstage	24/7-Leitstelle	nicht relevant	gem. DB.6102V01 Seite 1	FWD-Technik
BRW.6103 1 (1) 2. und 4. Unregelmäßigkeiten am Tfz	24/7-Leitstelle	Führungskraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle und FWD-Technik
BRW.6103 2 (2) Störung melden	24/7-Leitstelle	Führungskraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle und FWD-Technik
BRW.6103 3 (4) Feste Bremse	24/7-Leitstelle	Führungskraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle und FWD-Technik

Regelung, Stichwort	DB InfraGO AG	DB Regio-Netz Infrastruktur GmbH	DB Bahnbau Gruppe GmbH	DB Fahr-wegdienste GmbH
BRW.6103 3 (5) DB.6103 3 (5) Radreifen verdreht	24/7-Leitstelle	Führungskraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle und FWD-Technik
DB.6103 3 (8) Sifa-Störung im Rangierbetrieb	24/7-Leitstelle	Führungskraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle
DB.6103 3 (11) Ausfall der Sandstreueinrichtung	24/7-Leitstelle	Führungskraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle
DB.6103 4 Störung Melden	24/7-Leitstelle	Führungskraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle oder Zuständiger Logistiker
DB.6105 1 (12) Gastfahrt	der den Tf einsetzende Betriebsteil	Modul nicht in Kraft	Disposition	Zentrale Leitstelle
DB.6105 2 (6) Eilige Sendung	24/7-Leitstelle	Modul nicht in Kraft	Disposition	Zentrale Leitstelle
BRW.6112 1 (1) Abschalten von Fahrmotoren	24/7-Leitstelle	nicht relevant	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle oder Zuständiger Logistiker
BRW.6112 3 (3) Hilfstriebfahrzeug anfordern	24/7-Leitstelle	Führungskraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle
BRW.6112A01 und A02 Stromabnehmersenk-einrichtung, Tfz abgestellt und geerdet	24/7-Leitstelle	nicht relevant	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle oder Zuständiger Logistiker
DB.6120 1 (8) Ausfall Fahrmotor Grenzlast	24/7-Leitstelle	Führungskraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle
DB.6120 2 (5) Brände an Motoranla-gen von VT	24/7-Leitstelle	Führungskraft	Disposition[1]	k.A.
DB.6121 5 (2) Nachfüllen von Speisewasser	24/7-Leitstelle	Modul nicht in Kraft	nicht relevant	k.A.
DB.6140V01 Fahrzeugbegleitbuch - Tfz nicht betriebsfähig	24/7-Leitstelle	Modul nicht in Kraft	gem. DB.6140V01 Seite 1	gem. DB.6140V01 Seite 1
DB.6140V01 Fahrzeugbegleitbuch - Betriebstage	24/7-Leitstelle	Modul nicht in Kraft	gem. DB.6140V01 Seite 1	FWD-Technik

Regelung, Stichwort	DB InfraGO AG	DB Regio-Netz Infrastruktur GmbH	DB Bahnbau Gruppe GmbH	DB Fahr-wegdienste GmbH
DB.6510 11 (1) Automatische Kupplungen	24/7-Leitstelle	Modul nicht in Kraft	Disposition[1]	Zentrale Leit-stelle
zu : Regelungen zum Notfall- und Störungsmanagement				
BRW.8130 Diagramm Information über eine Gefahr	der den Tf einsetzende Betriebsteil	Modul nicht in Kraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle
BRW.8130 3 (5) Unzureichende SRK-Besetzung	der den Tf einsetzende Betriebsteil	Modul nicht in Kraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle
423.8210 1 (3) Zulässige Arbeitszeit erreicht	der den Tf einsetzende Betriebsteil	Führungskraft	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle
BRW.8581 2 (5) Meldestelle des EVU verständigen	24/7-Leitstelle;	zuständige Leitstelle	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle
BRW.8581 3 (1) betriebsgefährdende Zustände am elektrischen Tfz	24/7-Leitstelle;	nicht relevant	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle und FWD-Technik
BRW.8581 5 (3) Freiwerden Gefährlicher Güter	24/7-Leitstelle;	EBL	Disposition[1]	Zentrale Leitstelle
BRW.8581 5 (6) Beschädigungen an Fahrzeugen mit radioaktiven Stoffen	24/7-Leitstelle;	nicht relevant	gem. BRW.8581 5 (3)	Zentrale Leitstelle

Rufnummern der Meldestellen EVU

(3) Die Rufnummern der Meldestellen der EVU DB InfraGO AG, DB Bahnbau Gruppe GmbH, DB Fahrwegdienste GmbH, DB Systemtechnik GmbH, Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH und RBH Logistics GmbH sind in dem Zusatz DB.4311Z01 bekanntgegeben.

❑

1 Tätigkeiten selbstständig verrichten

(1) Mitarbeiter dürfen Tätigkeiten im Bahnbetrieb selbstständig nur verrichten, wenn sie für diese Tätigkeit die Berechtigung haben und mit ihrer Ausführung beauftragt sind. **Grundsatz**

(2) Auszubildende Mitarbeiter dürfen Tätigkeiten im Bahnbetrieb nur unter Aufsicht und Verantwortung des mit der Ausführung beauftragten Mitarbeiters ausführen. **Auszubildende**

(3) Neue Tätigkeiten dürfen ohne Arbeitsschutzunterweisung nicht aufgenommen werden. **Arbeitsschutzunterweisung**

* (4) Die für die einzelne Funktion oder für bestimmte Tätigkeitsbereiche geltenden unternehmensbezogenen Sicherheitsmaßnahmen sowie ortsbezogenen Sicherheitsmaßnahmen des EVU, über die Mitarbeiter vor Aufnahme ihrer Tätigkeit besonders unterwiesen oder anderweitig informiert wurden, sind bei der Dienstausübung zu beachten. Dazu zählen z. B. Verwenden von Persönlicher Schutzausrüstung, Meldung bei Dienstbeginn, Verbot von Mobiltelefonen in explosionsgefährdeten Bereichen, Verbot des Betretens von Bereichen mit automatischem Rangierbetrieb, Schließen von Fenstern und Türen an Engstellen. **Unternehmens- und ortsbezogene Sicherheitsmaßnahmen**

2 Tätigkeiten übertragen oder von anderen ständig verrichten

* (1) Das EVU kann zulassen, dass Tätigkeiten anderen Mitarbeitern übertragen werden oder von diesen ständig verrichtet werden dürfen. **Zulässigkeit**

3 Tätigkeiten abgrenzen

* (1) Wenn mehrere Mitarbeiter Tätigkeiten im Bahnbetrieb gemeinsam ausführen, regelt das EVU, wie ihre Verantwortung abgegrenzt ist. **Tätigkeiten gemeinsam ausführen**

Ergänzung

4 Allgemeine Regeln zum Dienst

* (1) Es sind die Vorgaben des EVU zur Dienstaufnahme und zur Dienstbeendigung zu beachten. **Dienstaufnahme, Dienstbeendigung**

* (2) Bei Übergabe hat der abzulösende Mitarbeiter alle relevanten Unterlagen und Informationen an den ablösenden Mitarbeiter weiterzugeben. **Übergabe**

* (3) Bei persönlicher Übergabe geht mit dem Ende des Übergabegespräches die Verantwortung auf den ablösenden Mitarbeiter über. **Persönliche Übergabe**

(4) Der Dienst darf nicht übergeben werden, wenn der übernehmende Mitarbeiter offenkundig nicht dienstfähig ist. Die auftraggebende Stelle ist darüber zu verständigen. **Ablöser nicht dienstfähig**

Ergänzung

DBINFRA.1101Z01 ❐

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

zu BRW.1111

3 Tätigkeiten abgrenzen

Ergänzung:

(1) Der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges, bei geschobenen Zügen der Triebfahrzeugführer des ersten arbeitenden Triebfahrzeugs, nimmt grundsätzlich die Aufgabe des Zugführers wahr, es sei denn, einem anderen Mitarbeiter wurde die Aufgabe des Zugführers übertragen.

Zugführer

Das Zugpersonal untersteht dem Zugführer.

Zugpersonal

4 Allgemeine Regeln zum Dienst

Ergänzung:

* (5) Bei unterbrochener Arbeitszeit ist der Beginn der Unterbrechung beteiligten Stellen mitzuteilen, wenn dies in den Regeln des EVU bestimmt ist.

Unterbrochene Arbeitszeit

Die zu übergebenden Unterlagen müssen an der in den Regeln des EVU bestimmten Stelle hinterlegt werden.

5 Ausfüllen von betrieblich relevanten Dokumenten

Ergänzung:

(1) Betrieblich relevante Dokumente wie z. B. schriftliche Befehle, Übergabebücher oder Notizbücher dürfen nur mit nicht löschbarem bzw. nicht radierbarem Schreibmittel z. B. Kugelschreiber ausgefüllt bzw. geführt werden.

Verwendung Schreibmittel

* (2) Eintragungen sind unverzüglich bei Eingang der Meldung vollständig, lesbar und eindeutig vorzunehmen. Der Empfänger einer Meldung darf mit den Eintragungen nicht vor dem Eingang der Meldung beginnen.

Eintragungen vornehmen

Ist die Ausführung einer Tätigkeit einzutragen, darf das Eintragen erst nach dem Ausführen der Tätigkeit erfolgen. Irrtümlich vorgenommene Eintragungen müssen so durchgestrichen werden, dass sie lesbar bleiben.

❑

zur Modulübersicht

DB.0199

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Vorrang von Sicherheit und Pünktlichkeit	**408.2111** **Seite 1**

Alle Mitarbeiter müssen in erster Linie für Sicherheit, dann für Pünktlichkeit des Bahnbetriebs sorgen. Dies geht allen anderen Tätigkeiten vor, die ihnen sonst noch übertragen sind. Sie müssen, soweit erforderlich, eine richtig zeigende Uhr tragen.

zur Modulübersicht

1 Mitzuführende Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände

Persönliche Zuteilung

(1) Die mit P) gekennzeichneten Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände sind persönlich zugeteilt.

Führerraumwechsel

(2) Beim Wechsel des Führerraums müssen die mit W) gekennzeichneten Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände vom Triebfahrzeugführer mitgenommen werden.

Alle Mitarbeiter im Bahnbetrieb

(3) Während der Arbeit sind von allen Mitarbeitern im Bahnbetrieb mitzuführen:

- amtlicher Lichtbildausweis
- Dienstausweis oder andere Form der Legitimation der Unternehmenszugehörigkeit P)
- Vierkantschlüssel W) P)
- richtig zeigende Uhr W)
- Persönliche Schutzausrüstung (PSA) W) P)
- Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände gemäß den Anforderungen der Streckenbücher bzw. der Sammlung betrieblicher Vorschriften der jeweiligen EIU
- bei Bedarf: Schlüssel, die zur Ausübung der Tätigkeit erforderlich sind

Ergänzung

DB.1120 1(5,8,16,17)

Fahrplanunterlagen

(4) Dem Triebfahrzeugführer eines Fahrzeugs an der Spitze des Zuges, der sich während der Fahrt im Führerraum befindet, und den Triebfahrzeugführern weiterer Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer müssen die für den Zug geltenden Fahrplanangaben und La-Angaben für die zu befahrende Strecke in der Regel in der Führerraumanzeige angezeigt werden oder in anderer Form einsehbar zur Verfügung stehen.

Ergänzung

Der Triebfahrzeugführer muss die Angaben für das Streckenbuch während seiner Tätigkeit einsehen können.

Befindet sich der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges nicht im Führerraum, muss er vor Beginn der Fahrt den für den Zug geltenden Fahrplan, die La und das Streckenbuch einsehen.

Dem Zugführer müssen die für seinen Zug geltenden Fahrplanangaben und örtlichen Zusätze zur Verfügung stehen.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Triebfahrzeugführer

Ergänzung

(5) Triebfahrzeugführer haben während der Arbeit zusätzlich zu den in Absatz (3) genannten Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände die Folgenden mitzuführen:

- Triebfahrzeugführerschein mit zugehöriger Zusatzbescheinigung bzw. Eisenbahnfahrzeug-Führerschein mit zugehörigem Beiblatt P)
- dienstliches Mobiltelefon (öffentliches Netz) W)
- Handleuchte (weiß und rot leuchtend) P) W)
- Schlüssel DB 21 bzw. andere Schlüssel zur Bedienung von Bahnübergangsanlagen W)
- Schlüssel für Triebfahrzeuge/Steuerwagen W)
- bei Bedarf: Signalhorn
- Schriftliche Weisungen gemäß RID, wenn gefährliche Güter befördert werden W)

Zugführer

(6) Zugführer, die nicht zugleich Triebfahrzeugführer sind, haben während der Arbeit zusätzlich zu den in Absatz (3) genannten Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände die Folgenden mitzuführen:

- Kennzeichnung des Zugführers P) *
- dienstliches Mobiltelefon (öffentliches Netz)
- Handleuchte (weiß, grün und rot leuchtend) und/oder Handscheibe Zp 9 P)
- Signalpfeife P)
- bei Bedarf: Luftbremskopf, Signalhorn

Zugschaffner

(7) Zugschaffner haben während der Arbeit zusätzlich zu den in Absatz (3) genannten Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände die Folgenden mitzuführen, wenn es für die jeweilige Tätigkeit erforderlich ist:

- orange Zugbegleitermeldescheibe P)
- Handleuchte (weiß leuchtend) P)
- Signalpfeife P)

Rangierbegleiter

Ergänzung

(8) Rangierbegleiter haben während der Arbeit zusätzlich zu den in Absatz (3) genannten Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände die Folgenden mitzuführen, wenn es für die jeweilige Tätigkeit erforderlich ist:

- Handleuchte (weiß und rot leuchtend) P)
- Signalpfeife P)
- Luftbremskopf, Signalhorn, Signalfahne

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Wagenuntersuchungsbeamte

(9) Wagenuntersuchungsbeamte haben während der Arbeit zusätzlich zu den in Absatz (3) genannten Unterlagen und Ausrüstungsgegenständen die Folgenden mitzuführen, wenn es für die jeweilige * Tätigkeit erforderlich ist:

* – Prüf- und Messmittel
– langstieliger Hammer
– Handlampe
* – Fehlerkatalog
* – Verladerichtlinien, Verladevereinbarungen, Verladebeispiele
* – Vordrucke
*

Bremsprobeberechtigte

(10) Der prüfende Bremsprobeberechtigte hat bei der Prüfung der Hauptluftleitung (HL) auf freien Durchgang und der Durchgangsprüfung der Hauptluftbehälterleitung (HBL) einen Schalldämpfer zu benutzen, sofern dies vom EVU vorgegeben ist.

Örtliche Aufsicht

(11) Örtliche Aufsichten haben während der Arbeit zusätzlich zu den in Absatz (3) genannten Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände die Folgenden mitzuführen:

– rote Aufsichtsmütze
– grün abblendbare Handleuchte

Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände pflegen

(12) Die Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände nach den vorgenannten Absätzen müssen vom Mitarbeiter im Bahnbetrieb gebrauchsfähig und vollständig gehalten sowie ständig aktualisiert werden.

Fehlende Unterlagen oder Ausrüstungsgegenstände

(13) Stellt der Mitarbeiter im Bahnbetrieb fest, dass Unterlagen oder Ausrüstungsgegenstände beschädigt sind oder fehlen, hat er dies der auftraggebenden Stelle zu melden.

* DBINFRA.1101Z01 Ergänzung

2 Persönliche Schutzausrüstung

PSA benutzen

(1) Mitarbeiter müssen die für Ihre Tätigkeit erforderliche und bei der Unterweisung durch das EVU bekannt gegebene Persönliche Schutzausrüstung (PSA) benutzen.

Die PSA wird vom EVU zur Verfügung gestellt. Die PSA ist bestimmungsgemäß zu benutzen (z. B. Warnkleidung enganliegend und geschlossen tragen, Schuhe vollständig schnüren, Gehörschutz richtig einsetzen). Es ist darauf zu achten, dass die zur Verfügung gestellte PSA in ordnungsgemäßem Zustand ist.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

3 Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände auf Triebfahrzeugen und Steuerwagen

*

Fehlende Unterlagen oder Ausrüstungs-gegenstände

(1) Stellt der Triebfahrzeugführer fest, dass Unterlagen oder Ausrüstungsgegenstände auf dem Fahrzeug beschädigt sind oder fehlen, hat er dies der auftraggebenden Stelle zu melden.

❒

Ergänzung

DBINFRA.1101Z01

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zu BRW.1120

1 Mitzuführende Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände

Ergänzung:

(3) Während der Arbeit sind von allen Mitarbeitern im Bahnbetrieb mitzuführen:

Alle Mitarbeiter im Bahnbetrieb



- Einlagen für Schutzhelm / Anstoßkappe (falls erforderlich) P) W)
- Merkblatt Strahlenschutz im Rahmen der Beförderung radioaktiver Stoffe (194.2100V01), wenn radioaktive Stoffe befördert werden P) W)
- * Vordruck Beförderung gefährlicher Güter mit der * Eisenbahn (424.0003V01), wenn Gefahrgüter * befördert werden P) W)

(4) Bei Zügen, bei denen die Angaben einer Fplo in den Fahrplan eingearbeitet sind, gelten die Angaben in der Führerraumanzeige des Fahrplans. Auf die gesonderte Einsehbarkeit der Fahrplananordnung darf verzichtet werden. Dies gilt auch dann, wenn anstelle der Führerraumanzeige ein Blattfahrplan verwendet wird.

Fahrplanunterlagen



Auf die separate Ausgabe des Fahrplans für Zugführer und des Streckenbuchs an den Zugführer kann verzichtet werden, wenn die zu beachtenden Fahrplanangaben und das Streckenbuch vor und während der Fahrt eingesehen werden können.

(5) Triebfahrzeugführer haben während der Arbeit zusätzlich zu den in BRW/DB.1120 Abschnitt 1 (3) genannten Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände die Folgenden mitzuführen:

Triebfahrzeugführer



- Nachweis der Streckenkenntnis P)
- Elektronische Endgeräte P) W), wenn vom EVU für die Tätigkeit bereitgestellt
- „Hinweise zum Erkennen und Beheben von Wagenstörungen“ nur bei Zügen des Güterverkehrs (Handbuch 93696) P) W)
- weiß-rot-weiße Signalfahne (falls erforderlich) W)
- Meldezettel Abstellung, wenn vom EVU in Kraft gesetzt.

Beim Wechsel des Führerraums sind die Bestandteile der PSA nur soweit mitzuführen, wie sie zum Verlassen des Triebfahrzeugs zu tragen sind.

Rangierbegleiter

(8) Rangierbegleiter haben während der Arbeit zusätzlich zu den in BRW/DB.1120 Abschnitt 1 (3) genannten Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände die Folgenden mitzuführen, wenn es für die jeweilige Tätigkeit erforderlich ist:

- Meldezettel Abstellung, wenn vom EVU in Kraft gesetzt.

Zuteilung Regelwerke

(14) Den Mitarbeitern werden die Regelwerke gemäß gültigem Regelwerksverzeichnis persönlich überlassen. *

Kennzeichnung des Zugführers

(15) Bei einem Reisezug, der mit mehr als einem Zugbegleiter besetzt ist, trägt der Zugführer an einem Unterarm den roten Zugführer-Ärmelstreifen, bei historischen Fahrten ist auch eine rote Schärpe zugelassen. Auf die Kennzeichnung wird verzichtet, wenn der Triebfahrzeugführer die Aufgabe des Zugführers wahrnimmt. *

Zugvorbereiter

(16) Zugvorbereiter haben während der Arbeit zusätzlich zu den in BRW/DB.1120 Abschnitt 1 (3) genannten Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände die Folgenden mitzuführen, wenn es für die jeweilige Tätigkeit erforderlich ist: *

- Handleuchte (weiß und rot leuchtend) P)
- elektronisches Endgerät P), wenn vom EVU für die Tätigkeit bereitgestellt
- zu beachtende Fahrplanangaben
- Vordrucke

Heizer

(17) Heizer haben während der Arbeit zusätzlich zu den in BRW/DB.1120 Abschnitt 1 (3) genannten Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände die Folgenden mitzuführen: *

- Nachweis der Streckenkenntnis P).

3 Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände auf Triebfahrzeugen und Steuerwagen

Ergänzung:

Anhänge DB.1120A01 und DBCDE.1120A01

(2) Triebfahrzeuge und Steuerwagen werden nach Anhang DB.1120A01 oder DBCDE.1120A01 mit Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände ausgestattet. * * *

Über die Zuteilung weiterer Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände entscheidet die auftraggebende Stelle.

❑

Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände x* nur bei Bedarf x** nur bei Fahrten auf Strecken mit Betrieb nach FV-NE x*** nur soweit zur Fahrzeugausrüstung gehörend	**Lokomotiven im Güterverkehr[1]**	**Lokomotiven im Reisezugverkehr**	**Triebwagen / Triebzüge im Fernverkehr**	**Triebwagen / Triebzüge im Nahverkehr**	**Steuerwagen**
Vordrucke:					
Wagenliste (BRW.4311V01 oder BRW.4311V11)	x*	x			x
internationale Wagenliste für Reisezüge (BRW.4311V21)		x*			x*
Bremszettel (BRW.4312V01)	x*	x*	x*		x*
Fahrplan-Mitteilung (408.2415V01)	x	x	x	x	x
Befehl (408.2411V01 oder Ril 438/FV-NE Anlage 10)	x	x	x	x	x
ZLB-Befehl (436.0001V04)	x*	x*	x*	x*	x*
SZB-Befehl (437.0001V02)	x*	x*	x*	x*	x*
La-Mitteilung (DB.2691V01)		x*		x*	x*
Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock Tf (408.2487V01)	x*	x*	x*	x*	x*
Fernsprechbuch für den Zugleitbetrieb (436.0001V02)	x*	x*	x*	x*	x*
Fernsprechbuch für den Signalisierten Zugleitbetrieb (437.0001V01)	x*	x*	x*	x*	x*
Fernsprechbuch für SZB-E Teil Tf (437.0011V02)	x*	x*	x*	x*	x*
„Unfallmeldetafel I“ gemäß BUVO-NE	x**	x**	x**	x**	x**
Fahrtbericht (FV-NE)	x**	x**	x**	x**	x**
Meldezettel Zugvorbereitung (DB.4321V01)	x*				
Übergabebuch (DB.6102V01 und DB.6102V02), Fahrzeugbegleitbuch (DB.6140V01 und DB.6140V02) bei Nebenfahrzeugen	x*	x*		x*	x*
Merkblätter über Güterwagen, Güterwagenbauteile und Ladeeinheiten des kombinierten Verkehrs (Ril 93612)	x*				
Schriftliche Weisungen gemäß RID (424.0005V02)	x*				
Auftragsschein/Fahrzeugstörungsmeldung (DB.6103V01)	x*	x*		x*	x*
PZB-/LZB-Einstelltabelle des Tfz	x***	x***		x***	x***

*

[1] Anzuwenden auch für Nebenfahrzeuge

DB.6140 2 (4) DB.1120 3 (2)

Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände x* nur bei Bedarf x** nur bei Fahrten auf Strecken mit Betrieb nach FV-NE x*** nur soweit zur Fahrzeugausrüstung gehörend	Lokomotiven im Güterverkehr[1]	Lokomotiven im Reisezugverkehr	Triebwagen / Triebzüge im Fernverkehr	Triebwagen / Triebzüge im Nahverkehr	Steuerwagen
Schadzettel Muster R1 „Bremse unbrauchbar“ (936.0301V16/983.0100V17)	x	x*			
Störmeldezettel für Tf (936.0301V13)	x	x*			
Beklebezettel S „Tür unbenutzbar“ (983.0100V07)		x*	x	x	x*
Zettel S1 „WC unbenutzbar“ (983.0100V05)		x*		x	x*
Zettel S3 „Lautsprecheranlage gestört“ (900.8300V02)		x*		x	x*
Vordruck „Klimaanlage defekt“		x*		x	x*
Feststellungen zu Schadensfällen durch Zub/Tf (102.0001V03)		x*		x*	
Fundsachenanhänger		x*		x*	x*
Vordruck „Störungsmeldungen an Zugfunk-Fahrzeuggeräten“ (z.B. 481.9220V01)	x*	x*	x*	x*	x*
Vordruck „Abhilfemaßnahmen bei Störungen an EBuLa- Bordgeräten“ (497.0001V01)	x*	x*	x*	x*	x*
Vordruck „Übersicht Maßnahmen bei Störungsanzeigen im Dateneinsteller I 60R, System PZB 90; I 60/ER24, System PZB 90“ (483.0111V01)	x*	x*	x*	x*	x*
Vordruck „Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten beim Einschalten der I 60R, System PZB 90; I 60/ER 24, System PZB 90“ (483.0111V02)	x*	x*	x*	x*	x*
Vordruck „Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten im Betrieb der I 60R, System PZB 90; I 60/ER 24, System PZB 90“ (483.0111V03)	x*	x*	x*	x*	x*
Vordruck „Maßnahmen bei Störungen am Dateneinsteller der I 60R, System PZB 90; I 60/ER24, System PZB 90“ (483.0111V04)	x*	x*	x*	x*	x*
Vordruck „Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten beim Einschalten; PZ 80R, System PZB 90“ (483.0112V01)	x*	x*	x*	x*	x*
Vordruck „Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten im Betrieb; PZ 80R, System PZB 90“ (483.0112V02)	x*	x*	x*	x*	x*
Vordruck „Zusammenstellung der Störungskategorien und Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten; PZ 80R, System PZB 90 mit AZ 720 (483.0112V03)	x*	x*	x*	x*	x*
Vordruck „Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten beim Einschalten; EBI Cab 500, System PZB 90“ (483.0114V01)	x*	x*	x*	x*	x*

Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände x* nur bei Bedarf x** nur bei Fahrten auf Strecken mit Betrieb nach FV-NE x*** nur soweit zur Fahrzeugausrüstung gehörend	Lokomotiven im Güterverkehr[1]	Lokomotiven im Reisezugverkehr	Triebwagen / Triebzüge im Fernverkehr	Triebwagen / Triebzüge im Nahverkehr	Steuerwagen	
Vordruck „Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten im Betrieb; EBI Cab 500, System PZB 90“ (483.0114V02)	x*	x*	x*	x*	x*	
Vordruck „Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten beim Einschalten und im Betrieb der GNT mit ZUB 122“ (483.0301V01)		x*	x*	x*	x*	
Vordruck „Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten beim Einschalten und im Betrieb der GNT mit ZUB 262“ (BR 611/612) (483.0301V02)			x*	x*		
Anhang „Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten der PZB- Fahrzeugeinrichtung beim Einschalten (Bauformen LZB 80/I 80, LZB 80E/I 80, EBI CAB 2000 DES“)“ (483.0113A02)	x*	x*	x*	x*	x*	
Anhang „Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten der PZB-Fahrzeugeinrichtung im Betrieb (Bauformen LZB 80/I 80, LZB 80E/ I 80, EBI CAB 2000 DES“)“ (483.0113A03)	x*	x*	x*	x*	x*	
Anhang „Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten unter LZB-Führung“ (483.0202A02)	x*	x*	x*	x*	x*	
Anhang 915.0101A01 „Sichern gegen unbeabsichtigte Bewegung; Erforderliche Festhaltekraft“	x*	x*			x*	*
Anhang 915.0101A02 „Sichern gegen unbeabsichtigte Bewegung; Fahrzeuge sichern unter Verwendung der Festhaltekraft“	x*	x*			x*	*
Anhang 915.0101A03 „Sichern gegen unbeabsichtigte Bewegung; Erforderliche Anzahl auszulegender Sicherungsmittel“	x*	x*			x*	*
Anhang 915.0101A04 „Sicherungsmittel verwenden“	x*	x*			x*	*
Anhang 915.0105A01 „Sichern gegen unbeabsichtigte Bewegung; Druckluftbremse während der Zugfahrt nicht mehr ordnungsgemäß bedienbar bzw. gestört“	x*	x*			x*	*
Unterlagen / Gegenstände:						
Verbandkasten C nach DIN 13 157	x	x	x	x	x	
Schutzhelm bzw. Anstoßkappe	x*	x*		x*		
Schlüssel DB 21	x	x	x	x	x	
baureihen- bzw. bauartspezifische Fahrzeugschlüssel	x*	x*		x*	x*	
Selbstretter	x***	x***				
Megafon		x*		x*	x*	
fahrzeugspezifische Ausrüstungsgegenstände (gemäß Inventarliste des Triebfahrzeugs bzw. Fahrzeugbeschreibung)	x*	x*	x*	x*	x*	
gültige Fahrplanunterlagen	x*	x*	x*	x*	x*	
Streckenbuch bzw. Sammlung betrieblicher Vorschriften der EIU	x*	x*	x*	x*	x*	

Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände x* nur bei Bedarf x** nur bei Fahrten auf Strecken mit Betrieb nach FV-NE x*** nur soweit zur Fahrzeugausrüstung gehörend		Lokomotiven im Güterverkehr[1]	Lokomotiven im Reisezugverkehr	Triebwagen / Triebzüge im Fernverkehr	Triebwagen / Triebzüge im Nahverkehr	Steuerwagen	
Unternehmensspezifische Vordrucke:							*
DBREGIO03	Übergabebuch (OVA) (DBREGIO.6102V03 und DBREGIO.6102V04)				x*		*
	Vordruck „Bremsen beim Rangieren mit Triebfahrzeugen anderer Baureihen der DB AG“ (DBREGIO.4813A01)		x*				
	Vordruck „Bremsen beim Rangieren mit Triebfahrzeugen der BR 333 der DB AG oder BR 335 der DB AG“ (DBREGIO.4813A02)		x*				

❑

1 Allgemeines

(1) Jeder Mitarbeiter im Bahnbetrieb soll sich bewusst sein, dass für das Ansehen des Unternehmens sein Auftreten und sein Verhalten mitbestimmend sind.

Auftreten und Verhalten

(2) Jeder Mitarbeiter hat die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit zu beachten, die Interessen des Unternehmens zu wahren und es vor Nachteilen zu schützen.

Interessen des Unternehmens

(3) Alle Mitarbeiter im Bahnbetrieb haben die Anweisungen des EVU bezüglich der Sicherheit, des Arbeits-, Umwelt- und Brandschutzes sowie des Gesundheitsschutzes zu befolgen. Durch sicherheitsgerechtes Verhalten sind Schäden und Verletzungen zu vermeiden oder zu minimieren.

Anweisungen des EVU

(4) Jeder Mitarbeiter soll Verstößen gegen die Sicherheit und Ordnung entgegentreten, ohne sich dabei selbst in Gefahr zu begeben.

Sicherheit und Ordnung

(5) * Insbesondere bei regelmäßig wiederkehrenden Tätigkeiten müssen Mitarbeiter sich die Anweisungen des EVU regelmäßig in Erinnerung rufen, damit der Gefahr, die durch Routine entstehen kann, entgegengewirkt wird.

Wiederkehrende Tätigkeiten

(6) Bei allen Fragen zur Sicherheit und Gesundheit ist der Vorgesetzte der erste Ansprechpartner.

Erster Ansprechpartner

(7) Jeder Mitarbeiter ist verpflichtet, besondere Vorkommnisse oder Unregelmäßigkeiten bezüglich der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes seinem Vorgesetzten unverzüglich zu melden.

Melden von Vorkommnissen

DBINFRA.1101 Z01

(8) Entdeckte Gefahren oder Unfallquellen sind sofort zu beseitigen. Wenn der Mitarbeiter dazu nicht berechtigt oder in der Lage ist, hat er dies entsprechend der vorgeschriebenen Meldewege zu melden.

Gefahren und Unfallquellen

(9) * * * Elektronische Endgeräte und elektrische Geräte dürfen nur betrieben werden, wenn dies für das Verrichten der übertragenen Tätigkeiten erforderlich und zugelassen ist.

Elektronische Endgeräte und elektrische Geräte

(10) * * * Im Arbeitsbereich ist jede Art von offenem Feuer (z. B. gasbetriebene Geräte, Fackeln) nur gestattet, wenn dies für das Verrichten der übertragenen Tätigkeiten erforderlich und zugelassen ist.

Offenes Feuer

2 Verhalten gegenüber Kunden und Betriebsfremden

(1) Zur Förderung und Erhaltung des Verkehrs ist die tatkräftige und überlegte Mitarbeit eines jeden Mitarbeiters erforderlich.

Grundsätze

Der Mitarbeiter hat höflich und zuvorkommend zu sein, dem Kunden des Unternehmens die Benutzung der Verkehrseinrichtungen zu erleichtern und angenehm zu machen und auf dessen Wünsche verständnisvoll einzugehen.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Auskünfte

(2) Auskünfte sind klar und verständlich zu erteilen, unsachliche Bemerkungen sind zu unterlassen.

Wer eine gewünschte Auskunft auch nach etwaiger Rückfrage nicht selbst geben kann, hat die zuständige Stelle zu nennen.

Dienstliche Angelegenheiten

(3) Über dienstliche Angelegenheiten ist gegenüber Betriebsfremden Verschwiegenheit zu bewahren.

Meinungs-verschiedenheiten

(4) Bei Meinungsverschiedenheiten soll sich der Mitarbeiter, auch wenn der Kunde offensichtlich im Unrecht ist, ruhig und höflich aber bestimmt verhalten, jede Schroffheit oder unsachliche Schärfe ist zu vermeiden.

3 Züge beobachten

Allgemeines

(1) Mitarbeiter sollen vorbeifahrende Züge beobachten, sofern dies nicht aus örtlichen Gründen unmöglich ist oder der Mitarbeiter dadurch bei anderen betrieblichen Tätigkeiten abgelenkt wird.

Gegenstand des Beobachtens

(2) Es soll auf Folgendes geachtet werden:

- Signale am Zug,
- nach außen aufschlagende Türen und bei Reisezugwagen andere offene Außentüren,
- Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen und an Ladungen,
- Feuer im Zug.

4 Kontrollen durch Aufsichtsbehörden

Personenkreis

Ergänzung

(1) Mitarbeiter von Aufsichts- und Polizeibehörden sind im Rahmen ihrer Zuständigkeit berechtigt, Kontrollen durchzuführen. Kontrollberechtigte Personen weisen sich durch Dienstausweis aus. *

Meldung

DBINFRA.1101Z01

(2) Mitarbeiter, die bei einer Kontrolle zugegen waren, sind verpflichtet, der auftraggebenden Stelle die durchgeführte Kontrolle sowie die festgestellten Mängel und/oder angeordneten Maßnahmen unverzüglich mitzuteilen. Werden Dokumente von der Aufsichtsbehörde an den Mitarbeiter übergeben, sind diese unverzüglich – spätestens zum Dienstende – an die auftraggebende Stelle weiterzuleiten.

Untersagung der Weiterfahrt

(3) Untersagt die Aufsichtsbehörde aufgrund festgestellter Mängel die Weiterfahrt eines Zuges, so darf die Fahrt erst nach Behebung der Mängel und nach Freigabe durch die auftraggebende Stelle fortgesetzt werden.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zu BRW.1210

4 Kontrollen durch Aufsichtsbehörden

Ergänzung:

(1) Muster der Dienstausweise von Aufsichts- und Polizeibehörden sind im Anhang DB.1210A01 abgebildet. ❑

Personenkreis



zur Modulübersicht

1 Eisenbahn-Bundesamt

Muster Dienstausweis - Eisenbahn-Bundesamt

Vorderseite



Muster Dienstausweis - Eisenbahn-Bundesamt

Rückseite



DB.1210 1 (4) DB.6105 1 (4) DB.6105A01

2 Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung

Vorderseite

Muster Dienstausweis - Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung



Rückseite

Muster Dienstausweis - Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung



3 Landeseisenbahnaufsicht

Muster Dienstausweis - Landeseisenbahnaufsicht

Beispiel Niedersachsen

Berechtigungs-Ausweis Nr. 01/16

zum Benutzen und Betreten der Betriebsanlagen und Fahrzeuge im Auftrage des Landes Niedersachsen

- nur gültig in Verbindung mit dem Personalausweis/Reisepass -

für: **Dipl.-Ing. Max Mustermann** (*01.01.1970)
LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH
- **Aufsichtsbehörde nichtbundeseigene Eisenbahnen** -
- **Technische Aufsichtsbehörde Straßenbahnen** -
- **Aufsichtsbehörde Seilbahnen** -

Geltungsbereich: Land Niedersachsen

Gültigkeitsdauer: **31.12.2021** - unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs -

Hannover, den 01. Juni 2016

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr - Ref. 44 -
im Auftrage

(Unterschrift, Dienstsiegel)

4 Bundespolizei

Vorderseite

Muster Dienstausweis - Bundespolizei



Rückseite

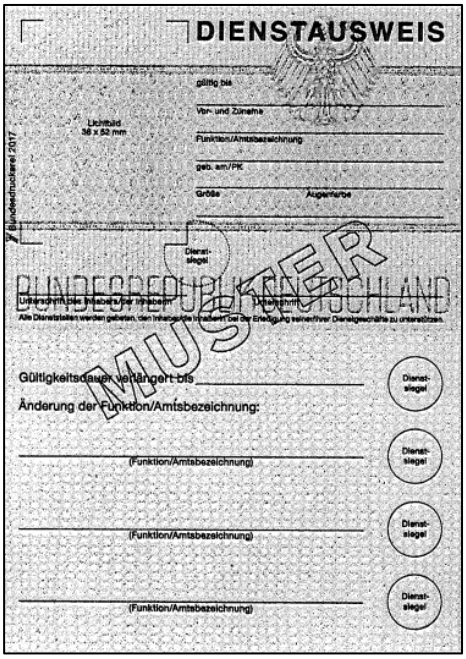
Muster Dienstausweis - Bundespolizei



5 Zoll

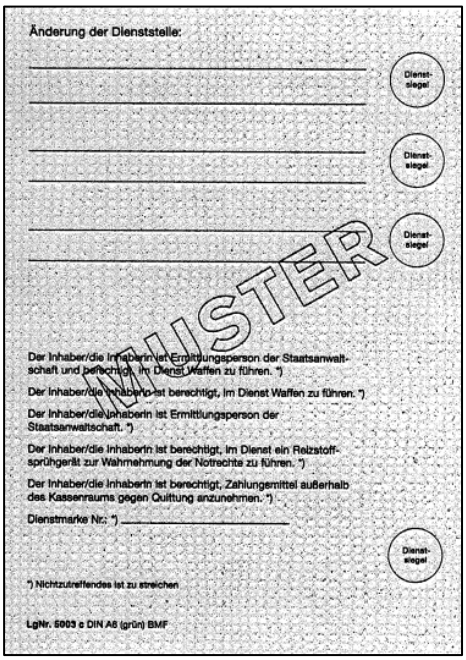
Muster Dienstausweis - Zoll

Vorderseite



Muster Dienstausweis - Zoll

Rückseite



6 Landespolizei

Vorderseite

Muster Dienstausweis - Landespolizei



Rückseite

Muster Dienstausweis - Landespolizei



7 Unfallversicherungsträger

Verwaltungs-Berufsgenossenschaft

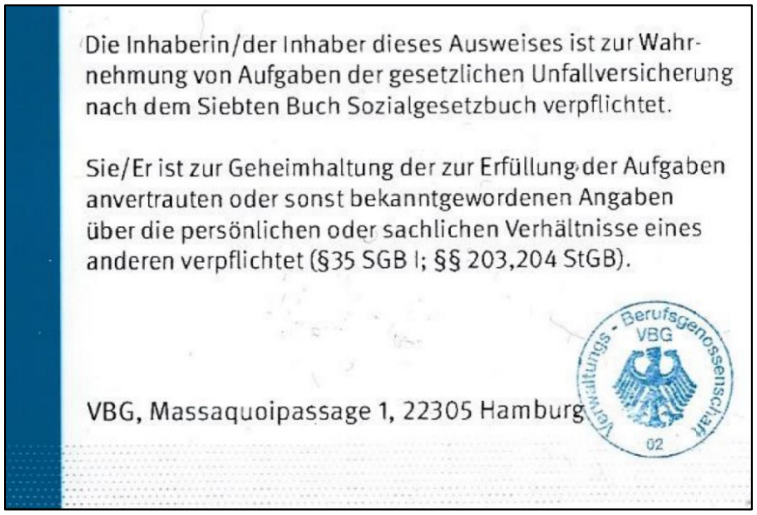
Muster Dienstausweis - VBG

Vorderseite



Muster Dienstausweis - VBG

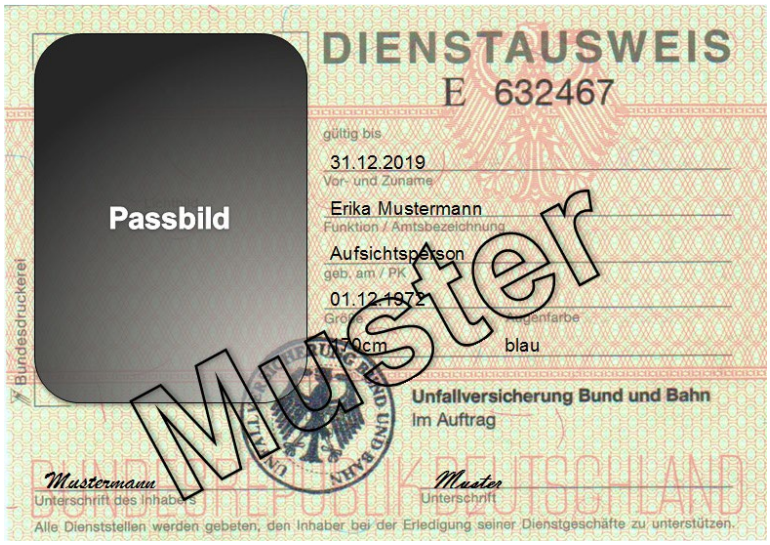
Rückseite



Unfallversicherung Bund und Bahn

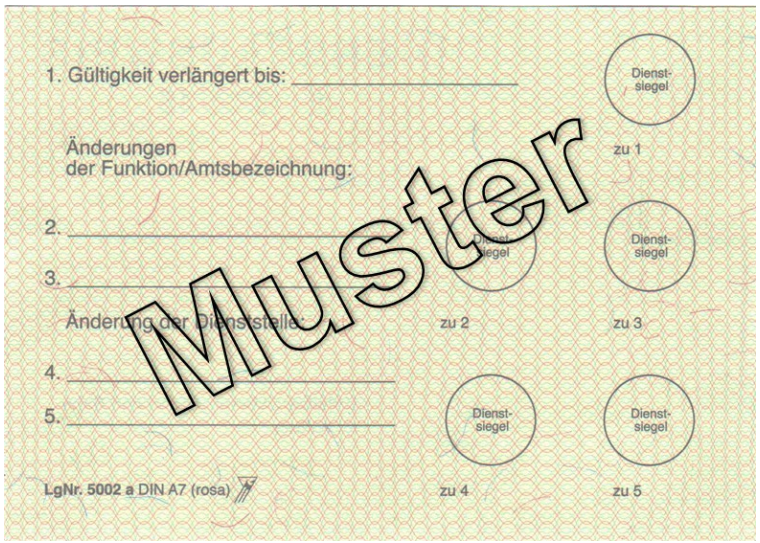
Vorderseite

Muster Dienstausweis - UVB



Rückseite

Muster Dienstausweis - UVB



❑

Weitere Berechtigungsdokumente DB.6105A01

1 Grundsätze

(1) Eine eindeutige Verständigung ist sicherzustellen.

Eindeutigkeit

* * (2) Bei der Verständigung, z. B. beim Einsatz von Funk, sind die festgelegten Wortlaute zu verwenden.

Feste Wortlaute verwenden

* * (3) Bei Aufträgen oder Meldungen ohne festen Wortlaut muss der Empfänger die wesentlichen Angaben wiederholen.

Auftrag oder Meldung wiederholen

* * (4) Es ist stets Funkdisziplin zu wahren. Über Funkverbindungen dürfen nur Dienstgespräche geführt werden. Die Gespräche sind kurz und bündig zu fassen.

Funkdisziplin

(5) Andere Funkteilnehmer sind exakt anzusprechen, um Verwechslungen zu vermeiden.

Funkteilnehmer ansprechen

(6) Aufträge über einseitig gerichtete Verbindungen (z. B. Lautsprecher) müssen zweimal gegeben werden (Wiederholung vom Auftraggeber).

Einseitig gerichtete Verbindungen

(7) Wenn eine Meldung oder ein Auftrag nicht eindeutig verstanden wurde, ist nachzufragen.

Im Zweifelsfall hat sich der Mitarbeiter so zu verhalten, dass die Sicherheit gewährleistet ist.

Meldung oder Auftrag nicht eindeutig verstanden

(8) Weitere Regelungen zur Kommunikation können durch die EIU vorgegeben werden.

Vorgaben durch das EIU

❑

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

1 Zugfunk

(1) Die Kommunikation mit Fahrdienstleiter, Weichenwärter und betriebsleitender Stelle des EIU erfolgt über die vom EIU festgelegten Kommunikationswege.

Kommunikation mit Betriebsstellen des EIU

(2) Bei geschobenen Fahrten erfolgt die Kommunikation zwischen den Beteiligten mündlich, fernmündlich oder über Rangiersignale.

Verständigung bei geschobenen Fahrten

2 Öffentlicher Mobilfunk (GSM)

(1) Auf Strecken, auf denen öffentlicher Mobilfunk (GSM) als Zugfunk genutzt wird, gelten die dafür vom EIU aufgestellten Regelungen.

Vorrang Regelungen des EIU

(2) Gespräche über Zug- und Rangierfunk haben stets Vorrang vor Gesprächen mit Mobiltelefon. Mobiltelefone für den öffentlichen Mobilfunk (GSM) dürfen im Eisenbahnbetrieb nur für dienstlich erforderliche Gespräche benutzt werden (z. B. zur Kommunikation mit der auftraggebenden Stelle des EVU).

Gespräche über Mobilfunk

*

(3) Für die Verständigung beim Rangieren zwischen Triebfahrzeugführer und Rangierbegleiter darf das Mobiltelefon anstelle von hörbaren und sichtbaren Rangiersignalen (Ra 1 – Ra 5) verwendet werden.

Verständigung beim Rangieren mit Mobiltelefon

(4) Die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes hat in jedem Falle Vorrang vor der telefonischen Erreichbarkeit. Das heißt:

Vorrang der Sicherheit

- Bei eingehenden Gesprächen hat der jeweilige Mitarbeiter eigenverantwortlich zu entscheiden, inwieweit zu diesem Zeitpunkt eine Gesprächsführung möglich ist.
- Wenn die betriebliche Situation die Annahme oder Fortführung eines Gesprächs nicht mehr zulässt, ist das Gespräch zu beenden, wenn erforderlich nach Vereinbarung eines Rückrufs.
- Außerhalb von Fahrzeugen ist beim Benutzen von Mobiltelefonen auf Bahnanlagen ein sicherer Standort mit ausreichend Abstand zu Gleisen und anderen Gefahrenquellen einzunehmen. Vorbeifahrende Züge sind weiter zu beobachten.

3 Elektronische Endgeräte

* (1) Elektronische Endgeräte dürfen nur für die Zwecke benutzt werden,
* die vom EVU zugelassen sind.

Nutzung

(2) Wenn die für eine Zugfahrt erforderlichen Unterlagen (z. B. Fahrplan, La) elektronisch bereitgestellt werden, sind die Dateien vor der Abfahrt bzw. beim Halten zu öffnen.

Öffnen der Dateien für die Zugfahrt

Ergänzung ❐

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

zu BRW.1212

4 Nutzung elektronischer Endgeräte

Ergänzung:

Grundsatz

(1) Werden vom EVU elektronische Endgeräte bereitgestellt, sind diese zu nutzen. Dies gilt auch für das bereitgestellte Zubehör.

Hinweis:

* *Für die Nutzung dieser Geräte gelten die Richtlinie 114.0200 „Grundsätze der Informationssicherheit“, die Konzernbetriebsvereinbarung IT sowie die ergänzenden Vorgaben des jeweiligen EVU. Insbesondere dürfen keine pornografischen, extremistischen, diskriminierenden, beleidigenden oder allgemein illegale Inhalte abgelegt, betrachtet oder abgespielt werden.*

Betriebsbereitschaft

(2) Elektronische Endgeräte für dienstliche Zwecke müssen betriebsbereit und empfangsbereit eingeschaltet sein.

Nutzung während der Tätigkeit

(3) Elektronische Endgeräte dürfen während der nicht tätigkeitsfreien Zeit ausschließlich zu dienstlichen Zwecken genutzt werden. Das Verwenden von Kopf- und Ohrhörern ist untersagt.

Während

- des Führens von Triebfahrzeugen oder Steuerwagen (außer im Stillstand) oder
- des Aufenthalts im Gefahrenbereich der Gleise

dürfen elektronische Endgeräte nur genutzt werden, wenn dies entweder im Regelwerk zugelassen oder zum Aufruf von Hilfe erforderlich ist.

Das Verbot umfasst neben dem Telefonieren auch jede weitere Nutzung, z. B. Mailbox, Nachrichten, Internet und E-Mail.

Fortbildung

(4) Vom EVU bereitgestellte elektronische Endgeräte sind zu Fort- und Weiterbildungsveranstaltungen mitzubringen.

tätigkeitsfreie Zeit

(5) Beim Betrieb von elektronischen Endgeräten während der tätigkeitsfreien Zeit dürfen Reisende, Anwohner und Mitarbeiter nicht belästigt werden.

❑

zur Modulübersicht

1 Grundsätze

Sicherheitspflicht

(1) Gefährliche Güter (Gefahrgut) müssen mit höchster Sicherheit für alle Beteiligten, die Allgemeinheit und die Umwelt, befördert werden.

Alle an der Gefahrgutbeförderung Beteiligten haben Vorkehrungen zu treffen, um Schadensfälle zu verhindern und bei Eintritt eines Schadens dessen Umfang so gering wie möglich zu halten.

Unterweisung

(2) Mitarbeiter dürfen Aufgaben bei der Beförderung gefährlicher Güter nur übernehmen, wenn sie hierzu unterwiesen sind.

Wenn Mitarbeiter nicht unterwiesen sind, dürfen sie Aufgaben nur unter Aufsicht und Verantwortung des mit der Ausführung beauftragten Mitarbeiters (z. B. Triebfahrzeugführer) ausführen.

Klassen und Gefahreneigenschaften

(3) Gefährliche Güter werden entsprechend ihrer Eigenschaften in die Klassen 1 bis 9 eingeteilt. Die Gefahreneigenschaften sind in den Schriftlichen Weisungen gemäß RID erläutert.

Ungereinigte leere Wagen und Ladeeinheiten

(4) Leere Wagen und Ladeeinheiten, die nach der Entladung gefährlicher Güter ungereinigt sind, müssen ebenso verschlossen, dicht und gekennzeichnet wie im beladenen Zustand sein.

2 Übernahme und Ablieferung von gefährlichen Gütern

Beförderung

(1) Die Beförderung umfasst neben dem Vorgang der Ortsveränderung auch die Übernahme und die Ablieferung sowie ggf. zeitweilige Aufenthalte. Des Weiteren gehören auch das Rangieren oder ein Umschlag von Ladeeinheiten dazu.

Übernahme

(2) Wagen und Ladeeinheiten mit gefährlichen Gütern dürfen zur Beförderung nur übernommen werden, wenn der RID-konforme Zustand (Beförderungspapier mit den vorgeschriebenen gefahrgutrechtlichen Angaben, Gefahrgutumschließung ohne offensichtliche Mängel und vorschriftsgemäße Kennzeichnung) geprüft wurde.

Schriftliche Weisungen gemäß RID

(3) Vor Beginn der Beförderung hat der Triebfahrzeugführer die Schriftlichen Weisungen gemäß RID einzusehen und sich über die jeweiligen Gefahreneigenschaften und zu ergreifende Maßnahmen der betreffenden Großzettel (Placards) und Kennzeichen zu informieren. Die Einsichtnahme kann bereits zum Dienstbeginn erfolgen.

Ablieferung, Übergabe an anderen Beförderer

(4) Die Sicherheitspflicht des Beförderers (EVU) endet erst mit der Ablieferung beim Empfänger oder einer Übergabe an einen übernehmenden Beförderer. Die auftraggebende Stelle gibt die Form der Ablieferung vor, z. B. die Bereitstellung im Übergabegleis.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

3 Sicherung der Beförderung

Diebstahl und Missbrauch verhindern

(1) Als Sicherung der Beförderung von gefährlichen Gütern gelten Maßnahmen und Vorkehrungen, um den Diebstahl und Missbrauch zu verhindern. Bei zeitweiligen Aufenthalten ist auf Eingriffe Unbefugter und andere Unregelmäßigkeiten zu achten.

Identität prüfen

DBINFRA.1101Z01

(2) Gefährliche Güter dürfen nur an weitere Beförderer übergeben werden, die entsprechend Beauftragung benannt sind. Im Zweifelsfall ist die auftraggebende Stelle zu verständigen.

Gefahrgut mit hohem Gefahrenpotential

(3) Die Beförderung gefährlicher Güter mit hohem Gefahrenpotential erfolgt nach einem Sicherungsplan des EVU. Gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotential sind solche, bei denen die Möglichkeit eines Missbrauchs zu terroristischen Zwecken und damit die Gefahr schwerwiegender Folgen besteht. Die auftraggebende Stelle gibt bei Bedarf die erforderlichen Maßnahmen eines Sicherungsplanes bekannt, wenn diese Handlungen des Personals betreffen (z. B. Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten oder einer zeitweiligen Abstellung der Gutart).

Zeitweilige Abstellung

DBINFRA.1101Z01

(4) Eine zeitweilige Abstellung von Wagen mit gefährlichen Gütern ist nur nach Festlegung der auftraggebenden Stelle zugelassen. Bei einer außerplanmäßigen Transportunterbrechung mit Gefahrgut (z. B. durch Störungen) ist grundsätzlich die auftraggebende Stelle zu verständigen, um erforderliche Maßnahmen wie z. B. eine regelmäßige Besichtigung einzuleiten.

Eingriffe Unbefugter

DBINFRA.1101Z01

(5) Wenn Eingriffe Unbefugter festgestellt werden oder Anzeichen dies vermuten lassen, ist die auftraggebende Stelle zu verständigen.

Freiwerden gefährlicher Güter

(6) Beim Erkennen eines Ladegutaustrittes gelten die Maßnahmen bei Freiwerden von gefährlichen Gütern.

Ergänzung

❑

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zu BRW.1240

DB.4940 2 (2)

4 Grundsätze

Ergänzung:

Gefahrgut-klassen

(1) Gefahrgüter werden entsprechend ihrer Eigenschaften in folgende Klassen eingeteilt:

Klasse 1	Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff
Klasse 2	Gase
Klasse 3	Entzündbare flüssige Stoffe
Klasse 4.1	Entzündbare feste Stoffe, selbstzersetzliche Stoffe, polymerisierende Stoffe und desensibilisierte explosive feste Stoffe
Klasse 4.2	Selbstentzündliche Stoffe
Klasse 4.3	Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln
Klasse 5.1	Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe
Klasse 5.2	Organische Peroxide
Klasse 6.1	Giftige Stoffe
Klasse 6.2	Ansteckungsgefährliche Stoffe
Klasse 7	Radioaktive Stoffe
Klasse 8	Ätzende Stoffe
Klasse 9	Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände

5 Übernahme und Ablieferung von gefährlichen Gütern

Ergänzung:

Schriftliche Weisungen gemäß RID

(1) Der Triebfahrzeugführer muss feststellen, ob die vorgeschriebene Ausrüstung für den persönlichen Schutz im Führerraum vorhanden ist.

6 Transportmittel für Gefahrgüter

Ergänzung:

Grundsatz

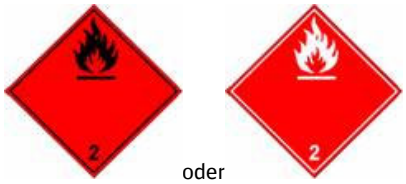
(1) Transportmittel mit Gefahrgütern sind an der Kennzeichnung mit Großzetteln (Placards), orangefarbenen Tafeln oder zusätzlichen Kennzeichen zu erkennen. Des Weiteren können Rangierzettel angebracht sein.

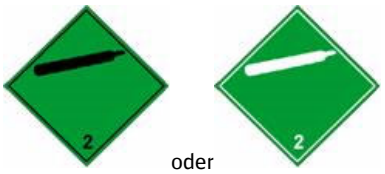
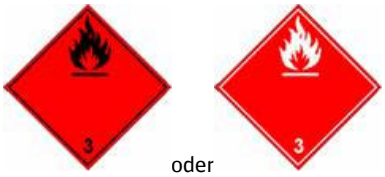
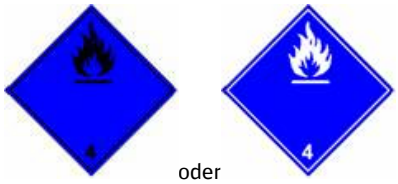
Hinweis:

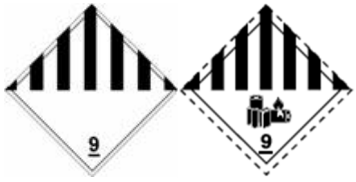
Sendungen, deren Beförderung eine See- oder Luftbeförderung einschließt, können nach den Vorschriften dieser Verkehrsträger gekennzeichnet sein.

Gefahrzettel/ Großzettel

(2) Gefahrzettel/ Großzettel (Placards) müssen den nachfolgend abgebildeten Mustern entsprechen: *

Gefahrzettelmuster Nr.	Unterklasse und Bezeichnung	Abbildung Gefahrzettel/Großzettel (Placards)
1	1.1/1.2/1.3 Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosionsgefahr	 Angabe der ** Unterklasse und * Verträglichkeitsgruppe - keine Angabe, wenn die explosive Eigenschaft die Nebengefahr darstellt
1.4 1.5 1.6	1.4/1.5/1.6 Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosionsgefahr	 Angabe der * Verträglichkeitsgruppe
2.1	Entzündbare Gase	 oder

Gefahrzettelmuster Nr.	Unterklasse und Bezeichnung	Abbildung Gefahrzettel/Großzettel (Placards)
2.2	Nicht entzündbare, nicht giftige Gase	 oder
2.3	Giftige Gase	
3	Entzündbare flüssige Stoffe	 oder
4.1	Entzündbare feste Stoffe, selbstzersetzliche Stoffe, polymerisierende Stoffe und desensibilisierte explosive feste Stoffe	
4.2	Selbstentzündliche Stoffe	
4.3	Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln	 oder
5.1	Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe	
5.2	Organische Peroxide	 oder

Gefahrzettelmuster Nr.	Unterklasse und Bezeichnung	Abbildung Gefahrzettel/Großzettel (Placards)
6.1	Giftige Stoffe	
6.2	Ansteckungsgefährliche Stoffe	
7A 7B 7C	Kategorie I - WEISS Kategorie II / III - GELB Radioaktive Stoffe	 Angabe der Kategorie als römische Ziffer in rot 7A - I 7B - II 7C – III
7D	Radioaktive Stoffe	 Abweichend können an Wagen oder Lade-einheiten anstelle von Großzettel (Placard) 7D auch Gefahrzettel 7A, 7B oder 7C angebracht sein
7E	Spaltbare Stoffe	
8	Ätzende Stoffe	
9 9A	Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände	 9 9A

* Form und Maße:

* - auf Spitze gestelltes Quadrat (Raute) mit Rahmen

* - an Wagen und Ladeeinheiten mit Kantenlängen von mindestens 250 x 250 mm

* - an Wagen Verkleinerung auf mindestens 150 x 150 mm möglich, sofern die verfügbare Fläche für die Anbringung wegen der Größe und der Bauweise des Wagens nicht ausreicht

* - Ziffer in unterer Ecke mit einer Zeichenhöhe von mindestens 25 mm

Orangefarbene Tafel

(3) Beförderungseinheiten für gefährliche Güter sind in der Regel mit orangefarbenen Tafeln mit den Abmessungen von mindestens 400 mm Breite x 300 mm Höhe und schwarzem Rand von 15 mm gekennzeichnet. Die Tafeln enthalten folgende Angaben:

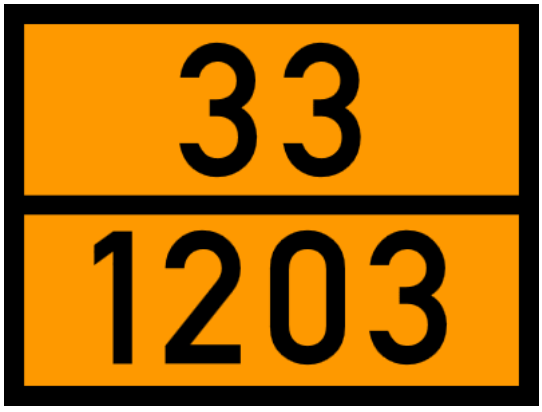
1. Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr in der oberen Hälfte, bestehend aus 2 oder 3 Ziffern, ggf. mit vorangestelltem Buchstaben „X“, die auf die Gefahr des Stoffes oder Gegenstandes hinweist (z. B. 33 - leicht entzündbarer flüssiger Stoff).

   Ein vorangestelltes X bedeutet, dass der Stoff in gefährlicher Weise mit Wasser reagiert.

2. UN-Nummer (4 Ziffern z. B. 1088) in der unteren Hälfte.

* Die Ziffern müssen 100 mm hoch sein und eine Strichbreite von 15 mm haben (zugelassene Abweichung: + / - 10).

Abbildung Orangefarbene Tafel

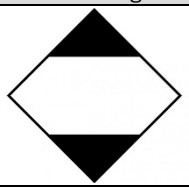


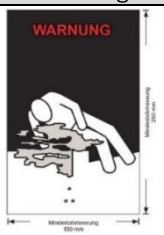
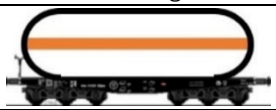
Die orangefarbene Tafel ist an beiden Längsseiten angebracht, z. B.

- an Kesselwagen/Tankcontainern,
- an Batteriewagen/Wagen mit abnehmbaren Tanks/ MEGC,
- an Wagen/Containern für Güter in loser Schüttung,
- an auf Güterwagen verladenen Straßenfahrzeugen (Anbringung hier auch am Heck und der Stirnseite zulässig).

Die orangefarbene Tafel darf auch an Wagen/ Intermodalen Ladeeinheiten angebracht sein, die eine geschlossene Ladung mit Versandstücken mit ein und demselben Gefahrgut enthalten.

Kennzeichen (4) Für bestimmte Stoffe ist eine zusätzliche Kennzeichnung vorgeschrieben.

Bedeutung	Abbildung	Form und Maße
Kennzeichnung von Versandstücken sowie Wagen und Ladeeinheiten mit Versandstücken, die begrenzte Mengen enthalten		auf Spitze gestelltes Quadrat (Raute) an Wagen und Ladeeinheiten mit Kantenlängen von mindestens 250 x 250 mm
Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe bzw. Meeresschadstoffe		auf Spitze gestelltes Quadrat (Raute) mit Rahmen an Wagen und Ladeeinheiten mit Kantenlängen von mindestens 250 x 250 mm bei Tankcontainern und ortsbeweglichen Tanks 3000 l Verkleinerung auf mindestens 100 x 100 mm / an Wagen Verkleinerung auf mindestens 150 x 150 mm möglich, sofern die verfügbare Fläche für die Anbringung wegen der Größe und der Bauweise des Wagens nicht ausreicht
Kennzeichen für erwärmte Stoffe		gleichschenkliges Dreieck mit mindestens 250 mm Kantenlängen bei Tankcontainern und ortsbeweglichen Tanks 3000 l Verkleinerung auf mindestens 100 mm Kantenlängen möglich, sofern die verfügbare Fläche für die Anbringung nicht ausreicht
Warnkennzeichen für Begasung	 Angabe * Begasungsmittel und Zeitpunkte	Rechteck mit Rahmen von mindestens 400 mm Breite x 300 mm Höhe Schrifthöhe mindestens 25 mm

Bedeutung	Abbildung	Form und Maße
Erstickungswarn-kennzeichen	 Angabe * Benennung des Kühl-/ Konditionierungsmittel	Rechteck mit Rahmen von mindestens 150 mm Breite x 250 mm Höhe Schrifthöhe mindestens 25 mm
Orangefarbener Streifen (Kesselwagen für verflüssigte, tiefgekühlt verflüssigte oder gelöste Gase)		Tank in Höhe der Tankachse umschließend, etwa 30 cm Breite und nicht rückstrahlend

Rangierzettel

(5) Rangierzettel weisen auf Besonderheiten bei der betrieblichen Behandlung hin. Die Abmessungen betragen mindestens 105 mm Breite x 74 mm Höhe.

Nr. 13: Vorsichtig rangieren



Nr. 15: Abstoß und Ablaufverbot
Muss von einem Triebfahrzeug beigestellt werden. Darf nicht auflaufen und muss gegen das Auflaufen anderer Wagen geschützt werden



Kennzeichnung Seeverkehr

(6) Bei der Beförderung in einer Transportkette ist die Kennzeichnung gemäß Seeverkehr (IMDG-Code) abweichend zulässig.

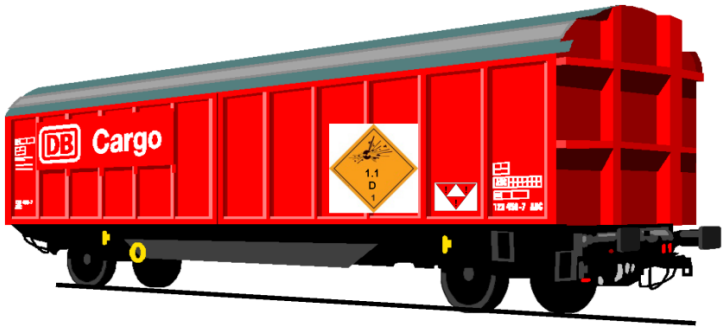
Möglichkeiten der Kennzeichnung



7 Beispiele für Kennzeichnungen an Wagen und Intermodalen Ladeeinheiten

Ergänzung:

Gedeckter Wagen Ladegut: Versandstücke



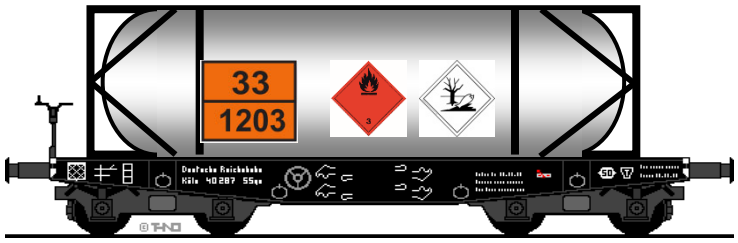
Großzettel und Kennzeichen sind an beiden Längsseiten angebracht.

Kesselwagen



Großzettel, Kennzeichen, orangefarbene Tafel und ggf. Rangierzettel sind an beiden Längsseiten angebracht.

Tankcontainer



Großzettel und Kennzeichen sind an beiden Längsseiten und an beiden Stirnseiten angebracht. Die orangefarbene Tafel ist nur an beiden Längsseiten angebracht.

Container
Ladegut: Versandstücke



Großzettel und Kennzeichen sind an beiden Längsseiten und an beiden Stirnseiten angebracht.

Tankcontainer in einer Transportkette
(Zu-/Ablauf nach/von Seehäfen)



* Großzettel mit UN-Nummer (schwarze Ziffern auf weißem
* Grund auf unterer Hälfte im Großzettel) und Kennzeichen sind an beiden Längsseiten und an beiden Stirnseiten angebracht.

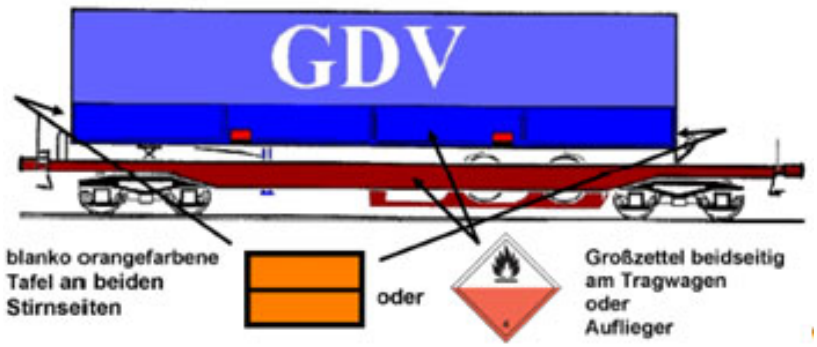
Container in einer Transportkette, Ladegut: Versandstücke (Zu-/Ablauf nach/von Seehäfen)



Großzettel, Kennzeichen und die halbe orangefarbene Tafel (UN-Nummer) sind an beiden Längsseiten und an beiden Stirnseiten angebracht. *

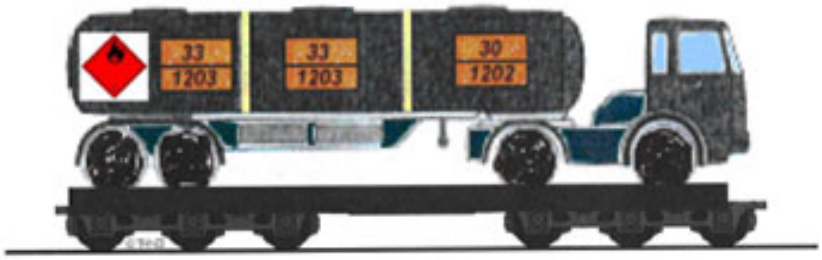
*

Straßenfahrzeug (Sattelanhänger) im Huckepackverkehr
Ladegut: Versandstücke *



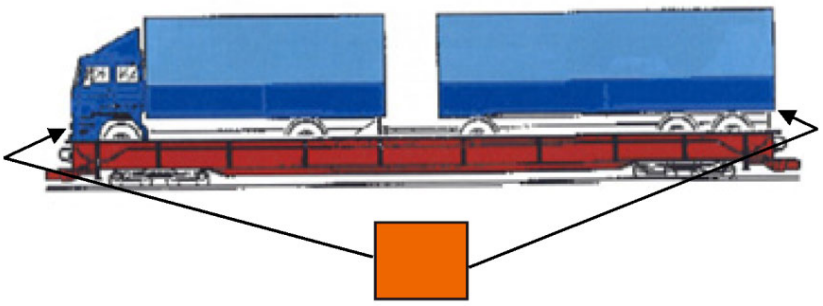
Kennzeichnung der Ladeeinheit gem. ADR

Straßen-Tanklastzug (mit mehreren Kammern) (Huckepackverkehr)



Kennzeichnung des Straßenfahrzeugs gem. ADR

Straßenfahrzeug auf Tragwagen (Huckepackverkehr)



Kennzeichnung des Straßenfahrzeugs gem. ADR

Hinweis:
Die Kennzeichnung des Tragwagens nach RID ist nicht erforderlich, wenn die Kennzeichnung nach Verladung vollflächig sichtbar ist.

8 Zugfahrt mit Gefahrgut

Ergänzung:

Vorbedingungen Zugfahrt

(1) Der Triebfahrzeugführer muss anhand der Wagenliste prüfen, ob:

- sich Wagen mit Gefahrgut im Zug befinden und
- für jeden Wagen mit Gefahrgut ein Beförderungspapier vorliegt.

Die Vollständigkeit ist mit dem Vermerk „Beförderungspapiere für Gefahrgutsendungen vorhanden“ auf dem Bremszettel zu bestätigen.

Gefahrgut Klasse 7

DBINFA.1101Z01

(2) Befinden sich Wagen mit Gefahrgut der Klasse 7 im Zug, ist bei der auftraggebenden Stelle des EVU zu erfragen, ob ggf. zusätzlich für die Sendung eine Transportmappe mitgeführt werden muss.

Elektronisches Endgerät

(3) Wird die Wagenliste in einem elektronischen Endgerät erstellt und geführt, dürfen die Beförderungspapiere zwischen Gleisanschluss und nächstem Knotenbahnhof in elektronischer Form mitgeführt werden. Für jeden Wagen mit Gefahrgut müssen die entsprechenden Gefahrgutangaben im elektronischen Endgerät hinterlegt sein.

9 Rangierfahrt mit Gefahrgut

Ergänzung:

Vor-bedingungen Rangierfahrt

(1) Bevor Wagen in einem Gleisanschluss zur Beförderung übernommen werden, ist anhand der gefahrgutrechtlichen Kennzeichnung am Wagen zu prüfen, ob es sich um eine Gefahrgutbeförderung handelt.

Ist dies der Fall, so müssen die Beförderungspapiere bzw. die elektronischen Sendungsdaten zum Gefahrgut beim EVU vorhanden sein.

❑

1 Fahrberechtigung allgemein

Grundsatz
DBINFRA.1101Z01

(1) Der Triebfahrzeugführer darf Triebfahrzeuge und Steuerwagen nur führen, wenn das einsetzende EVU ihm hierfür die Fahrberechtigung erteilt hat.

* *Hinweis:*

* *„Einsetzendes EVU“ ist immer das EVU, welches die*
* *Fahrplantrasse bestellt hat. Dieses hat die Sicherheitsver-*
* *antwortung für die Durchführung der Zugfahrt.*

Die Fahrberechtigung besteht aus:

Fahrberechtigung nach TfV	Fahrberechtigung nach VDV-Schrift 753
Triebfahrzeugführerschein (TFS)	Eisenbahnfahrzeug-Führerschein (EFF)
Zusatzbescheinigung (ZB)	Beiblatt

* Findet auf dem Laufweg des Zuges ein Wechsel der Si-
* cherheitsverantwortung statt, muss der Triebfahrzeugfüh-
* rer über eine Fahrberechtigung aller beteiligter EVU verfü-
* gen.

* *Hinweis:*

* *Wird das sicherheitsverantwortliche EVU innerhalb*
* *Deutschlands gewechselt, ändert sich stets die Zugnum-*
* *mer.*

* *Bei grenzüberschreitenden Fahrabschnitten bleibt die*
* *Zugnummer unverändert, die Zuständigkeit der EVU*
* *wechselt in der Regel an der Staatsgrenze.*

Fahrberechtigung vorzeigen

(2) Die Fahrberechtigung ist berechtigten Personen auf Verlangen vorzuzeigen. Berechtigte Personen sind z. B.:

- Mitarbeiter des Eisenbahn-Bundesamtes,
- Mitarbeiter der Landeseisenbahnaufsicht,
- Mitarbeiter des EVU mit Aufsichts- oder Überwachungsfunktion,
- Mitarbeiter des EIU mit Aufsichts- oder Überwachungsfunktion.

2 Fahrberechtigung nach TfV

Anzeige von Änderungen

DB.1901 2 (2)

DB.1901 2 (4)

(1) Ändern sich die auf der Fahrberechtigung eingetragenen Angaben, so hat der Triebfahrzeugführer dem einsetzenden EVU, welches ihm eine Fahrberechtigung erteilt hat, dies anzuzeigen.

Neu ausgestellte und aktualisierte Führerscheine sind dem einsetzenden EVU im Original kurzfristig vorzulegen.

Änderungen, die ausschließlich einer Aktualisierung der Zusatzbescheinigung bedürfen, sind vom Triebfahrzeugführer durch Vorlage geeigneter Dokumente dem einsetzenden EVU nachzuweisen. Das einsetzende EVU zieht nach Prüfung der Angaben die bisherige Zusatzbescheinigung ein und stellt eine neue Zusatzbescheinigung mit aktualisierten Angaben aus.

Triebfahrzeugführerschein

Änderung persönlicher Angaben

(2) Ändern sich die auf der Fahrberechtigung eingetragenen persönlichen Angaben des Triebfahrzeugführers, muss der Triebfahrzeugführer einen aktualisierten Triebfahrzeugführerschein bei der auf dem Triebfahrzeugführerschein unter Nummer 4c genannten Behörde beantragen. Nach Erhalt des aktualisierten Triebfahrzeugführerscheins

- sendet der Triebfahrzeugführer den bisherigen Führerschein an die unter Nummer 4c genannte Behörde zurück,
- informiert er gemäß Absatz (1) die auftraggebende Stelle des EVU, die ihm eine Fahrberechtigung erteilt hat.

Medizinische Einschränkungen

(3) Muss der Triebfahrzeugführer nach einer Tauglichkeitsuntersuchung zukünftig bei der Arbeitsausführung

- eine Seh- oder Hörhilfe tragen oder
- braucht diese nicht mehr tragen,

hat er die Aktualisierung des Triebfahrzeugführerscheins bei der unter Nummer 4c genannten Behörde zu beantragen.

Verlust, Diebstahl, Zerstörung

(4) Bei Verlust, Diebstahl oder Zerstörung von Dokumenten der Fahrberechtigung informiert der Triebfahrzeugführer die auftraggebende Stelle des EVU, die ihm eine Fahrberechtigung erteilt hat.

Bei Verlust, Diebstahl oder Zerstörung des Triebfahrzeugführerscheins informiert der Triebfahrzeugführer unverzüglich die ausstellende Behörde und beantragt bei dieser die

Ausstellung eines Ersatzführerscheins. Wird der bisherige Triebfahrzeugführerschein wiedergefunden, ist dieser der ausstellenden Behörde unverzüglich auszuhändigen.

Der Ersatzführerschein ist gemäß Absatz (1) der auftraggebenden Stelle des EVU, die ihm eine Fahrberechtigung erteilt hat, vorzulegen.

Für verlorene, gestohlene oder zerstörte Zusatzbescheinigungen stellt die auftraggebende Stelle des EVU neue Dokumente aus. Wird die bisherige Zusatzbescheinigung wiedergefunden, ist diese der auftraggebenden Stelle des EVU unverzüglich auszuhändigen.

Erneuerung

(5) Der Triebfahrzeugführerschein ist bis zum unter Nummer 4b eingetragenen Datum gültig. Wenn alle Voraussetzungen für eine Erneuerung des Triebfahrzeugführerscheins erfüllt sind, beantragt der Triebfahrzeugführer ca. acht Wochen vor dem Ablauf der Gültigkeit bei der ausstellenden Behörde die Erneuerung.

Hinweis:
Das EVU kann bei Bevollmächtigung durch den Triebfahrzeugführer die Beantragung bei der ausstellenden Behörde übernehmen.

Zusatzbescheinigung

Beendigung der Tätigkeit

(6) Der Triebfahrzeugführer hat nach Beendigung der Tätigkeit für ein EVU unverzüglich die Zusatzbescheinigung an die auftraggebene Stelle des EVU zurückzugegeben, für das die Tätigkeit endet.

Nachweis einer ZB

Das EVU stellt dem Triebfahrzeugführer eine Bescheinigung aller Qualifikationen gemäß TfV aus.

ZB mehrerer EVU

(7) Wurden zu einem Triebfahrzeugführerschein von mehreren EVU Zusatzbescheinigungen ausgestellt, so sind durch den Triebfahrzeugführer alle Anzeige- und Vorlagepflichten gemäß den Absätzen (1) bis (6) bei jedem EVU, welches ihm eine Zusatzbescheinigung ausgestellt hat, wahrzunehmen.

Entzug / Aussetzung

(8) Durch die auftraggebende Stelle des EVU wird die ausgestellte Zusatzbescheinigung ausgesetzt oder eingezogen, bei:

- Entfall der Erteilungsvoraussetzungen
- Zweifel an der fachlichen Befähigung des Triebfahrzeugführers

- Zweifel an der gesundheitlichen Eignung
- Vorliegen einer Arbeitsunfähigkeit größer 3 Monate
- Versäumen der regelmäßigen Überprüfungen
- Ende des Beschäftigungsverhältnisses.

Beschwerdeverfahren

(9) Der Triebfahrzeugführer hat das Recht, sich schriftlich über die Entscheidung für das Ausstellen, Ändern, Aussetzen oder Entziehen der Zusatzbescheinigung beim EVU zu beschweren, dass die Zusatzbescheinigung ausgestellt hat. Nach Abschluss der Überprüfung der Beschwerde können sowohl der Triebfahrzeugführer als auch das EVU bei der ausstellenden Behörde eine Schlichtungsempfehlung beantragen.

3 Fahrberechtigung nach VDV-Schrift 753

Änderung persönlicher Angaben

(1) Ändern sich die auf der Fahrberechtigung eingetragenen persönlichen Angaben des Triebfahrzeugführers, informiert der Triebfahrzeugführer die auftraggebende Stelle des EVU, die ihm eine Fahrberechtigung erteilt hat.

Der Triebfahrzeugführer erhält von der auftraggebenden Stelle einen aktualisierten Eisenbahnfahrzeug-Führerschein einschließlich zugehörigem Beiblatt und gibt den bisherigen Eisenbahnfahrzeug-Führerschein mit Beiblatt zurück.

Verlust, Diebstahl, Zerstörung

(2) Bei Verlust, Diebstahl oder Zerstörung von Dokumenten der Fahrberechtigung informiert der Triebfahrzeugführer die auftraggebende Stelle des EVU, die ihm eine Fahrberechtigung erteilt hat.

Die auftraggebende Stelle gibt einen vorläufigen Führerschein und ein neues Beiblatt aus.

Beendigung der Tätigkeit

(3) Der Triebfahrzeugführer hat nach Beendigung der Tätigkeit für ein EVU unverzüglich das ausgegebene Beiblatt an die auftraggebende Stelle des EVU zurückzugegeben, für das die Tätigkeit endet.

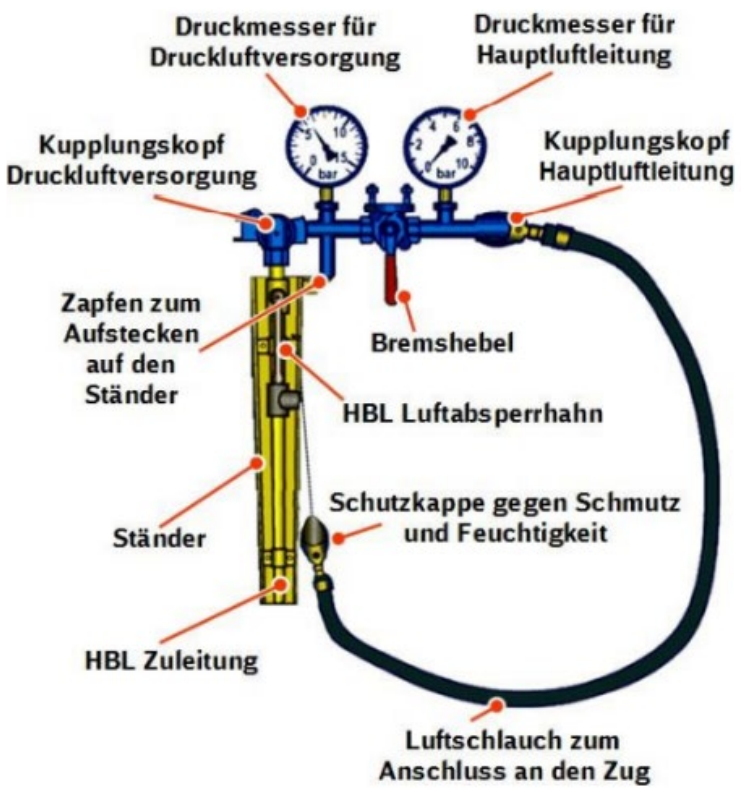
❑

1 Bremsprobegerät Pdr 1

Allgemeines

(1) Pdr 1-Geräte werden als stationäre Bremsprobenanlagen verwendet.

Bild 1: Pdr 1-Gerät

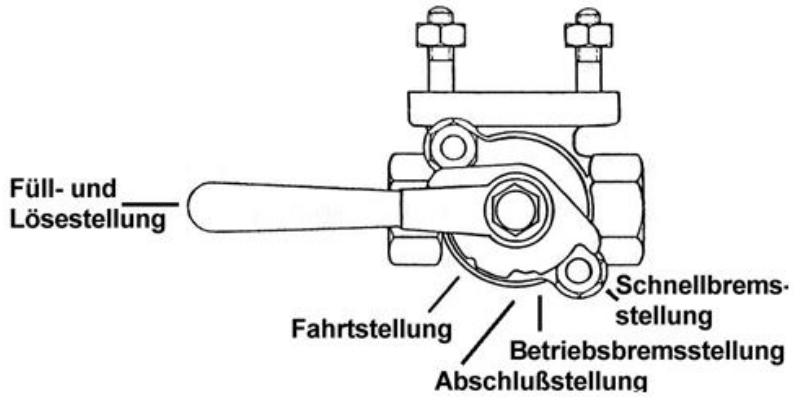


Stellungen Bremshebel

(2) Mit dem Bremshebel am Pdr 1-Gerät sind fünf Stellungen möglich:

- Füll- und Lösestellung
- Fahrtstellung
- Abschlussstellung
- Betriebsbremsstellung
- Schnellbremsstellung

Bild 2: Bremshebelstellungen



Prüfen

(3) Am Bremsprobegerät Pdr 1 sind vor jeder Verwendung folgende Prüfungen erforderlich:

- Untersuchungsfrist eingehalten,

Bild 3: Nächster Prüftermin



- Schmutzsiebe vorhanden,
- Dichtringe vorhanden und Zustand gebrauchsfähig,
- Zustand des Pdr 1 gebrauchsfähig,
- keine äußeren Beschädigungen vorhanden,
- Druckluftversorgung an der Entnahmestelle ca. 6 – 8 bar,
- Bremsschlauch mit einer Blindkupplung verschlossen.

Bild 4: Blindkupplung



(4) Folgende Vorbereitungstätigkeiten sind durchzuführen: **Vorbereiten**

- Bremshebel in Fahrtstellung legen,
- Schnelldruckregler nach dem Manometer der Hauptluftleitung auf 5,0 bar einstellen,
- Einstellskala prüfen ggf. auf 5,0 bar nachstellen und festschrauben,
- Bremshebel in Schnellbremsstellung legen,
- Blindkupplung abnehmen
- Kupplungskopf festhalten und den Bremsschlauch ausblasen,
- Bremsschlauch des Bremsprobegerätes mit dem Bremsschlauch der Hauptluftleitung am Wagenzug verbinden,
- Luftabsperrhahn der Hauptluftleitung am Wagen öffnen,
- Auffüllen der Hauptluftleitung auf den Regeldruck 5,0 bar.

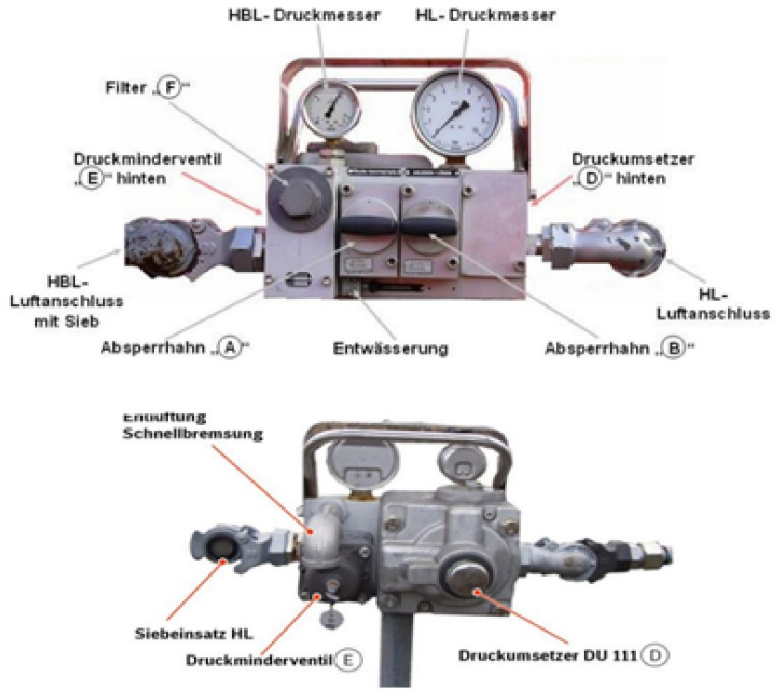
(5) Nach Abschluss der Bremsprobe ist der Luftschlauch grundsätzlich vom Wagenzug zu entfernen und mit einer Blindkupplung zu verschließen. Abweichende Regelungen können in örtlichen Zusätzen gegeben sein. **Abschluss**

2 Bremsprobegerät Pdr 1-N

Allgemeines

(1) Die Pdr 1-N-Geräte werden zur Ausführung von Bremsproben an Güterzügen ohne Triebfahrzeug verwendet.

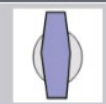
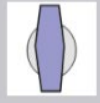
Bild 5: Pdr 1-N Gerät



Stellungen Knebelgriffe

(2) Mit den beiden Knebelgriffen am Pdr 1-N-Gerät sind mit drei Stellungen alle Zustände für eine Bremsprobe möglich.

Bild 6: Hahnstellungen

Hahnstellungen	Absperrhahn A	Absperrhahn B
Füllen, Lösen		
Dichtheitsprobe, Abschlussstellung		
Anlegen		

(3) Am Bremsprobegerät Pdr 1-N sind vor jeder Verwendung folgende Prüfungen erforderlich: **Prüfen**

- Untersuchungsfrist eingehalten,
- Schmutzsiebe vorhanden,
- Dichtringe vorhanden und Zustand gebrauchsfähig,
- Zustand des Pdr 1-N gebrauchsfähig,
- keine äußeren Beschädigungen vorhanden,
- Druckluftversorgung an der Entnahmestelle ca. 6 – 8 bar,
- Bremsschlauch mit einer Blindkupplung verschlossen.

(4) Folgende Vorbereitungstätigkeiten sind durchzuführen: **Vorbereiten**

- Blindkupplung abnehmen
- Kupplungskopf festhalten und den Bremsschlauch ausblasen,
- Bremsschlauch des Bremsprobegerätes mit dem Bremsschlauch der Hauptluftleitung am Wagenzug verbinden,
- Luftabsperrhahn der Hauptluftleitung am Wagen öffnen,
- Auffüllen der Hauptluftleitung auf den Regeldruck 5,0 bar.

(5) Nach Abschluss der Bremsprobe ist der Luftschlauch grundsätzlich vom Wagenzug zu entfernen und mit einer Blindkupplung zu verschließen. Abweichende Regelungen können in örtlichen Zusätzen gegeben sein. **Abschluss**

(6) Die Entwässerung des Pdr 1-N-Geräts ist mindestens halbjährlich durchzuführen. Dazu ist die Entwässerungsschraube am Pdr 1-N-Gerät mit einem 9 mm Ringschlüssel zu lösen. **Entwässern**

3 Erläuterung Bremshebelstellungen und Bedienung bei Bremsproben am Bremsprobegerät

Pdr 1

(1) Mit dem Bremshebel am Pdr 1-Gerät sind fünf Stellungen möglich. Diese beinhalten:

Füll- und Lösestellung	Die Druckluft strömt aus der ortsfesten Druckluftanlage direkt in die Hauptluftleitung.
Fahrtstellung	Die Druckluft strömt aus der ortsfesten Druckluftanlage über das Druckerhaltungsventil (auch Schnelldruckregler genannt) in die Hauptluftleitung. Das Druckerhaltungsventil ist vor der Bremsprobe auf den Regeldruck einzustellen, örtliche Vorgaben sind zu beachten.
Abschlussstellung	Die Verbindung zwischen der ortsfesten Druckluftanlage und der Hauptluftleitung ist unterbrochen. Es wird keine Druckluft in die Hauptluftleitung nachgespeist.
Betriebsbremsstellung	Die Druckluft aus der Hauptluftleitung entweicht über einen kleinen Querschnitt am Bremsventil ins Freie. Ist der Druck in der Hauptluftleitung auf den einzustellenden Wert gefallen, ist der Bremshebel in die Abschlussstellung zu legen (zum Druckerhalt ist der Schnelldruckregler auf ca. 4,2 bar einzustellen und der Bremshebel wieder in Fahrtstellung zu verlegen).
Schnellbremsstellung	Die Druckluft aus der Hauptluftleitung entweicht über einen großen Querschnitt am Bremsventil ins Freie.

(2) Folgende Vorgehensweise ist bei der Bedienung am Pdr 1-Gerät bei der Durchführung von Bremsproben an Güterzügen zu beachten:

Bedienung Pdr 1

Fahrstellung (Bremse füllen)	Bremse wird mit Luft gefüllt.
Füllzustand feststellen	Der Füllzustand ist erreicht, wenn in der Fahrtstellung der Druck in der Hauptluftleitung der Einstellung am Druckerhaltungsventil entspricht. Dies ist in der Abschlussstellung zu prüfen. Der Druck in der Hauptluftleitung darf innerhalb kurzer Zeit nicht abfallen.
Dichtheit der Hauptluftleitung prüfen	In der Abschlussstellung darf der Druck in der Hauptluftleitung, bei Güterzügen, höchstens 0,5 bar in einer Minute betragen.
Bremse anlegen	Der Druck in der Hauptluftleitung ist in Betriebsstellung, um etwa 0,8 bar zu senken.
Druckerhaltung einstellen	In der Abschlussstellung das Druckerhaltungsventil auf den abgesenkten Hauptluftleitungsdruck 4,2 bar einstellen.
Bremshebel in Fahrtstellung	Bremshebel in Fahrstellung legen.
Bremse lösen	Das Druckerhaltungsventil auf 5,0 bar einstellen.

(3) Mit den beiden Knebelgriffen am Pdr 1-N-Gerät sind vier Funktionen möglich. Diese beinhalten:

Pdr 1-N

Bremse füllen	Die Druckluft strömt aus der ortsfesten Druckluftanlage über den Druckumsetzer in die Hauptluftleitung. Der Druck wird durch ein fest eingestelltes Druckminderventil begrenzt. Für Güterzüge, HL 5 bar
Dichtheitsprüfung	Verbindung zwischen der ortsfesten Druckluftanlage und der Hauptluftleitung ist unterbrochen.
Bremsen anlegen	Der Hauptluftleitungsdruck wird durch den Druckumsetzer um 0,8 bar gesenkt. Die zulässige Toleranz ist zu beachten (+0,2/-0 bar). Die Druckerhaltung ist durch den Druckumsetzer gewährleistet.
Bremsen lösen	Die Druckluft strömt aus der ortsfesten Druckluftanlage über den Druckumsetzer in die Hauptluftleitung. Der Druck steigt wieder, über das fest eingestellte Druckminderventil, auf 5,0 bar.

Bedienung Pdr 1-N

(4) Bedienhandlungen am Pdr 1-N-Gerät bei Bremsproben.

Prüfen der Knebelgriffe in Grundstellung	Zuerst ist zu prüfen, ob beide Knebelgriffe in waagerechter Stellung stehen.
Bremse füllen	Die Bremsen sind aufzufüllen. Dazu ist der linke Knebelgriff senkrecht zu stellen. Die Hauptluftleitung wird mit 5,0 bar gefüllt.
Füllzustand feststellen	Ist der Regelbetriebsdruck von 5,0 bar erreicht, ist der Füllzustand zu prüfen. Dazu ist der linke Knebelgriff waagerecht zu stellen (Abschlussstellung). Der Druck in der HL darf innerhalb von 10 Sekunden nicht abfallen.
Dichtheit der Hauptluftleitung prüfen	In der Abschlussstellung darf der Druckabfall in der HL bei Güterzügen höchstens 0,5 bar in einer Minute betragen. Dazu sind beide Knebelgriffe waagerecht zu stellen.
Bremse anlegen	Der Druck in der Hauptluftleitung wird in der Stellung „Anlegen“ um etwa 0,8 bar gesenkt. (fest eingestellte Druckabsenkung). Die zulässige Toleranz ist zu beachten. Dazu sind beide Knebelgriffe senkrecht zu stellen.
Bremse lösen	Der Druck in der HL wird in der Stellung „Lösen“ auf 5,0 bar erhöht. Dazu ist der linke Knebelgriff senkrecht und der rechte waagerecht zu stellen.

❑

BRW.4311A01 2 (1) BRW.4311A01 9 (2) BRW.4312A01 1 (4)

1 Grundsätze

(1) Der Zugführer muss in der Regel für seinen Zug eine Wagenliste führen (z. B. Vordruck BRW.4311V01, BRW.4311V21, BRW.4311V31 oder Datenverarbeitungssystem), soweit diese nicht von einem anderen Mitarbeiter geführt wird.

Zuständigkeit

Ersetzung

(2) Wird eine Wagenliste geführt, so muss sie während der gesamten Fahrt des Zuges die aktuelle Zusammensetzung des Zuges darstellen.

Aktualität

Ergänzung

(3) Im grenzüberschreitenden Verkehr dürfen bis zum Grenzbahnhof die Wagenlisten ausländischer Bahnen verwendet werden.

Ausländische Wagenlisten

(4) Der übergebende Zugführer muss abzusetzende Wagen, der übernehmende Zugführer neu einzustellende Wagen eintragen.

Wagen absetzen und einstellen

Ergänzung

2 Besonderheiten

(1) Solange ein Wagenzug für mehrere Züge unverändert bleibt, braucht täglich nur eine Wagenliste geführt zu werden.

Wagenzug unverändert

(2) Wenn im Fahrplan angegeben ist „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“, ist eine Wagenliste nur zu führen, wenn

Vereinfachte Bremsberechnung

- das geschätzte Gewicht des Wagenzuges größer als 800 t ist oder
- nach Abschluss der Zugbildung weniger als 90 % der Achsen des Wagenzuges gebremst sind.

(3) Bei Zügen mit Gefahrgut ist die Wagenliste vor der Abfahrt an die auftraggebende Stelle zu übermitteln, sofern die Wagenliste nicht von der auftraggebenden Stelle bereitgestellt wurde.

Wagenliste mit Gefahrgut melden

Ersetzung

3 Verzicht

(1) Eine Wagenliste braucht nicht geführt zu werden,

Bedingungen

Ersetzung

- für Züge, wenn die Angaben im Display im Führerraum enthalten sind,
- wenn ein Dauerbremszettel nach Modul BRW.4312ausgelegt ist

oder

- für Züge, die ausschließlich aus arbeitenden Triebfahrzeugen oder aus arbeitenden Triebfahrzeugen und nur einem Fahrzeug im Wagenzug gebildet sind. Die Angaben für das Fahrzeug im Wagenzug sind unmittelbar in den Bremszettel einzutragen.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

zu BRW.4311

1 Grundsätze

Ersetzung:

* (1) Der Zugführer muss in der Regel für seinen Zug eine Wagenliste nach

Zuständigkeit – anzuwendende Wagenlisten

- Vordruck BRW.4311V01 bzw. BRW.4311V11,
- Vordruck BRW.4311V21 oder
- Vordruck BRW.4311V31

führen, soweit diese nicht mittels eines Datenverarbeitungssystems erstellt wird. Die Wagenliste kann auch von einem anderen Mitarbeiter geführt werden.

Ergänzung:

(2) Wird die Wagenliste mit einem Datenverarbeitungssystem erstellt, ist die auftraggebende Stelle zu informieren, wenn Angaben in der Wagenliste geändert werden müssen. Nach der Änderung ist die aktualisierte Wagenliste herunterzuladen. Ist dies nicht möglich, muss der Zugführer die Wagenliste selbst ändern und den Namen des Mitarbeiters, der die Meldung entgegengenommen hat, auf der geänderten Wagenliste notieren.

Aktualität

DBINFRA.1101Z01

DB.4321 2 (1)

Dies ist nicht erforderlich, wenn der Zugführer die Änderungen selbst im Datenverarbeitungssystem eingibt.

* (5) In den örtlichen Zusätzen ist angegeben, wenn Durchschriften, Kopien oder Auszüge der Wagenliste anzufertigen und wo Wagenlisten oder Auszüge abzugeben sind.

Verbleib der Wagenliste

2 Besonderheiten

Ersetzung:

(3) Wenn die Zug- und Gefahrgutdaten beim Transport von Gefahrgut nicht in einem Datenverarbeitungssystem (z.B. PVG) hinterlegt sind, ist immer eine Wagenliste zu führen. Beim Transport von Gefahrgut auf einem Triebfahrzeug sind dessen Fahrzeugnummer und die UN-Nummer und die Nummer des Gefahrzettelmusters mit in die Wagenliste aufzunehmen.

Gefahrgut

DBINFRA.1101Z01

In einem Zusatz zu diesem Modul kann für das EVU die Stelle genannt werden, an die im Rahmen der Zugvorbereitung folgende Information zu melden sind:

- die Zugnummer,
- die Reihenfolge der Fahrzeuge im Zug mit der Fahrzeugnummer sowie bei Wagen der Wagengattung,
- die UN-Nummern und Nummer der Gefahrzettelmuster der beförderten gefährlichen Güter in oder auf den einzelnen Wagen.

3 Verzicht

Ersetzung:

Bedingungen

(1) Eine Wagenliste braucht nicht geführt zu werden,

- wenn ein Dauerbremszettel nach Modul BRW.4312 ausgelegt ist,
- für Züge, die ausschließlich aus arbeitenden Triebfahrzeugen gebildet sind,
- für Züge, die ausschließlich aus arbeitenden Triebfahrzeugen und nur einem Wagen im Wagenzug gebildet sind. Die Angaben einschließlich der Nummer dieses Fahrzeuges sind unmittelbar in den Bremszettel einzutragen.

Eine Wagenliste in Papierform braucht nicht geführt zu werden,

- wenn diese durch ein Datenverarbeitungssystem erstellt wird und vom Triebfahrzeugführer während seiner Tätigkeit eingesehen werden kann,
- wenn die Angaben im Display im Führerraum enthalten sind.

❑

1 Allgemeines

Vordrucke

(1) Diese Anleitung gilt für das Führen der Wagenliste nach den Vordrucken BRW.4311V01, BRW.4311V11 und BRW.4311V21.

Für das Führen der Wagenliste für internationale Reisezüge nach Vordruck BRW.4311V21 ist zusätzlich Anhang BRW.4311A21 zu beachten.

Reihung

(2) Die zum Wagenzug gehörenden Fahrzeuge sind im Allgemeinen von der Zugspitze aus beginnend, in die Wagenliste einzutragen.

Wenn die Fahrzeuge ausnahmsweise vom Zugschluss beginnend aufgeführt sind, ist neben dem ersten Eintrag der Vermerk „Schluss“ anzubringen.

Arbeitende Triebfahrzeuge

(3) In eine durch ein Datenverarbeitungssystem erstellte Wagenliste dürfen auch die Angaben der arbeitenden Triebfahrzeuge aufgenommen werden.

Nicht arbeitende Triebfahrzeuge

(4) Wenn nicht arbeitende Triebfahrzeuge in den Zug eingestellt werden, nachdem die Summen der Spalten 5b und 6 gebildet worden sind, müssen Gewicht und Bremsgewicht dieser Triebfahrzeuge den Summen der Spalten 5b und 6 hinzugerechnet werden.

Gewichte

(5) Gewichte sind in vollen Tonnen einzutragen.

Bruchteile einer Tonne unter 500 kg brauchen nicht eingetragen zu werden, solche von 500 kg und darüber sind aufzurunden.

Bei beladenen Wagen ist jedoch mindestens 1 t als Gewicht der Ladung einzutragen.

Fahrzeuge zusetzen

(6) Auf Unterwegsbahnhöfen, wo Fahrzeuge zugesetzt werden, ist die Urschrift der Wagenliste zu ergänzen.

Dabei ist in die erste freie Leerzeile einzutragen „zugesetzt in ...“.

Sind zugesetzte Fahrzeuge nicht so eingereiht, wie sie in der Wagenliste aufgeführt sind, ist ihr Standort im Zug in der Wagenliste zu bezeichnen (z. B. zugesetzt in ... hinter Fahrzeug ...); dies gilt auch, wenn die zugesetzten Fahrzeuge in ein besonderes Blatt eingetragen wurden, das der Urschrift der Wagenliste beizugeben ist.

Namen eintragen

(7) Der Mitarbeiter muss seinen Namen unter die von ihm eingetragenen Fahrzeuge in Spalte „Bemerkungen“ eintragen, soweit er nicht Zugführer des Zuges ist.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

2 Kopf der Wagenliste

Spalte a

(1) Im Kopf in Spalte a ist die Zugnummer oder – wenn ein Wagenzug für mehrere Züge unverändert bleibt und nach Modul BRW.4311 täglich nur eine Wagenliste geführt wird – die Zugnummern der Züge hintereinander (durch Komma getrennt) einzutragen.

Spalten b und c

(2) Der Zugführer trägt in Spalte b seinen Namen und in Spalte c die Nummer des ersten Zuges ein, den er begleitet.

Wird ein Zug auf einer Betriebsstelle übernommen, ohne dass sich die Zugnummer ändert, ist hinter die Zugnummer der Name der Betriebsstelle einzutragen.

3 Spalte 3a

Reisezugwagen

(1) In Spalte 3a sind die Achsen der Reisezugwagen einzutragen, die für Reisende freigegeben sind.

Leere Güterwagen

(2) Bei leeren Güterwagen mit Beförderungspapieren ist zusätzlich zum Eintrag in Spalte 3b in die Spalte 3a ein „B“ einzutragen.

4 Spalte 4

Länge über Puffer

(1) In Spalte 4 ist die Länge über Puffer auf eine Dezimale aufzurunden, z. B. bei (– 10,540 –) = 10,6.

Länge schätzen

(2) Ist keine Länge über Puffer angeschrieben, ist sie zu schätzen.

Länge nach ortsfesten Marken

(3) Wenn die Länge des Wagenzuges nach ortsfesten Marken festgestellt wird, ist unter dem Summenstrich nur das Ergebnis einzutragen.

nicht arbeitende Triebfahrzeuge

(4) Ist an einem nicht arbeitendem Triebfahrzeug kein Wert für die Länge über Puffer angeschrieben, gilt:

- 20 m für Lokomotiven mit bis zu vier Achsen,
- 25 m für Lokomotiven mit mehr als vier Achsen,
- für alle anderen Triebfahrzeuge (Triebwagen, Triebzüge, Triebköpfe, Kleinlokomotiven und Nebenfahrzeuge mit Kraftantrieb) ist die tatsächliche Länge über Puffer zu ermitteln und einzutragen.

Für Triebfahrzeuge mit der Angabe Länge über Kupplung (LüK) gelten diese Regeln sinngemäß.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

5 Spalte 5a

Leere und mit Personen besetzte Wagen

(1) In Spalte 5a ist bei leeren Fahrzeugen und bei mit Reisenden besetzten Reisezugwagen nichts einzutragen.

Gewicht der Ladung nicht angeschrieben

(2) Ist das Gewicht der Ladung nicht aus der Bezettelung oder einer Anschrift zu ersehen, ist einzutragen

- bei beladenen Gepäckwagen 5 t,
- bei Autoreisezügen je Personenkraftwagen 2 t,
- bei Viehwagen und bei mit Gepäck beladenen Militärgutwagen 7 t,
- bei anderen Wagenladungen das in den Beförderungspapieren angegebene Gewicht, wenn Papiere fehlen, die Lastgrenze des Fahrzeugs.

Gewicht der Ladungen offensichtlich höher oder niedriger

(3) Sind die Gewichte der Ladungen offensichtlich höher oder niedriger als die vorstehend angegebenen Durchschnittsgewichte, sind diese bei den Begleitern oder Transportführern zu erfragen, sonst zu schätzen.

6 Spalte 5b

Gesamtgewicht

In Spalte 5b ist nach den Anschriften oder der Bezettelung einzutragen:

- bei Reisezugwagen oder Triebwagen, die mit Reisenden besetzt werden dürfen, das angeschriebene Gesamtgewicht. Ist kein Gesamtgewicht angeschrieben, sind dem Eigengewicht 5 t als Reisegewicht zuzuschlagen. Für Speise- und Barwagen ist kein Reisegewicht anzurechnen;
- bei Reisezugwagen oder Triebwagen ohne automatische Lastabbremsung, die leer befördert werden, das Eigengewicht;
- bei Reisezugwagen oder Triebwagen mit automatischer Lastabbremsung, die als Leerwagen befördert werden, das Gesamtgewicht;
- bei Güterwagen als Gesamtgewicht das Eigengewicht zuzüglich des Gewichts der Ladung;
- bei Tragwagen mit leeren Mittelcontainern sind dem angeschriebenen Eigengewicht für jeden Mittelcontainer 1 t zuzuschlagen;
- bei Triebfahrzeugen das Gewicht des Triebfahrzeugs.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

7 Spalte 6

Grundsatz

(1) In die Spalte 6 sind die Bremsgewichte aller wirkenden Bremsen einzutragen.

Einlösige Bremsen

(2) Die Bremsgewichte der Fahrzeuge mit einlösigen Bremsen sind zu unterstreichen.

Bremsstellungen Reisezüge

(3) Bei Reisezügen müssen in die Spalten 6a bis 6d die Bremsgewichte eingetragen werden, die am Fahrzeug für die Bremsstellungen R + Mg, R und P angeschrieben sind.

Bremsstellungen Güterzüge

(4) Bei Güterzügen muss in die Spalten 6b bis 6e das Bremsgewicht eingetragen werden, das am Fahrzeug für die eingestellte Bremsstellung angeschrieben ist.

Aufzurechnende Spalten

(5) Die Spalte derjenigen Bremsstellung ist aufzurechnen, in die die Bremsstellungswechsel der Fahrzeuge eingestellt sind.

Wenn bei der Bremsstellung R das rot angeschriebene Bremsgewicht angerechnet werden darf, ist die Spalte 6b aufzurechnen

Ist in der aufzurechnenden Spalte für ein Fahrzeug kein Bremsgewicht eingetragen, ist zuvor in diese Spalte das Bremsgewicht, das der Bremsstellung des Fahrzeugs entspricht, einzutragen und einzukreisen.

Ist in der aufzurechnenden Spalte für ein Fahrzeug ein Bremsgewicht eingetragen, das nicht angerechnet werden darf, ist dieses durchzustreichen und das nächstniedrigere Bremsgewicht bzw. das in Spalte 6d bei Fahrzeugen, deren Bremsstellungswechsel in Bremsstellung P eingestellt sind, einzukreisen; bei Reisezügen ist in diesem Fall die Überschrift in Spalte 6e durchzustreichen, alle anzurechnenden Bremsgewichte sind in Spalte 6e zu übertragen und Spalte 6e ist aufzurechnen.

Abzüge

(6) Abzüge, die sich beim Ermitteln des Bremsgewichtes ergeben, sind unter der Aufrechnung der Spalten nachzuweisen.

Ausgeschaltete Bremsen

(7) Werden Bremsen ausgeschaltet, sind die Zahlen durchzustreichen.

Fahrzeuge mit mehreren Bremsapparaten

(8) Besitzt ein Fahrzeug mehr als einen Bremsapparat, ist beim Ausfall eines Bremsapparates das Bremsgewicht durchzustreichen und das anteilig anrechenbare Bremsgewicht einzutragen.

Abweichend gilt für Güterwagen mit mehr als einer Bremsausrüstung: Beim Ausfall einer Bremsausrüstung ist das Bremsgewicht durchzustreichen und das Bremsgewicht gemäß VDV-Schrift 757 Teil B Modul 915.0101Z01 Abschnitt 3 Absatz (9) einzutragen.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

8 Spalte 7

Sitzplätze und Ordnungsnummer

(1) Bei Reisezügen ist in Spalte 7 die Zahl der Sitzplätze der Wagen, die Reisenden befördern (ausgenommen Schlaf- und Speisewagen) und bei Zügen, deren Wagen Ordnungsnummern tragen, ist die Ordnungsnummer einzutragen.

Richt-/Kennzahl

(2) Bei Güterzügen ist in Spalte 7 die Richtzahl oder die Kennzahl nach der Bezettelung oder den Beförderungspapieren einzutragen, und zwar

- in die Unterspalten „Sitzplätze“ die drei Stellen der Richtzahl oder die vier Stellen der Kennzahl jeweils rechtsbündig und paarweise,
- in die Unterspalte „Ordnungs-Nr.“ die ggf. der Kennzahl nachgestellte Zahl.

9 Spalten 8 und 9

Abgangs- und Zielbahnhof

(1) Bei Reisezügen ist in die Spalte 8 der Abgangsbahnhof und in die Spalte 9 der Zielbahnhof der Wagen nach den Angaben des Reihungsplans oder der Bezettelung einzutragen.

Wagenliste für mehrere Reisezüge

(2) Wenn die Wagenliste nach Modul BRW.4311 für mehrere Reisezüge geführt wird, sind in Spalte 8 der Abgangsbahnhof des ersten und in Spalte 9 der Zielbahnhof des letzten Zuges einzutragen.

Versand- und Bestimmungsbahnhof

(3) Bei Güterzügen ist in die Spalte 8 der Versandbahnhof und in die Spalte 9 der Bestimmungsbahnhof der Wagen nach den Angaben der Bezettelung oder den Beförderungspapieren einzutragen.

10 Spalte 10

Bemerkungen

(1) In Spalte 10 sind einzutragen:

1. bei Schwerwagen „Schwer“;
2. bei Wagen mit Lü-Sendungen „Lü“;
3. bei anderen außergewöhnlichen Sendungen, die nur unter besonderen Bedingungen befördert werden, „Ausend“, bei außergewöhnlichen Fahrzeugen „Aufz“;
4. bei Wagen oder Ladeeinheiten mit gefährlichen Gütern
   - die vierstellige UN-Nummer, der die Buchstaben „UN“ vorangestellt werden,
   - die Buchstaben „LQ“, wenn nur in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter über acht Tonnen je Wagen oder Ladeeinheit befördert werden,
   - die Nummern der Gefahrzettelmuster (Großzettel), der die Buchstaben „Gef“ vorangestellt werden; die Nummer der Hauptgefahr ist an erster Stelle zu schreiben, z. B.: „UN 2023, Gef 6.1, 3“;
5. bei Kesselwagen mit Anschrift „Chlor“, leer oder beladen, „Chlor“;
6. bei leeren Schadwagen mit Schadzetteln „Schad“;

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

7. bei Wagen, die mit Notbremsüberbrückung/ep-Bremse ausgerüstet sind und in Reisezüge eingestellt sind „NBÜ/ep“;

   bei Wagen, die mit ep-Bremse ausgerüstet sind und in Güterzügen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 120 km/h eingestellt sind, „ep“;

8. bei Fahrzeugen die zulässige Geschwindigkeit, wenn sie niedriger ist als die größte zulässige Geschwindigkeit aller im Kopf der Wagenliste in Spalte a eingetragener Züge;

9. bei Reisezugwagen die Kennbuchstaben – soweit am Fahrzeug angeschrieben und für das Führen des Bremszettels erforderlich; *

10. bei Güterwagen

    - eine bühnenbedienbare Feststellbremse mit „H“,
    - eine bodenbedienbare Feststellbremse mit „(H)“;

11. bei Wagen mit Scheibenbremse (D);

12. bei Wagen mit Verbundstoffbremsklotzsohlen

    (K), (L) oder (LL);

13. das Absetzen von Fahrzeugen auf Unterwegsbahnhöfen durch den Vermerk „ab in ...“, ggf. unter Angabe des Grundes, z. B. „Heißl ab in ...“;

14. bei Wagen mit Matrossow-Bremsen „M“;

15. bei Wagen mit windgefährdeten Ladungen „Wind“; windgefährdete Ladungen sind Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs (KV) – Container und Wechselbehälter –, die auf Flachwagen ohne Aufsetzzapfen verladen sind.

11 Aufzurechnende Spalten

Spalten

(1) Aufzurechnen sind außer der Spalte 6 nach Abschnitt 7 Absätze (5) und (6), die Spalten 3 bis 5 und die Zahl der Sitzplätze in Spalte 7.

Fahrzeuge austauschen

(2) Beim Austausch von Fahrzeugen ist eine neue Summe unter Berücksichtigung der ab- und zugesetzten Fahrzeuge zu bilden.

Abgesetzte Fahrzeuge

(3) Abgesetzte Fahrzeuge brauchen hierbei nur in einer Summe nachgewiesen zu werden.

Gewicht und Bremsgewicht des Wagenzuges

(4) Die Summe der Spalte 5b ist das Gewicht des Wagenzuges, die Summe der Spalte 6 das Bremsgewicht des Wagenzuges.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zu BRW.4311A01

10 Spalte 10

Ergänzung:

* (1) In Spalte 10 sind einzutragen:

Bemerkungen

…

9. bei Reisezugwagen – soweit am Fahrzeug angeschrieben –
   - die Kennbuchstaben „a“, „h“, „n“, „y“, oder „z“,
   - „TB 0“,
   - „o. Zub“,
   - bei Reisezugwagen ausländischer Bahnen, die Zeichen ee im RIC- oder im Konventionsraster tragen, „ ee “.

❑

zur Modulübersicht

1 Meldestellen bei den EVU

EVU	Meldestelle
DB InfraGO AG	24h-Leitstelle GSM-R: 901 999 53030 Telefon: 030 297 53030 Fax: 069 265 49762 E-Mail: leitstelle-mapool@deutschebahn.com
DB Bahnbau Gruppe GmbH	Einsatzleitung BBG GSM-R: 901 92362 322 Telefon: 0800 5627665 Fax: 039292 68329 Mobil: 0171 3361 376 E-Mail: einsatzleiter@bahnbaugruppe.com
DB Fahrwegdienste GmbH	Zentrale Leitstelle GSM-R: 901 972 2722 Telefon: 0721 938 2722 Fax: 0721 938 2741 Mobil: 0160 9742 0847 E-Mail: zls-fwd@deutschebahn.com
DB Systemtechnik GmbH	Leitstelle Minden GSM-R: 901 937 2077 Telefon: 0571 393 2077 E-Mail: evu-dbsystemtechnik@deutschebahn.com
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	24 h – Leitstelle Telefon: 03461 49 5807 Fax: 03461 49 6391 E-Mail: leitstelle@meg-bahn.de Notfalltelefon: 0172 440 7772
RBH Logistics GmbH	24h - Leitstelle Telefon: 02043 6919 1395, 1396 oder 1209 Fax: 02043 6919 1640 E-Mail: teamzbue@rbh-logistics.de

*

❑

zur Modulübersicht

Wagenliste

Datum _____

a	b	c
Zugnummer(n)	Name	Zugführer ab Zugnummer/Betriebsstelle

1a	1b	1c	1d	1e	2	3a	3b	4		5a	5b	6a	6b	6c	6d	6e	7			8	9	10
Wagennummer					Gattungs-buchstaben	Achsen		Länge über Puffer		Gewicht der Ladung	Gesamt-gewicht	Bremsgewicht					Sitzplätze		Ordnungs-nummer	Versand-bahnhof	Bestimmungs-bahnhof	Bemerkungen
						beladen	leer					R + Mg	R / rot	R / weiß	P	G	1.	2.				
1+2	3+4	5–8	9–11	12				m	1/10	t	t						Richt-/Kennzahl					

zur Modulübersicht

DB.4311 3 (1) BRW.4312A01 1 (2)

1 Grundsatz

Zuständigkeit

Ersetzung

(1) * Der Zugführer muss in der Regel einen Bremszettel führen (z. B. Vordruck BRW.4312V01, BRW.4312V31), soweit er nicht vom Triebfahrzeugführer oder einem anderen Mitarbeiter geführt wird.

Dauerbremszettel

(2) Es darf ein Dauerbremszettel verwendet werden, wenn dieser im Führerraum ausgelegt ist. Die Inhalte und die Anwendung des Dauerbremszettels sind fahrzeug- und zugbildungsabhängig. Im Dauerbremszettel können auch Störungsfälle enthalten sein.

2 Besonderheiten

Gesamtzug unverändert

(1) Bleiben die Angaben für Wagenzug, arbeitende Triebfahrzeuge und Gesamtzug für mehrere Züge unverändert, braucht für diese Züge täglich nur ein Bremszettel geführt zu werden.

Länge Triebfahrzeuge

(2) Wird der Bremszettel handschriftlich erstellt oder berichtigt, ist für Triebfahrzeuge die angeschriebene Länge über Puffer (LüP) zu verwenden.

Ist an einem Triebfahrzeug kein Wert für die Länge über Puffer angeschrieben, gilt:

- 20 m für Lokomotiven mit bis zu vier Achsen,
- 25 m für Lokomotiven mit mehr als vier Achsen,
- für alle anderen Triebfahrzeuge (Triebwagen, Triebzüge, Triebköpfe, Kleinlokomotiven und Nebenfahrzeuge mit Kraftantrieb) ist die tatsächliche Länge über Puffer zu ermitteln und einzutragen.

Für Triebfahrzeuge mit der Angabe Länge über Kupplung (LüK) gelten diese Regeln sinngemäß.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

3 Verzicht

Bedingungen

Ersetzung

(1) Ein Bremszettel braucht nicht geführt zu werden für

- Züge, deren Bremszettel durch ein Datenverarbeitungssystem erstellt wird;
- Züge, wenn die Angaben im Display im Führerraum enthalten sind. In den Führerräumen dieser Züge ist ein Dauerbremszettel ausgelegt, der zu verwenden ist, wenn die Angaben im Display des Führerraums nicht zur Verfügung stehen;
- Züge, auf deren Führerräumen für die im Zug eingestellten Fahrzeuge ein Dauerbremszettel ausgelegt ist *

oder *

- Züge, die ausschließlich aus arbeitenden Lokomotiven oder arbeitenden Nebenfahrzeugen gebildet sind. *

*

4 Änderungen

Triebfahrzeugführer unterrichten

(1) Der Triebfahrzeugführer ist mündlich zu unterrichten, wenn sich Angaben im Bremszettel ändern.

Bremszettel berichtigen

Ergänzung

(2) Der Triebfahrzeugführer muss den Bremszettel selbst berichtigen, sofern nicht bei umfangreichen Änderungen die Ausfertigung eines neuen Bremszettels erforderlich ist.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zu BRW.4312

* 1 Grundsatz

Ersetzung:

Zuständigkeit – anzuwendende Bremszettel



* (1) Der Zugführer muss in der Regel für seinen Zug einen
* Bremszettel nach

* - Vordruck BRW.4312V01 oder

* - Vordruck BRW.4312V31

* führen, soweit dieser nicht mittels eines Datenverarbei-
* tungssystems erstellt wird. Der Bremszettel kann auch von
* einem anderen Mitarbeiter geführt werden.

3 Verzicht

Ersetzung:

Bedingungen



(1) Ein Bremszettel braucht nicht geführt zu werden für

- Züge, auf deren Führerräumen für die im Zug eingestellten Fahrzeuge ein Dauerbremszettel ausgelegt ist;
- Züge, die ausschließlich aus arbeitenden Lokomotiven oder arbeitenden Nebenfahrzeugen gebildet sind.

Ein Bremszettel in Papierform braucht nicht geführt zu werden für

- Züge, deren Bremszettel durch ein Datenverarbeitungssystem erstellt wird und vom Triebfahrzeugführer während seiner Tätigkeit eingesehen werden kann,
- Züge, wenn die Angaben im Display im Führerraum enthalten sind. In den Führerräumen dieser Züge ist ein Dauerbremszettel ausgelegt, der zu verwenden ist, wenn die Angaben im Display des Führerraums nicht zur Verfügung stehen.

4 Änderungen

Ergänzung:

Bremszettel berichtigen

DBINFRA.1101Z01

DB.4321 2 (1)

(2) Wird der Bremszettel mit einem Datenverarbeitungssystem erstellt, ist die auftraggebende Stelle zu informieren, wenn Angaben im Bremszettel geändert werden müssen. Nach der Änderung ist der aktualisierte Bremszettel herunterzuladen. Ist dies nicht möglich, muss der Zugführer den Bremszettel selbst ändern und den Namen des Mitarbeiters, der die Meldung entgegengenommen hat, auf dem geänderten Bremszettel notieren.

Dies ist nicht erforderlich, wenn der Zugführer die Änderungen selbst im Datenverarbeitungssystem eingibt.

❑

1 Allgemeines

(1) Diese Anleitung gilt für das Führen des Bremszettels mit Vordruck BRW.4312V01.

Vordruck

(2) Im Kopf ist in Spalte a die Zugnummer oder sind – wenn ein Wagenzug für mehrere Züge unverändert bleibt und nach Modul BRW.4312 täglich nur ein Bremszettel geführt wird – die Zugnummern der Züge hintereinander (durch Komma getrennt) einzutragen.

Spalte a

(3) Ist die Betriebsstelle, ab der der Bremszettel gilt, nicht Zuganfangsbahnhof, ist in Spalte b der Name der Betriebsstelle einzutragen.

Spalte b

(4) Für Züge, in deren Fahrplan eingetragen ist „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“, und bei denen das Gewicht des Wagenzuges nicht größer als 800 t ist, sind zunächst nur die Zeilen 3, 7, 14 und 15 auszufüllen.

Züge, bei denen mindestens 90 % der Achsen gebremst sein müssen

Ist die Zahl in Zeile 14 mindestens so groß wie die in Zeile 15 ermittelte Zahl, sind auch die Zeilen 16 und 31 auszufüllen.

Ist die Zahl in Zeile 14 kleiner als die in Zeile 15 ermittelte Zahl, ist nach Modul BRW.4311 eine Wagenliste zu führen und sind die Angaben im Bremszettel nach den Regeln in Absatz 5 einzutragen.

(5) Für andere als im Absatz 4 genannte Züge sind die Angaben für die Spalten 4 (Wagenzug), 5 (arbeitende Triebfahrzeuge) und 6 (Gesamtzug) des Bremszettels nach den Regeln im Abschnitt 2 einzutragen.

Züge, bei denen eine Bremsberechnung vorgesehen ist

(6) Wird für Züge, bei denen Fahrzeuge im Wagenzug eingestellt sind, keine Wagenliste geführt, sind die Angaben für den Wagenzug unmittelbar in Spalte 4 (Wagenzug) einzutragen.

Verzicht auf Wagenliste

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

2 Angaben im Bremszettel

Zeile	Bezeichnung	für Spalte	nach den folgenden Regeln eintragen
1	Gewicht [t]	4	aus Spalte 5b der Wagenliste entnehmen
		5	aus der Anschrift am Triebfahrzeug entnehmen
		6	Summe der Spalten 4 und 5
2	Bremsgewicht [t]	4	aus den Spalten 6a bis 6e der Wagenliste entnehmen
		5	Bremsgewicht beim Triebfahrzeugführer erfragen
		6	Summe der Spalten 4 und 5
3	Zahl der Achsen	4	aus den Spalten 3a und 3b der Wagenliste entnehmen
		5	am Triebfahrzeug feststellen
		6	Summe der Spalten 4 und 5
4	Mindestbremshundertstel	6	aus dem Fahrplan entnehmen
5	vorhandene Bremshundertstel	6	nach der Formel in Zeile 5 ermitteln, Bruchteile von Bremshundertsteln bleiben unberücksichtigt
6	fehlende Bremshundertstel	6	Unterschied aus Zahl in Zeile 4 minus Zahl in Zeile 5, Zeile 6 nur ausfüllen, wenn die Zahl in Zeile 4 größer ist als die Zahl in Zeile 5
7	Nummer des letzten Fahrzeugs	4 bis 6	aus der Wagenliste entnehmen, wird keine Wagenliste geführt oder befindet sich ein Triebfahrzeug am Schluss des Zuges, Nummer am Zug feststellen
8	Zahl der einlösigen Bremsen	4	aus Spalten 6a bis 6e der Wagenliste entnehmen (Anzahl unterstrichene Bremsgewichte)
9	Zahl der mehrlösigen Bremsen	4	aus Spalten 6a bis 6e der Wagenliste entnehmen (Anzahl nicht unterstrichene Bremsgewichte)
10	Zahl der Bremsen mit Ⓓ	4	Anzahl aus Spalte 10 der Wagenliste entnehmen
11	Zahl der Bremsen mit Ⓚ, Ⓛ und Ⓛⓛ	4	Anzahl aus Spalte 10 der Wagenliste entnehmen
12	Zahl der Matrossow-Bremsen	4	Anzahl aus Spalte 10 der Wagenliste entnehmen
13	Länge [m]	4	aus Spalte 4 der Wagenliste entnehmen (auf volle Meter aufgerundet)
		5	am Triebfahrzeug feststellen (auf volle Meter aufgerundet)
		6	Summe der Spalten 4 und 5
Die Zeilen 14 und 15 sind nur auszufüllen, wenn im Fahrplan der Vermerk „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“, eingetragen ist.			
14	Zahl der gebremsten Achsen	4	am Wagenzug feststellen
15	Zahl der erforderlichen gebremsten Achsen	4	nach der Formel in Zeile 15 ermitteln
16	Zulässige Geschwindigkeit ist niedriger als die des Zuges gemäß Fahrplanangaben	4	Wenn im Wagenzug Fahrzeuge eingestellt sind, deren zulässige Geschwindigkeit niedriger ist als die des Zuges, ist die niedrigste zulässige Geschwindigkeit einzutragen. Niedrigere zulässige Geschwindigkeiten sind in Spalte 10 der Wagenliste eingetragen. Wird keine Wagenliste geführt, ist am Wagenzug festzustellen, ob Fahrzeuge eingestellt sind, deren zulässige Geschwindigkeit niedriger ist als die des Zuges.
		5	Wenn die zulässige Geschwindigkeit der arbeitenden Triebfahrzeuge niedriger ist als die des Zuges, ist die niedrigste zulässige Geschwindigkeit einzutragen.
		6	Ergebnis der Spalten 4 und 5. Sind in den Spalten 4 und 5 Geschwindigkeiten eingetragen, ist die jeweils niedrigere Geschwindigkeit in die Spalte 6 einzutragen.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

	Zeile	Bezeichnung	für Spalte	nach den folgenden Regeln eintragen
*	Die Zeilen 21 bis 29 sind nur bei Reisezügen auszufüllen, bei Güterzügen sind diese Zeilen schräg durchzustreichen.			
	21	NBÜ/ep-Bremse an allen Fahrzeugen im Wagenzug vorhanden	4	mit „ja“ bestätigen, wenn in Spalte 10 der Wagenliste bei allen Fahrzeugen des Wagenzuges „NBÜ/ep“ eingetragen ist
	22	Notbremsüberbrückung wirksam	4	die Angabe ist nur zu beantworten, wenn die Notbremsüberbrückung im Fahrplan gefordert ist mit „ja“ darf sie nur bestätigt werden, wenn bei allen Fahrzeugen des Wagenzuges in Spalte 10 der Wagenliste „NBÜ/ep“ eingetragen ist und geprüft wurde, dass die Einrichtungen wirksam sind
	23	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit den Kennbuchstaben h, z oder ee	4	mit „ja“ bestätigen, wenn in Spalte 10 der Wagenliste der Kennbuchstabe h, z oder ee eingetragen ist
	24	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit den Kennbuchstaben n oder y	4	mit „ja“ bestätigen, wenn – in Spalte 10 der Wagenliste der Kennbuchstabe n oder y eingetragen ist oder wenn – im Wagenzug Fahrzeuge mit nach außen aufschlagenden Türen sind und im Führerraum eine Überwachungseinrichtung der Außentüren wirksam ist
	25	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit „TB 0“	4	mit „ja“ bestätigen, wenn in Spalte 10 der Wagenliste bei mindestens einem Fahrzeug „TB 0“ eingetragen ist
*	26	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit	3	Ausrüstungsmerkmale eintragen nach Vorgabe des EVU
			4	mit „ja“ bestätigen, wenn das in Zeile 26 Spalte 3 eingetragene Merkmal für mindestens ein Fahrzeug im Wagenzug zutrifft
	27	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit „o. Zub“	4	mit „ja“ bestätigen, wenn in Spalte 10 der Wagenliste bei allen Fahrzeugen „o. Zub“ eingetragen ist
	28	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit dem Kennbuchstaben a	4	mit „ja“ bestätigen, wenn in Spalte 10 der Wagenliste bei allen Fahrzeugen der Kennbuchstabe a eingetragen ist
*	29	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit	3	Ausrüstungsmerkmale eintragen nach Vorgabe des EVU
			4	mit „ja“ bestätigen, wenn das in Zeile 29 Spalte 3 eingetragene Merkmal für alle Fahrzeuge im Wagenzug zutrifft
*	Die Zeilen 31 und 32 sind, nur bei Güterzügen auszufüllen, bei Reisezügen sind diese Zeilen schräg durchzustreichen.			
	31	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern	4	mit „ja“ bestätigen, wenn in Spalte 10 der Wagenliste „UN“, „Gef“ oder „Chlor“, eingetragen ist wird keine Wagenliste geführt, ist am Wagenzug festzustellen, ob im Wagenzug Fahrzeuge mit Großzetteln sind; sind solche Fahrzeuge im Wagenzug, ist die Angabe mit „ja“ zu bestätigen
*	32		3	Ausrüstungsmerkmale oder Kriterium eintragen nach Vorgabe des EVU
			4	mit „ja“ bestätigen, wenn das in Zeile 32 Spalte 3 eingetragene Merkmal oder Kriterium zutrifft

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

Bremszettel Datum .....

a Zugnummer(n)	b ab Betriebsstelle

1	2	3	4	5	6
	Zeile	Bezeichnung	Wagenzug	arbeitende Triebfahrzeuge	Gesamtzug
Angaben für Reise- und Güterzüge	1	Gewicht [t]			
	2	Bremsgewicht [t]			
	3	Zahl der Achsen			
	4	Mindestbremshundertstel			
	5	Vorhandene Bremshundertstel = Zeile 2, Sp. 6 × 100 / Zeile 1, Sp. 6			
	6	Fehlende Bremshundertstel			*)
	7	Nummer des letzten Fahrzeuges			
	8	Zahl der einlösigen Bremsen			
	9	Zahl der mehrlösigen Bremsen			
	10	Zahl der Bremsen mit (D)			
	11	Zahl der Bremsen mit (K), (L) und (LL)			
	12	Zahl der Matrossow-Bremsen			
	13	Länge [m]			
	14	Zahl der gebremsten Achsen			
	15	Zahl der erforderlich gebremsten Achsen = Zeile 3, Sp. 4 x 9 / 10			
	16	Zulässige Geschwindigkeit ist niedriger als die des Zuges gemäß Fahrplanangaben	nein / ja ..... km/h *)	nein / ja ..... km/h *)	nein / ja ..... km/h *)
Angaben für Reisezüge	21	NBÜ/ep-Bremsen an allen Fahrzeugen im Wagenzug vorhanden	nein / ja	nicht Zutreffendes schräg durchstreichen	
	22	Notbremsüberbrückung wirksam	nein / ja		
	23	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit den Kennbuchstaben **h**, **z** oder **ee**	nein / ja		
	24	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit den Kennbuchstaben **n** oder **y**	nein / ja		
	25	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit „**TB 0**“	nein / ja		
	26	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit	nein / ja		
	27	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit „**o. Zub**“	nein / ja		
	28	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit dem Kennbuchstaben **a**	nein / ja		
	29	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit	nein / ja		
Angaben für Güterzüge	31	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern	nein / ja		
	32	.....	nein / ja		

Bremszettel ausgefertigt
(Name) .....

*) betriebsleitende Stelle des EIU verständigen

VBRW.4312V01 Bremszettel

423.8210 2 (6) DB.1120A01 DB.4312 1 (1) BRW.4312A01 1 (1)

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

DB.4321 2 (1)

DB.4940 2 (1)

1 Grundsätze

betreffende Transporte

(1) Für bestimmte Transporte kann das Mitführen von Beförderungs- und Begleitpapieren erforderlich sein. Das betrifft die Beförderung von:

- Abfällen
- Gefahrgut
- Sendungen im internationalen Verkehr
- Zollsendungen
- außergewöhnliche Sendungen
- Militärgut

* Ergänzung

2 Beförderung von Abfällen

Arten

(1) Es wird zwischen nationaler und internationaler Beförderung unterschieden. Maßgebend hierfür ist die gesamte Transportkette zwischen Abfallerzeuger bzw. Abfallsammler und Abfallentsorger.

national

(2) Bei nationaler Beförderung von Abfällen brauchen beim Transport * keine Beförderungs- und Begleitpapiere mitgeführt werden.

international

(3) Bei internationaler Beförderung von Abfällen müssen Beförderungs- und Begleitpapiere in Papierform auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges mitgeführt werden. Diese bestehen aus

- der Versandinformation

oder

- dem Begleitformular und einer Kopie der Notifizierung (nach Abfallrecht).

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

3 Beförderung von gefährlichen Gütern

Grundsatz

(1) Bei der Beförderung von gefährlichen Gütern einschließlich ungereinigter leerer Wagen und Ladeeinheiten mit Gefahrgutkennzeichnung müssen Beförderungs- und Begleitpapiere auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges mitgeführt werden: *

- Beförderungspapier (formlos oder z. B. Frachtbrief CIM bzw. Wagenbrief CUV)

und

- ggf. weitere Begleitpapiere, die im Beförderungspapier vermerkt sind (z. B. Genehmigungen).

Prüfung der Angaben

Ergänzung

(2) Bei der Übernahme gefährlicher Güter zur Beförderung am Abgangsort ist zu prüfen, ob alle vorgeschriebenen Angaben zu den zu befördernden gefährlichen Gütern vom Absender zur Verfügung gestellt wurden. Sofern die Prüfung dieser Angaben nicht von der auftraggebenden Stelle vorgenommen wurde, muss dies bei der Übernahme erfolgen.

Angaben

DB.4940 4 (1)

(3) Das Beförderungspapier muss für jedes gefährliche Gut folgende Angaben enthalten:

- den Namen und die Anschrift des Absenders und des Empfängers,
- ein Kreuz im Feld „RID“, sofern das verwendete Beförderungspapier ein solches Feld enthält,
- ggf. die Anzahl und die Beschreibung der Versandstücke,
- die stoffbezogenen Angaben, *
- die Gesamtmenge jedes Gutes, bei mehreren Versandstücken des gleichen Gutes (z. B. Wagengruppe) entsprechend der zugehörigen Lade-/Wagenliste *

und

- bei tiefgekühlt verflüssigten Gasen der Klasse 2 der Eintrag „Ende der Haltezeit: ..... (TT.MM.JJJJ)“. * *

Erläuterung der stoffbezogenen Angaben

(4) Die stoffbezogenen Angaben stehen in fester Reihenfolge und haben folgende Bedeutung:

Beispiel	68,	UN 3250	CHLORESSIGSÄURE, GESCHMOLZEN,		6.1 (8),	II,	UMWELT-GEFÄHRDEND
Erläuterung	a)	b)	c)	d)	e)	f)	g)
Kennzeichnung	K)	K)		K) nach Wortlaut	K)		K) nach Wortlaut
Wagenliste	IW)	W)			W)			*

a) ggf. die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr, wenn der Wagen oder die Ladeeinheit mit einer orangefarbenen Tafel versehen ist,

b) die UN-Nummer, der die Buchstaben „UN“ vorangestellt werden,

c) die offizielle Benennung für die Beförderung,

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

d) ggf. durch die technische Benennung ergänzt,

e) die Nummern der Gefahrzettelmuster[1)] mit Ausnahme des Rangierzettels nach Muster 13 (wenn mehrere Nummern der Gefahrzettelmuster angegeben sind, sind die Nummern nach der ersten Nummer in Klammern angegeben),

f) ggf. die dem Stoff zugeordnete Verpackungsgruppe als römische Ziffer optional mit „VG“ voran,

g) ggf. zusätzliche Vermerke entsprechend Sondervereinbarungen.

[1)] Hinweis: Für Stoffe und Gegenstände der Klasse 1 wird der Klassifizierungscode angegeben, für radioaktive Stoffe der Klasse 7 die Nummer der Klasse „7“.

Abgleich der Angaben

(5) Die mit K) gekennzeichneten Angaben müssen mit der Kennzeichnung an den Wagen bzw. Ladeeinheiten übereinstimmen, sofern für die Sendungsart die entsprechende Kennzeichnung erforderlich ist.

Die mit W) gekennzeichneten Angaben müssen mit der betrieblichen Wagenliste nach BRW.4311 übereinstimmen bzw. sind zu übernehmen. Wird die Internationale Wagenliste für Güterzüge verwendet, muss zusätzlich die mit IW) gekennzeichnete Angabe übereinstimmen bzw. übernommen werden.

Ungereinigte leere Wagen und Ladeeinheiten

(6) Bei ungereinigten leeren Wagen und Ladeeinheiten mit Gefahrgutkennzeichnung muss der Ausdruck „LEERER …, LETZTES LADEGUT: …“ der Beschreibung vorangestellt sein (z. B. LEERER KESSELWAGEN, LETZTES LADEGUT: 663, UN 1098 ALLYLALKOHOL, 6.1 (3), I).

Alternativ kann der Ausdruck „LEER, UNGEREINIGT" vor oder nach der Beschreibung verwendet sein (z. B. LEER, UNGEREINIGT, 663, UN 1098 ALLYLALKOHOL, 6.1 (3), VG I).

Begrenzte und freigestellte Mengen

(7) Wenn gefährliche Güter in begrenzten oder freigestellten Mengen befördert werden, ist kein Beförderungspapier erforderlich. Sofern die Sendung von einem Beförderungspapier begleitet wird, ist das Feld „RID“ nicht angekreuzt.

Sprache

(8) Das Beförderungspapier darf in einer oder mehreren Sprachen ausgefüllt sein, wobei eine dieser Sprachen Deutsch, Französisch oder Englisch sein muss. Aus den Eintragungen Gefahr-/UN-Nummer, Gefahrzettel, ggf. Verpackungsgruppe sind die Angaben über das Gefahrgut jedoch erkennbar.

Ergänzung

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

zu BRW.4313

DB.4940 2 (1)

1 Grundsätze

Ergänzung:

(2) Über die Durchführung der Transporte nach BRW.4313 Abschnitt 1 Absatz (1) und das Mitführen der für den Transport erforderlichen Beförderungs- und Begleitpapiere, wird das beteiligte Personal durch die auftraggebende Stelle verständigt.

Verständigung

(3) Die Übernahme und die Übergabe von mitzuführenden Beförderungs- und Begleitpapieren regeln die auftraggebende Stelle.

Übergabe

(4) Die auftraggebende Stelle informiert das beteiligte Personal, wenn Beförderungs- und Begleitpapiere in elektronischer Form verwendet werden.

Elektronische Form

3 Beförderung von gefährlichen Gütern

DB.4940 4 (1)

Ergänzung:

(2) Auf die Überprüfung der Vollzähligkeit der übergebenen Beförderungspapiere und den Vermerk auf dem Bremszettel darf verzichtet werden, wenn den Papieren ein Aufkleber beigegeben ist, auf dem die Vollständigkeit der Beförderungspapiere bereits von einem anderen Mitarbeiter bestätigt wurde.

Prüfung der Angaben

*

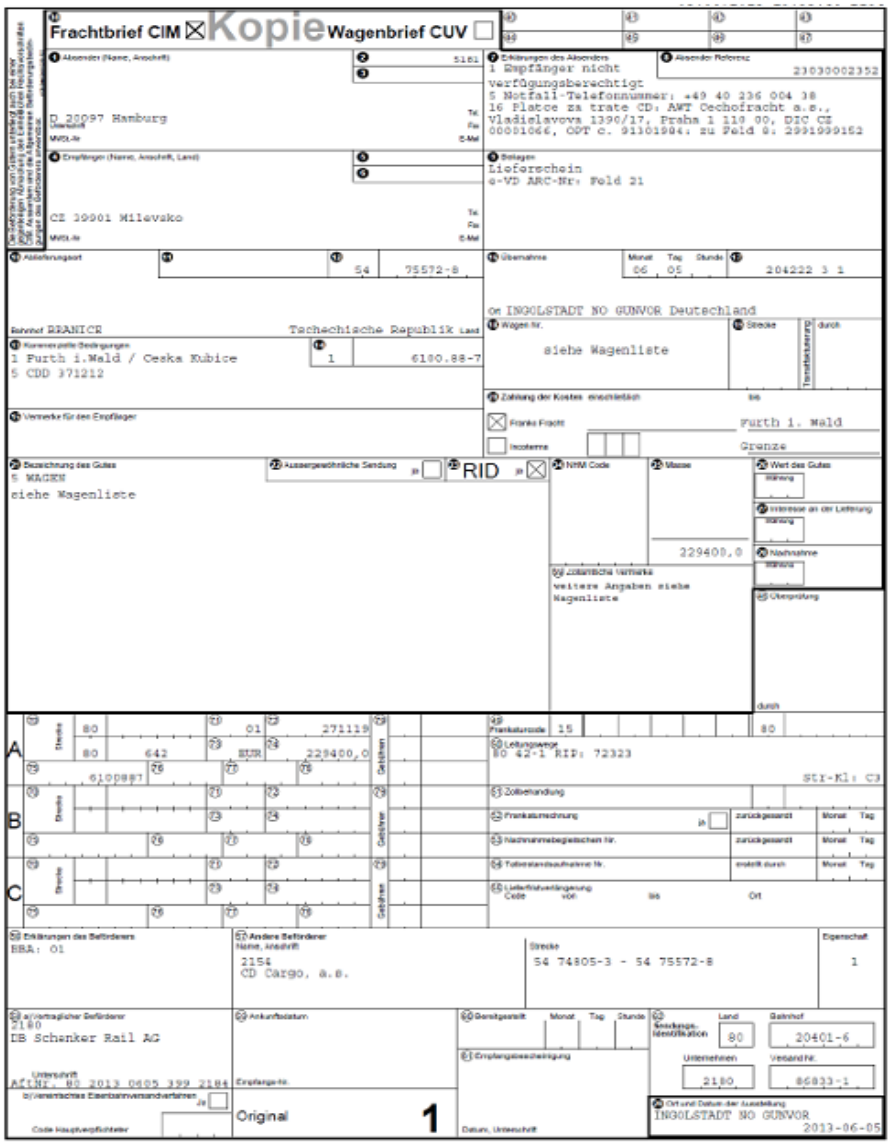
4 Beförderungs- und Begleitpapiere - Mustereinträge

Ergänzung:

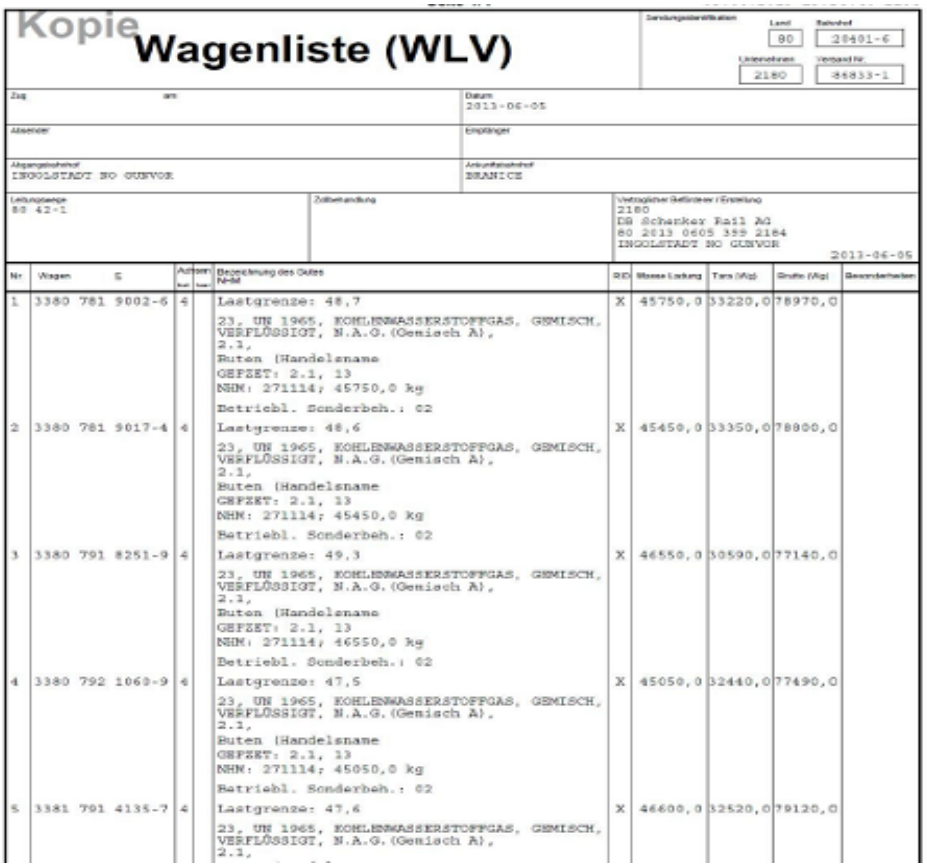
Beispiel Beförderungspapier

(1) Nachfolgend ist beispielhaft das Beförderungspapier Frachtbrief CIM Ganzzug / Wagengruppe mit Wagenliste Frachtbrief CIM mit Mustereinträgen dargestellt.

Beispiel: Frachtbrief CIM Ganzzug/ Wagengruppe mit Wagenliste



Beispiel: Auszug aus der Wagenliste zu CIM Frachtbrief



Kopie

Wagenliste (WLV)

Land: 80	Bahnhof: 28401-6									
Unternehmen: 2180	Verband Nr.: 86833-1									
Zug	am	Datum: 2013-06-05								
Absender		Empfänger								
Abgangsbahnhof: INGOLSTADT RO GUSVOR		Ankunftsbahnhof: BRANICE								
Leitungsweg: 80 42-1	Zollbehandlung	Vertraglicher Beförderer / Erstbahn: 2180 DB Schenker Rail AG 80 2013 0605 355 2184 INGOLSTADT RO GUSVOR 2013-06-05								
Nr.	Wagen	S	Achsen		Bezeichnung des Gutes	RID	Masse Ladung	Tara (Kg)	Brutto (Kg)	Besonderheiten
1	3380 781 9002-6		4		Lastgrenze: 48,7 23, UN 1965, KOHLENWASSERSTOFFGAS, GEMISCH, VERFLÜSSIGT, N.A.G.(Gemisch A), 2.1, Butan (Handelsname GEFZET: 2.1, 13 NHM: 271114; 45750,0 kg Betriebl. Sonderbeh.: 02	X	45750,0	33220,0	78970,0	
2	3380 781 9017-4		4		Lastgrenze: 48,6 23, UN 1965, KOHLENWASSERSTOFFGAS, GEMISCH, VERFLÜSSIGT, N.A.G.(Gemisch A), 2.1, Butan (Handelsname GEFZET: 2.1, 13 NHM: 271114; 45450,0 kg Betriebl. Sonderbeh.: 02	X	45450,0	33350,0	78800,0	
3	3380 791 8251-9		4		Lastgrenze: 49,3 23, UN 1965, KOHLENWASSERSTOFFGAS, GEMISCH, VERFLÜSSIGT, N.A.G.(Gemisch A), 2.1, Butan (Handelsname GEFZET: 2.1, 13 NHM: 271114; 46550,0 kg Betriebl. Sonderbeh.: 02	X	46550,0	30590,0	77140,0	
4	3380 792 1063-9		4		Lastgrenze: 47,5 23, UN 1965, KOHLENWASSERSTOFFGAS, GEMISCH, VERFLÜSSIGT, N.A.G.(Gemisch A), 2.1, Butan (Handelsname GEFZET: 2.1, 13 NHM: 271114; 45050,0 kg Betriebl. Sonderbeh.: 02	X	45050,0	32440,0	77490,0	
5	3381 791 4135-7		4		Lastgrenze: 47,6 23, UN 1965, KOHLENWASSERSTOFFGAS, GEMISCH, VERFLÜSSIGT, N.A.G.(Gemisch A), 2.1,	X	46600,0	32520,0	79120,0	

Hinweis:

Es kommen verschiedene Arten von Beförderungspapieren zum Einsatz.

zur Modulübersicht

1 Außergewöhnliche Sendungen, außergewöhnliche Fahrzeuge

Wenn im Zug außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge eingestellt sind, müssen sich deren Beförderungsanordnungen beim Zug befinden und die Nummern der Beförderungsanordnungen dem Fahrdienstleiter mitgeteilt worden sein. Dies ist nicht erforderlich bei:

DB.4321 2 (1)

- häufig vorkommenden außergewöhnlichen Sendungen, die als aS-Zug verkehren,
- mit Dauer-Beförderungsanordnung bekannt gegebenen Zügen, die aus Wagen mit automatischer Kupplung UIC 69 oder UIC 69e gebildet sind (AK-Zug oder AK-Schwerwagenzug),
- mit Dauer-Beförderungsanordnung des Kombinierten Verkehrs (KV) bekannt gegebenen Zügen.

2 An den Fahrdienstleiter melden

Ergänzung

Auf dem Zuganfangsbahnhof oder auf Unterwegsbahnhöfen, auf denen sich die Zusammensetzung oder die Fahrtrichtung des Zuges ändert, muss der Triebfahrzeugführer an den Fahrdienstleiter melden, dass der Zug vorbereitet ist, es sei denn, dass der Fahrdienstleiter bereits die Zustimmung zur Abfahrt gegeben hat. Der Triebfahrzeugführer darf einen anderen Mitarbeiter mit der Abgabe dieser Meldung beauftragen. Ein anderer Mitarbeiter darf diese Meldung auch ständig abgeben. Im Streckenbuch können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.

3 Manuelle ETCS-Levelwahl

Wenn das führende Fahrzeug mit ETCS ausgerüstet ist, gilt Folgendes: Der Triebfahrzeugführer muss in der Regel Level NTC PZB/LZB wählen; Abweichungen sind im Streckenbuch gegeben.

4 Zugnummer prüfen bei ETCS

Wenn beim ETCS-Startlauf in ETCS-Level 2 die Textmeldung „Zug nicht im System geführt. Zugnummer prüfen.“ angezeigt wird, muss der Triebfahrzeugführer

1. die Zugnummer prüfen und soweit erforderlich berichtigen,
2. sonst die RBC-Kontaktdaten prüfen und soweit erforderlich berichtigen,
3. sonst dem Fahrdienstleiter den Inhalt der Textmeldung mitteilen, wenn die ETCS-Zentrale keine ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS oder OS erteilt hat oder keine Textmeldung „Sie dürfen vorbeifahren an ETCS-Halt-Tafel … Signalbezeichnung “ bzw. „Sie dürfen vorbeifahren an ETCS-Bk … Signalbezeichnung “ bzw. „Sie dürfen ohne Bedienen Override EOA vorbeifahren an ETCS-Bk … Signalbezeichnung “ gesendet hat.

Hinweis: Der Fahrdienstleiter überprüft bzw. korrigiert die Zugnummer. Wenn die ETCS-Zentrale weiterhin keine ETCS-Fahrterlaubnis erteilt oder keine Textmeldung sendet, erfolgt die Zustimmung zur Abfahrt mit Befehl. *

❑

zu 408.2321

2 An den Fahrdienstleiter melden

Ergänzung:

Die Zugvorbereitungsmeldung muss in der Regel

Zeitpunkt

- bei Reisezügen spätestens 3 Minuten und
- bei Güterzügen spätestens 5 Minuten

vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit des Zuges abgegeben werden.

Ist die Abgabe der Meldung zu diesem Zeitpunkt noch nicht möglich, muss der Triebfahrzeugführer darauf achten, die Meldung zum frühestmöglichen Zeitpunkt abzugeben, um Verspätungsauswirkungen gering zu halten.

❑

zur Modulübersicht

1 Zuständigkeit

(1) Auf dem Zuganfangsbahnhof oder auf Unterwegsbahnhöfen, auf denen sich die Zusammensetzung des Zuges ändert, muss der Zugführer den Zug vorbereiten, soweit nicht Tätigkeiten von anderen Mitarbeitern wahrgenommen und dem Zugführer gemeldet werden.

Zugführer

Ersetzung

Ergänzung

2 Wann ist ein Zug vorbereitet?

(1) Ein Zug ist vorbereitet, wenn

Bedingungen

Ersetzung

1. die Fahrzeuge ordnungsgemäß gekuppelt sind;
2. die wagentechnische Behandlung ausgeführt ist;
3. – soweit erforderlich – die Bremsprobe ausgeführt ist;
4. – soweit erforderlich – die Notbremsüberbrückung und die Sprechverbindung im Zug geprüft sind;
5. – soweit ein Bremszettel zu führen ist – dieser erstellt ist und sich beim Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges befindet;
6. bei Kleinwagenfahrten im Fahrplan nach FV-DB die Bezeichnung „Sperrfahrt Kl“ angegeben ist;
7. die Zugsignale angebracht sind; der Triebfahrzeugführer muss dafür sorgen, dass die Zugsignale am Triebfahrzeug oder am Fahrzeug an der Spitze des Zuges angebracht sind;
8. die Festlegemittel entfernt und die Feststellbremsen gelöst sind;
9. – soweit erforderlich – die Türsteuerung/Türschließeinrichtung auf Funktion geprüft ist;
10. – soweit sich im Zug Wagen mit gefährlichen Gütern befinden (siehe Bremszettel) – die nach BRW.4313 erforderlichen Beförderungs- und Begleitpapiere auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges vorhanden sind;
11. – soweit sich im Zug außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge befinden (siehe Wagenliste oder Beförderungsanordnung) – die in Modul 408.2321 Abschnitt 1 aufgeführten Bedingungen erfüllt sind;
12. – soweit sich im Zug Wagen mit Abfall befinden – die nach BRW.4313 erforderlichen Beförderungs-/Begleitpapiere vorhanden sind.

(2) Befindet sich der Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges, aber nicht im Führerraum, müssen die Unterlagen nach den Punkten 5, 10 und 12 im Führerraum des Triebfahrzeugs liegen.

Verbleib von Unterlagen

Ersetzung

(3) Bei der Vorbereitung des Zuges können für den Zug bzw. Zugteile bereits ausgeführte Tätigkeiten anerkannt werden. Es ist zu prüfen, ob diese noch gültig sind.

Anerkennung von Tätigkeiten

Ersetzung

*

3 Sicherung bei Zügen und Zugteilen aufheben

Meldezettel

(1) Ist am Zug bzw. Zugteil ein Meldezettel Abstellung (z. B. Vordruck BRW.5351V01) hinterlegt, stellt dieser die Grundlage für die anschließende Aufhebung der Sicherung dar.

Sicherung aufheben, Meldezettel vorhanden

(2) Der Zug oder Zugteil ist beidseitig auf Festlegemittel und auf angezogene Feststellbremsen zu kontrollieren. Die Kontrolle umfasst das erste und letzte Fahrzeug, die auf dem Meldezettel Abstellung als gesichert eingetragen sind, und alle dazwischen eingestellten Fahrzeuge. Aufgelegte Festlegemittel sind zu entfernen, Feststellbremsen zu lösen und aufgeführte manuelle Lastwechsel in die erforderliche Stellung zu bringen.

Sicherung aufheben, Meldezettel unplausibel

Eine vollständige Kontrolle aller Fahrzeuge ist erforderlich, wenn

a) die Angaben auf dem Meldezettel Abstellung nicht eindeutig lesbar sind,

b) der Endstrich auf dem Meldezettel Abstellung nach dem letzten gesicherten Fahrzeug fehlt,

c) die Erstellung des Meldezettels Abstellung mehr als 24 Stunden zurückliegt

oder

d) beim Entfernen der Festlegemittel bzw. beim Lösen der Feststellbremsen eine Abweichung zwischen den Angaben des Meldezettels Abstellung und der Situation vor Ort, insbesondere den aufgeführten Fahrzeugen bzw. den Festlegemitteln oder Feststellbremsen an diesen Fahrzeugen festgestellt wird.

Sicherung aufheben, Meldezettel nicht vorhanden

(3) Ein Zug oder ein Zugteil ist vollständig auf angelegte Feststellbremsen und beidseitig auf Festlegemittel zu kontrollieren, wenn kein Meldezettel Abstellung vorhanden ist.

Verbleib

(4) Nicht mehr benötigte Meldezettel Abstellung sind vom Zug bzw. Zugteil zu entfernen, durchzukreuzen und von dem Mitarbeiter, der die Sicherung aufhebt, mindestens 24 Stunden aufzubewahren.

4 Melden

Andere Mitarbeiter

Ergänzung

(1) Andere Mitarbeiter, die Tätigkeiten beim Vorbereiten des Zuges wahrnehmen, melden die Durchführung der Tätigkeiten dem Zugführer. Die Meldung kann mündlich vor Ort, mit einem Datenverarbeitungssystem oder mit einem Meldezettel erfolgen.

An den Fahrdienstleiter melden

(2) Der Zugführer oder ein nach örtlichen Regelungen beauftragter Mitarbeiter – falls nicht vorhanden der Triebfahrzeugführer – meldet an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist. *

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

(3) Sind außer dem Triebfahrzeug an der Spitze des Zuges andere arbeitende Triebfahrzeuge im Zug, muss der Triebfahrzeugführer des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges den anderen Triebfahrzeugführern die Last des Zuges mitteilen.

Triebfahrzeugführer

Ergänzung

*

5 Meldezettel Zugvorbereitung führen

(1) Die durchgeführten Tätigkeiten der Zugvorbereitung von Güterzügen sind im Meldezettel Zugvorbereitung (z. B. Vordruck BRW.4321V01) zu bestätigen.

Anwendung

Ersetzung

(2) Auf den Meldezettel Zugvorbereitung darf verzichtet werden, wenn

Verzicht

- die Meldung über die durchgeführten Tätigkeiten der Zugvorbereitung mündlich vor Ort erfolgt,
- der Zugführer alle Tätigkeiten der Zugvorbereitung selbst durchführt oder direkt beteiligt ist

*

* oder wenn

- die durchgeführten Tätigkeiten dem Zugführer in einem Datenverarbeitungssystem bestätigt werden.

*

*

(3) Der ausgefüllte Meldezettel Zugvorbereitung ist grundsätzlich am ersten Fahrzeug des Wagenzuges im Zettelhalter oder im Bordbuch zu hinterlegen. Ist das ausnahmsweise nicht möglich, so ist der Meldezettel Zugvorbereitung am nächsten Fahrzeug mit Zettelhalter oder Bordbuch zu hinterlegen.

Hinterlegen

*

(4) Sind bei einem Meldezettel Zugvorbereitung Angaben unleserlich, unplausibel oder fehlt der Name des Durchführenden, ist die Weisung der auftraggebenden Stelle einzuholen.

Meldezettel fehlerhaft

DBINFRA.1101Z01

Dies gilt auch, wenn der Meldezettel Zugvorbereitung fehlt, obwohl dieser gemäß den Absätzen (1) und (2) erforderlich ist.

Meldezettel fehlt

(5) Der Meldezettel Zugvorbereitung ist nach Abgabe der Zugvorbereitungsmeldung an das EIU vom Zugführer wegzulegen.

Verbleib

(6) Die Anleitung zum Führen des Vordrucks BRW.4321V01 ist in Anhang BRW.4321A01 enthalten.

Anleitung zum Führen des Meldezettels

Ersetzung ❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

zu BRW.4321

1 Grundsatz

Ersetzung:

Anlass

(1) Ein Zug muss vorbereitet werden:

a) Auf dem Zuganfangsbahnhof.

b) Auf Unterwegsbahnhöfen, auf denen sich die Zusammensetzung des Zuges ändert.

Hinweis:

Als Änderung der Zusammensetzung gilt bereits ein Wechsel des Triebfahrzeuges oder ein Wechsel der Position des Triebfahrzeuges im Zug.

c) Auf Unterwegsbahnhöfen, auf denen der Zug ohne Änderung der Zusammensetzung abgestellt war.

Zuständigkeit

(2) Der Zugführer muss den Zug vorbereiten. Tätigkeiten der Zugvorbereitung dürfen anderen Mitarbeitern übertragen werden, in diesem Fall ist die Ausführung dem Zugführer zu melden.

2 Tätigkeiten der Zugvorbereitung

Ersetzung:

Bedingungen

(1) Ein Zug ist vorbereitet, wenn die in der nachfolgenden Tabelle genannten Tätigkeiten ausgeführt wurden. Der erforderliche Umfang der Tätigkeiten wird für die betrieblichen Situationen a) bis c) gemäß Abschnitt 1 Absatz (1) erläutert[1].

Nr.	Tätigkeit	a) Auf dem Zuganfangsbahnhof	b) Auf Unterwegsbahnhöfen, auf denen sich die Zusammensetzung des Zuges ändert	c) Auf Unterwegsbahnhöfen, auf denen der Zug ohne Änderung der Zusammensetzung abgestellt war
1	**ordnungsgemäßen Kuppelzustand feststellen**	am ganzen Zug	an den betroffenen Kuppelstellen	am ganzen Zug (nur bei Abstellung über 24 h)
2a	**Technische Wagenbehandlung bei Güterzügen (TWb) ausführen**	Stufe 3 oder 4 (außer bei Zugbildung aus vorgeprüften Wagengruppen)	Stufe 3 oder 4 (nur an neu hinzugekommenen Wagen, die nicht bereits geprüft waren)	Stufe 2 / PnA (nur bei Abstellung über 24 h)

[1] Die Ausführung der grau hinterlegten Tätigkeiten kann dem Zugführer mit Hilfe des Meldezettels Zugvorbereitung (DB.4321V01) gemeldet werden

Nr.	Tätigkeit	a) Auf dem Zugangfangsbahnhof	b) Auf Unterwegsbahnhöfen, auf denen sich die Zusammensetzung des Zuges ändert	c) Auf Unterwegsbahnhöfen, auf denen der Zug ohne Änderung der Zusammensetzung abgestellt war
2b	**Technische Wagenbehandlung bei Reisezügen ausführen**	Stufe 3 oder 4 nach Ril 983	Stufe 3 oder 4 nach Ril 983 (nur an neu hinzugekommenen Wagen, die nicht bereits geprüft waren)	Stufe 1 nach Ril 983
3	**Bremsprobe durchführen (die Regeln der Ril 91501 sind zu beachten)**	volle Bremsprobe	volle Bremsprobe (falls erforderlich)	Führerraumbremsprobe (bei Abstellung bis 1 h)
		ggf. zusätzlich vereinfachte Bremsprobe	oder vereinfachte Bremsprobe bzw. Führerraumbremsprobe	Vereinfachte Bremsprobe (bei Abstellung über 1 h bis 24 h)
				volle Bremsprobe (bei Abstellung über 24 h)
4	**Notbremsüberbrückung und Sprechverbindung[2] prüfen (die Regeln der Ril 91501 sind zu beachten)**	bei mit Reisenden besetzten Zügen , wenn NBÜ im Fahrplan vorgegeben ist	Erforderlich, wenn mit Reisenden besetzte Fahrzeuge hinzugekommen sind und NBÜ im Fahrplan vorgegeben ist	bei mit Reisenden besetzten Zügen, wenn NBÜ im Fahrplan vorgegeben ist
5	**Bremszettel und Wagenliste erstellen**	wenn erforderlich, neuer Bremszettel / Wagenliste	wenn erforderlich, neuer Bremszettel / Wagenliste gemäß DB.4311 1 (2) und DB.4312 4 (2)	wenn erforderlich, bei Wechsel der Zugnummer Berichtigung von Bremszettel / Wagenliste
6	**Überprüfung des Fahrplanes nach FV-DB auf Angabe „Sperrfahrt Kl“ bei Kleinwagenfahrten**	Immer erforderlich	erforderlich wenn sich die Zugnummer ändert	erforderlich wenn sich die Zugnummer ändert
7	**Zugsignale anbringen**	Zg 1	Zg1 falls sich das führende Fahrzeug ändert	Zg 1
		Zg 2	Zg 2 falls sich das letzte Fahrzeug im Zug ändert	Zg 2 bei Abstellung über 24 h prüfen
8	**Festlegemittel entfernen / Feststellbremsen lösen**	immer erforderlich	Erforderlich, falls nicht ausschließlich mit Druckluftbremse gesichert wurde	immer erforderlich
9	**Türsteuerung/Türschließeinrichtung auf Funktion prüfen**	erforderlich, wenn Zug mit Reisenden besetzt ist	erforderlich wenn neue Fahrzeuge eingestellt werden und Zug mit Reisenden besetzt ist	Gemäß den Bedienanweisungen der Fahrzeuge
10	**prüfen, ob die nach BRW.4313 erforderlichen Beförderungs- und Begleitpapiere auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges vorhanden sind**	erforderlich, wenn sich im Zug Wagen mit gefährlichen Gütern befinden (siehe Bremszettel)	erforderlich, wenn neue Wagen mit gefährlichen Gütern hinzugekommen sind (siehe Bremszettel)	erforderlich, wenn sich im Zug Wagen mit gefährlichen Gütern befinden (siehe Bremszettel)

[2] Das prüfen der Sprechverbindung muss spätestens vor Befahren des Streckenabschnitts, bei denen NBÜ gefordert ist, nachgeholt werden.

Nr.	Tätigkeit	a) Auf dem Zugangfangsbahnhof	b) Auf Unterwegsbahnhöfen, auf denen sich die Zusammensetzung des Zuges ändert	c) Auf Unterwegsbahnhöfen, auf denen der Zug ohne Änderung der Zusammensetzung abgestellt war
11	**prüfen, ob die gemäß 408.2321 Abschnitt 1 erforderlichen Beförderungsanordnungen beim Zug sind und deren Nummern dem Fdl melden**	erforderlich, wenn sich im Zug außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge befinden (siehe Wagenliste / Beförderungsanordnung)	erforderlich, wenn außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge hinzugekommen sind (siehe Wagenliste / Beförderungsanordnung)	erforderlich bei Wechsel der Zugnummer, wenn sich im Zug außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge befinden (siehe Wagenliste / Beförderungsanordnung)
12	**prüfen, ob die nach BRW.4313 erforderlichen Beförderungs- und Begleitpapiere vorhanden sind**	erforderlich, wenn Wagen mit Sendungen im internationalen Verkehr bzw. Abfall, Zoll- oder Militärsendungen im Zug sind und eine Information durch die auftraggebende Stelle erfolgt	erforderlich, wenn Wagen mit Sendungen im internationalen Verkehr bzw. Abfall, Zoll- oder Militärsendungen hinzugekommen sind und eine Information durch die auftraggebende Stelle erfolgt	erforderlich, wenn Wagen mit Sendungen im internationalen Verkehr bzw. Abfall, Zoll- oder Militärsendungen im Zug sind und eine Information durch die auftraggebende Stelle erfolgt
13a)	**Bei Güterzügen: prüfen, ob die Nummer des ersten Fahrzeugs im Wagenzug mit den Angaben in der Wagenliste übereinstimmt**	sofern eine Wagenliste geführt wird	sofern eine Wagenliste geführt wird und das erste Fahrzeug im Wagenzug sich ändert	erforderlich bei Abstellung über 24 h, sofern eine Wagenliste geführt wird
13b)	**Bei Güterzügen: prüfen, ob die Nummer des letzten Fahrzeuges im Zug mit den Angaben im Bremszettel übereinstimmt**	Immer erforderlich	Nicht erforderlich bei - Fahrtrichtungswechsel mit dem selben Tfz innerhalb einer Stunde - Tfz-Wechsel und unverändertem Wagenzug Durchführung der vereinfachten Bremsprobe durch den Triebfahrzeugführer allein	erforderlich bei Abstellung über 24 h

(2) Befindet sich der Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges, aber nicht im Führerraum, müssen die Unterlagen nach den Punkten 5, 10 und 12 im Führerraum des Triebfahrzeugs liegen.

Verbleib der Unterlagen

(3) Die Vollzähligkeit erforderlicher Beförderungs- und Begleitpapiere nach Nummer 10, 11 und 12 muss der Zugführer nicht selbst prüfen, wenn diese im Meldezettel Zugvorbereitung DB.4321V01 bereits von einem anderen Mitarbeiter bestätigt wurde.

Vollzähligkeit

Zuganfangsbahnhof, Ausnahme

(4) Kann der Zugführer erkennen oder wird ihm mitgeteilt, dass der Zug auf dem Zuganfangsbahnhof aus einer vorherigen Zugfahrt weiter verkehrt (Wechsel der Zugnummer), ist die Zugvorbereitung wie auf einem Unterwegsbahnhof durchzuführen. *

Nicht arbeitende Triebfahrzeuge

(5) Der Triebfahrzeugführer muss im Rahmen der Zugvorbereitung an nicht arbeitenden Triebfahrzeugen, die er nicht selbst in den Zug eingestellt hat, die für die anschließende Zugfahrt erforderliche Bremsstellung einstellen. *

Erforderlichenfalls muss er weiteren an der Zugvorbereitung beteiligten Mitarbeitern die eingestellte Bremsstellung mitteilen. *

Hinweis: *

Der Triebfahrzeugführer ist gemäß BRW.6101 und DB.6101 Abschnitt 5 verantwortlich, dass diese Triebfahrzeuge schleppfertig vorbereitet sind. *

Der prüfende Bremsprobeberechtigte kann den Triebfahrzeugführer beauftragen, die ordnungsgemäße Funktion der Bremsen an nicht arbeitenden Triebfahrzeugen festzustellen, wenn ihm dies nicht selbst möglich ist. *

Hinweis: *

Ist der Triebfahrzeugführer noch nicht vor Ort, ist in diesem Fall die Bremsprobe an den nicht arbeitenden Triebfahrzeugen als noch auszuführende Zusatzarbeit im Meldezettel Zugvorbereitung einzutragen. *

Fahrzeuge mit niedrigerer Geschwindigkeit

DBINFRA.1101Z01

(6) Stellt ein Mitarbeiter bei der Zugvorbereitung fest, dass Fahrzeuge mit niedrigerer Geschwindigkeit als der des Zuges in den Zug eingestellt sind, muss er die auftraggebende Stelle verständigen. *

Dem Triebfahrzeugführer darf der Bremszettel erst übergeben oder in einem EDV-System bereitgestellt werden, wenn die auftraggebende Stelle die Beteiligten über die Zustimmung der BZ informiert hat. *

4 Melden

Ergänzung:

Andere Mitarbeiter

(1) Erfolgt bei Güterzügen nach einer vollen Bremsprobe eine Abstellung, ist die Art und Umfang der Sicherung zusätzlich durch den Meldezettel Abstellung (BRW.5351V01) zu dokumentieren und dieser zusammen mit dem Meldezettel Zugvorbereitung zu hinterlegen. *

*

* (4) Ist bei Güterzügen die Wagenliste noch nicht geführt, sind die notwendigen Angaben zu Fahrzeugen (Fahrzeugnummer) mit ausgeschalteter Druckluftbremse formlos auf der Rückseite des Meldezettels Zugvorbereitung aufzunehmen.

Ausgeschaltete Druckluftbremse



5 Meldezettel Zugvorbereitung führen

Ersetzung:

* (1) Die durchgeführten Tätigkeiten der Zugvorbereitung von Güterzügen sind im Meldezettel Zugvorbereitung Vordruck DB.4321V01 zu bestätigen.

Anwendung



Ersetzung:

* (6) Die Anleitung zum Führen des Vordrucks DB.4321V01 ist im Anhang DB.4321A01 enthalten.

Anleitung zum Führen des Meldezettels

❑



zur Modulübersicht

zu BRW.4321A01

Ersetzung: DB.4321 5 (6)

1 Allgemeines

Vordruck

(1) Diese Anleitung gilt für das Führen des Meldezettels Zugvorbereitung nach DB.4321V01 in Papierform und in elektronischer Form (z. B. in der Anwendung „Papierloser Transport“ - PLT). Der Vordruck besteht aus

- Kopfzeile,
- Angaben zum Zug,
- durchgeführte Tätigkeiten der Zugvorbereitung

und

- noch auszuführenden Zusatzarbeiten für den Abschluss der Zugvorbereitung.

Meldezettel auswählen in PLT

(2) Auf Grund unterschiedlicher Schreibweisen in den Datenverarbeitungssystemen kann es vorkommen, dass eine Betriebsstelle in PLT zweimal angezeigt wird. In diesem Fall ist der Meldezettel Zugvorbereitung der Betriebsstelle zu verwenden, die nur den Meldezettel Zugvorbereitung - ohne Bremszettel und Wagenliste - enthält.

Angaben eintragen

(3) Mitarbeiter tragen die ihnen bekannten Angaben im Kopf und in den Angaben zum Zug ein und bestätigen die durchgeführten Tätigkeiten auf dem Meldezettel Zugvorbereitung.

Bei Verwendung der Anwendung PLT darf der Meldezettel Zugvorbereitung erst unmittelbar vor den erforderlichen Eingaben heruntergeladen werden.

Hinweis:

Eingaben auf einem vor längerer Zeit heruntergeladenen Meldezettel Zugvorbereitung führen dazu, dass Einträge anderer Mitarbeiter beim Hochladen überschrieben werden und nicht mehr sichtbar sind.

2 Kopfzeile des Vordrucks

Angaben

(1) Folgende Angaben der Kopfzeile

- Zugnummer,
- Datum des Verkehrstages,
- Betriebsstelle und
- Gleis

sind von dem Mitarbeiter auszufüllen, der als erster Einträge im Meldezettel vornimmt.

Alle weiteren Mitarbeiter, die Einträge im Meldezettel vornehmen, haben die Richtigkeit der Angaben in der Kopfzeile zu prüfen.

3 Angaben zum Zug

Beförderungs- und Begleitpapiere, Beförderungs-anordnung

(1) Es ist zu prüfen, ob die Beförderungspapiere bzw. die Beförderungs-/Begleitpapiere für den Zug vollzählig sind. Es ist anzukreuzen

- das Feld „in elektronischer Form“, wenn die Beförderungs-/Begleitpapiere komplett in einem elektronischen System (z. B. PLT) vorliegen,
- das Feld „in Papierform“, wenn die Beförderungs-/Begleitpapiere komplett in Papierform vorliegen (z. B. Züge ins Ausland),
- das Feld „in elektronischer und zusätzlich in Papierform“, wenn ein Teil der Beförderungs-/Begleitpapiere in einem elektronischen System (z. B. PLT), der andere Teil in Papierform vorliegt (z. B. Sendungen der Gefahrgutklasse 7),

oder

- das Feld „Zug verkehrt ohne Beförderungs-/Begleitpapiere“, wenn diese nicht erforderlich sind (z. B. Leerwagenzüge).

Weiterhin ist anzukreuzen, ob

- die Beförderungsanordnung(en) vollzählig sind,
- der Zug mit Dauerbeförderungsanordnung oder
- der Zug ohne Beförderungsanordnung(en) verkehrt.

Reihung

(2) Ergänzend ist die Nummer des ersten und letzten Fahrzeuges des Wagenzuges einzutragen. *

(3) Der Ersteller des Meldezettels Zugvorbereitung bestätigt mit seinem Namen die Angaben zum Zug. **Bestätigung**

4 Durchgeführte Tätigkeiten der Zugvorbereitung

(1) Mitarbeiter, die Tätigkeiten durchgeführt haben, bestätigen dies im Vordruck mit Datum, Uhrzeit und Namen in Druckbuchstaben. **Bestätigung**

Der Zugführer bestätigt nach Erhalt des Meldezettel Zugvorbereitung die Erledigung der von ihm selbst ausgeführten Tätigkeiten. Dies gilt auch für Tätigkeiten, die ihm mündlich gemeldet wurden, sofern sie nicht bereits von einem anderen Mitarbeiter eingetragen wurden.

(2) Wird festgestellt, dass Tätigkeiten nicht erforderlich sind, sind diese zu streichen und mit Namen des Streichenden zu bestätigen. **Nicht erforderliche Tätigkeiten**

Hinweis:

Nicht erforderliche Tätigkeiten können zum Beispiel sein:

- *Die vereinfachte Bremsprobe kann entfallen, wenn die volle Bremsprobe bereits mit der Zuglok durchgeführt wurde.*
- *Mitteilung der Nummer der Beförderungsanordnung(en) an den Fahrdienstleiter, wenn der Zug ohne Beförderungsanordnung(en) oder mit Dauer-Beförderungsanordnung verkehrt.*
- *Die Technische Wagenbehandlung (TWb Stufe 3 oder 4), wenn der Zug ausschließlich aus Wagengruppen gebildet wurde, für die die TWb aus einer vorherigen Zugfahrt noch gültig ist.*
- *Die volle Bremsprobe, wenn diese aus einer vorherigen Zugfahrt noch gültig ist.*
- *Das Anbringen des Schlusssignals, wenn die Position des letzten Fahrzeugs im Wagenzug unverändert bleibt.*

*

(3) Werden mehrere Tätigkeiten von demselben Mitarbeiter ausgeführt, ist die Zusammenfassung dieser Tätigkeiten mit einer geschweiften Klammer und die Bestätigung in einer Zeile zulässig. **Tätigkeiten zusammenfassen**

5 Abschluss der Zugvorbereitung

Aufträge für Zusatzarbeiten

(1) Ergeben sich aus durchgeführten Tätigkeiten weitere Aufträge für Zusatzarbeiten, wie z. B.

- das Nachkuppeln, *
- das Aussetzen von Fahrzeugen oder *
- die Bremsprobe an Fahrzeugen, die nach Abschluss der vollen Bremsprobe in den Wagenzug eingestellt wurden, * * *

sind diese im Abschnitt „Noch auszuführende Zusatzarbeiten für den Abschluss der Zugvorbereitung“ aufzunehmen.

Erledigte Aufträge sind vom ausführenden Mitarbeiter mit seinem Namen im Vordruck zu bestätigen.

❑

Meldezettel Zugvorbereitung für Zug _____ am _____

Zugnummer | Datum des Verkehrstages

_____ _____

Betriebsstelle | Gleis

Angaben zum Zug [1]

Beförderungspapiere bzw. Beförderungs- und Begleitpapiere liegen vollzählig vor:
- ☐ in elektronischer Form
- ☐ in Papierform
- ☐ in elektronischer und zusätzlich in Papierform

oder
- ☐ Zug verkehrt ohne Beförderungs-/Begleitpapiere

- ☐ Beförderungsanordnung(en) vollzählig
- ☐ Zug verkehrt mit Dauer-Beförderungsanordnung (Mitgabe der Befo nicht erforderlich bei aS-, KV- und AK-Zügen)
- ☐ Zug verkehrt ohne Beförderungsanordnung(en)

Nummer des ersten Fahrzeuges des Wagenzuges _____

Nummer des letzten Fahrzeuges des Wagenzuges _____

Angaben zum Zug bestätigt _____ Name (Druckschrift)

Durchgeführte Tätigkeiten der Zugvorbereitung

Tätigkeit	Auftrag [2]	Datum (TT.MM.JJJJ)	Uhrzeit (HH:MM)	Name (Druckschrift)
1. ordnungsgemäßer Kuppelzustand geprüft	☐	__.__.____	__:__	_____
2. wagentechnische Behandlung Stufe _____ durchgeführt	☐	__.__.____	__:__	_____
3. volle Bremsprobe durchgeführt	☐	__.__.____	__:__	_____
4. Schlusssignal angebracht	☐	__.__.____	__:__	_____
5. Nummer der Beförderungsanordnung(en) dem Fahrdienstleiter mitgeteilt	☐	__.__.____	__:__	_____
6. Triebfahrzeug(e) gekuppelt	☐	__.__.____	__:__	_____
7. Sicherung gegen unbeabsichtigte Bewegung aufgehoben	☐	__.__.____	__:__	_____
8. vereinfachte Bremsprobe durchgeführt	☐	__.__.____	__:__	_____

Noch auszuführende Zusatzarbeiten für den Abschluss der Zugvorbereitung

Lfd. Nr.	Auftrag	Erledigt (Name)
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

[1] Zutreffendes ankreuzen
[2] Ankreuzen, sofern noch Zusatzarbeiten auszuführen sind, und diese im unteren Teil eintragen

DB.4321V01 Meldezettel Zugvorbereitung — Gültig ab 10.12.2023

zur Modulübersicht

1 Auszuschließende Fahrzeuge

Begrenzungslinie oder Lademaß überschritten

(1) Fahrzeuge, deren Begrenzung oder Ladung die für die zu befahrenden Strecken maßgebenden Begrenzungslinien oder Lademaße überschreiten oder die nur unter bestimmten Bedingungen befördert werden dürfen, dürfen in Züge in der Regel nicht eingestellt werden, wenn keine Genehmigung zum Einstellen vorliegt.

Es dürfen jedoch eingestellt werden:

- Fahrzeuge mit der Anschrift „LNT“ in Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-L“ ergänzt ist,
- * Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs in Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „D“ ergänzt ist,
- * Fahrzeug der Baureihen 85 4010 und 85 4110 in Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „E“ ergänzt ist,
- Fahrzeuge mit wirkender Wirbelstrombremse in Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-W“ ergänzt ist.
- offene beladene Autotransportwagen, wenn diese in einen Reisezug eingestellt sind, dessen Zuggattungsbezeichnung durch „-K“ ergänzt ist

Geschwindigkeit

(2) Fahrzeuge, deren zulässige Geschwindigkeit niedriger ist als die zulässige Geschwindigkeit des Zuges, dürfen nur mit Genehmigung der Betriebszentrale eingestellt werden. Der Triebfahrzeugführer muss der Betriebszentrale die Geschwindigkeit des Fahrzeugs mitteilen, dessen zulässige Geschwindigkeit niedriger ist als die zulässige Geschwindigkeit des Zuges, bei mehreren Fahrzeugen die niedrigste.

(3) In einer Beförderungsanordnung können Ausnahmen zugelassen sein.

2 Besonderheiten beim Einstellen von Fahrzeugen

Entgleiste oder ausgesetzte Fahrzeuge

Wagen, die entgleist oder wegen betriebsgefährdender Mängel ausgesetzt waren, dürfen nur mit Genehmigung einer Fachkraft in Züge eingestellt werden.

3 Überschreiten von Last oder Länge

Wenn eine im Fahrplan angegebene Last oder Länge überschritten werden soll, muss die Weisung der Betriebszentrale eingeholt werden.

❑

zur Modulübersicht

1 Grundsätze

(1) Beim Bilden der Züge muss darauf geachtet werden, dass **Allgemein**

1. nur Fahrzeuge eingestellt werden, die zur Beförderung mit dem Zug zugelassen sind;
2. die Fahrzeuge vorschriftsmäßig gekuppelt werden;
3. lose Fahrzeugteile (z. B. Rungen) ordnungsgemäß festgelegt und bewegliche Fahrzeugeinrichtungen (z. B. Türen, Klappen, Dächer, Wände, verstellbare Pufferträger) richtig gestellt und verriegelt sind;
4. der Zustand der Fahrzeuge und Ladungen die Betriebssicherheit nicht gefährden kann. Bei Zweifeln entscheidet der Wagenuntersuchungsbeamte, wenn keiner anwesend ist, der Triebfahrzeugführer.

(2) Bei Reisezügen ist darauf zu achten, dass die Stirnwandtüren der Reisezugwagen an der Spitze und am Schluss des Wagenzuges verschlossen sind. **Reisezüge**

(3) Bei Güterzügen mit Begleitpersonal ist darauf zu achten, dass die Stirnwandtüren der Begleitwagen, ausgenommen der Stirnwandtüren zwischen zwei Begleitwagen, verschlossen sind. **Güterzüge mit Begleitpersonal**

2 Auszuschließende Fahrzeuge

(1) Es dürfen in Züge nicht eingestellt werden **Allgemein**

1. Fahrzeuge, bei denen das Gewicht der Ladung die am Fahrzeug angeschriebene Lastgrenze für diejenige Streckenklasse überschreitet, in die die zu befahrenden Strecken oder Streckenabschnitte eingestuft sind. Unterwegs festgestellte Lastgrenzüberschreitungen bei Güterwagen sind zulässig, wenn sie nicht mehr als 2 % des angeschriebenen Eigengewichts betragen;
2. Fahrzeuge, die nach ihrer Anschrift auf den zu befahrenden Strecken nicht zugelassen sind.

In einer Beförderungsanordnung können Ausnahmen zugelassen sein.

Ergänzung

(2) Güterwagen dürfen in Züge mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 120 km/h nicht eingestellt werden. **Güterwagen, Züge über 120 km/h**

(3) In Reisezüge dürfen solche Güterwagen nicht eingestellt werden, **Reisezüge, Güterwagen**

1. deren Gesamtgewicht mehr als 40 t beträgt, wenn sie keine wirkende Druckluftbremse haben;
2. die über die für die Streckenklasse C4 angeschriebene Lastgrenze hinaus beladen sind. In einer Beförderungsanordnung können Ausnahmen zugelassen sein.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Reisezüge, Gefahrgut

(4) In Reisezüge dürfen grundsätzlich Wagen nicht eingestellt werden, wenn sie selbst oder die auf ihnen verladenen Container/Tankcontainer, Gas-Container mit mehreren Elementen (MEGC[1]) oder Straßenfahrzeuge mit Großzettel oder einer orangefarbenen Tafel gekennzeichnet sind.

Güterzüge, Bremsstellung R

(5) In Güterzüge, für die Bremsstellung R vorgeschrieben ist und deren Wagenzug länger als 500 m ist, dürfen Güterwagen ohne Drehgestelle nicht eingestellt werden.

Güterzüge, Reisende

(6) Mit Reisenden besetzte Fahrzeuge dürfen nicht in Güterzüge eingestellt werden.

3 Besonderheiten beim Einstellen von Fahrzeugen

Allgemein

(1) Fahrzeuge dürfen in Züge eingestellt werden, wenn

- in der Fahrzeugnummer der Ländercode 80 angegeben ist,
- sie im Vereinbarungsraster das Zeichen „RIC“, „RIV“, „TEN“ oder das Kurzzeichen „D “ oder „DB“ tragen,

oder

- sie als Fahrzeuge eines EVU mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland gekennzeichnet sind.

In einer Beförderungsanordnung können Ausnahmen zugelassen sein.

Ungewöhnliche Ladung

(2) Unmittelbar vor oder hinter besetzten Reisezugwagen dürfen nicht eingestellt werden

- zwei oder mehr Wagen, über die dieselbe Ladung reicht, oder
- Wagen, deren Ladung höher ist als die Stirnwand und die sich in der Längsrichtung leicht verschieben kann.

Lange Ladung

(3) Einheiten mit einer Ladung von mehr als 60 m Länge müssen – einzeln oder zu mehreren – am Schluss von Zügen eingestellt werden.

Langschienentransporteinheiten

(4) Langschienentransporteinheiten, die auf einer Tafel als solche gekennzeichnet sind, dürfen an beliebiger Stelle im Zug eingestellt werden.

Ladung oder Steifkupplung

(5) Wagen, die nur durch die Ladung oder zusätzlich durch Steifkupplung verbunden sind, müssen am Schluss von Zügen eingestellt werden.

Gefahrgut Klasse 2

(6) Kesselwagen mit Gasen der Klasse 2 dürfen nicht überfüllt sein. Wagen dürfen nicht eingestellt werden, wenn das angegebene Gewicht im Beförderungspapier die am Wagen angeschriebene Lastgrenze der höchsten Streckenklasse überschreitet. Bei der Verwendung von Klapptafeln müssen diese der im Beförderungspapier angegebenen Benennung des Gases entsprechen. *

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

(7) Jeder

- Wagen,
- auf Wagen verladene Container/Tankcontainer

oder jedes

- auf Wagen verladene Straßenfahrzeug,

der/das Stoffe oder Gegenstände der Klasse 1 enthält und mit Großzetteln nach Muster 1, 1.5 oder 1.6 versehen ist, muss in demselben Zugverband von

- Wagen,
- auf Wagen verladenem Container/Tankcontainer,
- auf Wagen verladenem Straßenfahrzeug,
- auf Wagen verladenem Gas-Container mit mehreren Elementen (MEGC)

mit Großzetteln nach Muster 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 oder 5.2 durch einen Schutzabstand getrennt sein.

Dies ist auch einzuhalten, wenn für Straßenfahrzeuge im Beförderungspapier angegeben ist, dass sie Versandstücke mit Gefahrzetteln nach Muster 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 oder 5.2 enthalten.

Der Schutzabstand ist ausreichend, wenn der Zwischenraum zwischen dem Pufferteller eines Wagens oder der Wand eines Containers, Tankcontainers oder Straßenfahrzeugs und dem Pufferteller eines anderen Wagens oder der Wand eines anderen Containers, Tankcontainers, Gas-Containers mit mehreren Elementen (MEGC) oder Straßenfahrzeugs

- mindestens 18 Metern beträgt oder
- durch zwei zweiachsige oder einen mindestens vierachsigen Wagen ausgefüllt ist.

Schutzabstand bei Gefahrgut

DB.4940 1 (3)

*

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

4 Besonderheiten bei nachgeschobenen Zügen

Allgemein

(1) In Züge, die nachgeschoben werden, dürfen Fahrzeuge nicht eingestellt werden,

- deren Zug- und Stoßeinrichtung das Nachschieben nicht zulässt oder
- die nur durch die Ladung oder zusätzlich durch Steifkupplung verbunden sind.

Ladung über mehrere Wagen

(2) Wagen mit Ladungen, die über mehrere Wagen reicht, dürfen in Züge, die nachgeschoben werden, nur eingestellt werden, wenn die einzelne Ladung nicht länger als 60 m ist und die Wagen durch Schraubenkupplung verbunden sind.

Die Einschränkung gilt nicht für Langschienentransporteinheiten, die auf einer Tafel als solche gekennzeichnet sind.

Weitere Fahrzeuge

(3) Zwischen Schiebetriebfahrzeug und Wagenzug dürfen keine Fahrzeuge laufen.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zu BRW.4701

2 Auszuschließende Fahrzeuge

Ergänzung:

(2) In Güterzüge, die mit Ausnahmegenehmigung mit mehr als 120 km/h verkehren, dürfen nur Güterwagen eingestellt werden, die für die zulässige Geschwindigkeit des Zuges zugelassen sind.

Güterwagen, Züge über 120 km/h

3 Besonderheiten beim Einstellen von Fahrzeugen

Ergänzung:

* (8) Nicht arbeitende Triebfahrzeuge sind betrieblich wie Wagen zu behandeln.

Nicht arbeitende Triebfahrzeuge

* * Ein nicht arbeitendes Triebfahrzeug darf nur dann in den Wagenzug eingestellt werden, wenn den Beteiligten die folgenden Angaben bekannt sind:

- die zulässige Geschwindigkeit,
- der Beförderungsweg,
- die eingestellte Bremsstellung und
- bei der Zugbildung zu beachtende Regeln, z. B. Beförderung des Fahrzeugs am Schluss des Zuges.

* * * Die Informationen können auf einer am Fahrzeug angebrachten Tafel, in einem EDV-System, im Übergabebuch oder in anderer geeigneter Weise bekanntgegeben werden.

* (9) Wenn vom EVU Nebenfahrzeuge als Bauartkompatible Einheiten eingesetzt werden, sind diese im Modul DB.6140 beschrieben.

Bauartkompatible Einheiten

* (10) Soll zur Beförderung des Zuges ein Triebfahrzeug verwendet werden, welches gegenüber den Angaben im Fahrplan eine andere Traktionsart, eine geringere zulässige Geschwindigkeit oder eine geringere Leistung aufweist, muss der Triebfahrzeugführer die Weisung der auftraggebenden Stelle einholen.

Arbeitende Triebfahrzeuge

DBINFRA.1101Z01

❑

zur Modulübersicht

1 Grundsätze

(1) Die zulässige Geschwindigkeit, die ein Güterwagen fahren darf, ist im Lastgrenzenraster oder Lastgrenzen-Zusatzraster angegeben. **Lastgrenzenraster**

(2) Im Lastgrenzen-Zusatzraster können Bedingungen angegeben sein. **Zusatzraster**

2 Zusätzliche Regeln

* (1) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt **Zul. Geschwindigkeit**

* a) 120 km/h für **120 km/h**

- Güterwagen mit dem Zeichen SS im Lastgrenzenraster oder im Lastgrenzen-Zusatzraster unter den dort angegebenen Bedingungen,
- Güterwagen mit dem Zeichen S oder 90 und den Zusatzzeichen ** (zwei Sterne) oder *** (drei Sterne) neben dem Lastgrenzenraster, wenn sie im Zugbildungsplan nicht ausgeschlossen sind;

* b) 100 km/h für Güterwagen mit dem Zeichen S im Lastgrenzenraster; **100 km/h**

* c) 80 km/h für Güterwagen ohne Geschwindigkeitsangabe im Lastgrenzenraster oder Lastgrenzen-Zusatzraster. **80 km/h**

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
DB.0199 **Züge fahren; Stärke oder Länge der Züge**	**408.2711** **Seite 1**

Ein Zug darf in der Regel höchstens 250 Achsen stark sein. In einer Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung dürfen bis zu 252 Achsen zugelassen sein.

Ein Zug darf höchstens 740 m lang sein.

zur Modulübersicht

1 Gesamtzug

(1) Ein Zug, bei dem sich der Triebfahrzeugführer während der Fahrt auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges, aber nicht im Führerraum befindet, darf höchstens 150 m lang sein.

Triebfahrzeugführer nicht im Führerraum

2 Wagenzug

(1) Ein Wagenzug eines Güterzuges, für den die Bremsstellung R vorgeschrieben ist, darf höchstens 600 m lang sein.

Güterzug in Bremsstellung R

(2) Ein Wagenzug eines Leerreise- oder Autoreisezuges darf höchstens 100 Achsen, ein Wagenzug anderer Reisezüge höchstens 80 Achsen stark sein.

Leerreise- oder Autoreisezug

3 Wendezug

(1) Bei einem Wendezug mit Steuerwagen an der Spitze darf der geschobene Teil des Wagenzuges höchstens 60 Achsen stark sein.

Geschobener Zugteil

(2) Einschließlich eines gezogenen Zugteils dürfen im Wagenzug höchstens 80 Achsen sein.

Gesamtzug

4 Reisezug

(1) Ein Reisezug darf in der Regel nicht länger sein als die Bahnsteige, an denen Halte zum Ein- oder Aussteigen geplant sind.

Planmäßige Halte

*

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

1 Regel

DB.6140 4 (1)

(1) Alle Fahrzeuge im Zug sind an die Hauptluftleitung anzuschließen.

(2) Alle brauchbaren Druckluftbremsen müssen eingeschaltet sein.

(3) Das erste und letzte Fahrzeug eines Zuges muss in der Regel eine wirkende Bremse haben.

2 Abweichung

Bei Güterzügen und Triebfahrzeugfahrten darf ein Fahrzeug ohne wirkende Bremse am Schluss laufen, wenn das Fahrzeug wegen eines Mangels oder einer Bauartabweichung nicht an anderer Stelle im Zug laufen kann.

3 Mindestbremshundertstel

Die für einen Zug erforderlichen Bremshundertstel (Mindestbremshundertstel) sind im Fahrplan angegeben.

4 Bremshundertstel fehlen

(1) Sind die im Zug vorhandenen Bremshundertstel nicht mindestens so hoch wie die Mindestbremshundertstel, muss der Triebfahrzeugführer

a) die Betriebszentrale verständigen und ihr die fehlenden und die im Zug vorhandenen Bremshundertstel und die Bremsstellung des Zuges bekannt geben,

b) nach Möglichkeit anhand der Fahrplanangaben feststellen, für welche Streckenabschnitte Bremshundertstel fehlen. Er muss der Betriebszentrale die betroffenen Streckenabschnitte und den letzten Haltbahnhof vor dem jeweils betroffenen Streckenabschnitt mitteilen.

(2) Die Betriebszentrale gibt mit Fahrplan-Mitteilung Weisung für die Streckenabschnitte, auf denen Bremshundertstel fehlen.

zur Modulübersicht

1 Tätigkeiten selbstständig verrichten

Tätigkeiten beim Rangieren darf selbstständig nur verrichten, wer für die Tätigkeit geprüft und mit ihrer Ausführung beauftragt ist. Auszubildende Mitarbeiter dürfen Tätigkeiten beim Rangieren nur unter Aufsicht und Verantwortung des mit der Ausführung beauftragten Mitarbeiters verrichten.

Tätigkeiten beim Rangieren verrichten

- Weichenwärter,
- Triebfahrzeugführer,
- Fahrdienstleiter, soweit auf Hauptgleisen rangiert wird.

2 Tätigkeiten übertragen oder von anderen ständig verrichten

* Aufgrund von Regeln der Ril 408.4801 - 4851 dürfen Tätigkeiten des Weichenwärters oder Triebfahrzeugführers

- anderen Mitarbeitern übertragen werden oder
- ständig verrichtet werden vom Rangierbegleiter oder Rangierer.

3 Tätigkeiten abgrenzen

Wenn mehrere Mitarbeiter auf Betriebsstellen Tätigkeiten beim Rangieren gemeinsam verrichten, ist ihre Verantwortung in örtlichen Zusätzen abgegrenzt.

4 Vorrang von Sicherheit und Pünktlichkeit

Die Mitarbeiter haben in erster Linie für Sicherheit, dann für Pünktlichkeit des Bahnbetriebs zu sorgen. Dies geht allen anderen Tätigkeiten vor, die ihnen übertragen sind. Die Mitarbeiter müssen, soweit erforderlich, eine richtig zeigende Uhr tragen.

Mitarbeiter dürfen Ton-, Funk-, Fernseh- oder Datenverarbeitungsgeräte nur betreiben, wenn dies für das Verrichten der ihnen übertragenen Tätigkeiten erforderlich ist.

5 Melden bei Arbeitsaufnahme und Arbeitsschluss

Für Mitarbeiter auf Betriebsstellen ist in örtlichen Zusätzen bestimmt, ob und wo sie sich bei Aufnahme und zum Schluss der Arbeit melden müssen.

6 Arbeitsübergabe, Arbeitsübernahme

Allgemein

(1) Mitarbeiter auf Betriebsstellen müssen Arbeitsübergabe und Arbeitsübernahme mit Unterschrift und genauer Zeitangabe in der in örtlichen Zusätzen bestimmten Unterlage bescheinigen. Sie müssen alle der Betriebsabwicklung dienenden Unterlagen übergeben.

Bei Arbeitsübergabe muss der übergebende Mitarbeiter den übernehmenden Mitarbeiter auf Besonderheiten hinweisen. Der übernehmende Mitarbeiter muss die Unterlagen und das Auftragsbuch sofort nach Arbeitsaufnahme einsehen. *

Arbeitsplatz verlassen

(2) Mitarbeiter auf Betriebsstellen dürfen bei durchgehender Arbeitszeit ihren Arbeitsplatz nur verlassen, wenn die Arbeitsübernahme vom übernehmenden Mitarbeiter bescheinigt worden ist. In örtlichen Zusätzen können abweichende Regeln gegeben sein.

7 Unterbrochene Arbeitszeit

Bei unterbrochener Arbeitszeit muss der Beginn und das Ende der Unterbrechung den in örtlichen Zusätzen genannten Stellen mitgeteilt werden.

Die zu übergebenden Unterlagen müssen an der in örtlichen Zusätzen bestimmten Stelle hinterlegt werden.

8 Verlassen des Stellwerks

Ein Mitarbeiter, der einem Fahrdienstleiter zugeteilt ist, darf während der Arbeitszeit den Stellwerksraum nur verlassen, wenn der Fahrdienstleiter zugestimmt hat.

9 Uhrzeitvergleich

Für Mitarbeiter auf Betriebsstellen ist in örtlichen Zusätzen geregelt, wann und wie sie die Uhrzeit vergleichen müssen.

10 Umstellen der Uhren bei Beginn und Ende der MESZ

Beim Umstellen der Uhren auf Betriebsstellen zu Beginn und Ende der mitteleuropäischen Sommerzeit (MESZ) gelten folgende Regeln:

Persönliche Uhren

(1) Die Mitarbeiter müssen am Tag der Umstellung und am folgenden Tag eine richtig zeigende Uhr tragen.

Beginn der MESZ

(2) Beim Beginn der MESZ gelten folgende Regeln:

a) Am Tag des Beginns der MESZ müssen die Mitarbeiter die persönliche Uhr bis 1.45 Uhr um eine Stunde (auf 2.45 Uhr) vorgestellt und bezüglich des minutengenauen Ganges mit einer Bahnuhr verglichen haben.

b) Mit Zeigersprung der Bahnuhren von 1.59 Uhr auf null Minuten gilt die MESZ 3.00 Uhr und ab diesem Zeitpunkt vorerst nur noch die Zeitanzeige der persönlichen Uhr.

Ende der MESZ

(3) Beim Ende der MESZ gelten folgende Regeln:

a) Die Stunde von 2.00 Uhr bis 3.00 Uhr erscheint bei Beendigung der MESZ doppelt, wobei die erste Stunde (MESZ) als 2A, die zweite Stunde - mitteleuropäische Zeit (MEZ) - als 2B bezeichnet wird. Diese Bezeichnung ist bei Aufträgen und Meldungen, die eine Stundenangabe enthalten, sowie bei den entsprechenden Einträgen in die Unterlagen der Stundenbezeichnung hinzuzufügen, z.B. 2A Uhr .... Minuten bzw. 2B Uhr .... Minuten.

b) Am Tag der Beendigung der MESZ müssen die Mitarbeiter die persönliche Uhr bis 1.45 Uhr um eine Stunde (auf 0.45 Uhr) zurückgestellt und bezüglich des minutengenauen Ganges mit einer Bahnuhr verglichen haben.

c) Mit Zeigersprung der Bahnuhren von 2A.59 Uhr auf null Minuten gilt die MEZ 2B.00 Uhr und ab diesem Zeitpunkt vorerst nur noch die Zeitanzeige der persönlichen Uhr.

Unterbrochene Arbeitszeit

(4) Auf Betriebsstellen mit unterbrochener Arbeitszeit gelten die Bestimmungen sinngemäß am Tag der Arbeitsaufnahme nach der Zeitumstellung.

Geräte mit Zeitausdruck

(5) Während der Umstellung der Bahnuhren weisen selbsttätig schreibende oder druckende Geräte mit Zeitausdruck eine falsche Uhrzeit aus. Es sind Maßnahmen zu treffen, wie sie bei Störung dieser Geräte vorgeschrieben sind. Nach Abschluss des Umstellvorgangs der Bahnuhren ist ein Probedruck durchzuführen. Wenn dabei Übereinstimmung mit der richtigen Uhrzeit festgestellt wird, gelten die Geräte wieder als ordnungsgemäß wirkend.

Unregelmäßigkeiten

(6) Wenn nach Abschluss der Umstellmaßnahmen Uhren mit abweichender Zeitanzeige angetroffen werden, gilt die Anzeige der persönlichen Uhr.

❑

zur Modulübersicht

1 Triebfahrzeugführer, Rangierbegleiter

Aufgaben übertragen

In der Regel rangiert der Triebfahrzeugführer. In örtlichen Zusätzen oder in einer Betra dürfen Aufgaben des Triebfahrzeugführers einem Rangierbegleiter übertragen sein. Der Triebfahrzeugführer darf Aufgaben einem Rangierbegleiter übertragen.

2 Besetzen der Triebfahrzeuge

Arbeitende Triebfahrzeuge besetzen

Arbeitende Triebfahrzeuge müssen beim Rangieren mit einem Triebfahrzeugführer besetzt sein. Muss der Triebfahrzeugführer Fahrweg und Signale beobachten, muss er sich bei Triebfahrzeugen mit zwei Führerräumen im vorderen Führerraum aufhalten. Sind arbeitende Triebfahrzeuge gesteuert, dürfen sie unbesetzt sein.

3 Verständigen

(1) Es gilt Folgendes:

Allgemeines

a) Mündliche Aufträge und Meldungen müssen vom Empfänger wiederholt werden. Die Wiederholung muss alle wesentlichen Angaben enthalten.

b) Bei fernmündlicher Verständigung, muss jedes Wiederholen mit den Worten „Ich wiederhole“ eingeleitet werden.

c) Die Richtigkeit der Wiederholung ist vom Mitarbeiter, der den Auftrag oder die Meldung gegeben hat, mit dem Wort „Richtig“ zu bestätigen.

Einseitig gerichtete Sprecheinrichtungen

(2) Aufträge oder Meldungen über einseitig gerichtete Sprecheinrichtungen müssen zweimal gegeben werden. Die zweite Durchsage ist mit den Worten „Ich wiederhole“ einzuleiten.

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, darf der Rangierbegleiter nur erteilen, wenn er nach Modul 408.4814 Abschnitt 4 Absatz (1) den Fahrweg beobachtet. Aufträge zum Halten muss der Triebfahrzeugführer stets ausführen, auch wenn sie nicht vom Rangierbegleiter gegeben werden.

Während der Fahrt

(6) Wenn der Rangierbegleiter den Fahrauftrag nicht über Rangierfunk erteilt, muss er mit dem Triebfahrzeugführer eine Rangierseite vereinbaren, sofern sie nicht in örtlichen Zusätzen bestimmt ist.

Wird die Sichtverbindung zwischen Triebfahrzeugführer und Rangierbegleiter unterbrochen, muss der Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeit ermäßigen, wird die Sichtverbindung nicht alsbald wieder hergestellt, muss der Triebfahrzeugführer anhalten.

Wird dem Triebfahrzeugführer die Aufnahme der Rangiersignale erschwert, muss der Rangierbegleiter einen oder mehrere Rangierer zur Weitergabe der Signale bestimmen.

4 Rangieren in Ortsstellbereichen

DBINFRA.1101Z01

Besonderheiten

(1) Besonderheiten (z. B. gestörte Bahnübergangssicherung, niedrigere Geschwindigkeit als 25 km/h) sind dem Triebfahrzeugführer von der in Absatz (3) a) genannten Stelle bekanntzugeben.

Besonderheiten bekannt geben

(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.

Zuständige Stelle

(3) Es gilt Folgendes:

a) Bevor der Triebfahrzeugführer in einen Ortsstellbereich hineinfährt, muss er sich bei der zuständigen Stelle melden oder Unterlagen einsehen. Die zuständige Stelle bzw. die Unterlagen werden in örtlichen Zusätzen genannt.

b) Bei Arbeitsaufnahme oder nach einer Arbeitsunterbrechung in einem Ortsstellbereich muss sich der Triebfahrzeugführer bei der zuständigen Stelle melden oder Unterlagen einsehen (örtliche Zusätze). Die zuständige Stelle bzw. die Unterlagen werden in örtlichen Zusätzen genannt.

Unregelmäßigkeiten

(4) Der Triebfahrzeugführer muss Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen und Fahrzeugen an die in örtlichen Zusätzen genannte zuständige Stelle melden.

Zusätzliche Regeln

(5) In örtlichen Zusätzen können zusätzliche Regeln gegeben sein, z. B. Beschreibung des Ortsstellbereiches, dessen Grenzen und weitere örtliche Regeln.

5 Verhalten bei Gefahr oder Unregelmäßigkeiten

Gefahr

(1) Wenn eine Gefahr droht, muss in eigener Verantwortung umsichtig und entschlossen alles getan werden, um die Gefahr abzuwenden oder zu mindern.

Bei Gefahr müssen Fahrzeuge angehalten werden, soweit nicht die Gefahr durch das Anhalten vergrößert wird. Eine Gefahr muss auch für Nachbargleise angenommen werden, wenn nicht einwandfrei festgestellt wird, dass die Nachbargleise befahren werden können.

(2) Bei Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen und Fahrzeugen sind folgende Regeln zu beachten:

Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen

a) Wird ein Mangel am Oberbau gemeldet oder festgestellt, müssen Maßnahmen bei Gefahr getroffen werden.

- Der Triebfahrzeugführer muss den Mangel dem Weichenwärter mitteilen.
- Der Weichenwärter muss für das Sperren des Gleises sorgen.

Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen

b) Wenn an Fahrzeugen oder Ladungen Unregelmäßigkeiten (z. B. Brandgeruch, Öl ualm, Flammen, rot glühende Radsatzlager, Pfeiftöne, blockierter Radsatz, Funken 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)

festgestellt oder solche Unregelmäßigkeiten gemeldet werden, müssen Maßnahmen bei Gefahr getroffen werden.

Nach dem Anhalten muss der Triebfahrzeugführer die Unregelmäßigkeit dem Weichenwärter mitteilen.

Der Triebfahrzeugführer muss – auch wenn er eine Unregelmäßigkeit selbst festgestellt hat – die Fahrzeuge nach der Unregelmäßigkeit absuchen und dem Weichenwärter die zu treffenden Maßnahmen mitteilen.

Sonstiges

c) Hält eine Rangierfahrt unvorhergesehen, außer wegen Haltstellung eines Signals, muss der Triebfahrzeugführer die Ursache umgehend ermitteln.

d) Wenn an einem Halt zeigenden Signal unzulässig vorbeigefahren worden ist, muss sofort angehalten und nach dem Anhalten sofort der Weichenwärter verständigt werden. Dies gilt auch bei einer PZB-Zwangsbremsung an einem Signal, das Signal Sh 1, Ra 12 (DV 301) oder Kennlicht zeigt.

6 Nachweis

(1) Vorgänge, Aufträge oder Meldungen sind schriftlich nachzuweisen, wenn dies in den Regeln der Module 408.4801 – 4851 oder in örtlichen Zusätzen angeordnet ist. In örtlichen Zusätzen ist vorgeschrieben, in welchen Unterlagen der schriftliche Nachweis zu führen ist.

(2) Es dürfen Abkürzungen nach Modul 408.4801A02 verwendet werden. Abkürzungen dürfen zusammengesetzt werden.

7 Örtliche Besonderheiten

Örtliche Besonderheiten sind in örtlichen Zusätzen bekannt gegeben.

zur Modulübersicht

1 Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt

Übergang am Signal

(1) Eine Rangierfahrt, die in eine Zugfahrt übergehen soll, muss am nächsten Hauptsignal – bei einem Gruppensignal am zugehörigen Sperrsignal – nicht angehalten werden, wenn die Voraussetzungen für die Abfahrt des Zuges erfüllt sind. Bei Gruppensignalen ohne Lichtsperrsignal oder hohes Formsperrsignal ist dies nicht zugelassen.

Die Zugfahrt beginnt mit Vorbeifahrt der Spitze der Rangierfahrt an den genannten Signalen.

Baugleis

(2) Der Übergang einer Rangierfahrt, die ein Baugleis verlässt, ohne Halt in eine Zugfahrt ist nicht zugelassen. In einer Betra können zusätzliche Regeln gegeben sein.

Anschlussstelle

(3) Für den Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt, die eine Anschlussstelle verlässt, sind zusätzliche Regeln in örtlichen Zusätzen gegeben.

* 2 Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen

* (1) Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen sind für Weichenwärter in örtlichen Zusätzen genannt, und zwar auf Strecken, die zugelassen sind für Züge, deren Zuggattungsbezeichnung ergänzt ist durch

* - „-L“ für Fahrzeuge mit der Anschrift „LNT“,
* - „-D“ für Fahrzeuge mit Gattungsbuchstaben DA, DAB oder DB,
* - „-W“ für Fahrzeuge mit wirkender Wirbelstrombremse,
* - „E“ für Fahrzeuge der Baureihen 85 4010 und 85 4110

* (2) In örtlichen Zusätzen sind Bahnhofsgleise genannt, die von Schneeräumfahrten – außer Schneepflügen, die mit dem Triebfahrzeug fest verbunden sind – nicht befahren werden dürfen.

❑

zur Modulübersicht

1 Verständigen

(1) Es gilt Folgendes:

a) Verständigung durch Triebfahrzeugführer:

1. Bevor Fahrzeuge bewegt werden, muss der Triebfahrzeugführer den Weichenwärter über Ziel, Zweck und Besonderheiten (z. B. Lü-Sendung, außergewöhnliche Länge, Kleinwagenfahrt, Fahrzeuge mit wirkender Wirbelstrombremse, Fahrzeuge der BR 85 4010 und 85 4110 oder Personenzugwagen, die Doppelstockfahrzeuge sind) der Fahrzeugbewegung verständigen. **Triebfahrzeugführer** Ergänzung

   Wenn dem Triebfahrzeugführer Ziel oder Zweck der Fahrzeugbewegung nicht bekannt ist, muss er diese mit dem Weichenwärter vereinbaren.

2. Der Triebfahrzeugführer muss den Weichenwärter nicht über Ziel und Zweck verständigen, **Verzicht**

   - 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 der Triebfahrzeugführer Fahrzeuge in ein Gleis - außer in ein Baugleis - einsetzt, muss er den Weichenwärter verständigen.

c) Bevor der Triebfahrzeugführer im Baugleis rangiert oder Fahrzeuge in ein Baugleis einsetzt, muss er die in der Betra genannte Person verständigen. In der Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

d) Bevor Fahrzeuge bewegt werden, muss der Triebfahrzeugführer verständigen:

1. beteiligte Rangierer über Ziel und Zweck 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 muss der Triebfahrzeugführer Personen, die sich an oder in diesen Fahrzeugen befinden, verständigen. Es können zusätzliche Regeln gegeben sein.

Rangierbegleiter

(2) Verständigung durch Rangierbegleiter:

a) Der Rangierbegleiter muss die Verständigung nach Absatz (1) durchführen, wenn ihm diese Aufgaben übertragen worden sind.

b) Wenn der Rangierbegleiter den Weichenwärter nach Absatz (1) a) verständigt, muss er den Triebfahrzeugführer über Ziel und Zweck der Fahrzeugbewegung und über Besonderheiten, die bei der Fahrzeugbewegung zu beachten sind, verständigen.

Weichenwärter

(3) Verständigung durch Weichenwärter:

a) Der Weichenwärter muss dem Triebfahrzeugführer Besonderheiten (z. B. gestörte Bahnübergangssicherung, erloschenes Signal, abgeschaltete oder gestörte Oberleitung, besonderer Fahrweg, vorübergehend niedrigere Geschwindigkeit als 25 km/h) mitteilen, die beim Durchführen der Bewegung zu beachten sind. Er muss die Besonderheiten dem Rangierbegleiter mitteilen, wenn er ihn über Ziel und Zweck verständigt hat.

Wenn eine Rangierfahrt in ein gesperrtes Gleis eingelassen werden soll, in dem der Triebfahrzeugführer Beschäftigte warnen muss, muss der Weichenwärter dies dem Triebfahrzeugführer mitteilen; hierbei muss er die Lage der Arbeitsstelle angeben.

b) Bei regelmäßig wiederkehrenden Fahrten mit dem Triebfahrzeug eines Zuges (z. B. Vorziehen von Fahrzeugen zum Kuppeln von Zugteilen, Abstellen von Fahrzeugen, Fahrten von und zum Zug) muss der Weichenwärter den Triebfahrzeugführer verständigen, wenn sich der Zweck der Fahrt geändert hat oder vom Ziel abgewichen werden soll.

c) Der Weichenwärter muss verständigen

1. den benachbarten Weichenwärter, 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 muss der Weichenwärter keine Besonderheiten nach a) mitteilen und nicht nach b) oder c) verständigen. In der Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

2 Fahrbereitschaft feststellen

Allgemein

(1) Bevor Fahrzeuge bewegt werden, muss der Triebfahrzeugführer Folgendes feststellen:

a) Gemeinsam zu bewegende Fahrzeuge müssen untereinander gekuppelt sein, ausgenommen beim Beidrücken oder an Trennstellen abzustoßender oder ablaufender Fahrzeuge.

b) Die Bremsen müssen gelöst sein.

c) Die zu bewegenden Fahrzeuge dürfen nicht durch Hemmschuhe oder Radvorleger festgelegt sein.

d) Mitfahrende müssen verständigt sein.

e) Außentüren von Reisezugwagen müssen geschlossen sein.

f) Soweit erforderlich muss die Bremsprobe ausgeführt oder die besetzten Handbremsen auf ihre Wirksamkeit geprüft sein.

g) Beim Abstoßen oder Ablaufen müssen 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.

DB.4813 2 (4)

Bevor auf Zusatzanlagen Fahrzeuge bewegt werden, muss der Triebfahrzeugführer außerdem Folgendes feststellen:

a) Ladearbeiten müssen eingestellt und Personen, die sich zum Be- und Entladen im Wagen befinden, ausgestiegen sein.

b) Lose Fahrzeugteile müssen ordnungsgemäß festgelegt und bewegliche Fahrzeugeinrichtungen richtig gestellt und verriegelt und Wagendecken befestigt sein.

c) Der lichte Raum muss frei sein; hierzu gehört auch das Entfernen von an Fahrzeugen angeschlossenen Ver- oder Entsorgungseinrichtungen.

Rangierbegleiter

(3) Die Feststellungen nach den Absätzen (1) oder (2) muss der Rangierbegleiter treffen, wenn ihm diese Aufgaben übertragen worden sind.

Ergänzung

3 Zustimmen

(1) Es gilt Folgendes:

Allgemein

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

b) Der Weichenwärter darf 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 Zuges muss der Weichenwärter die Erlaubnis des Fahrdienstleiters einholen. Beim Rangieren an der Spitze eines anzeigegeführten Zuges darf der Fahrdienstleiter die Erlaubnis nur erteilen, wenn er alle für den Zug von der LZB oder von ETCS dunkel geschalteten Hauptsignale in Haltstellung gebracht hat und, wenn es der Triebfahrzeugführer bei LZB gefordert hat, der Zug Befehl 14.9 mit dem Wortlaut „Sie dürfen sich aus der LZB entlassen“ erhalten hat.

5. Der Weichenwärter muss 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 ihm bestätigt haben, dass er das Rangieren durch Befehl 14.1 erlaubt hat.

   Die Nummer der Einfahrweiche in Einfahrgleisen ohne Signal Ra 10 ist in örtlichen Zusätzen genannt.

Wenn eine Rangierfahrt über den Rangierbezirk eines Weichenwärters 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.

Wenn bei Gleisbildstellwerken mit Weichenlaufkette keine Rangierstraße vorhanden ist, muss der Weichenwärter die Weichenlaufkette abschalten oder sperren. Wenn dies nicht möglich ist, muss er die für das Einstellen des Fahrwegs benötigten Weichen gegen Umstellen einzeln sperren.

Wenn bei Gleisbildstellwerken keine Rangierstraße vorhanden ist, muss der Weichenwärter bei der Bauform GS II eine Zughilfsstraße, bei den Bauformen GS II Sp 64b oder GS III Sp 68 eine Zugstraße mit Signalbedienungsausschaltung benutzen. Wenn dies nicht möglich ist, muss er die Weichenlaufkette abschalten oder sperren oder die benötigten Weichen, Gleissperren und Kreuzungen bedienungsmäßig ausschalten oder gegen Umstellen sperren.

c) Der Weichenwärter darf Fahrzeugbewegungen, die nach örtlichen Zusätzen nach 408.4841 Abschnitt 6 Absatz (1) während einer Zugfahrt verboten sind, nur zustimmen, wenn der Fahrdienstleiter bestätigt hat, dass die Zugfahrt nicht zugelassen ist und für die in örtlichen Zusätzen genannten Signale, mit denen die Zugfahrt zugelassen wird, Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sind. Bei Relaisstellwerken muss der Fahrdienstleiter an der Taste für das Einschalten des Selbststellbetriebs eine Hilfssperre anbringen.

d) Der Weichenwärter kann zustimmen

   1. durch Signal Sh 1 oder Ra 12 (DV 301) - in örtlichen Zusätzen können zusätzliche Regeln gegeben sein -,
   2. mündlich oder
   3. durch Hochhalten eines Arms oder einer weißleuchtenden Handleuchte, wenn er nicht durch ein Signal oder mündlich zustimmen kann.

Verzicht

408.4841 6 (1)

(2) Eine Zustimmung des Weichenwärters ist in folgenden Fällen nicht erforderlich:

a) Der Triebfahrzeugführer soll mit einer regelmäßig wiederkehrenden Rangierfahrt zum Kuppeln von Zugteilen vorziehen.

b) In Einfahrstumpfgleisen sollen 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. Die hierfür zugelassenen Gleise sind in örtlichen Zusätzen genannt. *

c) Ein Triebfahrzeug soll zum Kuppeln oder Entkuppeln von Fahrzeugen aufdrücken oder nach dem Entkuppeln geringfügig vorziehen, damit die Fahrzeuge getrennt stehen. *

*

d) Für das Beidrücken werden Förderanlagen oder von einem Ablaufrechner gesteuerte Lokomotiven verwendet. 408.4841 6 (1)

e) Einzelne Wagen oder Wagengruppen sollen beim Beladen oder Entladen verschoben werden; die hierfür zugelassenen Gleisabschnitte sind in örtlichen Zusätzen angegeben.

f) Im Baugleis soll rangiert werden.

(3) Es gelten folgende Sonderfälle: **Sonderfälle**

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

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

c) 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 stimmt die in der Betra genannte Person mündlich zu. In der Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

(4) Der Weichenwärter darf dem Rangieren in einem Gleis, das zur Sicherung von Personen gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesperrt ist, nicht zustimmen. **Verbot**

4 Wechsel in ETCS-Betriebsart SH

Der Triebfahrzeugführer darf auf Strecken mit ETCS in ETCS-Betriebsart IS oder NP wechseln, wenn der Wechsel in ETCS-Betriebsart SH nicht möglich ist.

zur Modulübersicht

zu 408.4813

1 Verständigen

Ergänzung:

(1) Es gilt Folgendes: **Triebfahrzeugführer**

a) Verständigung durch Triebfahrzeugführer:

1. ....

- Im Streckenbuch oder in örtlichen Zusätzen können Gleisabschnitte mit unzureichender Belegung von 42 oder 100 Hz-Gleisstromkreisen bekanntgegeben sein. Bevor in diesen Gleisabschnitten Fahrzeuge, die entweder **„Fz-G“** *

  - mit „Fz-G“ gekennzeichnet oder
  - als „Fz-G“ bekannt gegeben sind,

  bewegt werden dürfen, muss der Triebfahrzeugführer den Weichenwärter über diese Besonderheit „Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 oder 100 Hz-Gleisstromkreisen“ verständigen. *

- Wird außerplanmäßig mit einem elektrischen Triebfahrzeug z. B. beim Aussetzen eines Schadwagens auf einem Bahnhof rangiert, muss der Triebfahrzeugführer den Weichenwärter über die Besonderheit, dass mit einem Triebfahrzeug mit gehobenem Stromabnehmer rangiert wird, verständigen. **Elektrische Triebfahrzeuge**

d) Bevor Fahrzeuge bewegt werden, muss der Triebfahrzeugführer verständigen:

3. den mit der Fahrwegbeobachtung beauftragten Rangierbegleiter, über die Besonderheit, dass mit einem elektrischen Triebfahrzeug mit gehobenem Stromabnehmer rangiert wird.

2 Fahrbereitschaft feststellen

Ergänzung:

(4) Die Feststellungen nach Modul 408.4813 Abschnitt 2 Absatz (2) sind auch zu treffen, wenn Fahrzeuge nach Arbeiten im Baugleis oder im gesperrten Bahnhofsgleis bewegt werden sollen. **Baugleis, gesperrtes Gleis**

❑

zur Modulübersicht

1 Bestätigen durch den Rangierbegleiter

Betätigen

Wenn der Rangierbegleiter Aufgaben des Triebfahrzeugführers wahrnimmt, muss er die Ausführung der Aufgaben dem Triebfahrzeugführer bestätigen.

Erteilt der Rangierbegleiter Fahrauftrag, braucht er die Ausführung der in Abschnitt 2 Nr. 1 bis 3 genannten Aufgaben nicht zu bestätigen.

2 Fahrauftrag

Bedingungen

Der Rangierbegleiter darf Fahrauftrag erteilen, wenn:

1. die Beteiligten verständigt worden sind,
2. die Fahrbereitschaft festgestellt worden ist und
3. die Zustimmung des Weichenwärters gegeben ist.

Der Fahrauftrag darf durch Rangiersignal oder mündlich erteilt werden. Beim Wechsel der Fahrtrichtung muss stets ein neuer Fahrauftrag erteilt werden.

3 Geschwindigkeiten

(1) Es gilt Folgendes:

Stellen

a) Beim Rangieren muss der Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeit so regeln, dass er

- vor Halt gebietenden Signalen,
- vor Fahrzeugen,
- vor Gefahrstellen, die einen Halt erfordern (örtliche Zusätze oder Betra) oder
- an der beabsichtigten Stelle

anhalten kann.

Geschwindigkeiten

b) Die Geschwindigkeit, mit der höchstens gefahren werden darf, beträgt 25 km/h, beim Rangieren im Baugleis 20 km/h. In örtlichen Zusätzen oder in einer Betra kann eine niedrigere Geschwindigkeit vorgeschrieben sein.

Gleisbogen

(2) In örtlichen Zusätzen sind Regeln für das Befahren von Gleisbogen mit einem Radius von weniger als 150 m gegeben.

4 Fahrweg beobachten

Triebfahrzeugführer

(1) Bei jeder Fahrzeugbewegung muss der Triebfahrzeugführer den Fahrweg und seine Signale beobachten und darauf achten, dass

1. der Fahrweg frei ist, 408.4811 3 (5)
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.

(2) In Ablaufanlagen mit technischen Einrichtungen zur Überwachung des Beidrückens können zu Absatz (1) Nr. 5 in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.

Beschäftigte warnen

(3) Wenn in einem Baugleis rangiert wird oder der Weichenwärter dem Triebfahrzeugführer mitgeteilt hat, dass in einem gesperrten Bahnhofsgleis Beschäftigte gewarnt werden müssen, gilt Folgendes:

1. Die Spitze der Rangierfahrt muss mit mindestens einem weißen Licht gekennzeichnet sein.
2. Die Rangierfahrt muss luftgebremst durchführt werden.
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 darf verzichtet werden, wenn
   - nur ein Fahrzeug geschoben wird und
   - der Triebfahrzeugführer den Fahrweg beobachten kann und
   - eine Person unmittelbar vor Ingangsetzen der Fahrt das Freisein des Fahrwegs von Beschäftigten direkt vor dem ersten Fahrzeug feststellt.
4. Wenn sich der Triebfahrzeugführer an der Spitze der Rangierfahrt, aber nicht im Führerraum befindet, muss er mit einem Signalhorn ausgerüstet sein. Wenn ein Rangierbegleiter die Spitze der Rangierfahrt besetzt, muss dieser in Funkkontakt mit dem Triebfahrzeugführer stehen, einen Luftbremskopf verwenden und mit einem Signalhorn ausgerüstet sein.
5. Der Triebfahrzeugführer darf mit höchstens 20 km/h fahren.
6. Der Mitarbeiter an der Spitze der Rangierfahrt muss Personen an und im Gleis mit Signal Zp 1 warnen.
7. Die Rangierfahrt muss vor im Gleis befindlichen Personen anhalten, wenn diese das Gleis nicht verlassen.

In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

(4) Es gilt Folgendes:

Rangierbegleiter

a) Aufgaben nach Absatz (1) darf der Rangierbegleiter nur wahrnehmen, wenn
   - sie ihm übertragen worden sind und
   - der Triebfahrzeugführer die Aufgaben selbst nicht wahrnimmt.

b) Beim Rangieren im Baugleis muss der Rangierbegleiter Signal Zp 1 nach Ril 301.0901 geben.

* c) Wenn der Rangierbegleiter nicht gleichzeitig den Fahrweg mit seinen Signalen beobachten und Verbindung zum Triebfahrzeugführer halten kann, darf er eine dieser Aufgaben einem Rangierer übertragen.

(5) Beim Rangieren mit Lü-Sendungen muss der Triebfahrzeugführer oder Rangierbegleiter feste Gegenstände am Gleis, Fahrzeuge in Nachbargleisen und die Sendungen selbst beobachten. Ein in der Beförderungsanordnung ausgesprochenes Verbot des Fahrtrichtungswechsels gilt nicht. **Lü-Sendungen**

5 Freien Fahrweg ansagen

(1) Es gilt Folgendes:

a) Mit Rangierfahrten, bei denen **Bedingungen**

- sich der Triebfahrzeugführer an der Spitze in einem Führerraum befindet,
- 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)

darf bis zu 40 km/h gefahren werden, wenn der Weichenwärter den freien Fahrweg angesagt hat.

Bei der Beobachtung des Fahrwegs darf damit gerechnet werden, dass die Bedingungen nach Abschnitt 4 Absatz (1) Nr. 1 und 2 erfüllt sind.

(2) Der Weichenwärter darf den freien Fahrweg ansagen, wenn **Bedingungen**

1. dies in örtlichen Zusätzen zugelassen ist,
2. er den Fahrweg bis zu dem Signal eingestellt hat, das Ziel oder Zwischenziel der Rangierfahrt ist und
3. er festgestellt hat, dass der Fahrweg frei von Fahrzeugen ist.

Die Ansage des freien Fahrwegs lautet: „Fahrweg bis (Bezeichnung des Signals) frei“. Einseitig gerichtete Sprecheinrichtungen dürfen für die Ansage nicht verwendet werden.

(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 örtlichen Zusätzen bestimmt sein, dass auf die Ansage verzichtet wird. **örtliche Zusätze**

6 Gleiswaagen befahren

In örtlichen Zusätzen ist angegeben, wenn

a) nicht mit gebremsten Fahrzeugen über Gleiswaagen gefahren werden darf, oder

b) Hemmschuhe nicht auf, unmittelbar vor oder hinter Gleiswaagen zum Anhalten von Fahrzeugen aufgelegt werden

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 die in örtlichen Zusätzen gegebenen Regeln beachtet werden.

8 Ablaufberge befahren

Ausrundungsradien

Güterwagen mit dem Zeichen  dürfen keinen Ablaufberg befahren, dessen Ausrundungsradius 250 m oder kleiner ist. Alle übrigen Fahrzeuge mit dem Zeichen  dürfen keinen Ablaufberg befahren.

Fahrzeuge mit einer Zahl unter dem Zeichen, z. B. 

, dürfen Ablaufberge mit einem Ausrundungsradius unter dem angegebenen Wert nicht befahren.

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 örtlichen Zusätzen 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) Es gilt Folgendes:

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 der Triebfahrzeugführer oder Rangierbegleiter zugestimmt hat. Die Personen müssen über die von ihnen wahrzunehmenden Aufgaben unterrichtet werden.

Kraftfahrzeuge usw.

(2) Mit Kraftfahrzeugen, Spillanlagen, Seilwinden oder Wagenschiebern dürfen Fahrzeuge nur bewegt werden, wenn es in örtlichen Zusätzen zugelassen ist.

Baugleis

(3) Im Baugleis dürfen keine Fahrzeuge verschoben werden.

❑

1 Grundstellung von Weichen, Gleissperren oder Sperrsignalen

Grundstellungen

Ist bei Gleisbildstellwerken für Weichen oder Gleissperren ausnahmsweise eine Grundstellung erforderlich, ist dies in örtlichen Zusätzen bestimmt.

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

2 Weiche oder Gleissperre umstellen

Umstellen

Bevor eine Weiche oder Gleissperre umgestellt wird, ist festzustellen, dass die Weiche oder Gleissperre nicht mit Fahrzeugen besetzt ist. Der Bediener darf einen anderen Mitarbeiter nach entsprechender Einweisung beauftragen, die Feststellung zu treffen.

Ergänzung

3 Reihenfolge beim Stellen von Weichen oder Gleissperren

Reihenfolge

Beim Stellen ferngestellter Weichen oder Gleissperren für Rangierfahrten - ausgenommen auf Rangierstraßen - muss zuerst die in Fahrtrichtung entfernteste und zuletzt die der Rangierfahrt am nächsten liegende Weiche oder Gleissperre gestellt werden. Dies gilt auch für das Abstoßen, sofern in örtlichen Zusätzen nicht Ausnahmen zugelassen sind.

4 Umstellverbot von Weichen

Verbot

Weichen im Baugleis dürfen in der Regel nicht umgestellt werden.

Maßnahmen

Folgende Sperren sind anzubringen bzw. einzugeben:

a) Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk: Hilfssperre an den Hebeln der Weichen.

b) Im Relaisstellwerk

- Einzelsperrung der Weichen.
- Wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, muss der Bediener an den Tasten der Weichen Hilfssperren anbringen.

  Zusätzlich muss der Bediener - wo vorhanden - die Weichenlaufkette sperren oder den Weichenselbstlauf abschalten.
- Wenn der Bediener die Weichenlaufkette nicht sperren oder den Weichenselbstlauf nicht abschalten kann, muss er Hilfssperren an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Rangierstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im Zielabschnitt der Rangierstraßen.
- Bedienungsausschaltung der Weichen.

c) Im Elektronischen Stellwerk Einzelsperrung der Weichen.

d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.

Durch ein „W“ gekennzeichnete ortsgestellte Weichen müssen durch Handverschluss gesichert werden.

In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

5 Stellen durch Rangierpersonal

Stellen

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.

6 Ortsgestellte Weichen ohne Spitzenverschluss befahren

Weichenhebel

Wenn ortsgestellte Weichen ohne Spitzenverschluss gegen die Spitze befahren werden sollen, muss der Weichenhebel während des Befahrens kräftig niedergedrückt werden. Steht beim Befahren mehrerer solcher Weichen nur ein Mitarbeiter zur Verfügung, muss er die erste Weiche entsprechend bedienen und die anderen Weichen beaufsichtigen.

7 Rangierfahrten mit Reisenden

Nicht gesicherte Fahrwege

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

8 Handverschluss

Anlässe

(1) Beim Rangieren müssen Weichen, die gegen die Spitze befahren werden, durch Handverschluss gesichert werden, wenn

a) sie abgebunden und nicht mit Hebelgewichten versehen sind,

b) die Überwachungseinrichtung einer elektrisch gestellten Weiche eine Störung anzeigt und der Stellstrom nicht abgeschaltet ist oder

c) eine Fachkraft dies bei Arbeiten vorgeschrieben hat.

(2) Ist eine Weiche mit Handverschluss 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert, darf sie mit höchstens 5 km/h befahren werden.

9 Verschlüsse an Weichen gestört

EZMG-Stellwerke

(1) Wenn bei EZMG-Stellwerken an einer Weiche der Innenverschluss oder eine Stellstange nicht in Ordnung sind, darf die Weiche nur befahren werden, wenn beide Weichenzungen durch Handverschluss gesichert sind.

(2) Bei EZMG-Stellwerken dürfen abgebundene Weichen ohne Weichenverschluss nur befahren werden, wenn sie durch Handverschluss oder eine andere Vorkehrung örtlich gesichert sind.

10 Zungenvorrichtung

Verschlüsse nicht in Ordnung

(1) Weichen, deren Zungen- oder Herzstückverschlüsse nicht in Ordnung sind, dürfen nur befahren werden, wenn sie durch Handverschlüsse gesichert sind oder eine Fachkraft andere Vorkehrungen zur Sicherung getroffen hat.

(2) Weichen mit unvollständiger Zungenvorrichtung müssen in der befahrenen Stellung durch Handverschluss gesichert werden.

11 Gestörte Gleissperren

Gleissperren gestört

Gestörte Gleissperren müssen vom Bediener überblickt und gegen unberechtigten Eingriff geschützt werden. Ist das nicht möglich, darf auf dem Gleis, in dem die Gleissperre liegt, keine Fahrt stattfinden.

12 Weichensignal oder Signal einer Gleissperre gestört

Signale gestört

Ein Weichensignal oder Signal einer Gleissperre, das der Bewegung der Weiche bzw. der Gleissperre nicht folgt, ist zu verdecken.

13 Weichen, Gleissperren, Sperrsignale oder Wartezeichen durch Sperre sichern

Sicherungsmaßnahmen

Wenn Weichen oder Gleissperren gestört sind oder wenn verhindert werden muss, dass Weichen, Gleissperren, Sperrsignale oder Wartezeichen umgestellt werden, muss der Bediener folgende Sperren anbringen bzw. eingeben:

a) Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk: Hilfssperre an den Hebeln der Weichen, Gleissperren oder Sperrsignale bzw. an der Bedienungseinrichtung der Wartezeichen.

b) Im Relaisstellwerk:

- Einzelsperrung der Weichen, Gleissperren, Sperrsignale oder Wartezeichen.
- Wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, muss der Bediener Hilfssperren an den Tasten der Weichen, Gleissperren oder Sperrsignale anbringen.

  Zusätzlich muss der Bediener - wo vorhanden - die Weichenlaufkette sperren oder den Weichenselbstlauf abschalten.
- Wenn der Bediener die Weichenlaufkette nicht sperren oder den Weichenselbstlauf nicht abschalten kann, muss er Hilfssperren an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Rangierstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im Zielabschnitt der Rangierstraßen oder die Weichen durch Handverschluss sichern.
- Bedienungsausschaltung der Weichen.

c) Im Elektronischen Stellwerk: Einzelsperrung der Weichen, Wartezeichen, Gleissperren oder Sperrsignale.

d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.

Durch ein „W“ gekennzeichnete ortsgestellte Weichen müssen durch Handverschluss gesichert werden.

In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

14 Weichen umkurbeln

Anderer Mitarbeiter

Ein Bediener einer Weiche mit elektrischem Antrieb darf einen anderen Mitarbeiter nach entsprechender Einweisung beauftragen, die Weiche umzukurbeln.

15 Auffahren von Weichen

Maßnahmen

(1) Weichen dürfen nicht aufgefahren werden. Wurden sie dennoch aufgefahren, 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, sind Maßnahmen wie bei Gefahr zu treffen.

16 Flachkreuzungen

Flachkreuzungen

Für Flachkreuzungen sind die Bestimmungen für Weichen sinngemäß anzuwenden.

17 Vorbeifahrt an Signalen

Ortsfeste Signale

(1) Ortsfeste Signale gelten für Rangierfahrten nur, wenn sie sich in der beabsichtigten Fahrtrichtung vor der Spitze der Rangierfahrt befinden.

Wechsel der Fahrtrichtung

(2) Wo Hauptsignale, Sperrsignale oder Wartezeichen vorhanden sind, ist, wenn es möglich ist, beim Wechsel der Fahrtrichtung bis hinter ein Signal der Gegenrichtung zu fahren.

Mündliche Zustimmung

(3) Kann das Signal Sh 1 oder Ra 12 (DV 301) nicht gezeigt werden, muss der Bediener die Zustimmung zur Vorbeifahrt am

- Hauptsignal,
- Sperrsignal,
- Wartezeichen oder *
- Signal Ne 14, welches nicht an einem Haupt- oder Sperrsignal aufgestellt ist, * *

mündlich erteilen, wenn die Rangierfahrt vor dem Signal hält.

Gültigkeit der Signale

(4) Für Rangierfahrten im Baugleis oder für Rangierfahrten, die in ein Baugleis fahren, können in einer Betra Signale für nicht gültig erklärt sein.

18 Signale auf Halt stellen

Gefahr

Bei Gefahr müssen die Signale am Fahrweg sofort auf Halt gestellt werden. Sonst dürfen Signale auf Halt gestellt werden, wenn der Bediener zuvor den Triebfahrzeugführer oder Rangierbegleiter verständigt hat und die Fahrzeuge halten.

❑

zu 408.4815

2 Weiche oder Gleissperre umstellen

Ergänzung:

mechanisch ortsgestellte Weichen

Zur Vermeidung von Entgleisungen muss grundsätzlich vor spitz zu befahrenden mechanisch ortsgestellten Weichen angehalten werden. Dabei ist neben der richtigen Stellung auch die richtige Endlage festzustellen. Diese Feststellung muss durch Nachdrücken des Hebelgewichtes getroffen werden. Eine augenscheinliche Kontrolle ist hierfür nicht ausreichend.

Dabei ist zu beachten:

- Wenn eine Weiche stumpf befahren, diese weder geräumt noch freigefahren ist und dann ein Fahrtrichtungswechsel vorgenommen wird, muss die Feststellung der Endlage bereits vor dem stumpf Befahren für das spätere spitz Befahren getroffen werden.
- Ein erforderliches Anhalten ist im Rahmen der Verständigung beim Rangieren zu berücksichtigen.

Ausgenommen von dieser Regel sind

- Rückfallweichen,
- Weichen, die mit Riegelschloss oder Handverschluss verschlossen sind,
- Weichen in Sonderbauform ohne Hebelgewicht und
- Weichen, die gemäß örtlicher Regelung von einem Wärter, Posten oder einem anderen Mitarbeiter bedient werden.

* Auf das Anhalten kann ebenfalls verzichtet werden, wenn
* die Feststellung der richtigen Endlage von einem Rangierbegleiter getroffen wird oder bereits bei einer vorherigen Rangierbewegung selbst getroffen wurde und sicher ausgeschlossen werden kann, dass die Weiche zwischenzeitlich befahren oder gestellt worden ist.

❑

zur Modulübersicht

1 Bahnübergänge sichern

(1) Vor dem Befahren von Bahnübergängen sind die Schranken zu schließen und bei Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen die zusätzlichen Regeln in örtlichen Zusätzen oder in einer Betra gegebenen Weisungen zu beachten. **Technische Sicherung**

(2) Ist die technische Sicherung ausgefallen, muss vor dem Bahnübergang angehalten werden. **Technische Sicherung ausgefallen**

* Wenn ein Rangierbegleiter anwesend ist, darf der Triebfahrzeugführer mit Schrittgeschwindigkeit weiterfahren, wenn der Bahnübergang durch den Rangierbegleiter als Posten gesichert ist und Wegebenutzer und Posten durch Signal Zp 1 gewarnt sind. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat, muss der Bahnübergang schnellstens geräumt werden. **Sicherung durch Rangierbegleiter**

* Wenn der Bahnübergang durch einen Posten oder den Rangierbegleiter gesichert wird, hat der Posten/Rangierbegleiter folgende Aufgaben: **Sicherung durch Posten**

* - Der Posten trägt mindestens eine Warnweste.

* - Der Posten stellt sich auf Höhe der Andreaskreuze am Rand der Straßenfahrbahn gut sichtbar für den Straßenverkehr auf und hält ausreichend Abstand zum Gleis, in der Regel denselben Abstand wie Andreaskreuze, mindestens aber 3,0 m von Gleismitte.

* - Der Posten beobachtet den Straßenverkehr und entscheidet, in welcher Fahrtrichtung und von welcher Seite des Gleises er zuerst den Straßenverkehr anhält.

* - Der Posten darf die Straße nur bei einer ausreichend großen Lücke zwischen Fahrzeugen betreten oder wenn der Verkehr bereits zum Stillstand gekommen ist.

* - Der Posten gibt die Zeichen

„Anhalten“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes)

und anschließend

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

* - Der Posten muss die Zeichen bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter mit rotleuchtender Handleuchte geben. Für das Geben der Tageszeichen muss er – soweit vorhanden – eine rotweiße Signalfahne benutzen.

* - Wenn der Posten den Straßenverkehr aus mehreren Richtungen anhalten muss, muss er bei der ersten Fahrtrichtung das Anhalten des Fahrzeugs eindeutig erkennen.

* - Den Fahrer dieses Fahrzeugs muss er zum weiteren Halten auffordern, ehe er sich der nächsten Fahrtrichtung zuwendet.

* Beim Über ueren der Straßenfahrbahn achtet er darauf, dass er durch den Straßenverkehr nicht gefährdet wird.

* Er fordert die Verkehrsteilnehmer auch für die nächste Fahrtrichtung in der oben beschrieben Weise zum Anhalten auf.

Der Posten muss die Postensicherung so lange aufrechterhalten, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat. Anschließend darf er den Bahnübergang verlassen. *

Sicherung durch Triebfahrzeugführer

Wenn kein Rangierbegleiter anwesend ist, muss der Triebfahrzeugführer vor der Weiterfahrt die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 warnen. Danach darf er mit Schrittgeschwindigkeit auf den Bahnübergang fahren. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat, muss der Bahnübergang schnellstens geräumt werden. *

Bahnübergang nicht technisch gesichert

(3) Ist der Bahnübergang nicht technisch gesichert, muss der Bahnübergang nach Absatz (2) gesichert werden, soweit nicht in örtlichen Zusätzen eine andere Art der Sicherung zugelassen ist.

2 Andere Übergänge

(1) Vor höhengleichen Übergängen zu den Bahnsteigen muss der Triebfahrzeugführer Rangierfahrten anhalten, wenn Reisende gefährdet werden können. Soweit erforderlich, muss der Triebfahrzeugführer die Reisenden vor der Weiterfahrt warnen. In örtlichen Zusätzen 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 örtlichen Zusätzen.

❑

1 Ladestellen mit Oberleitung

(1) Es gilt Folgendes:

Bedingungen für das Einschalten

a) Die Oberleitung von Ladegleisen darf nur eingeschaltet werden, wenn diese von Triebfahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer befahren werden müssen. Sie darf erst eingeschaltet werden, wenn der Triebfahrzeugführer alle im Gleisbereich Tätigen verständigt hat und sie die Plätze verlassen haben, von denen aus eine gefährliche Annäherung an unter Spannung stehende Teile der Oberleitung unbeabsichtigt möglich wäre. Die Oberleitung darf nicht zu einer vorher vereinbarten Zeit eingeschaltet werden.

b) Der Rangierbegleiter muss die im Gleisbereich Tätigen verständigen, wenn ihm diese Aufgabe übertragen worden ist.

(2) Es gilt Folgendes:

Reihenfolge der Handlungen

a) Weichen für die Fahrt in das Ladegleis dürfen erst umgestellt werden, wenn die Oberleitung eingeschaltet ist. Sobald das elektrische Triebfahrzeug das Ladegleis nach der Bedienung wieder verlassen oder im Ladegleis stehend den Stromabnehmer gesenkt hat, müssen die Weichen zurückgestellt werden. Danach muss die Oberleitung wieder abgeschaltet und der Dreikant-Steckschlüssel verwahrt werden. Erst dann darf die Erlaubnis gegeben werden, das Ladegeschäft fortzusetzen.

b) Der Rangierbegleiter muss die Oberleitung ein- bzw. ausschalten oder die Weichen umstellen bzw. zurückstellen, wenn ihm diese Aufgaben übertragen worden sind. Es gelten die Regeln nach a) und nach Absatz (1) a).

Zugangsweichen sichern

(3) Der Bediener muss ferngestellte Zugangsweichen in abweisende Stellung bringen. Er muss folgende Sperren anbringen bzw. eingeben:

a) Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk: Hilfssperre am Hebel der Zugangsweiche.

b) Im Relaisstellwerk:

- Einzelsperrung der Zugangsweiche.
- Wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, muss der Bediener eine Hilfssperre an der Taste der Zugangsweiche anbringen.

  Zusätzlich muss der Bediener - wo vorhanden - die Weichenlaufkette sperren oder den Weichenselbstlauf abschalten.
- Wenn der Bediener die Weichenlaufkette nicht sperren oder den Weichenselbstlauf nicht abschalten kann, muss er Hilfssperren an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Rangierstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im Zielabschnitt der Rangierstraßen oder die Zugangsweiche durch Handverschluss sichern.
- Bedienungsausschaltung der Zugangsweiche.

c) Im Elektronischen Stellwerk: Einzelsperrung der Zugangsweiche.

d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.

Eine durch „W“ gekennzeichnete ortsgestellte Zugangsweiche muss durch Handverschluss gesichert werden. *

In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein. *

2 Umschlaggleise

Für das Bedienen von Umschlaggleisen können in örtlichen Zusätzen Regeln gegeben sein.

❑

1 Zugelassen – Verboten

Zulassen

(1) Fahrzeuge dürfen nur in Gleise abgestoßen werden oder ablaufen, die in örtlichen Zusätzen zugelassen sind.

Ausnahmen

(2) Es ist verboten, Fahrzeuge in Gleise abzustoßen oder ablaufen zu lassen, in denen Fahrzeuge stehen, an oder in denen gearbeitet wird. In örtlichen Zusätzen können Ausnahmen zugelassen sein.

DB.6510 1 (1)

Bahnübergang

(3) Über Bahnübergänge oder Übergänge für Reisende dürfen Fahrzeuge nur abgestoßen werden oder ablaufen, wenn die Bahnübergänge oder Übergänge gesichert sind.

* 2 Fahrzeuggruppen, Wageneinheiten oder Gelenkwagen

Aufhalten durch Hemmschuhe

* Fahrzeuggruppen, Wageneinheiten oder Gelenkwagen dürfen durch Hemmschuhe aufgehalten werden, wenn

* - bei Fahrzeuggruppen die Radsatzlast des ersten Fahrzeugs,

* bei Wageneinheiten oder Gelenkwagen die Last des ersten Radsatzes (kann *
* - die Last nicht festgestellt werden, gilt statt dieser das auf einen Radsatz entfallende Eigengewicht des Wagens)

* nicht kleiner ist als die mittlere Radsatzlast der Fahrzeuggruppe, der Wageneinheit oder des Gelenkwagens. In örtlichen Zusätzen können abweichende Regeln gegeben sein.

* 3 Abstände der Fahrzeuge

Abstoßen oder Ablaufen nachfolgender Fahrzeuge

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

* Vor und nach den unter Abschnitt 5 Absatz (1) Spalten 3 b und 3 c aufgeführten Fahrzeugen soll ein größerer Abstand bleiben. Dieser darf in Ablaufanlagen mit automatischer Geschwindigkeitsregelung entfallen (örtliche Zusätze).

* 4 Güterwagen mit einem Achsstand von mehr als 14 m

Achsstand größer als 14 m

(1) Für das Ablaufen von Drehgestellgüterwagen mit einem Achsstand der inneren Achsen von mehr als 14 m gelten folgende Regeln:

a) Wenn Sperreinrichtungen an Weichen unwirksam sein können, sind in örtlichen Zusätzen Regeln gegeben.

b) Bei Ablaufanlagen mit automatischer Laufwegsteuerung dürfen die Fahrzeuge nur ablaufen, wenn die automatische Laufwegsteuerung ausgeschaltet ist. In örtlichen Zusätzen kann das Ablaufen mit eingeschalteter automatischer Laufwegsteuerung zugelassen sein.

(2) Drehgestellgüterwagen sind durch das Zeichen 

gekennzeichnet. Die Zahl unter dem Zeichen gibt den Abstand der inneren Achsen an.

* 5 Einschränkungen beim Abstoßen oder Ablaufen

(1) Es gilt folgende Übersicht:

1	2		3			4	
			a	b	c	a	b
Nr.	Für die in den Zeilen 1 bis 16 genannten Fahrzeuge müssen die in den Spalten 3 und 4 gegebenen Regeln beachtet werden, wenn für die jeweilige Zeile in Spalte 3 oder 4 ein „X“ eingetragen ist.		Abstoßen oder Ablaufen lassen ist			Andere Fahrzeuge dürfen auf diese Fahrzeuge nicht abgestoßen werden oder ablaufen.	Schützen gegen Auflaufen anderer Fahrzeuge durch ein Fahrzeug mit angezogener Handbremse oder durch zwei Hemmschuhe erforderlich.
			verboten.	erlaubt, wenn das Fahrzeug durch Handbremse angehalten wird.	erlaubt, wenn das Fahrzeug durch Handbremse oder zwei Hemmschuhe angehalten wird.		
1	Lokomotive		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 Ablaufenlassen verboten“	X			X	
6		mit der Anschrift „Vorsichtig rangieren“			X		X
7		mit drei roten Dreiecken	X			X	
8		mit zwei roten Dreiecken		X			X
9		mit einem roten Dreieck			X		X
10	Kesselwagen	mit der Anschrift „Chlor“	X			X	
11		mit orangefarbenem Längsstreifen		X			X
12		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		mit einer Ladung von mehr als 60 m Länge		X			X
15		die noch nicht fertig be- oder entladen sind		X			X
16		mit verschobener Ladung		X			X

(2) Hat ein Fahrzeug mehrere Merkmale, muss es nach dem Merkmal behandelt werden, das die größte Vorsicht erfordert.

(3) Die in Spalte 2 genannten Merkmale können auch durch ein Datenverarbeitungssystem angezeigt werden.

* 6 Gegen Auflaufen anderer Fahrzeuge schützen

Nachlaufende Wagen

* Angehaltene Wagen müssen durch einen Hemmschuh gegen unerwartet nachlaufende Wagen geschützt werden, soweit diese nicht nach Abschnitt 5 Absatz (1) Spalte 4 b geschützt werden müssen. Für ablaufende Wagen, die mit Handbremse angehalten werden und für Rangierfahrten muss der aufgelegte Hemmschuh entfernt werden.

* 7 Abweichende Regeln

Abweichungen

(1) Es dürfen andere Fahrzeuge auf Fahrzeuge mit drei roten Dreiecken und dem Nebenzettel 100 t abgestoßen werden oder ablaufen.

(2) In örtlichen Zusätzen können abweichende Regeln zu den Angaben im Abschnitt 5 Absatz (1) Spalten 3 oder 4 gegeben sein. *

* 8 Vor dem Beidrücken anhalten

Ausnahmen

* Bevor mit Fahrzeugen nach Abschnitt 5 Absatz (1) Spalte 3 an andere Fahrzeuge
* oder mit anderen Fahrzeugen an Fahrzeuge nach Abschnitt 5 Absatz (1) Spalte 3 herangefahren wird, muss angehalten und dann erst beigedrückt werden. Dies entfällt, wenn für das Beidrücken Förderanlagen oder Lokomotiven verwendet werden, deren Geschwindigkeit rechnergesteuert oder durch den Triebfahrzeugführer ständig überwacht werden (örtliche Zusätze). Die Geschwindigkeit während des Beidrückens darf 5 km/h nicht überschreiten.

❑

zur Modulübersicht

1 Bremsen

(1) Wenn Druckluftbremsen benutzt werden, muss festgestellt werden, dass die Bremsen ordnungsgemäß wirken. **Wirksamkeit der Bremsen**

(2) Bei Rangierfahrten in einem Baugleis müssen alle Fahrzeuge an die Hauptluftleitung angeschlossen und alle brauchbaren Bremsen eingeschaltet sein. 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 höchstens 10 Achsen gleichzeitig abgestoßen werden. In stärkeren Wagengruppen muss für je angefangene 20 Achsen mindestens eine Handbremse bedient werden. In örtlichen Zusätzen können andere Werte vorgeschrieben sein. **Abstoßen**

(4) Es gilt Folgendes:

a) Beim Abdrücken ist in den vom Triebfahrzeug geschobenen Wagengruppen keine wirkende Bremse erforderlich. In örtlichen Zusätzen können andere Regeln gegeben sein. **Abdrücken, Ablaufen**

b) Ohne bediente Handbremse dürfen höchstens 6 Achsen, bei Leerwagengruppen höchstens 10 Achsen, gleichzeitig ablaufen. In stärkeren Wagengruppen muss für je angefangene 20 Achsen mindestens eine Handbremse bedient werden. In örtlichen Zusätzen können andere Werte vorgeschrieben sein.

c) Bei Ablaufanlagen mit Gleisbremsen oder Einrichtungen zur kontinuierlichen Geschwindigkeitsregelung kann in örtlichen Zusätzen für eine ablaufende Wagengruppe eine größere Achsenzahl ohne bediente Handbremse zugelassen sein.

2 Hemmschuhe

(1) Bevor Fahrzeuge abgedrückt oder abgestoßen werden, muss der Rangierer, der Hemmschuhe auslegt, seinen Platz im Auffangbereich einnehmen und sich überzeugen, dass die zu verwendenden Hemmschuhe vollzählig und in Ordnung sind. **Vollzählig und in Ordnung**

(2) Hemmschuhe müssen in solchem Abstand ausgelegt werden, dass die bewegten Wagen mit Sicherheit vor den im Gleis stehenden Wagen zum Stillstand kommen. **Abstand**

(3) Wenn zwei Hemmschuhe ausgelegt werden, sind diese entweder auf derselben Schiene hintereinander oder verteilt auf beide Schienen versetzt angeordnet auszulegen. Dabei muss der hintere Hemmschuh für den Ablauf so aufgelegt werden, dass ein ausreichender Bremsweg vorhanden ist. Der zweite Hemmschuh muss möglichst entfernt werden, wenn der erste wirkt. **Zwei Hemmschuhe**

(4) Die Wirkungsweise des Hemmschuhs muss überwacht werden. Springt er ab, muss möglichst ein zweiter ausgelegt werden. Der Hemmschuhlegervormann muss verständigt werden. **Wirkungsweise**

(5) Ein Hemmschuh ist, wenn das Fahrzeug von ihm abgerollt ist, möglichst sofort abzunehmen und - sofern er nicht gleich wieder verwendet wird - an den dafür bestimmten Platz zu legen. **Entfernen**

3 Luftbremskopf

Luftbremskopf

Ergänzung

Ein Luftbremskopf muss verwendet werden, wenn der Rangierbegleiter den Fahrweg und die Signale beobachtet, und zwar

a) bei Rangierfahrten im Baugleis stets,

b) in anderen Fällen, wenn es in örtlichen Zusätzen angeordnet ist.

❑

zu 408.4821

3 Luftbremskopf

Ergänzung:

Der Luftbremskopf darf nicht verwendet werden, wenn dieser nicht funktionsfähig ist bzw. augenscheinliche Mängel aufweist.

Kontrolle

Die auftraggebende Stelle ist zu verständigen.

DBINFRA.1101Z01

zur Modulübersicht

1 Abstellen

(1) Beim Abstellen von Fahrzeugen vor einem Grenzzeichen, einem Übergang oder einem sonst freizuhaltenden Abschnitt muss berücksichtigt werden, 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 so festgelegt werden, 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 die dem Grenzzeichen, dem Hauptsignal, Sperrsignal, der Gleissperre oder dem Übergang am nächsten abgestellten Fahrzeuge oder Fahrzeuggruppen festgelegt werden. Dabei sind auch weitere im Gleis * abgestellte Fahrzeuge oder Fahrzeuggruppen zu berücksichtigen.

(3) Für das Festlegen der Fahrzeuge ist der Triebfahrzeugführer verantwortlich, wenn er die Fahrzeuge abstellt. Der Rangierbegleiter ist verantwortlich, wenn ihm diese Aufgabe übertragen worden ist. **Zuständigkeit**

zur Modulübersicht

1 Vorwissen des Fahrdienstleiters

Hauptgleise

Hauptgleise dürfen nur mit Vorwissen des Fahrdienstleiters zum Rangieren benutzt oder mit Fahrzeugen besetzt werden. Hauptgleise müssen für Zugfahrten rechtzeitig geräumt werden.

2 Auf dem Ausfahrgleis rangieren

Ausziehgleis

(1) Auf Bahnhöfen zweigleisiger Strecken soll, wenn kein Ausziehgleis benutzt werden kann, nach Möglichkeit auf dem Ausfahrgleis rangiert werden.

Selbsttätiger Streckenblock

(2) Bei selbsttätigem Streckenblock darf der Weichenwärter dem Rangieren in den Bereich der Streckengleisfreimeldeanlage in der Regel nur zustimmen, wenn der Fahrdienstleiter ihm bestätigt hat, dass der Ausfahrblockabschnitt geräumt ist. Wenn der Blockabschnittsmelder rot leuchtet, weil der Blockabschnitt gestört oder ausnahmsweise noch nicht von einem zuvor ausgefahrenen Zug geräumt ist, gilt Folgendes: Der Fahrdienstleiter darf das Rangieren zulassen, wenn er Merkhinweis und Sperre nach den folgenden Regeln angebracht bzw. eingegeben hat:

a) Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ und Hilfssperre an der Einrichtung für die Befehlsabgabe oder Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale anbringen. In örtlichen Zusätzen können abweichende Regeln gegeben sein.

b) Im Relaisstellwerk muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ an oder neben der Zieltaste der Zugstraßen oder im ersten Zugfolgeabschnitt anbringen.

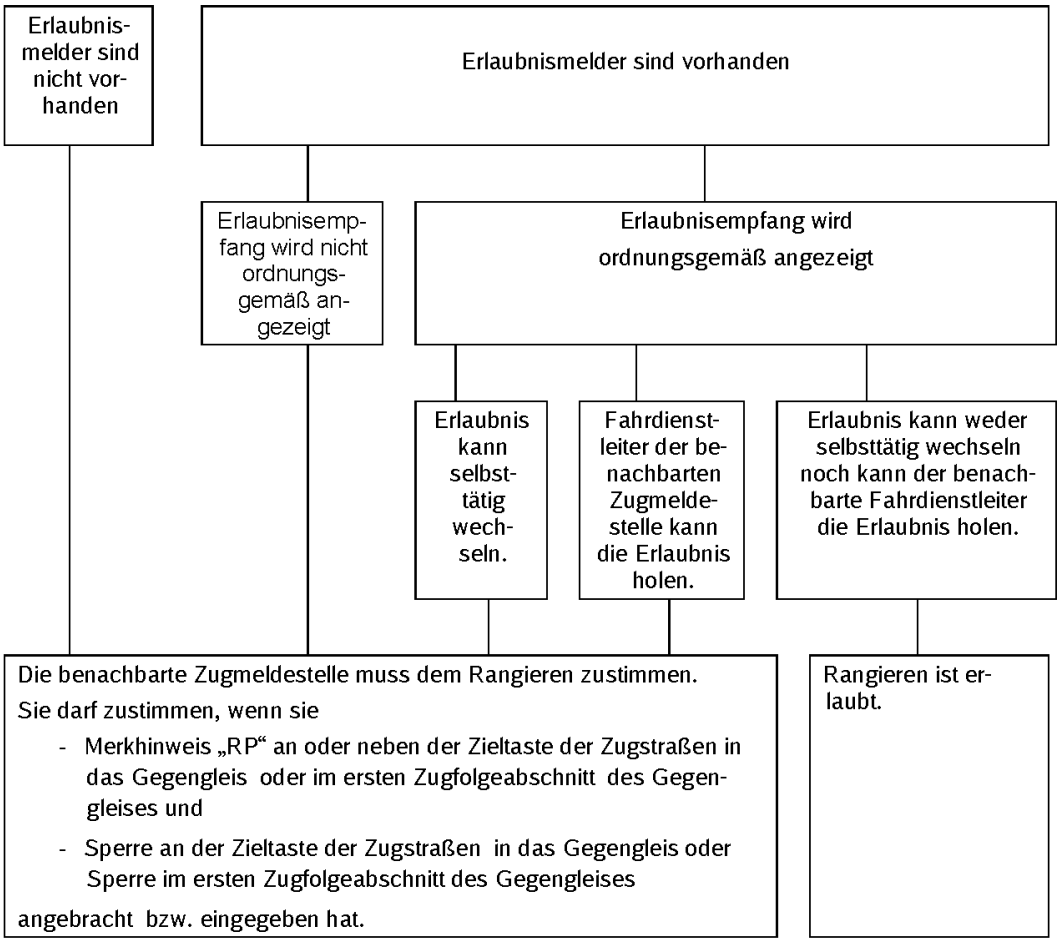
   Der Fahrdienstleiter muss eine Hilfssperre an der Zieltaste der Zugstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im ersten Zugfolgeabschnitt.

c) Bei Elektronischen Stellwerken muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ im ersten Zugfolgeabschnitt eingeben. Die Sperrwirkung ergibt sich aus diesem Merkhinweis. In örtlichen Zusätzen kann angegeben sein, dass der Fahrdienstleiter einen anderen Merkhinweis verwenden muss oder er den Merkhinweis an einer anderen Einrichtung eingeben muss.

d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.

Gleiswechselbetrieb

(3) Wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist darf in der Regel auf dem Ausfahrgleis rangiert werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:



Die o. g. Bedingungen müssen nicht erfüllt werden, wenn das Gleis zum Baugleis erklärt ist.

Zentralblock

(4) Wenn bei Zentralblock in den Bereich der Streckengleisfreimeldeanlage rangiert werden soll, muss der zuständige Fahrdienstleiter, der ggf. rechtzeitig zu verständigen ist, das erste Zentralblocksignal in Ausfahrrichtung sperren.

Selbsttätiger Streckenblock

(5) Wenn bei selbsttätigem Streckenblock in den Bereich der Streckengleisfreimeldeanlage rangiert wurde und danach Blockeinrichtungen nicht in Grundstellung sind, dürfen diese in Grundstellung gebracht werden, nachdem der Triebfahrzeugführer oder der beauftragte Rangierbegleiter die Rückkehr aller Fahrzeuge gemeldet hat. War der Blockabschnitt bei Zulassung der Rangierfahrt noch mit einem Zug besetzt, muss bei diesem Zug eine Einzelräumungsprüfung durchgeführt werden.

örtliche Zusätze

(6) In örtlichen Zusätzen ist bestimmt, welcher Gleisabschnitt im Ausfahrgleis freizuhalten ist, solange ein Zug das Gegengleis befährt oder die Rückkehr eines Schiebetriebfahrzeugs von der freien Strecke zu erwarten ist.

3 Auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder Einfahrweiche hinaus rangieren

Einfahrgleis

(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. Der Fahrdienstleiter muss sich vorher vergewissern, dass die benachbarte Zugfolgestelle, bei automatischem Streckenblock die benachbarte Zugmeldestelle, keinen Zug abgelassen hat und zustimmt.

Maßnahmen

(2) Bevor der Fahrdienstleiter der benachbarten Zugfolgestelle, bei automatischem Streckenblock der benachbarten Zugmeldestelle, zustimmt, muss er Merkhinweis und Sperre nach folgenden Regeln anbringen bzw. eingeben:

a) Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ und Hilfssperre an der Einrichtung für die Befehlsabgabe oder Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale anbringen. In örtlichen Zusätzen können abweichende Regeln gegeben sein.

b) Im Relaisstellwerk gilt Folgendes:

1. Wenn die Zugfolgestelle eine Zugmeldestelle ist,
   - muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ an oder neben der Zieltaste der Zugstraßen oder im ersten Zugfolgeabschnitt anbringen.
   - muss der Fahrdienstleiter eine Hilfssperre an der Zieltaste der Zugstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im ersten Zugfolgeabschnitt,
   - darf dort Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss an der Taste für das Einschalten des Selbststellbetriebs eine Hilfssperre anbringen.
2. Wenn die Zugfolgestelle ein selbsttätiges Blocksignal ist, muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ neben der Signaltaste anbringen. Er muss das selbsttätige Blocksignal sperren.

c) In Elektronischen Stellwerken gilt Folgendes:

1. Wenn die Zugfolgestelle eine Zugmeldestelle ist, muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ im ersten Zugfolgeabschnitt eingeben. Die Sperrwirkung ergibt sich aus diesem Merkhinweis.
2. Bei einem selbsttätigen Blocksignal oder einer virtuellen Blockstelle der freien Strecke muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ im Zugfolgeabschnitt hinter dem selbsttätigen Blocksignal bzw. der virtuellen Blockstelle oder an der in örtlichen Zusätzen genannten Stelle eingeben. Die Sperrwirkung ergibt sich aus diesem Merkhinweis. Auf Strecken mit ETCS ist dies für virtuelle Blockstellen nur zulässig, wenn diese mit einem Signal Ne 14 gekennzeichnet sind; andernfalls gilt Nr. 1.

d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.

Selbsttätiger Streckenblock

(3) Bei selbsttätigem Streckenblock, ausgenommen bei automatischem Streckenblock, erteilt der Fahrdienstleiter die Zustimmung, dem das Hauptsignal oder die durch Signal Ne 14 gekennzeichnete virtuelle Blockstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts zugeteilt ist. Er darf nur zustimmen, wenn der Zugfolgeabschnitt, in den rangiert werden soll, geräumt ist.

Der Fahrdienstleiter muss ein selbsttätiges Blocksignal oder eine virtuelle Blockstelle der freien Strecke, die die Fahrt in diesen Abschnitt sichern, sperren[1]. Der Fahrdienstleiter muss Merkhinweis „RP“ neben der Signaltaste, im Zugfolgeabschnitt hinter dem selbsttätigem Blocksignal bzw. der virtuellen Blockstelle oder an der in örtlichen Zusätzen genannten Stelle anbringen bzw. eingeben. Auf Strecken mit ETCS ist dies für virtuelle Blockstellen nur zulässig, wenn diese mit einem Signal Ne 14 gekennzeichnet sind; andernfalls gilt Absatz (2) c) Nr. 1. Für Elektronische Stellwerke kann in örtlichen Zusätzen angegeben sein, dass ein anderer Merkhinweis zu verwenden oder der Merkhinweis an einer anderen Einrichtung einzugeben ist.

Bei automatischem Streckenblock erteilt der Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle die Zustimmung. Er darf nur zustimmen, wenn der Zugfolgeabschnitt, in den rangiert werden soll und alle anderen Zugfolgeabschnitte bis zur benachbarten Zugmeldestelle geräumt sind.

Befehl 14.1

(4) Das Rangieren auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder Einfahrweiche hinaus wird mit Befehl 14.1 zugelassen. Bei Aushändigung wird der Empfang nicht bescheinigt. Der Befehl darf dem Triebfahrzeugführer über Funk diktiert werden, wenn das Triebfahrzeug hält.

keine Grundstellung

(5) Sind nach Rückkehr der Rangierfahrt Blockeinrichtungen nicht in Grundstellung, muss sinngemäß nach Abschnitt 2 Absatz (5) verfahren werden.

4 Sicherstellen, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen werden, Melden

Fahrzeuge

(1) Beim Rangieren auf dem Ein- oder Ausfahrgleis muss der Triebfahrzeugführer oder ein beauftragter Rangierbegleiter sicherstellen, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen werden.

Bestätigung

(2) Der Weichenwärter muss sich vom Triebfahrzeugführer bestätigen lassen, dass das Rangieren

a) auf dem Ausfahrgleis über den letzten Abschnitt der Bahnhofsgleisfreimeldeanlage, sonst über die Höhe des Einfahrsignals der Gegenrichtung hinaus oder

b) 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 Bahnhof, im Fall b) vor Signal Ra 10 bzw. der ersten Einfahrweiche befinden. In örtlichen Zusätzen können zusätzliche Regeln gegeben sein.

Unterrichten

(3) Hat die benachbarte Zugfolgestelle - bei automatischem Streckenblock die Zugmeldestelle - dem Rangieren zugestimmt, muss diese über die Räumung des Gleises unterrichtet werden.

5 Hauptgleise freihalten

Allgemein

(1) Der Fahrweg eines Zuges einschließlich Durchrutschweg darf beim Rangieren nicht berührt werden, sobald eine Zugfahrt zugelassen oder eine Zustimmung oder Gleisfreimeldung für sie gegeben ist.

[1] Dies gilt nicht für Elektronische Stellwerke; hier ergibt sich die Sperrwirkung aus Merkhinweis „RP“.

(2) Auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal muss der Fahrweg 10 Minuten vor der voraussichtlichen Ankunft eines Zuges geräumt sein, wenn nicht in örtlichen Zusätzen etwas anderes bestimmt ist. **Auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal**

6 Rangierverbot

(1) Rangieren ist verboten, wenn eine Zugfahrt gefährdet werden kann. In örtlichen Zusätzen oder in einer Betra sind die während einer Zugfahrt geltenden Rangierverbote genannt. In den in Ril 408.4813 Abschnitt 3 Absatz (2) a), c), d), e) und f) genannten Fällen ist Rangieren erlaubt. Im Fall nach Ril 408.4813 Abschnitt 3 Absatz (2) b) gilt der ausfahrende Zug durch einzeln oder zu zweien nachfahrende Triebfahrzeuge eines angekommenen Zuges als nicht gefährdet. **Örtliche Zusätze, Betra**

(2) Der Mitarbeiter, der den Fahrweg prüft, muss anordnen, dass gefährdende Fahrzeugbewegungen eingestellt werden; der Triebfahrzeugführer oder beauftragte Rangierbegleiter muss dies bestätigen. Das Rangieren darf erst fortgesetzt werden, wenn der Mitarbeiter, der den Fahrweg prüft, zugestimmt hat. **Fahrzeugbewegungen einstellen**

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. **Verbot**

8 Lü-Sendungen

Vor dem Rangieren mit Lü-Sendungen oder dem Abstellen einer solchen Sendung auf Hauptgleisen oder auf den ihnen benachbarten Nebengleisen muss die Zustimmung des Fahrdienstleiters eingeholt werden. Lü-Sendungen dürfen auf Gleisabschnitten, die in Hauptgleise einmünden, nicht zwischen dem Grenzzeichen der einmündenden Weiche und dem Ende des an die Weiche anschließenden Weichenbogens - bei anschließender Kreuzung nicht bis zum Nachbargleis - abgestellt werden. Für Gleise, die im Bogen liegen, wird der freizuhaltende Abschnitt in örtlichen Zusätzen genannt. **Rangieren mit Lü-Sendungen**

9 Mit Kleinwagenfahrten auf Gleisen mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage rangieren

(1) Solange Gleise mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage von Kleinwagenfahrten besetzt sind, sind folgende Merkhinweise und Sperren anzubringen bzw. einzugeben: **Maßnahmen**

a) Der Bediener muss Merkhinweis „KL“

- im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk am Hebelschild des zugehörigen Fahrstraßenhebels,
- im Relaisstellwerk im betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitt,
- im Elektronischen Stellwerk im betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitt

anbringen bzw. eingeben.

Für Elektronische Stellwerke kann in örtlichen Zusätzen angegeben sein, dass ein anderer Merkhinweis zu verwenden oder der Merkhinweis an einer anderen Einrichtung einzugeben ist.

b) Der Bediener muss

- im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk Hilfssperre am zugehörigen Fahrstraßenhebel in Grundstellung anbringen,
- im Relaisstellwerk Hilfssperre an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Zugstraße anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Zielsperrung der betroffenen Zugstraßen eingeben.

  Selbststellbetrieb dürfen nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. An der Taste für das Einschalten des Selbststellbetriebs ist eine Hilfssperre erforderlich. *

c) Im Elektronischen Stellwerk ergibt sich die Sperrwirkung aus dem Merkhinweis „KL“ nach a).

d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.

Merkhinweis und Sperre dürfen entfernt werden, wenn durch Hinsehen festgestellt wurde oder der Triebfahrzeugführer bestätigt hat, dass die betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitte nicht mit Kleinwagen besetzt sind.

Gleisfreimeldeabschnitte mit Weichen oder Gleissperren

(2) Kleinwagen dürfen Gleisfreimeldeabschnitte mit Weichen oder Gleissperren befahren, wenn in Stellwerken

a) ohne Weichenlaufkette an der Stelleinrichtung der Weiche bzw. Gleissperre eine Sperre angebracht ist.

b) mit Weichenlaufkette die Weiche bzw. Gleissperre einzeln gesperrt ist, oder wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, die Weichenlaufkette gesperrt und an der Stelleinrichtung der Weiche bzw. Gleissperre eine Sperre angebracht ist. Kann an der Stelleinrichtung keine Sperre angebracht oder die Weichenlaufkette nicht gesperrt werden, darf während der Rangierfahrt in der Betriebsstelle keine andere Fahrzeugbewegung zugelassen und keine Bedienung vorgenommen werden.

örtliche Zusätze

(3) In örtlichen Zusätzen können ergänzende Regeln gegeben sein.

10 Wechsel in Betriebsart SH *

Auf den in örtlichen Zusätzen genannten Betriebsstellen darf der Triebfahrzeugführer nur nach mündlicher Zustimmung des Fahrdienstleiters in ETCS-Betriebsart SH wechseln. * * *

11 Sanden mitteilen *

Sanden

Wenn der Triebfahrzeugführer dem Weichenwärter meldet, dass er oder eine automatische Sandstreueinrichtung gesandet hat, muss der Weichenwärter dem Fahrdienstleiter die betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitte mitteilen.

12 Nachweis *

Die Zustimmung nach Abschnitt 3 Absatz (1) und die Unterrichtung über die Räumung des Gleises nach Abschnitt 4 Absatz (3) müssen nachgewiesen werden.

❑

1 Gleise in einem Bahnhof sperren

Anlässe

(1) Gleise in einem Bahnhof - auch Abschnitte von Gleisen oder Weichen - müssen in der Regel vom Fahrdienstleiter gesperrt werden, wenn:

a) sie unbefahrbar geworden sind,

b) auf Grund einer schriftlichen Anweisung oder als Folge von Unfällen oder Betriebsstörungen gearbeitet wird,

c) Lü-Sendungen „Dora“ im Nachbargleis durchgeführt werden,

d) auf Antrag oder Anweisung Personen durch Sperren des Gleises gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesichert werden sollen oder

e) Fahrzeuge - ausgenommen Kleinwagen - in ein Gleis mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern eingesetzt werden sollen.

Die Sperrung ist auch erforderlich, wenn

- Kleinwagen in Gleise mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern eingesetzt oder eingelassen werden, in denen sich bereits weitere Fahrzeuge – außer Kleinwagen befinden oder
- Fahrzeuge – außer Kleinwagen – in ein Gleis mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern eingelassen werden, in den sich bereits Kleinwagen befinden.

Die Grenzen für die Gleissperrung sind festzulegen (z. B. Grenzzeichen von Weichen, Signale, markante Punkte).

Für das Sperren von Nebengleisen kann in örtlichen Zusätzen ein anderer Mitarbeiter bestimmt sein.

(2) Es gilt Folgendes:

Maßnahmen Abriegeln

a) Der Mitarbeiter, der das Gleis sperrt, muss für das Abriegeln des gesperrten Gleises sorgen. Ein gesperrtes Gleis ist abgeriegelt, wenn:

- Zugangsweichen in abweisender, Gleissperren in aufgelegter Stellung sind oder
- Hauptsignale ohne Signal Zs 103, Sperrsignale in Haltstellung sind oder Signale Ra 11a (DV 301), die die Fahrt in das gesperrte Gleis verbieten, vorhanden sind.

b) Wo die Maßnahmen nach Absatz (2) a) nicht durchgeführt werden können, hat der Mitarbeiter, der das Gleis sperrt, Wärterhaltscheiben aufzustellen oder aufstellen zu lassen.

c) In örtlichen Zusätzen oder in einer Betra kann das Abriegeln durch Verschließen der Zugangsweichen oder der Gleissperren angeordnet sein.

Wortlaut

(3) * Das Gleis ist mit den Worten zu sperren: „... (Betriebsstelle) Gleis ... (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... gesperrt. Sicherungsmaßnahmen durchgeführt“.

Befahren

(4) Das Bewegen von Fahrzeugen im gesperrten Gleis eines Bahnhofs ist Rangieren.

Aufheben

(5) Der Mitarbeiter, der das Gleis gesperrt hat, darf die Sperrung eines Gleises aufheben, nachdem er

a) festgestellt hat oder ihm gemeldet worden ist, dass alle Anlässe für die Gleissperrung weggefallen sind und er dies nachgewiesen hat,

b) wenn Arbeiten wegen der Anlässe nach Absatz (1) a) oder (1) b) ausgeführt worden sind - die Meldung der Fachkraft über die Befahrbarkeit des Gleises (einschließlich Regellichtraum) nachgewiesen hat,

c) wenn die Sperrung eines Baugleises aufgehoben werden soll – die Meldung der nach Betra zuständigen Fachkraft über Freisein und Befahrbarkeit des Baugleises (einschließlich Regellichtraum) nachgewiesen hat und

d) wenn ein gesperrtes Gleis mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern befahren worden ist oder in das Gleis Fahrzeuge eingesetzt worden sind - durch eine Abschnittsprüfung festgestellt hat, dass das Gleis frei ist und dies nachgewiesen hat.

Wortlaut

(6) Die Sperrung des Gleises ist aufzuheben mit den Worten: „... (Betriebsstelle) Sperrung Gleis ... (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... aufgehoben. Sicherungsmaßnahmen aufgehoben“.**

Merkhinweis

(7) Der Bediener muss Merkhinweis „**X**“ wie folgt anbringen bzw. eingeben:

a) Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk an den Hebeln der Weichen, Gleissperren oder Sperrsignale.

b) Im Relaisstellwerk an den Tasten im gesperrten Gleis, am gesperrten Gleis oder an der gesperrten Weiche.

c) Im Elektronischen Stellwerk im gesperrten Gleis oder an der gesperrten Weiche. In örtlichen Zusätzen kann angegeben sein, dass ein anderer Merkhinweis zu verwenden oder der Merkhinweis an einer anderen Einrichtung einzugeben ist.

d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.

Sperre

(8) Für das Anbringen bzw. Eingeben von Sperren gilt Folgendes:

a) In mechanischen oder elektromechanischen Stellwerken muss der Bediener Hilfssperre an den Hebeln der Zugangsweichen, der Gleissperren und Sperrsignale sowie Hilfssperre an den zugehörigen Fahrstraßenhebeln in Grundstellung anbringen.

b) In Relaisstellwerken muss der Bediener Hilfssperren an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Zugstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im Zielabschnitt der Zugstraßen. Außerdem gilt folgendes:

- In einem Stellwerk ohne Weichenlaufkette oder Weichenselbstlauf muss der Bediener Hilfssperren an den Tasten der Zugangsweichen, Gleissperren oder Sperrsignale anbringen.
- In einem Stellwerk mit Weichenlaufkette oder Weichenselbstlauf muss der Bediener die Zugangsweichen, Gleissperren und Sperrsignale einzeln sperren.

  Wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, muss der Bediener die Weichenlaufkette sperren oder den Weichenselbstlauf abschalten. An den Tasten der Zugangsweichen, Gleissperren und Sperrsignale muss der Bediener Hilfssperren anbringen.

Wenn der Bediener die Weichenlaufkette nicht sperren oder der Weichenselbstlauf nicht abschalten kann, muss er die Weichen durch Handverschluss sichern.

c) In Elektronischen Stellwerken ergibt sich die Sperrwirkung aus Merkhinweis „X“ nach Absatz (7) c).

d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.

(9) Sperrung, Anlass für die Sperrung und Aufheben der Sperrung müssen den Beteiligten mitgeteilt werden. **Benachrichtigen**

(10) Bei Schneeräumfahrten müssen in der Regel auch die benachbarten Gleise gesperrt werden. In örtlichen Zusätzen können Ausnahmen zugelassen sein. In den gesperrten benachbarten Gleisen dürfen sich keine Fahrzeuge oder Baumaschinen befinden. Die Fachkraft darf Ausnahmen zulassen. **Schneeräumfahrten**

(11) Sperrung, Anlässe der Sperrung, Aufheben der Sperrung und die Benachrichtigung der Beteiligten müssen nachgewiesen werden. **Nachweis**

2 Baugleis

(1) Wenn es in einer Betra angeordnet ist, darf ein gesperrtes Gleis oder Abschnitte davon, nach dem die in der Betra genannte Person zugestimmt hat, mit folgenden Worten zum Baugleis erklärt werden: **Erklären**

„... (Betriebsstelle) Gleis ... (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... ist Baugleis“

(2) Das Bewegen von Fahrzeugen im Baugleis ist Rangieren. **Befahren**

(3) Wenn ein Gleis zum Baugleis erklärt worden ist, muss der nach Abschnitt 1 Absatz (7) angebrachte bzw. eingegebene Merkhinweis gegen den Merkhinweis „BGL“ ausgetauscht werden. **Merkhinweis**

(4) Erklären eines Gleises zum Baugleis muss Beteiligten mitgeteilt werden.

(5) Erklären eines Gleises zum Baugleis und Benachrichtigung der Beteiligten müssen nachgewiesen werden. **Nachweis**

3 Oberleitung

(1) Gleise, deren Oberleitung ausgeschaltet oder - ohne den Regellichtraum für Gleise ohne Oberleitung einzuschränken - gestört ist, müssen nicht gesperrt werden. Sie dürfen aber nicht von Triebfahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer befahren werden. **Grundsatz**

(2) Der Mitarbeiter, der für das Sperren von Gleisen zuständig ist, muss Beteiligte benachrichtigen. **Beteiligte benachrichtigen**

(3) Für Merkhinweise gilt Folgendes: **Merkhinweis**

a) Im mechanischen Stellwerk muss der Bediener Merkhinweis  an den Hebeln der Weichen anbringen, die in die Gleise der betroffenen Schaltgruppen führen.

b) im Relaisstellwerk muss der Bediener Merkhinweis  an den betroffenen Gleisen oder Gleisabschnitten anbringen.

c) Im Elektronischen Stellwerk muss der Bediener Merkhinweis „F“ in den betroffenen Gleisen oder Gleisabschnitten eingeben. In örtlichen Zusätzen kann angegeben sein, dass ein anderer Merkhinweis zu verwenden oder der Merkhinweis an einer anderen Einrichtung einzugeben ist.

d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen abweichende Regeln gegeben sein.

Der Merkhinweis ist nicht erforderlich, wenn die betroffene Schaltgruppe durch besondere Einrichtungen kenntlich gemacht ist.

Sperren

(4) Für Sperren gilt folgendes:

a) Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk muss der Fahrdienstleiter Hilfssperre an der Einrichtung für die Befehlsabgabe oder Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale anbringen.

b) Im Relaisstellwerk muss der Fahrdienstleiter Hilfssperre an der Zieltaste der Zugstraßen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre in den betroffenen Gleisabschnitten anbringen.

c) Im Elektronischen Stellwerk ergibt sich die Sperrwirkung aus Merkhinweis „F“.

d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen Regeln gegeben sein.

Nachweis

(5) Nichtbefahrbarkeit und Wiederbefahrbarkeit der Gleise durch Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer und die Benachrichtigung der Beteiligten müssen nachgewiesen werden.

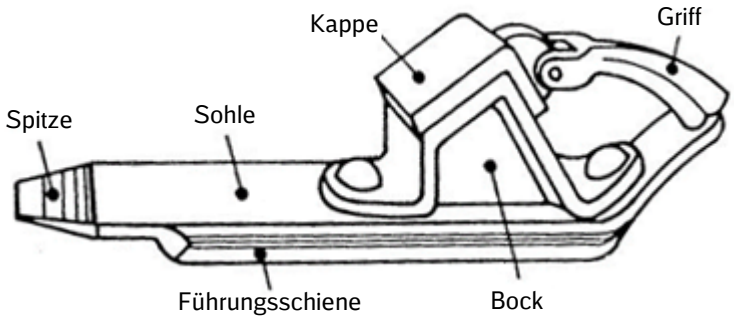
❑

1 Grundsätze zu Hemmschuhen

(1) Ein Hemmschuh besteht aus den folgenden Bauteilen:

Bauteile Hemmschuh

Bild 1: Bauteile Hemmschuh



(2) Die Hemmschuhe sind vor jeder Verwendung auf einen ordnungsgemäßen Zustand zu prüfen. Beschädigte Hemmschuhe sind sofort zu ersetzen und dürfen nicht weiterverwendet werden.

ordnungsgemäßer Zustand

Bei Hemmschuhen mit mangelhafter bzw. stark verblasster Farbgebung (gute Sichtbarkeit im Gleis und Unterscheidung des Einsatzbereich nicht gegeben) ist der Austausch zu veranlassen.

In den örtlichen Zusätzen oder in den Regelungen des EVU kann bekannt gegebenen werden, wo beschädigte Hemmschuhe gesammelt werden.

Defekte und Mängel an Hemmschuhen sind an die auftraggebende Stelle zu melden. DBINFRA.1101Z01

(3) Hemmschuhe sind immer am Griff anzufassen. Bei der Handhabung von Hemmschuhen sind die Vorgaben des Arbeitsschutzes zu beachten.

Handhabung

(4) Auf Betriebsstellen, auf denen Hemmschuhe örtlich vorgehalten werden, gilt:

Ablage nicht benötigte Hemmschuhe

- Für die beauftragte Tätigkeit nicht mehr benötigte Hemmschuhe sind auf die Ablagevorrichtungen abzulegen. Ablageorte für Hemmschuhe können Hemmschuhständer, Hemmschuhsteine, verschließbaren Boxen oder Hemmschuhbänke sein.
- Beim Ablegen auf Hemmschuhsteinen sind die Hemmschuhe parallel zum Gleis aufzulegen. Verschließbare Boxen sind zu verschließen.

Warm gewordene Hemmschuhe dürfen nicht in den Schnee gelegt werden.

Auf Fahrzeugen mitgeführte Hemmschuhe sind nach Gebrauch wieder am vorgesehenen Aufbewahrungsort abzulegen.

Signalfarben Hemmschuhe

(5) Hemmschuhe werden in vier Signalfarben signalrot, signalgelb, signalgrün oder signalblau vorgehalten. Griff und Bock sind bei allen Hemmschuhen mit Signalfarbe einheitlich in leuchtend gelber Farbe lackiert.

Durch die unterschiedlichen Farben der Hemmschuhe sind der Verwendungszweck, die zulässige Schienenform, die Bauart und die Pflege festgelegt.

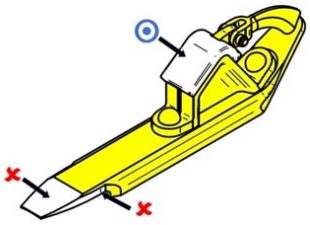
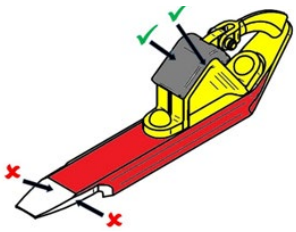
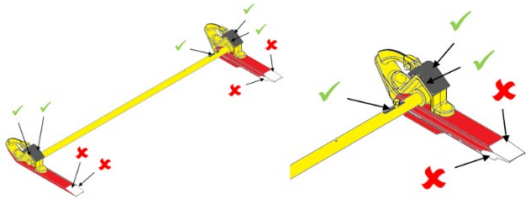
Schmierung der Hemmschuhe

(6) In Abhängigkeit vom Verwendungszweck der Hemmschuhe sind Bauteile des Hemmschuhs vor dem Einsatz zu schmieren. Im Abschnitt 2 sind die Stellen gekennzeichnet, die entweder geschmiert werden müssen oder keine Schmierung erhalten dürfen.

Die angemessene Schmierung der Hemmschuhe ist in regelmäßigen Abständen zu prüfen.

2 Einheitshemmschuh

(1) Verwendung zum Sichern von Fahrzeugen gegen unbeabsichtigte Bewegung und zur Spitzensicherung. **Sichern, Spitzensicherung**

Einsatzbereich:	**Einsatzbereich:**
Sichern von Fahrzeugen für alle Schienenformen	Sichern von Fahrzeugen für alle Schienenformen (Spitzensicherung in Richtungsgleisen)
Farbgebung:  - Hemmschuhsohle, Griff und Bock in signalgelber Farbe oder - komplett mit zitronengelber Farbe	**Farbgebung:**   - Hemmschuhsohle signalrot, Griff und Bock in signalgelber Farbe
Schmieren: - Kappe kann mäßig geschmiert werden - Sohle nicht schmieren 	**Schmieren:** - Kappe muss mäßig geschmiert werden - Sohle nicht schmieren - Feder im Verbindungsgestänge des Doppelhemmschuhs stark schmieren  

		
schmieren	bei Bedarf schmieren	nicht schmieren

Auffangen, Abbremsen

(2) Verwendung zum Auffangen und Abbremsen von Fahrzeugen.

Einsatzbereich:	**Einsatzbereich:**
Auffangen und Abbremsen von Fahrzeugen für alle Ausführungen der Schienenform S49 und S54	Auffangen und Abbremsen von Fahrzeugen für alle Ausführungen der Schienenform UIC60
Farbgebung:  Hemmschuhsohle signalgrün, Griff und Bock in signalgelber Farbe	**Farbgebung:**  Hemmschuhsohle signalblau Griff und Bock in signalgelber Farbe

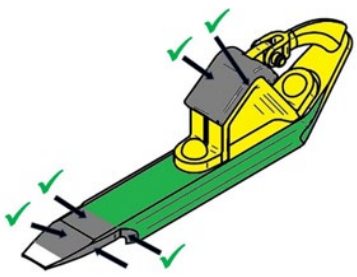
Schmieren:

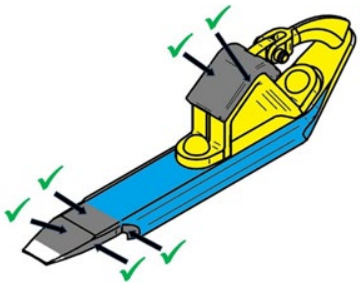
Zum Auffangen

- Sohlenoberseite, ca. 2 cm beginnend hinter der Spitze, bis zur seitlichen Führungsleiste und Kappe gleichmäßig stark schmieren
- Anfangsbereich der Führungsleisten von außen schmieren

Zum Abbremsen, z. B. an Auswurfeinrichtungen:

- zusätzlich die Sohlenunterseite und Führungsleisten innen immer schmieren







schmieren

Besonderheit:

Die an der Sohlenunterseite geschmierten Hemmschuhe sollen immer auf die gleiche Schiene gelegt werden.

Örtliche Zusätze

(3) In den örtlichen Zusätzen können zusätzliche Regeln zum Schmieren der Hemmschuhe enthalten sein.

3 Hemmschuhe in alter Farbgebung

alte Farbgebung

(1) Hemmschuhe, die noch nicht die Farbgebung nach Abschnitt 2 haben, dürfen weiterverwendet werden. Die Unterscheidung der alten Hemmschuhe erfolgt nicht funktionsabhängig. Die Pflege der Hemmschuhe ist abhängig vom Einsatzbereich nach Abschnitt 2 vorzunehmen.

Einheitshemmschuh Bauform

(2) Es gibt verschiedene Bauformen des bisherigen Einheits- bzw. alten Standardhemmschuhs. Diese sind für bestimmte Schienenformen zugelassen und unterscheiden sich durch den Farbanstrich. Diese können bis zum Erreichen der Verschleißgrenze weiterverwendet werden und sind anschließend durch neue Bauarten gemäß Abschnitt 1 zu ersetzen.

Einheitshemmschuh (im gesamten Bereich der DB AG zugelassen)		
für Schienen kopfbreiten	zu benutzender Hemmschuh	
	lichte Schienenbreite des Hemmschuhs	Farbanstrich des Hemmschuhs
von 53 bis zu 62 mm; z. B. für Schienenformen 5, 6, 7, IV, Va, V	66 mm	gelb mit rotem Zusatzanstrich im Griffbereich
von 62 bis zu 71 mm; z. B. für Schienenformen 17, VI, S41, S45; S49, S54, R50	75 mm	gelb mit blauem Zusatzanstrich im Griffbereich
von 71 bis zu 74 mm; z. B. für Schienenformen 5, 8, 9, 15, 16, S64, UIC 60, R65	78 mm	gelb

Standard-hemmschuh

(3) Dieser Hemmschuh unterscheidet sich in Form und Farbgebung vom Einheitshemmschuh. Diese können bis zum Erreichen der Verschleißgrenze weiterverwendet werden und sind anschließend durch neue Bauarten zu ersetzen.

Standardhemmschuh (im Geltungsbereich der DV 301 zugelassen)		
für Schienen kopfbreiten	zu benutzender Hemmschuh	
	lichte Schienenbreite des Hemmschuhs	Farbanstrich des Hemmschuhs
von 53 bis zu 62 mm; z. B. für Schienenformen 5, 6, 7, IV, Va, V	67 mm	Form I; rot
von 62 bis zu 71 mm; z. B. für Schienenformen 17, VI, S41, S45; S49, S54, R50	76 mm	Form II; orange
von 71 bis zu 74 mm; z. B. für Schienenformen 5, 8, 9, 15, 16, S64, UIC 60, R65	79 mm	Form III; grün

4 Spitzensicherungshemmschuh

Verwendung

(1) Der Spitzensicherungshemmschuh

- wird vor allem zur Spitzensicherung in Richtungsgleisen eingesetzt,
- kann in den Gleisen eingesetzt werden, in denen Fahrzeuge gegen das Entlaufen in den anschließenden Weichenbereich gesichert werden müssen,
- ist für alle Schienenformen (Rillenschienen und eingepflasterte Gleise) geeignet.

Beschreibung

(2) Der Spitzensicherungshemmschuh hat im Gegensatz zum Einheitshemmschuh nur eine Führungsleiste und am Griffende eine verbreiterte Sohle. Die verbreiterte Sohle verhindert beim unbeabsichtigten Mitschleifen durch eine Weiche ein Verklemmen im Herzstückbereich. Es gibt zwei Ausführungen des Spitzensicherungshemmschuhs,

- linke Ausführung (die verbreitete Sohle befindet sich von der Spitze aus gesehen links),
- rechte Ausführung (die verbreitete Sohle befindet sich von der Spitze aus gesehen rechts).

Beide Ausführungen sind mit einem gelben Grundanstrich gekennzeichnet (neue Ausführung mit roter Sohle).

Bild 2: Spitzensicherungshemmschuh



Handhabung

(3) Die Führungsleiste muss an der Innenseite der Schiene anliegen.

5 Doppelhemmschuh

Verwendung

(1) Der Doppelhemmschuh

- wird vor allem zur Spitzensicherung in Richtungsgleisen eingesetzt,
- kann in den Gleisen eingesetzt werden, in denen Fahrzeuge gegen das Entlaufen in den anschließenden Weichenbereich gesichert werden müssen,
- ist für alle Schienenformen (Rillenschienen und eingepflasterte Gleise) geeignet.

Beschreibung

(2) Der Doppelhemmschuh besteht aus zwei Hemmschuhen, die mit einem Rohr verbunden sind.

Die Hemmschuhe entsprechen der Bauform der Einheitshemmschuhe, jedoch ohne äußere Führungsleiste. Dadurch wird beim unbeabsichtigten Mitschleifen ein Verklemmen im Herzstückbereich von Weichen verhindert. Der Doppelhemmschuh hat einen gelben (neue Ausführung mit roter Sohle) Anstrich.

Bild 3: Doppelhemmschuh



Handhabung

(3) Der Doppelhemmschuh ist rechtwinklig zum Gleis aufzulegen.

6 Hemmschuh für Gefällebahnhöfe

Verwendung

(1) Der Hemmschuh wird zum Sichern von Fahrzeugen auf allen Schienenformen (ohne Ablaufbetrieb) für Gefällebahnhöfe und Flachbahnhöfe mit jeweils einer Gleisneigung ab 10,0 verwendet.

Beschreibung

(2) Der Hemmschuh besitzt eine um ca. 30 mm zurückgesetzte Führungsleiste, um im Gefälle das Entfernen des Hemmschuhs von der Schiene zu erleichtern. Die Sohle ist weiß, Griff und Bock sind in signalgelber Farbe.

Bild 4: Hemmschuh für Gefälle





Handhabung

(3) Die Handhabung und Schmierung erfolgen nach Abschnitt 2 Absatz (1).

7 Stangenhemmschuh

Verwendung

(1) Der Stangenhemmschuh wird verwendet zum:

- Abbremsen eines Radsatzes innerhalb eines Wagens oder einer Wagengruppe,
- Trennen zweier Wagen oder Wagengruppen, die sich eingeholt haben,
- Aufhalten durchrutschender bzw. durchlaufender Wagen oder Wagengruppen.

Beschreibung

(2) Der Stangenhemmschuh wird, wie der Einheitshemmschuh, für zwei unterschiedliche Schienenkopfbreiten angeboten. Er hat eine teilweise erhöhte Führungsleiste und einen am Bock angeschweißten Winkel.

Es gibt zwei Ausführungen des Stangenhemmschuhs

- linke Ausführung (Winkel befindet sich von der Spitze aus gesehen links),
- rechte Ausführung (Winkel befindet sich von der Spitze aus gesehen rechts).

Bild 5: Stangenhemmschuh





Handhabung

(3) Vor dem Auflegen des Stangenhemmschuhs hat sich der Mitarbeiter davon zu überzeugen, dass die Bauart des abzubremsenden Wagens ein ungehindertes Auflegen zwischen den Radsätzen zulässt. Zum Auflegen des Stangenhemmschuhs

- ist eine Auflegestange zu verwenden. Die Auflegestangen sind an einem Ende mit einem Griff und am anderen Ende mit einer Klaue versehen, mit der der Hemmschuh aufgenommen wird. Nach dem Aufnehmen muss der Hemmschuh so fest an der Stange hängen, dass er nicht von allein herunterfällt, sich jedoch beim Auflegen auf die Schiene ohne größere Mühe lösen lässt,
- ist die Stange mit der einen Hand am Griff und mit der anderen Hand oberhalb des oberen Knickes anzufassen. Beim Auflegen ist die Stange gut festzuhalten, damit sie beim Lösen des Hemmschuhs nicht unkontrolliert hin- und herschwingen kann.

8 Kipphemmschuh

Verwendung

(1) Der Kipphemmschuh ist nur bei Kipphemmschuhanlagen einsetzbar. Kipphemmschuhanlagen sind in der Regel vor Hemmschuhauswurfvorrichtungen oder an der Spitze von Richtungsgleisen eingebaut.

Beschreibung

(2) Der Kipphemmschuh wird wie der Einheitshemmschuh für drei unterschiedliche Schienenkopfbreiten angeboten. Er unterscheidet sich vom Einheitshemmschuh dadurch, dass am hinteren Ende einer Führungsleiste eine Tasche angeschweißt ist. Dadurch kann der Kipphemmschuh auf den Dorn einer ortsfesten Kippanlage aufgesteckt werden. Der Hemmschuh wird mit der Kippanlage orts- und fernbedient auf die Schiene aufgelegt oder abgekippt.

Es gibt zwei Ausführungen des Kipphemmschuhs

- linke Ausführung (Tasche befindet sich von der Spitze aus gesehen links),
- rechte Ausführung (Tasche befindet sich von der Spitze aus gesehen rechts).

Bild 6: Kipphemmschuh





Handhabung

(3) Beim Aufstecken des Hemmschuhs auf den Auflegedorn muss die Haltefeder richtig einrasten. In der Grundstellung befindet sich der Hemmschuh in abgekippter Lage. Ortsbediente Kipphemmschuhanlagen können mit einem Hemmschuhhaken bedient werden. Hierbei wird der auf den Dorn der Kippanlage gesteckte Hemmschuh mit dem Hemmschuhhaken auf den Schienenkopf gekippt. Das aufgelaufene Rad streift den durch die eingerastete Haltefeder festgehaltenen Hemmschuh vom Aufsteckdorn ab.

9 Aufdrückradvorleger

Verwendung

(1) Er wird in den Ausfahrgleisen eingesetzt und dient somit der Erleichterung des Kuppelvorgangs.

Beschreibung

(2) Der Aufdrückradvorleger gleicht in seiner Konstruktion in etwa dem Standardhemmschuh. Der Aufdrückradvorleger wird wie der Einheitshemmschuh zum Sichern in einer Größe angeboten. Sein wesentliches Merkmal ist das exzentrisch angebrachte Gegengewicht.

Es gibt zwei Ausführungen des Aufdrückradvorlegers

- linke Ausführung (Gegengewicht befindet sich von der Spitze aus gesehen links),
- rechte Ausführung (Gegengewicht befindet sich von der Spitze aus gesehen rechts).

Beide Ausführungen sind durch einen gelben Grundanstrich gekennzeichnet.

Bild 7: Aufdrückradvorleger





Handhabung

(3) Der Aufdrückradvorleger wird unter ein Rad des letzten Radsatzes geschoben und verhindert das Auseinanderlaufen langgekuppelter Wagenverbände. Beim Freifahren des Aufdrückradvorlegers fällt dieser infolge seines exzentrisch angebrachten Gegengewichts profilfrei von der Schiene. Links- und Rechtsausführung dienen dazu, dass das Gerät immer von der Schiene nach außen herunterfällt und schon von weitem gut sichtbar ist.

10 Doppelseitig wirkender Radvorleger

Verwendung

(1) Die Standardausführung des doppelseitig wirkenden Radvorlegers kann dort eingesetzt werden, wo stillstehende Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegungen gesichert werden müssen.

Der verschließbare doppelseitig wirkende Radvorleger soll eingesetzt werden, wenn Fahrzeuge in nicht überwachten Gleisen festgelegt werden müssen.

Beschreibung

(2) Beide Bauformen haben eine doppelseitig wirkende Auflaufzunge, können auf allen Schienenformen eingesetzt werden und sind durch einen gelben Grundanstrich gekennzeichnet.

Bild 8: Doppelseitig wirkender Radvorleger





Handhabung Standardausführung

(3) Der Radvorleger lässt sich mit einem durch einen Splint fest mit dem Gewindebolzen verbundenen Schlüssel am Schienenkopf festschrauben.

Handhabung Verschließbare Ausführung

(4) Die Konstruktion dieses Radvorlegers entspricht der des doppelseitig wirkenden Radvorlegers der Standardausführung. Beim verschließbaren doppelseitig wirkenden Radvorleger ist der Schlüssel nicht durch einen Splint fest mit dem Radvorleger verbunden, sondern abnehmbar. Nach dem Festschrauben des Radvorlegers am Schienenkopf wird der Schlüssel entfernt, um die Gefahr einer missbräuchlichen Nutzung auszuschließen.

Das unbefugte Entfernen des verschließbaren doppelseitig wirkenden Radvorlegers von der Schiene wird außerdem verhindert, in dem im angeschraubten Zustand die Klauen, die sich an den Klemmbacken der Böcke befinden, unter den Schienenkopf greifen.

11 Radvorleger für Rillenschienen und eingepflasterte Gleise

Einsatzbereich

(1) Dieser Radvorleger wird zum Festlegen von Fahrzeugen mit Raddurchmessern von 630 mm bis 760 mm bzw. 810 mm bis 1000 mm auf Rillenschienen und eingepflasterten Schienen eingesetzt.

Beschreibung

(2) Es gibt zwei Bauformen des Radvorlegers für Rillenschienen und eingepflasterte Gleise. Beide Bauformen bestehen aus je zwei vereinfachten Hemmschuhen, die sich auf derselben Schiene gegenüber liegen und mit einer Stange fest verbunden sind. Beide Bauformen sind durch einen gelben Grundanstrich gekennzeichnet. Die beiden mit einer Stange verbundenen vereinfachten Hemmschuhe haben keine Führungsleisten.

Raddurchmesser von 810 bis 1000 mm

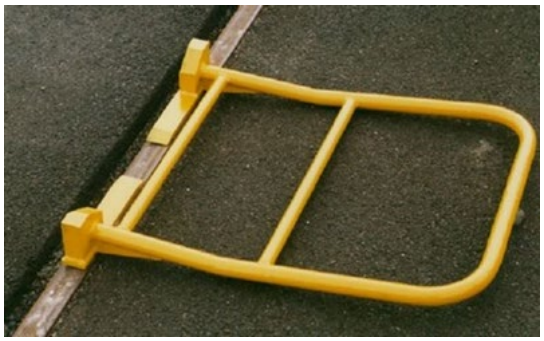
Der Radvorleger für Raddurchmesser von 810 bis 1000 mm hat zwei kurze Griffe, die das Auflegen erleichtern.

Raddurchmesser von 630 bis 760 mm

Der Radvorleger für Raddurchmesser von 630 bis 760 mm hat einen langen Bügel mit Griff, der das Auflegen auch bei tief liegenden Wagenteilen erleichtert.

Bild 9: Radvorleger für Rillenschienen und eingepflasterte Gleise





Handhabung

(3) Beim Auflegen ist der Radvorleger gegen das Rad zu drücken. Eine der beiden Sohlenspitzen ist dabei gegen die Lauffläche des Rades zu schieben.

12 Wagenrücker

Verwendung

(1) Der Wagenrücker ist für kurze Wagenbewegungen geeignet, z. B. für die ladegerechte Bereitstellung der Güterwagen, wenn kein Triebfahrzeug vorhanden ist.

Beschreibung

(2) Der Wagenrücker besteht aus einem Kopfstück mit Druckstück und einem Handhebel. Das Druckstück hat eine geriffelte Oberfläche und verhindert, dass der Wagenrücker beim Niederdrücken auf den Schienenkopf abrutscht. Falls das Druckstück nach längerem Einsatz an Griffigkeit verloren hat, kann es nach Lösen der Sechskantschraube gedreht werden. Dieser Vorgang kann so lange wiederholt werden, bis das Druckstück rundherum abgenutzt ist. Danach muss das unbrauchbar gewordene Druckstück gegen ein neues ausgetauscht werden.

Bild 10: Wagenrücker





Handhabung

(3) Es ist beim Einsatz darauf zu achten, dass das Druckstück noch griffig ist, da es sonst zu Verletzungen kommen kann.

13 Entkuppelstange

Verwendung

(1) Entkuppelstangen dienen dem Entkuppeln von Wagen und Wagengruppen.

Beschreibung

(2) Es gibt Entkuppelstangen aus Holz und aus Leichtmetall.

Bild 11: Entkuppelstange



Handhabung

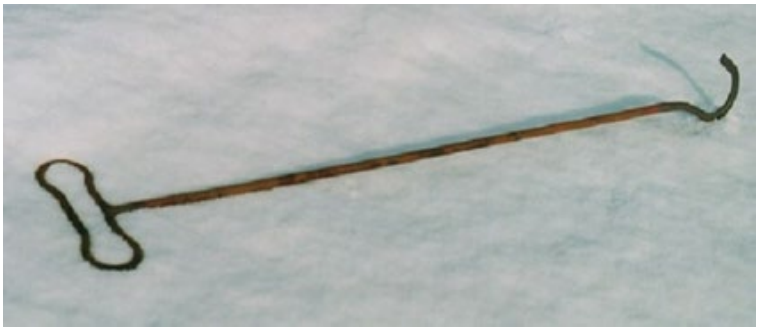
(3) Entkuppelstangen dürfen nicht mit Pufferfett in Berührung kommen, da sonst die Stange beim Herunterdrücken abrutschen kann.

14 Hemmschuhhaken

Verwendung

(1) Hemmschuhhaken dienen der Arbeitserleichterung sowie der Erhöhung der Arbeitssicherheit. Mit Hilfe des Hemmschuhhakens werden Hemmschuhe von der Schiene entfernt oder die Auflegestellen durch das Vor- oder Zurückziehen des Hemmschuhs auf der Schiene korrigiert.

Bild 12: Hemmschuhhaken



Handhabung

(2) Der Hemmschuhhaken wird insbesondere eingesetzt, um das Abnehmen der Hemmschuhe unter Wagen zu erleichtern.

❑

zur Modulübersicht

1 Sichtprüfung

(1) Ergänzend zur allgemeinen Prüfung der Fahrzeuge soll die Einhaltung der gefahrgutrechtlichen Vorgaben an Fahrzeugen und Ladeeinheiten festgestellt und für die anschließende Beförderung gewährleistet werden.

Schutzziel

(2) Die Sichtprüfung an Fahrzeugen oder Ladeeinheiten mit Gefahrgutkennzeichnung ist durchzuführen

Fälligkeit

- nach Beauftragung durch die auftraggebende Stelle, DBINFRA.1101Z01
- ohne gesonderte Beauftragung, wenn festgestellt wird, dass der Zug länger als 24 Stunden abgestellt war (z. B. durch Einsichtnahme in Meldezettel Abstellung, Meldezettel Zugvorbereitung, Übergabebuch oder Nachfrage bei der auftraggebenden Stelle), oder
- als anlassbezogene Prüfung ohne zusätzliche Beauftragung, wenn Unregelmäßigkeiten oder Mängel im Zug festgestellt oder gemeldet wurden.

(3) Ergänzend zum Arbeitsumfang der Prüfung der Fahrzeuge ist bei der beidseitigen Besichtigung vom Boden aus augenscheinlich zu prüfen, dass die Fahrzeuge und Ladeeinheiten keine offensichtlichen Mängel, keine Undichtheiten oder Risse aufweisen oder Ausrüstungsteile fehlen. Dabei ist insbesondere darauf zu achten, dass

Arbeitsumfang

- keine Ladegutaustritte erkennbar,
- die Klapptafeln gegen Umklappen oder Lösen gesichert,
- die Boden- und Zapfventile geschlossen und gesichert,
- die Gewindeschutzkappen verschraubt,
- die Blindflansche mit allen Schrauben verschraubt,
- die Domdeckel geschlossen und verschraubt (soweit erkennbar),
- die vorhandenen Großzettel, Kennzeichen und orangefarbenen Tafeln lesbar und nicht beschädigt,
- die Schutzabstände gemäß BRW.4701 eingehalten und
- keine Eingriffe Unbefugter feststellbar sind.

Prüfung am Abgangsort

(4) Wenn die Prüfung als Übernahme am Abgangsort beauftragt ist, ist zusätzlich zu prüfen, dass

- an Fahrzeugen bzw. Tanks außen keine gefährlichen Reste des Füllgutes anhaften,
- das festgelegte Datum für die nächste Prüfung der Tanks nicht überschritten ist,
- die Kennzeichnung dem Abschnitt 2 entspricht und
- Ladeeinheiten zusätzlich den Besonderheiten gemäß Abschnitt 3 entsprechen

Hinweis:

Abgangsort ist der Ort, an dem eine Ladung oder eine Ladeeinheit zur Beförderung mit der Eisenbahn übernommen wird. Bei Übergabe unter Eisenbahnverkehrsunternehmen handelt es sich nicht um einen neuen Abgangsort.

Unter dem Begriff „Tank“ sind zu verstehen: Kesselwagen, Batteriewagen, Wagen mit abnehmbaren Tanks, Tankcontainern, Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC) und ortsbeweglichen Tanks.

2 Prüfung der Kennzeichnung

Arten der Kennzeichnung

(1) Abhängig von den stoffbezogenen Angaben im Beförderungspapier gemäß BRW.4313/DB.4313 können folgende Kennzeichnungen erforderlich sein und sind abzugleichen:

- Großzettel bei angegebener Nummer(n) der Gefahrzettelmuster (Großzettel nicht erforderlich bei 1.4 Verträglichkeitsgruppe S)
- Orangefarbene Tafel bei angegebener Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr
- Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe bei angegebenem Wortlaut „UMWELTGEFÄHRDEND“, „UMWELTGEFÄHRDEND/MEERESSCHADSTOFF“ oder „MEERESSCHADSTOFF“
- Kennzeichen für erwärmte Stoffe bei angegebenem Wortlaut „GESCHMOLZEN“, „ERWÄRMT“ oder „HEISS“
- Rangierzettel bei angegebener Nummer 13 oder 15
- Warnkennzeichen für Begasung bei angegebenem Wortlaut „UN 3359 BEGASTE GÜTERBEFÖRDERUNGSEINHEIT“
- Erstickungswarnkennzeichen bei angegebenem Wortlaut „ALS KÜHLMITTEL“ oder „ALS KONDITIONIERUNGSMITTEL“

- Ladegutanschrift (sofern vorhanden) entsprechend der angegebenen Benennung des Gutes und Klapptafeln der Lastgrenzraster entsprechend aufgestellt
- Orangefarbener Streifen an Kesselwagen für verflüssigte, tiefgekühlt verflüssigte oder gelöste Gase

(2) Die Kennzeichnungen sollen den Abbildungen und Maßen in DB.1240 entsprechen.

Kennzeichnungen und Maße

(3) Die orangefarbene Tafel muss angebracht sein an

Orangefarbene Tafel

- Tanks,
- Fahrzeugen oder Ladeeinheiten für Beförderung in loser Schüttung,
- Fahrzeugen oder Ladeeinheiten bei Beförderung verpackter radioaktive Stoffe mit einer einzigen UN-Nummer und
- Güterbeförderungseinheiten, in denen Lithiumbatterien eingebaut sind (UN 3536).

Die Tafel darf auch an Fahrzeugen, die eine geschlossene Ladung Versandstücke mit ein und demselben Gut enthalten, angebracht sein.

(4) Großzettel, orangefarbene Tafeln, Kennzeichen und Rangierzettel müssen an beiden Längsseiten angebracht sein und sollen eine dauerhafte Kennzeichnung während der gesamten Beförderung gewährleisten.

Anbringung der Kennzeichnung

(5) Werden in einem Fahrzeug mehrere verschiedene Stoffe in getrennten Tanks oder Tankabteilen befördert, müssen die jeweiligen Großzettel und orangefarbene Tafeln an beiden Seiten jedes Tanks oder Tankabteils parallel zur Längsachse deutlich sichtbar angebracht sein.

Verschiedene Stoffe

Wenn an allen Tankabteilen die gleichen Großzettel anzubringen sind, müssen diese an beiden Längsseiten nur einmal angebracht sein.

(6) Die Erstickungswarnkennzeichen oder Warnkennzeichen für Begasung sollen an jedem Zugang für Personen, welche den Wagen oder die Ladeeinheit öffnen oder betreten, leicht einsehbar angebracht sein.

Warnkennzeichen

(7) Ungereinigte leere Fahrzeuge oder Ladeeinheiten müssen entsprechend den Angaben im Beförderungspapier mit der vorgeschriebenen Kennzeichnung für das letzte Ladegut versehen sein.

Ungereinigte leere Wagen oder Ladeeinheiten

(8) Kennzeichnungen, die sich nicht auf die beförderten gefährlichen Güter oder deren Reste beziehen, müssen entfernt oder abgedeckt sein.

Nicht mehr zutreffende Kennzeichnung

3 Besonderheiten der Kennzeichnung von Ladeeinheiten mit gefährlichen Gütern

Kennzeichnung

(1) Ladeeinheiten müssen an den Längsseiten anlog den Vorgaben für Wagen gekennzeichnet sein. Zusätzlich müssen die Großzettel und Kennzeichen auch an den Stirn- und Heckseiten (vorne und hinten) angebracht sein.

Kennzeichnung Seeverkehr

(2) Wenn im Beförderungspapier eine „BEFÖRDERUNG NACH ABSATZ 1.1.4.2.1“ angegeben ist, erfolgt abweichend eine Kennzeichnung mit Großzettel und orangefarbene Tafel gemäß Seeverkehr (IMDG-Code). Die Abbildungen und Maße sind in DB.1240 dargestellt.

Huckepackverkehr

(3) Straßenfahrzeugen im Huckepackverkehr mit der Angabe „BEFÖRDERUNG GEMÄSS UNTERABSCHNITT 1.1.4.4“ im Beförderungspapier entsprechen der Kennzeichnung gemäß Straßenverkehr (ADR).

Hinweis:

Nach ADR muss die orangefarbene Tafel am Straßenfahrzeug vorne und hinten angebracht sein. Bei Straßenfahrzeugen mit verpackter Ware (Versandstücken) enthält die orangefarbene Tafel keine Ziffern.

Sattelanhänger ohne Zugmaschine

(4) Wird ein Sattelanhänger ohne Zugmaschine befördert, müssen die orangefarbenen Tafeln oder das Kennzeichen für begrenzte Mengen, die an der Heckseite des Anhängers angebracht sind, auch an seiner Stirnseite angebracht werden.

Die orangefarbene Tafel muss jedoch nicht an der Stirnseite des Sattelanhängers angebracht werden, wenn die entsprechenden Großzettel an beiden Längsseiten angebracht sind.

Kennzeichnung Tragwagen

(5) Wenn die Kennzeichnung der Ladeeinheit außerhalb des Tragwagens nicht vollflächig sichtbar ist, muss die gleiche Kennzeichnung an beiden Längsseiten des Tragwagens angebracht werden.

Die orangefarbene Tafel ist zusätzlich am Tragwagen nicht erforderlich, wenn Ladeeinheiten mit einem höchsten Fassungsraum von 3.000 Litern befördert werden.

4 Maßnahmen bei Mängeln

Mängel vorhanden

(1) Werden bei den Prüfungen nach Abschnitt 1 bis 3 oder der Prüfung der Beförderungspapiere nach BRW.4313/ DB.4313 Abweichungen oder Mängel festgestellt (nicht RID-konform), darf die Gefahrgutsendung nicht zur Beförderung übernommen werden oder nicht weiterbefördert werden.

Auftraggebende Stelle informieren

DBINFRA.1101Z01

(2) Die auftraggebende Stelle ist zu informieren

- über das Beheben eines Schadens oder Mangels,
- über einen Schaden oder Mangel, der nicht beurteilt oder nicht behoben werden kann und
- über Wagen, die nicht übernommen werden oder von der Beförderung ausgeschlossen werden.

Freiwerden gefährlicher Güter

(3) Beim Erkennen eines Ladegutaustrittes gelten die Maßnahmen bei Freiwerden von gefährlichen Gütern nach BRW.8581.

❑

zur Modulübersicht

1 Grundstellung

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

2 Umstellverbot

Unter Fahrzeugen dürfen Weichen oder Gleissperren nicht umgestellt werden.

❑

zur Modulübersicht

1 Bezeichnen der Züge

Züge müssen in Aufträgen oder Meldungen mit dem Wort „Zug“ und der Zugnummer bezeichnet werden. Das Wort „Zug“ muss bei Sperrfahrten durch „Sperrfahrt“, bei Kleinwagenfahrten durch „Sperrfahrt Kl“ ersetzt werden. Züge müssen auch dann mit ihrer Zugnummer bezeichnet werden, wenn sie im Fahrplan eines anderen Zuges verkehren.

2 Einseitig gerichtete Sprecheinrichtung (Lautsprecher) verwenden

Aufträge dürfen über einseitig gerichtete Sprecheinrichtungen gegeben werden, wenn dies im Einzelfall nicht verboten ist und der Empfänger die Ausführung melden muss oder der Auftraggeber die Ausführung selbst erkennen kann.

Meldungen dürfen über einseitig gerichtete Sprecheinrichtungen nicht gegeben werden.

3 Wiederholen

a) Aufträge oder Meldungen mit festem Wortlaut muss der Empfänger wörtlich wiederholen.

   Bei Aufträgen oder Meldungen ohne festen Wortlaut muss der Empfänger alle wesentlichen Angaben wiederholen.

   Wenn Aufträge oder Meldungen eingetragen werden müssen, müssen sie zuerst eingetragen und dann wiederholt werden.

b) Bei fernmündlicher Verständigung, muss jede Wiederholung mit den Worten „Ich wiederhole“ beginnen. Ist richtig wiederholt worden, muss mit „Richtig“ bestätigt werden.

c) Aufträge über einseitig gerichtete Sprecheinrichtungen müssen zweimal gegeben werden. Die zweite Durchsage muss mit den Worten „Ich wiederhole“ beginnen.

d) Aufträge oder Meldungen zum Abwenden von Gefahr muss der Empfänger nicht wiederholen. Er muss unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen treffen, auch wenn er den Auftrag oder die Meldung unvollständig aufgenommen hat.

zur Modulübersicht

1 Gewöhnliche Fahrtrichtung auf zweigleisigen Bahnen

Auf zweigleisigen Bahnen ist auf der freien Strecke in der Regel rechts zu fahren (gewöhnliche Fahrtrichtung). Bei Einführung in Bahnhöfe können die Gleise der freien Strecke auch so angeordnet sein, dass das Regelgleis links liegt.

2 Mehrere Strecken derselben Fahrtrichtung

Wo mehrere Strecken für dieselbe Fahrtrichtung vorhanden sind, ist im Fahrplan angegeben, welche Strecke der Zug befahren soll.

zur Modulübersicht

1 Ohne Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers fahren

(1) Wenn der Triebfahrzeugführer ausnahmsweise nicht streckenkundig ist, muss er fahren, wenn ihm ein streckenkundiger Mitarbeiter beigegeben wird.

(2) Darüber hinaus gilt:

a) Wenn ein streckenkundiger Mitarbeiter nicht zur Verfügung steht, darf der Triebfahrzeugführer auf Weisung seiner Auftrag gebenden Stelle fahren, ohne dass ein streckenkundiger Mitarbeiter beigegeben wird, soweit es im Streckenbuch nicht verboten ist. Er hat dann seine Fahrweise den Strecken- und Sichtverhältnissen anzupassen.

b) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt auf Hauptbahnen 100 km/h, auf Nebenbahnen 40 km/h. Im Streckenbuch sind die Nebenbahnen und die zulässigen höheren Geschwindigkeiten bekanntgegeben

2 Ortskenntnis des Triebfahrzeugführers

Wenn der Triebfahrzeugführer planmäßig rangieren soll, muss er die hierfür erforderliche Ortskenntnis besitzen. Muss außerplanmäßig rangiert werden, muss sich der Triebfahrzeugführer beim Weichenwärter oder der zuständigen Stelle erkundigen, wenn die Ortskenntnis nicht ausreichend ist.

zur Modulübersicht

1 Triebfahrzeuge mit Triebfahrzeugführern besetzen

Arbeitende Triebfahrzeuge

(1) Arbeitende Triebfahrzeuge müssen während der Fahrt mit einem Triebfahrzeugführer besetzt sein.

Werden arbeitende Triebfahrzeuge gesteuert, dürfen sie unbesetzt sein.

Fahrzeug an der Spitze des Zuges

(2) Das Fahrzeug an der Spitze des Zuges muss während der Fahrt mit einem Triebfahrzeugführer besetzt sein.

Dies gilt nicht für geschobene Züge.

Triebfahrzeugführer nicht im Führerraum

(3) Wenn sich der Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges, aber nicht im Führerraum befindet, darf dieses Fahrzeug während der Fahrt unbesetzt sein, wenn er den Zug zur Sicherung von Bahnübergängen verlassen muss.

Triebfahrzeug mit zwei Führerräumen

(4) Bei Triebfahrzeugen mit zwei Führerräumen muss sich der Triebfahrzeugführer im vorderen Führerraum befinden.

Bei kurzen Rückwärtsbewegungen muss er den Führerraum nicht wechseln.

*

2 Triebfahrzeuge mit Triebfahrzeugbegleitern besetzen

Grundsatz

(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.

Befähigung

(2) Triebfahrzeugbegleiter nach Absatz (1) darf ein Mitarbeiter sein, der Tätigkeiten im Bahnbetrieb verrichten darf. Er muss nach Einweisung durch den Triebfahrzeugführer den Zug zum Halten bringen und Hilfe anfordern können.

3 Züge mit Zugbegleitern besetzen

Grundsatz

(1) Reisezüge sind in der Regel mit mindestens einem Zugbegleiter zu besetzen.

Leerreisezüge

(2) Leerreisezüge dürfen ohne Zugbegleiter fahren.

Andere Reisezüge ohne Zugbegleiter

(3) Andere Reisezüge dürfen ohne Zugbegleiter fahren, wenn es dem Triebfahrzeugführer bekannt gegeben ist.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

4 Ortskenntnis des Zugpersonals

Planmäßiges Rangieren

(1) Wenn das Zugpersonal planmäßig rangieren soll, muss es die dafür erforderliche Ortskenntnis besitzen.

Außerplanmäßiges Rangieren

(2) Wenn außerplanmäßig rangiert werden muss, muss sich das Zugpersonal beim Weichenwärter oder der zuständigen Stelle erkundigen, wenn die Ortskenntnis nicht ausreichend ist.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

1 Streckenkenntnis

(1) Streckenkenntnis ist die durch eigenes Anschauen der Strecke und Einsichtnahme in die betrieblichen Unterlagen erworbene Kenntnis über solche Besonderheiten der Strecke, welche der Triebfahrzeugführer als Ergänzung zu Signalen und Fahrplanunterlagen benötigt, um die Strecke eigenverantwortlich, sicher und fahrplanmäßig befahren zu können.

Erläuterung

DB.6105 1 (4b)

(2) Die Streckenkenntnis beinhaltet auch die Kenntnis der Fahrwege in den Bahnhöfen, die bei der Fahrt vom und zum Zug befahren werden. Im örtlichen Rangierdienst entspricht die Streckenkenntnis der Bahnhofskenntnis.

Bahnhöfe

(3) Bei Einmalfahrten und Sperrfahrten darf der Eisenbahnbetriebsleiter oder eine von ihm beauftragte Person zulassen, dass der Triebfahrzeugführer mit eingeschränkter Streckenkenntnis fahren darf.

Eingeschränkte Streckenkenntnis

(4) Für die zu befahrende Strecke muss der Triebfahrzeugführer

- des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges,
- des Triebfahrzeuges bei geschobenen Zugfahrten oder
- des Schiebetriebfahrzeugs, welches nicht mit dem Zug gekuppelt ist

grundsätzlich Streckenkenntnis besitzen.

Streckenkenntnis; Grundsatz

(5) Der Triebfahrzeugführer eines elektrischen Triebfahrzeuges muss beim Fahren mit gehobenem Stromabnehmer auch dann streckenkundig sein, wenn das Triebfahrzeug nicht an der Spitze des Zuges läuft.

Besonderheit beim Führen von elektrischen Triebfahrzeugen

(6) Wenn der Triebfahrzeugführer den Auftrag erhält, auf einer Strecke zu fahren, auf der er nicht streckenkundig ist, muss der Triebfahrzeugführer dies unaufgefordert der auftraggebenden Stelle melden.

Meldung bei fehlender Streckenkenntnis

DBINFRA.1101Z01

2 Erwerb der Streckenkenntnis

(1) Art und Umfang des Erwerbs der Streckenkenntnis legt der Eisenbahnbetriebsleiter oder eine von ihm beauftragte Person fest.

Art und Umfang des Erwerbs

Auftrag zum Erwerb der Strecken-kenntnis

(2) Der Auftrag und die Art zum Erwerb der Streckenkenntnis sowie die Anzahl der festgelegten Erwerbsfahrten werden dem Triebfahrzeugführer mit dem Vordruck „Auftrag zum Erwerb/Wiedererwerb der Strecken-/Bahnhofskenntnis“ (492.2755V01) von der Einsatzstelle mitgeteilt. Der Auftrag berechtigt den Triebfahrzeugführer zur Mitfahrt im Führerraum.

Erwerbsfahrten mit ICE

(3) Streckenkenntnisfahrten mit ICE darf die Einsatzstelle nur dann vorsehen, wenn dies zum Erwerb der Streckenkenntnis notwendig ist und keine andere geeignete Mitfahrmöglichkeit besteht (z. B. auf Schnellfahrstrecken).

Fahrzeug selbst führen

(4) Der Triebfahrzeugführer darf zum Erwerb der Streckenkenntnis ein Fahrzeug selbst führen, wenn er eine Zusatzbescheinigung des sicherheitsverantwortlichen EVU und die für die Fahrzeugbaureihe/ -bauart erforderliche Fahrberechtigung besitzt. Der planmäßig für die Zugfahrt eingeteilte Triebfahrzeugführer übernimmt dabei die Aufgaben der streckenkundigen Person. Für die Bedienung des Triebfahrzeuges und die sichere Durchführung der Zugfahrt ist derjenige Triebfahrzeugführer verantwortlich, welcher das Triebfahrzeug führt.

3 Vorgehen beim Erwerb der Streckenkenntnis

Arten des Erwerbs

(1) Die Streckenkenntnis kann durch eigenes Anschauen auf folgende Arten erworben werden:

1. Mitfahrt im Führerraum.
2. Fahren in Begleitung einer streckenkundigen Person.
3. Fahrten im Rahmen der Ausbildung zum Triebfahrzeugführer.
4. Studium von Filmaufnahmen mit originalgetreuer Streckenabbildung.
5. Simulatorfahrten mit originalgetreuer Streckenabbildung.
6. Begehen der Infrastruktur.

Unterlagen

(2) Folgende Unterlagen sind zum Erwerb der Streckenkenntnis erforderlich und vor dem Erwerb einzusehen bzw. während der Fahrt mitzuführen:

- Streckenbuch (ggf. Auszüge),
- Fahrplanunterlagen,
- gültige „La“ sowie ggf. „Sonder-La“.

* (3) Bei der Inbetriebnahme neuer oder wesentlich geänderter Strecken kann angeordnet werden, dass die Streckenkenntnis allein durch Einsichtnahme in Merkblätter bzw. Sonderdrucke zur La erworben werden darf.

Neue oder wesentlich geänderte Strecken

* (4) Der Triebfahrzeugführer trägt auf der Vorderseite des Vordruckes (492.2755V01) im Abschnitt „Nachweis der Mitfahrten im Führerraum“ alle Arten des Erwerbs gemäß Absatz (1) ein. Beim Erwerb der Streckenkenntnis nach Nummer 1, 2 und 3 muss der anleitende Triebfahrzeugführer mit seiner Unterschrift die durchgeführte Fahrt bestätigen. Beim Erwerb nach Nummer 4, 5 und 6 ist in der Spalte „Zug-Nr.“ die Art des Erwerbs, also „Video“, „Simulator“ bzw. „Begehung“ einzutragen. Die Durchführung ist vom Triebfahrzeugführer in der Spalte „Unterschrift des anleitenden Tf“ mit seiner eigenen Unterschrift zu bestätigen.

Nachweis/ Bestätigung

Der Triebfahrzeugführer erklärt sich für streckenkundig, indem er dies auf der Rückseite des Vordrucks bestätigt. Der Vordruck ist nach Abschluss des Erwerbs vollständig ausgefüllt in der Einsatzstelle abzugeben.

4 Streckenkenntnis erhalten und überwachen

(1) Die Streckenkenntnis wird vom Triebfahrzeugführer selbst überwacht. Dazu erhält er eine für das laufende Halbjahr gültige „Karte zur Selbstüberwachung der Strecken-/Bahnhofs- und Fahrzeugkenntnis“ (Streckenkenntniskarte) oder einen EDV-Ausdruck in doppelter Ausfertigung.

Streckenkenntniskarte

Der Ablauf der Streckenkenntnis ist in der Streckenkenntniskarte dargestellt.

(2) Für das Führen der Streckenkenntniskarte gelten folgende Ausfüllhinweise:

Ausfüllhinweise

- In der entsprechenden Monatsspalte ist der Tag der letzten Fahrt einzutragen. Gegebenenfalls sind zusätzliche Anweisungen zum Ausfüllen zu beachten.
- Wenn eine Strecke nicht befahren wurde, ist die entsprechende Monatsspalte auszukreuzen.
- Bei Verwendung einer EDV-gestützten Streckenkenntniskarte sind die Eintragungen zu prüfen.

Die Richtigkeit der Angaben ist durch Unterschrift auf einer Ausfertigung zu bestätigen, welche innerhalb von zehn Tagen an die Einsatzstelle zurückzugeben ist.

Dies gilt auch, wenn der Tf aufgrund erforderlicher Änderungen oder Ergänzungen eine neue „Karte zur Selbstüberwachung der Strecken-/Fahrzeugkenntnis“ erhält.

Ein Abkürzungsverzeichnis (z. B. Ril 100) und ggf. eine Streckenkarte der betroffenen Betriebsstellen erhält der Triebfahrzeugführer von seiner Einsatzstelle oder in elektronischer Form zur Verfügung gestellt.

Verlust der Streckenkenntnis

DBINFRA.1101Z01

(3) Mindestens einen Monat vor Verlust der Streckenkenntnis muss die Einsatzstelle informiert werden. Die Einsatzstelle kann dann, soweit erforderlich und wirtschaftlich vertretbar, durch Ändern des Einsatzplans für den Erhalt der Streckenkenntnis sorgen.

Die Streckenkenntnis ist verloren und muss wieder erworben werden, wenn:

- nach dem Ersterwerb der Streckenkenntnis eine Strecke innerhalb von sechs Monaten nach der letzten Erwerbsfahrt nicht selbstständig befahren wurde,
- eine Strecke, auf der wiederholt gefahren worden ist, länger als 12 Monate, bei einfachen Verhältnissen länger als 24 Monate, nicht selbstständig befahren wurde, die Mitfahrt im Führerraum ist dem selbstständigen Fahren gleichgestellt,
- wesentliche Änderungen an der Strecke vorgenommen wurden und der Triebfahrzeugführer sich mit diesen Änderungen nicht vertraut machen konnte.

Wiedererwerb der Streckenkenntnis

(4) Der Wiedererwerb der Streckenkenntnis richtet sich nach Abschnitt 3.

5 Eingeschränkte Streckenkenntnis

Eingeschränkte Streckenkenntnis erwerben

(1) Eingeschränkte Streckenkenntnis erwirbt der Triebfahrzeugführer allein durch Einsichtnahme in die betrieblichen Unterlagen über solche Besonderheiten der Strecke, die er als Ergänzung zu Signalen und Fahrplanunterlagen benötigt, um die Strecke eigenverantwortlich sicher und fahrplanmäßig befahren zu können.

Besonderheiten

(2) Zwischen dem Erwerb der eingeschränkten Streckenkenntnis und der jeweiligen Zugfahrt dürfen nicht mehr als 7 Tage liegen.

Bei der Festlegung der Mindestbremshundertstel im Fahrplan ist das Fahren mit eingeschränkter Streckenkenntnis berücksichtigt. Der Triebfahrzeugführer weist beim Anfordern einer Fahrplan-Mitteilung wegen fehlender Brems-

hundertstel darauf hin, dass er diesen Zug mit eingeschränkter Streckenkenntnis fährt.

(3) **Auftrag zum Erwerb**

Den Auftrag zum Erwerb der Streckenkenntnis erhält der Triebfahrzeugführer von seiner Einsatzstelle mit dem Vordruck „Auftrag zum Erwerb der eingeschränkten Streckenkenntnis“ (492.2755V02). Zusätzlich werden ihm die erforderlichen Unterlagen ausgehändigt.

(4) **Bestätigung**

Nach Abschluss des Erwerbs bestätigt der Triebfahrzeugführer auf dem Vordruck, dass er eingeschränkt streckenkundig ist und gibt diesen vollständig ausgefüllt in der Einsatzstelle ab.

6 Begleitung durch eine streckenkundige Person

(1) **Begleitung; streckenkundige Person**

Ist der Triebfahrzeugführer ausnahmsweise nicht streckenkundig, kann er durch eine streckenkundige Person begleitet werden.

(2) **Legitimation**

Die streckenkundige Person muss sich dem Triebfahrzeugführer gegenüber als solche legitimieren. Die Legitimation erfolgt durch:

- Vorzeigen der Streckenkenntniskarte in Verbindung mit Lichtbildausweis

  oder

- Vergleich des von der auftraggebenden Stelle genannten Namens der streckenkundigen Person mit den Angaben in dessen Lichtbildausweis.

❑

zur Modulübersicht

1 Fahrzeugkenntnis

Allgemeines

(1) Ein Triebfahrzeugführer darf ein Triebfahrzeug nur führen, wenn der Eisenbahnbetriebsleiter oder eine von ihm beauftragte Person die Erlaubnis dazu erteilt hat.

Wiedererwerb

(2) Wenn der Triebfahrzeugführer erklärt (in der Regel 18 Monate nach dem letzten selbstständigen Einsatz), dass er eine Fahrzeugbaureihe/-bauart nicht mehr sicher bedienen kann, wird er vor einem Wiedereinsatz im Bedienen dieser Fahrzeugbaureihe/-bauart unterwiesen.

* Die auftraggebende Stelle legt Art und Umfang der Unterweisung unter Berücksichtigung des Zeitraumes seit dem letzten Einsatz und den inzwischen eingetretenen technischen Änderungen für die in Frage kommende Fahrzeugbaureihe/-bauart im Einzelfall fest.

Kesselwärter

(3) Wenn der Triebfahrzeugführer von Brennkraft-Triebfahrzeugen Kesselwärter ist, muss er die Prüfung zum Kesselwärter wiederholen, wenn er einen Kesseltyp seit einem Jahr nicht mehr bedient hat.

Fahrzeugkenntniskarte

(4) Die Fahrzeugbaureihen/-bauarten, die der Triebfahrzeugführer führen darf, nimmt die Einsatzstelle in die Fahrzeugkenntniskarte (EDV-Ausdruck) und in das Beiblatt zum Eisenbahnfahrzeug-Führerschein bzw. in die Zusatzbescheinigung zum Triebfahrzeug-Führerschein auf (Triebfahrzeugbaureihe, Steuerwagen-Bauart, Heizkessel von Brennkraft-Triebfahrzeugen usw.) und sorgt, soweit erforderlich, rechtzeitig für den Wiedereinsatz auf dem Fahrzeug.

❑

zur Modulübersicht

DB.0199

Personalnummer:
(8-stellig, nur Ziffern)

eFAkte

Auftrag zum Erwerb/Wiedererwerb[1] der Strecken-/Bahnhofskenntnis[1] Nr. .....

Herr/Frau[1] ..... wird beauftragt

☐[2] Streckenkenntnis von ..... über ..... nach .....[3]
☐[2] Bahnhofskenntnis in .....[3]

zu erwerben/wiederzuerwerben[1].

1. Art und Umfang

	Art des Erwerbs[2]	**Anzahl**[6]
☐	Mitfahrt im Führerraum	
☐	Fahren in Begleitung einer streckenkundigen Person (z. B. innerhalb der Erst- oder Ergänzungsausbildung)	
☐	Studium von Filmaufnahmen mit originalgetreuer Streckenabbildung[4]	
☐	Einsichtnahme in Merkblatt/Sonder-La[5]	X
☐	Simulatorfahrten mit originalgetreuer Streckenabbildung	
☐	Begehen der Infrastruktur	X

2. Nachweis der Mitfahrten im Führerraum

lfd. Nr.	**Datum**	**Zug-Nr.**	**Streckenabschnitt/Bahnhof**	**Unterschrift des anleitenden Tf**
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				

Datum der Ausstellung: .....

Unterschrift des Ausstellenden:

.....

Stempel der ausstellenden Stelle

Muster

Fachautor: Fernv.: H. Didszun; Tel.: (955) 59529; Regio: M. Jelitto; Tel.: (955) 42211 Gültig ab 13.12.2020

3. Erklärung des Tf

Ich habe den unter Abschnitt 1 und 2 genannten Erwerb/Wiedererwerb[1)] zur Strecken-/Bahnhofskenntnis[1)] einschließlich der Einsichtnahme in die betrieblichen Unterlagen (z. B. Fahrplan, Streckenbuch, La) ausgeführt und erkläre mich hiermit für strecken-/bahnhofskundig[1)].

Datum: .....

Unterschrift des Tf: .....

4. Bearbeitungsvermerk der ausstellenden Stelle[2)]

☐ Erworbene Strecken-/Bahnhofskenntnis[1)] in die EDV-Systeme eingegeben

☐ An den Tf eine aktualisierte Karte zur Selbstüberwachung der Strecken-/Fahrzeugkenntnis ausgegeben

☐ Auftrag zum Erwerb/Wiedererwerb[1)] der Strecken-/Bahnhofskenntnis[1)] sowie bisherige Karte zur Selbstüberwachung der Strecken-/Fahrzeugkenntnis

☐ zur Archivierung in der eFAkte an das Digitalisierungszentrum übergeben

☐ archiviert in[7)] .....

Datum: .....

Unterschrift des Bearbeiters: .....

❑

Muster

1) Nicht Zutreffendes streichen
2) Zutreffendes ankreuzen
3) Abkürzungen nach Ril 100 verwenden
4) Bezeichnung der Filmaufnahme(n) (z. B. Titel oder Nummer) eintragen
5) Name des Merkblatts/Name der Sonder-La eintragen
6) Anzahl der Erwerbsfahrten pro Art des Erwerbs eintragen; Gesamtzahl der Erwerbsfahrten für Ersterwerb siehe Ril 492.2755 Abschn. 2 Abs. 2, Gesamtzahl der Erwerbsfahrten für Wiedererwerb siehe Ril 492.2755 Abschn. 2 Abs. 3
7) Gilt nur für EVU, die den Auftrag zum Erwerb/Wiedererwerb der Strecken-/Bahnhofskenntnis sowie die Karte zur Selbstüberwachung der Strecken-/Fahrzeugkenntnis nicht in der eFAkte archivieren

Personalnummer:
(8-stellig, nur Ziffern)

eFAkte

DB.0199

Auftrag zum Erwerb von eingeschränkter Streckenkenntnis

Herr[1]:

Einsatzstelle:

wird hiermit beauftragt, ausschließlich durch Einsichtnahme in betriebliche Unterlagen, auf folgenden Streckenabschnitten eingeschränkte Streckenkenntnis zu erwerben:

lfd. Nr.	Mit eingeschränkter Streckenkenntnis zu befahrende Strecke[2]:		
	von	über	nach
1			
2			

Die eingeschränkte Streckenkenntnis ist durch Einsichtnahme in folgende betriebliche Unterlagen zu erwerben[3]:

☐ Fahrplanunterlagen

☐ Streckenbuch

☐ La/Sonder-La

☐ [4]

Datum der Ausstellung: Klicken Sie hier, um ein Datum einzugeben.

Unterschrift des Ausstellenden: .....

MUSTER

Stempel der ausstellenden Stelle

1) Zutreffendes auswählen
2) Abkürzungen nach Ril 100 verwenden
3) Zutreffendes ankreuzen
4) Bei Bedarf weitere betriebliche Unterlagen ergänzen

Erklärung des Tf
Ich bestätige, dass ich mich durch Einsichtnahme in die zur Verfügung gestellten betrieblichen Unterlagen mit der zu befahrenden Strecke vertraut gemacht habe und erkläre mich für eingeschränkt streckenkundig.

Über die besonderen Regelungen des Einsatzes mit eingeschränkter Streckenkenntnis, insbesondere dass beim Anfordern einer Fahrplan-Mitteilung infolge fehlender Bremshundertstel die Betriebszentrale unverzüglich auf die Fahrt mit eingeschränkter Streckenkenntnis hinzuweisen ist, wurde ich unterrichtet.

Datum: .....

Unterschrift des Tf: .....

Hinweise für den Triebfahrzeugführer zum Erwerb von eingeschränkter Streckenkenntnis

MUSTER

Definition „Eingeschränkte Streckenkenntnis“
Eingeschränkte Streckenkenntnis ist die allein durch Einsichtnahme in die betrieblichen Unterlagen erworbene Kenntnis über solche Besonderheiten der Strecke, welche der Triebfahrzeugführer als Ergänzung zu Signalen und Fahrplanunterlagen benötigt, um die Strecke eigenverantwortlich sicher und fahrplanmäßig befahren zu können.

Zulässigkeit
Fahrten mit eingeschränkter Streckenkenntnis können für Einmalfahrten und Sperrfahrten vom Eisenbahnunternehmen zugelassen werden.

Auf Strecken mit Zugleitbetrieb, mit signalisiertem Zugleitbetrieb bzw. auf Strecken mit Bahnhöfen ohne Ausfahrsignale sowie auf Steilstrecken ist das Fahren mit eingeschränkter Streckenkenntnis nicht zulässig.

Einmalfahrten
Einmalfahrten sind Überführungs- und Probefahrten sowie kurzfristig erforderliche Fahrten, die nicht regelmäßig durchgeführt werden.

Gültigkeit von eingeschränkter Streckenkenntnis
Zwischen dem Erwerb der eingeschränkten Streckenkenntnis und der jeweiligen Zugfahrt dürfen nicht mehr als 7 Tage liegen.

❑

1 Zugführer

(1) In der Regel nimmt der Zugführer die Zugaufsicht wahr. **Grundsatz**

* (2) Wo es in den örtlichen Regelungen zugelassen ist, darf der Zugführer die Zugaufsicht im Einzelfall der örtlichen Aufsicht mündlich übertragen. **Örtliche Aufsicht**

2 Örtliche Aufsicht

* (1) In den örtlichen Regelungen kann festgelegt sein, dass die Zugaufsicht von der örtlichen Aufsicht wahrgenommen wird. **Örtliche Regelungen**

(2) Die örtliche Aufsicht darf die Zugaufsicht im Einzelfall dem Zugführer übertragen mit den Worten: „Zugführer (Zugnummer) bitte Zugaufsicht übernehmen“. **Zugaufsicht auf Zugführer übertragen**

(3) Die örtliche Aufsicht trägt eine rote Mütze. **Kennzeichnung**

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

1 Grundsatz

Ein Zug darf auf einem Bahnhof nur abfahren, wenn der Fahrdienstleiter zugestimmt hat.

2 Arten der Zustimmung

Signalgeführter Zug

(1) Bei einem signalgeführten Zug stimmt der Fahrdienstleiter der Abfahrt wie folgt zu:

a) durch Fahrtstellung des Hauptsignals,

b) durch Befehl 2 zur Vorbeifahrt an einem Zwischen- oder Ausfahrsignal,

c) durch Befehl 3 oder 6 (3. Zeile),

d) durch Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8,

e) durch mündlichen Auftrag, wenn an einem Hauptsignal Signal Zs 12 vorhanden ist,

f) auf Bahnhöfen, die im Fahrplan mit dem Eintrag „ohne Asig“ gekennzeichnet sind, durch mündliche Zustimmung an den Triebfahrzeugführer, mit dem Wortlaut „Zug … (Nr.) darf im Bahnhof … (Bezeichnung des Bahnhofs) ausfahren“,

g) durch Kennlicht an einem Hauptsignal, soweit dies im Streckenbuch zugelassen ist.

Anzeige-geführter Zug und ETCS-Betriebsart SR

(2) Bei einem anzeigegeführten Zug oder einem Zug in der ETCS-Betriebsart SR stimmt der Fahrdienstleiter der Abfahrt wie folgt zu:

a) bei LZB durch Auftrag LZB-Fahrt, LZB-Ersatzauftrag, LZB-Vorsichtauftrag oder LZB-Gegengleisfahrauftrag,

b) bei ETCS-Level 1 und Level 2 durch eine ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS oder OS,

c) bei ETCS-Level 2 in ETCS-Betriebsart SR durch die Textmeldung „Sie dürfen vorbeifahren an ETCS-Halt-Tafel … Signalbezeichnung “ oder „Sie dürfen vorbeifahren an ETCS-Bk … Signalbezeichnung “ oder „Sie dürfen ohne Bedienen Override EOA vorbeifahren an ETCS-Bk … Signalbezeichnung “,

d) Befehl 2 zur Vorbeifahrt an einer LZB-Blockstelle oder ETCS-Blockstelle, die an einem Zwischen- oder Ausfahrsignal eingerichtet ist,

e) Befehl 3.

Ergänzung

3 Besonderheiten

Signal nicht sichtbar

(1) Wenn das Signal, mit dem der Fahrdienstleiter der Abfahrt zustimmt, nicht sichtbar ist, gilt Folgendes:

a) Der Triebfahrzeugführer darf die Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auch anhand eines Fahrtanzeigers feststellen.

In diesem Fall gilt Ril 408.2341 Abschnitt 2 Absatz (6) b).

b) Bei unsichtigem Wetter oder wenn es wegen der örtlichen Verhältnisse im Streckenbuch vorgesehen ist, teilt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer mit, dass das Hauptsignal auf Fahrt gestellt ist, das Kennlicht eingeschaltet ist oder das Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 bedient wurde.

In diesem Fall gilt Ril 408.2341 Abschnitt 2 Absatz (6) b). *

c) Wenn der Triebfahrzeugführer die Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt nicht erkennen kann und die Mitteilung nach Absatz b) nicht rechtzeitig vor der Abfahrtszeit des Zuges eingeht, muss der Triebfahrzeugführer dies dem Fahrdienstleiter melden.

Gruppensignal

(2) Bei Gruppensignalen gilt Folgendes:

a) Wenn an einem Gleis, das zu einem Gruppensignal gehört, kein Sperrsignal als Lichtsignal oder als hohes Formsignal vorhanden ist, muss der Fahrdienstleiter zusätzlich noch mündlich zustimmen. Im Streckenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

b) Der Fahrdienstleiter darf die mündliche Zustimmung nicht über einseitig gerichtete Sprecheinrichtungen geben. Im Streckenbuch kann zugelassen sein, dass ein anderer Mitarbeiter die mündliche Zustimmung übermittelt.

Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus

(3) Wenn das Fahrzeug an der Spitze des Zuges ausnahmsweise über das Signal hinaussteht, mit dem der Fahrdienstleiter der Abfahrt zustimmt und die Weiterfahrt an diesem Signal nicht bereits zugelassen war, gilt Folgendes:

Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter mitteilen, dass die Spitze des Zuges über das Signal hinaussteht.

a) Wenn das Signal auf Fahrt gestellt ist, verständigt der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer. Der Triebfahrzeugführer muss die Stellung des Signals feststellen. Bei Gruppensignalen muss er zusätzlich feststellen, dass das zugehörige Sperrsignal die Fahrt erlaubt. Bei Fahrt in das Gegengleis muss er zusätzlich das Signalbild Zs 6 feststellen. Wenn der Triebfahrzeugführer dies nicht selbst feststellen kann, darf er einen anderen Mitarbeiter nach Regeln seines Eisenbahnverkehrsunternehmens beauftragen. Wenn dies nicht möglich ist, muss er den Fahrdienstleiter verständigen.

b) Wenn das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden kann oder der Triebfahrzeugführer die Stellung des Signals nicht feststellen kann, stimmt der Fahrdienstleiter mit Befehl 2 zu.

Mehrere Züge stehen zur Abfahrt bereit

(4) Wenn in einem Gleis mehrere Züge zur Abfahrt bereitstehen, die am selben Signal zugelassen werden soll, gilt Folgendes:

Ergänzung

a) Die Zustimmung zur Abfahrt gilt nur für den ersten Zug. Dies gilt auch, wenn eine Rangierfahrt in eine Zugfahrt übergehen soll.

b) Bevor der Fahrdienstleiter die Zustimmung für den ersten Zug gibt, verständigt er den Triebfahrzeugführer des zweiten Zuges und evtl. weiterer Züge, dass er die Zustimmung zusätzlich noch mündlich gibt.

c) Bei ETCS-Level 2 darf der Triebfahrzeugführer des zweiten Zuges und evtl. weiterer Züge den ETCS-Startlauf anstoßen, jedoch zunächst nur die Zugnummer eingeben. * * * * * * * *

Weitere Eingaben innerhalb des ETCS-Startlaufs (Tf-Nummer, Zugdaten usw.) sowie das Betätigen der Start-Taste darf der Triebfahrzeugführer des zweiten Zuges und evtl. weiterer Züge erst durchführen, wenn der Fahrdienstleiter ihm die zusätzliche mündliche Zustimmung nach b) gegeben hat. Wenn der zweite Zug und evtl. weitere Züge ETCS-geführt oder in ETCS-

* Betriebsart SR ist bzw. sind, muss der Triebfahrzeugführer dieses Zuges auf die Aufforderung des Fahrdienstleiters hin in ETCS-Betriebsart SB wechseln und dem Fahrdienstleiter den Wechsel bestätigen.

* *Hinweis: Wenn der Triebfahrzeugführer versehentlich die Tf-Nummer und ggf.*
* *die ETCS-Zugdaten vor der mündlichen Zustimmung zur Abfahrt eingegeben*
* *hat, muss er den ETCS-Startlauf abbrechen und erneut anstoßen.*

d) Im Streckenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.

Gewöhnlicher Halteplatz hinter dem Ausfahrsignal

(5) Wenn ein gewöhnlicher Halteplatz hinter dem Ausfahrsignal liegt und der Zug zuvor an diesem Signal vorbeigefahren ist, ist eine Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt nicht erforderlich.

Mehrere gewöhnliche Halteplätze zwischen zwei Hauptsignalen

(6) Wenn ein Zug in einem Bahnhof zwischen zwei Hauptsignalen an mehreren gewöhnlichen Halteplätzen hält und der Zug zuvor an einem Einfahr- oder Zwischensignal vorbeigefahren ist, ist eine Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt nur am letzten gewöhnlichen Halteplatz erforderlich. Dies gilt sinngemäß auch, wenn ein Zug vom Gegengleis aus in einen Bahnhof eingefahren ist. Im Streckenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.

Besondere Zustimmung bei höhengleichen Übergängen

(7) Im Streckenbuch kann vorgeschrieben sein, dass zusätzlich zur Zustimmung nach Abschnitt 2 eine besondere Zustimmung zur Abfahrt erforderlich ist. Hierbei ist angegeben, wer die besondere Zustimmung erteilt und wie diese erteilt wird.

❑

zur Modulübersicht

zu 408.2331

2 Arten der Zustimmung

Ergänzung:

(3) Kann die Zugaufsicht die Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt nicht selbst feststellen, informiert der Triebfahrzeugführer die Zugaufsicht.

Information der Zugaufsicht



Hat der Triebfahrzeugführer selbst die Zugaufsicht, informiert er über die Zustimmung zur Abfahrt weitere Mitarbeiter am Zug, die an der Abfertigung beteiligt sind.

3 Besonderheiten

Ergänzung:

(4) Wenn in einem Gleis mehrere Züge zur Abfahrt bereit stehen, die am selben Signal zugelassen werden sollen, informiert der Triebfahrzeugführer des zweiten oder evtl. weiteren Zuges die jeweilige Zugaufsicht, dass

Mehrere Züge stehen zur Abfahrt bereit



- noch die zusätzliche, mündliche Zustimmung des Fahrdienstleiters erforderlich ist oder
- die zusätzliche, mündliche Zustimmung zur Abfahrt gegeben wurde.

Hat der Triebfahrzeugführer selbst die Zugaufsicht, informiert er weitere Mitarbeiter, die an der Abfertigung beteiligt sind.

❑

zur Modulübersicht

1 Signal nicht sichtbar

Fahrtanzeiger

* (1) Die Zugaufsicht darf die Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auch anhand eines Fahrtanzeigers feststellen.

2 Hauptsignal nicht vorhanden, Dunkelschaltung

Zustimmung der Zugaufsicht melden

(1) Wenn ein Hauptsignal nicht vorhanden ist oder ein Hauptsignal durch die LZB oder ETCS betrieblich abgeschaltet ist (Dunkelschaltung), muss der Triebfahrzeugführer die Zustimmung des Fahrdienstleiters der Zugaufsicht übermitteln.

Triebfahrzeugführer nimmt Zugaufsicht selbst wahr

(2) Dies ist nicht erforderlich, wenn der Triebfahrzeugführer selbst die Zugaufsicht wahrnimmt oder die Zugaufsicht die Zustimmung des Fahrdienstleiters anhand eines Fahrtanzeigers feststellen kann.

3 Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus

Zugaufsicht beauftragen

(1) Wenn der Triebfahrzeugführer die Stellung des Signals, mit dem der Fahrdienstleiter der Abfahrt zustimmt, nicht selbst feststellen kann, muss er die Zugaufsicht beauftragen.

Zustimmung durch Zugaufsicht feststellen

(2) Wenn die Zugaufsicht vom Triebfahrzeugführer beauftragt wird, die Fahrtstellung des Signals nach Absatz (1) festzustellen, muss sie die Stellung des Signals, mit dem der Fahrdienstleiter der Abfahrt zustimmt, feststellen.

* Bei Gruppensignalen muss die Zugaufsicht zusätzlich feststellen, dass das zugehörige Sperrsignal die Fahrt erlaubt.

* Bei Fahrt in das Gegengleis muss die Zugaufsicht zusätzlich das Signalbild Zs 6 feststellen.

Die Zugaufsicht muss dem Triebfahrzeugführer das Ergebnis melden.

Der Triebfahrzeugführer muss

– im anschließenden Weichenbereich und

– bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals – höchstens 2000 m –

mit höchstens 40 km/h fahren.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

1 Grundsatz

(1) Ein Zug darf nur abfahren, wenn er abfahrbereit ist. Der Zugführer muss feststellen, dass der Zug abfahrbereit ist.

Feststellen

2 Wann ist ein Zug abfahrbereit?

(1) Ein Zug ist abfahrbereit, wenn

Bedingungen

- er vorbereitet ist,
- die Ladearbeiten eingestellt sind,
- die Außentüren zum Aus- oder Einsteigen und – soweit vorgeschrieben – andere Außentüren geschlossen sind,
- zusätzliche Bedingungen erfüllt sind, z. B. bei Zügen mit Wirbelstrombremse.

3 Melden, dass der Zug abfahrbereit ist

(1) Wenn eine örtliche Aufsicht die Zugaufsicht wahrnimmt, muss der Zugführer dieser mündlich oder mit erhobenem Arm melden, dass der Zug abfahrbereit ist.

An örtliche Aufsicht melden

Wenn der Triebfahrzeugführer die Aufgaben des Zugführers wahrnimmt, darf er die Meldung erst geben, wenn – soweit vorhanden – die Überwachungseinrichtung im Führerraum anzeigt, dass die Außentüren geschlossen sind.

* (2) In den örtlichen Regelungen kann zugelassen sein, dass die örtliche Aufsicht bei Reisezügen, bei denen der Triebfahrzeugführer zugleich Zugführer ist, die Abfahrbereitschaft ohne Meldung nach Absatz 1 feststellt.

Reisezüge mit Triebfahrzeugführer als Zugführer

4 Zusätzliche Regelungen für Reisezüge

(1) Für das Schließen der Außentüren bei Reisezügen sind die Regelungen nach Anhang BRW.5332A01 zu beachten.

Außentüren schließen

(2) Für das Erteilen des Abfahrauftrages sind die Regelungen nach Anhang BRW.5332A02 zu beachten.

Abfahrauftrag erteilen

*

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

1 Bedingungen für die Abfahrt

Bedingungen

(1) Der Triebfahrzeugführer darf nur abfahren, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Die Bremse muss in Ordnung sein.
2. Soweit erforderlich: Die Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt liegt vor.
3. Soweit erforderlich: Die Fahrerlaubnis des Zugleiters liegt vor.
4. Die Abfahrbereitschaft muss hergestellt sein.
5. Sofern der Triebfahrzeugführer nicht selbst die Zugaufsicht wahrnimmt, muss der Zugführer des Zuges oder die örtliche Aufsicht den Abfahrauftrag erteilt haben oder das Lichtsignal Zp 9 muss leuchten.
6. Soweit vorhanden, muss die Überwachungseinrichtung im Führerraum anzeigen, dass die Außentüren geschlossen sind, auch dann, wenn bereits ein Abfahrauftrag erteilt wurde.

   Wenn die Überwachungseinrichtung anzeigt, dass die Außentüren nicht geschlossen sind, muss der Triebfahrzeugführer die Zugbegleiter oder – bei Zügen, die nicht begleitet werden – die Reisenden auffordern, die Türen zu schließen.

   Wenn weiterhin angezeigt wird, dass die Außentüren nicht geschlossen sind, darf der Triebfahrzeugführer nur abfahren, wenn erneut durch Hinsehen festgestellt worden ist, dass die Außentüren geschlossen sind.

2 Vorgänge am Zug beobachten

Grundsatz

(1) Bei der Abfahrt müssen Triebfahrzeugführer, Triebfahrzeugbegleiter, Zugführer, Zugschaffner oder die örtliche Aufsicht, die die Zugaufsicht wahrnimmt, die Vorgänge am Zug beobachten.

Zugbegleiter

(2) Wenn das Abfertigungsverfahren vom Zugbegleiter das Beobachten der Vorgänge am Zug erfordert, ist auf einen festen Stand und einen sicheren Halt zu achten. Die Vorgänge am Zug können in der Regel nur bis zum Anfahren des Zuges (Anrollen) beobachtet werden. Die Tür ist unmittelbar danach zu schließen.

Überwachungseinrichtung

(3) Ist im Führerraum eine Überwachungseinrichtung für Außentüren wirksam, muss der Triebfahrzeugführer die Vorgänge am Zug nur beobachten, wenn im Zug Reisezugwagen mit Kennbuchstaben „n“ oder „y“ eingestellt sind. Dies ist im Bremszettel vermerkt.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

3 Anfahrprobe bei Güterzügen durchführen

Grundsatz

(1) Bei der Erstanfahrt eines Güterzuges nach Zugbildung oder Abstellung wird eine Anfahrprobe durchgeführt. Auf die Anfahrprobe wird verzichtet bei

- nachgeschobenen Zügen,
- Probe- und Messfahrten,
- Rettungszügen,
- Museumszügen und bei
- anderen Zügen auf Anordnung der auftraggebenden Stelle.

Beginn der Anfahrprobe

(2) Wenn alle Voraussetzungen für die Abfahrt des Zuges erfüllt sind, darf mit der Anfahrprobe begonnen werden. Die Fahrwegbeobachtung und die Signalbeobachtung bleiben von den folgenden Tätigkeiten unberührt.

Ablauf der Anfahrprobe

(3) Die Anfahrprobe wird wie folgt durchgeführt:

- Wenn das Triebfahrzeug vom Führerraum aus bedient wird, ist mindestens ein Fenster im Führerraum zu öffnen.
- Der Zug ist mit der für die Anfahrt geringstmöglichen Zugkraft in Bewegung zu setzen.
- Wenn der Zug in Bewegung ist und etwa Schrittgeschwindigkeit erreicht hat, ist die Zugkraft abzuschalten.

Maßnahme bei Unregelmäßigkeiten

(4) Der Zug ist bei erkannter Unregelmäßigkeit sofort anzuhalten und die Ursache ist zu ermitteln. Merkmale für Unregelmäßigkeiten können sein:

- deutliche Geschwindigkeitsreduzierung (Schwergang oder Bremswirkung)
- ungewöhnliches Rucken oder Zerren
- Schleifgeräusche
- kein Auflaufen des Zuges

Überprüfung des Zuges, Wiederholung der Anfahrprobe

(5) Werden Unregelmäßigkeiten erkannt, so ist die Anfahrprobe sofort abzubrechen und darf erst wiederholt werden, nachdem der Zug vollständig auf vergessene Hemmschuhe, andere Sicherungsmittel oder nicht gelöste Bremsen überprüft worden ist. *

Anfahrprobe ohne Unregelmäßigkeiten

(6) Werden keine Unregelmäßigkeiten wahrgenommen, darf die Zugfahrt fortgesetzt werden.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

1 Strecke durch den Triebfahrzeugführer beobachten

408.2445 1 (4)

Streckenbeobachtung

(1) Der Triebfahrzeugführer des Fahrzeugs, das an der Spitze eines Zuges fährt, muss die zu befahrende Strecke, die Signale, die Bahnübergänge und die Oberleitung beobachten. Dabei muss er auf Unregelmäßigkeiten achten, die den Zug gefährden könnten.

408.2445 3 (1)

Führerraumanzeigen bei LZB und ETCS

(2) Der Triebfahrzeugführer eines anzeigegeführten Zuges muss außerdem die LZB- bzw. ETCS-Führerraumanzeigen beachten.

Führungsgrößen

(3) Wenn LZB oder ETCS Führungsgrößen anzeigen, gilt Folgendes:

a) Hauptsignale gelten nicht, ausgenommen wenn sie Halt gebieten. An dunkelgeschalteten Hauptsignalen und Sperrsignalen darf der Triebfahrzeugführer vorbeifahren.

b) Vorsignale und Zusatzsignale und Signale Lf 6 bis Lf 7gelten nicht.

c) Signale, die eine vorübergehende Langsamfahrstelle signalisieren gelten nur, wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung in einem Befehl angeordnet ist.

d) Bei LZB gelten die Signale El 1v und die Signale El 1 bis El 5 nur, wenn die Fahrleitungs-Schutzstrecke oder der Schwungfahrabschnitt in einem Befehl oder in der La angeordnet ist.

e) Bei ETCS gelten die Signale El 1v und die Signale El 1 bis El 5 nur, wenn die Fahrleitungs-Schutzstrecke oder der Schwungfahrabschnitt in einem Befehl angeordnet ist.

f) Wenn ein Hauptsignal zusätzlich zum Signal Hp 0 Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 zeigt, gelten abweichend von a) die Führungsgrößen.

g) Abweichend von a) bis e) gelten die Signale am Fahrweg, wenn die LZB oder ETCS dem Triebfahrzeugführer eines anzeigegeführten Zuges den Übergang zum signalgeführten Zug ankündigt. Dunkelgeschaltete Signale gelten bis zum Ende der Anzeigeführung nicht.

h) Wenn ETCS bei ETCS-Level 2 Release Speed anzeigt, darf der Triebfahrzeugführer bei Anzeige V-soll 0 km/h bzw. Zielentfernung 0 m mit Release Speed bis zum zugehörigen Hauptsignal, Signal Ne 14, Blockkennzeichen oder Gleisabschluss weiterfahren

i) Wenn ETCS bei ETCS-Level 1 Release Speed anzeigt und ein Haupt-signal, ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 am Fahrweg des Zuges die Fahrt zulässt, darf der Triebfahrzeugführer mit Release Speed weiterfahren

ETCS-Betriebsart SR

(4) Bei ETCS-Level 2 darf der Triebfahrzeugführer in ETCS-Betriebsart SR an einem Signal Ne 14 nur vorbeifahren, wenn

a) der Fahrdienstleiter Befehl 2 zur Vorbeifahrt erteilt,

b) ETCS die Textmeldung „Sie dürfen vorbeifahren an ETCS-Halt-Tafel … Signalbezeichnung “ oder „Sie dürfen vorbeifahren an ETCS-Bk … Signalbezeichnung “ oder „Sie dürfen ohne Bedienen Override EOA vorbeifahren an ETCS-Bk … Signalbezeichnung “ anzeigt.

Triebfahrzeugführer nicht an der Spitze

(5) Der Triebfahrzeugführer eines Fahrzeugs, das nicht an der Spitze des Zuges fährt, muss auf die Signale des Triebfahrzeugführers an der Spitze des Zuges achten. Er darf mit gehobenem Stromabnehmer nur fahren, wenn der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges ihm El-Signale oder entsprechende Aufträge von LZB oder ETCS übermitteln kann oder wenn er El-Signale selbst wahrnehmen kann. Außerdem muss er auf Unregelmäßigkeiten achten, die den Zug gefährden könnten und sich an der Beobachtung der Strecke beteiligen, soweit sonstige Aufgaben sowie Bauart und Bedienungsweise des Fahrzeugs dies zulassen.

408.2411 1 (2)

2 Zulässige Geschwindigkeit

Signalgeführter Zug

(1) Die zulässigen Geschwindigkeiten eines signalgeführten Zuges sind im Fahrplan des Zuges und in der La vorgeschrieben.

a) Wenn in der La eine niedrigere Geschwindigkeit als im Fahrplan des Zuges vorgeschrieben ist, ist die in der La vorgeschriebene Geschwindigkeit die zulässige Geschwindigkeit.

b) Wenn in der La eine höhere Geschwindigkeit als im Fahrplan des Zuges vorgeschrieben ist, 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.

Der Triebfahrzeugführer darf die im Fahrplan angegebene größte zulässige Geschwindigkeit des Zuges jedoch nicht überschreiten.

Anzeigegeführter Zug

(2) Bei anzeigegeführten Zügen gilt Folgendes:

a) Die LZB- bzw. ETCS-Führerraumanzeige zeigt die zulässige Geschwindigkeit als V-soll an.

b) Wenn ETCS bei ETCS-Level 2 die Textmeldung „Aufnahme in FS“, „Entering FS“, „Aufnahme in OS“ oder „Entering OS“ anzeigt, gilt Folgendes:

- Der Triebfahrzeugführer muss niedrigere Geschwindigkeiten nach Fahrplan und La weiter beachten (Absatz (1)).
- Der Triebfahrzeugführer muss Geschwindigkeitsbeschränkungen im anschließenden Weichenbereich nach Ril 301.0002 5 und nach Ril 408.2456 4 (1) weiter beachten. *

Dies gilt vom Ort des Levelwechsels an so lange, bis der Zug eine Strecke zurückgelegt hat, die seiner Zuglänge entspricht.

c) Wenn das ETCS-Fahrzeuggerät bei Wechsel von ETCS-Level 2 nach ETCS-Level NTC PZB/LZB die Textmeldung

-„Maximal … km/h über Zuglänge einhalten!“ anzeigt, muss der Triebfahrzeugführer die in der Textmeldung vorgegebene Geschwindigkeit über den Ort des Levelwechsels hinaus beachten, bis der Zug am Grenzsignal vorbeigefahren ist. *

* * -„Maximal …km/h bis Ende Lfst einhalten!“ oder „Maximal … km/h weiterhin einhalten!“ anzeigt, muss der Triebfahrzeugführer die in der Textmeldung vorgegebene Geschwindigkeit über den Ort des Levelwechsels hinaus beachten, bis der Zug am Signal Lf 3 vorbeigefahren ist.

Hinweis:

Das ETCS-Fahrzeuggerät kann die Textmeldungen ggf. auch in einer anderen Sprache oder Textfassung anzeigen. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt dem Triebfahrzeugführer abweichende Textmeldungen bekannt.

Erläuterungen

* (3) Erläuterungen zu den Fahrplanangaben enthält Ril 408.2341A01.

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. Ergänzung

Mehrere Einschränkungen

(5) Wenn mehrere Einschränkungen gleichzeitig zutreffen, gilt: Die jeweils niedrigste Geschwindigkeit ist die zulässige Geschwindigkeit des Zuges.

Abfahrt auf einem Bahnhof

(6) Bei Abfahrt eines Zuges auf einem Bahnhof gilt:

a) Die mit Hauptsignal oder mit Signal Zs 3 angezeigte Geschwindigkeit gilt bereits bei der Abfahrt.

b) Wenn der Triebfahrzeugführer eines signalgeführten Zuges bei der Abfahrt das Signal nicht selbst sehen kann, muss er bis zum Erkennen der Stellung des Signals mit höchstens 40 km/h und so vorsichtig fahren, dass der Zug ggf. rechtzeitig zum Halten kommt. 408.2331 3 (1)a 408.2331 3 (1)b

c) Wenn der Triebfahrzeugführer die Zustimmung zur Abfahrt durch Kennlicht erhalten hat, muss er bis zum nächsten Hauptsignal bzw. bei einer Ausfahrt bis zur letzten Weiche im Fahrweg oder einer anderen im Fahrplan durch „¥“ gekennzeichneten Stelle mit höchstens 40 km/h fahren.

Abfahrt auf Haltepunkt oder Haltestelle

(7) Bei Abfahrt auf einem Haltepunkt oder einer Haltestelle zwischen Vor- und Hauptsignal muss der Triebfahrzeugführer bis zum Erkennen der Stellung des Hauptsignals so vorsichtig fahren, dass der Zug bei Haltstellung rechtzeitig zum Halten kommt.

Ergänzung

3 Am gewöhnlichen Halteplatz halten

Ergänzung

Bei planmäßigem Halt soll der Triebfahrzeugführer den Zug am gewöhnlichen Halteplatz anhalten. Wenn der gewöhnliche Halteplatz an einem Halt gebietendem Signal liegt, soll er den Zug möglichst nahe an dieses Signal heranfahren. Im Streckenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

4 Fahrt auf Signal Hp 2 ohne Vorankündigung

Auf eine Fahrt mit Signal Hp 2 muss sich der Triebfahrzeugführer auch ohne Vorankündigung einrichten, wenn

a) im Gleisabschnitt vor dem Hauptsignal eine Geschwindigkeit von höchstens 60 km/h zugelassen ist oder

b) für den Zug im Fahrplan, in der La oder mit Fahrplan-Mitteilung ein Halt oder ein Bedarfshalt vorgeschrieben ist, auch wenn der Ausfall eines Haltes mitgeteilt wurde.

Ergänzung

5 Bahnübergänge sichern

Wenn sich der Triebfahrzeugführer während der Fahrt auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges, aber nicht im Führerraum befindet, muss er

- vor einem Bahnübergang, bei dem der Anfang der Einschaltstrecke durch Signal Bü 2 oder Bü 3 gekennzeichnet ist, anhalten und den Bahnübergang nach Ril 408.2671 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.

6 Feststellen und Melden

GM, ZM, HM - Streckenbuch

DB.2341 6 (5)

(1) Im Streckenbuch kann vorgeschrieben sein, dass der Triebfahrzeugführer nach dem Anhalten des Zuges

a) und dem Lösen der Bremse Spitze oder Schluss des Zuges grenzzeichenfrei melden,

b) eine Zugvollständigkeitsmeldung für den eigenen Zug abgeben oder

c) das Halten melden

muss.

Wenn es im Streckenbuch zugelassen ist, darf der Triebfahrzeugführer für Zugfahrten, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-G“ ergänzt ist, die Zugvollständigkeitsmeldung während der Fahrt geben.

GM, ZM, HM - nach Auftrag

DB.2341 6 (5)

(2) Der Fahrdienstleiter darf den Triebfahrzeugführer beauftragen, für den eigenen Zug eine Grenzzeichenfreimeldung, Zugvollständigkeitsmeldung oder Haltmeldung zu geben, wenn der Zug hält.

Wortlaut ZM

(3) Der Triebfahrzeugführer muss für die Zugvollständigkeitsmeldung folgenden Wortlaut verwenden:

„Zug (Nummer) vollständig in (Name der Betriebsstelle) angekommen .

Freisein von Weichen

Ergänzung

(4) Der Fahrdienstleiter darf den Triebfahrzeugführer beauftragen, das Freisein eines Weichenabschnittes festzustellen und ihm das Ergebnis zu melden. Der Fahrdienstleiter weist den Triebfahrzeugführer hierzu ein, indem er ihm die Lage des zu prüfenden Abschnittes und dessen Grenzen durch Nennung markanter Punkte beschreibt. Der Triebfahrzeugführer meldet das Ergebnis der Prüfung unter Nennung der vom Fahrdienstleiter genannten markanten Punkte. Wenn der Triebfahrzeugführer die zu prüfende Weiche nicht vollständig einsehen oder eine der Grenzen nicht eindeutig erkennen kann, muss er die Prüfung der Weiche auf Freisein ablehnen. Wenn der Triebfahrzeugführer die Prüfung ablehnt, ist dem Fahrdienstleiter der Grund anzugeben.

7 Bedarfshalt vormelden

Ergänzung

Wenn auf einer Betriebsstelle bei einem Bedarfshalt Wagen abzusetzen sind, muss der Triebfahrzeugführer dies dem Fahrdienstleiter vormelden.

❑

Ergänzung

zur Modulübersicht

* **zu 408.2341**

* ## 2 Zulässige Geschwindigkeit

* Ergänzung:

* (4) Die zulässigen Geschwindigkeiten können eingeschränkt
* sein durch

Einschränkungen

* …

* g) eine abweichende Geschwindigkeit aus den Angaben
* im Bremszettel.

* (8) Die zulässige Geschwindigkeit funkferngesteuerter Güter-
* züge beträgt 30 km/h.

Funkferngesteuerte Güterzüge

* Kann die gefahrene Geschwindigkeit nicht an einer Ge-
* schwindigkeitsanzeige abgelesen werden, muss am funk-
* ferngesteuerten Triebfahrzeug die technische Überwa-
* chung der Höchstgeschwindigkeit auf höchstens 30 km/h
* eingestellt sein. Dies ist nicht erforderlich, wenn der Führer-
* raum zum Sichern eines Bahnübergangs verlassen wird.

*

3 Am gewöhnlichen Halteplatz halten

Ergänzung:

Für Reisezüge, die in Bahnhöfen nach ihrer Ankunft am Bahnsteig vor der Weiterfahrt durch Fahrzeuge verstärkt werden sollen, kann der Halteplatz durch die auftraggebende Stelle oder in örtlichen Zusätzen bekannt gegeben werden.

Verstärkung von Reisezügen am Bahnsteig

* ## 5 Bahnübergänge sichern

* Ergänzung:

* Der Triebfahrzeugführer von funkferngesteuerten Güterzü-
* gen hat nach Anhang 408.2341A01 Bahnübergänge als
* Posten zu sichern, wenn im Fahrplan die Sicherungsart
* „Posten“ angeordnet ist.

Funkferngesteuerte Güterzüge

* Während der Postensicherung darf das Fahrzeug an der
* Spitze des Zuges unbesetzt sein.

6 Feststellen und Melden *

Ergänzung:

Zugführer

(5) Die Feststellung der Grenzzeichenfreiheit oder der Zugvollständigkeit gem. Modul 408.2341 Abschnitt 6 Absätze (1) und (2) nach dem Anhalten des Zuges trifft der Zugführer und meldet dies im Anschluss dem Triebfahrzeugführer. * * *

7 Bedarfshalt vormelden

Ergänzung:

Wagen absetzen

Wenn auf einer Betriebsstelle bei einem Bedarfshalt Wagen abzusetzen sind, informiert der Zugführer den Triebfahrzeugführer, damit dieser die Meldung an den Fahrdienstleiter abgegeben kann.

8 Anordnung eines zusätzlichen Haltes

Auftrag

(1) Ein zusätzlicher Halt wird durch die auftraggebende Stelle fernmündlich angeordnet.

99 Ergänzende Regeln zur FV-NE *

zu FV-NE § 45 Fahrgeschwindigkeiten *

Ergänzung: *

Bekanntgabe

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

… *

f) abweichende Geschwindigkeit aus den Angaben im Bremszettel. * *

Zulässige Geschwindigkeit

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

… *

e) 30 km/h für funkferngesteuerte Güterzüge. Kann die gefahrene Geschwindigkeit nicht an einer Ge-schwindigkeitsanzeige abgelesen werden, muss am funkferngesteuerten Triebfahrzeug die technische Überwachung der Höchstgeschwindigkeit auf höchstens 30 km/h eingestellt sein. Dies ist nicht erforderlich, wenn der Führerraum zum Sichern eines Bahnübergangs verlassen wird. * * * * * * * * *

❑

1 Allgemeines

408.2341 2(3)

In den Fahrplanangaben können die in den folgenden Abschnitten beschriebenen Inhalte enthalten sein. Die Regeln der nachfolgenden Abschnitte beschreiben bzw. erläutern die entsprechenden Fahrplanangaben des Buchfahrplans, z. B. als geschlossene Darstellung, Blattfahrplan, Geschwindigkeitsheft und Fahrzeitenheft sowie Ersatzfahrplan.

DB.2341Z01 1 (1)

DB.2341Z01 2 (1)

DB.2341Z01 6 (3)

Hinweis:

Wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Fahrplanangaben in einer selbst erstellten Unterlage veröffentlicht, sind die Fahrplanangaben durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen erläutert.

2 Kopfangaben

Der Kopf des Fahrplans kann folgende Angaben enthalten:

a) Bezeichnung des Streckenabschnitts.

b) Zugnummer, bei Sperrfahrten mit dem Zusatz „Sperrfahrt“ oder „Sperrfahrt Kl“ vor der Zugnummer.

c) Baureihennummern der arbeitenden Triebfahrzeuge.

d) Angaben zur Stufenschaltung bei Zügen, die mit Brennkrafttriebfahrzeugen befördert werden. Es bedeuten: SG Schnellgang, LG Langsamgang.

   1. Der Triebfahrzeugführer muss Reisezüge im Schnellgang fahren. Wenn er einen Reisezug ausnahmsweise im Langsamgang fahren muss, ist angegeben z. B. „von ... bis ... LG“.

   2. Wenn bei Güterzügen, die im Schnellgang gefahren werden, ein Klammervermerk für den Langsamgang angebracht ist, sind die im Fahrplan angegebenen zulässigen Geschwindigkeiten (Geschwindigkeitsspalte und Textspalte) und die Uhrzeiten (Ankunft- und Abfahrtspalten) auf den Schnellgang abgestimmt. Wenn der Fahrplan die Angabe „SG ... t GL (LG ... t GL)“ enthält, darf der Triebfahrzeugführer bei einer Überschreitung der für den Schnellgang angegebenen Grenzlast eine höhere Last im Langsamgang nur befördern, wenn die Betriebszentrale dies angeordnet hat.

e) Zuggattung.

f) Verkehrstage

g) Last (zulässiges Gewicht des Wagenzuges). Eine Grenzlast ist durch „GL“ hinter der Lastangabe gekennzeichnet.

h) Bei Triebwagen kann die Zusammensetzung der Einheit angegeben sein, z. B. „Tfz 628.2 + 928.2“.

i) Zulässige Länge des Zuges.

j) Mindestbremshundertstel.

k) Bremsstellung R/P oder G; bei R + WB ist „WB“ angegeben.

l) Größte zulässige Geschwindigkeit.

m) Notbremsüberbrückung bei Reisezügen.

n) Abschnittsweise Durchführung eines Zuges unter einer anderen Zugnummer (Doppelfahrplan).

o) Hinweis auf zweite Fahrplandarstellung des Zuges.

p) Maßgebende Geschwindigkeitshefte.

) „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“.

r) Streckenabschnitte, auf denen der Zug mit der angegebenen Last nachgeschoben werden muss.

s) Hinweis auf Änderungen des Fahrplans bei baubedingten Regelungen

3 Angaben in den Kilometrierungsspalten (Buchfahrplan Spalte 1 bzw. 3b)

DB.2341Z01 5 (1)

(1) Die Kilometrierungsspalte (Buchfahrplan Spalte 1) kann folgende Angaben enthalten:

a) Stellen der Geschwindigkeitswechsel für die in der Geschwindigkeitsspalte angegebenen Geschwindigkeiten,

b) Standorte der in der Textspalte genannten Vorsignale, alleinstehenden Vorsignaltafeln, Hauptsignale mit Vorsignalfunktion, Signale Lf 6, oder Überwachungssignale mit einem um mehr als 5 verkürzten Bremswegabstand.

Die Angaben zu a) oder b) sind durch weiße Schrift auf schwarzem Grund (invers) dargestellt, wenn die zugehörige Geschwindigkeitsangabe in der Geschwindigkeitsspalte oder Textspalte invers dargestellt ist.

(2) Kilometrierungsspalte 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 GNT des führenden Fahrzeugs nicht wirksam oder die Neigetechnik des Zuges gestört ist.

Die Angaben in Spalte 1b gelten, wenn die GNT des führenden Fahrzeugs und die Neigetechnik des Zuges wirksam ist.

(3) Die Kilometrierungsspalte (Buchfahrplan Spalte 3b) kann folgende Angaben enthalten:

a) Lage der Betriebsstellen.

b) Standorte der Signale nach Abschnitt 5 Absatz (2).

c) Lage eines Bahnübergangs, wenn der Triebfahrzeugführer den Zug vor dem Bahnübergang anhalten muss, weil das Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug den Bahnübergang planmäßig sichern müssen.

d) Lage der LZB-Bereichskennungswechsel.

e) Lage der Wechsel der Zugfunkbereiche.

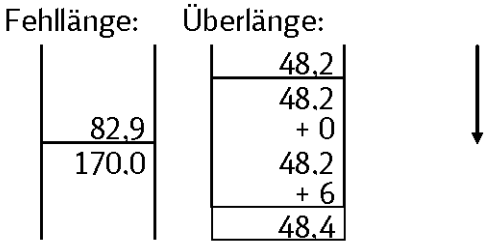
f) Begrenzung der Sägelinien.

g) Beginn und Ende der in Textspalte dargestellten Tunnel.

h) durch „¥“ gekennzeichnete Stellen.

i) 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



Eine Kilometerangabe in Klammern bezieht sich auf eine befahrene Strecke, deren Kilometrierungssprünge wegen der Kürze des befahrenen Abschnitts nicht dargestellt werden.

4 Angaben in der Geschwindigkeitsspalte (Buchfahrplan Spalte 2)

(1) Die Geschwindigkeitsspalte enthält die zulässigen Geschwindigkeiten für die in der Kilometrierungsspalte angegebenen Abschnitte. Die zulässigen Geschwindigkeiten gelten für signalgeführte Züge. Für anzeigegeführte Züge gelten sie nur in folgenden Fällen:

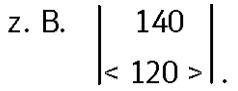
- wenn ein Befehl oder die La es anordnet,
- wenn ETCS bei ETCS-Level 2 die Textmeldung „Aufnahme in FS“, „Entering FS“, „Aufnahme in OS“ oder „Entering OS“ anzeigt.

* Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale enthält die Geschwindigkeitsspalte die zulässige Geschwindigkeit für Züge in der ETCS-Betriebsart SR. Nach dem Wechsel zu ETCS-Level NTC PZB/LZB gilt als zulässige Geschwindigkeit bis zum Grenzsignal die zum Zeitpunkt des Levelwechsels in der Führerraumanzeige angezeigte V-soll.

(2) Wenn die zulässige Geschwindigkeit durch weiße Schrift auf schwarzem Grund (invers) dargestellt ist, wird sie nicht durch Signale angezeigt.

(3) Die angegebene zulässige Geschwindigkeit gilt für das Regelgleis und für das Gegengleis. Wenn im Gegengleis eine andere Geschwindigkeit gilt, ist sie in Winkel darunter angegeben.

Beispiel



Unterschiedliche Geschwindigkeitsangaben für das Regel- oder Gegengleis gelten auf Bahnhöfen bereits ab der Stelle, die in der Textspalte mit „¥“ oder „<¥>“ gekennzeichnet ist.

(4) Eine niedrigere unter einer waagerechten Linie angegebene zulässige Geschwindigkeit gilt, wenn der Zug

1. bei Bahnübergängen das Signal Lf 7, wo dieses nicht vorhanden ist, den Bahnübergang,
2. sonst die in der Kilometrierungsspalte angegebene Stelle

mit der Spitze erreicht hat.

(5) Eine höhere unter einer waagerechten Linie angegebene zulässige Geschwindigkeit gilt, 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 die in Kilometrierungsspalte angegebene Stelle

mit der Spitze erreicht hat.

(6) Die Geschwindigkeitsspalte kann in die Spalten 2a und 2b unterteilt sein. Geschwindigkeitsangaben in Spalte 2b sind kursiv gedruckt.

Geschwindigkeitsangaben der Spalte 2a gelten, wenn die GNT des führenden Fahrzeugs nicht wirksam oder die Neigetechnik des Zuges gestört ist.

Geschwindigkeitsangaben in Spalte 2b gelten, wenn die GNT des führenden Fahrzeugs und die Neigetechnik des Zuges wirksam ist. Die Signale Lf 6 und Lf 7 gelten nicht.

5 Angaben in den Textspalten (Buchfahrplan Spalte 3a und Spalte 3c)

(1) In der Textspalte (Buchfahrplan Spalte 3a) angegebene zulässige Geschwindigkeiten gelten für signalgeführte Züge. Für anzeigegeführte Züge gelten sie nur in folgenden Fällen:

- wenn ein Befehl oder die La es anordnet,
- wenn ETCS bei ETCS-Level 2 die Textmeldung „Aufnahme in FS“, „Entering FS“, „Aufnahme in OS“ oder „Entering OS“ anzeigt.

(2) Die Textspalte 3a kann folgende Angaben enthalten:

a) Betriebsstellen, Hauptsignale, allein stehende Signale Ne 14, Sperrsignale am Gegengleis in Höhe eines Einfahrsignals, alleinstehende Vorsignaltafeln am Gegengleis sowie allein stehende Signale Ne 1.

b) Signale am Gegengleis sind in Winkel gesetzt, z. B. „ Esig “.

c) Eine Gruppe von Hauptsignalen mit der gleichen Verwendung (z. B. alle Ausfahrsignale) ist durch das am durchgehenden Hauptgleis stehende Hauptsignal stellvertretend dargestellt. Die Standorte der in anderen Hauptgleisen stehenden Hauptsignale können vom Standort des im

durchgehenden Hauptgleis stehenden Hauptsignals abweichen. Wenn sich im durchgehenden Hauptgleis kein Hauptsignal befindet, sind die Hauptsignale der anderen Gleise in Klammern dargestellt.

d) Besetzte Blockstellen, die über Zugfunk, Betriebsart E erreichbar sind, sind durch „ ZF “ hinter der Betriebsstellenangabe dargestellt.

e) Hauptsignale, Vorsignale, Signale Lf 6 , Überwachungssignale oder allein stehende Vorsignaltafeln, die sich auf eingleisigen Strecken, auf zweigleisigen Strecken am Regelgleis nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis, sondern links vom Gleis befinden, sind durch das Zeichen „←“im Anschluss an die Signalbezeichnung dargestellt, z. B. „Esig ←“, „Evsig ←“.

f) Hauptsignale, Vorsignale, Signale Lf 6 , 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 „→“ im Anschluss an die Signalbezeichnung dargestellt, z. B. „ Sbk 131a → “, „ Ls → “, „ Ne 2 → “.

g) Hauptsignale im Bahnhof, die nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis angeordnet sind, sondern sich links vom Gleis befinden, sind wie folgt dargestellt:

- Wenn alle Hauptsignale einer Gruppe abweichend stehen, ist „←“ im Anschluss an die Signalbezeichnung angegeben, z. B. „Zsig←“.
- Wenn nicht alle Hauptsignale einer Gruppe abweichend stehen und am durchgehenden Hauptgleis ein Hauptsignal vorhanden ist, sind Pfeil und Gleisbezeichnung in Klammern hinter der Signalbezeichnung angegeben, z. B. „Zsig (← Gl 1)“.
- Wenn nicht alle Hauptsignale einer Gruppe abweichend stehen und am durchgehenden Hauptgleis kein Hauptsignal vorhanden ist, sind Signalbezeichnung, Pfeil und Gleisbezeichnung in Klammern gesetzt, z. B. „(Zsig← Gl. 3)“.
- Signale Lf 6 sind durch „Lf“ dargestellt, Überwachungssignale durch „Üs“.z. B. „ Lf ← “, „Üs ←“.

Wenn bei einem Haupt- oder Sperrsignal keine Schachbretttafel aufgestellt ist, ist die Angabe „←“ bzw. „→“ durch „ohne Ne 4“ ergänzt und in Klammern gesetzt. Dies gilt nicht für selbsttätige Blocksignale.

h) Das Zeichen „ ⊢ “ bedeutet:

- Strecke endet am Haltepunkt oder
- Einfahrgleis ist
  - Stumpfgleis oder Gleis mit verkürztem Einfahrweg,
  - teilweise besetztes Gleis,
- Gleis, dessen Durchrutschweg nicht ausreichend ist.

i) Vorsignale, allein stehende Vorsignaltafeln, andere Signale mit Vorsignalfunktion, Signale Lf 6 oder Überwachungssignale, die in einem um mehr als 5 verkürzten Bremswegabstand stehen, sind durch „▽“ dargestellt.

Wenn das Signal oder das „▽“ in Klammern gesetzt ist,

- steht das Signal nicht am durchgehenden Hauptgleis, z. B. „(Zvsig▽)“,
- ist das Signal am durchgehenden Hauptgleis nur bei bestimmten Betriebsverhältnissen in Betrieb oder
- besteht der um mehr als 5 verkürzte Bremswegabstand nicht im durchgehenden Hauptgleis.

Bei Vorsignaltafeln ist „Ne 2“ vor „▽“ gesetzt, bei Signalen Lf 6 „Lf“, bei Überwachungssignalen „Üs“.

j) Eine Geschwindigkeitsbeschränkung in weißer Schrift auf schwarzem Grund (invers) hinter „Evsig▽“, „Zvsig▽“, „Avsig▽“ oder „Bkvsig▽“ muss der Triebfahrzeugführer mit dem Zug am Vorsignal erreicht haben, wenn es “Halt erwarten“ zeigt.

k) Wenn die zulässige Geschwindigkeit bei Fahrt auf Signal Hp 2 von 40 km/h abweicht und nicht durch Signal Zs 3 angezeigt wird, sind die Verwendungsart des Hauptsignals durch einen Buchstaben sowie die zulässige Geschwindigkeit angegeben. Es bedeuten: „E“ für Einfahrsignale, „Z“ für Zwischensignale, „A“ für Ausfahrsignale, “Bk“ für Blocksignale von Abzweigstellen, z. B. „E 50“.

l) Bahnhöfe ohne Ausfahrsignal sind durch den Zusatz „ohne Asig“ dargestellt.

m) Abzweig- oder Überleitstellen, deren Blocksignale nicht mit Signal Zs 6 ausgerüstet sind, sind mit der Angabe „ohne Zs 6“ dargestellt.

Bei Fahrt auf dem Regelgleis zeigt Signal Hp 1 und Zs 3, Signal Hp 2 oder Signal Ks 1 bzw. Ks 2 und Zs 3 die Fahrt ins Gegengleis an.

Bei Fahrt auf dem Gegengleis zeigt Signal Hp 1, Ks 1 oder Ks 2 die Weiterfahrt auf dem Gegengleis an.

n) Eine

- Fahrleitungsschutzstrecke ist durch „El 1“,
- ständige Schwungfahrstelle durch „El 4“

dargestellt. „El 1“ oder „El 4“ kann durch eine Geschwindigkeitsangabe ergänzt sein. In diesem Fall ist der gesamte Eintrag durch weiße Schrift auf schwarzem Grund (invers) dargestellt.

Eine Geschwindigkeitsangabe hinter „El 1“ oder „El 4“ muss der 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. Der Triebfahrzeugführer muss die Angabe so lange beachten, bis er den Hauptschalter wieder eingeschaltet hat.

o) Sägelinien stellen die maßgebende Neigung für das Sichern eines Zuges oder Zugteils mit Feststellbremsen dar. Es bedeuten:

Anzahl Sägelinien	**Maßgebende Neigung**
keine	0 bis 10
eine	mehr als 10 bis 20
zwei	mehr als 20

p) LZB-Bereichskennungswechsel, an denen eine Aufnahme in die LZB möglich ist, sind durch „LZB“ dargestellt.

) Der Anfang und das Ende eines Streckenabschnitts, der mit Streckeneinrichtungen der GNT für NeiTech-Züge ausgerüstet ist, ist durch „

“ oder „

“ bzw. „

“ oder „

“ gekennzeichnet.

r) Tunnel sind dargestellt durch den Namen des Tunnels und die Zeichen „“ und „“, die mit einem senkrechten Strich verbunden sein können.

s) Wenn das Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug den Bahnübergang sichern müssen, ist in der Ankunftsspalte BÜ km ...,...“ und der Auftrag „Halt“ in Verbindung mit „Schranke“, „ET“, „AutomET“, „HET“, „AutomHET“ oder „Posten“ angegeben.

Der Triebfahrzeugführer muss den Zug vor dem Bahnübergang anhalten. Es bedeuten: DB.2341 5

„Schranke“

Bedienen der Schranken; der Triebfahrzeugführer darf den Zug weiterfahren, wenn die Schranken geschlossen sind. Wenn die Schranken nicht geschlossen werden können, gelten die Regeln in 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7).

„ET“

Bedienen der Einschalttaste; der Triebfahrzeugführer darf den Zug weiterfahren, wenn die Meldelampe blinkt. Wenn nach dem Bedienen der Einschalttaste die Meldelampe nicht blinkt, gelten die Regeln in 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7).

„AutomET“

Der Triebfahrzeugführer muss mit dem Zug bis an das Schild „AutomatikET“ heranfahren. Der Triebfahrzeugführer darf mit dem Zug den Bahnübergang befahren, wenn nach dem Heranfahren ein weißes Licht leuchtet oder blinkt. Wenn kein weißes Licht leuchtet oder blinkt, gelten die Regeln in 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7).

„HET“

Bedienen der Hilfseinschalttaste; Der Triebfahrzeugführer darf mit dem Zug den Bahnübergang befahren, wenn nach Bedienen der Hilfseinschalttaste eines der Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die Schrankenbäume gesenkt sind. Wenn die technische Sicherung nicht hergestellt ist, gelten die Regeln in 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7).

„AutomHET“

Der Triebfahrzeugführer muss mit dem Zug bis an das Schild „AutomatikHET“ heranfahren. Der Triebfahrzeugführer darf mit dem Zug den Bahnübergang befahren, wenn nach dem Heranfahren eines der Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die Schrankenbäume gesenkt sind. Wenn die technische Sicherung nicht hergestellt ist, gelten die Regeln in 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7).

„Posten“

Der Triebfahrzeugführer darf mit dem Zug mit Schrittgeschwindigkeit weiterfahren, wenn ein Posten den Bahnübergang gesichert und der Triebfahrzeugführer Wegebenutzer und Posten durch Signal Zp 1 gewarnt hat. Wenn

das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat und der Posten wieder aufgenommen ist, muss der Triebfahrzeugführer mit dem Zug den Bahnübergang schnellstens räumen.

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

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

  „Anhalten“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes)

  und anschließend

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

- Der Posten muss die Zeichen bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter mit rotleuchtender Handleuchte geben. Für das Geben der Tageszeichen muss er – soweit vorhanden – eine rotweiße Signalfahne benutzen.
- Wenn der Posten den Straßenverkehr aus mehreren Richtungen anhalten muss, muss er bei der ersten Fahrtrichtung das Anhalten des Fahrzeugs eindeutig erkennen.
- Den Fahrer dieses Fahrzeugs muss er zum weiteren Halten auffordern, ehe er sich der nächsten Fahrtrichtung zuwendet.

  Beim Über ueren der Straßenfahrbahn achtet er darauf, dass er durch den Straßenverkehr nicht gefährdet wird.

  Er fordert die Verkehrsteilnehmer auch für die nächste Fahrtrichtung in der oben beschriebenen Weise zum Anhalten auf.

- Der Posten muss die Postensicherung so lange aufrechterhalten, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat. Anschließend darf er den Bahnübergang verlassen.

t) Wenn das Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug vor der Abfahrt Bahnübergangssicherungsanlagen bedienen müssen, ist hinter einer Betriebsstellenangabe „ET km ...,... für BÜ km ...,...“, z. B. „Adorf ET km 33,8 für BÜ km 34,205“ angegeben.

u) Beginn oder Wechsel eines Zugfunk-Bereiches ist dargestellt 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“. Das Ende der Zugfunkversorgung ist dargestellt mit „- ZF-Ende “.

v) „Betriebsbremsung“ ist an der Stelle dargestellt, an der der Triebfahrzeugführer bei Güterzügen eine Betriebsbremsung durchführen muss. Bei ungenügender Bremswirkung muss er sofort anhalten und eine volle Bremsprobe durchführen.

w) Hauptsignale mit Richtungsanzeiger sind durch „Ri“ und einem Kennbuchstaben, z. B. „Zsig Ri F“ dargestellt. Die Angabe ist in Klammern, wenn nur ein Teil der Fahrwege am Richtungsanzeiger vorbeiführt, z. B. „Asig (Ri M)“.

x) Das Ende des anschließenden Weichenbereiches bei Ausfahrt aus einem Bahnhof oder Fahrt auf einer Abzweigstelle ist durch „¥“ dargestellt. Bei Fahrwegen, die auf das Gegengleis führen, ist das Zeichen in Winkel eingerahmt:“ “.

y) Das Zeichen mit Angabe der von der Infrastruktur vorgegebenen

Oberstrombegrenzung, z. B. „ 600 A“

zusätzlichen Angaben, z. B. „ 900 A nur Gz“

z) Das Zeichen „ “ stellt das Ende der Elektrifizierung dar.

aa) Das Zeichen ZS stellt den Beginn eines Streckenabschnittes dar, an dem der Triebfahrzeugführer die Zugsammelschiene ausschalten muss, wenn die zentrale Energieversorgung von Reisezugwagen durch eine Diesellokomotive mit einer anderen Fre uenz als 22 Hz oder 60 Hz betrieben wird.

bb) Das Zeichen ZS stellt das Ende eines Streckenabschnittes nach Unterabsatz aa) dar. Der Triebfahrzeugführer darf die Zugsammelschiene wieder einschalten.

cc) Das Zeichen „ “ hinter der Signalverwendungsart stellt ein

* Signal Ne 14 dar, z. B. „Esig Großbrembach“.

* Es wird nur auf Streckenabschnitten mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale

* verwendet.

dd) Der Beginn eines Streckenabschnitts, der mit ETCS ausgerüstet ist, ist durch „ETCS“ dargestellt. Das Ende eines Streckenabschnitts, der mit ETCS ausgerüstet ist, durch „ETCS“ dargestellt.

ee) Ein ETCS-Levelwechsel ist durch „ “ dargestellt.

(3) Die Textspalte (Buchfahrplan Spalte 3c) kann folgende Angaben enthalten:

a) Der Laufweg des Zuges ist angegeben durch

1. Anfangsbahnhof (Grenzbahnhof),
2. Bahnhöfe und Haltepunkte mit Fahrplanhalt,
3. Bahnhöfe ohne Ausfahrsignal,
4. Bahnübergänge, die das Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug planmäßig sichern müssen, mit den Angaben nach Absatz (2) s) und (2) t),

5. weitere Bahnhöfe oder Abzweigstellen,
6. Hinweise, wenn im Geschwindigkeitsheft mehrere Fahrmöglichkeiten aufgeführt sind,
7. Endbahnhof (Grenzbahnhof).

b) Verweise auf die Darstellung der Streckenabschnitte im Geschwindigkeitsheft mit

1. Nummer des Geschwindigkeitsheftes und Seitennummer, auf der die Darstellung für den jeweiligen Zug beginnt,
2. den auf dem Streckenabschnitt erforderlichen Mindestbremshundertsteln.

c) Das Zeichen „ ⊢ bedeutet:

- Strecke endet am Haltepunkt oder
- Einfahrgleis ist
  - Stumpfgleis oder Gleis mit verkürztem Einfahrweg,
  - teilweise besetztes Gleis,
  - Gleis, dessen Durchrutschweg nicht ausreichend ist.

d) „VMZ...km/h“ steht an Stellen, an denen der Triebfahrzeugführer den Einstellwert VMZ ändern muss. Der Eintrag kann auf Bahnhöfen mit Triebfahrzeug- oder Führerraumwechsel wiederholt sein.

6 Angaben in den Geschwindigkeits-, Kilometrierungs- und Textspalten (Buchfahrplan Spalten 1 bis 3b)

Umleiten unter erleichterten Bedingungen

(1) Die Angaben in den Spalten 1 bis 3b für Strecken, auf denen Züge unter erleichterten Bedingungen umgeleitet werden dürfen (alternative Fahrwege), sind vom Umleitbahnhof ab - getrennt durch Querstriche - uer über den Spaltenbau eingeschoben. Unter dem Querstrich ist zunächst die Umleitungsstrecke bezeichnet. Zusätzlich kann angegeben sein, wie über die Umleitung unterrichtet wird.

Hinweise:

(2) Folgende Hinweise sind möglich:

a) Wenn der Fahrplan nicht auf derselben Seite fortgesetzt wird, weist ein Hinweis vor einem Einschub auf die Weiterführung des Fahrplans hin, z. B. „Fortsetzung Seite 112“.

b) Wenn ein Einschub für einen alternativen Fahrweg nicht auf derselben Seite beginnt, ist dort, wo sich der Fahrplan verzweigt, auf den Einschub hingewiesen, z. B. „über Gz-Strecke siehe Seite 116“.

7 Angaben in den Ankunfts- und Abfahrtsspalten (Buchfahrplan Spalten 4 und 5)

(1) Im Spaltenkopf des Fahrzeitenheftes ist die Nummer des Zuges angegeben, für den die Spaltenangaben gelten. Bei Taktfahrplänen ist statt der Zugnummer die Nummer des Taktes angegeben.

Unter der jeweiligen Zugnummer sind für die in der Textspalte genannten Betriebsstellen in Spalte 4 Ankunfts- und in Spalte 5 Abfahrts- oder Durchfahrtszeiten 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 der Textspalte aufgeführten Stelle nicht halten, ist in der Abfahrtsspalte ein senkrechter Strich aufgenommen.

(2) Eine Zeitangabe in der Abfahrtsspalte (Spalte 5) ist

a) Abfahrtszeit, und zwar auf dem Anfangsbahnhof oder nach einem Regelhalt, Bedarfshalt bzw. Betriebshalt,

b) Durchfahrtszeit, wenn in der Ankunftsspalte nichts eingetragen ist.

(3) Ein Eintrag in der Ankunftsspalte (Spalte 4) ordnet einen Fahrplanhalt an. Im Einzelnen gilt Folgendes:

a) Eine Zeitangabe kennzeichnet die planmäßige Ankunftszeit eines Regelhaltes.

b) „x“ kennzeichnet einen Bedarfshalt.

c) „Halt“ 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 kennzeichnet einen Betriebshalt.

e) Bei Bahnhöfen ohne Ausfahrsignal ist bei planmäßig durchfahrenden Zügen statt einer Ankunftszeit „H“ oder „U“ eingetragen.

1. „H“ bedeutet: Der Triebfahrzeugführer muss mit dem Zug am gewöhnlichen Halteplatz halten. Der Triebfahrzeugführer darf ohne Halt durchfahren, wenn er Signal Zp 9 als Durchfahrauftrag erhalten hat oder durch Befehl 14 beauftragt wurde, auf diesem Bahnhof ohne Durchfahrauftrag durchzufahren.

2. „U“ bedeutet: Der Triebfahrzeugführer darf mit dem Zug ohne Halt durchfahren.

f) Im Ersatzfahrplan sind in den Spalten 4a bis 4d die Fahrzeiten der Züge vom Streckenbeginn bis zur jeweiligen Betriebsstelle angegeben.

g) „N“ kennzeichnet einen nicht veröffentlichten Halt.

h) „A“ bedeutet Halt nur zum Aussteigen von Reisenden, Zug darf vor der planmäßigen Abfahrtszeit abfahren.

i) „Z“ bedeutet Halt nur zum Zusteigen von Reisenden.

8 Angaben in den Geschwindigkeits-, Kilometrierungs-, Text-, Ankunfts- und Abfahrtsspalten

(1) Hinweiszeichen „*)“, „*1)“ oder „*2)“ usw. weisen auf eine Fußnote hin,

Hinweis: Fußnoten sind nur in den Text-, Ankunfts- und Abfahrtsspalten möglich.

(2) Fußnoten am unteren Rand geben

a) Fortsetzungshinweise,

b) Anweisungen z. B. über Umleitungen unter erleichterten Bedingungen, für Überleitstellen, zum Sichern von Bahnübergängen durch Zugpersonal, zum Vereinigen von Zügen, zum Sperren der Wirbelstrombremse .

c) Wenn in den Fußnoten folgende Abkürzungen bzw. Anmerkungen verwendet werden, bedeuten diese:

- R-Weg: Regelweg.
- A-Weg: Alternativer Fahrweg/Umleitung unter erleichterten Bedingungen.
- Änderung der Zugcharakteristik – z. B. Änderung der Zuglänge, Mindestbremshundertstel oder Traktionsart,
- Nutzlänge des Bahnsteiges nicht ausreichend – Bahnsteignutzlänge für Länge des Zuges nicht ausreichend
- Anfang einer baubedingten Regelung
- Ende einer baubedingten Regelung
- Bahnsteigabfahrt (verkehrliche Abfahrt) hh:mm : Zug darf nach Erreichen der verkehrlichen Abfahrtzeit vor der betrieblichen Abfahrtzeit abfahren. * * *

9 Musterdarstellungen

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

Fahrzeitenheft (FztH)

69361,69363 TEC
Ab Adorf
Tfz 155 800 t 620 m Mbr 70 R/P

Ab Langmoor
Tfz 120 500 t 620 m Mbr 102 R/P

120 km/h
GeH 4374 S. 123

3c	4/5		4/5	
Betriebsstelle, Hinweis auf GeH und Mbr	**69361**		**69363**	
	Ank.	**Abf.**	**Ank.**	**Abf.**
Adorf		**07.55**		**13.55**
Abzw Tessin		08.01		14.01
Schönhausen	+ 08.12	22		12
Langmoor	**28**	**56**	**14.18**	**46**
VMZ 120 km/h				
GeH 4983 S.126				
Mbr 103 Sp. 2b				
Hörsel	**09.00**	**9.37**	**50**	**15.35**
Carolafels		44		42
Neben		51		50
Mühlbach	**58**		**15.57**	

Geschlossene Darstellung

Adorf - Hörsel

69361 **TEC**

11.12.16 - 9.12.17
Tfz 218 LG+218 LG **1500 t** **632 m** **Mbr 70 G**
ab Langmoor: Mo-Fr
Tfz 218 SG **500 t** **616 m** **Mbr 46 G**

100 km/h

1	2	3a	3b	4	5
	90	- ZF GSM-R -	0,0		
		Adorf			7.55
		❶ 600A			
		Asig	0,3		
		¥, ⟨¥⟩	0,9		
		Bksig	5,5		
		Bk Grün			7.58
		El 1, ⟨El 1⟩	7,5		
9,2		Bkvsig ▽			
	60 ⟨90⟩				
		Bksig Ri S	9,7		
10,2		Abzw Tessin	10,2		8.01
10,2	100		10,2		
		¥	10,7		
12,8					
	80				
13,0		Bkvsig ▽			
	100				
		Bksig	13,7		
		Bk Heide	13,8		05
		Esig	19,2		
		Schönhausen	20,0	+ 8.12	8.22
		Asig	20,3		
		¥, ⟨¥⟩	20,8		
		Esig	23,6		
		Langmoor[1])	24,4	28	8.56
24,6		Asig	24,6		
	80				
		¥, ⟨¥⟩	25,2		
			26,0		
28,1		Üs ▽			
		Esig	32,5		
		Hörsel	33,3	9.00	

[1]) Änderung der Zugcharakteristik

Ersatzfahrplan

Fahrplan vom 13.12.15 - 11.12.16
Buchfahrplan gültig ab 13.12.15

Strecke 300101 Duisburg-Wedau - Troisdorf

Mbr für 110 km/h = 85 R/P
für 120 km/h = 103 R/P
für 140 km/h = 141 R/P
für 160 km/h = 185 R/P

1	2a	2b	2c	2d	3a	3b	4a	4b	4c	4d
	110	120	140	160	Betriebsstelle	Lage in km	110	120	140	160
	km/h						km/h			
ab km	km/h	km/h	km/h	km/h			Min	Min	Min	Min
	60	60	60	60	Pz-Strecke - ZF GSM-R - - Pz-Strecke - Bft Du-Wedau T 600A	0,6 0,6				
-0,0					Bft Du-Wedau Pbf Zvsig ▽, Zsig Zsig Bft Du-Wedau Bissingheim Einmündung auf Regelweg	0,3 -0,0 -0,6 -0,6	0 1	0 1	0 1	0 1
	100	100	100	100	- ZF GSM-R - Bft Du-Wedau[1]) T 600A Zsig Bft Du-Wedau Bissingheim	5,3 6,5 6,6	 1	 1	 1	 1

Blattfahrplan

Blattfahrplan für 13.12.2016

Fahrplan vom 11.12.16 - 9.12.17
Buchfahrplan gültig ab 11.12.16

Adorf - Hörsel

69361 TEC

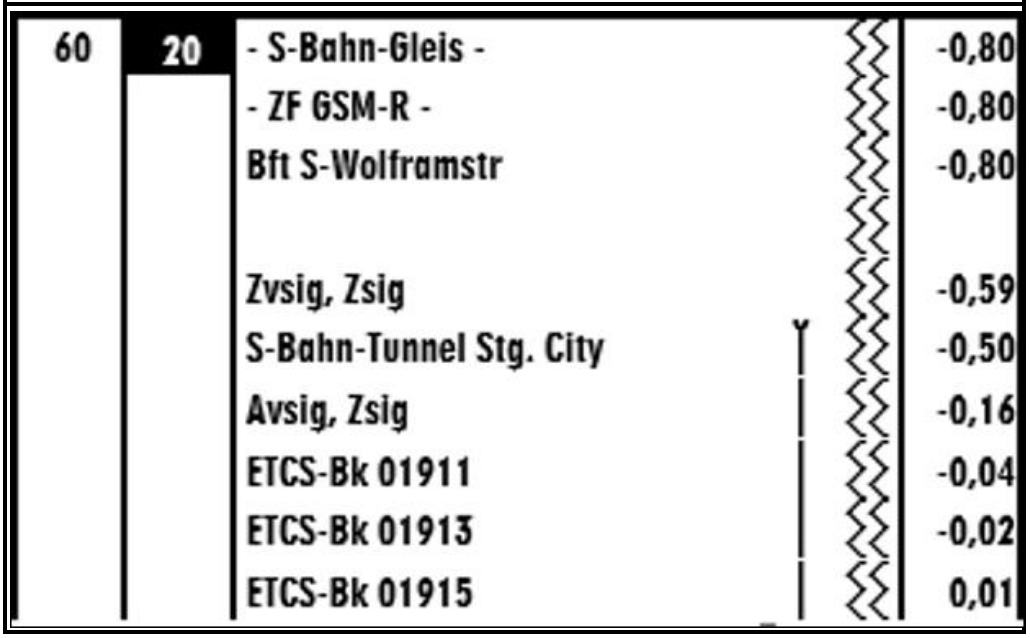
11.12.16 - 9.12.17
Tfz 218 LG+218 LG 1500 t 632 m Mbr 70 G

100 km/h

1	2	3a	3b	4	5
	90	- ZF GSM-R -	0,0		
		Adorf			7.55
		❶ 600A			
		Asig	0,3		
		¥, ⟨¥⟩	0,9		
4,6					
	75				
	⟨90⟩				
4,8		Bkvsig ▽			
	90				
		Bksig	5,5		
		Bk Grün			7.58
		El 1, ⟨El 1⟩	7,5		
9,2		Bkvsig ▽			
	60				
	⟨95⟩				
		Bksig Ri S,	9,7		
		Ri. Schönhausen			
10,2		Abzw Tessin	10,2		8.01
10,2	95		10,2		
		¥	10,7		
12,8					
	80				
13,0		Bkvsig ▽			
	95				
		Bksig	13,7		
		Bk Heide	13,8		05
18,4					
	80				
18,5		Evsig ▽			
	95				
		Esig	19,2		
		Schönhausen	20,0	+ 8.12	8.22

gedruckt: 13.9.18 Zugnummer: 69361 Seite 1

Mögliche Darstellung mehrerer Angaben innerhalb eines Hektometers



❑

1 Allgemeines

* (1) **Besonderheiten**

In diesem Zusatz werden die Besonderheiten der EBuLa-Führerraumanzeige des Fahrplans, inklusive der Abweichungen und Ergänzungen zu Anhang 408.2341A01, beschrieben.

Beispielhafte Abbildungen stellen die Tagdarstellung des EBuLa-Bordgerätes dar.

(2) **Darstellungen**

In der EBuLa-Führerraumanzeige des Fahrplans stehen folgende Darstellungen zur Verfügung:

- Fahrplanauswahl,
- Fahrplan- und Streckengrunddaten,
- Fahrplananzeige.

2 Fahrplan- und Streckengrunddaten

(1) **Kopfangaben**

In den Fahrplan- und Streckengrunddaten können die Kopfangaben nach Anhang 408.2341A01 enthalten sein.

Zusätzlich sind der Anfangs- und Zielbahnhof enthalten.

Im Regelfahrplan wird in den Fahrplan- und Streckengrunddaten auf eventuell vorhandene Ergänzungs- oder Umleitungsfahrpläne und ihre Geltungsdauer verwiesen.

In den Fahrplan- und Streckengrunddaten eines Ergänzungs- oder Umleitungsfahrplans wird auf den zugehörigen Regelfahrplan verwiesen.

3 Fahrplandarstellung

(1) **Kopfzeile**

In der Kopfzeile der Fahrplandarstellung sind die ausgewählte Zugnummer, die Gültigkeit der Fahrplandaten sowie Datum und Zeit der Systemuhr des Bordgerätes angegeben.

Der Triebfahrzeugführer darf Fahrplandaten mit abgelaufener Gültigkeit für eine Zugfahrt nicht verwenden.

(2) **Leserichtung**

Die Fahrplananzeige ist von unten nach oben zu lesen.

(3) **Grafikspalte**

Die Fahrplananzeige enthält neben der Geschwindigkeits-, Kilometrierungs-, Text-, Ankunfts- und Abfahrtspalte zusätzlich die Grafikspalte.

Alternativer Laufweg

(4) Wird ein Zug unter erleichterten Bedingungen umgeleitet, muss der Triebfahrzeugführer die Anzeige der Umleitstrecke (alternativer Laufweg) wählen.

Fußnoten in der Textspalte geben an, wie der Triebfahrzeugführer über eine Umleitung unter erleichterten Bedingungen unterrichtet wird.

4 Angaben in der Geschwindigkeitsspalte

Regelgleis/ Gegengleis

(1) Bei zweigleisigen Strecken gelten die angegebenen zulässigen Geschwindigkeiten, wenn in der Grafikspalte der fette Strich

- rechts ist, für einen Zug, der das Regelgleis befährt,
- links ist, für einen Zug, der das Gegengleis befährt.

GNT

(2) In Fahrplänen für NeiTech-Züge (GNT) kann der Triebfahrzeugführer zwischen zwei Geschwindigkeitsdarstellungen auswählen.

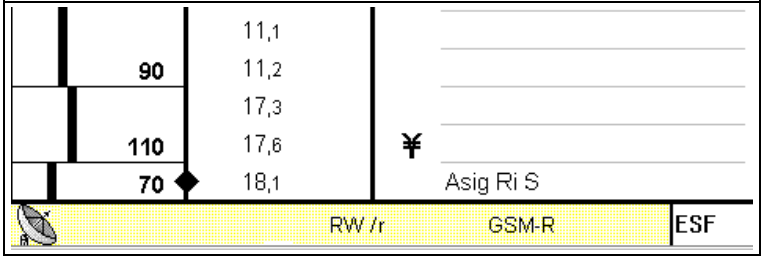
Wenn die Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech (GNT) des Triebfahrzeugs wirksam ist, muss er die Fahrplandarstellung für GNT eingeschaltet und wenn sie unwirksam ist, ausgeschaltet haben.

Wenn bei wirksamer Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech (GNT) des Triebfahrzeugs die Fahrplandarstellung für GNT eingeschaltet ist, gelten die Signale Lf 6 und Lf 7 nicht.

Orientierungsbalken

(3) Ein senkrechter Balken zur Orientierung über das Geschwindigkeitsniveau wird in der Geschwindigkeitspalte dargestellt.

Bild 1: Orientierungsbalken Geschwindigkeitsniveau



5 Kilometrierungsspalte

Kilometrierungsspalte in EBuLa

(1) Die Kilometrierungsspalten 1 (1a und 1b bei GNT) sowie 3b nach Anhang 408.2341A01 sind in EBuLa zu einer Kilometrierungsspalte zusammengefasst.

(2) 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 58,0 und 57,8 nicht 200 m, sondern 1900 m (gerundet).

Kilometrierungssprünge

Bild 2: Kilometrierungssprung wegen Überlänge



Bild 3: Kilometrierungssprung wegen Fehllänge



Eine Kilometerangabe in Klammern bezieht sich auf eine befahrene Strecke, deren Kilometrierungssprünge wegen der Kürze des befahrenen Abschnitts nicht dargestellt werden.

(3) In der Kilometrierungsspalte sind Beginn und Ende der in der Grafikspalte dargestellten Tunnel enthalten.

Tunnel

6 Grafikspalte

(1) Der in der Grafikspalte fett dargestellte Strich muss rechts angeordnet sein, während ein Zug das Regelgleis sowie den davor liegenden Abschnitt zwischen der im Fahrplan durch das Zeichen „¥“ gekennzeichneten Stelle und der Bahnhofsgrenze befährt.

Regelgleis

(2) Der in der Grafikspalte fett dargestellte Strich muss links angeordnet sein, während ein Zug das Gegengleis sowie den davor liegenden Abschnitt zwischen der im Fahrplan durch das Zeichen „¥“ gekennzeichneten Stelle und der Bahnhofsgrenze befährt.

Gegengeleis

(3) Die Zeichen der Textspalte (Symbole) nach Anhang 408.2341A01 werden in der EBuLa-Grafikspalte rechts oder links der Gleisdarstellung abgebildet, die in der Textspalte durch zusätzliche Angaben ergänzt sein können.

Grundsatz Zeichen

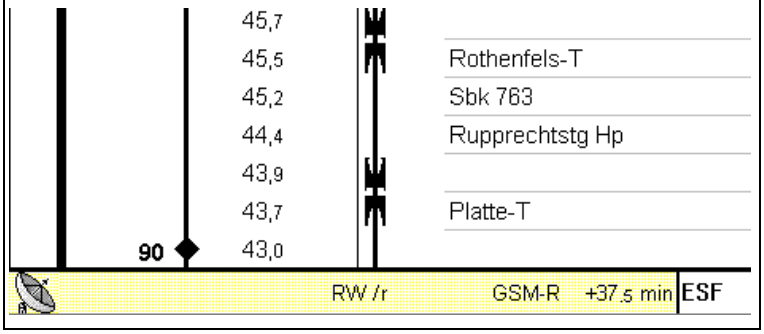
Tunnel

(4) In der Grafikspalte sind Tunnel auf der Gleisdarstellung abgebildet. Abweichend werden folgende Zeichen verwendet:

Tunnelanfang

Tunnelende

Bild 4: Tunneldarstellung



Zusätzliche Zeichen

(5) Zusätzlich werden in EBuLa folgende Zeichen verwendet:

LZB-Ende

Beginn oder Wechsel eines Zugfunkbereichs

Ende der Zugfunkversorgung

Ausschalten; der Triebfahrzeugführer muss Signal El 1 beachten

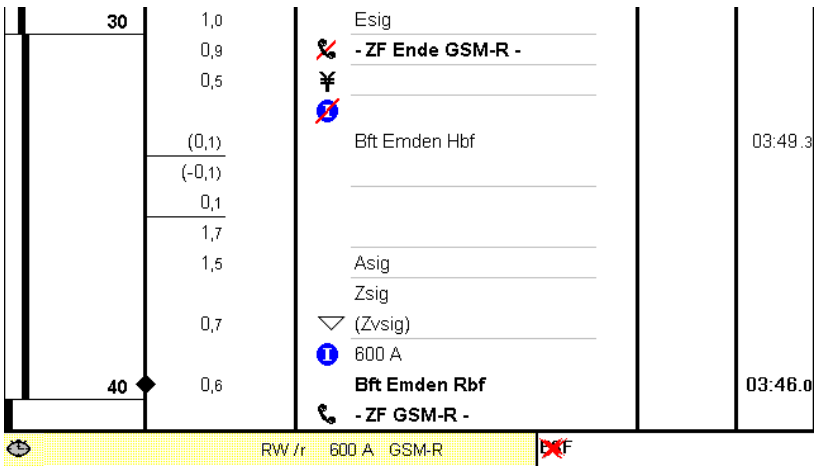
Bügel ab erwarten; der Triebfahrzeugführer muss Signal El 3 beachten

Bügel ab; der Triebfahrzeugführer muss Signal El 4 beachten

Bügel an; der Triebfahrzeugführer muss Signal El 5 beachten

Eintrag in der Textspalte gilt nur für Fahrzeuge mit angelegten Stromabnehmern

Bild 5: Beispiel für Zeichen in der Grafikspalte



7 Textspalte

(1) LZB-/ETCS-Blockstellen mit Blockkennzeichen werden in der Textspalte mit der Bezeichnung der Blockstelle bekannt gegeben.

LZB-, ETCS-Blockstelle

Bild 6: LZB-Blockstelle mit Bezeichnung

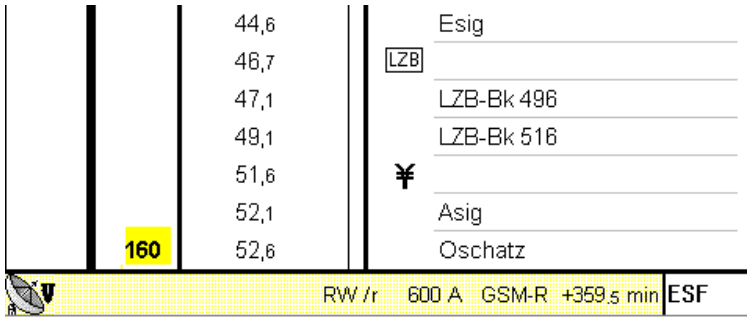
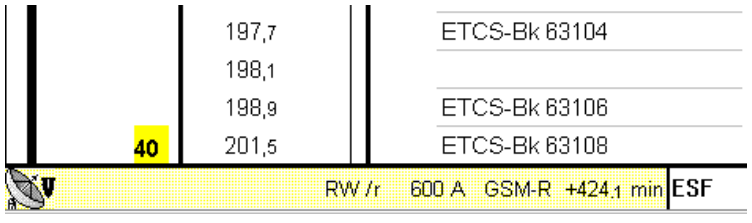


Bild 7: ETCS-Blockstelle mit Bezeichnung



8 Ankunft- und Abfahrtspalten

(1) In den Ankunfts- und Abfahrtspalten sind Ankunfts-, Abfahrts- und Durchfahrtszeiten auf 10 Sekunden genau angegeben.

Genauigkeit der Zeitangaben

9 Fahrplanauswahl

Fahrplanauswahl

(1) Die Fahrplanauswahl kann über das Auswahlmenü

- „Fahrplanauswahl-Gesamtbuchfahrpläne“ oder
- „Fahrplanauswahl-Einzelbuchfahrpläne“

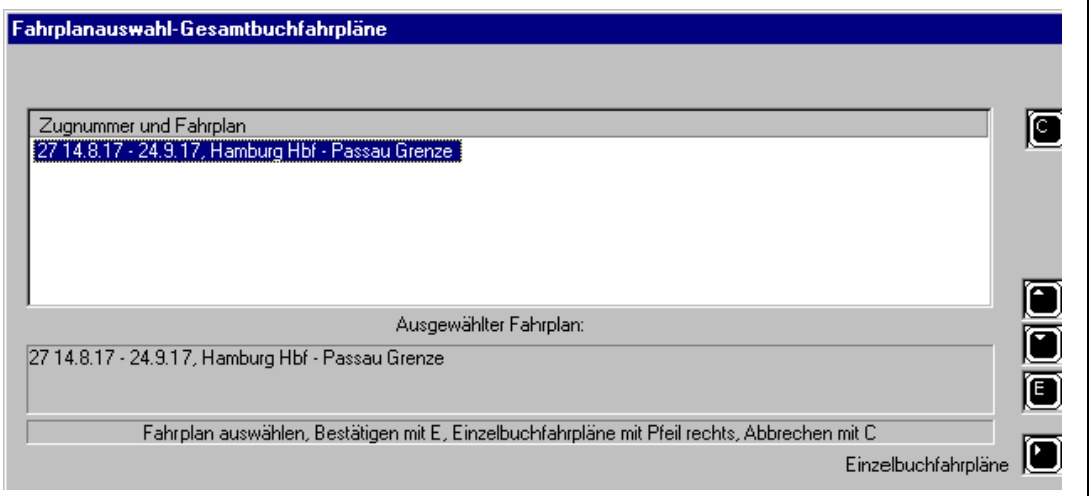
durchgeführt werden.

Existiert zu einem Zug mit Ergänzungs- oder Umleitungsfahrplänen ein Gesamtbuchfahrplan, dann soll dieser ausgewählt und angezeigt werden.

Gesamtbuchfahrpläne

(2) Über das Auswahlmenü „Fahrplanauswahl-Gesamtbuchfahrpläne“ werden – sofern vorhanden – die am jeweiligen Tag geltenden Gesamtbuchfahrpläne zur Auswahl angezeigt.

Bild 8: Fahrplanauswahl-Gesamtbuchfahrpläne



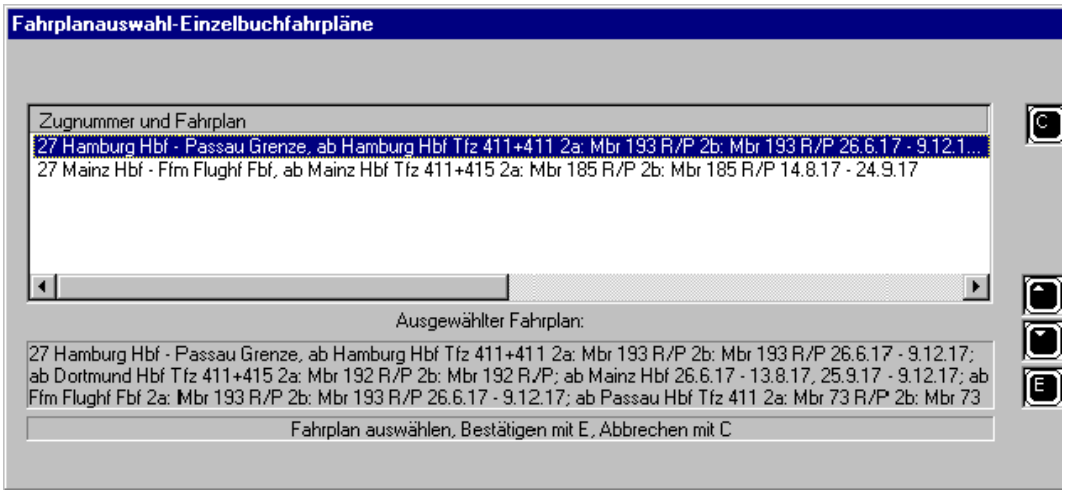
Im Auswahlmenü „Fahrplanauswahl-Gesamtbuch-fahrpläne“ werden in folgenden Fällen für einen Zug mehrere Gesamtbuchfahrpläne zur Auswahl angeboten:

- Es existiert für den Zug ein zusätzlicher Fahrplan für die Bespannung mit einer alternativen Baureihe.
- Am Vor- oder Folgetag gilt ein anderer Gesamtbuchfahrplan. Dadurch kann beim Vorbereiten eines Zuges bereits der Fahrplan aufgerufen werden, der erst am nächsten Tag gilt bzw. bei Zügen, die über den Tagessprung hinaus verkehren, der Fahrplan des Vortages ausgewählt werden (z. B. bei Lokwechsel nach 0:00 Uhr).

(3) Über das Auswahlmenü „Fahrplanauswahl-Einzelfahrpläne“ werden die dem Gesamtbuchfahrplan zugrunde liegenden Stamm- und ggf. Ergänzungs- bzw. Umleitungsfahrpläne zur Auswahl angezeigt.

Einzelbuch-fahrpläne

Bild 9: Fahrplanauswahl-Einzelbuchfahrpläne



Im Auswahlmenü „Einzelbuchfahrpläne“ können zu einer Zugnummer mehrere Fahrpläne angezeigt werden, die sich in den folgenden Merkmalen unterscheiden können:

- Anfangs- und Zielbahnhof,
- Verkehrstageregelung,
- Mindestbremshundertstel,
- Bremsstellung,
- Baureihennummern der arbeitenden Triebfahrzeuge.

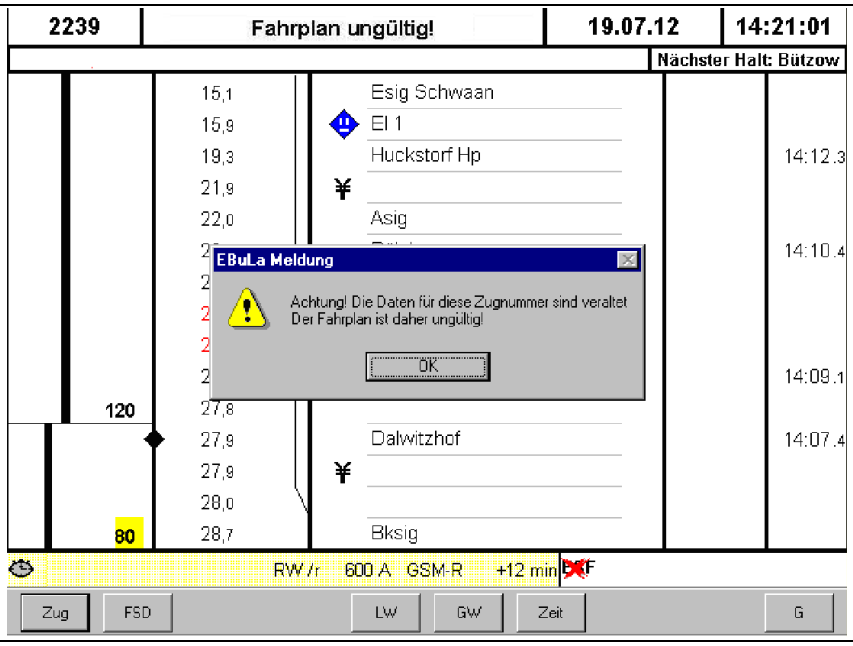
* Bei Zügen, bei denen der tagesaktuelle Gesamtbuchfahrplan zur Verfügung steht, kann im Menü „Fahrplanauswahl-Gesamtbuchfahrpläne“ durch das Betätigen der „Pfeiltaste rechts“ (Einzelbuchfahrpläne) zum Auswahlmenü „Fahrplanauswahl-Einzelbuchfahrpläne“ umgeschaltet werden. Dort werden die dem Gesamtbuchfahrplan zugrunde liegenden Stamm- und ggf. Ergänzungsfahrpläne angezeigt, welche bei Bedarf ausgewählt werden können.

10 Fahrplandaten veraltet

Meldung nach zweitem Tagessprung

(1) Ist seit dem Aufrufen des Fahrplans ein zweiter Tagessprung (00.00 Uhr) erfolgt, wird folgende EBuLa-Meldung angezeigt:

Bild 10:Fahrplan ungültig / Daten für Zugnummer veraltet



Rufen Sie den Fahrplan des Zuges erneut auf, um aktuelle Daten zu erhalten.

11 Baubetriebliche Regelungen

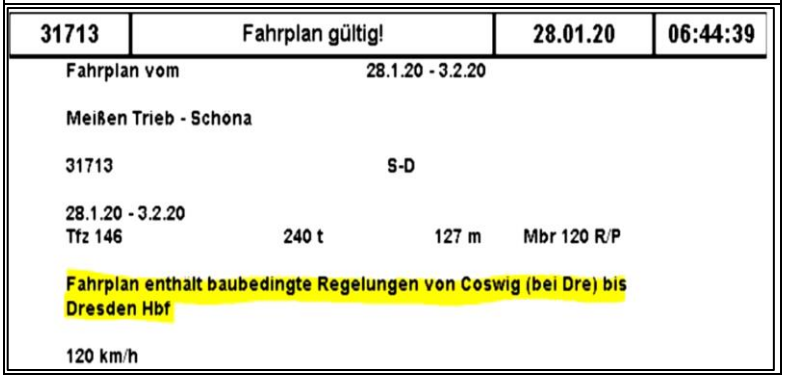
Bekanntgabe

(1) Beinhalten Streckenabschnitte baubetriebliche Regelungen, so werden diese innerhalb des Fahrplans bekanntgegeben.

FSD

(2) In den Angaben der Fahrplan- und Streckengrunddaten (FSD) oder im Kopf des Blattfahrplans wird bekanntgegeben, ob der Fahrplan baubetriebliche Regelungen beinhaltet.

Bild 11: Bekanntgabe baubetrieblicher Regelungen in den Fahrplan- und Streckengrunddaten



Ist in den FSD der Führerraumanzeige des Fahrplans oder im Kopf des Blattfahrplans der Hinweis auf baubetriebliche Regelungen enthalten, sind diese Änderungen gegenüber dem ursprünglichen „Regelfahrplan“ zu beachten.

Hinweis
Über die Vorschau (Blättermodus „manuell“) können diese Änderungen eingesehen werden.

Textspalte/ Spalte 3a

(3) In der Textspalte der Führerraumanzeige des Fahrplans und in der Spalte 3 des Blattfahrplans kennzeichnen Fußnoten die Betriebsstellen, an der die baubetriebliche Regelung anfängt und endet.

Bild 12:Fußnote „Anfang“ in Textspalte 3a

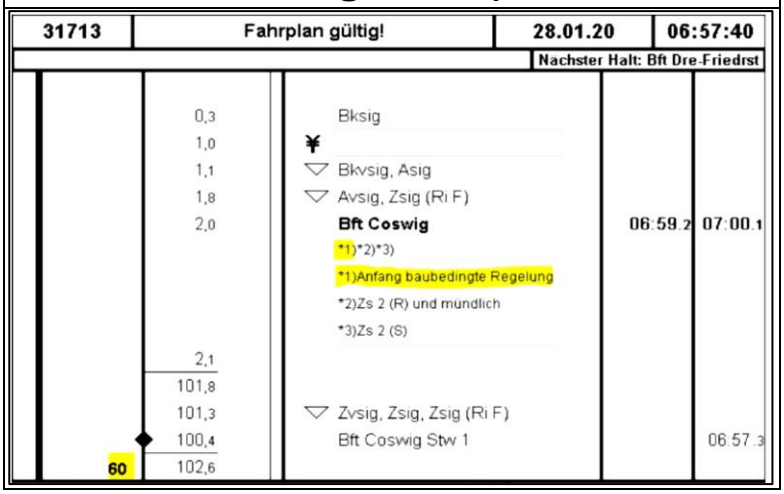


Bild 13:Fußnote „Ende“ in Textspalte 3a



Bild 14:Fußnoten in Liste planmäßiger Halte



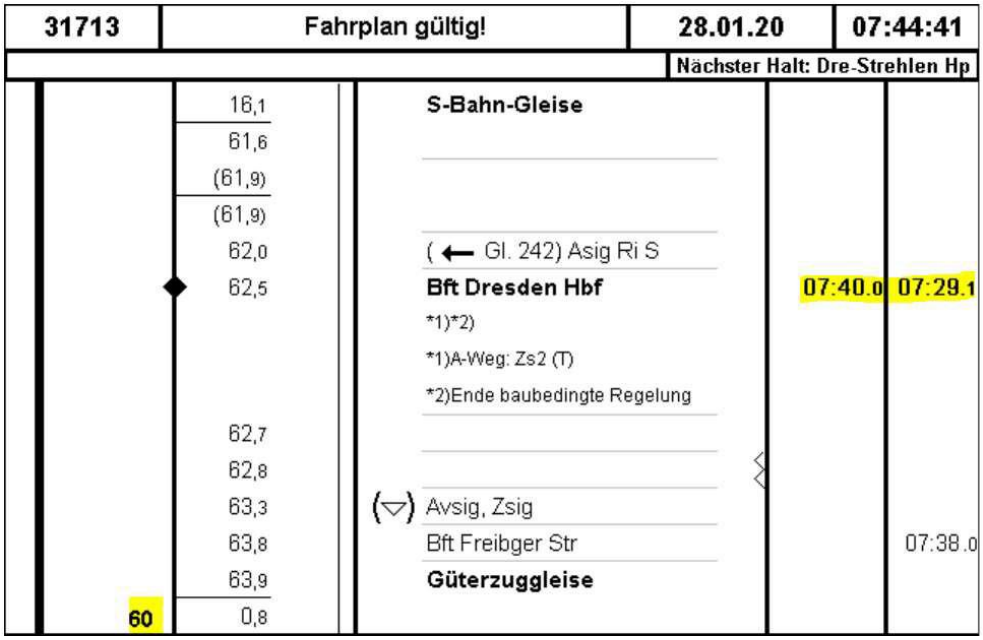
*

12 Negativer Zeitsprung

Anlass

(1) Im Gesamtbuchfahrplan eines Zuges, für den ein Umleitungsfahrplan besteht, kann auf der Betriebsstelle, auf der die Umleitung endet, ein negativer Zeitsprung zwischen der Ankunfts- und Abfahrtszeit bestehen.

Bild 15: Negativer Zeitsprung



Zeitsteuerung

(2) Bei Anwendung der Steuerungsart „Zeit“ muss manuell in die Zeitsteuerung eingegriffen werden, sobald sich der Ortsmarker auf der betreffenden Betriebsstelle befindet. Die Zeitsteuerung muss angehalten und nach Abfahrt oder Durchfahrt auf dieser Betriebsstelle wieder aktiviert werden. Anderenfalls schaltet die Fahrplananzeige nicht zeitgesteuert fort. Die in der unteren EBuLa-Statuszeile angezeigte Abweichung zur Fahrplansollzeit passt sich beim Erreichen der nächsten Betriebsstelle, für die eine Ankunft- oder Durchfahrtzeit angegeben ist, an die tatsächliche Abweichung an.

❑

zur Modulübersicht

1 Strecke durch den Triebfahrzeugbegleiter beobachten

(1) Der Triebfahrzeugbegleiter muss den Triebfahrzeugführer bei der Beobachtung der zu befahrenden Strecke, der Signale, der Bahnübergänge und der Oberleitung unterstützen.

Unterstützung des Triebfahrzeugführers

(2) Er muss auf Unregelmäßigkeiten achten, die den Zug gefährden könnten.

Auf Gefährdungen achten

*

2 Verbotswidriges Aus- oder Einsteigen

* (1) Versucht ein Reisender einen in Bewegung befindlichen Zug zu verlassen oder zu besteigen, darf er nur durch Zuruf gewarnt, nicht aber gewaltsam daran gehindert werden.

Zug befindet sich in Bewegung

❑

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

zu BRW.5341

3 Signalansage

Ergänzung:

Signalansage – Ausführung

(1) Befindet sich zusätzlich zum Triebfahrzeugführer weiteres Triebfahrzeugpersonal an der Spitze eines signalgeführten Zuges, hat das Triebfahrzeugpersonal die angezeigte Bedeutung von Fahrt einschränkenden Signalen anzusagen.

Die Fahrt einschränkende Signale sind solche, die ein Handeln des Triebfahrzeugführers erfordern, weil z. B. angehalten, die Geschwindigkeit vermindert oder der Stromabnehmer gesenkt werden muss.

Zunächst spricht derjenige die Signalbedeutung aus, der das Signalbild als erster zweifelsfrei erkannt hat. Der andere wiederholt bzw. korrigiert die Ansage, nachdem er sich zweifelsfrei von dem Signalbild überzeugt hat.

Hinweis:

Die gegenseitige Signalansage unterstützt den Triebfahrzeugführer bei der Signalbeobachtung, ohne seine Verantwortung für diese Aufgabe einzuschränken. Er hat die aus der Signalbeobachtung erforderlich werdenden Maßnahmen rechtzeitig und richtig zu treffen.

Aufgaben der Signalansage übernehmen

(2) Mitarbeiter mit Überwachungsaufgaben, Triebfahrzeugführer mit dem Auftrag zum Erwerb der Streckenkenntnis und streckenkundige Personen haben sich an der Signalansage nach Absatz (1) zu beteiligen.

Dies gilt auch für Mitarbeiter, die sich in Ausbildung befinden.

Mitarbeiter mit dem Auftrag zur Gastfahrt sind von der Signalansage ausgenommen.

❑

zur Modulübersicht

1 Aus- und Einsteigen der Reisenden, Einnehmen der Plätze

Allgemein

(1) Zugführer und Zugschaffner müssen – 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.

Verbotswidriges Aus- oder Einsteigen

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

2 Außentüren schließen

Grundsatz

(1) Zugführer und Zugschaffner müssen nach dem Aus- und Einsteigen die Außentüren der Reisezugwagen schließen.

Türen sichern

(2) 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

Grundsatz

(1) Dürfen sich in einem Reisezugwagen keine Reisenden aufhalten, müssen Zugführer und Zugschaffner darauf achten, dass die Einstiegtüren auf beiden Seiten der Wagen und die angrenzenden Übergangstüren der für Reisende freigegebenen Wagen verschlossen sind.

Reisende hinweisen

(2) Reisende, die in diese Wagen einsteigen wollen, müssen sie nach Möglichkeit darauf hinweisen, dass die Wagen nicht benutzt werden können.

4 Türen überwachen

Gang durch den Zug

(1) Zugführer und Zugschaffner müssen beim Gang durch den Zug darauf achten, dass den Reisenden zugängliche Außentüren geschlossen sind.

*

5 Aufgaben während der Zugfahrt

Feuerlöscher

* (1) Stellt das Zugbegleitpersonal während der Ausübung seiner
* Tätigkeit fest, dass Feuerlöscher entweder nicht vorhanden sind
* oder offensichtliche Mängel aufweisen, ist der umgehende Ersatz
* zu veranlassen.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

6 Strecke beobachten

Mitfahren im besetzten Führerraum

(1) Im besetzten Führerraum mitfahrende Zugbegleiter müssen 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.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

1 Abstellen

Abstellen melden

* (1) Der Triebfahrzeugführer muss das Abstellen von Zügen oder Zugteilen dem Fahrdienstleiter melden.

Fahrzeuge zurücklassen

* (2) Wenn es im Streckenbuch angeordnet ist, muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter das Zurücklassen von Fahrzeugen und Änderungen der Zusammensetzung seines Zuges melden.

Zeitpunkt

* (3) Wenn ein Triebfahrzeugführer Zugteile abstellt bzw. wenn er nach Absatz (2) Fahrzeuge seines Zuges zurücklässt oder sich die Zusammensetzung des Zuges ändert, muss er dies dem Fahrdienstleiter melden, bevor er ab- oder weiterfährt.

Vor freizuhaltenden Abschnitten

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

2 Festlegen

Abgestellte Züge oder Zugteile sind festzulegen.

3 Auf der freien Strecke trennen oder Fahrzeuge abstellen

Im Streckenbuch oder in einer Betra kann zugelassen sein, dass auf der freien Strecke Züge getrennt oder einzelne Fahrzeuge abgestellt werden dürfen.

zur Modulübersicht

1 Verantwortlichkeiten

(1) Für das Abstellen und Sichern gegen unbeabsichtigte Bewegung von Zügen oder Zugteilen ist der Triebfahrzeugführer verantwortlich.

Triebfahrzeugführer

(2) Wenn andere Mitarbeiter beauftragt wurden, den Zug oder Zugteile zu sichern, müssen sie die Ausführung dem Triebfahrzeugführer bestätigen.

Andere Mitarbeiter

(3) Die auftraggebende Stelle gibt in der Regel bekannt, in welchen Betriebsstellen und Gleisen Züge oder Zugteile abgestellt werden sollen. Beim Abstellen an einem abweichenden Abstellort informiert der Triebfahrzeugführer die auftraggebende Stelle, dabei sind der Abstellort, Angaben zum Gefahrgut und der Verbleib der Beförderungspapiere anzugeben.

Abstellort

DBINFRA.1101Z01

(4) Bei Güterzügen ist das Sichern von Zügen oder Zugteilen gemäß Abschnitt 3 zu dokumentieren.

Dokumentation

2 Sichern von Zügen oder Zugteilen

(1) Feststellbremsen und Festlegemittel sind gemäß der VDV-Schrift 757 Teil B bzw. Richtlinie 91501 anzuziehen bzw. anzubringen.

Vorgehen

(2) Hemmschuhe sind unmittelbar vor dem Rad aufzulegen.

Auflegeort für Festlegemittel

Bei Wageneinheiten, die aus mehreren im Betrieb nicht trennbaren Teilen bestehen, ist – außer bei Gelenkwagen – jeder Teil wie ein einzelnes Fahrzeug zu behandeln.

Alle Festlegemittel müssen auf derselben Seite des Zuges oder Zugteils aufgelegt werden.

(3) Es sind nur solche Hemmschuhe zu verwenden, die für die jeweilige Schienenform geeignet sind, ggf. sind örtliche Regelungen zu beachten.

Hemmschuhform

(4) Auf zusammenlaufenden Gleisen (z. B. in Weichen- und Kreuzungsbereichen) sind Fahrzeuge möglichst so abzustellen, dass zwischen diesen und den im daneben liegenden Gleis fahrenden Fahrzeugen noch ein seitlicher Sicherheitsabstand von mindestens 0,5 m verbleibt. Stehen Fahrzeuge bis zum Grenzzeichen, wird der seitliche Sicherheitsabstand zwischen den bewegten und den stillstehenden Fahrzeugen in der Regel nicht eingehalten.

Zusammenlaufende Gleise

(5) Werden bei abgestellten Zügen oder Zugteilen Fahrzeuge zu- oder abgesetzt, muss die Sicherung erneut durchgeführt werden. Nicht mehr benötigte Feststellbremsen und Festlegemittel sind zu lösen bzw. zu entfernen. Die Dokumentation nach Abschnitt 3 ist neu zu erstellen.

Zusetzen und Absetzen von Fahrzeugen

(6) Wenn keine ausreichende Sicherung möglich ist (z. B. weil nicht genügend Feststellbremsen oder Festlegemittel verfügbar sind), ist die Weisung der auftraggebenden Stelle einzuholen.

Ausreichende Sicherung nicht möglich

DBINFRA.1101Z01

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Freizuhaltende Bereiche

(7) Beim Abstellen von Fahrzeugen ist darauf zu achten, dass Verkehrswege für Personen zum Überqueren von Gleisen nicht verstellt werden. Die in den örtlichen Regelungen festgelegten Abstellverbote sind zu beachten. *

3 Dokumentation bei Güterzügen

Meldezettel Abstellung

(1) Bei Güterzügen ist mit dem Meldezettel Abstellung (z. B. Vordruck BRW.5351V01) zu dokumentieren, wie Züge oder Zugteile gesichert wurden.

Vordruck nicht verfügbar

(2) Ist der Vordruck des Meldezettels Abstellung nicht verfügbar, sind die erforderlichen Angaben formlos auf einem Blatt Papier (z. B. auf der Rückseite des Bremszettels) zu dokumentieren.

Verzicht

(3) Auf die Dokumentation darf verzichtet werden, wenn

a) ein einzeln abgestelltes Fahrzeug gesichert wurde,

b) eine persönliche Übergabe des Zuges (Personal- oder Triebfahrzeugwechsel) erfolgt,

c) Züge oder Zugteile vorübergehend abgestellt werden (z. B. Richtungswechsel, Aussetzen von Fahrzeugen oder Zusetzen von Zugteilen) und das Sichern und die Aufhebung der Sicherung vom selben Mitarbeiter durchgeführt werden *

oder

d) es in den örtlichen Regelungen zugelassen ist. *

Hinterlegung

(4) Der ausgefüllte Meldezettel Abstellung ist grundsätzlich am ersten Fahrzeug des Wagenzuges im Zettelhalter oder im Bordbuch zu hinterlegen. Ist das ausnahmsweise nicht möglich, so ist der Meldezettel Abstellung am nächsten Fahrzeug mit Zettelhalter oder Bordbuch zu hinterlegen.

Verbleibt das Triebfahrzeug am Zug, ist der Meldezettel Abstellung bei den ggf. vorhandenen Beförderungspapieren auf dem Triebfahrzeug zu hinterlegen. *

Zusetzen und Absetzen von Fahrzeugen

(5) Werden bei abgestellten Zügen oder Zugteilen Fahrzeuge zugesetzt oder abgesetzt, ist ein neuer Meldezettel Abstellung zu erstellen und der bisherige Meldezettel Abstellung ist zu entnehmen und durchzukreuzen.

Umfang oder Art der Sicherung ändern

(6) Wird an abgestellten Zügen oder Zugteilen der Umfang oder die Art Sicherung geändert (z. B. nach der Bremsprobe), hat der Mitarbeiter, der die Änderung vorgenommen hat, den Meldezettel Abstellung durch einen aktuellen zu ersetzen. * * * *

Nicht mehr benötigte Meldezettel

(7) Nicht mehr benötigte Meldezettel Abstellung sind aus dem Zettelhalter bzw. Bordbuch zu entnehmen und durchzukreuzen. *

Anleitung zum Führen des Meldezettels

(8) Die Anleitung zum Führen des Vordrucks BRW.5351V01 ist in Anhang BRW.5351A01 enthalten.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

1 Allgemeines

(1) Diese Anleitung gilt für das Führen des Meldezettels Abstellung nach BRW.5351V01. Der Vordruck besteht aus

Vordruck
BRW.5351 3 (8)

- Angaben im Kopf und
- Angaben zur Sicherung.

2 Kopfzeile des Vordrucks

(1) Im Kopf des Vordrucks sind einzutragen:

Grundsätzliche Angaben

- Betriebsstelle und Gleis, in dem der Zug oder Zugteil abgestellt ist
- Datum und Uhrzeit, an dem der Zug oder Zugteil abgestellt wurde
- Gesamtgewicht oder Anzahl der Achsen des Zuges oder Zugteils
- letzte vier Ziffern der Fahrzeugnummer des ersten und letzten Fahrzeugs des Zuges oder Zugteils

(2) Weiterhin ist im Kopf der Name des Erstellers des Meldezettels Abstellung einzutragen.

Angaben zum Ersteller

3 Angaben zur Sicherung

(1) Wird der Zug oder Zugteil nur mit Druckluftbremse gesichert, ist dies im Vordruck anzukreuzen und in die erste Zeile der Tabelle ein horizontaler Strich einzutragen (Endstrich).

Sicherung nur mit Druckluft

(2) Wird der Zug oder Zugteil nur mit dem Triebfahrzeug gesichert, ist dies im Vordruck anzukreuzen und in die erste Zeile der Tabelle ein horizontaler Strich einzutragen (Endstrich).

Sicherung nur mit Triebfahrzeug

(3) Wird der Zug oder Zugteil mit Festlegemitteln oder Feststellbremsen gesichert, ist dies wie folgt im Meldezettel Abstellung zu dokumentieren:

Sicherung mit Festlegemitteln oder Feststellbremsen

a) Einträge erfolgen fortlaufend, beginnend beim ersten gesicherten Fahrzeug und enden beim letzten gesicherten Fahrzeug.

b) Für die gesicherten Fahrzeuge sind die letzten vier Ziffern der Fahrzeugnummer einzutragen und das entsprechende Festlegemittel (Hemmschuhe oder Radvorleger; Feststellbremsen) anzukreuzen.

c) Wird der Lastwechsel beim Sichern nach „Beladen“ umgestellt, ist das Kästchen in der Spalte „Lastwechsel“ anzukreuzen.

d) Bei Wageneinheiten mit im Betrieb nicht trennbaren Fahrzeugen ist die Wagennummer so oft einzutragen, wie Feststellbremsen und Festlegemittel an der Wageneinheit verwendet wurden. Hinter die Kontrollziffer sind dann jeweils ein Schrägstrich und die fortlaufende Festlegung von 1 beginnend zu ergänzen (z. B. 364-8/1, 364-8/2 usw.).

e) In die Zeile nach dem letzten gesicherten Fahrzeug ist ein horizontaler Strich einzutragen, um den Abschluss der Einträge zu kennzeichnen (Endstrich).

Korrektur des Meldezettels

(4) Wird beim Ausfüllen einer Zeile ein Fehler festgestellt, so sind alle Felder dieser Zeile einzeln durchzukreuzen und die folgende Zeile ist mit den korrekten Angaben auszufüllen. Weitere Korrekturen und Änderungen des Meldezettels Abstellung sind nicht zulässig. Sobald die Zeile darunter bereits gefüllt ist oder der horizontale Strich zum Abschluss des Meldezettels Abstellung gezogen wurde, ist ein neuer Meldezettel Abstellung zu erstellen.

❑

Vorderseite

Meldezettel Abstellung

Abgestellt in _____ Betriebsstelle _____ Gleis

Abgestellt am _____ Datum _____ Uhrzeit

Gewicht/Achsen _____ t _____ X _____ **Erstellt** _____ Name (Druckschrift)

Tonnen Achsen

Erstes Fahrzeug (vier Endziffern)				**Letztes Fahrzeug** (vier Endziffern)			
		—					—

Angaben zur Sicherung [1] Zutreffendes ankreuzen

☐ Sicherung nur mit Druckluftbremse [1]

☐ Sicherung nur mit Triebfahrzeug [1]

Hemmschuhe Radvorleger [1]	Feststell-bremsen [1]	Lastwechsel [1]	**Fahrzeugnummer** (vier Endziffern)																
☐	☐	☐																	—
☐	☐	☐																	—
☐	☐	☐																	—
☐	☐	☐																	—
☐	☐	☐																	—
☐	☐	☐																	—
☐	☐	☐																	—
☐	☐	☐																	—
☐	☐	☐																	—
☐	☐	☐																	—

Fortsetzung auf der Rückseite

VBRW.5351V01 Meldezettel Abstellung

Rückseite

Angaben zur Sicherung [1] Zutreffendes ankreuzen

Hemmschuhe Radvorleger [1]	Feststell-bremsen [1]	Lastwechsel [1]	**Fahrzeugnummer** (vier Endziffern)																
☐	☐	☐																	—
☐	☐	☐																	—
☐	☐	☐																	—
☐	☐	☐																	—
☐	☐	☐																	—
☐	☐	☐																	—
☐	☐	☐																	—
☐	☐	☐																	—
☐	☐	☐																	—
☐	☐	☐																	—

VBRW.5351V01 Meldezettel Abstellung

BRW.4321 3 (1) DB.4321 4 (1) BRW.5351 3 (1) BRW.5351 3 (7) BRW.5351A01 1 (1)

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

1 Grundsatz

(1) Der Fahrdienstleiter erteilt mit Befehlen Aufträge an Triebfahrzeugführer.

(2) Ein Befehl hat Vorrang vor entsprechenden Signalen oder Führerraumanzeigen. Für die zulässige Geschwindigkeit gilt Modul 408.2341 Abschnitt 2. DB.2456 6 (2)

(3) Der Fahrdienstleiter erteilt dem Triebfahrzeugführer Befehle in der Regel auf Vordruck 408.2411V01, soweit es nicht anders bestimmt ist. Ist der Vordruck ausnahmsweise nicht vorhanden, muss der Triebfahrzeugführer den Wortlaut des Vordrucks anwenden. Der Fahrdienstleiter darf dem Triebfahrzeugführer Befehle 2 mit 8 oder 14 ohne Vordruck aushändigen. Der Fahrdienstleiter darf dem Triebfahrzeugführer Aufträge des Befehls 8 im Befehl 14 erteilen.

(4) Der Fahrdienstleiter kennzeichnet jeden Befehl mit einem Übermittlungscode.

2 Übermitteln

Grundsatz

(1) Der Fahrdienstleiter oder ein von ihm beauftragter Mitarbeiter darf dem Triebfahrzeugführer Befehle aushändigen oder diktieren.

Diktieren

(2) Für diktierte Befehle gelten folgende Regeln:

a) Der Triebfahrzeugführer muss dem diktierenden Mitarbeiter den Standort des Zuges mitteilen, bevor ein Befehl diktiert wird. Beim Diktieren des Befehls muss der Zug halten.

Beispiele für Standortmeldungen im Befehlskopf

Zweigleisige Strecke, Regelgleis:

Befehle 1 - 14 — Triebfahrzeugführer Zug – ~~Spenfahrt – Spenfahrt KI – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt~~ 123
Standort: Sbk 23 (km/Signal/Weiche) in ~~Rgl/Ggl~~/Gl Astadt - Beheim (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)

Zweigleisige Strecke, Gegengleis:

Befehle 1 - 14 — Triebfahrzeugführer Zug – ~~Spenfahrt – Spenfahrt KI – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt~~ 2345
Standort: Km 123,4 (km/Signal/Weiche) in ~~Rgl/Ggl~~/Gl Astadt - Beheim (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)

Eingleisige Strecke:

Befehle 1 - 14 — ~~Triebfahrzeugführer Zug – Spenfahrt~~ – Spenfahrt KI – ~~Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt~~ 84567
Standort: Km 34,8 (km/Signal/Weiche) in ~~Rgl/Ggl~~/Gl Geheim - Hausen (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)

Bahnhof:

Befehle 1 - 14 — Triebfahrzeugführer Zug – ~~Spenfahrt – Spenfahrt KI – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt~~ 67149
Standort: Sig N 301 (km/Signal/Weiche) in ~~Rgl/Ggl~~/Gl 1 Hausen (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)

b) Wenn der Fahrdienstleiter Befehle diktiert, muss der Triebfahrzeugführer die Vordrucke nach der Anleitung in Modul 408.2411V01, Seite 3 ausfertigen.

c) Der Triebfahrzeugführer darf Namen von Betriebsstellen wie im Buchfahrplan abkürzen.

d) Der Triebfahrzeugführer muss nach dem Diktieren die Wortlaute aller erteilten Befehle und den Übermittlungscode wiederholen. Nachdem der diktierende Mitarbeiter die Richtigkeit der Wiederholung bestätigt hat, muss der Triebfahrzeugführer auf der linken Seite des Unterschriftenteils im letzten verwendeten Vordruck den Namen des diktierenden Mitarbeiters mit dem Zusatz „gez." vermerken, Ort, Datum, Uhrzeit und Übermittlungsart eintragen und mit dem Zusatz „i. A." unterzeichnen. Wenn der diktierende Mitarbeiter es anordnet, muss der Triebfahrzeugführer das Wort „Fahrdienstleiter" streichen und durch eine andere Bezeichnung ersetzen. * *

Beispiel Unterschriftenteil: Fahrdienstleiter Laut hat Befehl an Triebfahrzeugführer Brandau diktiert

Übermittlungscode: FGER-008

Groß Gerau (Ort), 21.02.2015 (Datum), 23 (Uhr) 55 (Minuten)

gez. Laut (Fahrdienstleiter) ……, erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)

i. A. Brandau …… bei fmdl. Übermittlung: ☒ ZF / ☐ andere ……

e) Der Triebfahrzeugführer muss verschriebene Vordrucke durchstreichen.

Die Abläufe beim Diktieren eines Befehles sind in Modul 408.2411A01 schematisch dargestellt. * *

Aushändigen

(3) Beim Aushändigen eines Befehls muss der Zug halten. Wenn dem Triebfahrzeugführer ein Befehl ausgehändigt wird, muss er den Empfang auf der im Block bleibenden Durchschrift des letzten verwendeten Vordrucks durch Unterschrift und Angabe der Tätigkeit „Tf" bescheinigen.

Beispiel 1: Fahrdienstleiter Enders hat Befehl an Triebfahrzeugführer Brandau ausgehändigt

Übermittlungscode: FGER-008

Groß Gerau (Ort), 21.02.2015 (Datum), 23 (Uhr) 55 (Minuten)

Enders (Fahrdienstleiter) Brandau, Tf (erhalten (Name, Triebfahrzeugführer))

…… bei fmdl. Übermittlung: ☐ ZF / ☐ andere ……

Beispiel 2: Anderer Mitarbeiter Hermanns hat Befehl im Auftrag des Fahrdienstleiters ausgefertigt und anschließend an Triebfahrzeugführer Huber ausgehändigt

Übermittlungscode: FDG-298

Frankfurt (M) Hbf (Ort), 26.02.2015 (Datum), 16 (Uhr) 43 (Minuten)

Hermanns (~~Fahrdienstleiter~~) öA — Huber, Tf erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)

bei fmdl. Übermittlung: ☐ ZF / ☐ andere .....

Beispiel 3: Fahrdienstleiter Laut hat Befehl dem anderen Mitarbeiter Bayer diktiert, dieser hat ihn anschließend an Triebfahrzeugführer Brandau ausgehändigt

Übermittlungscode: FGER-009

Groß Gerau (Ort), 22.02.2015 (Datum), 0 (Uhr) 55 (Minuten)

gez. Laut (Fahrdienstleiter) — Brandau, Tf erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)

i. A. Bayer

bei fmdl. Übermittlung: ☐ ZF / ☐ andere .....

3 Verständigen

Der Triebfahrzeugführer des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges muss 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.

4 Behandeln durch den Triebfahrzeugführer

(1) Wenn der Triebfahrzeugführer einen Befehl erhält, muss er prüfen, ob sich der Befehl auf seinen Zug und dessen Standort bezieht. **Prüfen**

(2) Der Triebfahrzeugführer muss Befehle bis zur Erledigung im Führerraum sichtbar auslegen. Wenn er sich nicht im Führerraum aufhält, muss er die Befehle bei sich führen. **Auslegen**

(3) Wenn das Fahrzeug an der Spitze des Zuges wechselt oder ein anderer Triebfahrzeugführer die Arbeit übernimmt, muss der übergebende Triebfahrzeugführer für die Übergabe weiterhin gültiger Befehle sorgen. **Fahrzeugwechsel**

(4) Einen erledigten Befehl muss der Triebfahrzeugführer durchkreuzen und weglegen. **Erledigte Befehle**

5 Befehle zurückziehen

(1) Der Fahrdienstleiter darf einen Befehl nur durch einen anderen Befehl zurückziehen. Dieser Befehl muss den Übermittlungscode des zurückzuziehenden Befehls nennen. Wenn er mehrere Befehle auf einem oder mehreren Vordrucken erteilt hatte, muss er alle Befehle zurückziehen. **Grundsatz**

(2) Der Fahrdienstleiter diktiert dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.35. Der Trieb- **Diktieren**

fahrzeugführer muss den Befehl 14.35 auf dem zurückzuziehenden Befehl ausfertigen und hierzu den Befehlskopf und zweiten Unterschriftenteil der Rückseite verwenden. Wenn der Fahrdienstleiter einen Befehl 14.1 – 14.9 zurückzieht und der Standort des Zuges von den Angaben im Kopf der Rückseite abweicht, muss der Triebfahrzeugführer den Standort formlos an einer geeigneten Stelle vermerken. Anschließend muss er den zurückgezogenen Befehl durchkreuzen. * * * * * *

Aushändigen

(3) Wenn der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer einen Befehl 14 aushändigt mit dem Wortlaut „Befehl … (Übermittlungscode des zurückzuziehenden Befehls) ist zurückgezogen.“, muss der Triebfahrzeugführer den zurückgezogenen Befehl durchkreuzen und auf dem durchkreuzten Befehl vermerken:

„Zurückgezogen mit Befehl … (Übermittlungscode des zurückziehenden Befehls)“.

❑

1 Verständigen

(1) Der Triebfahrzeugführer informiert

1. die Zugaufsicht, wenn der Empfang eines Befehls Bedingung für das Erteilen des Abfahrauftrags ist; **Zugaufsicht**
2. den Mitarbeiter an der Spitze eines geschobenen Zuges, wenn der Inhalt eines Befehls von ihm beachtet werden muss. **Geschobener Zug**

❑

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

Fahrdienstleiter	Triebfahrzeugführer
Ruft Triebfahrzeugführer über Zugfunk	Meldet sich mit Funktion „Tf“, Zugnummer und bei Bedarf mit Ortsangabe
Meldet sich mit Funktion und Ort, teilt Triebfahrzeugführer mit, dass er Befehl diktieren will, fordert Tf auf, den Standort des Zuges zu melden, wenn der Zug hält	Wenn der Zug hält, gibt Triebfahrzeugführer den Standort des Zuges so genau wie möglich an
Trägt gemeldeten Standort in die Kopfzeile des ersten verwendeten Vordrucks ein	
Diktiert - Vordrucknummerierung - Kopfzeile einschließlich Standort - anzukreuzende Befehle - zutreffenden Inhalt - Übermittlungscode Weist darauf hin, dass nicht Zutreffendes im Kopf und in den angekreuzten Teilen zu streichen ist. Benutzt Buchstabiertafel für Signalbezeichnungen, spricht Zahlen bei Bedarf gruppen- oder ziffernweise.	Fertigt Befehl entsprechend des Diktats aus: Ankreuzen, Text eintragen, nicht zutreffenden Text streichen
	Leitet Wiederholung ein mit „Ich wiederhole: …“ Wiederholt Kopfzeile, zutreffenden Inhalt und Übermittlungscode wörtlich anhand seines Eintrages.
Korrigiert ggf. nicht inhaltsgleiche Wiederholung mit „Ich berichtige: …“	Korrigiert ggf. falsch Verstandenes und wiederholt erneut.
Bestätigt richtige Wiederholung mit „richtig“.	Nennt seinen Namen
Vermerkt Name und Tätigkeit „Tf“ des Triebfahrzeugführers im Feld „erhalten“, kreuzt Übermittlungsart „ZF“ an	
Trägt im letzten verwendeten Vordruck Ort[1], Datum, Uhrzeit ein und unterzeichnet. Nennt Ort, Datum, Uhrzeit, Übermittlungsart und seinen Namen	Trägt im letzten verwendeten Vordruck Ort, Datum, Uhrzeit, Übermittlungsart und Namen des Fdl mit Zusatz „gez.“ ein, unterzeichnet mit Zusatz „i. A.“
Befehl ist übermittelt	Befehl ist gültig.

❑

408.2411 2 (2e)

[1] Soweit nicht vorgedruckt

zur Modulübersicht

Vordruck ..... von .....

Befehle 1 - 14

Triebfahrzeugführer Zug – Sperrfahrt – Sperrfahrt Kl – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt .....

Standort: ..... (km/Signal/Weiche) in Rgl/Ggl/Gl ..... (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)

1 **Sie dürfen** – in den / im Bf / Bft – auf der Abzw / Üst

..... weiterfahren – einfahren.

1.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.

2 **Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in**

Signal usw.	Bezeichnung / km	Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst

2.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.

3 **Sie dürfen aus dem Bf/Bft** ..... **ausfahren.**

3.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.

4 **Sie fahren auf dem Gegengleis von** ..... **bis** .....

5 **Sie** – fahren / schieben nach – **von** .....

in Richtung ..... **bis** ..... **und kehren zurück.**

5.1 Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis

5.2 Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis

6 **Sie dürfen vom Gegengleis**

ab km ..... auf der Abzw/Üst ..... **weiterfahren,**

ab km ..... auf der Abzw/Üst ..... **weiterfahren,**

ab km ..... in den Bf/Bft ..... **ein- und ausfahren,**

ab km ..... in den Bf/Bft ..... **einfahren.**

6.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.

7 **Sie müssen auf dem Gegengleis** – vor Signal Ne 1 / in Höhe des Esig/Bksig – .....

in km ..... des Bf/Bft / der Abzw/Üst ..... **halten.**

8 **Sie müssen** – zwischen Zmst ..... und Zmst .....

– im Bf/Bft / auf Abzw/Üst ..... **halten vor BÜ** in km .....

/km ..... /km ..... /km ..... /km ..... /km .....

Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.

9 **Schalten Sie die LZB von Zmst** ..... **bis Zmst** ..... **ab.**

10 **Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart**.....

10.1 Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

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

12 **Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:**

km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	auf Sicht					
	auf Sicht					
	auf Sicht					

12.1 Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an.....

12.2 Geben Sie bei Annäherung an den BÜ / RÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ / RÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte / RÜ-Mitte erreicht hat.

12.3 Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an.....

12.4 PZB – am .....sig ..... – in km ..... – ständig wirksam / unwirksam.

12.5 Warnen Sie Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1. Halten Sie an, wenn Personen das Gleis nicht verlassen.

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

12.7 Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1.

13 **Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen** ..... **und** ..... **entbunden.**

14 .....

.....

.....

.....

Übermittlungscode: .....

..... , ... , ...

(Ort) (Datum) (Uhr) (Minuten)

....

(Fahrdienstleiter) erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)

..... bei fmdl. Übermittlung: ☐ ZF / ☐ andere .....

Vordruck ..... von .....

Befehle 14.1 – 14.35 **Triebfahrzeugführer Zug – Sperrfahrt – Sperrfahrt Kl – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt** .....

Standort: ..... (km/Signal/Weiche) in Rgl/Ggl/Gl ..... (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)

14.1	**Rangieren im Bf/Bft** ..... **auf Einfahrgleis aus** **Richtung** ..... über Signal Ra 10/ Einfahrweiche Nr. ..... **hinaus bis** ..... **Uhr erlaubt.**
14.2	**Sie fahren in ein** - besonders kurzes - **Stumpfgleis.**
14.3	**Sie fahren in ein Gleis mit verkürztem Einfahrweg.**
14.4	**Halten Sie an vor** - gestörtem - ..... (Signal usw.) - auch bei Fahrtstellung -
14.5	**Fahren Sie bis zur gestörten** - LZB-Bk / ETCS-Bk - ..... **mit höchstens der im Fahrplan angegebenen Geschwindigkeit und halten dort auch** - bei LZB-Fahrt / ETCS-Fahrterlaubnis - **an.**
14.6	**Bleiben Sie halten.**
14.7	**Sie dürfen Trittstufen in** ..... **nicht ausfahren.**
14.8	**Stellen Sie VMZ 200 von** ..... **bis** ..... **ein.**
14.9	**Sie dürfen sich aus der LZB entlassen.**

Übermittlungscode:.....

..... , ... , ...
(Ort) (Datum) (Uhr) (Minuten)

....
(Fahrdienstleiter) erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)

..... bei fmdl. Übermittlung: ☐ ZF / ☐ andere .....

14.35	**Befehl** ..... (Übermittlungscode des zurückzuziehenden Befehls) **ist zurückgezogen.**

Übermittlungscode:.....

..... , ... , ...
(Ort) (Datum) (Uhr) (Minuten)

....
(Fahrdienstleiter) erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)

..... bei fmdl. Übermittlung: ☐ ZF / ☐ andere .....

Grund Nr.	Anlass für Befehl 12	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2
Gleisbelegung, Zugfolge		
1	Gleis kann besetzt sein	auf Sicht
2	Fahrzeuge im Gleis	auf Sicht
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs	auf Sicht
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis	30 km/h
5	Einfahrt in teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis	20 km/h
6	Kein Durchrutschweg	30 km/h
7	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört	auf Sicht
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren	40 km/h
Bahnübergänge, Reisendenübergänge, Spurrillen		
10	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert	20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt	30 km/h
12	Reisendenübergang nicht gesichert	5 km/h
Arbeiten, La		
20	Bauarbeiten	*)
21	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis	auf Sicht
22	Zustand nach Bauarbeiten	*)
23	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt	auf Sicht
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La	*)
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis	20 km/h und auf Sicht
Mängel an Bahnanlagen		
30	Mängel am Oberbau	*)
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis)	auf Sicht
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.)	auf Sicht
33	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel	auf Sicht
34	PZB-Streckeneinrichtung gestört	50 km/h
35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen	50 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert	5 km/h
37	Heißläuferortungsanlage / Festbremsortungsanlage gestört	200 km/h
38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich	*)
39	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert	auf Sicht
Besonderheiten am Zug		
40	Engstelle für Lü-Sendungen	10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen	*)
42	Spitzensignal unvollständig	40 km/h
43	Windwarnung	80 km/h

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben

Ausfüllanleitung

Allgemeine Regeln:

Gültiges im Feld vor der Befehlsnummer ankreuzen.

Nicht zutreffendes im Kopf und in angekreuzten Teilen schräg durchstreichen.

Besondere Regeln für diktierte Befehle:

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

Beim Diktieren eines Befehles 14.35 den zweiten Unterschriftenteil verwenden. Wenn beim Zurückziehen eines Befehles 14.1 – 14.9 der Standort des Zuges von den Angaben im Kopf der Rückseite abweicht, den Standort formlos an einer geeigneten Stelle vermerken.

Besondere Regeln für auszuhändigende Befehle:

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

Besondere Regeln für bestimmte Befehle:

Im **Befehl 2** in der 1. Spalte „Signal usw." eine der folgenden Abkürzungen verwenden:

(Höhe) Esig, Zsig, Asig, Sperrsig, Bksig, Sbk, Dksig, Ts 2, Sh 2, Ne 1, Ne 14, LZB-Bk, ETCS-Bk, ETCS-Halt, LZB-Nothalt

Im **Befehl 2** in die 2. Spalte „Bezeichnung / km" folgendes eintragen:

1. die Bezeichnung des Signals, der LZB-Bk, der ETCS-Bk, oder die kilometrische Lage der Stelle, an der der Zug vorbeifahren darf oder
2. die Bezeichnung des Signals, der LZB-Bk, der ETCS-Bk, der Stelle, oder die kilometrische Lage einer Stelle, an der der Zug unzulässig vorbeigefahren ist; bei ETCS-Betriebsart TR die Stelle, an der der Zug zum Halten gekommen ist.

Im **Befehl 2** in der 3. Spalte für Betriebsstellen die in der Kopfzeile dieser Spalte angegebenen Abkürzungen verwenden.

Im **Befehl 12** für Betriebsstellen, Kilometerangaben und Signale sinngemäß die für Befehl 2 vorgegebenen Abkürzungen und Begriffe verwenden.

Im **Befehl 12** in der 2. Spalte „auf Sicht" nur in benutzten Zeilen streichen, wenn das Fahren auf Sicht nicht erforderlich ist.

Im **Befehl 12** dürfen in einer Zeile eine oder mehrere Geschwindigkeitsbeschränkungen und der Auftrag, auf Sicht zu fahren, zusammengefasst werden, wenn sich diese auf denselben Abschnitt beziehen. In die erste Spalte dann die niedrigste Geschwindigkeit eintragen. Bei der Kombination von Geschwindigkeitsbeschränkungen und dem Auftrag, auf Sicht zu fahren, in Spalte 1 nur dann eine Geschwindigkeit eintragen, wenn diese kleiner ist als 40 km/h.

Im **Befehl 12** in der 7. Spalte die Grund-Nummer nach der Tabelle auf der Rückseite des Befehlsvordrucks eintragen. Wenn mehrere Geschwindigkeitsbeschränkungen bzw. der Auftrag, auf Sicht zu fahren, zusammengefasst sind, alle Gründe angeben. Bei Platzmangel oder bei Gründen, die nicht in der Tabelle angegeben sind, durch den Eintrag „s. Bef 14" auf Befehl 14 verweisen und die Gründe dort eintragen.

zur Modulübersicht

1 Fahrplan-Mitteilung 1

(1) Mit Fahrplan-Mitteilung 1 darf der Fahrdienstleiter Fahrplanangaben bekannt geben.

(2) In der Regel wird Vordruck 408.2415V01 verwendet, soweit es nicht anders bestimmt ist. Wenn der Vordruck ausnahmsweise nicht vorhanden ist, ist der Wortlaut des Vordrucks anzuwenden.

2 Übermitteln

Übermittlungsarten

(1) Die Fahrplan-Mitteilung kann dem Triebfahrzeugführer ausgehändigt oder diktiert werden. Wenn dem Triebfahrzeugführer ein elektronisches Anzeigegerät zur Verfügung steht, dürfen die Fahrplan-Mitteilungen 2 und 3 auch in elektronischer Form übermittelt werden.

Diktieren

(2) Die Fahrplan-Mitteilung darf dem Triebfahrzeugführer erst diktiert werden, wenn der Zug hält.

Der Triebfahrzeugführer muss den Wortlaut der Fahrplan-Mitteilung wiederholen.

Nachdem der diktierende Mitarbeiter die Richtigkeit der Wiederholung bestätigt hat, muss der Triebfahrzeugführer die anordnende Stelle und den Namen des diktierenden Mitarbeiters mit dem Zusatz „gez." vermerken, die Uhrzeit eintragen und mit dem Zusatz „i. A." unterzeichnen.

Aushändigen

(3) Die Fahrplan-Mitteilung darf dem Triebfahrzeugführer erst ausgehändigt werden, wenn der Zug hält. Wenn dem Triebfahrzeugführer eine Fahrplan-Mitteilung ausgehändigt wird, muss er den Empfang bescheinigen.

Elektronische Übermittlung

(4) Die von der Betriebszentrale erstellte Fahrplan-Mitteilung wird an die zuständige Stelle des Eisenbahnverkehrsunternehmens übermittelt und von dort dem Triebfahrzeugführer auf dem elektronischen Anzeigegerät bereitgestellt.

3 Behandeln durch den Triebfahrzeugführer

Prüfen

(1) Wenn der Triebfahrzeugführer eine Fahrplan-Mitteilung erhält, muss er prüfen, ob sich diese auf seinen Zug und dessen weiteren Laufweg bezieht.

Verständigen

(2) Der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges muss den Triebfahrzeugbegleiter vom Inhalt der Fahrplan-Mitteilung unterrichten. Darüber hinaus muss er für die Unterrichtung der anderen Triebfahrzeugführer sorgen, wenn der Inhalt für deren Verhalten von Bedeutung ist.

Fahrzeug oder Triebfahrzeugführerwechsel

(3) Wenn das Fahrzeug an der Spitze des Zuges wechselt oder ein anderer Triebfahrzeugführer den Zug übernimmt, muss der übergebende Triebfahrzeugführer für die Übergabe der Fahrplan-Mitteilung sorgen. Bei elektronischen Fahrplan-Mitteilungen muss er dafür sorgen, dass der übernehmende Triebfahrzeugführer in geeigneter Weise über das Vorliegen einer Fahrplan-Mitteilung informiert wird.

Erledigte Fahrplan-Mitteilung

(4) Eine erledigte Fahrplan-Mitteilung ist wegzulegen oder in geeigneter Weise von der Anzeige zu entfernen.

❑

zur Modulübersicht

Fahrplan - Mitteilung

Triebfahrzeugführer - Zug - Sperrfahrt - Sperrfahrt Kl ..... am .....

Zuggattung/ Zuggattungsnummer	von	bis	über

☐ 1 fahren Sie nach folgenden Fahrplanangaben:

Buchfahrplan	Seite	Spalte, Linie, Zug	Betriebsstelle	Ankunft	Abfahrt	Besonderheiten/ Strukturnummer

Bei Ersatzfahrplan: Zulässige Geschwindigkeit ..... km/h

Bremsstellung .....

Bei Umleitung gelten die größte zulässige Geschwindigkeit und Bremsstellung des bisherigen Fahrplans, soweit nicht eine andere zulässige Geschwindigkeit oder eine andere Bremsstellung bekannt gegeben ist.

☐ 2 **Sie müssen von [Bst] ..... bis [Bst] .....**

- wegen fehlender Bremshundertstel (gilt nur, wenn Zug signalgeführt wird) -

gültig bei ..... vorhandenen Bremshundertsteln in Bremsstellung .....

fahren

zwischen (Zugmeldestelle)	und (Zugmeldestelle)	mit höchstens ..... km/h	nach Buchfahrplan Nr. ..... Seite .....

☐ 3 Sie dürfen trotz fehlender Bremshundertstel mit nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeiten von [Bst] ..... bis [Bst] ..... fahren.

Gültig bei ..... vorhandenen Bremshundertsteln in Bremsstellung .....

☐ 4 Sie dürfen mit höchstens der folgend genannten Geschwindigkeit fahren

zwischen	und	von km	bis km	Länge [m]	[km/h]	Sonstiges

☐ 5 Sie müssen bei Fahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer Folgendes beachten:

zwischen	und	EL 1 in km	EL 3 in km	EL 4 in km	EL 5 in km	Oberstrombegrenzung (A)	von km	bis km

☐ 6 .....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

..... (Ort), ... (Datum), ... (Uhr) ..... (Minuten)

..... (Anordnende Stelle), ... gez. (Name), ... i. A. (Name)

Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer ankreuzen. ☒ Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf des Vordrucks oder im angekreuzten Teil schräg durchstreichen.

zur Modulübersicht

1 Verständigung bei Fahrplan-Mitteilung

Zugführer

(1) Wird dem Triebfahrzeugführer eine Fahrplan-Mitteilung nach FV-DB ausgehändigt oder diktiert, muss er nach Möglichkeit für die Verständigung des Zugführers sorgen.

Bei einer Fahrplan-Mitteilung 1 muss der Triebfahrzeugführer den Zugführer immer verständigen.

Weiteres Zugbegleitpersonal

(2) Der Zugführer informiert weiteres Zugbegleitpersonal über die Inhalte der Fahrplan-Mitteilung, wenn der Inhalt der Fahrplan-Mitteilung von diesem beachtet werden muss.

Weiteres Triebfahrzeugpersonal

(3) Der Triebfahrzeugführer informiert weiteres Triebfahrzeugpersonal über die Inhalte der Fahrplan-Mitteilung.

Mitarbeiter an der Spitze eines geschobenen Zuges

(4) Der Triebfahrzeugführer informiert den Mitarbeiter an der Spitze eines geschobenen Zuges über die Inhalte der Fahrplan-Mitteilung, wenn der Inhalt der Fahrplan-Mitteilung von diesem beachtet werden muss.

❑

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

1 Züge des Gelegenheitsverkehrs

Bremsstellung

(1) Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter auf Anfrage mitteilen, in welcher Bremsstellung sein Zug zu fahren ist.

Fahrplanangaben

(2) Der Triebfahrzeugführer darf einen Zug fahren, wenn ihm die für den Zug geltenden Fahrplanangaben bekannt gegeben sind.

(3) 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 14 bekannt gegeben werden.

(4) 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

(5) Für Rettungszüge auf bestimmten Strecken gelten die in den Führerräumen der Triebfahrzeuge der Rettungszüge vorhandenen Einsatzaufträge.

Versuchsfahrten

(6) Für Versuchsfahrten gelten abweichende Regeln, die in einer Fahrplananordnung bekanntgegeben sind.

2 Umleiten

Allgemein

(1) Ein Zug darf nur umgeleitet werden, wenn dem Triebfahrzeugführer die für seinen Zug geltenden Fahrplanangaben für die Umleitungstrecke nach den Regeln in Abschnitt 1 Absatz (3) bekannt gegeben sind. Statt des Zugan-fangsbahnhofs und des Zugendbahnhofs müssen dem Triebfahrzeugführer die Betriebsstellen bekannt gegeben sein, auf denen die Umleitung beginnt und endet.

Erleichterungen

(2) Züge können unter erleichterten Bedingungen umgeleitet werden. Der Triebfahrzeugführer erhält keine Fahrplan-Mitteilung. Die Angaben sind im Fahrplan enthalten. Im Streckenbuch ist angegeben, wie der Triebfahrzeugführer über die Umleitung unterrichtet wird. Wenn dem Triebfahrzeugführer die Umleitung nicht durch Signale angezeigt wird, verständigt ihn der Fahrdienstleiter mündlich.

❑

zur Modulübersicht

1 Allgemeines

(1) Wenn von den für Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abgewichen werden soll, wird unterschieden nach

- außergewöhnlichen Sendungen,
- außergewöhnlichen Fahrzeugen,
- außergewöhnlichen Zügen,
- sonstigen Abweichungen.

Außergewöhnliche Sendungen

(2) Außergewöhnliche Sendungen sind

a) Schwerwagen,

b) Sendungen mit Lademaßüberschreitungen (Lü-Sendungen),

c) andere Sendungen, die nur unter besonderen Bedingungen befördert werden.

Außergewöhnliche Fahrzeuge

(3) Außergewöhnliche Fahrzeuge sind

a) Fahrzeuge der Baureihen 401, 402 oder 801 bis 808 bzw. Wagen der Bauart-Nummernreihe 116, die in Züge eingestellt sind, deren Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-A“ ergänzt ist,

b) Fahrzeuge mit der Anschrift „LNT“, die in Züge eingestellt sind, deren Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-L“ ergänzt ist,

c) Fahrzeuge mit den Gattungsbuchstaben DA, DAB oder DB, die in Züge eingestellt sind, deren Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-D“ oder „-E“ ergänzt ist,

d) offene beladene Autotransportwagen, wenn diese in einen Reisezug eingestellt sind, dessen Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-K“ ergänzt ist oder

e) andere Fahrzeuge, die in einer Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung als außergewöhnliche Fahrzeuge bezeichnet sind.

Außergewöhnliche Züge

(4) Außergewöhnliche Züge sind Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-A“, „-L“, „-D“, „-E“ oder „-K“ ergänzt ist, wenn sie auf Strecken verkehren, die für diese Züge nicht zugelassen sind.

Sonstige Abweichungen

(5) Sonstige Abweichungen sind beim Ausfahren von Trittstufen gegeben.

Kennzeichnung

(6) Außergewöhnliche Sendungen sind im Zettelhalter durch einen hellblauen Zettel für außergewöhnliche Sendungen gekennzeichnet. Bei Gruppen aus Niederflurwagen der „Rollenden Landstraße“ mit demselben Versand- und Bestimmungsbahnhof sind nur der erste und letzte Wagen der Gruppe mit hellblauen Zetteln versehen. Wagen geschlossener Züge, die aus Wagen mit automatischer Kupplung UIC 69 oder UIC 69e gebildet sind (AK-Züge oder AK-Schwerwagenzüge) tragen keinen hellblauen Zettel.

Beförderungsanordnung, Fahrplananordnung

(7) Für Beförderungsanordnung und Fahrplananordnung gelten folgende Regeln:

a) Außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge dürfen nur in Züge eingestellt werden oder außergewöhnliche Züge nur verkehren, wenn dies in einer Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung zugelassen ist.

Die Beförderungsanordnung enthält die Beförderungsbedingungen, die Bezeichnung der Sendung oder des Fahrzeugs, den Beförderungstag, die zu benutzenden Züge und bei außergewöhnlichen Zügen die Zugnummer. Beförderungstag und bei außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeugen auch die Züge können besonders bekannt gegeben werden.

b) Für häufig vorkommende außergewöhnliche Sendungen oder für häufig zu befördernde außergewöhnliche Fahrzeuge mit gleichen Beförderungsbedingungen können im Voraus Dauer-Beförderungsanordnungen oder Dauer-Fahrplananordnungen herausgegeben werden.

In einer ergänzenden Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung sind dann nur noch der Beförderungstag, die zu benutzenden Züge und die Beförderungsbedingungen bekannt gegeben.

c) Für häufig vorkommende außergewöhnliche Sendungen kann die Beförderung in bestimmten Zügen (aS-Züge) zugelassen sein. Es sind Beförderungsbedingungen und Nummer der Beförderungsanordnung angegeben. Die Beförderungsbedingungen gelten auch dann, wenn im aS-Zug keine außergewöhnlichen Sendungen befördert werden.

Wenn es in der Beförderungsanordnung zugelassen ist, dürfen auch Sendungen, die nicht häufig vorkommen, in aS-Züge eingestellt werden.

Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten

(8) Wenn Weisungen der Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung nicht eingehalten werden können, dürfen außergewöhnliche Züge nicht verkehren, außergewöhnliche Fahrzeuge oder außergewöhnliche Sendungen müssen in Absprache mit dem Fahrdienstleiter ausgesetzt werden. Dies gilt auch bei außergewöhnlichen Sendungen, wenn Veränderungen der Sendung festgestellt werden. Eine ausgesetzte Sendung oder ein ausgesetztes Fahrzeug darf nur weiterbefördert werden, wenn dies in einer zusätzlichen Weisung zur Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung zugelassen ist.

2 Besondere Regeln für Schwerwagen

Zwischenwagen

(1) In der Beförderungsanordnung kann angegeben sein, wie viele Zwischenwagen zwischen einem Schwerwagen und weiteren Schwerwagen oder Wagen, die über die Lastgrenze C 2 hinaus beladen sind, eingestellt werden müssen. *

Als Zwischenwagen dürfen - sofern die Beförderungsanordnung nichts anderes vorschreibt - alle leeren Wagen und die bis höchstens zur Lastgrenze C 2 beladenen Wagen verwendet werden.

Befehl 12

(2) Wenn in der Beförderungsanordnung angegeben ist, dass Schwerwagen mit einer niedrigeren als im Fahrplan des Zuges zulässigen Geschwindigkeit fahren müssen, erhält der Triebfahrzeugführer Befehl 12 – Grund Nr. 41 -.

3 Besondere Regeln für Lü-Sendungen

Nachbargleise, Beförderungsarten

(1) Mit Rücksicht auf Nachbargleise kommen für die Beförderung von Lü-Sendungen folgende Arten in Betracht

a) „Anton ohne Maßnahmen,

b) „Berta ohne Maßnahmen, siehe aber c),

c) „Cäsar unter Ausschluss von Lü-Sendungen „Berta oder „Cäsar im Nachbargleis oder

d) „Dora unter Sperrung des Nachbargleises.

Vorbeileiten an Gegenständen

(2) Für das Vorbeileiten an Gegenständen gilt Folgendes:

a) Wenn eine Lü-Sendung an einer Engstelle vorbeigeleitet werden muss, erhält der Triebfahrzeugführer des Zuges nach der Beförderungsanordnung Befehl 12 – Grund Nr. 40 - mit dem Auftrag, an der Engstelle mit höchstens 10 km/h zu fahren.

b) Wenn eine Fachkraft beim Vorbeileiten einer Lü-Sendung an einer Engstelle dem Triebfahrzeugführer Weisungen geben muss, erhält der Triebfahrzeugführer nach der Beförderungsanordnung Befehl 14.

c) In der Beförderungsanordnung kann angeordnet sein, dass die Fachkraft für einen Streckenabschnitt im Führerraum des Triebfahrzeugs mitfährt und dem Triebfahrzeugführer die Weisungen für das Vorbeileiten an allen Engstellen dieses Abschnitts gibt. In diesem Fall erhält der Triebfahrzeugführer Befehl 14 mit folgendem Wortlaut: „Sie müssen zwischen … (Zugmeldestelle) und … (Zugmeldestelle) an Engstellen auf Weisung der Fachkraft fahren .

❑

Berichtigte Fassung gemäß Kundeninformation DB Netz AG vom 10.12.2021

zur Modulübersicht

1 Allgemeines

(1) Für die Zugbildung gelten folgende Einschränkungen: **Zugbildung Einschränkungen**

a) Bevor ein Zug außerplanmäßig nachgeschoben wird, muss der Triebfahrzeugführer 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.

(2) Schiebetriebfahrzeuge müssen miteinander gekuppelt sein. Schiebetriebfahrzeuge, die bis zu einem Bahnhof oder darüber hinaus am Zug bleiben, müssen bis zum letzten Haltbahnhof mit dem Zug gekuppelt sein. Schiebetriebfahrzeuge, die in Gefällen am Zug bleiben, müssen stets mit dem Zug gekuppelt sein. **Kuppeln**

(3) Für die Zugbeeinflussung gelten folgende Regeln: **Zugbeeinflussung**

a) Der Triebfahrzeugführer eines Schiebetriebfahrzeuges muss beim Nachschieben Fahrzeugeinrichtungen der PZB und LZB gemäß den Regeln für das Bedienen für Zugbeeinflussungsanlagen ab- oder ausschalten. **PZB/LZB**

Wenn der Triebfahrzeugführer zum Entlassen aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fahrdienstleiter auffordern, ihm Befehl 14.9 zu erteilen. Bei einem Schiebetriebfahrzeug, das von der freien Strecke zurückkehrt, muss er die LZB bis zur Rückkehr in einen Bahnhof abgeschaltet lassen.

* b) Bei Strecken, die mit ETCS ausgerüstet sind, muss das Schiebetriebfahrzeug in ETCS-Betriebsart NL fahren. Das Nachschieben in ETCS-Betriebsart NL ist nur mit gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug zulässig. **ETCS**

(4) Wenn der Triebfahrzeugführer eines nachgeschobenen Zuges einen Befehl erhält, der auch für das Verhalten des Triebfahrzeugführers des Schiebetriebfahrzeugs Bedeutung hat (z. B. Halt zur Sicherung eines Bahnübergangs, Herabsetzen der zulässigen Geschwindigkeit, Fahrt mit gesenkten Stromabnehmern), muss der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges den Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs vom Inhalt des Befehls verständigen. Wenn dies nicht möglich ist, muss er dem Fahrdienstleiter mitteilen, dass er den Befehl auch dem Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs übermitteln muss. **Befehl**

(5) Es gilt Folgendes: **Ansetzen an den Zug**

a) Der Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs muss das Schiebe-

triebfahrzeug vor der Abfahrt an den Zug setzen.

b) Wenn die Betriebszentrale das außerplanmäßige Nachschieben mit einem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeug angeordnet hat, teilt sie dies dem Fahrdienstleiter mit. Wenn der Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs das Fahrzeug an den Zug gesetzt hat, muss er dies dem Fahrdienstleiter melden.

Geschwindigkeit, nachgeschobene Züge

(6) Die zulässige Geschwindigkeit für nachgeschobene Züge beträgt

a) 60 km/h, wenn das Schiebetriebfahrzeug nicht mit dem Zug gekuppelt ist,

b) 80 km/h, wenn das Schiebetriebfahrzeug mit dem Zug gekuppelt ist.

Geschwindigkeit, zurückkehrendes Schiebetriebfahrzeug

(7) Die zulässige Geschwindigkeit für Schiebetriebfahrzeuge, die von der freien Strecke aus zurückkehren, beträgt 50 km/h.

Druckkraft

(8) Bei Zügen, die ausschließlich aus Drehgestellwagen gebildet sind, ist keine Beschränkung der Druckkraft erforderlich.

In allen anderen Fällen gilt Folgendes:

Beim Nachschieben darf die Druckkraft höchstens 240 kN (24 t) betragen. In Bahnhöfen oder auf Abzweigstellen muss der Triebfahrzeugführer die Druckkraft auf 120 kN (12 t) beschränken. Größere Druckkräfte können für bestimmte Streckenabschnitte oder Züge im Streckenbuch zugelassen sein.

2 Nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug

Beenden des Nachschiebens

(1) Die Stelle, wo ein nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug den Zug verlassen soll, ist durch Signal Ts 1 gekennzeichnet oder im Befehl angegeben.

Unbeabsichtigtes Trennen vom Zug

(2) Wenn sich ein nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug ohne Absicht vom Zug getrennt hat, muss der Triebfahrzeugführer es sofort anhalten. Wenn er erkennt, dass während des Abbremsens ein Bahnübergang befahren wird, muss er mehrmals Signal Zp 1 geben.

Der Triebfahrzeugführer darf das nicht mit dem Zug gekuppelte Schiebetriebfahrzeug erst dann wieder an den Zug setzen, wenn dieser zum Halten gekommen ist. Vor der Fahrt zum Ansetzen an den Zug muss er die mündliche Zustimmung des Fahrdienstleiters einholen. Bei der Fahrt zum Ansetzen an den Zug muss er auf Sicht fahren.

Befehl

(3) Der Triebfahrzeugführer eines nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeugs, das von der freien Strecke aus zurückkehren soll, erhält für das Nachschieben und für die Rückfahrt Befehl, und zwar

- auf eingleisigen Strecken Befehl 5,
- auf zweigleisigen Strecken Befehl 5, 5.1 bzw. 5.2 und - soweit der Fahrdienstleiter die Einfahrt nicht durch Fahrtstellung eines Hauptsignals, Signal Zs 1, Signal Zs 7, Signal Ts 3 oder Signal Sh 1 zulässt – Befehl 6 oder Befehl 7.

Wo regelmäßig mit Triebfahrzeugen nachgeschoben wird, die nicht mit dem Zug gekuppelt sind, darf auf den Befehl verzichtet werden (Streckenbuch).

1 Allgemeines

(1) **Schlusssignal**

Der Triebfahrzeugführer eines mit einem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeuges muss dafür sorgen, dass vor Beginn des Nachschiebens das Schlusssignal vom letzten Fahrzeug vor dem Schiebetriebfahrzeug entfernt und nach Beendigung des Nachschiebens wieder angebracht ist.

(2) **Verständigung**

Der Triebfahrzeugführer des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges und der Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs verständigen sich in der Regel über Funk.

Die beteiligten Triebfahrzeugführer haben sich vorab zur Geschwindigkeit und ggf. weiteren Besonderheiten abzustimmen.

Wenn beim Nachschieben elektrische Triebfahrzeuge beteiligt sind, dann verständigt sich der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges mit den anderen Triebfahrzeugführern beim Erkennen der Signale El 1v, El 1, El 3 und El 4.

Wenn Funk nicht zur Verfügung steht, dürfen sich die Triebfahrzeugführer durch Signal Zp 1 verständigen, wenn die Schiebetriebfahrzeuge mit dem Zug gekuppelt sind oder wenn dies
* in den örtlichen Regelungen zugelassen ist.

(3) **Zum Nachschieben bereit melden**

Wenn der Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs das Schiebetriebfahrzeug vor der Abfahrt an den Zug gesetzt hat und zum Nachschieben bereit ist, muss er den Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges verständigen.

Wenn Funk nicht zur Verfügung steht, muss er Signal Zp 1 geben.

(4) **Nachschieben beginnen**

Der Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeuges darf mit dem Nachschieben erst beginnen, wenn der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges die Weisung zum Anfahren gegeben hat.

Ersetzung

Der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges darf die Leistung erst aufschalten, wenn die Druckkraft des Schiebetriebfahrzeugs wahrgenommen wird.

Wenn Funk nicht zur Verfügung steht, muss der Triebfahrzeugführer an der Spitze Signal Zp 1 geben.

Der Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs muss mit Signal Zp 1 antworten und mit dem Nachschieben beginnen.

* In den örtlichen Regelungen kann eine andere Art der Verständigung angeordnet sein.

(5) **Verständigung vor Bremsungen**

Bevor der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges eine Bremsung einleitet, muss er den Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs verständigen.

Wenn Funk nicht zur Verfügung steht, muss er Signal Zp 1 geben.

(6) **Automatische Fahr- und Bremssteuerung (AFB)**

Beim Nachschieben von Zügen muss die AFB auf allen arbeitenden Triebfahrzeugen, unabhängig von der Stellung im Zug, ausgeschaltet sein.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

2 Nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug

Beenden des Nachschiebens

(1) Wenn der Triebfahrzeugführer eines nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeugs das Nachschieben beendet, muss er den Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges verständigen.

Wenn Funk nicht zur Verfügung steht, muss er Signal Zp 1 geben.

Er muss den weiterfahrenden Zug so lange beobachten, bis er sich überzeugt hat, dass keine Zugtrennung eingetreten ist.

Unbeabsichtigtes Trennen vom Zug

(2) Wenn sich ein nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug ohne Absicht vom Zug getrennt hat, muss der Triebfahrzeugführer nach dem Anhalten den Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges verständigen.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zu BRW.5441

1 Allgemeines

Ersetzung:

(4) Der Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeuges darf mit dem Nachschieben erst beginnen, wenn der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges die Weisung zum Anfahren gegeben hat.

Nachschieben beginnen

Der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges darf die Leistung erst aufschalten, wenn die Druckkraft des Schiebetriebfahrzeugs wahrgenommen wird. In den Regeln zum Bedienen der Triebfahrzeuge können Abweichungen hiervon vorgegeben sein.

Wenn Funk nicht zur Verfügung steht, muss der Triebfahrzeugführer an der Spitze Signal Zp 1 geben.

Der Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs muss mit Signal Zp 1 antworten und mit dem Nachschieben beginnen.

In den Regelungen des EVU kann eine andere Art der Verständigung angeordnet sein.

❑

zur Modulübersicht

1 Abweichende Geschwindigkeiten beim Nachschieben

Schiebetrieb-fahrzeug nicht gekuppelt-PZB/LZB

(1) Wird auf dem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetrieb-fahrzeug bei abgeschalteter PZB-Fahrzeugeinrichtung eine Geschwindigkeit von 50 km/h überwacht, beträgt während des Nachschiebens die zulässige Geschwindigkeit maximal 45 km/h.

Dies gilt nicht für Fahrzeuge, welche über ein besonderes Programm zum Nachschieben verfügen oder auf denen gemäß den Regeln zum Bedienen der Triebfahrzeuge die PZB beim ungekuppelten Nachschieben auszuschalten ist.

Verständigung

(2) Der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges muss vor der Abfahrt des Zuges den zuständigen Fahrdienstleiter über die verminderte Geschwindigkeit verständigen.

❑

zur Modulübersicht

1 Allgemeines

(1) Bei Bespannung eines Zuges mit mehreren Triebfahrzeugen (gleicher oder verschiedener Traktionsart) beteiligt sich das Triebfahrzeug am Zug entsprechend seiner Leistung mindestens in dem Umfang an der Zugleistung, dass dem an der Spitze des Zuges arbeitenden Triebfahrzeug das Einhalten der Fahrzeit möglich wird. Ist dabei ein elektrisches Triebfahrzeug beteiligt, übernimmt dieses stets den Hauptanteil der Leistung.

Leistung

(2) Die beteiligten Triebfahrzeugführer haben sich vorab zur Geschwindigkeit und ggf. weiteren Besonderheiten abzustimmen.

Verständigen

Der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges verständigt sich mit den anderen Triebfahrzeugführern

– vor der Anfahrt mit schweren Zügen, damit alle Triebfahrzeugführer gleichzeitig anfahren,

und

– beim Erkennen der Signale El 1v, El 1, El 3 und El 4.

Ist eine Sprechverbindung nicht möglich, so erfolgt die Verständigung durch Achtungssignal (Zp 1).

(3) Beim Anfahren mit mehreren Triebfahrzeugen ist die Leistung möglichst gleichzeitig aufzuschalten.

Anfahren

❑

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

1 Allgemeines

(1) Folgende Züge dürfen geschoben werden: **Zulässig**

a) Züge zur Ver- und Entsorgung von Arbeitsstellen und zur Durchführung von Arbeiten an der Infrastruktur,

b) Züge nach und von Anschlussstellen sowie benachbarten Bahnhöfen, die nur an eines der beiden Streckengleise angeschlossen sind,

c) Züge bei besonderen örtlichen Verhältnissen, wenn es im Streckenbuch zugelassen ist oder

d) Züge in Störungsfällen.

In den Angaben für das Streckenbuch kann das Schieben von Zügen verboten sein.

(2) Schiebende Triebfahrzeuge müssen mit dem Zug gekuppelt sein. **Kuppeln**

(3) Das Fahrzeug an der Spitze des Zuges muss mit einem Mitarbeiter besetzt sein. **Besetzen des Fahrzeugs an der Spitze**

(4) Auf das Besetzen des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges darf verzichtet werden, wenn nur ein Fahrzeug geschoben wird und der Triebfahrzeugführer die Strecke nach 408.2341 Abschnitt 1 Absatz (1) beobachten kann. *

(5) Wenn der Triebfahrzeugführer zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fahrdienstleiter auffordern, ihm Befehl 14.9 zu erteilen. **Befehl 14.9**

(6) Für ETCS gilt Folgendes: **ETCS**

a) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale muss das schiebende Triebfahrzeug in der ETCS-Betriebsart SH fahren.

b) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen muss ein mit ETCS ausgerüstetes schiebendes Triebfahrzeug in der ETCS-Betriebsart SH fahren.

2 Ausrüstung

(1) Der Mitarbeiter an der Spitze des Zuges muss eine Signalpfeife und bei Dunkelheit eine weiß leuchtende Handleuchte mitführen. **Signalpfeife, Handleuchte**

(2) Der Mitarbeiter an der Spitze des Zuges muss mit einem Signalhorn ausgerüstet sein, und zwar **Signalhorn**

- auf Strecken mit Bahnübergängen ohne technische Sicherung, in den Fällen nach Abschnitt 1 Absatz (1) a) bis (1) c) oder
- wenn er den Auftrag hat, Beschäftigte zu warnen.

(3) Der Mitarbeiter an der Spitze des Zuges muss einen Luftbremskopf verwenden, wenn er den Auftrag hat, Beschäftigte zu warnen. Das Streckenbuch oder eine Betra können die Verwendung des Luftbremskopfes vorschreiben. **Luftbremskopf**

(4) Der Mitarbeiter an der Spitze des Zuges muss in Funkverbindung mit dem Triebfahrzeugführer stehen, wenn er den Auftrag hat, Beschäftigte zu warnen. **Funk**

3 Aufgaben

408.2572 2 (1)

Mitarbeiter an der Spitze des Zuges

(1) Der Mitarbeiter an der Spitze des Zuges muss die Strecke nach den Regeln im Modul 408.2341 Abschnitt 1 Absatz (1) a) beobachten.

(2) Erforderlichenfalls muss er

- Haltaufträge geben
- Signal Zp 1 geben (Richtlinie 301.0901 Abschnitt 1 und 2) und *
- an Signalen Bü 4, Pf 2 (DV 301) oder Bü 5 mehrmals vor dem Befahren des Bahnübergangs mit dem Signalhorn blasen (Richtlinie 301.1501 Abschnitt 1 Absatz (3)). *

(3) An Signalen Ne 14, die nicht am Standort eines Hauptsignales stehen, darf der geschobene Zug nur auf Befehl 2 vorbeifahren.

(4) Wenn der Triebfahrzeugführer den Mitarbeiter an der Spitze des Zuges unterrichtet hat, dass er Beschäftigte warnen muss, muss er Personen am und im Gleis durch Signal Zp 1 warnen und anhalten, wenn Personen das Gleis nicht verlassen.

Triebfahrzeugführer

(5) Wenn der Triebfahrzeugführer den Auftrag hat, Beschäftigte zu warnen, muss er den Mitarbeiter an der Spitze des Zuges hierüber unterrichten.

(6) Er muss sich an der Streckenbeobachtung beteiligen und auf die Aufträge des Mitarbeiters an der Spitze des Zuges achten.

(7) Wenn der Triebfahrzeugführer nach Abschnitt 1 Absatz (4) auf die Besetzung des Fahrzeuges an der Spitze verzichtet und den Auftrag hat, Beschäftigte zu warnen, muss er unmittelbar vor Ingangsetzen der Fahrt feststellen, dass sich direkt vor dem ersten Fahrzeug keine Beschäftigten aufhalten. *

(8) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 30 km/h, soweit nicht in Absatz (9) und (10) etwas anderes geregelt ist.

(9) Über Bahnübergänge ohne technische Sicherung darf der Triebfahrzeugführer mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 20 km/h fahren.

(10) Im Störungsfall nach Abschnitt 1 Absatz (1) d) muss der Triebfahrzeugführer so langsam fahren, dass er jederzeit anhalten kann. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 10 km/h.

❑

* 1 Einfahrt in ein Stumpfgleis, teilweise besetztes Gleis * oder in ein Gleis ohne ausreichenden Durchrutschweg

* Folgende betriebliche Anweisungen bzw. technische Einrichtungen teilen dem * Triebfahrzeugführer mit, dass der Einfahrweg in ein Stumpfgleis, teilweise besetz- * tes Gleis oder in ein Gleis ohne ausreichenden Durchrutschweg führt:

* a) Am Fahrweg befindet sich ein Signal Zs 3 mit der Kennziffer 1, 2 oder 3.

* b) Am Fahrweg befindet sich ein Signal Zs 13.

* c) Im Fahrplan des Zuges ist das Zeichen „⊢“.

* d) Im Fahrplan des Zuges weist eine Fußnote auf eine Einfahrt in ein teilweise * besetztes Gleis ohne Zielsignal nach Abschnitt 2 hin.

* e) Der Fahrdienstleiter erteilt dem Triebfahrzeugführer Befehl 12 mit Grund 4, * 5 oder 6.

* f) Der Fahrdienstleiter erteilt dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.2 oder 14.3.

* g) Der Fahrdienstleiter lässt die Zugfahrt mit Signal Zs 7 zu.

* h) Der Zug erhält einen LZB-Vorsichtauftrag.

* i) Der Zug erhält eine Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart OS.

* 2 Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis ohne Zielsignal

Grundsatz

(1) * Wenn Zugteile vereinigt werden sollen, sind Einfahrten in teilweise besetzte Gleise nach Richtlinie 301.0301 Abschnitt 5 Absatz (5), Satz 2 auch ohne Halt zeigendes Zielsignal zulässig.

Planmäßige Einfahrt

(2) Für planmäßige Einfahrten gilt Folgendes:

- Der Triebfahrzeugführer des ersten einfahrenden Zugteils muss sicherstellen, dass nach dem Halt am gewöhnlichen Halteplatz in dem vorgesehenen Zielabschnitt das Signal Zg 2 an der Kuppelseite seines Zuges eingeschaltet bzw. angebracht ist.
- Der Triebfahrzeugführer des zweiten in das teilweise besetzte Gleis einfahrenden Zugteils muss auf den ersten haltenden Zugteil achten.

Der Fahrplan enthält Angaben für den ersten und zweiten Zugteil.

Außerplanmäßige Einfahrt

(3) Bei einer außerplanmäßigen Einfahrt erteilt der Fahrdienstleiter den beteiligten Triebfahrzeugführern die erforderlichen Weisungen.

❑

zur Modulübersicht

Fahrdienstleiter

(1) Wenn der Fahrdienstleiter einen Fahrplanhalt ausfallen lassen muss, beauftragt er den Triebfahrzeugführer. Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer nicht beauftragen, wenn im Fahrplan ein Betriebshalt vorgeschrieben ist.

Triebfahrzeugführer

(2) Wenn der Triebfahrzeugführer feststellt, dass ein Fahrplanhalt nicht benötigt wird, muss er beim Fahrdienstleiter nachfragen, ob der Fahrplanhalt ausfallen darf. Er muss nicht nachfragen, wenn im Fahrplan ein Betriebshalt oder Bedarfshalt vorgeschrieben ist.

❑

Ergänzung

zur Modulübersicht

zu 408.2452

Ergänzung:

(3) Wenn ein Fahrplanhalt ausfallen muss, informiert der Triebfahrzeugführer den Zugführer.

Information des Zugführers

* * * * (4) Soll ein Regelhalt oder ein Bedarfshalt ausfallen, ohne dass hierfür eine Fahrplananordnung vorliegt, kann dies auch durch die auftraggebende Stelle fernmündlich angeordnet werden.

Auftraggebende Stelle

❑

zur Modulübersicht

1 Grundsatz

(1) Ein nicht benötigter Fahrplanhalt darf ausfallen, wenn er den Reisenden nicht bekannt gegeben ist.

Nicht benötigter Fahrplanhalt

❑

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

* Auf den ohne Hauptsignale ausgerüsteten Abschnitten der Strecke Unterleiter-
* bach – Leipzig/Halle gilt Folgendes:

* Wenn der Triebfahrzeugführer aus der ETCS-Betriebsart FS oder OS in eine andere ETCS-Betriebsart wechseln muss und dafür keinen Befehl erhalten hat, muss er den Fahrdienstleiter verständigen. Der Triebfahrzeugführer darf die ETCS-Betriebsart erst wechseln, wenn der Fahrdienstleiter mündlich zugestimmt hat.

zur Modulübersicht

1 Halten

(1) Wenn ein Zug wegen eines Halt zeigenden Signals, eines LZB-Halts oder eines ETCS-Halts halten muss, muss er möglichst nahe an das Signal, den LZB-Halt oder den ETCS-Halt heranfahren. Bei einem ETCS-Halt soll der Zug unabhängig von der Führerraumanzeige vor dem zugehörigen Hauptsignal, dem Signal Ne 14 oder dem Blockkennzeichen halten. Der Triebfahrzeugführer muss die Ursache des Halts beim Fahrdienstleiter erfragen, wenn sie ihm nicht bereits bekannt ist. Er muss den Fahrdienstleiter jedoch spätestens fünf Minuten nach dem Anhalten verständigen.

Haltstellung eines Signals, LZB-Halt oder ETCS-Halt

(2) Wenn ein Zug am Einfahrsignal eines Bahnhofs angehalten wird und im Fahrplan des Zuges in der Ankunftsspalte für diesen Bahnhof ein „H“ vorgeschrieben ist, muss der Triebfahrzeugführer sich sofort nach dem Anhalten beim Fahrdienstleiter melden.

„H“ im Fahrplan

2 Weiterfahrt nach Halt

(1) Ein Zug, der wegen eines Halt zeigenden Signals, eines LZB-Halts oder eines ETCS-Halts hält, darf weiterfahren, sobald das Signal oder die Führerraumanzeigen die Fahrt zulassen.

Haltsignal, LZB-Halt, ETCS-Halt

(2) Wenn ein Zug wegen eines Halt zeigenden Einfahr- oder Zwischensignals, an dem sich keine Vorsignalisierung befindet, gehalten hat, muss der Triebfahrzeugführer, nachdem der Fahrdienstleiter die Weiterfahrt zugelassen hat, bis zum Erkennen der Stellung des Ausfahrsignals so vorsichtig fahren, dass er bei Haltstellung eines Zwischen- oder Ausfahrsignals vor diesem zum Halten kommt.

Einfahr- oder Zwischensignal

(3) Wenn bei einem gestörten oder Halt zeigenden Lichtsignal mit weiß-gelb-weiß-gelb-weißem Mastschild keine Verständigung mit dem Fahrdienstleiter möglich ist und der Triebfahrzeugführer deshalb nach Ril 301.0002 Abschnitt 8 Absatz (1) b) bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht weiterfährt, gilt Folgendes:

Lichtsignal mit weiß-gelb-weiß-gelb-weißem Mastschild

a) Der Triebfahrzeugführer muss den Fahrdienstleiter so bald wie möglich, spätestens auf dem nächsten Bahnhof, über die Weiterfahrt verständigen.

408.2651 3 (2b)

b) Bei LZB gilt der Auftrag, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren, weiter, wenn der signalgeführte Zug zum LZB-geführten Zug wird.

* 3 Vorziehen nach mündlicher Zustimmung

* (1) Wenn ein Zug in einem Bahnhof zum Halten gekommen ist und zum Signal, LZB-Halt bzw. ETCS-Halt oder zum gewöhnlichen Halteplatz vorziehen muss, darf der Triebfahrzeugführer dies bei Halt zeigendem Signal, LZB-Halt oder ETCS-Halt nur nach mündlicher Zustimmung durch den Fahrdienstleiter. Der Triebfahrzeugführer eines LZB-geführten Zuges muss auf mündliche Aufforderung des Fahrdienstleiters die LZB mit dem Störschalter ab- und wieder einschalten.

(2) Wenn der Triebfahrzeugführer anschließend zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fahrdienstleiter auffordern, ihm Befehl 14.9 zu erteilen.

❑

1 Art des Auftrags

Der Fahrdienstleiter kann den Triebfahrzeugführer

- zur Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal,
- zur Fahrt, wenn ein Fahrweg benutzt werden muss, für den ein Hauptsignal nicht vorhanden ist,
- zur Fahrt bei LZB-Halt oder ETCS-Halt oder
- zur Vorbeifahrt an einem Signal Ne 14 in der ETCS-Betriebsart SR

wie folgt beauftragen:

(1) Bei einem signalgeführten Zug beauftragt der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer durch

a) Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8, Ts 3 oder Signal Sh 1 bei Einfahrt an einem Sperrsignal in Höhe des Einfahrsignals oder Weiterfahrt in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle beim Befahren des Gegengleises,

b) Befehl, und zwar Befehl 1, Befehl 2, Befehl 3 oder Befehl 6,

c) mündlichen Auftrag, wenn am Hauptsignal Signal Zs 12 vorhanden ist.

* (2) Bei einem anzeigegeführten Zug oder einem Zug in ETCS-Level 2 in der ETCS-Betriebsart SR beauftragt der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer

a) durch Befehl, und zwar Befehl 1, Befehl 2 oder Befehl 3,

b) bei LZB durch LZB-Ersatzauftrag, LZB-Vorsichtauftrag oder LZB-Gegengleisfahrauftrag

c) bei ETCS durch eine ETCS-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 “ oder „Sie dürfen vorbeifahren an ETCS-Bk … Signalbezeichnung “ oder „Sie dürfen ohne Bedienen Override EOA vorbeifahren an ETCS-Bk … Signalbezeichnung “.

* (3) Bei ETCS-Level 2 in der ETCS-Betriebsart SR gilt der Befehl 2 zur Vorbeifahrt an einer ETCS-Blockstelle auch zur Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal mit der gleichen Signalbezeichnung.

2 Vorbeifahrt an Sperrsignal

Zur Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignal erteilt der Fahrdienstleiter Befehl 2. Befehl 2 ist nicht erforderlich, wenn ein Zug an einem erloschenen Lichtsperrsignal, das durch ein weißes Mastschild mit zwei schwarzen Punkten gekennzeichnet ist, vorbeifahren soll.

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 darf der Triebfahrzeugführer an einem Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignal, an dem eine virtuelle Blockstelle

eingerichtet ist, vorbeifahren, wenn er folgende Textmeldung erhält: „Vorbeifahrt an Sperrsig … Bezeichnung des Signals erlaubt.“ *

3 Vorbeifahrt an Wärterhaltscheibe

Zur Vorbeifahrt an einer Wärterhaltscheibe erteilt der Fahrdienstleiter Befehl 2.

4 Zulässige Geschwindigkeit für signalgeführte Züge

Allgemein

408.2341 2 (2)b

(1) Die zulässige Geschwindigkeit einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag beträgt 40 km/h.

In einem Bahnhof gilt diese Geschwindigkeit, bis der Zug am folgenden Hauptsignal bzw. bei einer Ausfahrt an der letzten Weiche im Fahrweg oder einer anderen im Fahrplan durch „¥“ gekennzeichneten Stelle vorbeigefahren ist.

Auf einer Abzweigstelle gilt diese Geschwindigkeit, bis der Zug an der letzten Weiche im Fahrweg (im Fahrplan durch „¥“ gekennzeichnet) vorbeigefahren ist.

Bei der Einfahrt in eine Anschlussstelle mit Hauptsignal gilt diese Geschwindigkeit bis zum folgenden Haltsignal.

Bei der Ausfahrt aus einer Anschlussstelle mit Hauptsignal gilt diese Geschwindigkeit, bis der Zug an der letzten Weiche im Fahrweg vorbeigefahren ist.

An Blocksignalen der freien Strecke – ausgenommen Abzweigstellen - gilt diese Geschwindigkeit, bis die Spitze des Zuges daran vorbeigefahren ist.

Zs 7

(2) Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch Signal Zs 7 zugelassen hat, muss der Triebfahrzeugführer nach Ril 408.2561 Abschnitt 1 auf Sicht fahren und zusätzlich die Regeln in Absatz (1) beachten. *

Bei LZB und ETCS gilt der durch Signal Zs 7 erteilte Auftrag, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren, weiter, wenn der signalgeführte Zug zum anzeigegeführten Zug wird.

Abfahrt

(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.

Fehlende Vorsignalinformation

(4) Wenn ein Zug an einem Halt zeigenden oder gestörten

- Lichthauptsignal mit dunklem Lichtvorsignal oder
- Hauptsignal, das die Stellung „Halt erwarten“ zeigen kann,

vorbeifährt, muss der Triebfahrzeugführer bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals - höchstens 2000 m - mit höchstens 40 km/h fahren.

5 Zulässige Geschwindigkeit für LZB-geführte Züge

Befehl, LZB-Ersatzauftrag, LZB-Gegengleisfahrauftrag

(1) Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch Befehl, LZB-Ersatzauftrag oder LZB-Gegengleisfahrauftrag zugelassen hat, beträgt die zulässige Geschwindigkeit 40 km/h.

Diese Geschwindigkeit gilt, bis die Führerraumanzeige als V-soll eine andere Geschwindigkeit anzeigt.

LZB-Vorsichtauftrag

(2) Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch einen LZB-Vorsichtauftrag zugelassen hat, muss der Triebfahrzeugführer nach den Regeln der Ril 408.2561 Abschnitt 1 bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht fahren. *

6 Zulässige Geschwindigkeit für ETCS-geführte Züge oder für Züge in ETCS-Level 2 in der ETCS-Betriebsart SR *

(1) Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch Befehl zugelassen hat und den Triebfahrzeugführer mit Befehl 13 vom Auftrag, auf Sicht zu fahren, befreit hat, gilt für die zulässige Geschwindigkeit Folgendes:

a) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 40 km/h.

b) In einem Bahnhof gilt diese Geschwindigkeit, bis der Zug an der letzten Weiche im Fahrweg oder einer anderen im Fahrplan durch „¥“ gekennzeichneten Stelle vorbeigefahren ist.

Auf einer Abzweigstelle gilt diese Geschwindigkeit, bis der Zug an der letzten Weiche im Fahrweg (im Fahrplan durch „¥“ gekennzeichnet) vorbeigefahren ist.

Bei der Einfahrt in eine Anschlussstelle mit Hauptsignal bzw. Signal Ne 14 gilt diese Geschwindigkeit bis zum folgenden Haltsignal.

Bei der Ausfahrt aus einer Anschlussstelle mit Hauptsignal bzw. Signal Ne 14 gilt diese Geschwindigkeit, bis der Zug an der letzten Weiche im Fahrweg vorbeigefahren ist.

An Blockstellen der freien Strecke – ausgenommen Abzweigstellen – ist die zulässige Geschwindigkeit 40 km/h, bis die Spitze des Zuges daran vorbeigefahren ist.

c) Danach muss der Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeiten in Fahrplan und La beachten.

Hinweise:

Der Triebfahrzeugführer kann eine im Fahrplan oder La zugelassene höhere Geschwindigkeit als 40 km/h nur fahren, wenn die fahrzeugseitige technische Überwachung dies zulässt.

Bei Annäherung an ein Signal Ne 14 kann ETCS auch eine niedrigere Geschwindigkeit als 40 km/h überwachen.

d) Die Geschwindigkeiten nach a) und b) muss der Triebfahrzeugführer so lange beachten, bis die Führerraumanzeige wieder ETCS-Betriebsart FS anzeigt, bei einem Wechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB gilt Abschnitt 4 Absatz (1).

e) Bei einem anschließenden Wechsel in die ETCS-Betriebsart OS hat diese Betriebsart Vorrang vor Befehl 13.

(2) Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch

- einen Befehl zugelassen hat und den Triebfahrzeugführer nicht mit Befehl 13 vom Auftrag, auf Sicht zu fahren, befreit hat oder
- eine ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart OS zugelassen hat,

* muss der Triebfahrzeugführer nach Ril 408.2561 Abschnitt 1 Absatz (1) auf Sicht fahren. Dabei muss er 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 ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS anzeigt,

- in allen anderen Fällen bis zum nächsten Hauptsignal[1] bzw. bis zum nächsten Signal Ne 14[1]. Dies gilt auch, wenn dort bzw. davor ein Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB oder ein Übergang in ETCS-Betriebsart SR stattfindet und der Fahrdienstleiter Befehl 13 erteilt.

Ein mit Befehl 12 erteilter Auftrag zur Fahrt auf Sicht bleibt in allen Fällen gültig[2], z. B. auch, wenn ETCS eine Fahrterlaubnis in der Betriebsart FS anzeigt.

❑

[1] In diesem Fall gilt Ril 408.2561 Abschnitt 1 Absatz (2) *
[2] Grundsatz des Vorranges des Befehls nach Ril 408.2411 Abschnitt 1 Absatz (2) *

1 Allgemein

(1) Wenn der Fahrdienstleiter die Zulassung einer Zugfahrt zurücknimmt, kann er dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.6 „Bleiben Sie halten“ erteilen.

(2) Der Triebfahrzeugführer darf erst weiterfahren, wenn der Fahrdienstleiter den erteilten Befehl 14.6 mit Befehl 14.35 zurückgezogen hat.

2 Auf Strecken mit LZB

(1) Der Fahrdienstleiter muss auf Strecken mit LZB beim Triebfahrzeugführer nachfragen, ob der Zug LZB-geführt ist.

LZB ab- und wieder einschalten

(2) Wenn der Zug LZB-geführt ist muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer mündlich anordnen, die LZB mit dem LZB-Störschalter ab- und wieder einzuschalten. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter die Ausführung bestätigen.

Befehl 14.9

(3) Wenn der Triebfahrzeugführer anschließend zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fahrdienstleiter auffordern, ihm Befehl 14.9 zu erteilen.

3 Auf Strecken mit ETCS

ETCS

(1) Der Fahrdienstleiter muss auf Strecken mit ETCS beim Triebfahrzeugführer nachfragen, ob der Zug ETCS-geführt ist oder ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 angekündigt ist.

(2) Wenn der Zug ETCS-geführt ist oder ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 angekündigt ist, kann der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer zusätzlich einen Befehl 14 mit eigenem Übermittlungscode und dem Wortlaut „Bedienen Sie Override EOA“ erteilen. Wenn der Triebfahrzeugführer diesen Befehl erhalten hat, muss er Override EOA bedienen und dies dem Fahrdienstleiter bestätigen.

zur Modulübersicht

1 Anwenden

(1) Auf zweigleisigen Strecken darf auf der freien Strecke auf dem Gegengleis gefahren werden.

(2) Fahren auf dem Gegengleis ist zugelassen,

a) wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist,

b) wo Gleiswechselbetrieb vorübergehend oder nicht eingerichtet ist,

1. zwischen einer Anschlussstelle, einer Abzweigstelle (ausgenommen Überleitstelle) oder einem Bahnhof, die nur an eines der beiden Streckengleise angeschlossen sind und dem benachbarten Bahnhof,
2. wenn der Zweck der Fahrt es erfordert (z. B. Arbeitszug, Hilfszug oder zurückkehrendes Schiebetriebfahrzeug) oder
3. wenn das Regelgleis vorübergehend nicht befahren werden kann oder darf (z. B. gesperrtes Gleis, liegen gebliebener Zug, ausgeschaltete Oberleitung).

(3) Wo auf Abzweigstellen Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, gelten die Regeln für das Fahren auf dem Gegengleis auch, wenn die Blocksignale nicht mit Signal Zs 6 ausgerüstet sind.

2 Gleichzeitige Fahrten derselben Fahrtrichtung

Regel- und Gegengleis dürfen gleichzeitig in derselben Fahrtrichtung befahren werden

a) wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist oder

b) bei Zügen nach Abschnitt 1 Absatz (2) b) Nr. 1, Sperrfahrten, zurückkehrenden Schiebetriebfahrzeugen oder liegen gebliebenen Zügen, die ihre Fahrt fortsetzen.

zur Modulübersicht

1 Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis

signalgeführte Züge

(1) Bei signalgeführten Zügen kann der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer den Auftrag, auf dem Gegengleis zu fahren, erteilen durch

- Signal Zs 6,
- Signal Zs 8,
- Befehl 4 oder
- Befehl 5 bei Sperrfahrten und Schiebetriebfahrzeugen.

Beim Bedienen von Anschlussstellen darf dem Triebfahrzeugführer 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 der Fahrplan den Triebfahrzeugführer über die Fahrt in das Gegengleis oder die Weiterfahrt im Gegengleis, soweit der Fahrdienstleiter die Fahrt durch Fahrtstellung eines Hauptsignals zulässt.

anzeigeführte Züge

(2) Bei anzeigegeführten Zügen darf der Triebfahrzeugführer das Regelgleis oder
* das Gegengleis befahren, wenn ihm der Auftrag „LZB-Fahrt“ oder eine ETCS-
* Fahrterlaubnis in den ETCS-Betriebsarten FS oder OS erteilt wird. Der Auftrag, auf dem Gegengleis zu fahren, kann dem Triebfahrzeugführer 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 im Streckenbuch genannt.

❑

zur Modulübersicht

1 LZB-Streckeneinrichtung

Bei unvorhergesehenen Arbeiten an der LZB-Streckeneinrichtung darf die Betriebszentrale anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren. Der Fahrdienstleiter verständigt den Triebfahrzeugführer davon mit Befehl 9 und mit Befehl 10 mit dem Wortlaut „Fahren Sie signalgeführt weiter“.

Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter bestätigen, dass er die LZB abgeschaltet hat.

Auf der Zugmeldestelle, bis zu der die LZB abzuschalten ist, muss der Triebfahrzeugführer zum Wiedereinschalten der LZB anhalten.

2 ETCS-Streckeneinrichtung

Bei unvorhergesehenen Arbeiten an der ETCS-Streckeneinrichtung darf die Betriebszentrale auf Strecken, die mit Hauptsignalen ausgerüstet sind, anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren.

* (1) Wenn das führende Fahrzeug über ETCS-Level NTC PZB/LZB verfügt, gilt Folgendes:

- Wenn ein automatischer Levelwechsel nicht stattfindet, muss sich der Triebfahrzeugführer beim Fahrdienstleiter bei ETCS-Halt melden.
- Der Triebfahrzeugführer erhält Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level NTC PZB/LZB“. Wenn der Triebfahrzeugführer den Befehl erhalten hat, muss er ETCS-Level „NTC PZB/LZB“ wählen.
- Der Befehl wird ungültig, wenn bei der Weiterfahrt ein Levelwechsel nach ETCS-Level 1 oder 2 stattfindet.

* (2) Wenn das führende Fahrzeug nicht über ETCS-Level NTC PZB/LZB verfügt, gilt Folgendes:

- Der Triebfahrzeugführer muss sich bei ETCS-Halt beim Fahrdienstleiter melden.
- Der Triebfahrzeugführer erhält Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level 0“.
- Wenn der Triebfahrzeugführer den Befehl erhalten hat, muss er ETCS-Level 0 wählen und in der ETCS-Betriebsart UN weiterfahren.
- Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.
- Der Befehl wird ungültig, wenn bei der Weiterfahrt ein Levelwechsel nach ETCS-Level 1 oder 2 stattfindet.

❑

zur Modulübersicht

1 Als Sperrfahrten durchzuführende Zugfahrten

(1) Folgende Zugfahrten müssen als Sperrfahrt durchgeführt werden:

1. Zugfahrten, die Rückwärtsbewegungen durchführen müssen,
2. Kleinwagenfahrten (Sperrfahrt Kl),
3. Schneeräumfahrten.

(2) Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter des Zuganfangsbahnhofes mitteilen, dass er eine Sperrfahrt nach Absatz (1) durchführt.

2 Ausdehnung 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.

Abzweigstellen, Anschlussstellen

(3) Für Sperrfahrten, die auf Abzweigstellen verkehren oder Anschlussstellen bedienen, können im Streckenbuch oder in einer Betra ergänzende Regeln gegeben sein.

Baugleis

(4) Das Bewegen von Fahrzeugen im Baugleis ist Rangieren.

Fahrzeuge einsetzen

(5) Der Triebfahrzeugführer darf Fahrzeuge in ein Gleis einsetzen, wenn der Fahrdienstleiter, der das Gleis gesperrt hat, zugestimmt hat.

3 Befehl 14.9

Wenn der Triebfahrzeugführer zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fahrdienstleiter auffordern, ihm Befehl 14.9 zu erteilen.

4 Sperrfahrten trennen, Fahrzeuge abstellen

Im Streckenbuch oder in einer Betra kann zugelassen sein, dass auf der freien Strecke Sperrfahrten getrennt oder einzelne Fahrzeuge abgestellt werden dürfen.

Ergänzung

5 Abfahrt

Sperrfahrten dürfen auf der freien Strecke erst abfahren, wenn der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer die Zustimmung zur Abfahrt mündlich gegeben hat.

6 Gültigkeit der Signale

Bei mehreren Sperrfahrten

(1) Wenn mehrere Sperrfahrten vor einem Signal halten oder sich ihm nähern, gilt die Fahrtstellung des Hauptsignals oder das Signal Sh 1, Zs 1, Zs 7, Zs 8 oder Ts 3 nur für den Triebfahrzeugführer der jeweils ersten Sperrfahrt.

Signale Ne 14 für Kleinwagenfahrten

(2) Kleinwagenfahrten dürfen an Signalen Ne 14 auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale nur auf Befehl 2 vorbeifahren.

7 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.

8 Verhalten an Bahnübergängen

(1) Vor Bahnübergängen mit offenen Schranken muss der Triebfahrzeugführer anhalten, bis die Schranken geschlossen sind. Wenn der Triebfahrzeugführer nach Abschnitt 9 bei der Rück- oder Weiterfahrt auf Sicht fahren muss, muss er auch bei geschlossenen Schranken zunächst anhalten. Wenn eine Verständigung mit dem Schrankenwärter nicht möglich ist, muss der Triebfahrzeugführer nach Ril 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7) verfahren. *

(2) Für Sperrfahrten zum Bedienen von Anschlussstellen können Regeln im Streckenbuch gegeben sein.

Ergänzung

9 Rück- oder Weiterfahrt

Bei Halt auf freier Strecke muss der Triebfahrzeugführer 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, muss der Triebfahrzeugführer auf Sicht fahren.

10 Mehrere Sperrfahrten in einem Gleis auf Strecken mit ETCS-Level 2

Der Fahrdienstleiter fragt bei den Triebfahrzeugführern nach, ob der Zug mit ETCS ausgerüstet ist und sich in ETCS-Betriebsart SH befindet.

Wenn der Zug mit ETCS ausgerüstet ist und sich nicht in ETCS-Betriebsart SH befindet, muss der Triebfahrzeugführer nach mündlicher Aufforderung durch den Fahrdienstleiter in die ETCS-Betriebsart SH wechseln und den Wechsel bestätigen.

11 Sperrfahrt beenden

DB.2481 11 (3)

(1) Wenn die Sperrfahrt auf einer Zugmeldestelle endet, muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter die Ankunft aller Fahrzeuge melden.

DB.2481 11 (4)

(2) Wenn die Sperrfahrt auf der freien Strecke - außer auf einer Abzweigstelle - endet, muss der Triebfahrzeugführer

a) wenn die Sperrfahrt auf einer Zugmeldestelle abgefahren ist - dem Fahrdienstleiter dieser Zugmeldestelle oder

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 darf der Triebfahrzeugführer erst nach der Meldung bedienen.

Ergänzung

zur Modulübersicht

zu 408.2481

5 Abfahrt

Ergänzung:

Der Triebfahrzeugführer informiert den Zugführer über die Zustimmung zur Abfahrt.

Zugführer

9 Rück- oder Weiterfahrt

Ergänzung:

Die Meldung des Triebfahrzeugführers an den Fahrdienstleiter über die Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt darf erst erfolgen, wenn die Sperrfahrt vorbereitet ist.

Verständigung des Fdl

*

11 Sperrfahrt beenden

Ergänzung:

* (3) Die Feststellungen nach Modul 408.2481 Abschnitt 11 trifft der Zugführer und informiert den Triebfahrzeugführer.

Feststellen

* (4) Der Triebfahrzeugführer darf nach der Meldung an den Fahrdienstleiter, gemäß Modul 408.2481 Abschnitt 11 Absatz (2), den Zugführer beauftragen, die Signaltechnischen Einrichtungen zum Einschließen einer Sperrfahrt in einer Ausweichanschlussstelle zu bedienen.

Signaltechnische Einrichtungen bedienen

❑

zur Modulübersicht

1 Grundsatz

Hilfszüge dürfen auf Strecken verkehren, auf denen die Arbeitszeit unterbrochen ist. Hilfszüge, die zum Heimatbahnhof zurückkehren, dürfen nur dann über diese Strecken fahren, wenn sonst die Rückkehr wesentlich verzögert würde.

2 Gültigkeit der Signale, Befehle

(1) Für die Fahrt gelten nur die Hauptsignale und Sperrsignale der Zugmeldestellen, die die Strecke mit unterbrochener Arbeitszeit begrenzen.

(2) Der Fahrdienstleiter, der den Hilfszug ablässt, weist den Triebfahrzeugführer mit Befehl 12 – Grund Nr. 8 - an, die Strecke mit höchstens 50 km/h zu befahren. Mit Befehl 14 erhält der Triebfahrzeugführer die Weisung, durch die Bahnhöfe auf Sicht zu fahren. Außerdem nennt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer im Befehl 14 das erste zu beachtende Einfahrsignal bzw. Blocksignal einer Abzweigstelle.

3 Bahnübergänge befahren

(1) Für die Fahrt zum Einsatzort bezeichnet der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer mit Befehl 14 die Bahnübergänge, deren technische Sicherung nicht wirkt oder nicht überwacht wird. Der Fahrdienstleiter weist den Triebfahrzeugführer an, die Bahnübergänge mit höchstens 10 km/h zu befahren und Wegebenutzer durch Signal Zp 1 zu warnen.

(2) Der Fahrdienstleiter erteilt dem Triebfahrzeugführer eines Hilfszuges, der zum Heimatbahnhof zurückkehrt, für das Befahren der in Absatz (1) genannten Bahnübergänge Befehl 8.

zur Modulübersicht

1 Streckenbuch

Strecken, auf denen die Regeln dieses Moduls angewendet werden müssen, sind im Streckenbuch aufgeführt.

2 Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke

Zustimmung zur Abfahrt

(1) Im Streckenbuch ist zugelassen wenn das Verfahren der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke angewendet werden darf. Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Fällen die Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke beim Fahrdienstleiter einholen:

1. Der Fahrdienstleiter hat das Einholen der Zustimmung angeordnet.
2. Nach einem Personalwechsel des Triebfahrzeugführers auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke.

Wortlaut

(2) Um die Zustimmung zur Abfahrt beim Fahrdienstleiter anzufordern, muss der Triebfahrzeugführer folgenden Wortlaut verwenden:

* „Darf Zug … (Nummer) in … (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke) abfahren “

Die Zustimmung des Fahrdienstleiters lautet:

* „Zug … (Nummer) darf in … (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke) abfahren.“

Wenn der Fahrt ein Hindernis entgegensteht, verweigert der Fahrdienstleiter die Zustimmung mit dem Wortlaut:

„Nein, warten.“

(3) Der Fahrdienstleiter erteilt die Zustimmung bis zu 10 Minuten vor der voraussichtlichen Abfahrt.

Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock

(4) Die Anordnung zum Einholen der Zustimmung und die entsprechenden Meldungen muss der Triebfahrzeugführer im Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock nach Modul 408.2487V01 dokumentieren.

Im Streckenbuch sind Regeln zur Mitführung oder Aufbewahrung des Fernsprechbuchs gegeben.

(5) Wenn der Triebfahrzeugführer den Vordruck nach Modul 408.2487V01 nicht führen kann, muss er dies dem Fahrdienstleiter melden.

3 Unregelmäßigkeiten, Störungen

Verspätungen

(1) Der Triebfahrzeugführer muss Zugverspätungen von 5 Minuten und mehr an den Fahrdienstleiter der angrenzenden Zugmeldestelle melden.

Völlig gestörte Verständigung

(2) Wenn Telekommunikationseinrichtungen völlig gestört sind und der Triebfahrzeugführer die Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke beim Fahrdienstleiter einholen muss, darf der Zug auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke nicht abfahren.

❑

Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock

Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke .....

an der Stichstrecke von ..... nach .....

Begonnen ..... Abgeschlossen .....

Inhalt: ..... Seiten

Anleitung:

1. Die Einträge sind vor der Abgabe bzw. sofort nach dem Empfang der Meldung vorzunehmen.
2. Die Wortlaute der Meldungen sind auf der Rückseite des Fernsprechbuches abgedruckt.
3. Nicht Zutreffendes ist zu streichen.
4. Beim Datumswechsel zwischen der Anordnung des Verfahrens und der Zustimmung ist beim Führen der Spalte 2 eine neue Zeile zu verwenden.

1				2			3	4	5
Verfahren angeordnet				Zustimmung erteilt			Name des Fahrdienstleiters	Eingetragen durch	Weitere Meldungen und Vermerke
Datum	U	M	Zug Nr.	für Zug-Nr.	U	M			

Wortlaute bei der Anwendung des Verfahrens der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke

Anfrage zur Zustimmung

„Darf Zug (Nummer) in (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke) abfahren?“

Zustimmung

„Zug (Nummer) darf in (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke) abfahren.“

Ablehnung

„Nein, warten.“

zur Modulübersicht

1 Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt

(1) Eine Rangierfahrt, die in eine Zugfahrt übergehen soll, muss am nächsten Hauptsignal - bei einem Gruppensignal am zugehörigen Sperrsignal - nicht anhalten, wenn die Voraussetzungen für die Abfahrt des Zuges erfüllt sind. Bei Gruppensignalen ohne Lichtsperrsignal oder hohes Formsperrsignal ist dies nicht zugelassen.

Die Zugfahrt beginnt mit Vorbeifahrt der Spitze der Rangierfahrt an den genannten Signalen.

(2) Der Übergang einer Rangierfahrt, die ein Baugleis verlässt, ohne Halt in eine Zugfahrt ist nicht zugelassen. In einer Betra können zusätzliche Regeln gegeben sein.

2 Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt

Übergang mit Halt

(1) In der Regel darf eine Zugfahrt in eine Rangierfahrt übergehen, wenn der Zug

a) am gewöhnlichen Halteplatz in Bahnhöfen,

* b) vor einem Halt zeigenden Signal in Bahnhöfen,

* c) vor einem Halt zeigenden Signal zum Zwecke der Einfahrt in ein Baugleis,

* d) vor einem Signal Ne 1 oder in Höhe eines Einfahr- oder Blocksignals am Gegengleis zum Zwecke der Einfahrt in ein Baugleis oder

* e) vor einer auf der freien Strecke liegenden Anschlussweiche zum Zwecke der Bedienung einer Anschlussstelle ohne Hauptsignale

zum Halten gekommen ist. Für den Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt, die in ein Baugleis oder eine Anschlussstelle fährt, können in einer Betra oder im Streckenbuch zusätzliche Regeln gegeben sein.

Hinweis:

* *In den Fällen nach b) und c) kann der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer beauftragen, das Schlusssignal eingeschaltet bzw. angebracht zu lassen, damit er eine Räumungsprüfung durchführen kann.*

Vorziehen nach Halt am Bahnsteig

(2) Ein Zug darf nach mündlicher Zustimmung des Fahrdienstleiters nach planmäßigem Halt am Bahnsteig eines Bahnhofs als Rangierfahrt bis zum Halt zeigenden Signal, LZB-Halt oder ETCS-Halt vorziehen.

Übergang ohne Halt

* (3) Eine Zugfahrt darf in Bahnhöfen am gewöhnlichen Halteplatz ohne Halt in eine Rangierfahrt übergehen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Im Streckenbuch ist die Nummer des Zuges genannt.
2. Der Weichenwärter hat der Rangierfahrt durch Signal Sh 1 Lichtsignal (DS 301) oder Ra 12 (DV 301) am Halt zeigenden Hauptsignal zugestimmt.

Die Rangierfahrt beginnt mit der Vorbeifahrt der Spitze des Zuges am Signal.

❑

zur Modulübersicht

Wo höhengleiche Übergänge von Reisenden betreten werden können, sind im Streckenbuch Regeln gegeben, wenn das Zugpersonal Aufgaben zur Sicherung wahrnehmen muss.

zur Modulübersicht

1 Zugmeldestelle

408.2501 4

(1) Wenn der Fahrdienstleiter einer benachbarten örtlich besetzten Zugmeldestelle oder eines benachbarten örtlich besetzten Bahnhofsteils nach unterbrochener Arbeitszeit die Arbeit wider Erwarten nicht aufgenommen hat, wird der Triebfahrzeugführer durch Befehl 14

1. beauftragt, am Einfahrsignal oder Blocksignal der noch nicht besetzten Zugmeldestellen zu halten und Weisung des dortigen Fahrdienstleiters für die Weiterfahrt einzuholen,
2. beauftragt - wenn er den Fahrdienstleiter nicht erreicht - mit höchstens 5 km/h auf Bahnhöfen ein- und - wenn der Zug weiterfahren soll - auszufahren bzw. auf Abzweigstellen weiterzufahren,
3. verständigt, dass Haupt- und Sperrsignale der nicht besetzten Zugmeldestellen nicht gelten,
4. verständigt, dass Signale der Blockstellen bis zur nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle, die dem Fahrdienstleiter zugeteilt sind, der die Arbeit nicht aufgenommen hat, nicht gelten,
5. beauftragt, gegen die Spitze zu befahrende Weichen der bis zur nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle vorhandenen Anschlussstellen mit höchstens 50 km/h zu befahren, wenn die Zugfahrt über diese Weichen mit besonderem Auftrag zugelassen wird.

(2) Soll ein Zug auf der Zugmeldestelle, deren Fahrdienstleiter die Arbeit nicht aufgenommen hat,

1. enden, erhält der Triebfahrzeugführer zusätzlich zu den Weisungen nach Absatz (1) durch Befehl 14 den Auftrag, nach Halten am gewöhnlichen Halteplatz die Weisung des Fahrdienstleiters einzuholen, und - wenn er den Fahrdienstleiter nicht erreicht - sich beim beauftragenden Fahrdienstleiter zu melden und ihm eine Zugvollständigkeitsmeldung für seinen Zug zu geben,
2. beginnen, erhält der Triebfahrzeugführer Weisungen nach Absatz (1) Nr. 3 bis Nr. 5 und durch Befehl 14 den Auftrag, auf der nicht besetzten Zugmeldestelle mit höchstens 5 km/h auszufahren.

Bei Übermittlung des Befehls 14 wird dem Triebfahrzeugführer mündlich der Anlass mitgeteilt.

2 Blockstelle

DB.2501 4

Hat nach unterbrochener Arbeitszeit der Fahrdienstleiter einer Blockstelle, die keine Zugmeldestelle ist, die Arbeit wider Erwarten nicht aufgenommen, wird dem Triebfahrzeugführer durch den Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle durch Befehl 14 mitgeteilt, dass das Blocksignal nicht gilt.

3 Bahnübergänge

DB.2501 4

Für Bahnübergänge, bei denen die technische Sicherung nicht wirkt oder bei denen die Wirksamkeit der technischen Sicherung nicht auf den besetzten Betriebsstellen überwacht wird, erhält der Triebfahrzeugführer Befehl 8.

4 Befehle ohne Vordruck

Befehle nach Abschnitt 1, Abschnitt 2 oder Abschnitt 3 darf der Fahrdienstleiter auch ohne Vordruck geben.

5 Betriebsstelle wieder besetzt

Wenn sich ein Triebfahrzeugführer am Einfahrsignal bzw. Blocksignal einer Abzweigstelle meldet, kann der Fahrdienstleiter ihm mitteilen, dass die Zugmeldestelle inzwischen besetzt ist und dass die von der benachbarten Zugmeldestelle ausgestellten Befehle für die Weiterfahrt nicht mehr gelten.

* 1 Triebfahrzeugführer arbeitsunfähig

Aufgaben des übrigen Zugpersonals

* (1) Wenn der Triebfahrzeugbegleiter, Zugführer oder Zugschaffner feststellt, dass der Triebfahrzeugführer während der Fahrt arbeitsunfähig geworden ist, muss er den Zug anhalten und Hilfe anfordern.

* 2 Zugführer arbeitsunfähig

Übernahme der Aufgaben durch den Triebfahrzeugführer

* (1) Wenn der Zugführer während der Fahrt arbeitsunfähig geworden ist und kein Zugbegleiter die Aufgaben des Zugführers übernehmen darf, muss der Triebfahrzeugführer die Aufgaben des Zugführers wahrnehmen.

3 Besonderheiten bei Dampfzügen

Zusätzliche Regeln

* (1) Bei Dampfzügen sind zusätzlich die Regeln nach Anhang BRW.5505A01 zu beachten.

❑

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

(1) Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen: 408.2651 3(1)

a) Unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal,

b) Vorbeifahrt an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten gewesen wäre,

c) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt,

d) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt,

e) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt,

f) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Kennlicht zeigt,

g) Unzulässige Vorbeifahrt an einem LZB-Halt,

h) Unzulässige Vorbeifahrt an einem LZB-Nothalt,

i) Unzulässige Vorbeifahrt an einem ETCS-Halt,

j) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR,

* k) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR und Textmeldung „ETCS-Streckenausrüstung nicht kompatibel“,

l) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt,

m) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt,

* n) PZB-Zwangsbremsung an einem Orientierungszeichen „PZB 2000 Hz“.

(2) Für die Weiterfahrt erteilt der Fahrdienstleiter Befehl 2. Wenn der Zug zurücksetzen muss, gelten die Regeln in 408.2572.

(3) Bei Fahrt in ETCS-Level 0 oder mit gestörter PZB-Fahrzeugeinrichtung gilt Folgendes: Wenn der Triebfahrzeugführer nach einem angekündigten Wechsel nach ETCS-Level 2 unzulässig an einem Halt zeigenden Signal vorbeigefahren ist und kein Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR stattgefunden hat, muss er nach Erhalt des Befehles 2 Override EOA bedienen. Dies gilt auch, wenn nach der unzulässigen Vorbeifahrt der Wechsel nach ETCS-Level 2 stattgefunden hat.

(4) Wenn auf dem ETCS-Fahrzeuggerät nach einer unzulässigen Vorbeifahrt an einem haltzeigenden Grenzsignal in Richtung auf eine Strecke mit ETCS-Level 2 nach der Bestätigung der ETCS-Betriebsart TR der ETCS-Level NTC PZB/LZB angezeigt wird, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter verständigen. Der Fahrdienstleiter erteilt dem Triebfahrzeugführer für die Weiterfahrt Befehl 2 und 10.1.

(5) Wenn auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 auf dem ETCS-Fahrzeuggerät beim Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR die Textmeldung „Streckenausrüstung nicht kompatibel“ angezeigt wird, gilt Folgendes:

a) Der Triebfahrzeugführer muss nach den Regeln seines Eisenbahn-Verkehrsunternehmens ein Ersatztriebfahrzeug anfordern.

b) Wenn der Triebfahrzeugführer ohne Ersatztriebfahrzeug mit dem Zug weiterfahren muss, erhält er zusätzlich zum Befehl 2 nach Absatz (2) vom Fahrdienstleiter einen Befehl 10 zur Weiterfahrt als signalgeführter Zug und Befehl 10.1.

c) Vor der Weiterfahrt gilt Folgendes:

- Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale muss der Triebfahrzeugführer ETCS-Betriebsart IS wählen.
- Auf Strecken mit ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen muss der Triebfahrzeugführer möglichst ETCS-Level NTC PZB/LZB wählen, wenn dies nicht möglich ist, muss er ETCS-Level 0 wählen, und wenn dies ebenfalls nicht möglich ist, ETCS-Betriebsart IS.

d) Bei der Weiterfahrt gilt Folgendes:

- Auf der Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale darf der Zug mit der für signalgeführte Züge zulässigen Geschwindigkeit, höchstens mit 40 km/h fahren. Dabei muss der Triebfahrzeugführer so vorsichtig fahren, dass er vor Signalen Ne 14 anhalten kann. An Signalen Ne 14 darf der Triebfahrzeugführer nur auf Befehl vorbeifahren.
- Mit wirksamer PZB darf der Zug auf Strecken mit Hauptsignalen mit der für signalgeführte Züge zulässigen Geschwindigkeit fahren.
- Ohne wirksame PZB darf der Zug auf Strecken mit Hauptsignalen mit der für signalgeführte Züge zulässigen Geschwindigkeit, höchstens mit 50 km/h fahren.

❑

1 Gleise erkunden

(1) Allgemein gilt: **Allgemeines, Sachverhalt, Fahrten**

a) Wenn wetterbedingte oder andere gefahrdrohende Umstände (Stürme, Eisregen, extreme Schneehöhen, Hochwasser, Brände, Abfragen eines Notrufes nicht möglich, Tiere usw.) befürchten lassen, dass Gleise nicht ohne Gefahr befahren werden können, sind sie zu erkunden.

b) Für das Erkunden kommen insbesondere Kontrollgänge, Fahrten mit Straßenfahrzeugen entlang der Strecke oder Posten an der vermuteten Gefahrenstelle, ferner nicht mit Reisenden besetzte Fahrten mit Triebfahrzeugen oder Wendezügen in Betracht.

c) Wenn der Fahrdienstleiter es mit dem Triebfahrzeugführer vereinbart und es vertretbar erscheint, darf bei Tag und sichtigem Wetter oder in Tunnel bei eingeschalteter Tunnelbeleuchtung die Erkundung auch mit Reise- oder Güterzügen durchgeführt werden.

(2) Der Fahrdienstleiter weist den Triebfahrzeugführer mit Befehl 12 an, auf den betroffenen Gleisen auf Sicht zu fahren, sowie zusätzlich durch Befehl 12.1, das Gleis zu erkunden und das Ergebnis der Erkundung an ihn zu melden. **Befehl 12**

2 Gleise bei unterbrochener Arbeitszeit

(1) Wenn die Arbeitszeit unterbrochen ist, dürfen Gleise durch Fahrten mit Triebfahrzeugen oder Wendezügen nur erkundet werden, wenn sie nicht mit Reisenden besetzt sind.

(2) Hinsichtlich der Signale und Befehle gilt: **Gültigkeit der Signale und Befehle**

a) Für die Fahrt gelten nur Hauptsignale und Sperrsignale der Zugmeldestelle, auf der die Erkundungsfahrt beginnt, und der nächsten mit einem Fahrdienstleiter besetzten Zugmeldestelle.

b) Der Fahrdienstleiter weist den Triebfahrzeugführer durch Befehl 12 an, bis zur nächsten mit einem Fahrdienstleiter besetzten Zugmeldestelle mit höchstens 50 km/h zu fahren sowie auf den zu erkundenden Gleisen auf Sicht zu fahren, das Gleis zu erkunden und ihm das Ergebnis der Erkundung zu melden (Befehl 12.1).

c) Im Befehl 12 schreibt der Fahrdienstleiter zusätzlich vor, durch Bahnhöfe auf Sicht zu fahren und nennt außerdem das erste vom Triebfahrzeugführer zu beachtende Einfahrsignal bzw. Blocksignal einer Abzweigstelle. Bei der Übermittlung des Befehls 12 verständigt der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer mündlich über den Anlass (unterbrochene Arbeitszeit).

3 Befahren von vereisten Spurrillen oder Bahnübergängen

Der Fahrdienstleiter kann sich vom Triebfahrzeugführer des Zuges, der ein Gleis mit möglicherweise vereisten Spurrillen zuerst befährt, die Radsatzlast des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges melden lassen.

Ist die Radsatzlast für diesen Zug nicht größer als 16 t, weist der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer durch Befehl 12 – Grund Nr. 11 - an, den Streckenabschnitt mit Spurrillen und die Bahnübergänge mit höchstens 30 km/h zu befahren.

4 Eiszapfenbildung

Wenn sich in Tunnel Eiszapfen bilden können, weist der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des Zuges, der das Gleis zuerst befährt, durch Befehl 12 – Grund Nr. 33 - an, im Tunnel auf Sicht zu fahren.

5 Melden

Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter gefahrdrohende Umstände melden.

6 Kritische Wettersituation (Sturmwarnung)

Der Fahrdienstleiter kann Triebfahrzeugführer als Vorsichtsmaßnahme beauftragen, die Geschwindigkeit seines Zuges auf 80 km/h zu begrenzen. Hierzu wird folgender Wortlaut verwendet: „Achtung, Sturmwarnung! Fahren Sie zwischen … (Betriebsstelle) und … (Betriebsstelle) mit höchstens 80 km/h.“

❑

Ergänzung

zu 408.2541

Ergänzung:

7 Präventive Maßnahmen bei extremen Naturereignissen

Bei extremen Naturereignissen (Sturm, Niederschläge usw.) kann durch die auftraggebende Stelle eine niedrigere zulässige Geschwindigkeit angeordnet werden. Darüber hinaus kann durch die auftraggebende Stelle bestimmt werden, in welchem Bahnhof die Zugfahrt endet bzw. der Zug geräumt werden muss. Die Aufträge werden schriftlich oder mündlich erteilt. Über eine Veränderung der kritischen Wettersituation ist die auftraggebende Stelle durch den Triebfahrzeugführer umgehend zu informieren.

DBINFRA.1101Z01

❑

zur Modulübersicht

1 Reisezüge

Verständigen

(1) Wenn in einem Reisezug nach außen aufschlagende Türen oder andere offene Außentüren von Personenwagen festgestellt oder gemeldet werden, muss sofort der Triebfahrzeugführer verständigt werden.

Zug anhalten

(2) Kann der Triebfahrzeugführer nicht verständigt werden, wird der Zug sofort angehalten.

(3) Der Triebfahrzeugführer muss bei offenen Außentüren im Reisezug den Zug in der Regel sofort durch eine Vollbremsung anhalten.

2 Güterzüge

Wenn in einem Güterzug nach außen aufschlagende Türen festgestellt oder gemeldet werden, ist der Zug sofort anzuhalten.

❑

zur Modulübersicht

1 Feststellen, Melden

(1) Wenn an Fahrzeugen oder Ladungen Unregelmäßigkeiten **Maßnahmen bei Gefahr**

(z. B. Brandgeruch, Öl ualm, Flammen, rotglühende Radsatzlager, Pfeiftöne, blockierter Radsatz, Funken am Radsatz, kreischendes Geräusch, rotglühende Bremsklötze oder Radreifen, brennende Bremsbeläge, unruhiger Lauf des Fahrzeugs, klapperndes klirrendes Geräusch, regelmäßiges starkes Klopfen oder Schlagen, lose Wagendecken, verschobene Ladung)

DB.6103 3 (5)

festgestellt oder gemeldet werden, sind Maßnahmen bei Gefahr zu treffen.

(2) Für Ortungsanlagen gilt: **Anzeige durch Ortungsanlagen**

a) Bei Anzeige eines Heißläufers oder „Feste Bremse - heiß“ durch eine Heißläuferortungsanlage oder Festbremsortungsanlage hält der Fahrdienstleiter den Zug in der Regel an einem Hauptsignal an.

b) Bei Anzeige eines Warmläufers oder „Feste Bremse - warm“ durch eine Heißläuferortungsanlage oder Festbremsortungsanlage hält der Fahrdienstleiter den Zug in einem Bahnhof an.

c) Der Fahrdienstleiter teilt dem Triebfahrzeugführer vor dem Anhalten des Zuges die Art der Meldung, den betroffenen Radsatz und die betroffene Zugseite mit.

d) Der Triebfahrzeugführer soll bei einem Heißläufer oder bei der Meldung „Feste Bremse - heiß“ den Zug mit einer Vollbremsung anhalten.

2 Untersuchen

(1) Nach dem Anhalten gilt: **Allgemein**

* a) Der Fahrdienstleiter teilt dem Triebfahrzeugführer die Unregelmäßigkeit mit, sofern ihm diese nicht schon mitgeteilt worden ist.

b) Der Triebfahrzeugführer muss

1. den Zug nach der Unregelmäßigkeit absuchen,
2. bei Anzeige durch eine Ortungsanlage das geortete Fahrzeug untersuchen; wird an diesem Fahrzeug keine Unregelmäßigkeit festgestellt, muss er das davor und dahinter laufende Fahrzeug nach Wärme uellen absuchen,
3. dem Fahrdienstleiter die zu treffenden Maßnahmen mitteilen.

(2) Soll ein Zug mit einem durch Heißläuferortungsanlage angezeigten Heißläufer, der an einem Einfahrsignal angehalten wurde, im Bahnhof untersucht werden, darf der Triebfahrzeugführer den Zug nur mit Schrittgeschwindigkeit in den Bahnhof fahren. **im Bahnhof**

3 Schäden an Fahrzeugen

Der Triebfahrzeugführer muss Fahrzeuge mit Mängeln, die den Bahnbetrieb gefährden können, aus dem Zug aussetzen.

Wenn das auszusetzende Fahrzeug die orangefarbene Tafel zur Kennzeichnung der Gefahr und UN-Nummern trägt, muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter die Fahrzeugnummer sowie die am auszusetzenden Fahrzeug angebrachten und in den Beförderungspapieren enthaltenen UN-Nummern mitteilen. *

❑

* 1 Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern

Triebfahrzeug

(1) Wenn bei einem Triebfahrzeug ein beschädigter gehobener Stromabnehmer festgestellt oder ein unruhiger Stromabnehmerlauf (z.B. heftig schwankende Oberleitung) beobachtet wird, sind Maßnahmen bei Gefahr zu treffen. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter melden, ob der Zug weiterfahren darf.

Speisewagen

(2) Wenn bei einem fahrenden Zug ein Speisewagen mit gehobenem Stromabnehmer festgestellt wird, ist der Zug sofort anzuhalten. Nach dem Halt muss der Triebfahrzeugführer veranlassen, dass der Stromabnehmer gesenkt wird. Wenn dies nicht möglich ist, muss der Speisewagen auf dem nächsten Bahnhof ausgesetzt werden.

2 Feuer im Zug

Erste Maßnahmen

(1) Wenn während der Fahrt ein Fahrzeug in Brand gerät, ist der Zug so schnell wie möglich anzuhalten. Dabei soll der Triebfahrzeugführer möglichst nicht in * Tunneln, an brandgefährdeten Stellen oder an Stellen, wo die Hilfeleistung erschwert ist, halten.

Elektrisch betriebene Strecken

(2) Auf elektrisch betriebenen Strecken ist das Halten auf freier Strecke möglichst abzukürzen. Brennende Fahrzeuge sind möglichst auf ein Gleis ohne Oberleitung oder ein Nebengleis zu fahren, jedoch nicht in unmittelbare Nähe der Oberleitungsmaste oder Quertragwerke.

Tunnel

(3) Wenn ein Fahrzeug eines Zuges, der Reisende befördert, in Brand gerät und der Zug in einem Tunnel zum Halten kommt, muss der Triebfahrzeugführer den Zug räumen, sobald erkannt wird, dass der Brand nicht gelöscht werden kann. Dazu muss er - möglichst in Absprache mit dem Fahrdienstleiter - die Fluchtrichtung festlegen und für das Anschalten einer eventuell vorhandenen Tunnelbeleuchtung sorgen. Als Fluchtweg ist der Randweg neben dem haltenden Zug zu benutzen.

❑

zur Modulübersicht

1 Auf Sicht fahren

408.2456 4 (2) 408.2456 5 (2) 408.2456 6 (2) 408.2456 6 (2) FN

* (1) Wenn ein Triebfahrzeugführer auf Sicht fahren muss, darf er je nach den Sichtverhältnissen nur so schnell fahren, dass er den Zug vor einem Fahrthindernis oder Haltsignal sicher anhalten kann. Er darf höchstens 40 km/h fahren. **Geschwindigkeit** Ergänzung

* (2) Wenn ein Triebfahrzeugführer bis zu einem Hauptsignal oder einem Signal Ne 14 auf Sicht fahren muss und wenn ab dort die Fahrt zugelassen ist, muss er noch 400 m über diese Signale hinaus auf Sicht fahren. **400 m Regel**

* (3) Wenn der Triebfahrzeugführer eines ETCS-geführten Zuges auf Sicht fahren muss, gelten Signale Hp 0. An einem Signal Hp 0, an dem das Signal Zs 7 gezeigt wird, darf der Triebfahrzeugführer vorbeifahren, wenn ETCS ihm eine Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart OS anzeigt. **Signal Hp 0**

* (4) Der Triebfahrzeugführer muss in der ETCS-Betriebsart SR auf Sicht fahren, * wenn der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer nicht mit Befehl 13 vom Fah- * ren auf Sicht entbunden hat. **ETCS-Betriebsart SR**

2 Geschwindigkeit ermäßigen

(1) Wenn der Triebfahrzeugführer eines signalgeführten Zuges bei unsichtigem Wetter den Standort von Signalen nicht mit Sicherheit bestimmen kann, muss er die Geschwindigkeit des Zuges entsprechend ermäßigen. **Unsichtiges Wetter**

(2) Bei vermindertem Reibwert gilt: **Verminderter Reibwert**

a) Wenn der Triebfahrzeugführer verminderten Reibwert zwischen Rad und Schiene feststellt, muss er die Geschwindigkeit des Zuges entsprechend ermäßigen und 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) Wenn ein Triebfahrzeugführer von einem Fahrdienstleiter über Schwierigkeiten beim Anfahren oder Bremsen verständigt worden ist, muss er auf dem betroffenen Streckenabschnitt Betriebsbremsungen durchführen und dem Fahrdienstleiter mitteilen, ob sich der Bremsweg verlängert hat.

❑

zur Modulübersicht

zu 408.2561

1 Auf Sicht fahren

Ergänzung:

(1) Ergänzend zu den Vorgaben im Modul 408.2561 gelten folgende Geschwindigkeiten beim Fahren auf Sicht:

Ergänzende Regeln zur Geschwindigkeit

- bei Tag und sichtigem Wetter
  höchstens 40 km/h,
- bei Dunkelheit und sichtigem Wetter
  höchstens 15 km/h,
- bei unsichtigem Wetter
  Schrittgeschwindigkeit.

Muss der Triebfahrzeugführer bei extrem unsichtigem Wetter annehmen, auch bei Schrittgeschwindigkeit vor einem Hindernis oder Haltsignal nicht mehr zum Halten zu kommen, darf er ein Fahren auf Sicht nicht durchführen.

Extrem unsichtiges Wetter

* Für Sperrfahrten mit Rettungszügen der DB InfraGO AG ist für das Fahren auf Sicht zusätzlich geregelt:

Rettungszüge

Bei Dunkelheit und sichtigem Wetter darf mit eingeschalteten Zusatzscheinwerfern höchstens 40 km/h gefahren werden.

zu FV-NE § 45 Absatz (5)

99 Fahrt auf Sicht

Ergänzung:

Ergänzende Regeln zur Geschwindigkeit

Ergänzend zu den Vorgaben in 45 Absatz (5) gelten folgende Geschwindigkeiten beim Fahren auf Sicht:

- bei Tag und sichtigem Wetter höchstens 40 km/h,
- bei Dunkelheit und sichtigem Wetter höchstens 15 km/h,
- bei unsichtigem Wetter Schrittgeschwindigkeit.

Extrem unsichtiges Wetter

Muss der Triebfahrzeugführer bei extrem unsichtigem Wetter annehmen, auch bei Schrittgeschwindigkeit vor einem Hindernis oder Haltsignal nicht mehr zum Halten zu kommen, darf er ein Fahren auf Sicht nicht durchführen.

❑

1 Ursache ermitteln

Hält ein Zug unvorhergesehen, außer wegen Haltstellung eines Signals, LZB-Halts oder ETCS-Halts, muss der Triebfahrzeugführer die Ursache umgehend ermitteln.

2 Hilfe anfordern

(1) Das Anfordern von Hilfe über Zugfunk oder Streckenfernsprechverbindung ist durch Notruf einzuleiten.

(2) Sich in der Nähe befindliche Mitarbeiter sind aufzufordern zu helfen.

(3) Nachdem Hilfe angefordert worden ist, darf der 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, muss der Triebfahrzeugführer das Halten dem Fahrdienstleiter einer benachbarten Zugmeldestelle melden.

Wenn dies nicht möglich ist, muss der Triebfahrzeugführer, nachdem der Anlass beseitigt ist, die Meldung bei der Weiterfahrt nachholen. Der Triebfahrzeugführer muss bis dahin auf Sicht fahren.

4 Zugtrennung

Nach einer Zugtrennung muss der Triebfahrzeugführer im abgetrennten Zugteil Feststellbremsen entsprechend der maßgebenden Neigung anziehen, und zwar unabhängig davon, wie lange der Zugteil stehen bleibt. Die maßgebende Neigung kann anhand der Sägelinien im Fahrplan bestimmt werden.

5 Mit dem ganzen Zug weiterfahren

408.2572 4

Kann ein Zug nach Halt aus unvorhergesehenem Anlass weiterfahren, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter, dem er das Halten mitgeteilt hat, von der beabsichtigten Weiterfahrt verständigen. Der Triebfahrzeugführer darf nur weiterfahren, wenn der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle zugestimmt hat.

6 Mit einem Zugteil weiterfahren

(1) Kann mit einem Zugteil weitergefahren werden, muss der Triebfahrzeugführer vor der Weiterfahrt am stehen bleibenden Zugteil Feststellbremsen entsprechend der maßgebenden Neigung anziehen. Die maßgebende Neigung kann anhand der Sägelinien im Fahrplan bestimmt werden.

(2) Für die Weiterfahrt eines Zugteils gelten die Regeln im Abschnitt 5 sinngemäß. Am weiterfahrenden Zugteil darf kein Schlusssignal angebracht sein.

7 Mit mehreren Zugteilen getrennt weiterfahren

Können mehrere Teile des Zuges getrennt weiterfahren, gelten die Regeln in den Abschnitten 5 und 6 sinngemäß.

8 Zugteil bleibt auf der freien Strecke stehen

(1) Soll ein Zug in mehreren Teilen von der freien Strecke geholt werden, muss der Triebfahrzeugführer bestätigen, dass eine Wagenliste beim Zug ist oder die Nummern aller Fahrzeuge des Zuges in der im Zug vorhandenen Reihenfolge in eine Liste eingetragen sind. Dies ist nicht erforderlich, wenn beim Fahrdienstleiter oder bei der Betriebszentrale eine Wagenliste vorhanden ist.

408.2572 3(2)

(2) Nach Ankunft der Zugteile und Sperrfahrten müssen die Triebfahrzeugführer mit dem Fahrdienstleiter einen Listenabgleich durchführen, um festzustellen, dass keine Fahrzeuge auf der Strecke zurückgelassen wurden.

(3) Nach dem vorgenannten Listenabgleich ist das Schlusssignal wieder anzubringen.

9 Zug bleibt bei ETCS-Level 2 im Bahnhof oder auf freier Strecke liegen *

Wenn der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer eines Zuges dessen führendes Fahrzeug mit ETCS- ausgerüstet ist, mündlich auffordert, wegen Einfahrt eines Hilfsfahrzeuges in die ETCS-Betriebsart SB zu wechseln, gilt Folgendes: *

a) Der Triebfahrzeugführer muss in die ETCS-Betriebsart SB wechseln. Der Fahrdienstleiter fordert den Triebfahrzeugführer auf die ETCS-Betriebsart SB solange beizubehalten, bis das Hilfsfahrzeug vor dem liegengebliebenen Zug zum Halten gekommen ist. *

b) Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter den Wechsel bestätigen. Wenn sich der Zug bereits in der ETCS-Betriebsart SB befindet, muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter dies bestätigen. *

c) Wenn der Wechsel in die ETCS-Betriebsart SB nicht möglich ist, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter verständigen. Er muss nach mündlicher Anordnung des Fahrdienstleiters in die ETCS-Betriebsart IS oder NP wechseln, wenn sich das Fahrzeug nicht bereits in ETCS-Betriebsart IS oder NP befindet. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter die ETCS-Betriebsart IS oder NP bestätigen und so lange beibehalten, bis das Hilfsfahrzeug vor dem liegengebliebenen Zug zum Halten gekommen ist. *

❑

1 Hilfe anfordern

(1) Wenn Zugbegleiter oder Triebfahrzeugbegleiter Hilfe angefordert haben, müssen sie den Triebfahrzeugführer hierüber verständigen.

Verständigung des Triebfahrzeugführers

* 2 Aufenthalt melden

* (1) Der Triebfahrzeugführer informiert die Zugbegleiter über die längere * Aufenthaltsdauer.

Zugbegleiter informieren

* 3 Halt im Tunnel

* (1) Hält der Zug unvorhergesehen im Tunnel, sind die Reisenden * unmittelbar zu informieren, um ein unkontrolliertes Verlassen des * Zuges zu vermeiden.

Reisende informieren

4 Mit einem Zugteil weiterfahren

(1) Wenn mit einem Zugteil weitergefahren werden kann, soll ein Zugbegleiter oder Triebfahrzeugbegleiter beim stehenbleibenden Zugteil bleiben.

Mitarbeiter beim stehenbleibenden Zugteil

(2) Wenn das nicht möglich ist, darf der Zug nicht weiterfahren, solange sich im stehenbleibenden Zugteil Reisende befinden oder wenn der Streckenabschnitt, auf dem der Zugteil stehen bleiben soll, im Fahrplan nach FV-DB durch zwei Sägelinien gekennzeichnet ist.

Streckenabschnitt mit zwei Sägelinien

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

1 Bedingungen

408.2531 (2)

(1) Der Fahrdienstleiter darf das Zurücksetzen eines Zuges anordnen, wenn wichtige Gründe dafür vorliegen.

(2) Ein Zug oder Zugteil darf zurücksetzen, 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. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter melden, wenn der Zug zum Zurücksetzen bereit ist.

b) Beim Zurücksetzen in einem Bahnhof muss der Fahrdienstleiter zugestimmt haben. Wenn ein Zug auf der freien Strecke oder von der freien Strecke aus in einen Bahnhof zurücksetzt, muss der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle zugestimmt haben. Der Fahrdienstleiter stimmt dem Zurücksetzen mit Befehl 14 zu und gibt im Befehl die Stelle an, bis zu der der Zug zurücksetzen darf.

c) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale gilt Folgendes:

- Das Triebfahrzeug des zurücksetzenden Zuges muss sich in der ETCS-Betriebsart SH befinden, wenn es sich nicht an der Spitze des zurücksetzenden Zuges befindet oder wenn es nicht von der Spitze aus gesteuert wird.

- Wenn das Fahrzeug an der Spitze des zurücksetzenden Zuges mit ETCS ausgerüstet ist, muss der Triebfahrzeugführer auf Strecken mit * ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale ETCS-Level 2 wählen. Wenn am * ETCS-Fahrzeuggerät die RBC-Kurzwahl nicht zur Verfügung steht, * muss er diejenigen RBC-Kontaktdaten wählen, die für den Bahnhof gelten, in dessen Richtung er zurücksetzt.

- An Signalen Ne 14, die nicht am Standort eines Hauptsignales stehen, darf der Triebfahrzeugführer eines signalgeführten Zuges nur auf Befehl 2 vorbeifahren.

d) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen muss sich ein mit ETCS ausgerüstetes Triebfahrzeug in der ETCS-Betriebsart SH befinden, wenn es sich nicht an der Spitze des zurücksetzenden Zuges befindet oder wenn es nicht von der Spitze aus gesteuert wird.

e) Wenn der Triebfahrzeugführer zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fahrdienstleiter auffordern, ihm Befehl 14.9 zu erteilen.

2 Geschwindigkeit

(1) Triebfahrzeugführer oder Mitarbeiter an der Spitze des Zuges oder Zugteils * müssen die in 408.2445 Abschnitt 3 gegebenen Regeln beachten.

(2) Der Triebfahrzeugführer muss beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass er den Zug jederzeit anhalten kann; eine Geschwindigkeit von 10 km/h darf er

dabei nicht überschreiten. Befindet sich der Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze des zurücksetzenden Zuges oder Zugteils, ist die zulässige Geschwindigkeit 20 km/h.

3 Zurücksetzen beendet

(1) Der Triebfahrzeugführer muss die Beendigung des Zurücksetzens und die Vollständigkeit des Zuges dem Fahrdienstleiter melden.

(2) Wenn ein Zugteil zurückgesetzt wurde, gelten die Regeln in 408.2571 Abschnitt 8 Absatz (2) sinngemäß.

4 Weiterfahrt

Nach dem Zurücksetzen auf freier Strecke gelten für die Weiterfahrt die Regeln in 408.2571 Abschnitt 5 sinngemäß. Der Triebfahrzeugführer muss bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals - höchstens 2000 m - mit höchstens 40 km/h fahren. *

❑

1 Grundsatz

Wenn eine Gefahr droht, muss jeder in eigener Verantwortung umsichtig und entschlossen alles tun, um die Gefahr abzuwenden oder zu mindern. Im Streckenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.

2 Züge anhalten

(1) Bei Gefahr sind Züge anzuhalten, sofern nicht die Gefahr durch das Anhalten vergrößert wird.

(2) Wird ein Zug wegen einer Gefahr angehalten oder kommt ein Zug aus nicht erkennbarem Anlass zum Halten, so muss die Gefahr auch für Züge in Nachbargleisen angenommen werden, wenn nicht einwandfrei festgestellt wird, dass die Nachbargleise befahren werden können. Der Triebfahrzeugführer muss Signal Zp 5 geben, um andere in der Nähe befindliche Mitarbeiter aufmerksam zu machen und zur Hilfeleistung aufzufordern.

3 Nothaltauftrag

(1) Bei Gefahr ist sofort zusätzlich zu den Maßnahmen nach Abschnitt 2 Nothaltauftrag zu geben. Wird der Nothaltauftrag fernmündlich gegeben, gelten folgende Wortlaute: **Wortlaute**

a) auf der Streckenfernsprechverbindung,

* „Betriebsgefahr, alle Fahrten sofort anhalten!

* Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Fahrten sofort anhalten!

Hier (Tätigkeit und Name des Meldenden)“,

b) auf anderen Fernsprechverbindungen,

* „Betriebsgefahr, alle Fahrten zwischen (Zugmeldestelle) und (Zugmeldestelle) / im Bahnhof (Name) sofort anhalten!

* Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Fahrten zwischen (Zugmeldestelle) und (Zugmeldestelle) / im Bahnhof (Name) sofort anhalten!

Hier (Tätigkeit und Stelle des Meldenden) / Hier Zug (Nummer)“.

oder

„Betriebsgefahr, Zug (Nummer) sofort anhalten!

Ich wiederhole: Betriebsgefahr, Zug (Nummer) sofort anhalten!

Hier (Tätigkeit und Stelle des Meldenden) / Hier Zug (Nummer)“.

(2) Wenn ein Nothaltauftrag auf der Streckenfernsprechverbindung oder fernmündlich über Zugfunk gegeben wird, ist er durch Notruf einzuleiten. **Einleiten**

(3) Wenn Zugfunk nicht verfügbar ist, ist der Nothaltauftrag - sofern möglich - über eine andere Fernsprechverbindung zu geben. Wenn hierzu ein Strecken- oder Signalfernsprecher benutzt wird, ist bei zweigleisiger Strecke der in Fahrtrichtung des Zuges gelegene zu verwenden. **Zugfunk nicht verfügbar**

LZB-Nothalt

(4) Bei einem LZB-geführten Zug muss der Triebfahrzeugführer zusätzlich zum Nothaltauftrag LZB-Nothalt geben und hiervon sofort den Fahrdienstleiter verständigen. Hat der Triebfahrzeugführer den LZB-Nothalt bei Halt des Zuges gegeben, muss er ihn nach der Meldung an den Fahrdienstleiter zurücknehmen. Bei einem LZB-Nothalt während der Fahrt muss der Triebfahrzeugführer 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) Der Triebfahrzeugführer muss bei Eingang eines Notrufes die Geschwindigkeit des Zuges sofort auf höchstens 40 km/h verringern. Wenn dem Notruf kein Nothaltauftrag oder keine Durchsage folgt, muss der Triebfahrzeugführer so lange auf Sicht weiterfahren, bis sich aus der anschließenden Meldung ergibt, dass er nicht betroffen ist oder bis er die Ursache des Notrufs mit dem Fahrdienstleiter geklärt hat. *

Nothaltauftrag unvollständig

(6) Der Triebfahrzeugführer muss einen Nothaltauftrag sofort ausführen, auch wenn er ihn unvollständig aufgenommen hat.

4 Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages

Ergänzende Meldungen

(1) Nach Abgabe des Nothaltauftrages gilt:

a) Der Triebfahrzeugführer muss den Nothaltauftrag, soweit erforderlich, nach der Durchsage begründen und anschließend die Notrufverbindung beenden. Erst danach dürfen ergänzende Meldungen entgegengenommen und Rückfragen gestellt werden.

b) Der Fahrdienstleiter bestätigt den Empfang des Nothaltauftrages dem Abgebenden.

Schutz gefährdeter Züge

(2) Der Triebfahrzeugführer muss die Gleise nach vorn beobachten. Bei Annäherung eines gefährdeten Zuges muss er Signal Sh 3 geben; erscheint dies nicht ausreichend, muss er Signal Sh 5 geben. Wenn der Triebfahrzeugführer das Fahrzeug verlässt, muss er bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter eine Handleuchte mitnehmen.

Beteiligte verständigen

(3) Wurde vom Triebfahrzeugführer ein Nothaltauftrag gegeben, verständigt der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer, sobald feststeht, dass keine Züge mehr zu erwarten sind.

Der Triebfahrzeugführer braucht Maßnahmen nach Absatz (2) nicht mehr durchzuführen, wenn der Fahrdienstleiter mitgeteilt hat, dass keine Züge mehr zu erwarten sind.

5 Weiterfahrt

Der Triebfahrzeugführer eines Zuges, der wegen drohender Gefahr angehalten worden ist, darf nur mit Zustimmung des Fahrdienstleiters weiterfahren.

❑

* 1 Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages

(1) Nach Abgabe des Nothaltauftrages gilt:

Ergänzende Meldungen

Der Nothaltauftrag muss, soweit erforderlich, nach der Durchsage begründet und anschließend die Notrufverbindung beendet werden. Erst danach dürfen ergänzende Meldungen entgegengenommen und Rückfragen gestellt werden.

* * * (2) Zugpersonal, das nicht die Aufgabe als Triebfahrzeugführer wahrnimmt, muss die Gleise beobachten und gefährdete Züge mit Signal Sh 3 anhalten. Dabei muss es einem Zug möglichst entgegenlaufen und bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter eine Handleuchte mitnehmen.

Schutz gefährdeter Züge

* * * (3) Der Triebfahrzeugführer verständigt das Zugpersonal, wenn nach Mitteilung durch den Fahrdienstleiter Maßnahmen nach Absatz (2) nicht mehr durchzuführen sind.

Beteiligte verständigen

❑

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

1 Fehlleitung

* (1) Allgemein

Wenn der Triebfahrzeugführer erkennt, dass sein Zug fehlgeleitet wird, gilt Folgendes:

1. Der Triebfahrzeugführer muss den Zug möglichst vor dem fahrwegbestimmenden Signal anhalten. Wenn dies nicht möglich ist, muss er den Zug sofort anhalten.
2. Der Triebfahrzeugführer muss den Fahrdienstleiter verständigen und den Standort seines Zuges angeben. Danach muss er sich gemäß der Weisung des Fahrdienstleiters verhalten.
3. * Der Fahrdienstleiter kann dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.6 „Bleiben Sie halten“ erteilen.
4. * Der Triebfahrzeugführer darf erst weiterfahren, wenn der Fahrdienstleiter den erteilten Befehl 14.6 mit Befehl 14.35 zurückgezogen hat.

* (2) Auf Strecken mit LZB

1. * Der Fahrdienstleiter muss auf Strecken mit LZB beim Triebfahrzeugfürer nachfragen, ob der Zug LZB-geführt ist.
2. * Wenn der Zug LZB-geführt ist muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer mündlich anordnen, die LZB mit dem LZB-Störschalter ab- und wieder einzuschalten. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter die Ausführung bestätigen. **LZB-Störschalter**
3. * Wenn der Triebfahrzeugführer anschließend zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fahrdienstleiter auffordern, ihm Befehl 14.9 zu erteilen. **Befehl 14.9**

* (3) Auf Strecken mit ETCS

1. * Der Fahrdienstleiter muss auf Strecken mit ETCS beim Triebfahrzeugführer nachfragen, ob der Zug ETCS-geführt ist oder ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 angekündigt ist. **ETCS**
2. * Wenn der Zug ETCS-geführt ist oder ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 angekündigt ist, kann der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer zusätzlich einen Befehl 14 mit eigenem Übermittlungscode und dem Wortlaut „Bedienen Sie Override EOA“ erteilen. Wenn der Triebfahrzeugführer diesen Befehl erhalten hat, muss er Override EOA bedienen und dies dem Fahrdienstleiter bestätigen.

2 Eisabwurf

Wenn bei kalter Witterung durch Flugschnee Eisstücke unter den Fahrzeugen entstehen können, muss der Triebfahrzeugführer auf den Strecken

- Hannover - Würzburg (einschließlich Nantenbacher Kurve),
- Mannheim - Stuttgart,

- Hannover - Berlin,
- Hamburg - Berlin

bei Zugbegegnungen auf herabfallende Eisstücke achten und, wenn er feststellt, dass Eisstücke herabfallen, dies, bzw. eine Mitteilung über Poltern und Schlagen an Fahrzeugen, sofort der Betriebszentrale melden. Auf den genannten Strecken darf der Zug dann nicht schneller als 200 km/h fahren.

❑

1 PZB-Streckeneinrichtung gestört

408.2653 1 (2)

Wenn der Triebfahrzeugführer eine Störung an einer PZB-Streckeneinrichtung feststellt oder vermutet, 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,
- den Bahnübergang, vor dem sich die gestörte Einrichtung befindet,
- 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 (DV301) oder Lf 7 ein Hauptsignal befindet.

2 PZB-Fahrzeugeinrichtung gestört

Eine Störung an der PZB-Fahrzeugeinrichtung muss der Triebfahrzeugführer der Betriebszentrale melden. Ein signalgeführter Zug darf mit 50 km/h weiterfahren.

3 PZB-Zwangsbremsung

Grundsatz

(1) Wenn ein Zug infolge einer PZB-Zwangsbremsung zum Halten gekommen ist, muss der Triebfahrzeugführer sofort den Fahrdienstleiter verständigen. Der Triebfahrzeugführer muss gemeinsam mit dem Fahrdienstleiter feststellen, wo
* die PZB-Zwangsbremsung eingetreten ist.

* a) Wenn die PZB-Zwangsbremsung an
  - einem Hauptsignal,
* - einem Sperrsignal,
* - einem Signal Ne 1 oder
* - einem Orientierungszeichen „PZB 2000 Hz“

* eingetreten ist, gelten die Regeln in Ril 408.2531. Dies gilt auch, wenn es sich nicht eindeutig feststellen lässt.

b) Wenn die PZB-Zwangsbremsung an einem Orientierungszeichen „PZB BÜ“ eingetreten ist, erteilt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Weisung zur Sicherung des Bahnübergangs. Danach darf der Triebfahrzeugführer mit mündlicher Zustimmung des Fahrdienstleiters weiterfahren.

* c) Wenn die PZB-Zwangsbremsung an einer anderen als der in den Unterabsätzen a) oder b) genannten Stelle eingetreten ist, darf der Triebfahrzeugführer mit mündlicher Zustimmung des Fahrdienstleiters weiterfahren.

Verständigung nicht möglich

(2) Wenn der Triebfahrzeugführer nach dem Anhalten den Fahrdienstleiter nicht verständigen kann, gilt Folgendes:

a) Wenn eine PZB-Zwangsbremsung den Zug auf der freien Strecke angehalten hat, darf der Triebfahrzeugführer in einem Fall nach Absatz (1) c) auf Sicht weiterfahren, bis er den Fahrdienstleiter verständigen kann, höchstens bis zum nächsten Hauptsignal.

b) Für die Weiterfahrt nach PZB-Zwangsbremsung an einem Lichtsignal mit weiß-gelb-weiß-gelb-weißem Mastschild gelten die Regeln in Ril 408.2455 * Abschnitt 2 Absatz (3).

(3) Im Streckenbuch können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.

❑

1 LZB-Übertragungsausfall

Ganzblockmodus

(1) Bei einem LZB-Übertragungsausfall im Ganzblockmodus darf der Zug signalgeführt weiterfahren. Hierzu muss der Triebfahrzeugführer 2000 m mit höchstens 160 km/h gefahren sein und alle Signale am Fahrweg beachtet haben; andernfalls muss er 2000 m mit höchstens 40 km/h zur Beobachtung der Signale weiterfahren. Er muss den Fahrdienstleiter verständigen.

Teilblockmodus

(2) 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 seines 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 10 und 10.1 erforderlich.

Halt vor Hauptsignal

(3) Wenn der Zug vor einem Hauptsignal hält und das Hauptsignal in Fahrtstellung ist, bleibt die Fahrstellung des Hauptsignals gültig. Wenn das Hauptsignal nicht in Fahrtstellung ist, wird ein Befehl 2, bei LZB-Halt weiterzufahren, ungültig.

Zug wieder anzeigegeführt

(4) 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.

Wenn der Fahrdienstleiter Fahren auf Sicht angeordnet hatte, bleibt dieser Auftrag gültig.

* 2 Weiterfahrt nach LZB-Halt am Standort eines Hauptsignals bei LZB-Fahrt

* Wenn der Zug an einer LZB-Blockstelle, deren Standort durch ein Hauptsignal gekennzeichnet ist, aufgrund eines LZB-Haltes zum Halten gekommen ist, gilt Folgendes:

* (1) Zeigt die Führerraumanzeige den LZB-Auftrag LZB-Fahrt (Vsoll 0 km/h) darf der Triebfahrzeugführer nur dann ab- oder weiterfahren, wenn der am Hauptsignal gezeigte Signalbegriff diesem LZB-Auftrag nicht widerspricht. Falls die LZB-Führerraumanzeige den LZB-Auftrag LZB-Fahrt und das am Standort der LZB-Blockstelle befindliche Hauptsignal den Signalbegriff Hp 0 zeigt, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter verständigen und nach dessen Anweisungen handeln.

(2) Der Fahrdienstleiter ordnet dem Triebfahrzeugführer mündlich an, die LZB mit dem LZB-Störschalter ab- und wieder einzuschalten. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter die Ausführung bestätigen. *

(3) Wenn in der Folge zur Entlassung aus der LZB die Bedienung der Befehlstaste erforderlich ist, muss der Triebfahrzeugführer beim Fahrdienstleiter einen Befehl 14.9 anfordern. *

(4) Anschließend erteilt der Fahrdienstleiter die Zustimmung zur Fahrt. *

❑

1 ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört oder ausgeschaltet

* (1) Auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 gelten bei den nachfolgend aufgezählten * Anlässen die Regeln in den Absätzen (2) bis (8).

- Die Funktionsprüfung des ETCS-Fahrzeuggerätes ist fehlerhaft verlaufen.
- Das ETCS-Display ist gestört.
- Eine Störung der Balisenantenne ist nicht behebbar.

* - Das ETCS-Fahrzeuggerät zeigt die ETCS-Betriebsart SF an.

- Der Triebfahrzeugführer muss das ETCS-Fahrzeuggerät zur Störungsbeseitigung vorübergehend ausschalten.

* *Hinweis: Bei Ausfall der ETCS-Funkübertragung gilt Abschnitt 2.*

* (2) Der Triebfahrzeugführer muss nach den Regeln seines Eisenbahn- * Verkehrsunternehmens ein Hilfsfahrzeug anfordern, wenn die Störung auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale eingetreten ist.

Hinweis: Wenn auch das NTC PZB/LZB gestört ist, gilt 408.2651.

* (3) Wenn der Triebfahrzeugführer mit dem Zug weiterfahren muss, gilt Folgendes:

Der Triebfahrzeugführer muss den Fahrdienstleiter verständigen und den Standort der Spitze des Zuges angeben. Wenn der Zug vor einem Hauptsignal, einem Signal Ne 14 oder einem Blockkennzeichen hält, 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. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter mitteilen, dass er wegen eines Anlasses nach Absatz (1) einen Befehl 10 benötigt, der ihm erlaubt in die ETCS-Betriebsart IS oder NP zu wechseln. Der Triebfahrzeugführer erhält Befehl 14.6. und Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Betriebsart IS oder NP“.

Beispiel

Vordruck 1 **von** 2

X	**14.6**	**Bleiben Sie halten.**

Vordruck 2 **von** 2

X	**10**	~~**Fahren Sie signalgeführt weiter/**~~ **Wählen Sie** ~~**ETCS-Level/**~~ **ETCS-Betriebsart** IS oder NP
	10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

Wenn der Triebfahrzeugführer diese Befehle erhalten hat, muss er das ETCS-Fahrzeuggerät neu starten.

Das Ergebnis des Neustarts muss er dem Fahrdienstleiter mitteilen.

* *Hinweis: Je nach Ergebnis weiter mit Absatz (4), (5), (6), (7) oder (8).*

ETCS-Betriebsart FS oder OS

* (4) Wenn der Triebfahrzeugführer die Störung beheben konnte und das ETCS- * Fahrzeuggerät in die ETCS-Betriebsart FS oder OS wechselt, darf er weiterfahren, nachdem er Befehl 14.35 erhalten hat.

Beispiel

X	14.35	**Befehl** ABCD-001 (Übermittlungscode des zurückzuziehenden Befehls) **ist zurückgezogen.**

ETCS-Betriebsart SR

(5) Wenn der Triebfahrzeugführer die Störung beheben konnte und das ETCS-Fahrzeuggerät die Betriebsart SR ankündigt, darf er weiterfahren, nachdem er vom Fahrdienstleiter Befehl 14.35 und Befehl 2 für die Weiterfahrt erhalten hat. *

Beispiel

1. Befehl:

X	14.35	**Befehl** ABCD-001 (Übermittlungscode des zurückzuziehenden Befehls) **ist zurückgezogen.**

2. Befehl:

X	2	**Sie dürfen – ~~vorbeifahren~~ – weiterfahren nach ~~Vorbeifahrt~~ / ~~TR~~ – ~~am~~ / ~~an~~ / in**		
		Signal usw.	**Bezeichnung / km**	**Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst**
			km 56,2	
	2.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.		
X	13	**Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen** km 56,2 **und** ETCS-Bk 22A **entbunden.**		

Grenzsignal

(6) Wenn der Triebfahrzeugführer die Störung beheben konnte und der Zug vor einem Grenzsignal am Ende einer ETCS-Strecke mit ETCS-Level 2 hält, muss der Triebfahrzeugführer sinngemäß nach Abschnitt 4 Absatz (1) oder Absatz (2) handeln und darf weiterfahren, nachdem er Befehl 14.35 erhalten hat. * * * * *

ETCS-Level NTC PZB/LZB

(7) Wenn der Triebfahrzeugführer die Störung beheben konnte und beim ETCS-Startlauf ETCS-Level NTC PZB/LZB wählen muss, gilt Folgendes: * * *

- Der Triebfahrzeugführer erhält Befehl 14.35, Befehl 10 mit dem Wortlaut „Fahren Sie signalgeführt weiter“ und Befehl 10.1. * *
- Wenn das führende Fahrzeug nicht über PZB/LZB verfügt, erhält der Triebfahrzeugführer Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level 0“ und Befehl 10.1 Wenn der Triebfahrzeugführer die Befehle 10 und 10.1 erhalten hat, muss er ETCS-Level 0 wählen und in der ETCS-Betriebsart UN weiterfahren. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h. * * * * * *

ETCS-Betriebsart IS oder NP

(8) Wenn der Triebfahrzeugführer die Störung nicht beheben konnte und das ETCS-Fahrzeuggerät in ETCS-Betriebsart IS oder NP schalten musste, gilt Folgendes: * * *

- In der ETCS-Betriebsart IS muss der Triebfahrzeugführer, wenn möglich, die PZB aktivieren. Er darf weiterfahren, nachdem er vom Fahrdienstleiter Befehl 14.35, Befehl 10 und Befehl 10.1 für die Weiterfahrt als signalgeführter Zug erhalten hat. *

* - In der ETCS-Betriebsart NP darf der Triebfahrzeugführer nicht weiterfah-
* ren.

Beispiel

1. Befehl:

X	14.35	Befehl ABCD-001 ist zurückgezogen. (Übermittlungscode des zurückzuziehenden Befehls)

2. Befehl:

Vordruck 1 von 2

X	10	Fahren Sie signalgeführt weiter/ ~~Wählen Sie ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart~~
X	10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

Vordruck 2 von 2

X	2	Sie dürfen – vorbeifahren – ~~weiterfahren nach~~ Vorbeifahrt / ~~TR~~ – ~~am~~ / an / ~~in~~		
		Signal usw.	Bezeichnung / km	Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst
		Ne 14	22A63	Bf Rechtsheim
	2.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.		

Bei der Weiterfahrt als signalgeführter Zug gilt:

- Mit wirksamer PZB darf der Zug auf Strecken mit Hauptsignalen mit der für signalgeführte Züge zulässigen Geschwindigkeit fahren.
- Ohne wirksame PZB darf der Zug auf Strecken mit Hauptsignalen mit der für signalgeführte Züge zulässigen Geschwindigkeit, höchstens mit 50 km/h fahren.
- Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale darf der Zug mit der für signalgeführte Züge zulässigen Geschwindigkeit, höchstens mit 40 km/h fahren. Dabei muss der Triebfahrzeugführer so vorsichtig fahren, dass er vor Signalen Ne 14 anhalten kann. An Signalen Ne 14 darf der Triebfahrzeugführer nur auf Befehl vorbeifahren.

Hinweis: Die Betriebszentrale gibt dem Triebfahrzeugführer den Bahnhof bekannt, bis zu dem der Zug weiterfahren darf.

2 Ausfall der ETCS-Funkübertragung

Wenn ein Zug infolge eines Ausfalls der ETCS-Funkübertragung zum Halten kommt gilt Folgendes:

(1) Wenn der Zug sich auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale befindet, muss der Triebfahrzeugführer beim Fahrdienstleiter einen Befehl 2 zur Vorbeifahrt bei ETCS-Halt anfordern.

(2) Wenn sich der Zug auf einer Strecke mit ETCS und Hauptsignalen befindet, muss sich der Triebfahrzeugführer beim Fahrdienstleiter bei ETCS-Halt melden und mitteilen, ob das führende Fahrzeug über PZB/LZB verfügt.

* - Wenn das führende Fahrzeug über PZB/LZB verfügt, erhält der Triebfahr-
* zeugführer Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level NTC PZB/LZB“ und Befehl 10.1 oder Befehl 2 zur Vorbeifahrt am ETCS-Halt.
* Wenn der Triebfahrzeugführer die Befehle 10 und 10.1 erhalten hat, muss

er ETCS-Level „NTC PZB/LZB“ wählen bzw. die Rückfallebene PZB/LZB aktivieren.

- Wenn das führende Fahrzeug nicht über PZB/LZB verfügt, erhält der Triebfahrzeugführer Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level 0“ und Befehl 10.1 oder Befehl 2 zur Vorbeifahrt am ETCS-Halt. Wenn der Triebfahrzeugführer die Befehle 10 und 10.1 erhalten hat, muss er ETCS-Level 0 wählen und in der ETCS-Betriebsart UN weiterfahren. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h. *

  Der Zug darf in eine Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale nicht einfahren.

Hinweis: Bei einem fahrzeugseitigen Ausfall entscheiden die Betriebszentrale und die Leitstelle des EVU über den weiteren Einsatz des Fahrzeuges.

3 Automatischer Levelwechsel vor Zufahrtsicherungssignal hat nicht stattgefunden

(1) Wenn ein führendes Fahrzeug mit ETCS ausgerüstet ist, aber vor einem Zufahrtsicherungssignal ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 2 nicht stattgefunden hat, gilt Folgendes:

1. Der Triebfahrzeugführer muss den Fahrdienstleiter verständigen. Der Fahrdienstleiter beauftragt den Triebfahrzeugführer mit Befehl 10, ETCS-Level 2 zu wählen.

Beispiel

X	10	~~Fahren Sie signalgeführt weiter~~/ Wählen Sie ETCS-Level/ ~~ETCS-Betriebsart~~ 2
	10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

2. Wenn der Triebfahrzeugführer Befehl 10 erhalten hat, muss er ETCS-Level 2 wählen. Wenn er ETCS-Level 2 nicht wählen konnte, gelten die Regeln in Abschnitt 1. Wenn der Triebfahrzeugführer ETCS-Level 2 wählen konnte, wechselt das ETCS-Fahrzeuggerät in die ETCS-Betriebsart TR. Der Triebfahrzeugführer muss zur Weiterfahrt einen Befehl 2 anfordern.

Beispiel

X	2	Sie dürfen – ~~vorbeifahren~~ – weiterfahren nach ~~Vorbeifahrt~~ / TR – ~~am~~ / ~~an~~ / in		
		Signal usw.	Bezeichnung / km	Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst
			km 23,4	Bf Beheim

3. Wenn der Triebfahrzeugführer den Befehl 2 erhalten hat, muss er „Start“ betätigen. Wenn ETCS ihm anschließend Betriebsart SR ankündigt, muss er den Fahrdienstleiter verständigen. Der Fahrdienstleiter erteilt ihm Befehl 2 zur Vorbeifahrt an der ETCS-Blockstelle.

Beispiel

X	2	Sie dürfen – vorbeifahren – ~~weiterfahren~~ ~~nach~~ ~~Vorbeifahrt~~ / ~~TR~~ – ~~am~~ / an / ~~in~~	
		Signal usw.	Bezeichnung / km	Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst
		ETCS-Bk	01P302	Bf Erfurt
X	13	Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen Erfurt und Großbremb entbunden.		

Wenn der Triebfahrzeugführer den Befehl 2 zur Vorbeifahrt an der ETCS-Bk erhalten hat, darf er die ETCS-Betriebsart SR bestätigen, Override EOA aktivieren und an der ETCS-Blockstelle vorbeifahren.

4 Automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB hat nicht stattgefunden

Grenzsignal

(1) Wenn am Ende einer ETCS-Strecke ein Levelwechsel nach NTC PZB/LZB vor dem Grenzsignal nicht stattgefunden hat, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter verständigen. Der Fahrdienstleiter erteilt Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level NTC PZB/LZB“ und Befehl 10.1. Der Triebfahrzeugführer muss vor dem ersten nicht mit Signal Ne 14 gekennzeichneten Hauptsignal anhalten, wenn das ETCS-Fahrzeuggerät trotz manueller Levelwahl weiterhin den ETCS-Level 2 anzeigt.

Beispiel

X	10	~~Fahren Sie signalgeführt weiter~~/ Wählen Sie ETCS-Level/ ~~ETCS-Betriebsart~~ NTC PZB/LZB
X	10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

Manueller Levelwechsel hat nicht stattgefunden

* * (2) Wenn ein manueller Levelwechsel nach ETCS-Level 0 nicht stattgefunden hat und das ETCS-Fahrzeuggerät in einer Textmeldung anzeigt, dass die PZB fehlt und ein Befehl erforderlich ist, gilt Folgendes:

a) Der Triebfahrzeugführer muss anhalten und dem Fahrdienstleiter seinen Standort und die fehlende PZB melden.

b) Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter mitteilen, dass kein Levelwechsel nach ETCS-Level 0 stattgefunden hat.

c) Der Fahrdienstleiter teilt dem Triebfahrzeugführer mit, bis zu welchem Bahnhof er in ETCS-Level 0 weiterfahren darf. Zur Weiterfahrt in ETCS-Level 0 erteilt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level 0“ und Befehl 10.1.

d) Wenn der Triebfahrzeugführer den Befehl erhalten hat, muss er ETCS-Level 0 wählen und in der ETCS-Betriebsart UN weiterfahren.

e) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.

f) Der Befehl wird ungültig, wenn bei der Weiterfahrt ein Levelwechsel nach ETCS-Level 1 oder 2 stattfindet.

Manueller Levelwechsel hat stattgefunden

* * * * (3) Wenn ein manueller Levelwechsel nach ETCS-Level 0 stattgefunden hat und das ETCS-Fahrzeuggerät bei der Weiterfahrt in einer Textmeldung anzeigt, dass die PZB fehlt oder dass die PZB fehlt und für die Weiterfahrt ein Befehl erforderlich ist, darf der Triebfahrzeugführer weiterfahren.

5 Automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 0 hat stattgefunden

Keine Textmeldung

(1) Wenn ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 0 stattgefunden hat und keine Textmeldung angezeigt wird, muss der Triebfahrzeugführer die Betriebszentrale verständigen. Die Betriebszentrale teilt dem Triebfahrzeugführer mit, bis zu welchem Bahnhof er in ETCS-Level 0 weiterfahren darf. *

Textmeldung wegen fehlender PZB

(2) Wenn ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 0 stattgefunden hat und in einer Textmeldung anzeigt wird, dass die PZB fehlt, muss der Triebfahrzeugführer die Betriebszentrale verständigen. Die Betriebszentrale teilt dem Triebfahrzeugführer mit, bis zu welchem Bahnhof er in ETCS-Level 0 weiterfahren darf. *

Textmeldung wegen fehlender PZB und Befehl

(3) Wenn ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 0 stattgefunden hat und in einer Textmeldung anzeigt wird, dass die PZB fehlt und für die Weiterfahrt ein Befehl erforderlich ist, gilt Folgendes: *

a) Der Triebfahrzeugführer muss anhalten und dem Fahrdienstleiter seinen Standort und die fehlende PZB melden.

b) Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter mitteilen, dass ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 0 stattgefunden hat.

c) Der Fahrdienstleiter teilt dem Triebfahrzeugführer mit, bis zu welchem Bahnhof er in ETCS-Level 0 weiterfahren darf. Zur Weiterfahrt in ETCS-Level 0 erteilt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 10 mit dem Wortlaut „Fahren Sie signalgeführt weiter“ und Befehl 10.1.

d) Wenn der Triebfahrzeugführer den Befehl erhalten hat, darf er in der ETCS-Betriebsart UN weiterfahren.

e) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.

f) Der Befehl wird ungültig, wenn bei der Weiterfahrt ein Levelwechsel nach ETCS-Level 1 oder 2 stattfindet.

6 ETCS-Streckeneinrichtung gestört

Bei gestörter ETCS-Streckeneinrichtung darf die Betriebszentrale auf Strecken, die mit Hauptsignalen ausgerüstet sind, anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren.

(1) Wenn das führende Fahrzeug über ETCS-Level NTC PZB/LZB verfügt, gilt Folgendes:

- Wenn ein automatischer Levelwechsel nicht stattfindet, muss sich der Triebfahrzeugführer beim Fahrdienstleiter bei ETCS-Halt melden.
- Der Triebfahrzeugführer erhält Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level NTC PZB/LZB“. Wenn der Triebfahrzeugführer den Befehl erhalten hat, muss er ETCS-Level „NTC PZB/LZB“ wählen.
- Der Befehl wird ungültig, wenn bei der Weiterfahrt ein Levelwechsel nach ETCS-Level 1 oder 2 stattfindet.

(2) Wenn das führende Fahrzeug nicht über ETCS-Level NTC PZB/LZB verfügt, gilt Folgendes:

- Der Triebfahrzeugführer muss sich bei ETCS-Halt beim Fahrdienstleiter melden.

- Der Triebfahrzeugführer erhält Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level 0“.
- Wenn der Triebfahrzeugführer den Befehl erhalten hat, muss er ETCS-Level 0 wählen und in der ETCS-Betriebsart UN weiterfahren.
- Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.
- Der Befehl wird ungültig, wenn bei der Weiterfahrt ein Levelwechsel nach ETCS-Level 1 oder 2 stattfindet.

7 Lesefehler Balise

Wenn im ETCS-Level 0 oder ETCS-Level NTC PZB/LZB eine Zwangsbremsung in Verbindung mit der Textmeldung „Balisenlesefehler“ eingetreten ist, darf der Triebfahrzeugführer weiterfahren und muss nach Möglichkeit den Fahrdienstleiter verständigen.

8 Nicht angekündigter Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB

Wenn nach einem Wechsel nach ETCS-Level 2 ein nicht angekündigter Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB stattfindet, muss der Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeit des Zuges auf 40 km/h verringern und 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

❑

zur Modulübersicht

1 Offene Schranken

Wenn der Triebfahrzeugführer unerwartet offene Schranken oder Halbschranken bemerkt, muss er Signal Zp 1 geben. Wenn er erkennt, dass am Bahnübergang ein Zusammenprall droht, muss er sofort eine Schnellbremsung durchführen. Er muss die Unregelmäßigkeit dem Fahrdienstleiter melden.

2 Bahnübergang sichern

Ergänzung

Allgemeine Regeln

(1) Der Triebfahrzeugführer muss einen Bahnübergang in folgenden Fällen sichern:

a) Der Fahrdienstleiter hat die Sicherung durch Befehl 8 angeordnet.

b) Richtlinie 301 schreibt die Sicherung vor.

* c) Das ETCS-Fahrzeuggerät zeigt das Symbol  an.

d) Der Zug hat zwischen dem Signal Bü 2 oder Bü 3 und dem Bahnübergang gehalten oder ist langsamer als 20 km/h gefahren.

Diese Sicherung ist in folgenden Fällen nicht erforderlich: 408.2671 2 (9)

1. Ein Zug hat bei einer Anlage mit Signal Bü 2 ausschließlich an einem Bahnsteig planmäßig gehalten und zwischen dem Zug und dem Bahnübergang zeigt ein Überwachungssignal oder Überwachungssignalwiederholer Signal Bü 1.
2. Ein Zug hat bei einer Anlage mit Signal Bü 2 zwischen Signal Bü 2 und dem Bahnübergang ausschließlich wegen Haltstellung eines Hauptsignals
   - gehalten oder
   - ist langsamer als 20 km/h gefahren

   und bei der Weiterfahrt zeigt ein Überwachungssignalwiederholer in unmittelbarer Nähe des Hauptsignals Signal Bü 1.
3. Ein Zug hat bei einer Anlage mit Signal Bü 3 zwischen Signal Bü 3 und dem Bahnübergang ausschließlich an einem Bahnsteig planmäßig gehalten.
4. Ein Zug hat bei einer Anlage mit Signal Bü 3 zwischen Signal Bü 3 und dem Bahnübergang ausschließlich wegen Haltstellung eines Hauptsignals
   - gehalten oder
   - ist langsamer als 20 km/h gefahren

   und zur Weiterfahrt wird eine Fahrtstellung, Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 gezeigt.

Mehrere Bahnübergänge sichern

(2) Ist vor dem nach Absatz (1) zu sichernden Bahnübergang zusätzlich zur Bü-Kennzeichentafel eine Bü-Ankündetafel aufgestellt, muss der Triebfahrzeugführer

a) alle folgenden Bahnübergänge sichern, vor denen zusätzlich zur Bü-Kennzeichentafel eine Bü-Ankündetafel aufgestellt ist und

b) den nächsten Bahnübergang sichern, vor dem eine Bü-Kennzeichentafel aufgestellt ist.

Dies gilt auch, wenn vor diesen Bahnübergängen Überwachungssignale Signal Bü 1 zeigen.

Streckenbuch

(3) Im Streckenbuch können abweichende Regelungen enthalten sein.

Anhalten

(4) Der Triebfahrzeugführer muss vor dem Bahnübergang anhalten, auch wenn die Schrankenbäume gesenkt sind oder die Straßensignale rot blinken oder leuchten.

Eingeschlossene Wegebenutzer

(5) Wenn der Triebfahrzeugführer feststellt, dass Wegebenutzer zwischen den Schranken eingeschlossen sind, gilt Folgendes:

a) Bei Bahnübergängen mit Ausfahrschrankenöffnungsschalter (AOS) muss er die Ausfahrschranken öffnen und, nachdem die Wegebenutzer den Bahnübergang verlassen haben, wieder schließen. Wenn er bei einem Bahnübergang mit Überwachungssignal anschließend ein Signal Bü 1 aufnehmen kann, muss er den Bahnübergang nicht nach den Absätzen (6) bis (8) sichern.

Bahnübergänge mit Ausfahrschrankenöffnungsschalter sind im Streckenbuch genannt.

b) Bei Bahnübergängen ohne Ausfahrschrankenöffnungsschalter muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter verständigen.

Technisch sichern

408.2671 2 (10)

(6) Bei technischer Sicherung gilt Folgendes:

a) Der Triebfahrzeugführer muss den Bahnübergang technisch sichern. Die technische Sicherung muss er wie folgt einschalten:

1. Bedienen der Hilfseinschalttaste (HET):

   - Das erste Fahrzeug muss vor dem Standort der HET halten.
   - Der Triebfahrzeugführer muss die am befahrenen Gleis - vom Zug aus gesehen - vor dem Bahnübergang befindliche HET bedienen.

2. Automatisches Einschalten durch Befahren einer Zugeinwirkungsstelle:

Zum automatischen Einschalten muss der Triebfahrzeugführer mit dem ersten Fahrzeug bis an das Schild „Automatik HET“ heranfahren.

b) Der Triebfahrzeugführer darf 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 Unwirksamkeitstaste (UT) an diesem Bahnübergang angeordnet sein.

Technisch sichern nicht möglich

408.2481 8 (1)

408.2341A01 2 (2)s

(7) Wenn der Triebfahrzeugführer die technische Sicherung nach Absatz (6) nicht einschalten kann, muss er vor der Weiterfahrt die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 warnen. Bei einem geschobenen Zug muss der Mitarbeiter auf dem Fahrzeug an der Spitze die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 warnen. Danach darf der Triebfahrzeugführer mit Schrittgeschwindigkeit auf den Bahnübergang

fahren. Wenn das erste Fahrzeug die Straßenmitte erreicht hat, muss er den Bahnübergang schnellstens räumen.

Besonderheit bei geschlossenen Schranken

(8) Wenn bei einem Bahnübergang mit Schranken bei Annäherung die Schranken bereits geschlossen sind und der Triebfahrzeugführer nach dem Anhalten festgestellt hat, dass keine Hilfseinschalttaste vorhanden ist oder sich keine Bedienungsstelle am Bahnübergang befindet, darf er den Bahnübergang befahren. Er muss dabei die Schranken beobachten. Wenn sich die Schranken öffnen, bevor das erste Fahrzeug die Straßenmitte erreicht hat, muss der Triebfahrzeugführer die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 warnen.

Melden

* (9) Wenn ein Überwachungssignal oder ein Überwachungssignalwiederholer Signal Bü 0 zeigt, muss der Triebfahrzeugführer dies dem Fahrdienstleiter melden, es sei denn, die Sicherung des Bahnübergangs ist gemäß Absatz (1) d) nicht erforderlich.

* (10) Wenn ein Triebfahrzeugführer bei einem Bahnübergang mit Hilfseinschalttaste (HET) die HET nach den Regeln in Absatz (6) nicht bedienen konnte, muss er dies dem Fahrdienstleiter melden.

zur Modulübersicht

*

zu 408.2671 Abschnitt 2 und
zu FV-NE § 48 Absatz (2)

Bahnübergang sichern

Ergänzung:

Bei geschobenen Fahrten übernimmt der Mitarbeiter an der Spitze der Fahrt die Aufgaben des Triebfahrzeugführers zum Sichern des Bahnübergangs.

Geschobene Fahrt

❑

zur Modulübersicht

1 Bremsen bei Gefahr

Wenn der Triebfahrzeugführer erkennt, dass eine Gefahr droht, die durch Anhalten des Zuges abgewendet oder gemindert werden kann, ist sofort eine Schnellbremsung oder Notbremsung durchzuführen. Bei ungenügender Bremswirkung muss mit allen Mitteln versucht werden, erreichbare Handbremsen anzuziehen. Das Gleiche gilt, wenn der Triebfahrzeugführer Signal Zp 5 gibt.

2 Bremsen aus dem Zug

(1) Wenn die Druckluftbremse aus dem Zug betätigt wird, muss der Triebfahrzeugführer die Bremsung sofort unterstützen. **Bremsung unterstützen**

(2) Für das Überbrücken der Notbremse gilt Folgendes: **Notbremse überbrücken**

a) Wenn in einem Zug mit wirksamer Notbremsüberbrückung eine Notbremse betätigt wird, muss der Triebfahrzeugführer die Bremsung unterstützen, wenn er außerhalb eines Tunnels oder am nächsten planmäßigen Halt innerhalb eines Tunnels zum Halten kommt. Andernfalls muss er die Notbremsung überbrücken und höchstens mit der im Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit weiterfahren. Bei ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale darf der Triebfahrzeugführer bei überbrückter Notbremse mit höchstens 140 km/h weiterfahren. Danach muss er so anhalten, dass sein Zug außerhalb des Tunnels oder am nächsten planmäßigen Halt innerhalb des Tunnels zum Halten kommt.

Wenn die Notbremse an einem Bahnsteig betätigt wird, an dem der Zug gehalten hat, muss der Triebfahrzeugführer 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 muss der Triebfahrzeugführer 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, muss er diese nochmals überbrücken.

* * * b) Der Triebfahrzeugführer muss Reisende über eine Notbremsüberbrückung informieren. Dies ist nicht erforderlich, wenn die Reisenden beim Betätigen der Notbremse durch eine automatische Durchsage informiert werden.

Anschließend muss er den Fahrdienstleiter verständigen.

c) Der Triebfahrzeugführer wird vom Zugbegleiter umgehend darüber verständigt, in welchen Wagen und aus welchem Grund die Notbremse betätigt wurde.

d) Bei Zügen ohne Zugbegleitpersonal muss der 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, muss der 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, ist unverzüglich der Fahrdienstleiter zu 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, ist wie folgt zu verfahren:

Es ist die Betriebszentrale zu verständigen. 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 mündliche Weisung des Zugbegleiters an den Triebfahrzeugführer weiterfahren oder es ist die Weisung der Betriebszentrale einzuholen.

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

(1) Wenn nach dem Ausfall von Bremseinrichtungen die Mindestbremshundertstel nicht mehr erreicht werden, muss der Triebfahrzeugführer die Weisung der Betriebszentrale einholen.

Wenn der Triebfahrzeugführer die Betriebszentrale nicht verständigen kann, darf der Zug bis zum nächsten Haltbahnhof fahren. Bei der Fahrt muss der Triebfahrzeugführer die zulässige Geschwindigkeit des Zuges nach den Vorgaben seines Eisenbahnverkehrsunternehmens ermäßigen.

(2) Wenn die Druckluftbremse eines Zuges nicht mehr ordnungsgemäß bedient werden kann, muss der Triebfahrzeugführer nach dem Halten eine Feststellbremse anziehen und prüfen, ob die Druckluftbremse wirkt.

(3) Wenn der Zug bei wirkender Druckluftbremse länger als 60 Minuten hält und die Nachspeisung der Hauptluftleitung nicht gewährleistet ist, muss der Triebfahrzeugführer entsprechend der maßgebenden Neigung Feststellbremsen anziehen.

❑

1 Pfeifeinrichtung

Wenn der Triebfahrzeugführer eine Störung der Pfeifeinrichtung feststellt, muss er die Geschwindigkeit des Zuges auf 80 km/h herabsetzen. Vor Bahnübergängen, vor denen zu pfeifen ist, muss er anhalten. Er darf die Bahnübergänge unter Beobachtung des Verkehrs mit Schrittgeschwindigkeit befahren. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat, muss er mit dem Zug den Bahnübergang schnellstens räumen. Die Störung muss er der Betriebszentrale melden.

2 Sicherheitsfahrschaltung

Wenn der Triebfahrzeugführer des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges eine Störung der Sicherheitsfahrschaltung, der Fahr- und Stillstandsüberwachungseinrichtung oder der Einrichtung zum selbsttätigen Anhalten des Fahrzeugs feststellt, muss er 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

Wenn der Triebfahrzeugführer das Fahrzeug an der Spitze des Zuges ausnahmsweise nicht vom vorderen Führerraum aus bedienen kann, darf er den Zug mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h fahren, wenn er das Fahrzeug vom hinteren Führerraum aus bedienen kann und sich im vorderen Führerraum ein Mitarbeiter befindet, der den Zug anhalten kann. Der Triebfahrzeugführer muss die Störung der Betriebszentrale melden.

* 4 Führerraumanzeige des Fahrplans oder der La-Angaben

* Wenn die Führerraumanzeige des Fahrplans oder der La-Angaben ausfällt, gilt Folgendes:

* (1) Der Triebfahrzeugführer muss den Zug anhalten.

* (2) Der Triebfahrzeugführer muss die Leitstelle seines Eisenbahnverkehrsunternehmens und die Betriebszentrale verständigen. Die Betriebszentrale kann die Weiterfahrt mit oder ohne Fahrplan-Mitteilung anordnen.

* (3) Wenn der Triebfahrzeugführer auf Anordnung der Betriebszentrale mit Fahrplan-Mitteilung weiterfährt, müssen ihm gültige La-Angaben vorliegen.

* (4) Wenn der Triebfahrzeugführer auf Anordnung der Betriebszentrale ohne Fahrplan-Mitteilung weiterfährt, muss er die Spalte „40 km/h“ des Ersatzfahrplans anwenden.

* (5) Wenn der Triebfahrzeugführer weder die Leitstelle seines Eisenbahnverkehrsunternehmens noch die Betriebszentrale erreichen kann, darf er unter folgenden Voraussetzungen weiterfahren:

* 1. Dem Triebfahrzeugführer müssen die gültigen La-Angaben vorliegen.

* 2. Der Triebfahrzeugführer muss die Spalte 40 km/h des Ersatzfahrplans anwenden.

3. Der Triebfahrzeugführer darf nur bis zu einem Bahnhof weiterfahren, auf dem er die Betriebszentrale erreichen kann. * *

5 Schlusssignal nicht vollständig

Wenn der Triebfahrzeugführer, nachdem der Zug vorbereitet ist, feststellt, dass bei einem Reisezug als Schlusssignal nur ein Zeichen vorhanden ist, darf - wenn er das Schlusssignal nicht vervollständigen kann - der Zug mit einem Zeichen des Schlusssignals bis zum Endbahnhof fahren.

6 Nachtzeichen des Spitzensignals nicht in Ordnung

erloschen

(1) Wenn der Triebfahrzeugführer feststellt, dass das Nachtzeichen des Spitzensignals an seinem Zug erloschen ist, muss er den Zug anhalten und zwar

a) sofort, wenn Dunkelheit oder unsichtiges Wetter herrscht und es im Streckenbuch bestimmt ist,

b) auf dem nächsten Bahnhof in den übrigen Fällen.

Nachdem sein Zug hält, muss der Triebfahrzeugführer die Unregelmäßigkeit dem Fahrdienstleiter melden.

Er muss versuchen, das Nachtzeichen in Ordnung zu bringen. Dies gilt auch, wenn der Fahrdienstleiter den Zug angehalten hat.

Wenn der Triebfahrzeugführer das Nachtzeichen nicht in Ordnung bringen kann, muss er dem Fahrdienstleiter mitteilen, ob das Nachtzeichen erloschen oder unvollständig ist.

Bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter darf der Triebfahrzeugführer mit erloschenem Nachtzeichen nicht weiterfahren.

unvollständig

(2) Wenn der Triebfahrzeugführer feststellt, dass das Nachtzeichen des Spitzensignals an seinem Zug unvollständig ist, muss er den Zug anhalten und zwar

a) auf dem nächsten Bahnhof, wenn Dunkelheit oder unsichtiges Wetter herrscht und es im Streckenbuch bestimmt ist,

b) auf dem nächsten Haltbahnhof in allen übrigen Fällen.

Nachdem der Zug hält, muss der Triebfahrzeugführer die Unregelmäßigkeit dem Fahrdienstleiter melden.

Er muss versuchen, das Nachtzeichen in Ordnung zu bringen. Dies gilt auch, wenn der Fahrdienstleiter den Zug angehalten hat.

Wenn der Triebfahrzeugführer das Nachtzeichen nicht in Ordnung bringen kann, muss er dies dem Fahrdienstleiter mitteilen. Er darf bis zu dem Bahnhof weiterfahren, auf dem das Signal in Ordnung gebracht werden kann.

Der Fahrdienstleiter kann dem Triebfahrzeugführer für die Weiterfahrt bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter auf Nebenbahnen Weisungen durch Befehle 12 – Grund Nr. 42 - und 14 erteilen.

❑

1 Allgemeines

(1) Wird in den nachfolgenden Regelungen der Modulgruppe 61 der Begriff Triebfahrzeug verwendet, so gelten die Regelungen für Steuerwagen sinngemäß.

Anwendungsbereich Steuerwagen

(2) Die Betriebsanweisungen für die Triebfahrzeuge sind zu beachten. Darin können abweichende und weitere Regelungen zum Führen des einzelnen Triebfahrzeuges gegeben sein.

Betriebsanweisungen

Ergänzung

(3) Bevor Triebfahrzeuge bewegt werden, ist sicherzustellen, dass keine weiteren Arbeiten in oder an Fahrzeugen mehr ausgeführt werden.

Triebfahrzeug bewegen

(4) Zum Wechseln des Führerraumes oder der Steuerungsart (z. B. bei der Umschaltung auf Fernsteuerung oder Mehrfachsteuerung) sind die Schalteinrichtungen – auch für die Nachrichtenübermittlung und andere Funktionen – umzuschalten und gegen unbefugte Eingriffe zu sichern.

Wechsel des Führerraums oder der Steuerungsart

(5) Das Triebfahrzeug und dessen Einrichtungen sind pfleglich zu behandeln.

Umgang

(6) Eigenmächtige Änderungen am Fahrzeug und an seinen Teilen sind verboten.

Eigenmächtige Änderungen

* Es ist verboten, die Sicherheitsfahrschaltung für die Fahrt – außer bei Störungen – unwirksam zu machen.

(7) Triebfahrzeugführer sind befugt, den Ihnen zur Arbeitsleistung oder zur Ausbildung zugeteilten Personen sowie anderen Mitfahrenden im Führerraum Aufträge zu erteilen.

Aufträge erteilen

(8) Das seitliche Hinauslehnen aus dem Führerraum darf nur erfolgen, wenn es zum Beobachten des Triebfahrzeuges, des Zuges, der Rangiereinheit, des Gleisbereiches oder der Signale notwendig ist. Dabei ist stets auf den Abstand zu Teilen der Umgebung zu achten.

Seitliches Hinauslehnen

Bei der Vorbeifahrt an Engstellen, an denen der seitliche Sicherheitsabstand von 0,5 m ausnahmsweise nicht eingehalten wird, darf sich nicht aus einem Triebfahrzeug hinausgelehnt werden. Masten, Bauwerke und ähnliche Hindernisse, die aus betriebstechnischen Gründen so dicht neben dem Gleis stehen, sind üblicherweise mit einer Sicherheitsmarkierung mit gelb-schwarzen Streifen gekennzeichnet.

(9) Die Türen der Führerräume müssen während der Fahrt grundsätzlich geschlossen gehalten werden.

Türen geschlossen halten

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

2 Triebfahrzeuge übernehmen und übergeben

Verantwortung für das Triebfahrzeug

(1) Der Triebfahrzeugführer ist von der Übernahme bis zur Übergabe für das Triebfahrzeug verantwortlich. *

Nachweis der Übergabe und Übernahme

(2) Die Übergabe des Triebfahrzeugs sowie Besonderheiten im Dienstverlauf vom Triebfahrzeugführer sind in dafür bestimmte Unterlagen zu dokumentieren. * * *

Ergänzung

Der Triebfahrzeugführer muss bei der Übernahme eines Triebfahrzeuges die Eintragungen zur Kenntnis zu nehmen. *

Triebfahrzeug übergeben

(3) Wenn dem abzulösenden Triebfahrzeugführer der Ablöser nicht bekannt ist, hat er sich dessen Triebfahrzeugführerschein mit zugehöriger Zusatzbescheinigung oder Eisenbahnfahrzeug-Führerschein mit zugehörigem Beiblatt vorlegen zu lassen. Dies entfällt, wenn aufgrund betrieblicher Abläufe kein unmittelbarer Kontakt zum Ablöser besteht. Es ist dann aber besonders auf den routinemäßigen Ablauf der Übergabe zu achten. Im Zweifelsfall ist die auftraggebende Stelle zu verständigen.

DBINFRA.1101Z01

Triebfahrzeug übernehmen

Ergänzung

(4) Der übernehmende Triebfahrzeugführer hat zu prüfen oder sich zu informieren, ob das ihm zugeteilte Triebfahrzeug einsatzfähig ist. *

Einem Berechtigten oder Beauftragten das Führen des Triebfahrzeugs überlassen

Ergänzung

(5) Der Triebfahrzeugführer hat die selbstständige Führung des Triebfahrzeugs einem dazu berechtigten Vorgesetzten oder besonders Beauftragten auf dessen Anordnung zu überlassen, nachdem er diesen auf etwaige Besonderheiten des Triebfahrzeugs oder des Zuges hingewiesen hat. In diesem Fall wird der Triebfahrzeugführer von seiner Verantwortung für die Fahrt frei.

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

3 Grundsätze des Fahrbetriebes

Wirtschaftliche Fahrweise

(1) Durch wirtschaftliche Fahrweise wird zur Verringerung des Energieverbrauchs sowie der Betriebs- und Instandhaltungskosten beigetragen. Voraussetzung hierfür sind Kenntnisse des Triebfahrzeugführers über das Triebfahrzeug, die Fahrtechnik, die Streckenverhältnisse, die vorgegebenen Fahrzeiten und die Besonderheiten im Lauf- und Bremsverhalten des Zuges.

Für die Beharrungsfahrt sind die aufgrund der Streckenverhältnisse, der vorgegebenen Fahrzeiten und des Laufverhaltens des Zuges erforderlichen Zugkräfte einzustellen. Während der Beharrungsfahrt sind die Bewegungsenergie des Zuges und die Streckenverhältnisse zur Energieeinsparung zu nutzen.

Die aufgrund des Fahrplans oder der Vorgaben aus der LZB zulässige Geschwindigkeit muss nicht gefahren werden, wenn erkannt wird, dass die Fahrplanlage eines Zuges dies nicht erfordert. Dies ist insbesondere bei LZB-geführten Zügen durch gezielten Eingriff in die Vorgaben der Automatischen Fahr- und Bremssteuerung (AFB) zu beachten.

Ein Zug sollte beim Befahren eines Gefälles nicht durch das Zuschalten der Antriebsleistung zusätzlich beschleunigen, wenn es aufgrund des Fahrplans nicht erforderlich ist. Topografische Gegebenheiten der befahrenen Strecke sind zu nutzen, um die Geschwindigkeit des Zugs vor Beginn eines vorhersehbaren Bremsvorganges bereits zu vermindern.

Sicherheit und Pünktlichkeit des Betriebes haben jedoch Vorrang vor der Wirtschaftlichkeit. Es ist daher im Zweifelsfall aktiv mit Fahrdienstleitern und Streckendisponenten zu kommunizieren, wenn beabsichtigt wird, mit Hilfe der genannten Möglichkeiten Fahrzeitreserven zur Einsparung von Energie zu nutzen.

Ungünstige Verhältnisse

(2) Bei ungünstigen Verhältnissen (z. B. Nebel, Regen, Schnee, Laubfall) ist die Fahrweise den verlängerten Bremswegen anzupassen.

Überwachung des Triebfahrzeugs

(3) Alle Anzeige- und Überwachungseinrichtungen sind zu beobachten.

Auf den Lauf des Triebfahrzeugs und die Arbeitsweise der Energieversorgungs-, Antriebs-, Kraftübertragungs- und Hilfseinrichtungen ist zu achten (Geräusche, Rauch und Geruch).

Sicherheitsfahrschaltung (Sifa)

(4) Die Sifa ist, sofern im Triebfahrzeug vorhanden, bei Zug- und Rangierfahrten einzuschalten. Der Sifa-Taster ist vom Triebfahrzeugführer dauerhaft zu drücken. Spätestens beim Aufleuchten des Leuchtmelders oder Ertönen des Summers oder der Sprachausgabe ist der Sifa-Taster kurzzeitig loszulassen und dann erneut zudrücken.

*

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Zug- und Druckkräfte

(5) Um die maximal zulässigen Zug- und Druckkräfte nicht zu überschreiten, gelten folgende allgemeine Grenzwerte:

	maximale Kraft in kN	
	auf freier Strecke	im Bahnhof und auf Abzweigstellen
Zugkraftbegrenzung	450	450
Druckkraftbegrenzung		
• beim Schieben	240	120
• beim Nachschieben	240	120

Die maximalen Druckkräfte gelten nicht für Züge, die ausschließlich aus Drehgestellwagen gebildet sind.

Bei geschlossenen Zügen mit automatischer Kupplung können höhere Zugkräfte zugelassen sein. Diese sind in den Betriebsanweisungen der entsprechenden Kupplung enthalten.

Dynamische Bremse

(6) Zur Begrenzung der Längsdruckkräfte lokbespannter Züge darf beim alleinigen Einsatz der dynamischen Bremse die gesamte Bremskraft aller an der Spitze arbeitenden Triebfahrzeuge folgende Werte nicht überschreiten:

– 150 kN beim Durchfahren von Weichen im gebogenen Zweig mit einer zulässigen Geschwindigkeit bis 60 km/h,

– 240 kN in allen übrigen Fällen.

In den Regelungen für das Bedienen der Triebfahrzeuge können abweichende Werte enthalten sein. *

Insbesondere beim Fahren in Mehrfachtraktion sind die Zugkraftbegrenzung und die Druckkraftbegrenzung beim Einsatz der dynamischen Bremse zu beachten.

Schleudern und Gleiten

(7) Schleudern und Gleiten ist zu vermeiden.

Es ist nicht, außer bei Gefahr, in schleudernde oder gleitende Radsätze zu sanden.

Schleudern die Räder, so ist die Zugkraft ausreichend zu vermindern und erst zu sanden, wenn das Schleudern aufgehört hat.

Gleitet das Triebfahrzeug, ist die Bremskraft ausreichend zu vermindern und erst zu sanden, wenn das Gleiten aufgehört hat.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

(8) Das Sanden sollte nur bei Gefahr oder wenn mit Schleudern oder Gleiten der Radsätze zu rechnen ist vorgenommen werden. Bei ungünstiger Witterung und bei starkem Laubfall ist rechtzeitig mit dem Bremsen zu beginnen.

Sanden

In folgenden Fällen ist das Sanden, außer bei Gefahr, unzulässig:

1. auf Weichen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Brücken, Betankungsanlagen, Gleiswaagen und Gleisbremsen;
2. beim Bremsen von Zug- und Rangierfahrten mit einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder niedriger.

Wurde die Sandstreueinrichtung entsprechend Fall 2 in Verbindung mit einem Anhalte- oder Bremsvorgang betätigt (z. B. zur Abwendung einer Gefahr) oder ist davon auszugehen, dass sie durch eine automatische Einrichtung (z. B. Gleitschutz) ausgelöst wurde, so ist der Fahrdienstleiter darüber sofort mit Ortsangabe des Sandstreuens zu verständigen. Gelingt die sofortige Kontaktaufnahme nicht, so ist der Fahrdienstleiter unverzüglich mit einem Notruf zu rufen.

Nach dem Wegfall der Notwendigkeit des Sandens ist Folgendes sicherzustellen:

– Wurde das Sanden mit einer mechanischen Raststufe eines Schalters oder mit einer elektronischen Antastung dauerhaft ausgelöst, so ist diese sofort in Grundstellung (kein Sanden) zurückzulegen.
– Die Grundstellung des Schalters/Tasters zur Betätigung der Sandstreueinrichtung ist bei jedem Anhaltevorgang zu überwachen, sodass ein nicht beabsichtigtes und unbemerktes Sanden vermieden wird.
– Auf die Überwachung der Grundstellung darf verzichtet werden, wenn auf die Stellungen „Sanden“ durch ein akustisches und/oder einen auffälligen Leuchtmelder hingewiesen wird.

*

(9) Das Fernlicht dient, sofern im Triebfahrzeug vorhanden, bei Dunkelheit der besseren Wahrnehmung der Strecke und Signale. Aufgrund der Blendwirkung ist das Fernlicht in folgenden Fällen abzuschalten:

Fernlicht

– beim Durchfahren von und beim Aufenthalt in Bahnhöfen, Haltestellen und Haltepunkten,
– bei Begegnungen mit anderen Fahrzeugen

und

– bei Blendgefahr von anderen Verkehrsteilnehmern, z. B. auf einer parallel verlaufenden Straße.

(10) Wird das Triebfahrzeug zur elektrischen Energieversorgung anderer Fahrzeuge verwendet, darf nur der Triebfahrzeugführer oder eine unterwiesene Person dieses Triebfahrzeug bedienen und überwachen.

Elektrische Energieversorgung

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

4 Rangieren

Anfahren

(1) Beim Anfahren einer Rangierfahrt – ausgenommen beim Rangieren mit Triebzügen und Triebwagen – ist zunächst etwa eine Triebfahrzeuglänge in Schrittgeschwindigkeit zu fahren, erst danach darf stärker beschleunigt werden. Dadurch können sich bei gezogenen Rangierfahrten die Kupplungen ohne Zerrungen strecken und bei geschobenen Rangierfahrten können die Puffer ohne Stöße zum Anliegen kommen.

Bremsen

(2) Beim Bremsen ist vorab die Leistung frühzeitig abzuschalten. Anschließend ist zunächst vorsichtig zu bremsen, dann stärker. Dadurch laufen die Wagen bei gezogener Rangierfahrt leicht auf das Triebfahrzeug auf und bei geschobener Rangierfahrt strecken sich ohne Zerrungen die Kupplungen.

Drehscheiben und Schiebebühnen

(3) Für das Befahren von Drehscheiben und Schiebebühnen sind die örtlichen Besonderheiten in den örtlichen Regelungen zu beachten. *

Drehscheiben und Schiebebühnen dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden.

Beim vorübergehenden Verlassen des Führerraumes und vor dem Bewegen der Drehscheibe oder Schiebebühne muss der Triebfahrzeugführer

- die Leistungsübertragung ausschalten,
- das Triebfahrzeug mit einer Vollbremsung gegen unbeabsichtigte Bewegung sichern,
- Hauptschalter ausschalten,
- die Stromabnehmer senken und
- den Richtungsschalter in Stellung „0“ verlegen.

5 Schleppen und Abschleppen

Voraussetzungen

DB.6140 4 (4)

DB.4321 2 (5)

DBINFRA.1101Z01

Ergänzung

(1) Das Schleppen und Abschleppen von Triebfahrzeugen sind nur dann zulässig, wenn die entsprechenden Vorgaben der Bedienungsanleitung bekannt sind und umgesetzt wurden. *

Sind die Vorgaben der Bedienungsanleitung des zu schleppenden oder abzuschleppenden Triebfahrzeugs nicht bekannt, so ist das weitere Vorgehen mit der auftraggebenden Stelle abzustimmen. *

*

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

6 Verlassen von Führerräumen

Triebfahrzeug sichern

(1) Vor dem Verlassen von Führerräumen zum Kuppeln, zur Störungssuche sowie zu betrieblichen oder technischen Handlungen muss der Triebfahrzeugführer

- die Leistungsübertragung ausschalten und
- das Triebfahrzeug gegen unbeabsichtigte Bewegung sichern.

Führerraumwechsel

(2) Beim Führerraumwechsel muss der Triebfahrzeugführer in dem dann unbesetzten Führerraum

- die Bedienungsgriffe und Schalter in die erforderliche Stellung bringen,
- die Fenster im Führerraum geschlossen halten

und – sofern möglich – den Führerraum nach dem Verlassen verschließen.

Triebfahrzeug nicht besetzt oder beaufsichtigt

(3) Nicht besetzte oder nicht beaufsichtigte Triebfahrzeuge und Steuerwagen sind durch den Triebfahrzeugführer gegen unbefugtes Ingangsetzen und unbefugtes Benutzen zu sichern, z. B. durch Verschließen der Führerräume und Fahrerkabinen.

In Triebwagen und Steuerwagen ist die Verbindungstür zwischen Führerraum und Fahrgast- bzw. Gepäckraum beim Verlassen des Fahrzeuges abzuschließen.

Ergänzung

7 Triebfahrzeug abstellen

Grundsatz

(1) Beim Abstellen des Triebfahrzeugs darf der Triebfahrzeugführer seinen Dienst erst beenden, nachdem er das Triebfahrzeug als betriebsfähig befunden hat, sofern hierfür nicht besonderes Personal eingeteilt ist, oder er ein nicht betriebsfähiges Triebfahrzeug an die auftraggebende Stelle gemeldet hat.

DBINFRA.1101Z01

Triebfahrzeug sichern

(2) Der Triebfahrzeugführer darf ein Triebfahrzeug nur dann verlassen, wenn er es gegen unbeabsichtigte Bewegung gesichert hat.

Triebfahrzeug abschließen

(3) Das abgestellte Triebfahrzeug ist – soweit möglich – zu verschließen.

Ergänzung

❒

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

zu BRW.6101

1 Allgemeines

Ergänzung:

(2) Triebfahrzeuge anderer EVU/Halter sind nach den Betriebsanweisungen für eigene Triebfahrzeuge der gleichen Baureihe zu bedienen, wenn keine abweichenden Regeln vom EVU bekanntgegeben worden sind.

Betriebsanweisungen



(10) Das ungesicherte Mitführen von Gegenständen auf Triebfahrzeugen außerhalb des Führerraums auf deren Umläufen, Vorbauten, Tritten oder Rangierbühnen ist nicht zulässig.

Mitnahme von Gegenständen außerhalb des Führerraums



(11) Die Fahrberechtigung für eine Triebfahrzeugbaureihe gilt unabhängig von eventuell auf dem Triebfahrzeug vorhandenen Sonderausrüstungen.

Sonderausrüstungen



Sonderausrüstungen darf der Triebfahrzeugführer nur bedienen, wenn er hierfür unterwiesen wurde.

2 Triebfahrzeuge übernehmen und übergeben

Ergänzung:

(2) Das Übergabebuch für Triebfahrzeuge und Wendezug-Steuerwagen unterrichtet den ablösenden Triebfahrzeugführer über den Zustand und die Besonderheiten des Fahrzeugs. Es dient außerdem zur Überwachung der Instandhaltungsarbeiten (Fristarbeiten, Nachschau, Stangenlager-Nachschau) und des Abschlussdienstes der Stufe A1. In den Regeln für das Bedienen der Triebfahrzeuge können für das Führen des Übergabebuches ergänzende oder abweichende Bestimmungen enthalten sein.

Nachweis der Übergabe und Übernahme



(4) Kann das zugeteilte Triebfahrzeug nicht genutzt werden, beispielsweise weil es defekt ist oder weil es durch andere abgestellte Fahrzeuge nicht bewegt werden kann, ist die auftraggebende Stelle zu verständigen und mit ihr das weitere Vorgehen zu vereinbaren.

Triebfahrzeug übernehmen



DBINFRA.1101Z01

Einem Berechtigten oder Beauftragten das Führen des Tfz überlassen

(5) Der Triebfahrzeugführer darf einem anderen Triebfahrzeugführer das Schienenfahrzeug zum selbstständigen Führen überlassen, wenn dieser durch

- die Weisung der auftraggebenden Stelle beauftragt ist oder
- die Berechtigung des EVU (z. B. blaue Berechtigungskarte) sich ausweisen kann.

Übernimmt dieser Mitarbeiter die selbstständige Führung des Triebfahrzeugs/Steuerwagen, nennt er den Fahrabschnitt, für den er die Führung in eigener Verantwortung übernimmt.

Reicht die Zeit für die erforderlichen Eintragungen/ Eingaben für das Zugbeeinflussungssystem nicht aus, gibt der Karteninhaber die notwendigen Angaben (Name, Nummer der blauen Berechtigungskarte, Beschäftigungsstelle, Fahrabschnitt, Zugnummer und Datum) vor der Übergabe des Triebfahrzeugs/Steuerwagen dem planmäßig fahrenden Triebfahrzeugführer schriftlich.

Nach der Übergabe darf der übergebende Triebfahrzeugführer den Führerraum auf dem genannten Fahrabschnitt verlassen. Der Übernehmende kann den übergebenden Triebfahrzeugführer jedoch bitten, wegen fehlender eigener Streckenkenntnis die Tätigkeit der streckenkundigen Person wahrzunehmen.

Automatische Kupplungen

DBINFRA.1101Z01

(6) Stellt der Triebfahrzeugführer bei der Übernahme des Triebfahrzeuges fest, dass dieses mit einer Automatischen Kupplung ausgerüstet ist, in deren Bedienung er nicht eingewiesen ist, muss er die auftraggebende Stelle informieren. Diese stellt sicher, dass ein eingewiesener Mitarbeiter das Kuppeln oder Entkuppeln des Triebfahrzeugs übernimmt.

3 Grundsätze des Fahrbetriebes

Ergänzung:

Lüfter

(11) Die Lüfter sind bei Aufenthalten zur Geräuschminderung abzuschalten, wenn diese nicht zum Kühlen der Bauteile (wie z. B. Fahrmotoren, Transformatoren, Stromrichter, usw.) benötigt werden. *

Beim selbsttätigen Nachlüften bleiben die Lüfter in Betrieb.

Weiteres Tfz im Zugverband

(12) Im Zug oder am Schluss eines Zuges mitgegebene arbeitende Triebfahrzeuge – außer Schiebetriebfahrzeuge – dürfen nur so viel Leistung aufbringen, dass sie sich selbst befördern. Die Triebfahrzeugführer müssen sich wie beim Fahren mit Vorspann verständigen. *

Für Probe- und Messfahrten kann die auftraggebende Stelle abweichende Regelungen bekanntgeben.

5 Schleppen und Abschleppen

DB.4321 2 (5)

Ergänzung:

(2) Das Schleppen und Abschleppen ist vom Triebfahrzeugführer, der das Schleppen oder Abschleppen vorbereitet, im Übergabebuch zu dokumentieren. Hierzu ist das aktuelle Datum, Name des Triebfahrzeugführers, die eingestellte Bremsstellung und „Schleppfahrt vorbereitet“ einzutragen.

Dokumentation

Zusätzlich können diese Informationen von außen sichtbar am Fahrzeug angebracht werden.

(3) Soll ein Triebfahrzeug geschleppt oder abgeschleppt werden, das der Triebfahrzeugführer nicht selbst hierfür vorbereitet hat, muss er vor dem Bewegen des Triebfahrzeuges feststellen, dass dieses schleppfertig vorbereitet ist.

Schleppen/ Abschleppen nicht selbst vorbereitet

Bei einem Personalwechsel muss der ablösende Triebfahrzeugführer diese Feststellung nicht treffen, wenn das nicht arbeitende Triebfahrzeug bereits auf einem anderen Bahnhof in den Zug eingestellt wurde.

Es ist die Weisung der auftraggebenden Stelle einzuholen, wenn

DBINFRA.1101Z01

- nicht festgestellt werden kann, ob das Triebfahrzeug schleppfertig ist oder

DB.6140 4 (4)

- die erforderliche Bremsstellung nicht eingestellt werden kann.

6 Verlassen von Führerräumen

Ergänzung:

(4) Führerräume sind durch die Mitarbeiter pfleglich zu behandeln und nicht unnötig zu verschmutzen. Verderbliche Abfälle und Hygieneartikel etc. sind nicht auf dem Triebfahrzeug zu entsorgen, sondern in den dafür vorgesehenen stationären Abfallbehältern.

Führerräume sauber halten

7 Triebfahrzeug abstellen

Ergänzung:

(3) Ausnahmen hiervon werden bekanntgegeben.

Tfz abschließen

(4) Beim Abstellen eines Triebfahrzeuges mit ferngesteuertem Vorwärmgerät ist der zuständige Disponent zu verständigen. Der Triebfahrzeugführer muss unter Angabe seines

Tfz mit ferngesteuertem Vorwärmgerät

DBINFRA.1101Z01

Namens, der Tfz-Nummer sowie der Schicht- oder Lokbezeichnung beim Disponenten den Abstellplatz erfragen.

Die nächste Einsatzzeit wird vom Disponenten per DFÜ-Verbindung im Vorwärmgerät eingestellt. Der Triebfahrzeugführer darf das Vorwärmgerät nur dann manuell einstellen, wenn er vom Disponenten dazu aufgefordert wird.

8 Kuppeln

Ergänzung:

Grundsätze zwei arbeitende Tfz

(1) Beim Fahren mit einem zweiten arbeitenden Triebfahrzeug an der Spitze des Zuges kuppelt der Triebfahrzeugführer des führenden Triebfahrzeugs.

❑

1 Einsatzplan

(1) Die Arbeitsleistung wird dem Triebfahrzeugführer durch den Einsatzplan gemäß örtlicher Regelung seiner Einsatzstelle zugeteilt.

Grundsatz

(2) Der Triebfahrzeugführer erfasst und meldet alle Abweichungen von seinem Einsatzplan gemäß Regelung seiner Einsatzstelle.

Abweichungen vom Einsatzplan

DBINFRA.1101Z01

2 Teilarbeiten persönlicher Art

(1) Teilarbeiten persönlicher Art sind Tätigkeiten, die der Triebfahrzeugführer im Rahmen der Schichtaufnahme oder des Schichtabschlusses sowie beim Übergang auf die Folgeleistung auszuführen hat.

Definition

(2) Die Teilarbeiten persönlicher Art (M1) sind bei jedem Schichtbeginn vorgegeben.

Schichtbeginn (M1)

Der Triebfahrzeugführer meldet sich persönlich in seiner Einsatzstelle. Die fernmündliche Meldung ist grundsätzlich nur von unbesetzten Stellen aus vorgesehen. In den Einsatzstellen dürfen hiervon abweichende oder ergänzende Regelungen zum Meldeverfahren bekanntgegeben werden.

DBINFRA.1101Z01

(3) Teilarbeiten bei Schichtbeginn (M1):

Teilarbeitenverzeichnis M1

- Bei der Einsatzstelle melden
- Bei Bedarf sich über Abweichungen vom Einsatzplan und über den Schichtinhalt informieren
- Aushänge zum Einsatzplan einsehen oder sich nach der nächsten Schicht erkundigen
- Bei Bedarf Fplo entgegennehmen oder Fplo der letzten Schicht zurückgeben
- Sich über die Nummer des Tfz und dessen Abstellplatz oder den Ablöseort informieren
- Bei Bedarf Tfz-Schlüssel gemäß örtlicher Regelung entgegennehmen
- Dienstliche Weisungen und Bekanntgaben einsehen und ggf. uittieren
- * Elektronisch zur Verfügung gestellte La auf Gültigkeit
- * prüfen und ggf. aktualisieren

- Bei persönlich zugeteilten Druckstücken der La die Gültigkeit prüfen und „La-Berichtigungen“ für die zu befahrenden Strecken im Druckstück einbessern. *

DBINFRA.1101Z01

Teilarbeiten innerhalb der Schicht (M2)

(4) Sind Teilarbeiten persönlicher Art innerhalb der Schicht (M2) vorgegeben, muss sich der Triebfahrzeugführer bei der jeweils angegebenen Stelle melden.

Schichtende (M3)

(5) Die Teilarbeiten persönlicher Art (M3) werden dem Triebfahrzeugführer nur im Bedarfsfall vorgegeben, wenn er sich ausnahmsweise am Schichtende zu melden hat, um Informationen über die Folgeschicht zu erhalten.

Teilarbeitenverzeichnis M2, M3

(6) Teilarbeiten persönlicher Art, die nur auf Anordnung innerhalb der Schicht (M2) oder zum Schichtende (M3) durchgeführt werden, können sein:

- Bei der Einsatzstelle melden
- Bei Bedarf Fplo entgegennehmen oder zurückgeben
- Tfz-Schlüssel entgegennehmen oder zurückgeben (gemäß örtlicher Regelung)
- Sich über die Tfz-Nr., den Abstellplatz des Tfz, den Ablöseort und die nächste Leistung oder Schicht informieren.

Bedarfsarbeiten während der Schicht veranlassen

(7) Stellt der Triebfahrzeugführer während seiner Schicht fest, dass Bedarfsarbeiten am Fahrzeug notwendig sind, so hat er deren Ausführung möglichst innerhalb seiner Schicht zu veranlassen, z. B. durch:

- Information der für die Störungsannahme zuständigen Stelle nach Übergabebuch,
- Abgabe von angeordneten schriftlichen Meldungen,
- fernmündliche Information der Einsatzstelle, z. B. beim Melden am Übergabeposten.

Bedarfsarbeiten während der Schicht

(8) Zu den Bedarfsarbeiten während der Schicht zählen:

- Veranlassen, dass unbrauchbare oder fehlende Werkzeuge, Ausrüstungs- und Ersatzstücke, Vordrucke und Fahrtenregistrierungen ersetzt, ergänzt oder ausgelesen werden
- Veranlassen, dass Betriebsvorräte ergänzt werden (im Bedarfsfall selbst erledigen nach örtlicher Regelung)
- Außerplanmäßig notwendige Reinigungsarbeiten veranlassen
- Veranlassen, dass entfernte oder beschädigte Plomben ersetzt werden

- Veranlassen, dass Beobachtungen, Besonderheiten sowie Schäden und Störungen am Triebfahrzeug abgestellt oder weitergeleitet werden
- Alle technischen Tfz-Störungen möglichst fernmündlich an die im Übergabebuch angegebene Stelle melden
- Wenn eine fernmündliche Meldung nicht möglich ist, Vordruck DB.6103V01 „Auftragsschein / Fahrzeugstörungsmeldung“ erstellen und abgeben
- Für die Ausführung von Werkstattarbeiten Vordruck DB.6103V01 „Auftragsschein / Fahrzeugstörungsmeldung“ erstellen und abgeben
- Nach Bremsstörungen im Güterzugverkehr Vordruck 936.0301V13 „Störmeldezettel für Tf“ erstellen und abgeben.

Bedarfsarbeiten am Ende der Schicht veranlassen

(9) Können einzelne Bedarfsarbeiten während der Schicht nicht veranlasst werden (z. B. persönliche Abgabe von schriftlichen Meldungen, Arbeitsaufträgen), sind diese Tätigkeiten ausnahmsweise am Schichtende auszuführen.

Bedarfsarbeiten selbst durchführen

(10) Gegebenenfalls kann der Triebfahrzeugführer beauftragt werden, bestimmte Bedarfsarbeiten, wie z. B. das Ergänzen von Betriebsvorräten (Kraftstoff, Öl, Wasser, Bremssand, usw.), selbst auszuführen. In den örtlichen Regelungen der Einsatzstellen können, bei Zweckmäßigkeit, diese Bedarfsarbeiten auch dauerhaft dem Triebfahrzeugführer übertragen sein.

❑

zur Modulübersicht

1 Allgemeines

DB.6102 1 (3) Pkt. 3

Aufgaben

Ersetzung

(1) Der Triebfahrzeugführer oder andere damit betraute Mitarbeiter haben einmal täglich vor Betriebseinsatz des Fahrzeugs – bei * durchgehendem Betrieb gemäß Dienstplan

* – die Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten an der Bremseinrich-
* tung auszuführen;

DB.6140 2 (1)

* – soweit zutreffend – den Schmierdienst an Stangen- und Radsatz-Gleitlagern durchzuführen;

* – soweit zutreffend – Einrichtungen zur Mehrfachsteuerung des Triebfahrzeuges bei der Inbetriebnahme auf ihre Wirksamkeit nach den Betriebsanweisungen zu prüfen;

* – soweit zutreffend – die Funkfernsteuerung in jeder Arbeitsschicht bei der ersten Inbetriebnahme über Funk zu prüfen;

* – die Wirksamkeit der Sicherheitsfahrschaltung gemäß Abschnitt 7, der Einrichtungen zur Zugbeeinflussung und – wenn vorhanden – weiterer Einrichtungen, z. B. der Fahrsperreneinrichtung und der Türüberwachung zu prüfen bzw. automatisch zu
* prüfen;

* – den Vorbereitungsdienst am Triebfahrzeug durchzuführen.

Weitere Arbeiten ergeben sich aus den Stufen der Teilarbeiten wie in Abschnitt 2 beschrieben.

Prüfschritte

(2) Sofern einzelne der folgenden Prüfschritte nicht automatisch ausgeführt werden, haben der Triebfahrzeugführer oder andere damit betraute Mitarbeiter

* – den betriebssicheren Zustand des Fahrzeugs, insbesondere des Laufwerks, der Federung und des Fahrzeugrahmens durch Inaugenscheinnahme festzustellen;

* – zu melden, wenn Räder Flachstellen, Überwalzungen oder Aufschweißungen haben, Radreifen lose oder verdreht sind, oder Vollräder Anzeichen für thermische Überbelastung zeigen;

* – Betriebsstoffe (Kraft- und Schmierstoffe, Wasser, Sand, Frost- und Korrosionsschutzmittel) erforderlichenfalls zu ergänzen oder das Ergänzen zu veranlassen sowie außergewöhnlichen Verbrauch zu melden;

* – Druckluftanlagen und -einrichtungen und Rohrleitungen zu entwässern und, soweit möglich, auf Dichtheit zu überprüfen, Einrichtungen für den Gleitschutz und Schleuderschutz zu prüfen;

* – die Batteriespannung zu überwachen und, wenn erforderlich, die Notwendigkeit des Nachladens oder Auswechselns der Batterien zu melden;

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

– Einrichtungen zum Geben von hörbaren Signalen, zur Signalbeleuchtung, zur Nachrichtenübermittlung (z. B. Funk, Lautsprecher), für Heizung und Lüftung (auch von Fahrgasträumen), Türsteuerungen sowie Scheibenwischer auf ihre Wirksamkeit zu prüfen; *

– Beschädigte oder verbrauchte Ausrüstungsteile (z. B. Leuchtmittel, Sicherungen, Schläuche, Kabel) zu ersetzen oder deren Ersetzen zu melden; *

DBINFR.1101Z01

– Mängel zu beseitigen, wenn das Fahrzeugdiagnosesystem dazu auffordert oder die Betriebsanweisung dies zulässt, oder, wenn dies nicht möglich ist, den Mangel an die auftraggebende Stelle zu melden. * *

Ergänzung

DB.6102 1 (1)

2 Stufen der Teilarbeiten

Unterteilung

(1) Der technische Vorbereitungs- und Abschlussdienst am Triebfahrzeug sind in folgende Stufen unterteilt:

Ergänzung

Stufe	Beschreibung
V1	Vorbereitungsdienst mit Prüftätigkeiten
V2	Vorbereitungsdienst ohne Prüftätigkeiten
V3	Vorbereitungsdienst beim Ablösen
VP	Vorbereitungsdienst nach kurzzeitigem Verlassen
A1	Abschlussdienst mit Prüftätigkeiten
A1-A	Stufe A1 mit anschließendem Abstellen des Tfz
A2	Abschlussdienst ohne Prüftätigkeiten
A3	Abschlussdienst beim Ablösen
AP	Abschlussdienst zum kurzzeitigem Verlassen

Teilarbeitenverzeichnis

(2) Die jeweils durchzuführenden Tätigkeiten der Stufen, ausgenommen Stufen AP und VP, einschließlich des betrieblichen Vorbereitungsdienstes für die Zugfahrt sind – soweit diese vorgesehen sind – in den Teilarbeitsverzeichnissen des jeweiligen Triebfahrzeuges enthalten.

Abstellen von Triebfahrzeugen

(3) Die Stufe A1-A umfasst die Arbeiten der Stufe A1 sowie das anschließende Abstellen des Triebfahrzeuges.

*

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

3 Zeiten und Fristen für Arbeiten der Stufe A1

Grundsätze

(1) Die Arbeiten der Stufe A1 müssen in folgenden Zeitintervallen ausgeführt werden:

- im Regelfall spätestens nach 24 Stunden,
- bei Übernahme eines Triebfahrzeuges, falls die letzte Stufe A1 um mehr als 24 Stunden zurückliegt,
- bei ununterbrochener Einsatzzeit nach spätestens 36 Stunden.

Nicht zu berücksichtigende Zeiten

(2) Zeiten, an denen das Triebfahrzeug abgestellt und somit nicht eingesetzt war, werden bei der Berechnung des Zeitintervalls nicht berücksichtigt. Dies sind unter anderem Zeiten zwischen einer Stufe A1-A und der darauffolgenden Stufe V1.

Während der Fahrt ablösen

(3) Wird während der Zugfahrt abgelöst (V3) und liegt die letzte Stufe A1 mehr als 24 Stunden zurück, so muss die Stufe A1 bei nächster Gelegenheit durchgeführt werden, spätestens nach 36 Stunden.

Ergänzung

4 Ablösen am Triebfahrzeug

Übergabegespräch

(1) Das Ablösen am Triebfahrzeug erfolgt durch ein Übergabegespräch zwischen dem abzulösenden und dem ablösenden Triebfahrzeugführer.

Stufe A3

(2) Bei der Stufe A3 informiert der abzulösende Triebfahrzeugführer den ablösenden Triebfahrzeugführer über Unregelmäßigkeiten sowie technische und betriebliche Besonderheiten.

Stufe V3

(3) Bei der Stufe V3 informiert sich der ablösende Triebfahrzeugführer beim abzulösenden Triebfahrzeugführer über Unregelmäßigkeiten sowie technische und betriebliche Besonderheiten.

5 Kurzzeitiges Verlassen des Triebfahrzeuges

Stufe AP

(1) Zum kurzzeitigen Verlassen des Triebfahrzeuges sind folgende Tätigkeiten im Rahmen der Stufe AP durch den Triebfahrzeugführer auszuführen:

- Leistung des Triebfahrzeuges abschalten,
- Triebfahrzeug und soweit vorhanden Zugverband gegen unbeabsichtigtes Bewegen sichern,
- Triebfahrzeug abschließen.

Stufe VP

(2) Nach dem kurzzeitigen Verlassen des Triebfahrzeuges sind folgende Tätigkeiten im Rahmen der Stufe VP durch den Triebfahrzeugführer im gleichen Führerraum auszuführen, von dem aus das Triebfahrzeuges zuvor mit einer Stufe AP abgestellt wurde:

- Triebfahrzeug aufschließen,
- Sicherung gegen unbeabsichtigtes Bewegen aufheben,
- Triebfahrzeug wieder einsatzbereit schalten.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

6 Prüfung der Sicherheitsfahrschaltung

Vorbereitungsarbeiten

(1) Im Rahmen des Vorbereitungsdienstes ist die Sifa, sofern im Triebfahrzeug oder Steuerwagen vorhanden, wie folgt zu prüfen:

1. Der Sifa-Taster – wenn vorhanden auch der Sifa-Prüftaster – ist im Stillstand zu drücken. Anschließend ist das Aufleuchten des Leuchtmelders, das Ertönen des Summers oder der Sprachausgabe, das Absinken des Hauptluftleitungsdruckes und der Anstieg des Bremszylinderdruckes abzuwarten. Danach ist zum Abschluss der Sifa-Prüfung der Sifa-Taster kurzzeitig loszulassen und erneut zu bedienen.
2. Ist die Sifa-Prüfung bauartbedingt nach Punkt 1 nicht möglich, ist die Sifa auf einem geeigneten Gleisabschnitt zu prüfen. Bei gering aufgeschalteter Leistung ist der Sifa-Taster loszulassen und das Ertönen des Summers oder der Sprachausgabe, das Einleiten der Zwangsbremsung und das Abschalten der Antriebsleistung abzuwarten. Danach ist zum Abschluss der Sifa-Prüfung der Sifa-Taster erneut zu drücken.
3. Wenn die Sifa-Prüfung weder nach Punkt 1 noch nach Punkt 2 möglich ist, muss die Sifa während der Fahrt geprüft werden, und zwar
   - nach dem ersten betrieblichen Wenden oder
   - nach dem Umschalten vom funkferngesteuerten Betrieb auf manuellen Betrieb.

   Dabei sind bei gedrücktem Sifa-Taster das Aufleuchten des Leuchtmelders und das Ertönen des Summers oder der Sprachausgabe zu prüfen.

Sifa nicht funktionsfähig

DBINFRA.1101Z01

(2) Sollte sich die Sifa im Vorbereitungsdienst als nicht funktionsfähig erweisen, so gilt das Fahrzeug als nicht einsatzfähig. Der Triebfahrzeugführer informiert unverzüglich die auftraggebende Stelle darüber.

7 Prüfen der Sandstreueinrichtung

Geeignete Stellen

(1) Das Prüfen der Funktionsfähigkeit der Sandstreueinrichtung ist nur an geeigneten Stellen – in der Regel auf den Abstellplätzen, aber nicht im Bereich von Rillenschienen – zulässig. *

8 Triebfahrzeuge im Rangierdienst

Bremstechnischer Vorbereitungsdienst

(1) An einem Triebfahrzeug im Rangierdienst, welches über mehrere Tage ununterbrochen eingesetzt wird, muss täglich einmal der bremstechnische Vorbereitungsdienst durchgeführt werden. Der bremstechnische Vorbereitungsdienst soll mit der Stufe A1 verbunden sein.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

9 Eingabe der PZB-Kennung

Grundsatz

(1) Jeder Triebfahrzeugführer hat im Rahmen des Vorbereitungsdienstes seine, ihm vom jeweiligen EVU zugewiesene PZB-Kennung (für die Elektronische Fahrtenregistrierung – EFR – zur Nachweisführung der Betriebs- und Bedienvorgänge) in die dafür vorgesehene Einrichtung einzugeben.

Zeit vor Abfahrt nicht ausreichend

(2) Reicht die Zeit zur Dateneingabe vor der Fahrt nicht aus, muss der Triebfahrzeugführer im Stillstand des Fahrzeuges für etwa 4 Sekunden die Wachsamkeits-Taste betätigen. Die Dateneingabe muss er während eines geeigneten Aufenthaltes oder nach beendeter Fahrt nachholen.

❒

Ergänzung

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

zu BRW.6102

1 Allgemeines

DB.6102 1 (3) Pkt. 3

Ersetzung:

Aufgaben

(1) Der Triebfahrzeugführer oder andere damit betraute Mitarbeiter haben einmal täglich vor Betriebseinsatz des Fahrzeugs

- die Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten an der Bremseinrichtung auszuführen,
- soweit zutreffend – den Schmierdienst an Stangen- und Radsatz-Gleitlagern durchzuführen,
- soweit zutreffend – Einrichtungen zur Mehrfachsteuerung des Triebfahrzeuges bei der Inbetriebnahme auf ihre Wirksamkeit nach den Betriebsanweisungen zu prüfen,
- soweit zutreffend – die Funkfernsteuerung in jeder Arbeitsschicht bei der ersten Inbetriebnahme über Funk zu prüfen,
- die Wirksamkeit der Sicherheitsfahrschaltung gemäß Abschnitt 7, der Einrichtungen zur Zugbeeinflussung und – wenn vorhanden – weiterer Einrichtungen, z. B. der Fahrsperreneinrichtung und der Türüberwachung zu prüfen bzw. automatisch zu prüfen,
- den Vorbereitungsdienst am Triebfahrzeug durchzuführen.

Weitere Arbeiten ergeben sich aus den Stufen der Teilarbeiten wie in BRW.6102 bzw. DB.6102 Abschnitt 2 beschrieben.

Stellt der Triebfahrzeugführer bei einer Fahrzeug- oder Zugübernahme fest, dass am aktuellen Betriebstag noch keine Stufe V1 durchgeführt wurde, ist eine Stufe V1 durchzuführen.

Wenn dazu keine Möglichkeit besteht oder der Triebfahrzeugführer bei Zugfahrten mit Stufe V3 ablöst, muss er die Prüftätigkeiten der Stufe V1 bei nächster Gelegenheit, jedoch noch am selben Kalendertag durchführen.

Ergänzung:

Vorbereitungs- und Abschluss-arbeiten

(3) Die Aufgaben nach Absatz (1) und Prüfschritte nach Absatz (2) sind auszuführen, soweit sie in den Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten gemäß Richtlinie 493 (Triebfahrzeuge bedienen) / Richtlinie 495 (Nebenfahrzeuge bedienen) enthalten sind. Existiert für das Fahrzeug kein Modul in der Richtlinie 493/495, können diese Tätigkeiten auch in einer Bedienungsanleitung vorgegeben sein.
Für die Aufgaben nach Absatz (1) und die Prüfschritte nach Absatz (2) gilt folgende Rangfolge:

1. das fahrzeugspezifische Modul der Richtlinie 493/495
2. die fahrzeugspezifische Bedienungsanleitung
3. die Vorgaben aus Modul BRW.6102 und DB.6102 *

DB.6102 1 (1)

2 Stufen der Teilarbeiten

Ergänzung:

Steuerwagen

(1) Der technische Vorbereitungs- und Abschlussdienst für Wendezug-Steuerwagen sind in folgende Stufen unterteilt:

Stufe	Beschreibung
WV	Vorbereitungsarbeiten am Wendezug
WA	Abschlussarbeiten am Wendezug
WW	Teilarbeiten am Wendezug beim Wenden (Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten)

3 Zeiten und Fristen für Arbeiten der Stufe A1 *

Ergänzung:

Instand-haltungsstufen

(4) Die Prüftätigkeit der Stufe A1 ist bei allen ausgeführten Instandhaltungsstufen enthalten.

10 Eingabe der PZB-Zugdaten *

Ergänzung:

Zugdaten

(1) Wenn die im Zug vorhandenen Bremshundertstel für die bei PZB-Ersatzdaten wirksame PZB-Zugart ausreichen, darf bei kurzen Aufenthalt-/Wendezeiten die Fahrt mit PZB-Ersatzdaten begonnen werden. Bei Unterwegshalten mit ausreichenden Aufenthaltszeiten ist die vorgeschriebene Eingabe der Zugdaten nachzuholen. *

11 Reibelemente der Bremse

Ergänzung:

Kontrolle der Reibelemente

(1) Im Rahmen des Abschlussdienstes der Stufe A1 ist der Zustand der Bremsklotzsohlen und Schleifstücke der Bremsmagnete durch Besichtigen zu kontrollieren, soweit sie von außen sichtbar sind. Die Bremsklotzsohlen sind auszuwechseln, wenn die Verschleißmarkierung erreicht ist oder wenn die Bremsklotzsohlen gebrochen oder durchgerissen sind (Anriss zulässig). Die Schleifstücke der starren Bremsmagnete sind auszuwechseln, wenn sie auf 3 mm unterhalb des breiten Magnetkörpers abgenutzt sind. Gliederbremsmagnete sind zu tauschen, wenn ihre Schleifstücke bis zum oberen Ende der Hohlkehle abgenutzt sind.

An klotzgebremsten Triebfahrzeugen ohne selbsttätige Bremsgestänge-Nachstelleinrichtung ist der Bremskolbenhub auf die an den Fahrzeugen angeschriebenen Werte nachzuprüfen. Fahrzeuge mit Scheibenbremsen – auch ohne selbsttätige Nachstelleinrichtung – sind von der Überprüfung des Kolbenhubes und der Stärke der Bremsbeläge ausgenommen.

Falls erforderlich, ist die Zuführung zur Instandhaltung zu veranlassen.

* 12 Dokumentation

Ergänzung:

Übergabebuch

(1) Das Übergabebuch ist gemäß den Erläuterungen im Vordruck DB.6102V01 Seite 4 mittels dem Vordruck DB.6102V02 zu führen.

Auf Triebfahrzeugen/Steuerwagen fremder EVU/Halter können abweichende Vordrucke für das Übergabebuch ausliegen. Diese sind gemäß den Vorgaben im jeweiligen Vordruck zu führen.

Das EVU gibt bekannt, für welche Fahrzeuge das Übergabebuch in elektronischer Form geführt wird.

❑

zur Modulübersicht

Übergabebuch für _____

Rufnummer der zuständigen Einsatzsteuerung: _____ / GSM-R-Rufnummer: **901** _____

Instandhaltungsabstand _____ Betriebstage (**Gilt nur für Rangier- und Kleinlokomotiven)**

Geben Sie nach _____ Betriebstagen eine **Anstoßmeldung** (AM) und vermerken diese in den Spalten 9 und 10 des Übergabebuchs.

Eine Stangenlager-Nachschau ist nach _____ Betriebstagen durchzuführen und in den Spalten 6 und 7 einzutragen.

Melden Sie alle technischen Störungen,

- die **sofort** zu melden sind, an _____.
- die **bis spätestens zum Schichtende** zu melden sind, an _____.

Benötigen Sie **technische Unterstützung**, verständigen Sie **sofort die Tf- Hotline** (wenn vorhanden).

Rufnummer der Tf-Hotline: _____ **/ GSM-R-Rufnummer: 901** _____

Erteilen Sie der Werkstatt Aufträge,

die **nicht im Zusammenhang mit technischen Störungen** stehen (Fahrzeug reinigen, Betriebsstoffe ergänzen, Instandsetzungen ausführen, etc.),

- über die Rufnummer: _____ / GSM-R-Rufnummer: **901** _____
  (Meldung in den Spalten 9 und 10 des Übergabebuchs vermerken)

oder

- mit dem Vordruck „Auftragsschein / Fahrzeugstörungsmeldung“

oder

- über elektronische Medien, wie z.B. EZB, RiM, etc.

Technische Besonderheiten durch Betriebserprobungen

Fachautor: L.CBS 31; Norbert Rudolph; Tel.: (06131) 15 62322 Gültig ab: 12.12.2021

Weitere technische Besonderheiten des Fahrzeugs, Sonderausrüstungen usw.:

Allgemeine Hinweise zum Übergabebuch

Als Triebfahrzeugführer informieren Sie sich bei der Übernahme des Fahrzeugs im Übergabebuch über dessen Zustand und seine technischen Besonderheiten.

Sehen Sie hierzu die Seiten 1 und 2 des Titelblatts sowie das aktuelle Einlageblatt des Übergabebuchs ein.

Stellen Sie dabei fest, dass das Fahrzeug nicht betriebsfähig ist, verständigen Sie umgehend die auftraggebende Stelle.

Ausfüllhinweise zu den Spalten 1-11 des Übergabebuchs

Füllen Sie die Spalten 1 bis 10 entsprechend der Vorgaben auf Seite 4 aus.

In Sp.	tragen Sie ein …	Erläuterungen
1	… das **Datum** Ihres Schichtbeginns	
2	… Ihre **Schicht-Nr.** oder Nr. des Arbeitsauftrages	
3	… Ihren **Namen** in Druckbuchstaben	
4	… die Abkürzung Ihrer **E**insatz**st**elle	
5	… die Zahl der **Betriebs-tage** seit der letzten Instandhaltung *Nur für Rangier- und Kleinlok mit Instandhaltung nach Betriebstagen (siehe Seite 1)*	Für jeden Kalendertag, an dem die Lok eingesetzt ist, erhöhen Sie die Zahl der Betriebstage um einen. Der Tag, an dem eine Instandhaltungsarbeit durchgeführt wird, zählt dabei nicht als Betriebstag. Ist der jeweilige Anstoßwert erreicht, verständigen Sie die zuständige Stelle und vermerken diese Meldung in den Spalten 9 und 10.
6 7	… die von Ihnen am Fahrzeug durchgeführte **Art** der **Arbeiten**, z. B. … die **Uhrzeit** dazu (nur volle Stunde)	- Vorbereitungsarbeiten der Stufe V1 → **V1** * - Vorbereitungsarbeiten der Stufe V1a → **V1a** * - Vorbereitungsarbeiten der Stufe V5 → **V5** * - Abschlussarbeiten der Stufe A1 → **A1** * - Abschlussarbeiten der Stufe A1 mit unmittelbar nachfolgender Abstellung → **A1-A** * - Abschlussarbeiten der Stufe A5 → **A5** * - Stangenlager-Nachschau → **STL-N** *
8	… Ihr **Namenskürzel**	Mit Ihrem Namenskürzel bestätigen Sie - die Richtigkeit aller Einträge - die Durchführung der Arbeiten in den Spalten 6 und 7 - die betriebsfähige Abstellung/Übergabe bzw. - die Abstellung mit dem Vermerk „nicht betriebsfähig“
9	… alle festgestellten **Mängel und sonstigen Besonderheiten**	Tragen Sie hier ein: - **alle technischen Störungen**, die nicht behoben werden konnten, den weiteren Einsatz des Fahrzeugs einschränken oder besondere Beobachtung erfordern, - **„nicht betriebsfähig“** einschl. der **Begründung**, wenn das Fahrzeug nicht mehr betriebsfähig ist, - **„Schleppfahrt vorbereitet“**, wenn das Fahrzeug für eine Schleppfahrt hergerichtet wurde, - **„betriebsbereit“**, wenn das Fahrzeug nach einer Schleppfahrt wieder betriebsbereit abgestellt wurde. Gleichzeitig ist der Vermerk „Schleppfahrt“ zu streichen. - **fehlende Ausrüstungsgegenstände und Betriebsstoffe,** - **„AM“**, wenn Sie eine Anstoßmeldung für eine Instand-haltungsarbeit abgegeben haben. Tragen Sie bei Störungen im **Wendezugbetrieb/bei Mehrfachtraktion** die Nummer des Stwg bzw. der geführten Tfz ein.
10	… an wen eine **mündliche Meldung** abgegeben wurde	Tragen Sie die jeweilige Stelle und den Namen des Entgegen-nehmenden ein, an den Sie eine Fahrzeugstörung, einen Auftrag oder eine Anstoßmeldung mündlich gemeldet haben.
11	Erledigungsvermerk der Werkstatt	Das Werkstattpersonal bestätigt hier die Erledigung aller vorgenannten Schäden und Störungen unter Angabe der OE, des Namenszeichens und des Datums in Druckschrift. Nicht erledigte Aufträge werden besonders markiert.

DBINFRA.1101Z01 DB.6102 12 (1) ❑

Übergabebuch

für _____

Die Bahn DB

DB.0199

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Datum	Personalbezogene Angaben			Betr.-tage	Arbeiten		Kür-zel	Mängel und sonstige Besonderheiten	Meldung an	Erledigungs-vermerk
	Schicht-Nr.	Name	Est		Art	Uhr-zeit				

DB.6102 12 (1)

DB.6102V02 Übergabebuch (Einlage) A4 7b-190 gelb 09.04

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Datum	Personalbezogene Angaben			Betr.-tage	Arbeiten		Kür-zel	Mängel und sonstige Besonderheiten	Meldung an	Erledigungs-vermerk
	Schicht-Nr.	Name	Est		Art	Uhr-zeit				

1 Allgemeine Vorgehensweise

Grundsätze

* (1) Werden Unregelmäßigkeiten am Triebfahrzeug festgestellt oder durch Zugbeobachtung vom Fahrdienstleiter gemeldet, so ist Folgendes zu beachten:

Ergänzung

1. Bei allen Handlungen muss die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb gewährleistet bleiben.
2. Ggf. ist anzuhalten und der Fahrdienstleiter sowie die auftraggebende Stelle zu verständigen.
3. Sofern möglich sind die Mängel und Störungen vom Triebfahrzeugführer zu beheben. Dazu ist die Betriebsanweisung des Triebfahrzeuges zu beachten.
4. Kann eine Störung vom Triebfahrzeugführer nicht behoben werden, so wird in Abstimmung mit der auftraggebenden Stelle und der Betriebszentrale entschieden, ob eine Weiterfahrt möglich ist (z. B. mit verminderter Geschwindigkeit, bis zum nächsten Bahnhof). DBINFRA.1101Z01
5. Die Unregelmäßigkeiten, Mängel und Störungen sind gemäß Abschnitt 2 zu dokumentieren.

2 Dokumentation

Grundsatz

(1) Erkannte Mängel und Störungen sind zu dokumentieren, auch dann, wenn der Mangel oder die Störung vom Triebfahrzeugführer selbst behoben werden konnte. DBINFRA.1101Z01

Melden

(2) Die Störungen und Mängel, die die weitere Einsatzbereitschaft des Triebfahrzeuges einschränken, sind an die auftraggebende Stelle zu melden.

Ergänzung

Triebfahrzeug nicht einsatzfähig

(3) Ist das Triebfahrzeug nicht mehr einsatzfähig oder lauffähig, so ist
* dies im Triebfahrzeug kenntlich zu machen.

*

Ergänzung

3 Maßnahmen bei ausgewählten Störungen

Geschwindigkeitsanzeige gestört

(1) Bei Ausfall der Geschwindigkeitsanzeige oder erkannter Falschanzeige darf die Fahrt nur dann fortgesetzt werden, wenn eine zweite funktionsfähige Geschwindigkeitsanzeige vorhanden ist. Ist keine funktionsfähige Geschwindigkeitsanzeige vorhanden, ist ein Hilfstriebfahrzeug erforderlich.

Eine Weiterfahrt ohne funktionsfähige Geschwindigkeitsanzeige ist nach Zustimmung der Betriebszentrale bis zu dem benannten Bahnhof möglich. Dabei ist die Geschwindigkeit so weit zu verringern, dass die zulässige Geschwindigkeit mit Sicherheit nicht überschritten wird.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Gewaltschäden infolge von Unfällen

(2) Bei Schäden in Folge einer Kollision, Entgleisung, einem Bahnübergangsunfall oder Fahrzeugbrand, die sicherheitlichen Einfluss auf die Strukturen des Laufwerkes, der Federung oder des Tragwerkes sowie der Bremse haben könnten, ist eine vom EVU beauftragte Person anzufordern, die das Fahrzeug untersucht, bevor es weiterverwendet wird.

Aufprall auf Gegenstand oder Tier

(3) Nach einem Aufprall auf einen Gegenstand oder ein Tier am bewegten Fahrzeug, darf auf das Untersuchen durch eine vom EVU beauftragte Person verzichtet werden, wenn bei der Sichtprüfung der Fahrzeuge keine augenscheinlichen Schäden am Laufwerk, der Federung, des Tragwerkes sowie der Bremse festgestellt wurden.

Feste Bremsen

(4) Bei Anzeichen auf feste Bremsen ist die Lauffähigkeit des Triebfahrzeuges zu prüfen und besonders auf den Zustand der Reibelemente und auf Anzeichen einer thermischen Überbeanspruchung der Räder zu achten.

Sichtbare Hinweise für eine thermische Überbeanspruchung der Räder sind *

- angeschmolzene Bremssohlen,
- Beschädigungen der Lauffläche mit Metallauftragungen,
- bei Vollrädern ein umlaufender, deutlich abgegrenzter Farbabbrand unterhalb des Radkranzes (wenn feste Bremse nicht sofort festgestellt wurde ggf. auch als deutlich sichtbare Oxidationsspuren unterhalb des Radkranzes),
- verdrehte oder lose Radreifen bei bereiften Rädern.

Wird eine thermische Überbeanspruchung festgestellt, so ist wie folgt zu verfahren:

DBINFRA.1101Z01

1. Auftraggebende Stelle verständigen.
2. Weiterfahrt nur im Zugverband bis zum nächsten Bahnhof möglich, bei ausgeschalteter Bremse und mit Schrittgeschwindigkeit.

Radreifen verdreht

Ergänzung

(5) Ein Radreifen ist lose, wenn er sich auf dem Radkörper gedreht hat oder wenn Roststaub oder Stahlspäne zwischen dem Radreifen und dem Radkörper austreten. Um ein Drehen des Reifens auf dem Radkörper zu erkennen, sind am Radreifen und am Radkörper farbige Markierungen und Körner angebracht. Eine weitere Prüfung ist durch Klangprobe möglich.

Wird bemerkt, dass an einem oder mehreren Rädern die Gelbmarkierung zwischen Radreifen und Radkörper gegeneinander verschoben ist, so ist wie folgt zu verfahren:

DBINFRA.1101Z01

1. Auftraggebende Stelle verständigen.
2. Weiterfahrt nur im Zugverband bis zum nächsten Bahnhof möglich, bei ausgeschalteter Bremse und mit Schrittgeschwindigkeit.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Rotmarkierung

Ergänzung

(6) Stellt die Werkstatt fest, dass sich die Verbindung zwischen Radreifen und Radkörper wieder gefestigt hat, bringt sie eine neue
* ergänzende Markierung in roter Farbe auf.

Radreifen mit Rotmarkierung müssen täglich im Rahmen des Abschlussdienstes der Stufe A1 auf erneutes Verdrehen kontrolliert
* werden. Die tägliche Kontrolle der Rotmarkierung ist zu dokumentieren. Wird ein Versatz der Rotmarkierung festgestellt, so ist das Triebfahrzeug nicht lauffähig.

Überführung eines Triebfahrzeugs mit Versatz der Gelb- oder Rotmarkierung

(7) Vor Überführung eines Triebfahrzeugs mit Versatz der Gelb- oder Rotmarkierung muss eine vom EVU beauftragte Person die betroffenen Räder untersucht haben.

❒

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

zu BRW.6103

* # 1 Allgemeine Vorgehensweise

Ergänzung:

* *Hinweis:*

* *Bei Störungen an einem geschleppten/abgeschleppten*
* *Triebfahrzeug, für das der Triebfahrzeugführer nicht die Be-*
* *rechtigung zum Bedienen besitzt, dürfen keine selbständi-*
* *gen Versuche zur Störungsbehebung unternommen wer-*
* *den.*

2 Dokumentation

Ergänzung:

(2) Örtliche Regelungen zu den Meldeverfahren, soweit vorhanden, sind zu beachten.

Melden

* (3) Ist das Triebfahrzeug nicht mehr einsatzfähig oder lauffähig, so ist dies im Übergabebuch oder bei Nebenfahrzeugen im Fahrzeugbegleitbuch zu dokumentieren.

Triebfahrzeug nicht einsatzfähig

(4) Störungen und Mängel sind gemäß den Handlungsvorgaben im Vordruck DB.6102V01 im Übergabebuch zu dokumentieren.

Art und Weise der Dokumentation

* (5) Bei Nebenfahrzeugen sind Störungen und Mängel nach den Vorgaben im Vordruck DB.6140V01 im Fahrzeugbegleitbuch zu dokumentieren.

Nebenfahrzeuge

3 Maßnahmen bei ausgewählten Störungen

Ergänzung:

(5) Sind an einem oder mehreren Rädern die Gelbmarkierung zwischen Radreifen und Radkörper gegeneinander verschoben, gilt:

Radreifen verdreht

- Die Feststellung ist mittels elektronischen Endgeräts zu melden. Steht das elektronische Endgerät nicht zur Verfügung, ist
  - die Feststellung an die im Übergabebuch genannte Stelle fernmündlich zu melden oder
  - der Vordruck „Auftragsschein/ Fahrzeugstörungsmeldung (DB.6103V01) auszufüllen oder

DBINFRA.1101Z01

- die Feststellung in einer vom Fahrzeughalter vorgegebenen anderen Form zu dokumentieren oder zu melden.

- Die Feststellung ist im Übergabebuch mit dem Zusatz „Nicht betriebsfähig“ zu vermerken.

Bei Feststellung während der Zugfahrt gilt zusätzlich:

- Die Regelungen des Moduls 408.2553 (Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen oder Ladungen) sind zu befolgen.

Rotmarkierung

(6) Das Anbringen einer Radreifenmarkierung in roter Farbe wird durch die Instandhaltungsstelle im Übergabebuch mit Datum, Uhrzeit und Namen vermerkt.

Die tägliche Kontrolle der Rotmarkierung durch den Triebfahrzeugführer ist im Übergabebuch zu dokumentieren mit Prüfergebnis, Datum, Namen und ggf. eingeleiteten Maßnahmen. *

DBINFRA.1101Z01

Sifa-Störungen im Rangierbetrieb

(8) Bei Sifa-Störungen im Rangierbetrieb ist der zuständige Disponent zu informieren und ein Ersatztriebfahrzeug anzufordern. Tritt die Störung während der Leistung auf und kann kein neues Triebfahrzeug gestellt werden, darf die Rangierleistung beendet werden, die zulässige Geschwindigkeit beträgt während des Rangierens 10 km/h.

Fahrt nach Störung fortsetzen

(9) Bei Schäden am Laufwerk, an der mechanischen Bremse, an der Primär- und Sekundärfederung, an der Zug- und Bremskraftübertragung, am Antrieb oder an den Fahrmotoraufhängungen darf in Abhängigkeit von den Vorgaben der Bedienungsanleitung mit ermäßigter Geschwindigkeit weitergefahren werden.

Stör- und Abhilfetexte bei Tfz mit Diagnosedisplay

(10) Anstelle der betrieblichen Regelungen in den Abhilfetexten bei allen Triebfahrzeugen mit Diagnosedisplay (MTD/ MFD) sind die Vorgaben in den Bedienungsanleitungen sowie des betrieblichen Regelwerks zu beachten.

Es gelten nur die technischen Regelungen in den Abhilfetexten.

Ausfall der Sandstreueinrichtung

(11) Wenn die Sandstreueinrichtung gemäß den Kriterien der Ril 915 ausgefallen ist und der Triebfahrzeugführer die Störung nicht selbst beheben kann, ist die Weisung der auftraggebenden Stelle einzuholen. Ein weiterer Einsatz des Triebfahrzeugs ist nur nach den Vorgaben der auftraggebenden Stelle zulässig.

DBINFRA.1101Z01

4 Fahrzeugstörungen melden

Ergänzung:

Störungen melden; Werkstatt beauftragen

Der Triebfahrzeugführer meldet Störungen an Triebfahrzeugen oder Wendezug-Steuerwagen und erteilt ggf. einen Arbeitsauftrag an die Werkstatt entsprechend folgender Abbildung:

Ablauf bei Fahrzeugstörungen



DBINFRA.1101Z01

zur Modulübersicht

Auftragsschein/Fahrzeugstörungsmeldung

Urschrift; ausfüllen und abgeben!

Fz.-Nr.: .....

Urschrift abgegeben in: ..... (Ort)

☐ Lokleitung ☐ Meldestelle ☐ Werkstatt

Auftrag

Reinigung

- ☐ Stirnfenster
- ☐ Führerraum
- ☐ Maschinenraum
- ☐ Außenreinigung
- ☐ Unterflurreinigung

Betriebsstoffe ergänzen

- ☐ Bremssand
- ☐ Spurkranzfett
- ☐ Motoröl (Motor / Kanister)
- ☐ Kühlwasser
- ☐ .....

Instandsetzungen

- ☐ Reparaturen
- ☐ Bremse nachstellen
- ☐ Bremssohlen/-scheibenbeläge wechseln

Inspektionen

- ☐ Nachschau ausführen

Störung

Datum: ..... Uhrzeit: ..... Leistung: ..... Last: ..... t Ort: .....

Störung behoben: Ja / Nein Hilfstriebfahrzeug: Ja / Nein Abfahrbereitschaft an Fdl gemeldet: ..... Uhr

Einzelheiten

Baugruppe und Schadensbezeichnung

- ☐ Inneneinrichtung
- ☐ Sanitäranlage
- ☐ Heizung, Lüftung, Klima
- ☐ Restaurant, Bistro
- ☐ Hauptschalter
- ☐ Stromabnehmer / Dachausrüstung
- ☐ Haupttransformator
- ☐ Schaltwerk / Stromrichter
- ☐ Fahrmotor Nr. .....
- ☐ Hilfsbetriebe
- ☐ Steuerelektronik/-kabel
- ☐ Sifa, PZB (Indusi, LZB), ZF
- ☐ Türsteuerung / Türen
- ☐ Druckluft, Bremse, Gleitschutz
- ☐ Laufwerk
- ☐ Neigetechnik
- ☐ E-Bremse
- ☐ Krafterzeugung
- ☐ Kraftstoffanlage
- ☐ Kühlanlage
- ☐ Leistungssteuerung
- ☐ Kraftübertragung
- ☐ Generatoren / elektrische Maschinen
- ☐ Batterie
- ☐ Sonst. elektr. Einrichtung

Erläuterungen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Fz. ☐ abgestellt ☐ übergeben Zeit: ..... Ort: ..... Gleis / Stand: .....

Datum: ..... OE / Name: ..... Unterschrift: .....

Ihre Rufnummer für Rückfragen: .....

Hinweise für Tf / Lrf

Diesen Vordrucksatz bitte gut lesbar im Durchschreibeverfahren ausfüllen.

- Mit dem **Auftragsschein**
  erteilen Sie der Werkstatt Aufträge zum Reinigen, zum Ergänzen von Betriebsstoffen sowie für Instandsetzungen und Inspektionen. Dazu geben Sie die Urschrift (weißes Blatt) bei der dafür vorgesehenen Stelle ab. Die Durchschrift (grünes Blatt) verbleibt im Übergabebuch.

- Mit der **Fahrzeugstörungsmeldung**
  helfen Sie mit, technische Fahrzeugstörungen gezielt und zeitnah zu erfassen sowie Maßnahmen zur Störungsbeseitigung einzuleiten. Melden Sie deshalb jede Fahrzeugstörung! Nur so können technische Schwachstellen erkannt und deren Ursachen beseitigt werden.

  Melden Sie die Störung möglichst fernmündlich der im Übergabebuch genannten Stelle, damit das zuständige Werk schnell informiert werden kann. Bei Strecken-Tfz erstellen Sie eine schriftliche Fahrzeugstörungsmeldung nur, wenn eine fernmündliche Meldung nicht möglich ist. Die Urschrift (weißes Blatt) geben Sie bei der dafür vorgesehenen Stelle ab. Die Durchschrift (grünes Blatt) verbleibt auch nach der Instandsetzung – ergänzt mit den Angaben durch die Werkstatt – bis zur nächsten planmäßigen Inspektion im Übergabebuch.

DB.0199

Auftragsschein/Fahrzeugstörungsmeldung

Durchschrift; verbleibt auf dem Fz.!

Fz.-Nr.: .....

Urschrift abgegeben in: ..... (Ort)

☐ Lokleitung ☐ Meldestelle ☐ Werkstatt

Auftrag

Reinigung

- ☐ Stirnfenster
- ☐ Führerraum
- ☐ Maschinenraum
- ☐ Außenreinigung
- ☐ Unterflurreinigung

Betriebsstoffe ergänzen

- ☐ Bremssand
- ☐ Spurkranzfett
- ☐ Motoröl (Motor / Kanister)
- ☐ Kühlwasser
- ☐ .....

Instandsetzungen

- ☐ Reparaturen
- ☐ Bremse nachstellen
- ☐ Bremssohlen/-scheibenbeläge wechseln

Inspektionen

- ☐ Nachschau ausführen

Störung

Datum: ..... Uhrzeit: ..... Leistung: ..... Last: ..... t Ort: .....

Störung behoben: Ja / Nein Hilfstriebfahrzeug: Ja / Nein Abfahrbereitschaft an Fdl gemeldet: ..... Uhr

Einzelheiten

Baugruppe und Schadensbezeichnung

- ☐ Inneneinrichtung
- ☐ Sanitäranlage
- ☐ Heizung, Lüftung, Klima
- ☐ Restaurant, Bistro
- ☐ Hauptschalter
- ☐ Stromabnehmer / Dachausrüstung
- ☐ Haupttransformator
- ☐ Schaltwerk / Stromrichter
- ☐ Fahrmotor Nr. .....
- ☐ Hilfsbetriebe
- ☐ Steuerelektronik/-kabel
- ☐ Sifa, PZB (Indusi, LZB), ZF
- ☐ Türsteuerung / Türen
- ☐ Druckluft, Bremse, Gleitschutz
- ☐ Laufwerk
- ☐ Neigetechnik
- ☐ E-Bremse
- ☐ Krafterzeugung
- ☐ Kraftstoffanlage
- ☐ Kühlanlage
- ☐ Leistungssteuerung
- ☐ Kraftübertragung
- ☐ Generatoren / elektrische Maschinen
- ☐ Batterie
- ☐ Sonst. elektr. Einrichtung

Erläuterungen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Fz. ☐ abgestellt ☐ übergeben Zeit: ..... Ort: ..... Gleis / Stand: .....

Datum: ..... OE / Name: ..... Unterschrift: .....

Ihre Rufnummer für Rückfragen: .....

Auftragsannahme durch das Werk (Übernahme des Fz durch Auftragnehmer):

Werk: ..... Datum: ..... Gz: ..... Name: ..... Unterschrift: .....

Schadensbeseitigung / Auftragsausführung
Angaben zur Ursache der Störung und festgestellte Schäden:

.....

.....

.....

.....

.....

1. Schadh. Baugruppe/-teil: ..... Typ: ..... Nr.: ..... Mat.-Nr.: .....

2. Schadh. Baugruppe/-teil: ..... Typ: ..... Nr.: ..... Mat.-Nr.: .....

3. Schadh. Baugruppe/-teil: ..... Typ: ..... Nr.: ..... Mat.-Nr.: .....

4. Schadh. Baugruppe/-teil: ..... Typ: ..... Nr.: ..... Mat.-Nr.: .....

Durchgeführte Maßnahmen, zurückgestellte Arbeiten, Bemerkungen:

.....

.....

.....

.....

Ausgeführte Arbeiten	Auftrags-Nr. W	Ausführender	Aufwand/Preis
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....

Abrechnungsdaten

Vorhaben-Nr.: ..... Bahnst.-Nr.: ..... Rahmenkst.-Nr.: ..... I-Stufen-Nr.: .....

Fertigmeldung durch das Werk (Auftragserledigung, Übergabe des Fz durch Auftragnehmer):

Werk: ..... Datum: ..... Gz: ..... Name: ..... Unterschrift: .....

Bestätigung des Auftrages durch die NL / Nacherfassung der Störung durch Fz-Halter:

NL: ..... Datum: ..... Gz: ..... Name: ..... Unterschrift: .....

Weitergabe an Heimat-NL:

NL: ..... Datum: ..... Gz: ..... Name: ..... Unterschrift: .....

Auswertung, Bemerkungen (z. B. Einsatzbeschränkungen): .....

.....

.....

.....

.....

❑

zu BRW.6105

Ersetzung:

1 Personen im Führerraum

(1) Unbefugten darf kein Zutritt in den Führer- und Maschinenraum gewährt werden.

Grundsatz

(2) Stellt sich eine Person zur Mitfahrt vor, so ist eine Kontrolle der Legitimation vorzunehmen.

Berechtigung prüfen

Der Triebfahrzeugführer hat den Grund und den Streckenabschnitt der Mitfahrt zu erfragen.

Bestehen Zweifel an der Gültigkeit der Legitimation, ist der Zutritt zu verwehren. Bei Mitfahrberechtigten nach Absatz (4) a) und b) ist abweichend hiervon die Weisung der auftraggebenen Stelle einzuholen. Dies hat Vorrang vor einer pünktlichen Abfahrt.

Der Triebfahrzeugführer stellt sich mitfahrenden Personen mit Aufsichts- und Überwachungsaufgaben gegenüber namentlich vor und erteilt die erforderlichen Auskünfte (Organisationseinheit, Abweichungen vom Regelzustand des Zuges, Besonderheiten während der Fahrt).

(3) Im Führerraum dürfen zusätzlich zum Triebfahrzeugführer maximal drei Personen mitfahren, die für die Mitfahrt im Führerraum berechtigt sind.

Anzahl berechtigter Personen im Führerraum

Im Rahmen von Erwerbsfahrten für die Streckenkenntnis, der Aus- und Fortbildung sowie bei Probe- und Messfahrten dürfen bis zu fünf Personen neben dem Triebfahrzeugführer im Führerraum mitfahren.

DB.6140 4 (3)

(4) Zur Mitfahrt im Führerraum sind folgende Personengruppen berechtigt:

Mitfahrberechtigte

a) Personengruppen, die sich mit Dienstausweis ausweisen (Beispiele gemäß Anhang DB.1210A01)

- Mitarbeiter des Eisenbahn-Bundesamtes, der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung, der Landeseisenbahnaufsicht, der Bundespolizei, der Landespolizei, des Zolls, der Feuerwehr und sonstiger Rettungskräfte im Rahmen ihrer Dienstausübung,
- Aufsichtspersonen der Unfallversicherungsträger

b) Personengruppen, deren Mitfahrt im Führerraum sich aus ihrer Arbeitsaufgabe ergibt:

- Notfallmanager und Notdienst im Einsatz
- Bei Gefahr im Verzug, Mitarbeiter des EIU zur Erfüllung ihrer Aufgaben mit Dienstausweis
- Mitarbeiter für Probe-, Instandhaltungs- und Messfahrten
- Streckenkundige Person (gemäß DB.5301Z01)

Innerhalb ihres Einsatzgebietes im Dienst befindliche Mitarbeiter/ Personen weisen sich zur Mitfahrt im Führerraum wie folgt aus:

c) mit besonderem Dokument/ besonderer Berechtigung ohne Konzernausweis:

- Inhaber eines Berechtigungsscheines
- Inhaber der blauen Berechtigungskarte
- Inhaber der grünen Berechtigungskarte
- Inhaber eines Begleiterausweises

d) mit besonderer Berechtigung in Verbindung mit dem Konzernausweis:

- Mitarbeiter innerhalb der Erst- oder Ergänzungsausbildung zum Triebfahrzeugführer
- Triebfahrzeugführer der Deutschen Bahn zum Erwerb der Streckenkenntnis
- Mitarbeiter bei Gastfahrt, wenn im Zug keine andere geeignete Mitfahrmöglichkeit besteht

e) mit dem Konzernausweis:

- Kundenbetreuer im Nahverkehr, Zug- oder Rangierpersonal, wenn es die Tätigkeit erfordert
- Kundenbetreuer im Nahverkehr, Zug- oder Rangierpersonal im Störungsfall, wenn kein geeigneter Platz im Zug vorhanden ist
- örtliche Mitarbeiter, wenn in anderen Fahrzeugen kein Platz vorhanden ist

Besondere Fahrten

(5) Zu Absatz (4) d) und e) können für

- Probe- und Messfahrten
- Rettungszügen und
- Museumszügen

abweichende Regeln zur Mitfahrt im Führerraum gelten.

(6) Musterdokumente der Deutschen Bahn, die zur Mitfahrt im Führerraum berechtigen und zugehörige Erläuterungen befinden sich im Anhang DB.6105A01.

Musterdokumente DB

(7) Der Triebfahrzeugführer ist dafür verantwortlich, dass sein Konzentrationsvermögen und seine Aufmerksamkeit durch die Anwesenheit von Personen im Führerraum nicht beeinträchtigt werden.

Vorrang der sicheren Betriebsdurchführung

(8) Mitarbeiter des Eisenbahn-Bundesamtes, der Landeseisenbahnaufsicht, des Zolls und der Unfallversicherungsträger sind berechtigt, behördliche Überwachungen durchzuführen.

Behördliche Überwachung und Betriebskontrollen

Vom EVU beauftragte Personen sind berechtigt, Betriebskontrollen vorzunehmen.

Behördliche Überwachungen und Betriebskontrollen können u. a. die Dienstausübung des Triebfahrzeugpersonals sowie die technische und betriebliche Überprüfung von Unterlagen, Ausrüstungen und Fahrzeugen umfassen.

(9) Die Mitfahrt zum Zweck einer behördlichen Überwachung hat stets Vorrang vor allen anderen Mitfahrten.

Vorrang der Mitfahrenden

Mitarbeiter in Ausübung ihrer Tätigkeit haben im vorderen Führerraum Vorrang vor anderen Mitfahrenden.

(10) Im Gefahren- und Notfall darf der verantwortliche Triebfahrzeugführer den Mitfahrenden auffordern, ihn bei der Wahrnehmung seiner betrieblichen Aufgaben zu unterstützen, sofern dessen Ausbildung dies zulässt, insbesondere

Unterstützung durch den Mitfahrenden – Gefahren und Notfall

DB.6105 1 (12)

- zur Beteiligung an der Beobachtung der Strecke bei gefahrdrohenden Umständen oder bei außergewöhnlichen Witterungsverhältnissen,
- bei der Anforderung von Hilfe,
- beim Anhalten und Sichern von Zügen bei Gefahr und
- bei Arbeitsunfähigkeit des Triebfahrzeugführers, wenn der Mitfahrende einen Triebfahrzeugführerschein sowie eine Zusatzbescheinigung des EVU besitzt.

(11) Der verantwortliche Triebfahrzeugführer kann in folgenden betrieblichen Situationen einen Mitfahrenden zur Unterstützung heranziehen:

Unterstützung durch den Mitfahrenden

DB.6105 1 (12)

- Sifa defekt, wenn der Mitfahrende die Tätigkeit des Triebfahrzeugbegleiters ausüben darf und durch den Triebfahrzeugführer eingewiesen ist,

- führender Führerraum defekt, Bedienung vom hinteren Führerraum aus durch den Triebfahrzeugführer, wenn der Mitfahrende ein Mitarbeiter im Bahnbetrieb und durch den Triebfahrzeugführer eingewiesen ist.

Gastfahrt; Information und Dokumentation

DBINFRA.1101Z01

(12) Tritt einer der in den Absätzen (10) und (11) genannten Fälle während einer Gastfahrt ein, ist zeitnah der zuständige Disponent zu informieren und in diesen Fällen die Tätigkeitszeit (z. B. als Triebfahrzeugbegleiter bei Beobachtungsaufgaben) in der dafür vorgesehenen Unterlage zu dokumentieren.

Zutrittsrechte KiN/Zub

(13) Kundenbetreuer im Nahverkehr und Zugbegleitpersonal von Reisezügen haben unbesetzte Führerräume zu nutzen, es sei denn, sie können Ihre Tätigkeiten von dort aus nicht ausführen oder der besetzte Führerraum dient bei einer akuten Bedrohung oder eines Angriffs als Rückzugsort.

2 Gegenstände im Führerraum

Grundsatz

(1) Mitgeführte Gegenstände dürfen die Arbeit des Triebfahrzeugführers nicht beeinträchtigen. Die Flucht- und Rettungswege müssen frei bleiben.

Persönlicher Bedarf

(2) Es dürfen nur Gegenstände des persönlichen Bedarfs mitgeführt werden. Im grenzüberschreitenden Verkehr sind dabei die zollrechtlichen Bestimmungen zu beachten.

Gegenstände; KiN/Zub

(3) Kundenbetreuer im Nahverkehr und Zugbegleitpersonal dürfen Ausrüstungsgegenstände oder Gegenstände des persönlichen Bedarfs im besetzten Führerraum ablegen und nutzen, wenn im Zug keine anderen Dienstabteile, Funktionsräume oder Schließfächer zur Verfügung stehen.

Mitnahme für andere Personen

(4) Ohne dienstlichen Auftrag dürfen Gegenstände oder Waren für andere Personen nicht mitgenommen werden.

Beförderungspapiere

(5) Die Beförderungspapiere sind im besetzten Führerraum der Zuglok zu verwahren. Nach Beendigung der Zugfahrt müssen die Papiere entsprechend der örtlichen Regelung hinterlegt werden.

(6) Im Führerraum dürfen eilige Sendungen nur mitgenommen werden, wenn: **Eilige Sendungen**

1. diese kein Gefahrgut sind und
2. die zuständige Disposition den Triebfahrzeugführer dazu beauftragt und dabei mitteilt:
   - Art der Sendung,
   - Name von Absender und Empfänger,
   - Absende- und Zielort.

Der Überbringer der Sendung muss diese mit den dazugehörigen Transportpapieren zum Führerraum bringen und sich gegenüber dem Triebfahrzeugführer ausweisen.

Der Triebfahrzeugführer muss die Sendung an einem geeigneten Platz im Führerraum so verwahren, dass die Arbeit nicht behindert und der Fluchtweg nicht eingeschränkt wird. Ist dies nicht möglich, ist die Mitnahme abzulehnen und die zuständige Disposition zu informieren. DBINFRA.1101Z01

Die beauftragende Stelle ist für das termingerechte Abholen der Sendung am Führerraum verantwortlich. Der Abholende muss sich dem Triebfahrzeugführer gegenüber ausweisen.

Wird die Sendung am Zielort nicht abgeholt, muss sofort die Disposition verständigt werden, die dann für alle weiteren Maßnahmen verantwortlich ist. Es darf erst nach Weisung der Disposition weitergefahren werden.

* * (7) In den Führerräumen von Fahrzeugen der DB InfraGO AG, der DB Bahnbau Gruppe GmbH und der DB Fahrwegdienste GmbH dürfen Gegenstände mitgeführt werden, die für den beabsichtigten Arbeitszweck nötig sind. Sie dürfen jedoch den Triebfahrzeugführer in seiner Arbeitsausübung nicht behindern und sind so zu lagern, dass sie im Führerraum befindliche Personen nicht gefährden. **Fahrzeuge DB InfraGO**

❑

zur Modulübersicht

1 Mitfahrberechtigungen

(1) Beschäftigte des DB Konzerns und dessen Kooperationspartner, die zur Wahrnehmung von Kontroll-, Überwachungs-, Ausbildungsaufgaben oder ständig wiederkehrenden Aufgaben in den Führerräumen der Triebfahrzeuge und Steuerwagen mitfahren müssen, erhalten eine Mitfahrberechtigung. **Grundsatz**

(2) Die Legitimation ist sowohl in elektronischer als auch in Papierform gültig. **Legitimationsart**

Berechtigungskarte blau

(3) Der Inhaber der blauen Berechtigungskarte ist zur Mitfahrt und zum selbstständigen Führen von Schienenfahrzeugen berechtigt und im Besitz eines Triebfahrzeugführerscheins mit Zusatzbescheinigung des auf der Berechtigungskarte eingetragenen EVU. **Allgemein**



Berechtigungskarte grün

(4) Der Inhaber der grünen Berechtigungskarte ist berechtigt, im Führerraum mitzufahren, jedoch das Triebfahrzeug bzw. den Steuerwagen nicht selbstständig zu führen. **Allgemein**



Berechtigungsschein

Allgemein

(5) Der Berechtigungsschein erlaubt die Mitfahrt im Führerraum und wird für eine einmalige Mitfahrt oder für einen begrenzten Zeitraum ausgestellt.

Muster „Berechtigungsschein Strecke ohne Begleitung“



Zu beachten:

- Vor der Mitfahrt oder dem Betreten des Führerraums haben Sie unaufgefordert Ihren Berechtigungsschein und Konzernausweis/Lichtbildausweis vorzuzeigen.
- Die Mitfahrt ist erst nach Zustimmung durch den Triebfahrzeugführers gestattet.
- Sie dürfen den Triebfahrzeugführer während der Fahrt nicht behindern oder ablenken.
- Mitfahrten zu Zwecken von Kontrollen und Überwachungen, der Aus- und Fortbildung, Erwerb der Streckenkenntnis, sowie zu Mess- und Versuchszwecken haben stets Vorrang.

MUSTER

Einschränkungen:

Nr.: DBS- 0000003617

Berechtigungsschein Nr.: DBS- 0000003617

DB

Max Mustermann (Vor- und Nachname) | L.CBS 1 (OE / Firma)

Tätigkeit Mitfahrender (Tätigkeit)

ohne Begleitung

MUSTER

DB Cargo: CMR Südwest (Geltungsbereich zur Mitfahrt im Führerraum in den Zügen von)

Gültigkeit:	24.10.2022 - 30.11.2022
Strecke von:	Mainz-Bischofsheim
Strecke bis:	Mannheim Rbf

Muster „Berechtigungsschein Gebiet ohne Begleitung“



Zu beachten:

- Vor der Mitfahrt oder dem Betreten des Führerraums haben Sie unaufgefordert Ihren Berechtigungsschein und Konzernausweis/Lichtbildausweis vorzuzeigen.
- Die Mitfahrt ist erst nach Zustimmung durch den Triebfahrzeugführers gestattet.
- Sie dürfen den Triebfahrzeugführer während der Fahrt nicht behindern oder ablenken.
- Mitfahrten zu Zwecken von Kontrollen und Überwachungen, der Aus- und Fortbildung, Erwerb der Streckenkenntnis, sowie zu Mess- und Versuchszwecken haben stets Vorrang.

MUSTER

Einschränkungen:

null

Nr.: DBS- 0000003610

Berechtigungsschein Nr.: DBS- 0000003610

DB

Max Mustermann (Vor- und Nachname) | Fantasia GmbH (OE / Firma)

Tätigkeit Mitfahrender (Tätigkeit)

24.10.2022 - 30.11.2022 (Gültigkeit)

MUSTER

ohne Begleitung

Geltungsbereich zur Mitfahrt im Führerraum in den Zügen von

DB Cargo | CMR Nord / CMR Ost / CMR Süd

(6) Wenn eine Begleitung erforderlich ist, ist der Berechtigungsschein mit dem Vermerk „Begleitung erforderlich!“ versehen. **Begleitung**

Muster „Berechtigungsschein Strecke mit Begleitung“



Muster „Berechtigungsschein Gebiet mit Begleitung“



Geltungsbereich

(7) Blaue und grüne Berechtigungskarten sowie Berechtigungsscheine sind nur in Verbindung mit einem gültigen Lichtbildausweis gültig. **Legitimation**

(8) Der Geltungsbereich der Mitfahrberechtigung bezieht sich auf das EVU und auf den Aufgaben- und Verantwortungsbereich des Mitfahrenden und kann regional eingeschränkt werden. **Einschränkungen**

(9) Auf der Berechtigungskarte oder dem Berechtigungsschein kann sich ein QR-Code befinden. Dieser ermöglicht eine Prüfung der auf der Berechtigungskarte bzw. dem Berechtigungsschein eingetragenen Daten. Bei begleiteten Mitfahrten ist auch die Begleitperson ersichtlich. **QR-Code**

2 Fahrauftrag

Mitfahrt im Rahmen der Ausbildung

(1) Für Mitarbeiter, die zur Ausbildung im Führerraum mitfahren sollen, erstellt die zuständige Einsatzstelle einen „Fahrauftrag“, der berechtigt

a) nur zur Mitfahrt im Führerraum oder

b) zum Führen des Tfz/Stwg unter Aufsicht und Verantwortung eines fahrberechtigten Triebfahrzeugführers.

Elektronisch ausfüllbares Muster „Fahrauftrag“

Personalnummer:
(8-stellig, nur Ziffern)

eFAkte

Fahrauftrag/Nachweis der Lernfahrten

Eisenbahnverkehrsunternehmen	Einsatzstelle	Datum
		Datum

Frau [1]	
Geburtsdatum[2]	

☐[3] befindet sich in der **Erstausbildung** zum Triebfahrzeugführer [1]
der Klasse/Unterklasse [1]

☐[3] befindet sich in der **Ergänzungsausbildung** [4]

MUSTER

Sie[1] sind innerhalb der Ausbildung vom Datum bis Datum im Führerraum von Triebfahrzeugen[1] des o. g. EVU mitfahren.

Die Mitfahrt soll einen Einblick in die Aufgaben des Triebfahrzeugführers und in die betrieblichen Abläufe vermitteln.

Das Führen des Triebfahrzeuges/Steuerwagens sowie das Wahrnehmen von betrieblichen Aufgaben (z. B. Abfahrauftrag entgegennehmen) ist nicht gestattet.

Innerhalb der Ausbildung ist das Führen von Triebfahrzeugen/Steuerwagen unter Aufsicht und Verantwortung eines fahrberechtigten und mit dieser Aufgabe betrauten Triebfahrzeugführers gestattet.

Nichtzutreffenden Text sowie diesen Hinweistext in blau bitte löschen!

.....

Stempel der Einsatzstelle	Unterschrift / OE

1) Zutreffendes auswählen 2) Nur eintragen, wenn keine Personalnummer vergeben ist 3) Zutreffendes ankreuzen
4) Art der Ergänzungsausbildung eintragen

046.1480V01 Fahrauftrag/Nachweis der Lernfahrten (online ausfüllbar) Seite 1
Fachautor: P.FBT 28: Andreas Trautmann; Tel: 9427 (1734) Gültig ab 01.07.2022

Kopierfähiges Muster „Fahrauftrag“

Personalnummer: (8-stellig, nur Ziffern)

eFAkte

Fahrauftrag/Nachweis der Lernfahrten

Eisenbahnverkehrsunternehmen	Einsatzstelle	Datum

Frau/Herr[1]	
Geburtsdatum[2]	

☐[3] befindet sich in der **Erstausbildung** zum/zur Triebfahrzeugführer/-in der Klasse/Unterklasse **A / B / B1 / B2**[1]

☐[3] befindet sich in der **Ergänzungsausbildung**[4] _____

Er/Sie soll innerhalb der Ausbildung vom _____ bis _____ im Führerraum von Triebfahrzeug/Steuerwagen des EVU mitfahren.

Die Mitfahrt soll Einblicke in die Aufgaben des Triebfahrzeugführers und in die betrieblichen Abläufe vermitteln.

Das Führen des Triebfahrzeuges/Steuerwagens sowie das Wahrnehmen von betrieblichen Aufgaben (z. B. Abfahrauftrag entgegennehmen) ist **nicht** gestattet.

Innerhalb der Ausbildung das Führen von Triebfahrzeugen/Steuerwagen unter Aufsicht und Verantwortung eines **fahrberechtigten** und **mit dieser Aufgabe betrauten** Triebfahrzeugführers überlassen werden.

*Der nichtzutreffende Kasten ist **aus**zukreuzen!*

Stempel der Einsatzstelle	Unterschrift / OE

1) Nicht Zutreffendes streichen 2) Nur eintragen, wenn keine Personalnummer vergeben ist 3) Zutreffendes ankreuzen
4) Art der Ergänzungsausbildung eintragen

046.1480V01 Fahrauftrag/Nachweis der Lernfahrten (kopierfähiges Muster) Seite 1
Fachautor: P.FBT 28; Andreas Trautmann; Tel: (9427) 1734 Gültig ab 01.07.2022

MUSTER

3 Auftrag zum Erwerb der Streckenkenntnis

Allgemein

(1) Die Mitfahrt zum Erwerb der Streckenkenntnis darf nur dann gestattet werden, wenn nicht andere Gründe (z. B. Überwachungsfahrt, Ausbildungsgruppe) dagegen sprechen. Der Mitfahrende muss im Besitz eines für die Strecke gültigen „Auftrag zum Erwerb der Streckenkenntnis“ sein.

Muster „Auftrag zum Erwerb der Streckenkenntnis“

Personalnummer:
(8-stellig, nur Ziffern)

eFAkte

Auftrag zum Erwerb/Wiedererwerb[1] der Strecken-/Bahnhofskenntnis[1]
Nr. .....

Herr/Frau[1] ..... wird beauftragt

☐[2] Streckenkenntnis von ..... über ..... nach .....[3]
☐[2] Bahnhofskenntnis in .....[3]

zu erwerben/wiederzuerwerben[1].

1. Art und Umfang

	Art des Erwerbs[2]	Anzahl[6]
☐	Mitfahrt im Führerraum	
☐	Fahren in Begleitung einer streckenkundigen Person (z. B. innerhalb der Erst- oder Ergänzungsausbildung)	
☐	Studium von Filmaufnahmen mit originalgetreuer Streckenabbildung[4]	
☐	Einsichtnahme in Merkblatt/Sonder-La[4]	X
☐	Simulatorfahrten mit originalgetreuer Streckenabbildung	
☐	Begehen der Infrastruktur	X

2. Nachweis der Mitfahrten im Führerraum

lfd. Nr.	Datum	Zug-Nr.	Streckenabschnitt/Bahnhof	Unterschrift des anleitenden Tf
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				

Datum der Ausstellung: .....

Unterschrift des Ausstellenden:

..... Stempel der ausstellenden Stelle

492.2755V01 Auftrag zum Erwerb/Wiedererwerb der Strecken-/Bahnhofskenntnis Seite 1

Fachautor: Fernv.: H. Didszun; Tel.: (955) 59529; Regio: M. Jelitto; Tel.: (955) 42211 Gültig ab 13.12.2020

MUSTER

4 Begleiterausweis

(1) Inhaber des Begleiterausweises dürfen im Führerraum nur mitfahren, wenn im Wagenzug keine geeignete Mitfahrmöglichkeit besteht. **Grundsatz**

Muster „Begleiterausweis“ (kopierfähiges Muster A 4)

Légitimation pour convoyeur – Begleiterausweis CIT 13

Expéditeur (nom, adresse)
Absender (Name, Adresse)

Identification de l'envoi – Sendungs-Identifikation
Pays – Land
Gare – Bahnhof
Entreprise Unternehmen
Exp. N° Versand Nr.

Destinataire (nom, adresse, pays)
Empfänger (Name, Adresse, Land)

Prise en charge, lieu, date – Übernahme, Ort, Datum
mois – jour – heure Monat – Tag – Stunde

Lieu de livraison – Ablieferungsort
Gare – Bahnhof Pays – Land

Wagon N° Wagen Nr.

Convoyeur de la marchandise (nom, prénom)
Begleiter des Gutes (Name, Vorname)

Désignation de la marchandise
Bezeichnung des Gutes

Légitimation pour convoyeur valable
Begleiterausweis gültig

de
von

à
nach

MUSTER

Cette légitimation confère à son détenteur le droit d'exercer toutes les fonctions dévolues au convoyeur dans les trains par lesquels l'envoi accompagné est transporté. **Elle ne constitue pas un titre de transport.** Le convoyeur doit donc aussi être en possession d'un titre de transport valable. Si la gratuité du transport est accordée au convoyeur sur tout le parcours ou sur une partie de celui-ci, en vertu des accords conclus entre les transporteurs intéressés, les titres de transport correspondants seront délivrés au convoyeur par la gare de départ et/ou par les gares intermédiaires compétentes.
La légitimation pour convoyeur doit être présentée sur demande: à la fin du voyage, elle doit être remise au service marchandises compétent ou au personnel de contrôle.
Le chef de train (contrôleur) peut attribuer une place au convoyeur, p. ex. dans le wagon dans lequel est chargée la marchandise accompagnée, ou dans le fourgon à bagages, ou dans le wagon d'accompagnement, ou encore dans une voiture à voyageurs du train en question; le convoyeur doit se conformer aux ordres reçus.
Le convoyeur doit observer les instructions ci-après au sujet de son comportement dans l'exercice de ses fonctions (prescriptions de sécurité).

Prescriptions de sécurité
Le voyage dans les trains et wagons de marchandises engendre un risque accru d'accident: une prudence particulière s'impose donc lors de l'entrée dans les véhicules et lors de la sortie des véhicules, lors du départ et de l'arrêt du train, pendant les manœuvres ainsi que lors de l'ouverture et de la fermeture des portes!
Il est très dangereux et par conséquent interdit
- de monter sur les toits des véhicules ou sur le chargement des wagons de marchandises ouverts ou de procéder à la réfection de chargements déplacés lorsque le wagon se trouve sous la caténaire;
- de négliger la distance de sécurité minimale de 1,50 m – même avec des objets – lors de travaux à proximité d'installations et de lignes sous tension;
- de fumer dans les wagons où se trouvent des matières facilement inflammables ou des animaux.

Le convoyeur doit
- s'annoncer au chef de train avant le départ du train (dans les trains non accompagnés, au mécanicien);
- prendre garde aux signaux avertisseurs des locomotives et aux avertissements du personnel ferroviaire;
- empêcher la fermeture intempestive des portes coulissantes;
- éviter si possible de stationner entre les voies;
- rester dans le wagon en cas d'arrêt en pleine voie;
- emporter pour la nuit des lampes ou lanternes éclairant bien, ne diffusant aucune lumière colorée et ne présentant aucun risque d'explosion ou d'incendie.

Dieser Ausweis berechtigt den Inhaber zur Ausübung der Begleitertätigkeit in den Zügen, mit denen das begleitete Gut befördert wird. **Er gilt nicht als Fahrausweis.** Der Begleiter muss deshalb zusätzlich im Besitz eines gültigen Fahrausweises sein. Wird auf Grund der anwendbaren Vereinbarungen zwischen den beteiligten Beförderern auf der ganzen Strecke oder auf Teilstrecken freie Fahrt gewährt, so werden dem Begleiter vom Versandbahnhof bzw. von den zuständigen Unterwegsbahnhöfen entsprechende Fahrausweise abgegeben.
Der Begleiterausweis ist auf Verlangen vorzuweisen und nach Beendigung der Fahrt der betreffenden Güterabfertigung oder dem Kontrollpersonal abzugeben.
Der Zugführer (Schaffner) kann dem Begleiter den Platz anweisen, z. B. im Wagen, in dem das begleitete Gut verladen ist, oder im Gepäck- bzw. Dienstwagen oder in einem Personenwagen des betreffenden Zuges; seinen Anordnungen ist Folge zu leisten.
Der Begleiter hat die nachstehenden Weisungen über das Verhalten bei der Ausübung der Begleitertätigkeit (Sicherheitsvorschriften) zu beachten.

Sicherheitsvorschriften
Die Fahrt in Güterzügen und Güterwagen ist mit erhöhten Unfallgefahren verbunden, deshalb besondere Vorsicht beim Ein- und Aussteigen, beim Anfahren und Anhalten des Zuges und bei Rangierbewegungen sowie beim Öffnen und Schliessen der Türen!
Es ist sehr gefährlich und daher verboten,
- Fahrzeugdächer oder Ladungen auf offenen Güterwagen zu besteigen oder verschobene Ladungen zu richten, wenn sich die Wagen unter Fahrleitungen befinden;
- bei Arbeiten in der Nähe von Spannung führenden Fahrleitungsanlagen – auch mit Gegenständen – den erforderlichen Schutzabstand von 1,50 m zu unterschreiten;
- in den Wagen, in denen sich leicht entzündliche Stoffe oder Tiere befinden, zu rauchen.

Der Begleiter hat
- sich vor Abfahrt des Zuges beim Zugführer zu melden (beim Lokomotivführer, wenn der Zug unbegleitet ist);
- auf Warnsignale der Lokomotive und Warnung des Eisenbahnpersonals zu achten;
- offene Türen gegen Zurollen zu sichern;
- den Aufenthalt zwischen den Gleisen nach Möglichkeit zu vermeiden;
- beim Halten auf freier Strecke im Wagen zu bleiben;
- während der Nachtzeit gut leuchtende, explosions- und feuersichere Lampen oder Laternen, die kein farbiges Licht aufweisen, mitzuführen.

Adresse et signature du transporteur
Anschrift und Unterschrift des Beförderers

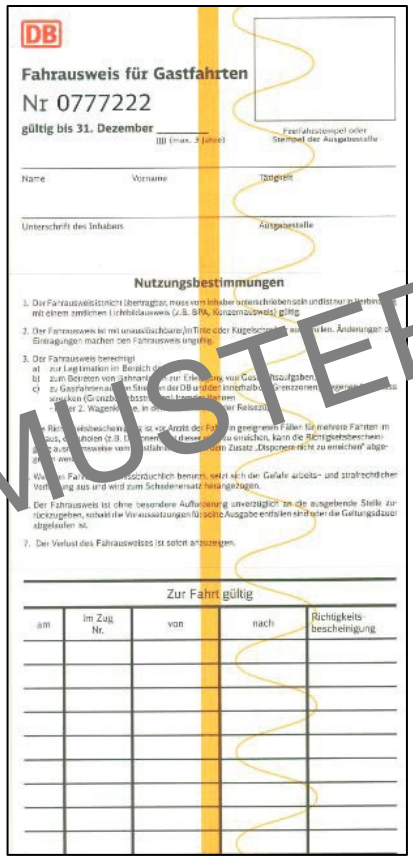
Signature du convoyeur
Unterschrift des Begleiters

5 Fahrausweis für Gastfahrten

Allgemein

(1) Der Inhaber eines Fahrausweises für Gastfahrten ist ein Mitarbeiter des DB-Konzerns, der im dienstlichen Auftrag mitfahren muss. Eine Mitfahrt im Führerraum darf nur gestattet werden, wenn im Zug keine geeignete Mitfahrmöglichkeit besteht und der Fahrausweis korrekt ausgestellt ist.

Muster „Fahrausweis für Gastfahrten“



DB

Fahrausweis für Gastfahrten

Nr 0777222

gültig bis 31. Dezember _____

IIII (max. 3 Jahre)

Feerfahrtstempel oder Stempel der Ausgabestelle

Name Vorname Tätigkeit

Unterschrift des Inhabers Ausgabestelle

Nutzungsbestimmungen

1. Der Fahrausweis ist nicht übertragbar, muss vom Inhaber unterschrieben sein und ist nur in Verbindung mit einem amtlichen Lichtbildausweis (z.B. BPA, Konzernausweis) gültig.
2. Der Fahrausweis ist mit unauslöschbarer/n Tinte oder Kugelschreiber auszufüllen. Änderungen oder Eintragungen machen den Fahrausweis ungültig.
3. Der Fahrausweis berechtigt
   a) zur Legitimation im Bereich
   b) zum Betreten von Bahnanlagen zur Erfüllung von Gastfahrtaufgaben
   c) zu Gastfahrten auf den Strecken der DB und der innerhalb der Grenzzonen liegenden Strecken (Grundsätzlich ist Fremdbahnen
   - der 2. Wagenklasse, in
   - der Reisezü
4. Die Richtigkeitsbescheinigung ist vor Antritt der Fahrt, in geeigneten Fällen für mehrere Fahrten im Bezirk, einzuholen (z.B. Dienstreisen). Kann diese nicht eingeholt werden, kann die Richtigkeitsbescheinigung ausnahmsweise vom Zugführer vom Zusatz „Disponent nicht zu erreichen“ abgesetzt werden.
5. Wird der Fahrausweis missbräuchlich benutzt, setzt sich der Gastfahrer arbeits- und strafrechtlicher Verfolgung aus und wird zum Schadenersatz herangezogen.
6. Der Fahrausweis ist ohne besondere Aufforderung unverzüglich an die ausgebende Stelle zurückzugeben, sobald die Voraussetzungen für seine Ausgabe entfallen sind oder die Geltungsdauer abgelaufen ist.
7. Der Verlust des Fahrausweises ist sofort anzuzeigen.

Zur Fahrt gültig

am	im Zug Nr.	von	nach	Richtigkeitsbescheinigung

MUSTER

❑

Weitere Berechtigungsdokumente DB.1210A01

1 Grundsätze

(1) Bei der Fahrt unter Oberleitung ist diese zu beobachten. Dabei ist auf Unregelmäßigkeiten und Störungen an der Oberleitung zu achten.

Oberleitung beobachten

(2) Die Maßnahmen beim Erkennen von Störungen an der Oberleitung richten sich nach der Art des Triebfahrzeuges, mit dem die Strecke befahren wird.

Maßnahmen bei Störungen

- Bei elektrischen Triebfahrzeugen sind die Maßnahmen bei Störungen an der Oberleitung im Modul BRW.6112 enthalten.
- Bei allen übrigen Triebfahrzeugen sind die Maßnahmen bei Störungen an der Oberleitung im Abschnitt 2 aufgeführt.

2 Störung an der Oberleitung

(1) Bei einer vermuteten oder festgestellten Oberleitungsstörung ist wie in den nachfolgenden Absätzen zu verfahren.

Anzeichen für eine Oberleitungsstörung

Verdacht auf eine Oberleitungsstörung besteht beispielsweise bei

- starkem Schwanken der Oberleitung,
- gerissenen Drähten und Seilen,
- außergewöhnlichen Geräuschen auf dem Dach des Fahrzeuges,
- schadhaften Isolatoren oder Streckentrennern sowie bei
- außergewöhnlicher Lichtbogenbildung.

(2) Folgende Maßnahmen sind unverzüglich auszuführen:

Sofortmaßnahmen bei einer Oberleitungsstörung

- Schnellbremsung einleiten, wenn möglich außerhalb von Tunneln und Abschnitten mit NBÜ-Kennzeichen, anhalten.
- Maßnahmen bei drohender Gefahr einleiten: Nothaltauftrag erteilen, LZB-Nothaltschalter betätigen.
- Fahrdienstleiter verständigen: Sperrung der Nachbargleise veranlassen, Bestätigung abwarten, Einzelheiten mitteilen wie Streckenkilometer, Mastnummer, Ursache usw.
- * Zug sichern (der Zug darf dabei nicht verlassen werden).
- Außentüren nicht freigeben.
- * Der Zug darf erst nach Zustimmung des Notfallmanagers oder der Fachkraft für Fahrleitungsanlagen verlassen werden.

(3) Die Oberleitung ist vom Führerraum aus durch Hinsehen zu kontrollieren.

Oberleitung kontrollieren

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Oberleitung augenscheinlich in Ordnung

(4) Ist die Oberleitung augenscheinlich in Ordnung, ist die Oberleitung von außen auf Profilfreiheit zu prüfen und das Ergebnis ist dem zuständigen Fahrdienstleiter zu melden.

Konnten keine Schäden festgestellt werden, darf nach Zustimmung des Fahrdienstleiters bis zu dem von der Betriebszentrale benannten Bahnhof gefahren werden. Dabei ist die Oberleitung besonders zu beobachten.

Sind Schäden an der Oberleitung erkennbar, so ist der genaue Standort des Zuges dem Fahrdienstleiter mitzuteilen und weiter nach Absatz (6) zu verfahren.

Oberleitung augenscheinlich nicht in Ordnung

(5) Ist die Oberleitung augenscheinlich nicht in Ordnung oder kann bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter die Oberleitung nicht durch Hinsehen vom Führerraum aus kontrolliert werden, so ist das Triebfahrzeug nicht zu verlassen und die Außentüren sind nicht freizugeben. Der Fahrdienstleiter ist zu verständigen.

Das Triebfahrzeug bzw. der Zug darf erst nach Freigabe des Notfallmanagers oder der Fachkraft für Fahrleitungsanlagen verlassen werden.

Weiterfahrt

(6) Der Notfallmanager oder der Einsatzleiter der Oberleitungsentstörung gibt die Freigabe zur Weiterfahrt. Vor der Weiterfahrt ist die Zustimmung des Fahrdienstleiters einzuholen.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

1 Regelungen zum Stromabnehmer

Stromabnehmer heben

(1) Das Heben von Stromabnehmern ist in Gleisen ohne Oberleitung nicht erlaubt.

Im Stillstand dürfen beim Heben von Stromabnehmern keine Streckentrenner oder Streckentrennungen überbrückt werden.

Während der Fahrt sollen Stromabnehmer nicht im Weichenbereich, unter Brücken und Kunstbauten angelegt werden.

Stromabnehmer senken

(2) Das Senken der Stromabnehmer ist jederzeit möglich, Einschränkungen dazu bestehen keine.

Vor dem Bewegen einer Drehscheibe oder Schiebebühne müssen alle Stromabnehmer gesenkt sein.

Bevor beim Rangieren elektrische Triebfahrzeuge mit fremder Kraft bewegt werden, sind deren Stromabnehmer zu senken.

Stromabnehmer einstellen

(3) Hinsichtlich der Stellung der Stromabnehmer in der Fahrzeugeinheit ist Folgendes zu beachten:

1. Unterscheidung zwischen Scherenstromabnehmern und Einholmstromabnehmern. Beim Mischbetrieb von Scheren- und Einholmstromabnehmern ist die dem Scherenstromabnehmer zugrunde liegende Geschwindigkeit maßgebend.
2. Bei zwei gekuppelt arbeitenden elektrischen Lokomotiven dürfen nur zwei Stromabnehmer gehoben sein. Weitere elektrische Lokomotiven mit gehobenem Stromabnehmer dürfen erst in einem Mindestabstand von 85 m folgen.
3. Im Wendezugbetrieb muss grundsätzlich der in Fahrtrichtung hintere Stromabnehmer gehoben werden. Bei Wendezeiten kleiner fünf Minuten kann der Stromabnehmerwechsel unterbleiben.
4. Bei Triebzügen überwacht die Fahrzeugsteuerung die Einstellung der Stromabnehmer. Ergänzende oder abweichende
* Bestimmungen in den Regelungen für das Bedienen der Triebfahrzeuge (Bedienungsanleitung, Displayanzeige) sind zu beachten.
5. * Baureihenspezifische Besonderheiten gemäß der Bedienungs-
* anleitung des Triebfahrzeuges.

Im Modul BRW.6111 sind die Einstellungen der Stromabnehmer beschrieben. Diese Regelungen gelten nicht, wenn das Triebfahr-
* zeug nur über einen Stromabnehmer für das jeweilige Netz verfügt.

Besonderheiten bei ungünstiger Witterung

(4) Bei Frost und Schnee, starker Vereisung oder starker Raureifbildung ist während eines geeigneten Aufenthaltes eine Funktionsprobe durch Heben und Senken der Stromabnehmer auszuführen.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Abstellen bei niedriger Außentemperatur

(5) Auf besondere Anordnung der auftraggebenden Stelle werden bei niedrigen Außentemperaturen elektrische Triebfahrzeuge aufgerüstet abgestellt. Dabei sind – soweit zulässig und vorhanden – beide Stromabnehmer zu heben. Das so abgestellte Triebfahrzeug ist spätestens nach sechs Stunden zu überwachen, sofern die auftraggebende Stelle keine andere Anweisung zur Überwachung erteilt. Bei der Überwachung sind die Stromabnehmer zu senken und wieder zu heben. Die Überwachung darf bei automatischem Abstellbetrieb entfallen.

2 Fahrbetrieb mit elektrischen Triebfahrzeugen

Anfahren

(1) Setzen sich die Fahrzeuge trotz Erreichen der Anfahrzugkraft nicht in Bewegung, so ist bei Triebfahrzeugen mit Kommutatorantrieb die Leistung nach spätestens fünf Sekunden abzuschalten. Anschließend ist ein erneuter Anfahrversuch einzuleiten. Tritt erneut keine Bewegung ein, ist die Ursache dafür zu ermitteln.

Bei Triebfahrzeugen mit Drehstrom-Antriebstechnik besteht keine zeitliche Begrenzung.

Oberstrombegrenzung

(2) Der für den Zug maximal zulässige Wert des Oberstroms (in der Regel 600 A) wird vom EIU bekanntgegeben (z. B. im Fahrplan). Sind niedrigere Oberstrombegrenzungen einzuhalten, wird dies z. B. in der „La“, in einer Fahrplan-Mitteilung oder beim Rangieren mündlich bekannt gegeben.

Zudem sind fahrzeugspezifische Oberstrombegrenzungen zu beachten.

Zugkraftunterbrechungen, Hauptschalterauslösungen

(3) Bei vermehrten Zugkraftunterbrechungen und Hauptschalterauslösungen, z. B. infolge von Raureifbildung oder Eisregen, sind die Regelungen gemäß Anhang BRW.6110A01 sowie die Regeln für das Befahren von Schutzstrecken zu beachten.

3 Befahren von Schutzstrecken

Arten

(1) Es wird zwischen Schutzstrecken der Regelbauart (35 m bis 85 m) und verkürzten Schutzstrecken (7 m) unterschieden.

Halt innerhalb einer verkürzten Schutzstrecke (7 m)

(2) Verkürzte Schutzstrecken sind nicht zuschaltbar. Kommt ein Triebfahrzeug innerhalb einer verkürzten Schutzstrecke zum Halten, ist wie folgt zu verfahren:

1. Hauptschalter ausschalten.
2. Bisher anliegenden Stromabnehmer senken.
3. Mindestens 30 Sekunden warten.
4. Vorderen Stromabnehmer anlegen. *
5. Hauptschalter einschalten.
6. Aus der Schutzstrecke fahren.

Es ist sicherzustellen, dass keinesfalls beide Stromabnehmer am Fahrdraht anliegen.

Verfügt das Triebfahrzeug nur über einen Stromabnehmer oder ist trotz Stromabnehmerwechsel kein Herausfahren aus der Schutzstrecke möglich, so muss ein Hilfstriebfahrzeug angefordert werden.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Halt innerhalb einer Schutzstrecke der Regelbauart (35 m bis 85 m)

(3) Die Zentralschaltstelle kann Schutzstrecken der Regelbauart zuschalten. Kommt ein Triebfahrzeug innerhalb einer Schutzstrecke der Regelbauart zum Halten, ist wie folgt zu verfahren:

1. Hauptschalter ausschalten.
2. Stromabnehmer senken.
3. Verbindung mit Fahrdienstleiter aufnehmen.
4. Zuschaltung beantragen, dabei den Standort und die Fahrtrichtung angeben.
5. Rückmeldung des Fahrdienstleiters abwarten.

* 6. Stromabnehmer anlegen.

7. Hauptschalter einschalten.
8. Aus der Schutzstrecke fahren.

Stromabnehmer senken

(4) Vor dem Befahren einer Schutzstrecke ist der Stromabnehmer rechtzeitig zu senken, wenn

Ersetzung

– sich der Hauptschalter nicht ausschalten lässt,
– bei Einfachtraktion beide Stromabnehmer gehoben sind,
– bei Doppeltraktion, wenn der Schaltzustand des Hauptschalters des geführten Triebfahrzeuges nicht angezeigt wird

oder

* – bei Triebzügen und mehreren Triebfahrzeugen mit gehobenen
* Stromabnehmern der Abstand zwischen zwei gehobenen Stromabnehmern weniger als 85 m, jedoch mehr als 35 m, beträgt (die bauartspezifischen Regelungen sind zu beachten).

*

4 Halt innerhalb einer elektrischen Streckentrennung

Stromabnehmer senken

(1) Kommt ein elektrisch arbeitendes Fahrzeug ausnahmsweise in einer mit den Orientierungszeichen „Elektrische Streckentrennung“ gekennzeichneten Streckentrennung zum Stehen, hat der Triebfahrzeugführer unverzüglich die Stromabnehmer zu senken.

Weiterfahrt nicht möglich

(2) Ist eine Weiterfahrt aus eigener Kraft mit einem Stromabnehmer, der sich außerhalb der Streckentrennung befindet, nicht möglich, hat der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter den Halt innerhalb der Streckentrennung mit Angabe des Standortes zu melden.

Stromabnehmer heben

(3) Die Stromabnehmer innerhalb der Streckentrennung dürfen erst mit Zustimmung des Fahrdienstleiters wieder gehoben werden.

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

zu BRW.6110

*

3 Befahren von Schutzstrecken

Ersetzung:

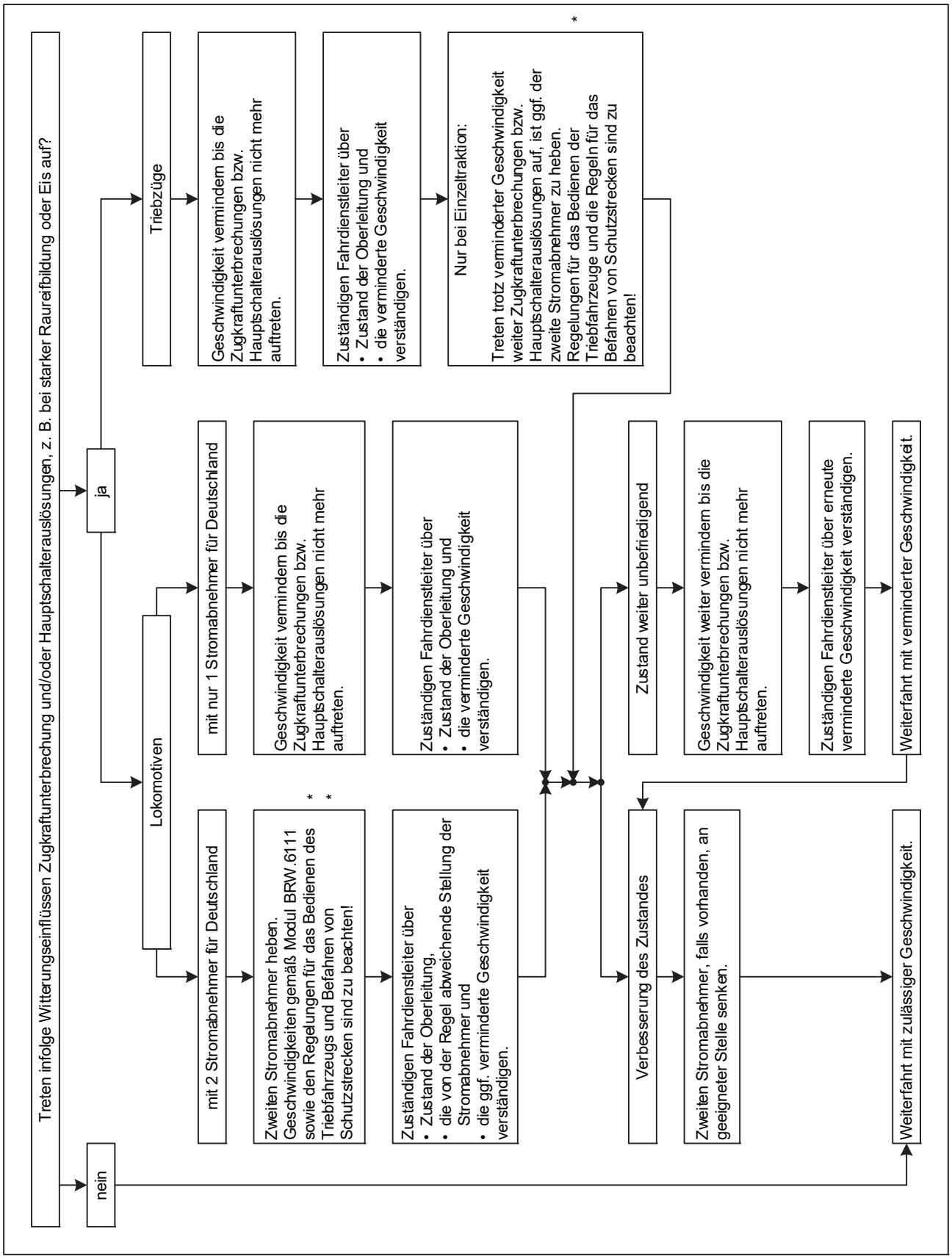
(4) Der Stromabnehmer ist rechtzeitig zu senken vor dem Befahren von:

Stromabnehmer senken

verkürzten Fahrleitungs-Schutzstrecken (Signal El 1 mit Signal El 2 am gleichen Standort vereint)	Fahrleitungs-Schutzstrecken der Regelbauart (Signale El 1 und El 2)	
- wenn sich der Hauptschalter nicht ausschalten lässt **oder**		
- bei Einfachtraktion, wenn beide Stromabnehmer gehoben sind (z. B. bei Raureifbildung, Eis, Zugkraftunterbrechung) **oder**		
- bei Mehrfachtraktion, wenn der Schaltzustand des Hauptschalters von geführten elektrisch arbeitenden Tfz nicht angezeigt wird **oder**		
	- wenn mehrere Stromabnehmer gehoben sind und der Abstand zwischen zwei gehobenen Stromabnehmern weniger als 85 m, jedoch mehr als 35 m, beträgt[1]. Dies ist u. a. bei folgenden Zugkonfigurationen der Fall:	
	BR	**Zugkonfiguration, gehobene Stromabnehmer**
	401/410	Stromabnehmer beider TK gehoben und weniger als 7 MW im Zug
	402	Steuerwagen – TK/TK – Steuerwagen
	403/406/407	Doppeltraktion; Stromabnehmer 2 und 3 gehoben
	411/415	Doppeltraktion; Stromabnehmer 2 und 3 gehoben
* *	412 (7-Teiler)	Einfach- oder Doppeltraktion; wenn an einem Triebzug mehr als ein Stromabnehmer gehoben
	- bei anderen elektrischen Triebzügen der DB AG in Mehrfachtraktion	
	- bei lokbespannten Zügen in Doppeltraktion, in der Zugkonfiguration Lok / 1 bis 3 Reisezugwagen / Lok	

[1] Nicht erforderlich, wenn mit dem Ausschalten des Hauptschalters sichergestellt ist, dass höchstens ein Stromabnehmer im Zug gehoben bleibt.

zur Modulübersicht



Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

Stromabnehmerstellungen für Lokomotiven bei Einfachtraktion und ohne Vorspann

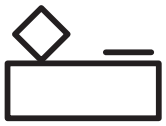
Fahrtrichtung 

Einstellung 1:

Beachte: Befindet sich hinter dem Tfz
- ein Wagen mit offen liegenden empfindlichen Gütern (z. B. Kraftfahrzeuge),
- ein Wagen/eine Ladeeinheit mit Planen oder wenn die Ladung mit Planen abgedeckt ist,
- ein Kesselwagen, Behälterwagen oder ein mit Tankcontainern beladener Wagen,
- ein Wagen mit gefährlichen Gütern der Klassen 1 oder 3,
- ein Tfz oder ein Steuerwagen,

so gilt Einstellung 2.

Tfz mit zwei Stromabnehmern an der Spitze des Zuges:



VMZ



VMZ

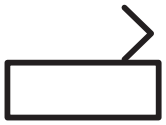
Wenn der hintere Stromabnehmer gestört ist, ist abweichend Einstellung 2 zulässig.

(Mehrsystem-) Tfz mit einem Stromabnehmer an der Spitze des Zuges



VMZ

oder



VMZ

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Stromabnehmerstellungen für Lokomotiven bei Einfachtraktion und ohne Vorspann

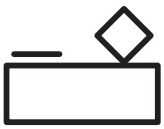
Fahrtrichtung →

Einstellung 2:

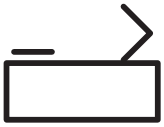
Anzuwenden, wenn sich hinter dem Tfz
- ein Wagen mit offen liegenden empfindlichen Gütern (z. B. Kraftfahrzeuge),
- ein Wagen/eine Ladeeinheit mit Planen oder wenn die Ladung mit Planen abgedeckt ist,
- ein Kesselwagen, Behälterwagen oder ein mit Tankcontainern beladener Wagen,
- ein Wagen mit gefährlichen Gütern der Klassen 1 oder 3,
- ein Tfz oder ein Steuerwagen

befindet.

Tfz mit zwei Stromabnehmern an der Spitze des Zuges:



VMZ



VMZ

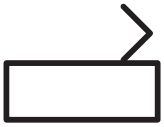
Wenn der vordere Stromabnehmer gestört ist, ist abweichend Einstellung 1 zulässig.

(Mehrsystem-) Tfz mit einem Stromabnehmer an der Spitze des Zuges



VMZ

oder



VMZ

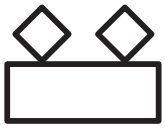
Stromabnehmerstellungen für Lokomotiven bei Einfachtraktion und ohne Vorspann

Fahrtrichtung →

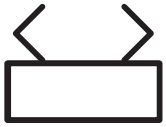
Abweichungen zu Einstellungen 1 und 2:

Bei Witterungseinflüssen wie z. B. starker Raureifbildung und/oder Eis, ggf. mit Zugkraftunterbrechung und/oder Hauptschalterauslösung.

Tfz mit zwei Stromabnehmern an der Spitze des Zuges:



110 km/h



110 km/h

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Stromabnehmerstellungen für Lokomotiven bei Mehrfachtraktion und Vorspann

Fahrtrichtung 

Einstellung 3:

Beachte: Befindet sich hinter dem zweiten Tfz
- ein Wagen mit offen liegenden empfindlichen Gütern (z. B. Kraftfahrzeuge),
- ein Wagen/eine Ladeeinheit mit Planen oder wenn die Ladung mit Planen abgedeckt ist,
- ein Kesselwagen, Behälterwagen oder ein mit Tankcontainern beladener Wagen,
- ein Wagen mit gefährlichen Gütern der Klassen 1 oder 3,
- ein Tfz oder ein Steuerwagen,

so gilt Einstellung 4!

Tfz mit zwei Stromabnehmern an der Spitze des Zuges:



140 km/h



140 km/h

bei Anzeige der E-Bremse des geführten Tfz:



160 km/h
200 km/h [1)]
220 km/h [2)]

auf Strecken mit zul. Streckengeschwindigkeit größer gleich 250 km/h:

[1)] Kombination BR 101/120 und BR 120/120

[2)] Kombination BR 101/101

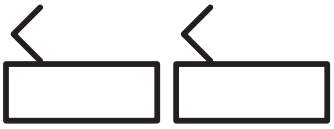
Sind Stromabnehmer gestört, ist abweichend Einstellung 4 zulässig.

(Mehrsystem-) Tfz mit einem Stromabnehmer an der Spitze des Zuges



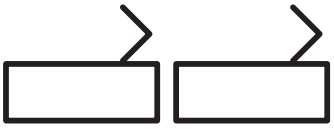
140 km/h

oder



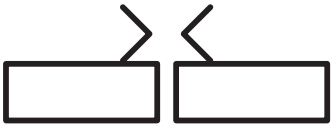
140 km/h

oder



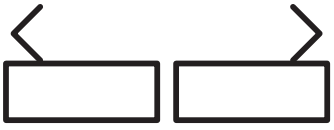
140 km/h

oder



110 km/h

bei Anzeige der E-Bremse des geführten Tfz:



160 km/h

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Stromabnehmerstellungen für Lokomotiven bei Mehrfachtraktion und Vorspann

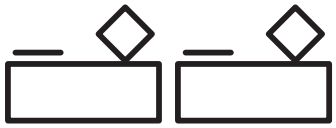
Fahrtrichtung 

Einstellung 4:

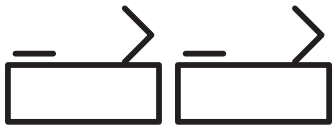
Anzuwenden, wenn sich hinter dem Tfz
- ein Wagen mit offen liegenden empfindlichen Gütern,
- ein Kesselwagen, Behälterwagen oder Steuerwagen,
- ein mit Tankcontainern beladener Wagen,
- ein Wagen mit Planen,
- ein Wagen mit gefährlichen Gütern der Klassen 1 oder 3,
- ein Tfz

befindet.

Tfz mit zwei Stromabnehmern an der Spitze des Zuges:



100 km/h



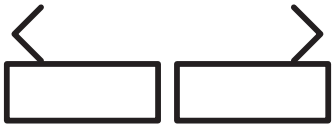
140 km/h
120 km/h [1)]
100 km/h [2)]

Sind Stromabnehmer gestört, ist abweichend Einstellung 3 zulässig.

[1)] Kombinationen der BR 182-1016-1116-1216

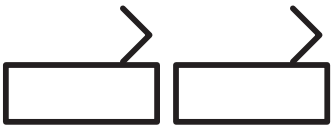
[2)] Kombinationen der BR 111-112-113-114-115-120-143-180

(Mehrsystem-) Tfz mit einem Stromabnehmer an der Spitze des Zuges



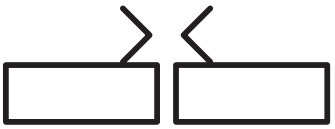
140 km/h

oder



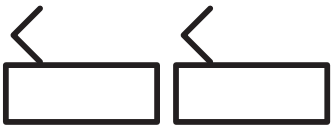
140 km/h

oder



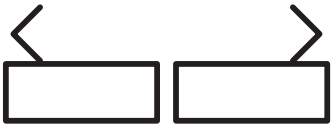
110 km/h

oder



140 km/h

bei Anzeige der E-Bremse des geführten Tfz:



160 km/h

* * * * * * *

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

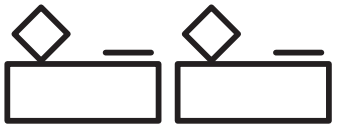
Stromabnehmerstellungen für Lokomotiven bei Mehrfachtraktion und Vorspann

Fahrtrichtung 

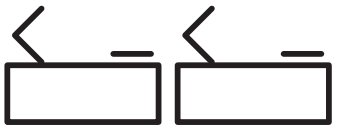
Abweichungen zu Einstellungen 3 und 4:

Nur bei Störungen zulässig, bei denen die Einstellungen 3 und 4 nicht möglich sind.

Tfz mit zwei Stromabnehmern an der Spitze des Zuges:



100 km/h



140 km/h
120 km/h [1)]
100 km/h [2)]



110 km/h
unzulässig [3)]

[1)] Kombinationen der BR 182-1016-1116-1216

[2)] Kombinationen der BR 111-112-113-114-115-120-143-180

[3)] Kombinationen der BR 111-112-113-114-115-120-143-180-181.2

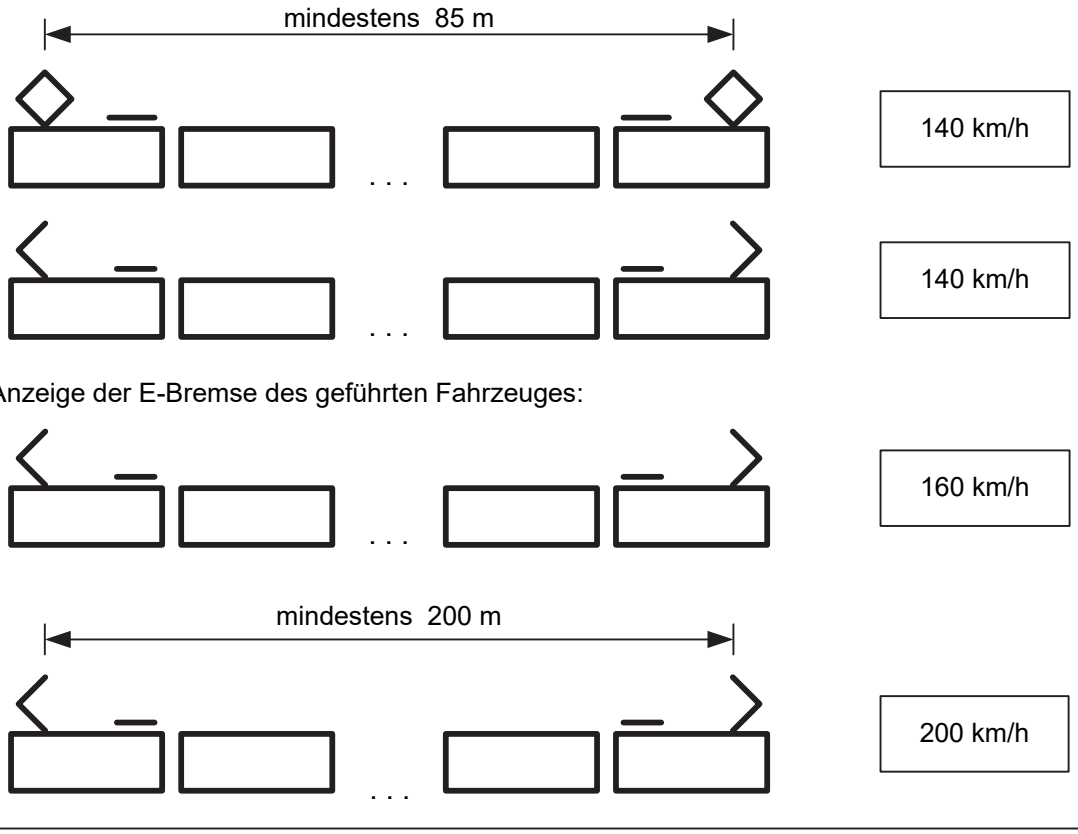
Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Stromabnehmerstellungen für Lokomotiven bei Mehrfachtraktion

Fahrtrichtung 

Einstellung 5:

Anzuwenden in der Kombination Tfz – Wagenzug – Tfz und einem Stromabnehmerabstand von mindestens 85 m, andernfalls gelten die Einstellungen 3 und 4.

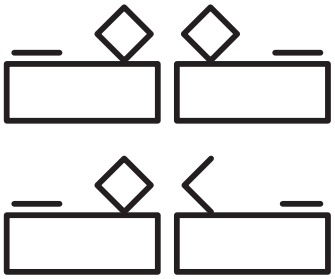


Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

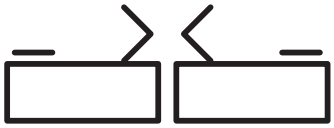
unzulässige Stromabnehmerstellungen für Lokomotiven bei Mehrfachtraktion und Vorspann

Fahrtrichtung 

a) Kombinationen aus Triebfahrzeugen mit Scherenstromabnehmern



b) Kombinationen der BR 111-112-113-114-115-120-143-180-181.2 und weiterer Kommutatorlokomotiven



❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

1 Abschalten von Fahrmotoren

DB.6106 1 (2)

(1) Ist es erforderlich Fahrmotoren abzuschalten, so ist die auftraggebende Stelle zu verständigen. Die auftraggebende Stelle kann dem Triebfahrzeugführer zu den nachfolgenden Regelungen ergänzende oder abweichende Aufträge geben.

Melden
DBINFRA.1101Z01

(2) Für Triebfahrzeuge mit Drehstrom-Antriebstechnik gilt:

Drehstromantrieb

- Maximal zwei Fahrmotoren abschalten.
- Wird ein Fahrmotor abgeschaltet, ist die Grenzlast um 25 % zu verringern.
- Werden zwei Fahrmotoren abgeschaltet, ist die Grenzlast um 50 % zu verringern.

(3) Für Triebfahrzeuge mit Kommutatorantrieb und vier Fahrmotoren gilt:

Kommutatorantrieb 4 Fahrmotoren

- Maximal einen Fahrmotor abschalten.
- Wird ein Fahrmotor abgeschaltet, ist die Grenzlast um 30 % zu verringern.

(4) Für Triebfahrzeuge mit Kommutatorantrieb und sechs Fahrmotoren gilt:

Kommutatorantrieb 6 Fahrmotoren

- Maximal zwei Fahrmotoren abschalten.
- Wird ein Fahrmotor abgeschaltet, ist die Grenzlast um 20 % zu verringern.
- Werden zwei Fahrmotoren abgeschaltet, ist die Grenzlast um 40 % zu verringern.

* (5) In den Bedienungsanleitungen der Triebfahrzeuge können ergänzende oder abweichende Bestimmungen enthalten sein.

Bedienungsanleitungen

2 Fahrdrahtspannung fehlt

(1) Beim Fehlen der Fahrdrahtspannung ist zunächst zu prüfen, ob ein Schaden an der Oberleitung vorliegt (Abschnitt 3).

Auf Schäden prüfen

(2) Für Triebfahrzeuge mit automatischer Stromabnehmer-Senkeinrichtung sind die Handlungsabläufe in den folgenden Anhängen enthalten:

Triebfahrzeuge mit Automatischer Stromabnehmer-senkeinrichtung

- BRW.6112A01 für Triebfahrzeuge mit Diagnoseeinrichtung, wobei die betrieblichen Regeln in den Displaytexten nicht gelten;
- BRW.6112A02 für Triebfahrzeuge ohne Diagnoseeinrichtung.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Weiteres Vorgehen

(3) Wird kein Schaden an der Oberleitung vermutet, ist wie folgt vorzugehen:

Fall 1: kurzzeitige Rückkehr der Fahrdrahtspannung

Abwarten und keine Leistung aufschalten. Es ist von der Zuschaltung einer Prüfspannung durch das Unterwerk auszugehen.

Fall 2: Fahrdrahtspannung kehrt nach 30 Sekunden stabil zurück

Hauptschalter einschalten, es ist kein Schaden an der Oberleitung zu vermuten. Bei wiederholtem Ausbleiben der Fahrdrahtspannung ist von einem Kurzschluss im Hochspannungsteil des Triebfahrzeuges auszugehen.

Fall 3: Fahrdrahtspannung kehrt nach 30 Sekunden nicht stabil zurück

Stromabnehmer senken, an geeigneter Stelle anhalten und Fahrdienstleiter verständigen. Es ist von einem Schaden an der Oberleitung oder des Stromabnehmers auszugehen, weiter gemäß Abschnitt 3.

3 Oberleitungsschäden

Anzeichen

(1) Anzeichen für einen Schaden an der Oberleitung sind:

- Ansprechen der Automatischen Stromabnehmer-Senkeinrichtung (AS),
- wiederholtes Auslösen des Hauptschalters bei gleichzeitigem Ausfall der Fahrdrahtspannung,
- starkes Schwanken der Oberleitung,
- gerissene Drähte oder Seile,
- außergewöhnliche Geräusche auf dem Dach bzw. aus Richtung des Stromabnehmers,
- schadhafte Isolatoren und Streckentrenner,
- Auftreten von außergewöhnlichen Lichtbögen und
- Gegenstände im Arbeitsbereich der Stromabnehmer.

Maßnahmen bei Fahrleitungsschäden

(2) Bei Erkennen oder Vermuten von Oberleitungsschäden sind die Handlungen nach den folgenden Anhängen auszuführen, und zwar für Triebfahrzeuge

- mit Automatischer Stromabnehmer-Senkeinrichtung und Diagnoseeinrichtung nach Anhang BRW.6112A01,
- mit Automatischer Stromabnehmer-Senkeinrichtung ohne Diagnoseeinrichtung nach Anhang BRW.6112A02 und
- ohne Automatischer Stromabnehmer-Senkeinrichtung nach Anhang BRW.6112A02.

Weiterfahrt

(3) Vor der Weiterfahrt ist die Zustimmung des Fahrdienstleiters einzuholen. Ist ein Weiterfahren mit elektrischer Traktion nicht möglich, so ist über die auftraggebende Stelle ein Hilfstriebfahrzeug in Dieseltraktion anzufordern.

DBINFRA.1101Z01

*

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Die Unterschiede im Handlungsablauf in den Anhängen BRW.6112A01 und BRW.6112A02 sind grau hinterlegt.

Sofortmaßnahmen nach dem Ansprechen der Senkeinrichtung durchführen:
- Stromabnehmer senken
- Schnellbremsung einleiten, dabei NBÜ-Abschnitte beachten
- Wenn möglich, außerhalb von Tunneln anhalten
- Maßnahmen „Verhalten bei Gefahr“ einleiten
  - Nothaltauftrag geben
  - Bei LZB-Führung: LZB-Nothalt geben

↓

- Zug sichern und Außentüren nicht freigeben
- Fdl verständigen, Standort des Zuges sowie den Ort der Auslösung der Senkeinrichtung (km, Betriebsstelle, markante Stelle) und ggf. dort festgestellte Oberleitungsschäden mitteilen.

↓

Lassen die Sichtverhältnisse eine Kontrolle der Oberleitung und Stromabnehmer zu (Tag, sichtiges Wetter oder entsprechende Beleuchtung vorhanden)?

Ja ↓ / Nein →

Kontrolle vom Führerraum aus: Ist die Oberleitung augenscheinlich in Ordnung?

Ja ↓ / Nein →

- Den Stromabnehmer erneut heben (bei Mehrfachtraktion die Stromabnehmer aller Tfz)
- Tritt beim Heben der Stromabnehmer **ein** Kurzschluss auf?

Nein ↓ / Ja →

Wird nach 30 Sek. im MTD Fahrdrahtspannung angezeigt (bei Mehrfachtraktion für alle Tfz)?

Ja ↓ / Nein →

- Ggf. für den Gang vom Stwg zur Lok bzw. von Tfz zu Tfz die Nachbargleise beim Fdl zum persönlichen Schutz sperren lassen und Bestätigung abwarten.
- Am Tfz, an dem die Senkeinrichtung angesprochen hat, einen anderen DB-Stromabnehmer wählen.
- Wird im MTD Fahrdrahtspannung angezeigt?

Ja ↓ / Nein →

- Beim Fdl
  1. eine Diesel-Hilfslok anfordern,
  2. ggf. die Nachbargleise zu Ihrem persönlichen Schutz sperren lassen und Bestätigung vom Fdl abwarten.
- Ggf. Zub verständigen.
- Von außen die Oberleitung des betroffenen Gleises und der Nachbargleise im Bereich des Zuges auf Schäden sowie die Stromabnehmer auf Schäden und Profilfreiheit prüfen.
- Das Ergebnis dem Fdl melden.
- Tfz zum Schleppen vorbereiten.
- Sind Stromabnehmer nicht profilfrei, auf EIU warten.

- Stromabnehmer senken
- Tfz/Stwg nicht verlassen
- keine Türen freigeben!
- Ggf. Zub und Reisende verständigen
- Fdl verständigen und Diesel-Hilfslok anfordern
- auf EIU warten

↓

Erst nach der Freigabe durch EIU darf Fahrzeug verlassen werden.

↓

- Tfz mit Erdungsschalter erst erden, wenn das EIU dazu den Auftrag gibt.
- Das EIU erdet die Oberleitung und untersucht die Hochspannungsdachausrüstung.
- Freigabe zur Weiterfahrt bzw. zum Schleppen des Zuges vom EIU abwarten (Notfallmanager, Fachkraft für Fahrleitungsanlagen).

Weiter auf Seite 2

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Fortsetzung von Seite 1

Ja

- Ggf. beim Fdl das Sperren der Nachbargleise zu Ihrem persönlichen Schutz anfordern und Bestätigung vom Fdl abwarten.
- Ggf. Zub verständigen.
- Von außen die Oberleitung des betroffenen Gleises und der Nachbargleise im Bereich des Zuges auf Schäden sowie die Stromabnehmer auf Schäden und Profilfreiheit prüfen.
- Das Ergebnis dem Fdl melden.

Sind alle Stromabnehmer profilfrei?

Ja

Sind sonstige Schäden an den Stromabnehmern feststellbar?

Nein

Wurde während der Fahrt am Auslösepunkt der Automatischen Senkeinrichtung im befahrenen Gleis eine beschädigte Oberleitung bemerkt?

Nein

- Dem Fdl mitteilen, dass die zum persönlichen Schutz erfolgte Sperrung der Nachbargleise aufgehoben werden kann.
- Nach Zustimmung des Fdl weiterfahren mit V_{zul} und einem gehobenen Stromabnehmer je Tfz. Bei Mehrfachtraktion ggf. Einschränkungen wegen Stromabnehmerabstand beachten.
- Falls bei der Weiterfahrt die Automatische Senkeinrichtung am gleichen Stromabnehmer erneut anspricht: Maßnahmen dieses Anhangs erneut abarbeiten und bei möglicher Weiterfahrt einen anderen DB-Stromabnehmer wählen.

Ja

- Dem Fdl mitteilen, dass die zum persönlichen Schutz erfolgte Sperrung der Nachbargleise aufgehoben werden kann.
- Stromabnehmer senken.
- Nach Zustimmung des Fdl bis zu dem von der BZ genannte Bf mit V_{zul}=100 km/h und einem gehobenen Stromabnehmer je Tfz weiterfahren; der beschädigte Stromabnehmer muss gesenkt sein.

Nein

- Dem Fdl mitteilen, dass die zum persönlichen Schutz erfolgte Sperrung der Nachbargleise aufgehoben werden kann.
- Hilfslok anfordern.
- Ggf. Zub verständigen.
- Auf EIU warten.
- Tfz mit Erdungsschalter erst erden, wenn das EIU dazu den Auftrag gibt. Das EIU erdet die Oberleitung und untersucht die Hochspannungsdachausrüstung.
- Freigabe zur Weiterfahrt bzw. zum Schleppen des Zuges vom EIU abwarten (Notfallmanager, Fachkraft für Fahrleitungsanlagen).

Nach Ankunft im von der BZ bestimmten Bf

Stromabnehmerschaden an einem Tfz

Ist nach Rücksprache mit dem Fdl das Abstellen des Tfz, dessen Stromabnehmer beschädigt ist, im Bf möglich?

Nein

Ja

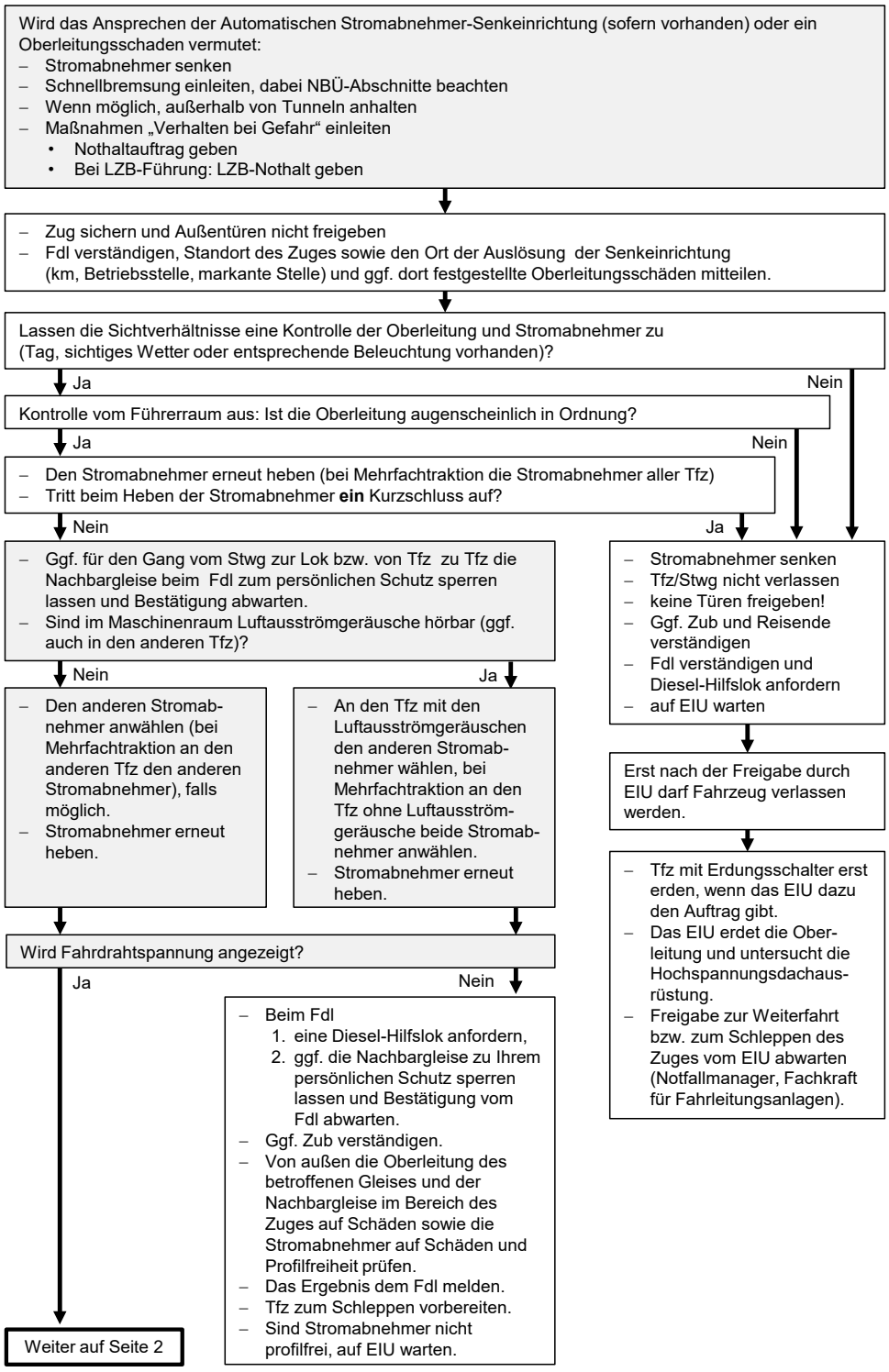
- Zug sichern.
- Das Tfz, deren Stromabnehmer beschädigt ist, abstellen. Bei Tfz mit Erdungsschalter dieses erden.
- Ggf. in das Übergabebuch eintragen, dass das Tfz geerdet ist.
- Ggf. dem Fdl mitteilen, dass das abgestellte Tfz geerdet ist und er diese Information an das EIU weitergeben muss.
- Zuständigen Disponenten verständigen.
- Nach Zustimmung des Fdl weiterfahren.

Stromabnehmerschaden an mehreren Tfz

- Beim Fdl eine Hilfslok anfordern.
- Auf das EIU warten.
- Tfz mit Erdungsschalter erst erden, wenn das EIU dazu den Auftrag gibt. Das EIU erdet die Oberleitung und untersucht die Hochspannungsdachausrüstung.
- Freigabe zur Weiterfahrt bzw. zum Schleppen des Zuges vom EIU abwarten (Notfallmanager, Fachkraft für Fahrleitungsanlagen).

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Die Unterschiede im Handlungsablauf in den Anhängen BRW.6112A01 und BRW.6112A02 sind grau hinterlegt.



Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Fortsetzung von Seite 1

Ja

- Ggf. beim Fdl das Sperren der Nachbargleise zu Ihrem persönlichen Schutz anfordern und Bestätigung vom Fdl abwarten.
- Ggf. Zub verständigen.
- Von außen die Oberleitung des betroffenen Gleises und der Nachbargleise im Bereich des Zuges auf Schäden sowie die Stromabnehmer auf Schäden und Profilfreiheit prüfen.
- Das Ergebnis dem Fdl melden.

Sind alle Stromabnehmer profilfrei?

Ja

Sind sonstige Schäden an den Stromabnehmern feststellbar?

Nein

Wurde während der Fahrt am Auslösepunkt der Automatischen Senkeinrichtung im befahrenen Gleis eine beschädigte Oberleitung bemerkt?

Nein

- Dem Fdl mitteilen, dass die zum persönlichen Schutz erfolgte Sperrung der Nachbargleise aufgehoben werden kann.
- Nach Zustimmung des Fdl weiterfahren mit V_{zul} und einem gehobenen Stromabnehmer je Tfz. Bei Mehrfachtraktion ggf. Einschränkungen wegen Stromabnehmerabstand beachten.
- Falls bei der Weiterfahrt die Automatische Senkeinrichtung am gleichen Stromabnehmer erneut anspricht: Maßnahmen dieses Anhangs erneut abarbeiten und bei möglicher Weiterfahrt einen anderen DB-Stromabnehmer wählen.

Ja

- Dem Fdl mitteilen, dass die zum persönlichen Schutz erfolgte Sperrung der Nachbargleise aufgehoben werden kann.
- Stromabnehmer senken.
- Nach Zustimmung des Fdl bis zu dem von der BZ genannte Bf mit V_{max}=100 km/h und einem gehobenen Stromabnehmer je Tfz weiterfahren; der beschädigte Stromabnehmer muss gesenkt sein.

Nein

- Dem Fdl mitteilen, dass die zum persönlichen Schutz erfolgte Sperrung der Nachbargleise aufgehoben werden kann.
- Hilfslok anfordern.
- Ggf. Zub verständigen.
- Auf EIU warten.
- Tfz mit Erdungsschalter erst erden, wenn das EIU dazu den Auftrag gibt. Das EIU erdet die Oberleitung und untersucht die Hochspannungsdachausrüstung.
- Freigabe zur Weiterfahrt bzw. zum Schleppen des Zuges vom EIU abwarten (Notfallmanager, Fachkraft für Fahrleitungsanlagen).

Nach Ankunft im von der BZ bestimmten Bf

Stromabnehmerschaden an einem Tfz

Ist nach Rücksprache mit dem Fdl das Abstellen des Tfz, dessen Stromabnehmer beschädigt ist, im Bf möglich?

Nein

Ja

- Zug sichern.
- Das Tfz, deren Stromabnehmer beschädigt ist, abstellen. Bei Tfz mit Erdungsschalter dieses erden.
- Ggf. in das Übergabebuch eintragen, dass das Tfz geerdet ist.
- Ggf. dem Fdl mitteilen, dass das abgestellte Tfz geerdet ist und er diese Information an das EIU weitergeben muss.
- Zuständigen Disponenten verständigen.
- Nach Zustimmung des Fdl weiterfahren.

Stromabnehmerschaden an mehreren Tfz

- Beim Fdl eine Hilfslok anfordern.
- Auf das EIU warten.
- Tfz mit Erdungsschalter erst erden, wenn das EIU dazu den Auftrag gibt. Das EIU erdet die Oberleitung und untersucht die Hochspannungsdachausrüstung.
- Freigabe zur Weiterfahrt bzw. zum Schleppen des Zuges vom EIU abwarten (Notfallmanager, Fachkraft für Fahrleitungsanlagen).

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

1 Fahrbetrieb mit Brennkraft-Triebfahrzeugen

Stufengetriebe

(1) Mit der Gangwahl des Stufengetriebes (Langsam- oder Schnellgang) werden

- die zulässige Geschwindigkeit,
- die kleinste Dauerfahrgeschwindigkeit,
- die Zugkraft und
- die zulässige Grenzlast des Triebfahrzeuges

verändert.

Stufengang einstellen

(2) Der Stufengang ist nach dem gültigen Fahrplan einzustellen. Enthält der Fahrplan keine Angaben, so ist der Schnellgang einzustellen.

Kleinste Dauerfahrgeschwindigkeit

(3) Die kleinste zulässige Dauerfahrgeschwindigkeit ist die Geschwindigkeit, ab der die volle Motorleistung ohne zeitliche Begrenzung zulässig ist. Die Übersicht der kleinsten zulässigen Dauerfahrgeschwindigkeit für den Langsam- und den Schnellgang ist aus der * Bedienungsanleitung des Triebfahrzeuges zu entnehmen.

Bei Triebfahrzeugen mit konventioneller dieselelektrischer Kraftübertragung (Kommutatormotoren) sind die maximal zulässigen Fahrmotorströme zu beachten.

Anfahren

(4) Setzt sich der Zug trotz Erreichen der Anfahrzugkraft nicht in Bewegung, ist es zulässig, vorübergehend auf einer Fahrstufe zu verbleiben. Bei hydraulischer Kraftübertragung ist dabei insbesondere die Getriebeöl- und Kühlwassertemperatur zu beachten. Anschließend ist die Leistung abzuschalten und ein erneuter Anfahrversuch einzuleiten.

Beim Anfahren mit voller Motorleistung muss bei Triebfahrzeugen mit dieselhydraulischer Kraftübertragung die kleinste zulässige Dauerfahrgeschwindigkeit nach maximal fünf Minuten erreicht sein, um ein Überhitzen des Getriebeöls zu vermeiden.

Bei Triebfahrzeugen mit konventioneller dieselelektrischer Kraftübertragung (Kommutatormotoren) dürfen, um Fahrmotorschäden zu vermeiden, diese nicht länger als 5 Sekunden im Stillstand belastet werden.

Bei Triebfahrzeugen mit Drehstrom-Antriebstechnik besteht keine zeitliche Begrenzung.

Beharrungsfahrt

(5) Für das Fahren mit konstanter Geschwindigkeit (Beharrungsfahrt) ist die entsprechende Fahrstufe einzustellen. Ein häufiger Wechsel zwischen Leerlauf und größerer Leistung ist zu vermeiden.

Getriebefüllung

(6) Das Fahren mit Motorleerlaufdrehzahl und gefülltem Getriebe ist wegen der Gefahr der Getriebeölüberhitzung zu vermeiden.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Leistung abschalten

Ergänzung

(7) Die Motorleistung ist zur Verringerung von Wärmestauungen im Motor stufenweise abzuschalten. Bei Gefahr darf ein Abschalten aus jeder Fahrstufe mit der „Schnell-Aus-Einrichtung“ (sofern vorhanden) erfolgen.

2 Sonstiges

Warmhaltebetrieb

(1) Bei zu erwartenden Außentemperaturen von unter +5 °C sind wegen Einfriergefahr die Triebfahrzeuge grundsätzlich im Warmhaltebetrieb abzustellen. In den Regelungen für das Bedienen der Triebfahrzeuge können ergänzende und abweichende Bestimmungen enthalten sein. *

Vorräte prüfen und ergänzen

(2) Der Ort und der Zeitpunkt zum Ergänzen der Betriebsvorräte sind im Dienstplan und den Anweisungen der auftraggebenden Stelle zu entnehmen.

Während des Dienstes ist der Dieselkraftstoff- und Heizölvorrat bei geeigneten Gelegenheiten zu prüfen.

Bei Bedarf müssen, auch außerhalb der festgelegten Zeiten, die Betriebsvorräte ergänzt werden.

Die Betriebsanweisung des Triebfahrzeuges und die Betriebsanweisung der Tankanlage sind beim Ergänzen der Vorräte zu beachten. *

Motor bei Aufenthalt abstellen

(3) Zur Einsparung von Kraftstoff soll der Motor nicht unnötig bei Stillstand des Triebfahrzeuges im Leerlauf betrieben werden. Dies gilt nicht, sofern die Regelungen für das Bedienen des Triebfahrzeuges abweichende Bestimmungen enthalten oder auf die elektrische Energieversorgung des Zuges nicht verzichtet werden kann. *

Wegen der erforderlichen Abkühlung muss der Motor vor dem Abstellen etwa drei Minuten im Leerlauf arbeiten.

Heizdampfkessel

(4) Bei Triebfahrzeugen mit Heizdampfkessel ist für deren Betrieb das Modul BRW.6121 zu beachten.

❒

Ergänzung

Ergänzung

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zu BRW.6120

1 Fahrbetrieb mit Brennkraft-Triebfahrzeugen

Ergänzung

(8) Bei Brennkraft-Triebfahrzeugen mit elektrischer Kraftübertragung können in den Betriebsanweisungen Vorgaben zur Reduzierung der Grenzlast bei Ausfall von Fahrmotoren enthalten sein.

Ist im Fahrplan keine Grenzlast angegeben, so ist diese bei der auftraggebenden Stelle zu erfragen.

Ist die ermittelte verringerte Grenzlast kleiner als die Last des Zuges, muss die Weisung der auftraggebenden Stelle eingeholt werden.

Ausfall Fahrmotor, Anhängelast/Grenzlast

DBINFRA.1101Z01

2 Sonstiges

Ergänzung:

(5) Treten am Abgasrohr Schwarz- oder Blaurauch und/oder auffällige Geräusche im Bereich des Motors auf, ist die entsprechende Motoranlage sofort abzuschalten. Die Störung tritt meist in Verbindung mit verminderter Leistung auf. Die Motoranlage ist, wenn technisch möglich, zu sperren. Die auftraggebende Stelle ist zu informieren.

Vermeidung von Bränden an Motoranlagen von VT

DBINFRA.1101Z01

3 Zughakenbelastung und Druckkraftbegrenzung

Ergänzung

Doppeltraktion; Zughaken-belastung

(1) Um ein Überlasten der Zughaken zu vermeiden, dürfen beim Fahren in Doppeltraktion folgende Fahrstufen nicht überschritten werden:

Maximal aufzuschaltende Fahrstufen für eine Zugkraftbegrenzung von 450 kN							
Geschw. km/h	Zulässige Fahrstufen bei Baureihe						
	Diesel-hydraulische Tfz (nur Langsamgang)			Diesel-elektrische Tfz			
	212 213 714.0	**215 217* 218 225**	**216 226**	**232 233**	**234**	**241**	**266 (CL. 77)**
0	10	12	10	5	7	2	4
ab 5	10	12	10	6			4
ab 10	12	13	11	7	8	4	4
ab 15	14	14	13	9			5
ab 20	Volllast	Volllast	Volllast	11	11	8	6
ab 25				13	13	10	7
ab 30				Volllast	Volllast	12	Volllast
ab 35							
ab 40						Volllast	

*nur Hauptanlage

Hinweis: Bei den BR 212 bis 226 stellen die o. g. Fahrstufen die maximal ohne Schleudern aufschaltbare Zugkraft dar; 450 kN werden dabei in Doppeltraktion nicht überschritten.

Maximal aufzuschaltende Dieselmotordrehzahl für eine Zugkraftbegrenzung von 450 kN							
Geschw. km/h	Zulässige Dieselmotordrehzahl (U/min) bei Baureihe						
	Diesel-hydraulische Tfz						
	229	**275**					
0	1700	1560					
ab 5	1750	1650					
ab 10	1800	1740					
ab 15		Volllast					

4 Druckkräfte bei Brennkraftlokomotiven begrenzen

Ergänzung

* (1) Um bei Brennkraftlokomotiven beim Nachschieben und bei
* Wendezügen die zulässige Druckkraft von 240 kN einzuhalten, dürfen in Abhängigkeit der gefahrenen Geschwindigkeit maximal folgende Fahrstufen angewendet werden:

Zulässige Druckkraft 240 kN

Maximal aufzuschaltende Fahrstufen für eine Druckkraftbegrenzung von 240 kN

Geschw. km/h	Zulässige Fahrstufe bei Baureihe						
	Diesel-hydraulische Tfz (nur Langsamgang)				Diesel-elektrische Tfz		
	212 213 714.0	**215 217* 218 225**	**216**		**232 233**	**266 (Cl. 77)**	
0	10	12	10		6	4	
ab 5	10	12	10			4	
ab 10	12	13	11		7	5	
ab 15	14	14	13		9	6	
ab 20	Voll-last	Volllast	Voll-last		12	6	
ab 25					Voll-last	7	
ab 30						Voll-last	

*nur Hauptanlage
Hinweis: Bei den BR 212 bis 225 stellen die o. g. Fahrstufen die maximal ohne Schleudern aufschaltbare Zugkraft dar; 240 kN werden dabei nicht überschritten.

Maximal aufzuschaltende Dieselmotordrehzahl für eine Druckkraftbegrenzung von 240 kN

Geschw. km/h	Zulässige Dieselmotordrehzahl (U/min) bei Baureihe						
	Diesel-hydraulische Tfz				Diesel-elektrische Tfz		
	275						
0	1560						
ab 5	1650						
ab 10	1740						
ab 15	Voll-last						

Zulässige Druckkraft 120 kN

(2) Um bei Brennkraftlokomotiven beim Nachschieben und bei Wendezügen die zulässige Druckkraft von 120 kN einzuhalten, dürfen in Abhängigkeit der gefahrenen Geschwindigkeit maximal folgende Fahrstufen bzw. Steuerdrücke angewendet werden: *

Maximal aufzuschaltende Fahrstufen (Fst) bzw. Steuerdrücke (Stdr) für eine Druckkraftbegrenzung von 120 kN

Geschw. km/h	Zulässige Fahrstufe bzw. Steuerdruck bei Baureihe								
	Langsamgang				Schnellgang				
	212 213 714.0	**215 216 217* 218 225**	**290 bis 295**	**362 bis 365**	**212 213**	**215 217* 218 225**	**216**	**290 291 294 295 296**	
	Fst	Fst	Stdr in bar	Stdr in bar	Fst	Fst	Fst	Stdr in bar	
0	7	4	1,8	2,6[1]	10	10	8	3,0	
ab 5	8	5	2,5	3,2[2]	11			3,6	
ab 10			3,3	Volllast	12	11	9	4,2	
ab 15	12	8	4,3		13	12	10	4,8	
ab 20	14	10	5,0		Volllast	13	12	Volllast	
ab 25	Volllast	12	Volllast			14	13		
ab 30		13				Volllast	Volllast		
ab 40		Volllast							

*nur Hauptanlage

[1] Gilt nur für Anwender des Regelbuchs DBREGIO03 beim Rangieren: Bei der Bedienung mit Fernsteuerbediengerät (FBG) dürfen Sie maximal einmal „Leistung auf“ tasten. *

[2] Gilt nur für Anwender des Regelbuchs DBREGIO03 beim Rangieren: Bei der Bedienung mit Fernsteuerbediengerät (FBG) dürfen Sie in Summe maximal dreimal „Leistung auf“ tasten. *

Maximal aufzuschaltende Fahrstufen (Fst) für eine Druckkraftbegrenzung von 120 kN									
Geschw. km/h	Zulässige Fahrstufe bei Baureihe								
	232 233	**266 (Cl. 77)**							
	Fst	Fst							
0	1	2							
ab 5	1	2							
ab 10	3	2							
ab 15	5	3							
ab 20	7	4							
ab 25	8	5							
ab 30	10	6							
ab 40	12	6							
ab 50	Volllast	7							
ab 60		Volllast							

Maximal aufzuschaltende Dieselmotordrehzahl für eine Druckkraftbegrenzung von 120 kN								
Geschw. km/h	Zulässige Dieselmotordrehzahl (U/min) bei Baureihe							
	Diesel-hydraulische Tfz				Diesel-elektrische Tfz			
	203 293	**275**	**229**					
0	1400	1290						
ab 5			1200					
ab 10	1600	1450						
ab 15			1300					
ab 20		1610						
ab 25	1750		1400					
ab 30		1750	1600					
ab 35		Volllast						
ab 40			1700					
ab 50			1800					

Zulässige Druckkraft 100 kN (DB Regio)

(3) Gilt nur für Anwender des Regelbuchs DBREGIO03: Um bei Brennkraftlokomotiven die zulässige Druckkraft von 100 kN einzuhalten, dürfen in Abhängigkeit der gefahrenen Geschwindigkeit maximal folgende Fahrstufen bzw. Steuerdrücke angewendet werden:

Maximal aufzuschaltende Fahrstufen (Fst) bzw. Steuerdrücke (Stdr) für eine Druckkraftbegrenzung von 100 kN					
Geschwindigkeit in km/h	**Zulässige Fahrstufe bzw. Steuerdruck bei Baureihe**				
	218 im Langsamgang	**218 im Schnellgang**	**362 – 365 Langsamgang**	**362 – 365 Schnellgang**	**232/233/234**
	Fst	**Fst**	**Stdr in bar**	**Stdr in bar**	**Fst**
0	3	7	1,5[3]	2,5	1
ab 5	5	8	3,2[4]	3,2	1
ab 10	6	8	4,5	Volllast	2
ab 15	7	9	Volllast		3
ab 20	9	10			5
ab 25	10	11			7
ab 30 bis 40	11	12			9

Dynamische Bremse; Begrenzen der Bremskraft

(4) Wenn beim Fahren in Doppeltraktion die dynamische Bremse allein benutzt wird, können im Zug größere Druckkräfte als 120 kN auftreten. Deshalb dürfen beim Fahren in Doppeltraktion in Bahnhöfen und Abzweigstellen folgende Bremsstufen nicht überschritten werden:

Baureihe	Stufenschaltung	Bremsstufe	
213	Langsamgang	7	
213	Schnellgang	9	
215 / 218 / 225	Langsamgang	3	*
215 / 218 / 225	Schnellgang	4	
232 / 233		1	

[3] Bei der Bedienung mit Fernsteuerbediengerät (FBG) dürfen Sie maximal zweimal „Leistung auf“ tasten.

[4] Bei der Bedienung mit Fernsteuerbediengerät (FBG) dürfen Sie in Summe maximal dreimal „Leistung auf“ tasten.

❑

1 Einweisung

BRW.6120 2 (4)

* (1) Das Betreiben, Bedienen, Beaufsichtigen und Überwachen von Heizdampfkesseln sind nur durch dazu besonders eingewiesene Mitarbeiter zulässig. **Grundsatz**

2 Beaufsichtigung

(1) Eingeschaltete Heizdampfkessel sind zu beaufsichtigen. **Grundsatz**

(2) Automatisch betriebene Heizdampfkessel müssen nicht unmittelbar beaufsichtigt werden. Diese sind in regelmäßigen Abständen von maximal zwei Stunden zu überwachen. **Automatisch betriebene Heizdampfkessel**

*

3 Besondere Betriebssituationen

(1) Soll bei einem Wendezug der Führerraum gewechselt werden, darf der Heizdampfkessel in Betrieb bleiben. Dabei ist der Führerraumwechsel auf schnellstem Wege durchzuführen. **Wendezug**

(2) Heizdampfkessel auf geführten Triebfahrzeugen dürfen nur betrieben werden, wenn diese vom führenden Triebfahrzeug überwacht werden können. **Mehrfachtraktion**

Ergänzung

4 Vorheizen

* (1) Werden Brennkraft-Triebfahrzeuge zum Vorheizen eingesetzt, sind
* diese zu überwachen. Es dürfen bis zu drei Heizdampfkessel durch einen Mitarbeiter betrieben werden, der jede einzelne Anlage in Abständen von höchstens 30 Minuten überprüfen muss. **Heizdampfkessel überwachen**

5 Nachfüllen von Kesselspeisewasser

(1) Die Zugabe von Aufbereitungsmitteln zum Kesselspeisewasser für
* Heizdampfkessel richtet sich nach einem Dosierungsplan. **Aufbereitungsmittel**

(2) Die aufgenommene Speisewassermenge sowie die zugesetzte
* Menge des vorgeschriebenen Aufbereitungsmittels sind nachzuweisen. **Nachweis**

Ergänzung

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

zu BRW.6121

3 Besondere Betriebssituation

Ergänzung:

(3) Beim Betrieb mit Heizdampfkessel darf die Stillstandzeit des Dieselmotors oder Hilfsdiesels wegen der Belastung der Fahrzeugbatterie durch den Luftpresser 30 Minuten nicht überschreiten.

Betrieb bei stillstehendem Dieselmotor

5 Nachfüllen von Kesselspeisewasser

Ergänzung:

(2) Die aufgenommene Speisewassermenge und die zugesetzte Menge des vorgeschriebenen Speisewasser-Aufbereitungsmittels sind in den Dosierungsnachweis einzutragen. Wird ein Speisepumpendruck über 25 bar festgestellt, ist dies im Dosierungsnachweis einzutragen und die zuständige Dispositionsstelle für Triebfahrzeuge zu informieren.

Dosierungsnachweis

DBINFRA.1101Z01

❑

zur Modulübersicht

1 Allgemein

(1) Dieses Modul enthält ergänzende Regeln zum Betrieb von Nebenfahrzeugen und selbstfahrenden schienengebundenen Geräten.

Inhalt

2 Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten

(1) An Nebenfahrzeugen sind, ergänzend zu den in BRW.6102 beschriebenen Tätigkeiten, zusätzliche Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten auszuführen, wie z.B. die Funktionsprüfung der Arbeitskomponenten. Diese Arbeiten sind in der Betriebsanweisung bzw. der Ril 495 des Nebenfahrzeuges – im Folgenden nur Betriebsanweisung genannt - beschrieben.

Zusätzliche Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten

(2) An Zweiwegefahrzeugen mit einer Aushebeeinrichtung ist die Funktion der Notabsenkung im Rahmen des Vorbereitungsdienstes sowie nach jedem Einsetzen ins Gleis zu prüfen. Die Prüfung ist spätestens nach 24 Stunden zu wiederholen.

Zweiwegefahrzeuge

(3) Wenn ein Nebenfahrzeug bewegt werden soll, das sich nicht in Arbeitsstellung befindet, sind die Arbeitskomponenten in die Transportstellung zu bringen.

Transportstellung

(4) Die im Ausrüstungsverzeichnis des Nebenfahrzeuges, ergänzend zu DB.1120A01 gemäß Spalte „Lokomotiven im Güterverkehr“, aufgeführten Ausrüstungsgegenstände sind im Rahmen des Vorbereitungsdienstes auf Vorhandensein/ Vollständigkeit zu überprüfen.

In den fahrzeugspezifischen Betriebsanweisungen kann diese Prüftätigkeit in Verbindung mit den Abschlussarbeiten vorgegeben werden.

Ausrüstungsgegenstände

(5) Anstelle des Übergabebuches nach DB.6102 darf das Fahrzeugbegleitbuch nach DB.6140V01 und DB.6140V02 verwendet werden.

Fahrzeugbegleitbuch

* *Hinweis:*

* *Auf Nebenfahrzeugen fremder EVU/Halter können abweichende Vordrucke für das Fahrzeugbegleitbuch ausliegen.*

* (6) Das EVU gibt bekannt, für welche Fahrzeuge das Fahrzeugbegleitbuch in elektronischer Form geführt wird.

Dokumentation

3 Kuppeln mit anderen Fahrzeugen

Zugelassene Kuppelstangen

(1) Bei Nebenfahrzeugen mit Mittelpufferkupplungen bzw. Automatischen Kupplungen dürfen nur die für den speziellen Einsatz gefertigten und der Bauart nach geprüften Kuppelstangen einschließlich der pneumatischen und elektrischen Verbindungsschläuche/-kabel verwendet werden.

Die für das Fahrzeug zugelassenen Kuppelstangen sind in der Betriebsanweisung des Nebenfahrzeuges aufgeführt.

Die für Nebenfahrzeuge der Deutschen Bahn zugelassenen Kuppelstangen sind in DB.6140A03 aufgeführt.

Höhenunterschied der Kupplungen

(2) Zwischen dem Nebenfahrzeug mit Kraftantrieb und dem ersten gezogenen bzw. geschobenen (vorangestellten) Anhänger ist bei Fahrten ein Höhenunterschied der Kupplungen größer als 180 mm nur zulässig, wenn dies in der Betriebsanweisung des Fahrzeugs gestattet ist.

Zweiwegefahrzeuge

(3) Wird ein Zweiwegefahrzeug ohne Regel-Zug- und Stoßeinrichtung mit Regelfahrzeugen gekuppelt, muss eine gedämpfte Kuppelstange zwischen dem Zweiwegefahrzeug und der Anhängelast verwendet werden.

Nicht vorhandener Kupplungshalter

(4) Falls bauartbedingt kein Kupplungshalter für Schraubenkupplungen vorhanden ist, soll abweichend zu DB.6510 die nicht benutzte Schraubenkupplung in den Zughaken eingehängt werden.

4 Rangier- und Zugfahrten

Anhängelasten

(1) Jedem Nebenfahrzeug mit Kraftantrieb dürfen für Zugfahrten nur die Anhängelasten gemäß Anschriftentafel/Identifizierungstafel bzw. Betriebsanweisung mitgegeben werden.

Hinweis:

Zugfahrten sind nach Ril 408.2721 nur mit gebremsten Anhängelasten zulässig.

Bauartkompatible Einheiten

(2) Die bauartkompatiblen Einheiten, welche nach Ril 408 nicht als geschobene Züge gelten, sind in DB.6140A01 aufgeführt. *

Mitfahrende Personen

(3) Abweichend zu DB.6105 ist die maximal zulässige Anzahl der auf dem Nebenfahrzeug in Transportstellung mitfahrenden Personen auf der Anschriftentafel bzw. in den Kabinen vermerkt. *

Die mitfahrenden Personen befinden sich auf den für die Mitfahrt bestimmten Plätzen.

* (4) Können Nebenfahrzeuge mit Kraftantrieb nicht geschleppt befördert werden, dürfen sie analog den Regeln in BRW.6101/DB.6101 für mitgegebene arbeitende Triebfahrzeuge in Züge eingestellt werden.

weitere Nebenfahrzeuge mit Kraftantrieb im Zugverband

5 Zweiwegefahrzeuge

(1) Die unterschiedlichen Kategorien der Zweiwegefahrzeuge sind im Anhang 02 aufgeführt.

Kategorien der Zweiwegefahrzeuge

(2) Das Ein- und Aussetzen der Zweiwegefahrzeuge von der Straße in das Gleis und umgekehrt sowie das Umsetzen von Gleis zu Gleis darf nur erfolgen, wenn der Fahrdienstleiter/Weichenwärter zugestimmt hat. Wenn das Zweiwegefahrzeug beim Ein-, Aus- oder Umsetzen in das Regellichtraumprofil benachbarter Gleise gelangen kann, muss hierfür die gesonderte Zustimmung des Fahrdienstleiters/Weichenwärters vorliegen.

Ein- und Aussetzen

(3) Sofern bei einem Zweiwegefahrzeug ein Reifendrucküberwachungssystem einen unzulässigen Reifendruck signalisiert, ist der betroffene Reifen augenscheinlich zu kontrollieren. Sofern ein Reifenschaden vorliegt, sind unter Berücksichtigung der Verhinderung weiterer Schäden am Fahrzeug bzw. der Infrastruktur geeignete Maßnahmen zu treffen. Dies können z.B. eine Instandsetzung vor Ort oder ein Aussetzen des Fahrzeuges an geeigneter Stelle sein.

Reifendrucküberwachungssysteme

(4) Bei fehlender Aushebeeinrichtung dürfen Zweiwegebagger der Kategorie 9C keine Gleisschaltmittel und im Gleisbereich verbaute Teile der Anlagentechnik befahren. Dazu gehören unter anderem:

Aushebeeinrichtung

- Gleismagnete der PZB-Streckeneinrichtungen
- Achszähleinrichtungen
- Heißläufer- und Festbremsortungsanlagen
- Heizeinrichtungen von Propangasweichenheizanlagen
- Spritzköpfe, Applikatoren, Verteilerleisten von Schienenschmieranlagen und Schienenkonditionieranlagen
- Rangiereinrichtungen (Balkengleisbremsen, Bremselemente und Förderanlagen)
- Gleisbereiche von Tankstellen

(5) Zweiwegebagger der Kategorie 9C mit Aushebeeinrichtung dürfen die in Absatz (3) genannten Infrastruktureinrichtungen mit Ausnahme der Rangiereinrichtungen in

Aushebestellung

ausgehobener Stellung überfahren. Dies ist jedoch nur zulässig, wenn

- keine Lasten im oder am Arbeitsgerät vorhanden sind und
- die Anhängelast 40 t nicht überschreitet und an die Fahrzeuge an die Eisenbahnbremsanlage angeschlossen sind.

Ausheben mit Lasten

Zweiwegebagger der Kategorie 9C,

- die mit gebremster Anhängelast größer als 40 t,
- die mit ungebremsten Fahrzeugen gekuppelt sind,
- Lasten im oder am Arbeitsgerät oder
- im Gefälle größer als 2,5 verkehren,

müssen in Absatz (3) genannte Anlagen so überfahren, dass eine Achse der Fahrzeugbereifung immer in Berührung mit den Schienen steht.

6 Nebenfahrzeuge im Arbeitsmodus

Strecken- und Fahrwegbeobachtung

(1) Der Triebfahrzeugführer muss bei Zug- und Rangierfahrten freie Sicht zur Strecken- und Fahrwegbeobachtung haben. Für die freie Sicht aus einem Oberwagen heraus ist dieser in Fahrtrichtung auszurichten. *

Sofern eine freie Sicht nicht gegeben ist (z.B. bei aus Gründen der Arbeitstechnologie), muss einem Mitarbeiter an der Spitze des Zuges oder der Rangierfahrt die Beobachtung übertragen werden. *

Fernüberwachungseinrichtungen

(2) Beim Bewegen eines Nebenfahrzeuges während des Einsatzes der Arbeitskomponenten muss entweder durch direkten Blickkontakt oder durch Einsatz einer zusätzlichen, technischen Einrichtung (z. B. Kamera-Monitor-System) freie Sicht auf das Gleis, den Arbeits- und Schwenkbereich sowie die auszuführenden Arbeiten vorhanden sein.

Rückraumüberwachungseinrichtungen

(3) Rückraumüberwachungseinrichtungen dienen ausschließlich der Überwachung des Nahbereiches hinter dem Fahrzeug und sind an den Arbeitszweck des Fahrzeuges gebunden.

Das Beobachten des Fahrwegs bzw. der Strecke mittels Rückraumüberwachungseinrichtungen ist unzulässig.

Arbeitsbewegungen unter Nutzung von Rückraumüberwachungseinrichtungen dürfen nur:

- mit höchstens 5 km/h,
- über kurze Strecken und

- innerhalb eines gesperrten oder eines Baugleises

durchgeführt werden.

Fernbedieneinrichtungen

(4) Das Bewegen der Nebenfahrzeuge sowie das Betreiben der An- und Aufbaugeräte können, wenn dies die Arbeitssicherheit gestattet, mittels der für diesen Zweck zugelassenen Fernbedieneinrichtungen erfolgen.

Transportstellung

(5) Mit Beendigung des Arbeitseinsatzes ist die Transportstellung der Arbeitskomponenten herzustellen.

Einsatz von Messeinrichtungen und Arbeitskomponenten

(6) Das Senken oder Heben von Messachsen und Vorwagen sowie das Einsetzen von maschineneigenen Arbeitskomponenten ist – außer im Baugleis - nur in Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter / Weichenwärter zulässig.

7 Unregelmäßigkeiten

Austritt von flüssigen Brennstoffen oder Ölen

(1) Werden während des Betriebes Ölbehälter, Behälter für flüssige Brennstoffe oder die zugehörigen Leitungen undicht, ist das Eindringen der ausgetretenen Flüssigkeit in das Erdreich mit Hilfe der mitgeführten Ölunfall-Ausrüstung (Auffangwanne oder -plane, Ölbindemittel, Entsorgungssack) möglichst zu verhindern.

Bei Austritt von flüssigen Brennstoffen oder Ölen im Bahnbetrieb oder am Fahrzeug ist sofort der Fahrdienstleiter (z. B. Betra Punkt 4.1 oder örtliche Zusätze) und bei Arbeiten im Rahmen einer Betra der in der Betra unter Punkt 4.2 genannte technische Berechtigte zu informieren.

❑

zur Modulübersicht

1 Grundsätze

DB.6140 4 (2)

(1) **Zugfahrten** Zugfahrten von Gleisarbeitsfahrzeugen (GAF) mit einem vorangestellten bauartkompatiblen Anhänger und Zugfahrten von Triebfahrzeugen mit einem vorangestellten bauartkompatiblen Schneeräumfahrzeug werden nach Richtlinie 408 nicht als geschobene Zugfahrt durchgeführt.

(2) **Zugbeeinflussung** Die Zugbeeinflussung muss nach den betrieblichen Regeln des EIU wirksam sein.

(3) **Leitungsverbindungen** Elektrische Verbindungsleitungen und Bremsleitungen sind zu kuppeln.

(4) **Sicht** Die Fahrwegbeobachtung darf nicht durch Ladung behindert sein.

(5) **Fahrzeugschäden** Bei Schäden an Bahnräumern und Spitzensignal des Anhängers bzw. Schneeräumfahrzeuges ist ein Einsatz als bauartkompatible Einheit unzulässig.

2 Zulässige Fahrzeugkombinationen

(1) **ETCS-geführte Fahrten** Die zulässigen Fahrzeugkombinationen für ETCS-geführte Fahrten von Gleisarbeitsfahrzeugen mit vorangestelltem Anhänger sind in der Tabelle 1: GAF - bauartkompatible Einheiten ETCS-geführt beschrieben.

Baureihe (Bauart) GAF	Baureihe (Bauart) Anhänger	Einschränkungen
BR 741.1-6	BR 770.1 – 770.4 (H 26)	Kuppelstelle an der Kranseite; Kuppelstange Typ SCHÖMA Bauart-Nr. RD-10.012-003 oder RD-10.012-093 ist zu verwenden
	BR 771.0 – 771.7 (H 27)	

Tabelle 1: GAF - bauartkompatible Einheiten ETCS-geführt

GAF

(2) Die zulässigen Fahrzeugkombinationen für signalgeführte Fahrten von Gleisarbeitsfahrzeugen mit vorangestelltem Anhänger sind in der Tabelle 2: GAF - bauartkompatible Einheiten nicht-ETCS-geführt beschrieben. *

Baureihe (Bauart) GAF	Baureihe (Bauart) Anhänger	Einschränkungen	
BR 705.2 (MISS MZF)	BR 771.5 – 771.7 (H 27 mit KE-Bremse)	Kuppelstange Typ SCHÖMA Bauart-Nr. RD-10.012-003 oder RD-10.012-093 ist zu verwenden	*
BR 740.1 (MISS LST)	BR 771.5 – 771.7 (H 27 mit KE-Bremse)	Kuppelstange Typ SCHÖMA Bauart-Nr. RD-10.012-003 oder RD-10.012-093 ist zu verwenden	*
BR 741.1 – 741.4 (GAF 100)	BR 770.1 – 770.4 (H 26)		
	BR 771.0 – 771.7 (H 27)		*
	BR 772.0 (55.47)	für elektrische Verbindung Adapter notwendig	
BR 741.6 (GAF 100 Plus)	BR 770.1 – 770.4 (H 26)	Kuppelstange Typ SCHÖMA Bauart-Nr. RD-10.012-003 oder RD-10.012-093 ist zu verwenden	*
	BR 771.0 – 771.7 (H 27)		*
BR 742.0 und BR 742.1 (GAF 200)	BR 770.1 – 770.4 (H 26)	Kuppelstelle an Kranseite	
	BR 771.0 – 771.7 (H 27)	Kuppelstelle an Kranseite	*
	BR 772.0 (55.47)	für elektrische Verbindung Adapter notwendig Kuppelstelle an Kranseite	
BR 744.0 (BAMOWAG 54.22)	BR 771.5 – 771.7 (H 27 mit KE-Bremse)		* *
	BR 772.0 (55.47)		
BR 746.0 (MISS GAF LÄ)	BR 771.5 – 771.7 (H 27 mit KE-Bremse)	Kuppelstange Typ SCHÖMA Bauart-Nr. RD-10.012-003 oder RD-10.012-093 ist zu verwenden	* * *
BR 747 (MISS GAF)	BR 771.5 – 771.7 (H 27 mit KE-Bremse)	Kuppelstange Typ SCHÖMA Bauart-Nr. RD-10.012-003 oder RD-10.012-093 ist zu verwenden	* * *

Tabelle 2: GAF - bauartkompatible Einheiten nicht ETCS-geführt

Höchstgeschwindigkeit

(3) Für die in den Tabellen 1 und 2 genannten Fahrzeugkombinationen gilt bei Fahrt mit vorangestelltem bauartkompatiblem Anhänger eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. *

* (4) Die Tabelle 3 enthält die Schneeräumfahrzeuge, die in vorangestellter Stellung beim Einsatz mit Triebfahrzeugen als bauartkompatible Einheit gelten. **Schneeräumfahrzeuge**

* Für ETCS-geführte Schneeräumfahrten werden die zulässigen Fahrzeugkombinationen in den standortspezifischen Einsatzanweisungen bekanntgegeben.

* *Hinweis:*

* *Die Einsatzanweisungen sind Bestandteil der regionalen Rahmenwintermappen nach 446.0101V06.*

	Baureihe (Bauart) Schneeräumfahrzeug	Höchstgeschwindigkeit
*	Schneepflug BR 750.0; Fz hat keine Bedienerkabine, Bedienung erfolgt ohne zweiten Tf	80 km/h
*	Schneepflug BR 751.1	50 km/h
*	Schneepflug BR 751.2	50 km/h
	Schneepflug BR 755	50 km/h
*	Schneeschleuder BR 753.1	50 km/h
*	Schneeschleuder BR 753.2 bei Fahrten ohne Wendezugsteuerung *Hinweis: Fahrten mit Wendezugsteuerung gelten nicht als bauartkompatible Einheit, sondern als Wendezug.*	50 km/h
*	Schneeschleuder BR 753.3	50 km/h

Tabelle 3: Schneeräumfahrzeuge

* (5) Wegen fehlender Sicht auf die Strecke muss auch das Schneeräumfahrzeug mit einem Triebfahrzeugführer besetzt sein. **Besetzung**

Zwischen Schneeräumfahrzeug und Triebfahrzeug muss eine ständige Sprechverbindung bestehen.

❑

zur Modulübersicht

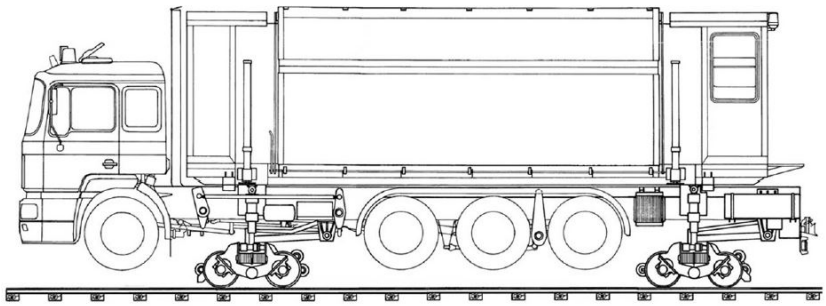
1 Kategorien der Zweiwegefahrzeuge

DB.6140 5 (1)

Kategorie 9A

* (1) Zweiwegefahrzeuge der Kategorie 9A besitzen Schienenfahreinrichtungen, bei denen die Antriebs- und Bremskräfte von den Schienenrädern auf die Fahrschiene übertragen werden.

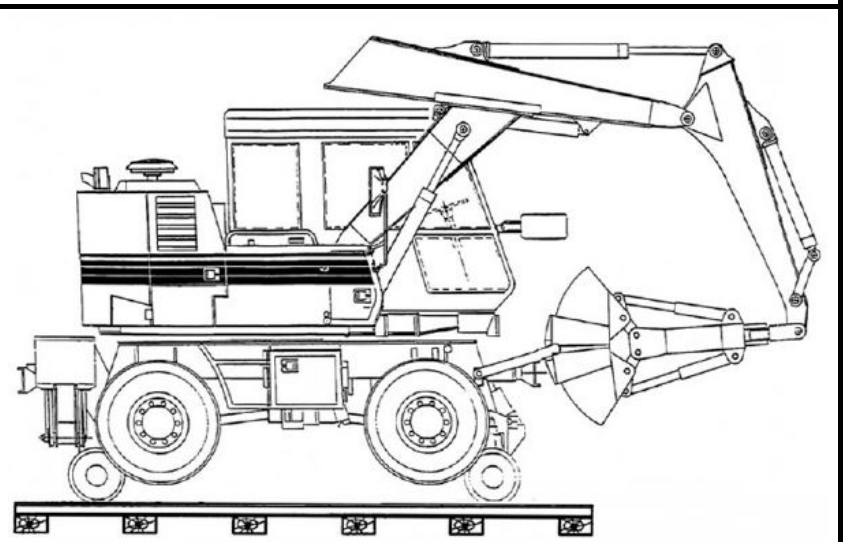
* **Zweiwegefahrzeug der Kategorie 9A**



Kategorie 9B

* (2) Zweiwegefahrzeuge der Kategorie 9B besitzen Schienenfahreinrichtungen, bei denen die Antriebs- und Bremskräfte indirekt mittels Reibung von den Straßen- über die Schienenräder auf die Fahrschiene übertragen werden.

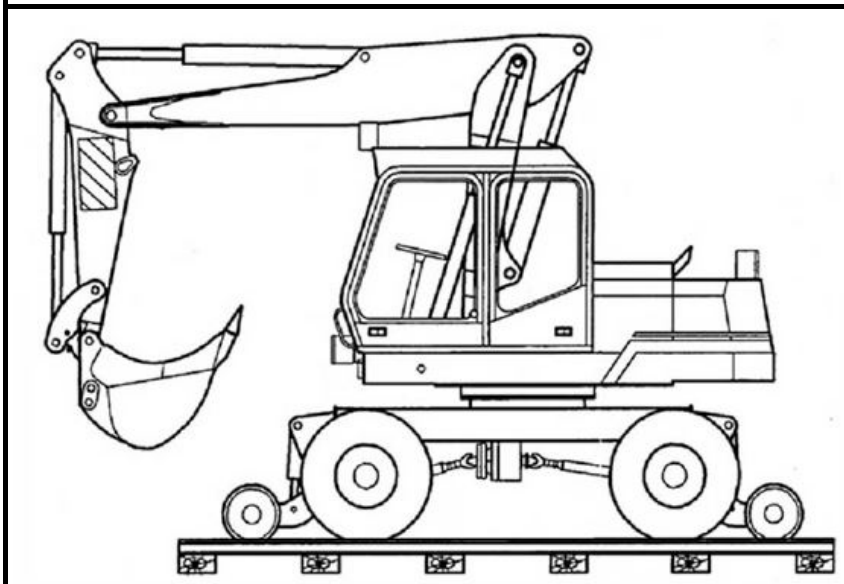
* **Zweiwegefahrzeug der Kategorie 9B**



Kategorie 9C

(3) Zweiwegefahrzeuge der Kategorie 9C besitzen Schienenführungseinrichtungen, bei denen die Antriebs- und Bremskräfte von den Straßenrädern auf die Fahrschiene übertragen werden. *

Zweiwegefahrzeug der Kategorie 9C *



❑

DB.6140 3 (1)

*

1 Zugelassene Kuppelstangen

DB.6510Z05 1

Folgende Kuppelstangen sind bauartgeprüft und für Nebenfahrzeuge zugelassen:

Bezeichnung	Hersteller	Bauart - Nr.
Zugstange mit Haltevorrichtung (schräg)	Fa. Robel	58.62/11
Zugstange mit Haltevorrichtung	Fa. Robel	58.62/12
Kuppelstange	Fa. Robel	58.02/11
Kuppelstange	Fa. Robel	58.02/11a
Kuppelstange (schräg)	Fa. Robel	58.03/03
Kuppelstange	Fa. Robel	58.03/12.01
Zugstange	Fa. SCHÖMA	10.RAE 005
Kuppelstange	Fa. SCHÖMA	RD – 10.012 - 003
Kuppelstange	Fa. SCHÖMA	RD – 10.012 – 073
Kuppelstange	Fa. SCHÖMA	RD – 10.017 – 062
Kuppelstange	Fa. SCHÖMA	RD – 10.017 – 082
Kuppelstange	Fa. SCHÖMA	RD – 10.031 – 002
Kuppelstange	Fa. Zweiweg	ZW 81 – 15.1.0 - 21
Kuppelstange (mit Dämpfung)	Fa. Zweiweg	ZW 582.29/11
Kuppelstange	Scharfenberg	40 – 5531 (1)
Kuppelstange	DR (FEW)	KS 3
Verbindungsstück	DR (GBM)	37.027 – 05001 SK1
Kuppelstange	DR (GBM)	37.027 – 05002 (2)
Kuppelstange (mit Dämpfung)	Fa. ZAGRO	200.166

❑

zur Modulübersicht

Fahrzeugbegleitbuch für BR/BA

Fahrzeugnummer

Instandhaltungsabstand _____ Betriebstage und/oder _____ Kalendertage*)

Geben Sie nach _____ Betriebstagen und/oder _____ Kalendertagen*) eine **Anstoßmeldung** (AM) und vermerken diese in der Spalte 10 des Fahrzeugbegleitbuchs

*) nicht zutreffendes streichen

Melden Sie alle technischen Störungen,

- die zu melden sind, an
- **Telefonnummer:**
- **GSM-R-Rufnummer:**

Fahrzeughalter

Fahrzeugnutzer **bei Bereitstellung**

Besonderheiten

Weitere technische Besonderheiten des Fahrzeugs, Sonderausrüstungen usw.:

Allgemeine Hinweise zum Fahrzeugbegleitbuch

Als Triebfahrzeugführer/Beauftragter informieren Sie sich bei der Übernahme des Fahrzeugs im Fahrzeugbegleitbuch über dessen Zustand und seine technischen Besonderheiten.

Sehen Sie hierzu die Seiten 1 und 2 des Titelblatts sowie das aktuelle Einlageblatt des Fahrzeugbegleitbuchs ein.

Stellen Sie dabei fest, dass das Fahrzeug nicht betriebsfähig ist, verständigen Sie umgehend die auf dem Deckblatt genannte Stelle.

Ausfüllhinweise zu den Spalten 1-11 des Fahrzeugbegleitbuchs

Füllen Sie die Spalten 1 bis 11 entsprechend der Vorgaben auf Seite 4 aus.

In Sp.	tragen Sie ein …	Erläuterungen
1	… das **Datum** Ihres Schichtbeginns	
2	… Ihren **Namen**. in Druckbuchstaben	
3	… den **km-Stand bzw. die Betriebsstunden bei Arbeitsbeginn und -ende**	
4	… die Zahl der **Kalendertage** seit der letzten Instandhaltung	
5	… die Zahl der **Betriebstage** seit der letzten Instandhaltung	Bei tagesübergreifenden Schichten sind entsprechend 2 Betriebstage zu zählen.
6	… die von Ihnen am Fahrzeug durchgeführte **Art** der **Arbeiten**	- Abschlussarbeiten der Stufe A1 am Fahrzeug → **A1** - Abschlussarbeiten der Stufe A1 mit unmittelbar nachfolgender Abstellung des Fahrzeuges → **A1-A** - Vorbereitungsarbeiten der Stufe V1 nach Übernahme eines mit A1-A abgestellten Fahrzeuges → **V1** - sicherheitstechn. Prüfung der Funkfernsteuerung → **FFSt** - sicherheitstechn. Prüfung der Hebezeuge → **SPH** - Instandhaltungsstufe-Nachschau → **IN** - Instandhaltungsstufe IS XXX → **IS XXX**
7	… das **Datum** und die **Uhrzeit** dazu (nur volle Stunde)	
8	… Ihr **Namenskürzel**	Mit Ihrem Namenskürzel bestätigen Sie die Richtigkeit aller Einträge, die Durchführung der in den Spalten 6 und 7 eingetragenen Arbeiten und dass Sie das Fahrzeug betriebsfähig abgestellt oder übergeben haben.
9	… getankte Kraftstoff- und Ölmengen	
10	… alle festgestellten **Mängel und sonstigen Besonderheiten**	Tragen Sie hier ein: - **alle technischen Störungen**, die nicht behoben werden konnten, den weiteren Einsatz des Fahrzeugs einschränken oder besondere Beobachtung erfordern, - **„nicht betriebsfähig“** einschl. der **Begründung**, wenn das Fahrzeug nicht mehr betriebsfähig ist, - **„Schleppfahrt vorbereitet“**, wenn das Fahrzeug für eine Schleppfahrt hergerichtet wurde, - **„betriebsbereit“**, wenn das Fahrzeug nach einer Schlepp-fahrt wieder betriebsbereit abgestellt wurde. Gleichzeitig ist der Vermerk „Schleppfahrt“ zu streichen. - **„AM“**, wenn Sie eine Anstoßmeldung für eine Instandhaltungsarbeit abgegeben haben. - **„Sofo Nr. XXXX“**, wenn Sie eine Sofortmeldung abgegeben haben und vom Meldungsannehmenden eine Bearbeitungsnummer erhalten haben.
11	… Erledigungsvermerk der ausgeführten Arbeiten	Das Werkstattpersonal/der Tf bestätigt hier die Erledigung aller vorgenannten Schäden und Störungen unter Angabe der OE, des Namenszeichens und des Datums in Druckschrift. Nicht erledigte Aufträge werden besonders markiert.

❑

Fahrzeugbegleitbuch für _____

DB.0199

_____ _____

Fahrzeugnutzer – OE

Fahrzeug Baureihe / Bauart

_____

Fahrzeughalter

Seite

Späteste Ausführung der nächsten IS nach Kalendertagen:

☐ nächste IS _____ , am _____ . ___ .______

☐ nächste IS _____ , am _____ . ___ .______

bzw. späteste Ausführung der nächsten IS nach Betriebstagen:

☐ nächste IS _____ , am _____ . ___ .______

☐ nächste IS _____ , am _____ . ___ .______

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Datum	Name in Blockschrift	km-Stand bzw. Betriebsstunden Arbeitsbeginn/ -ende	Ist Zählerstand		Ausgeführte Vorbereitungs-/ Abschlussarbeiten, Instandhaltungsstufen		Kür-zel	getankte Kraftstoff- und Ölmengen	Beobachtungen und Besonderheiten, sowie Schäden, deren Beseitigung bis zur nächsten IS 510 oder höher zurückgestellt werden können; Sofortmeldungsnummer	Unterschrift Tf/ Werkstattmitarbeiter bzw. personalisierter Stempel; Erledigungsvermerk
			Kalender-tage	Betriebs-tage	Art	Datum/Uhrzeit				

DB.6140 2 (5)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Datum	Name in Blockschrift	km-Stand bzw. Betriebsstunden Arbeitsbeginn/ -ende	Ist Zählerstand		Ausgeführte Vorbereitungs-/ Abschlussarbeiten, Instandhaltungsstufen		Kür-zel	getankte Kraftstoff- und Ölmengen	Beobachtungen und Besonderheiten, sowie Schäden, deren Beseitigung bis zur nächsten IS 510 oder höher zurückgestellt werden können; Sofortmeldungsnummer	Unterschrift Tf/ Werkstattmitarbeiter bzw. personalisierter Stempel; Erledigungsvermerk
			Kalender-tage	Betriebs-tage	Art	Datum/Uhrzeit				

zu BRW.6150

Ersetzung:

1 Allgemein

(1) Für den Einsatz auf Triebfahrzeugen im Funkfernsteuermodus, sind die Regelungen für die Inbetriebnahme der Fernsteuerbediengeräte (FBG) und für die Durchführung der Fahrten in den fahrzeugspezifischen Bedienungsanleitungen enthalten. **Betrieb FFSt**

❑

zur Modulübersicht

zu BRW.6510

Ersetzung:

1 Allgemeine Regelungen

Grundsatz

* (1) Das Hineintreten in den Gefahrenbereich des freizuhaltenden Raums (Berner Raum), der Aufenthalt im freizuhaltenden Raum, das Heraustreten aus dem freizuhaltenden Raum sowie das Kuppeln und Entkuppeln von Schienenfahrzeugen sind nur bei Stillstand aller im Gleis befindlichen Fahrzeuge zulässig. Vor und nach dem Kuppeln ist sich unter den Puffern hindurchzuschwingen und am Kupplergriff festzuhalten.

Ausnahmen:

- Beim Aufdrücken zum Zwecke des Kuppelns/Entkuppelns (z. B. in Gleisbögen) darf sich der Mitarbeiter im freizuhaltenden Raum aufhalten, sofern die stehenden Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegung gesichert sind.
- In den Örtlichen Zusätzen können Ausnahmen nach Ril 408.4818 Abschnitt 1 Absatz (2) „Ausnahmen vom Abstoß- oder Ablaufverbot in Gleise, in denen Schienenfahrzeuge stehen, an oder in denen gearbeitet wird“, zugelassen sein.

Hinweis:

Die besonderen Regelungen für Triebfahrzeugführer die Triebfahrzeuge im Funkfernsteuerbetrieb führen und Rangierbegleiter zum Hereintreten in den freizuhaltenden Raum beim Kuppeln gemäß DGUV I 214-089 finden keine Anwendung.

Freizuhaltender Raum

(2) Der Schutz gegen Verletzungen beim Aufenthalt im freizuhaltenden Raum (auch „Berner Raum“ genannt) bei Fahrzeugen mit Zug- und Stoßeinrichtung der Regelbauart ist nur gewährleistet, wenn der Mitarbeiter darin aufrecht steht.

Übergangsbrücken hochgestellt und festgelegt

(3) Bei Fahrzeugen mit Übergangsbrücken ist vor dem Kuppeln bzw. Entkuppeln darauf zu achten, dass die Übergangsbrücken hochgestellt und festgelegt sind.

Hindernisse im Gleis

(4) Beim Kuppeln und Entkuppeln ist auf Hindernisse und Gefahren (z. B. Weichen, Kreuzungen, Gleisbremsen) zu

achten. An solchen Stellen dürfen Fahrzeuge nur gekuppelt werden, wenn sich diese nicht bewegen.

Entkuppeln in der Bewegung

(5) Beim Ablaufen und Abstoßen dürfen nur vorher „lang gemachte“ Schraubenkupplungen während der Fahrzeugbewegung mit einer Entkuppelstange von einem sicheren Standort auf dem Rangiererweg entkuppelt werden. Dabei ist auf bewegte Fahrzeuge im daneben liegenden Gleis zu achten. In Vorbereitung des Entkuppelns müssen alle Brems- und sonstigen Verbindungsleitungen getrennt worden sein.

2 Reihenfolge beim Kuppeln von Schraubenkupplungen

Allgemeines Vorgehen beim Kuppeln

(1) Beim Kuppeln von Fahrzeugen ist wie folgt vorzugehen:

1. Schraubenkupplung einhängen,
2. Kupplungsspindel anziehen,
3. Bremskupplungen verbinden (HL und – sofern vorhanden und benötigt – HBL),
4. Luftabsperrhähne öffnen.

Anschließend sind, sofern vorhanden und benötigt,

5. Dampfheizkupplungen zu verbinden und Absperrhähne zu öffnen,
6. elektrische Leitungen zu verbinden

und

7. Übergänge herzustellen
8. Informations- und Steuerleitungen zu verbinden.

3 Reihenfolge beim Entkuppeln von Schraubenkupplungen

Allgemeines Vorgehen beim Entkuppeln

(1) Beim Entkuppeln von Fahrzeugen sind, sofern vorhanden,

1. Informations- und Steuerleitungen zu trennen sowie einzuhängen
2. Übergänge zurückzustellen und festzulegen sowie Übergangstüren an der Kuppelstelle zu verschließen,
3. elektrische Leitungen zu trennen und einzuhängen,
4. Absperrhähne der Dampfheizung zu schließen, die Dampfheizkupplung zu trennen und einzuhängen.

Anschließend ist wie folgt vorzugehen:

5. Luftabsperrhähne schließen,
6. Bremskupplungen trennen und einhängen (HL und – sofern vorhanden – HBL),
7. Kupplungsspindel lösen,
8. Schraubenkupplung in Kupplungshalter einhängen.

4 Besonderheiten

Abweichende Reihenfolge beim Kuppeln/ Entkuppeln

(1) In den Betriebsanweisungen der Fahrzeuge kann eine abweichende Reihenfolge beim Kuppeln und Entkuppeln zugelassen sein, wenn beide Fahrzeuge im Stand festgebremst sind (z. B. bei Triebwagen mit im Stillstand automatisch wirkenden Federspeicherbremsen).

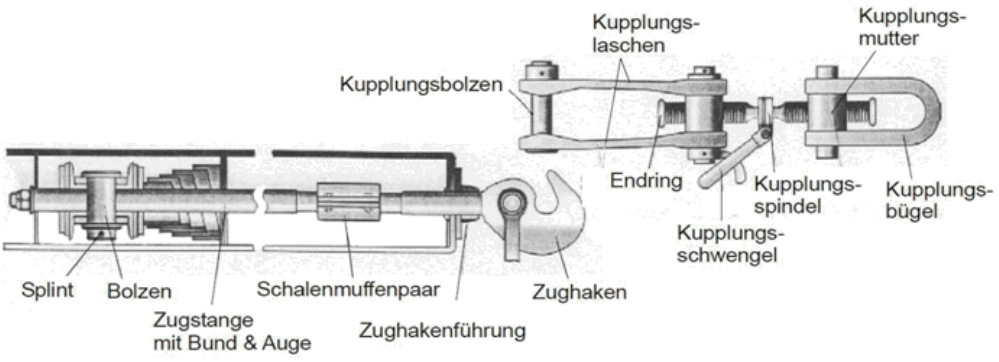
Rangieren

(2) Das Kuppeln der Bremsleitungen entfällt, wenn das Rangieren ohne durchgehende Bremse zugelassen ist.

5 Schraubenkupplung

Bauteile

(1) Die Bauteile der Schraubenkupplung sind in der folgenden Abbildung dargestellt:



Triebfahrzeuge kuppeln

(2) Beim Kuppeln eines Triebfahrzeuges soll die Schraubenkupplung des Wagens und nicht die des Triebfahrzeuges verwendet werden.

Kupplungsbügel anfassen

(3) Der Kupplungsbügel ist zum Einhängen in den Zughaken weit hinten anzufassen, um die Finger gegen Einklemmen zu schützen. Vor dem Kuppeln ist darauf zu achten, dass die Fahrzeuge kuppelreif stehen und die Kupplungsspindel langgemacht ist.

Schraubenkupplung anziehen

(4) Beim Anziehen der Schraubenkupplung ist darauf zu achten, dass die aus den Kupplungsmuttern herausragenden freien Enden der Kupplungsspindel gleich lang sind.

Kuppelzustand Züge

(5) In Zügen sollen die Fahrzeuge so gekuppelt sein, dass die Pufferfedern etwas angespannt sind. Dies wird in der Regel erreicht, wenn zwischen Mutter und Gewindeansatz der Kupplungsspindel an jeder Seite höchstens zwei Gewindegänge frei bleiben.

Kuppelzustand Rangieren

(6) Zum Rangieren ist so zu kuppeln, dass stärkere Zerrungen und Stauchungen vermieden werden.

Gleisbögen mit geringem Radius befahren

(7) Beim Befahren von Gleisbögen sind die Anschriften an Fahrzeugen zum kleinsten befahrbaren horizontalen Radius zu beachten. Bei Radien kleiner 150 m sind die Schraubenkupplungen lang zu machen. Ist in örtlichen Regelungen festgelegt, dass Kuppelstangen benutzt werden müssen, dürfen diese nur im Stillstand oder beim langsamen Auseinanderfahren eingehängt werden.

Langmachen

(8) Beim Langmachen ist die Kupplungsspindel höchstens bis zum ersten Gewindegang vor dem Endring auszuspindeln (aufzudrehen).

Unbenutzte Schraubenkupplungen

DB.6140 3 (4)

(9) Auf das Einhängen unbenutzter Schraubenkupplungen wird im Abstoß- und Ablaufbetrieb verzichtet. Spätestens beim Vorbereiten des Zuges oder der Rangierfahrt sind die unbenutzten Schraubenkupplungen in die Kupplungshalter einzuhängen.

Aufdrücken

(10) Beim Aufdrücken zum Lösen fest angedrehter Schraubenkupplungen ist darauf zu achten, dass Fahrzeuge, auf welche aufgedrückt wird, gegen unbeabsichtigte Bewegung gesichert sind.

6 Druckluftleitung

Luftabsperrhahn öffnen

(1) Wenn ein Luftabsperrhahn einer ungekuppelten Druckluftleitung geöffnet werden muss, ist der Luftschlauch nahe am Kupplungskopf festzuhalten, während der Luftabsperrhahn geöffnet wird.

Mehrere Bremskupplungen

(2) Wenn zwischen zwei Fahrzeugen mehrere Bremskupplungsverbindungen für die Hauptluftleitung (HL) zur Verfügung stehen, ist nur eine Verbindung herzustellen. Dies gilt auch für die Hauptluftbehälterleitung (HBL).

7 – bleibt frei –

8 Elektrische Leitungen

Stromabnehmer, Dieselmotor, Krafterzeugungsanlage

(1) Vor dem Kuppeln und Entkuppeln elektrischer Heiz- und Steuerleitungen hat der Triebfahrzeugführer bei

- elektrischen Triebfahrzeugen den Stromabnehmer zu senken,
- allen anderen Triebfahrzeugen die Krafterzeugungsanlage abzustellen, sofern dies technisch möglich ist,

und dem (ent-)kuppelnden Mitarbeiter zu bestätigen, dass die elektrischen Leitungen spannungslos sind. Danach darf mit dem Kuppeln und Entkuppeln begonnen werden.

Spannungsfreiheit feststellen

(2) Bei ortsfesten Anlagen hat sich der (ent-)kuppelnde Mitarbeiter selbst von der Spannungsfreiheit der Anlage zu überzeugen.

Zugsammelschiene zwischen Triebfahrzeugen

(3) Zwischen arbeitenden Triebfahrzeugen wird die Zugsammelschiene in der Regel nicht gekuppelt. Wird die Zugsammelschiene doch gekuppelt, ist die Zustimmung beider Triebfahrzeugführer vor dem Kuppeln und Entkuppeln einzuholen.

Beenden des Kuppelns melden

(4) Der (ent-)kuppelnde Mitarbeiter hat dem Triebfahrzeugführer die Beendigung der Arbeiten zu melden. Danach darf der Triebfahrzeugführer bei

- elektrischen Triebfahrzeugen den Stromabnehmer heben,
- allen anderen Triebfahrzeugen die Krafterzeugungsanlage einschalten, sofern diese vor dem Kuppeln/Entkuppeln abgestellt wurde.

Weitere elektrische Leitungen

(5) Zum Kuppeln oder Entkuppeln von weiteren elektrischen Leitungen (z. B. von Informations- und Steuerleitungen) sind die Betriebsanweisungen zu beachten. Zum Kuppeln und Entkuppeln dieser elektrischen Leitungen darf nicht auf Puffer oder Kupplungen getreten werden. Es sind die vorgesehenen Handgriffe und Tritte zu benutzen.

Ortsfeste Anlagen und Elektrische Fahrzeugkupplungen

(6) In örtlichen Regelungen und Betriebsanweisungen können besondere Anweisungen für die Bedienung ortsfester Anlagen und die Betätigung elektrischer Fahrzeugkupplungen gegeben sein.

Unbenutzte elektrische Leitungen

(7) Unbenutzte und entkuppelte elektrische Leitungen sind stets in die Blinddosen zu stecken bzw. separate Verbindungskabel komplett zu entkuppeln und in die vorgesehene Ablage zu legen.

9 Wenden von Fahrzeugen mit gekuppelter Zugsammelschiene und gleichzeitigem Triebfahrzeugwechsel

Grundsatz

(1) Vor Kuppelvorgängen ist sicherzustellen, dass die Zugsammelschiene spannungsfrei ist.

Hat der Triebfahrzeugführer Fahrzeuge abzukuppeln und sollen diese Fahrzeuge gleichzeitig in der Gegenrichtung mit einem anderen Triebfahrzeug gekuppelt werden, so sind die Sicherheitsmaßnahmen zum Kuppeln der Zugsammelschiene zu beachten.

Zum Ab- und Ankuppeln verständigen sich die beiden Triebfahrzeugführer.

Der genaue Ablauf ist nachfolgend dargestellt:

Tf der ankommenden Leistung

(2) Der Triebfahrzeugführer der ankommenden Leistung

- schaltet die Zugsammelschiene aus,
- senkt die Stromabnehmer bzw. stellt die Krafterzeugungsanlagen ab,
- wartet den Anruf des Triebfahrzeugführers der weitergehenden Leistung ab und bestätigt diesem, dass die Zugsammelschiene ausgeschaltet ist,
- wartet mit dem Abkuppeln, bis er hierzu vom Triebfahrzeugführer der weitergehenden Leistung aufgefordert wird,
- kuppelt sein Triebfahrzeug ab und bestätigt dies dem Triebfahrzeugführer der weitergehenden Leistung.

Tf der abgehenden Leistung

(3) Der Triebfahrzeugführer der weitergehenden Leistung

- senkt die Stromabnehmer bzw. stellt die Krafterzeugungsanlagen ab,
- nimmt Kontakt mit dem Triebfahrzeugführer der ankommenden Leistung auf und lässt sich von diesem das Ausschalten der Zugsammelschiene bestätigen,
- kuppelt sein Triebfahrzeug an,
- tritt erneut mit dem Triebfahrzeugführer der ankommenden Leistung in Kontakt und fordert diesen auf, sein Triebfahrzeug abzukuppeln,
- anschließend lässt er sich das Abkuppeln bestätigen,
- hebt die Stromabnehmer bzw. nimmt die Krafterzeugungsanlagen in Betrieb,
- schaltet die Zugsammelschiene ein.

10 Zugvorheizanlagen/Fremdstromversorgung

Fahrzeuge anschließen

(1) Fahrzeuge dürfen an stationäre Energieversorgungsanlagen (Zugvorheizanlagen, Fremdstromversorgung) nur durch besonders dafür unterwiesene Mitarbeiter angeschlossen werden.

Fahrzeuge kennzeichnen

(2) An Zugvorheizanlagen angeschlossene Fahrzeuge müssen mittels Warnzeichen „Warnung vor elektrischer Spannung“ und einem Zusatzzeichen (z. B. „Zugsammelschiene führt Spannung“) gekennzeichnet werden.

11 Andere Kupplungsbauarten

Betriebsanweisungen

(1) Für das Bedienen von Automatischen Kupplungen, Rangierkupplungen, Übergangskupplungen und Abschleppkupplungen sind die Regelungen in den Zusätzen zu diesem Modul bzw. den jeweiligen Betriebsanweisungen zu beachten.

Stellt der (ent-)kuppelnde Mitarbeiter fest, dass das Fahrzeug mit einer Automatischen Kupplung ausgerüstet ist, in deren Bedienung er nicht eingewiesen ist, muss er die auftraggebende Stelle informieren. Diese stellt sicher, dass ein eingewiesener Mitarbeiter das Kuppeln oder Entkuppeln des Fahrzeugs übernimmt. DBINFRA.1101Z01

Freizuhaltender Raum eingeschränkt

(2) Der freizuhaltende Raum zwischen den zu kuppelnden Fahrzeugen darf erst dann betreten werden, wenn alle Fahrzeuge im Gleis stillstehen und der Kuppel-/Entkuppelvorgang der Automatischen Kupplung abgeschlossen ist.

Ein Aufenthalt im freizuhaltenden Raum ist beim Heranfahren an bzw. beim Wegfahren von Fahrzeugen nicht zulässig.

Im Funkfernsteuerbetrieb des Triebfahrzeuges ist das Betreten des freizuhaltenden Raums durch den Triebfahrzeugführer erst nach Aktivierung der Fahrsperre erlaubt.

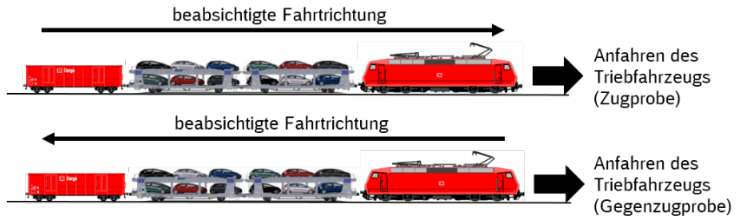
Kuppelprobe

(3) Bei Automatischen Kupplungen kann nach dem Kuppelvorgang nicht in jedem Fall der ordnungsgemäße Kuppelzustand augenscheinlich oder mit Hilfe einer technischen Überwachungseinrichtung festgestellt werden.

Ist nach dem Kuppeln eine Kuppelprobe durchzuführen, wird dies in den Regeln zur Bedienung der jeweiligen Kupplungsbauart angegeben.

Zur Durchführung der Kuppelprobe ist mit geringer Leistung des Triebfahrzeuges kurzzeitig die Kuppelstelle durch Anfahren in die beabsichtigte Fahrtrichtung (Zugprobe) oder bei geschobener Fahrt entgegen der beabsichtigten Fahrtrichtung (Gegenzugprobe) auf Zug zu belasten.

Bild 1: Kuppelprobe



12 Übergänge herstellen

Übergangstüren

(1) Bei der Zugbildung ist darauf zu achten, dass die erste und letzte Übergangstür im Zug verschlossen sind.

Historische Fahrzeuge

(2) Beim Einsatz von historischen Fahrzeugen kann eine abweichende Regelung zum Verschließen der Übergangstüren festgelegt sein.

❑

1 Allgemeines

(1) **Verwendung der RK 900**

Die Automatische Rangierkupplung RK 900 (RK) beschleunigt und erleichtert das Kuppeln und Entkuppeln von Triebfahrzeugen mit anderen Fahrzeugen.

Die RK darf bei Zugfahrten und beim Rangieren eingesetzt werden. Bei Zugfahrten sind unbenutzte RK hochzustellen und – wenn vorhanden – zu arretieren.

(2) **Bremskupplungen**

Bremskupplungen zwischen Triebfahrzeug und gekuppeltem Fahrzeug müssen, wenn erforderlich, manuell verbunden werden.

(3) **Verständigung**

Der Einsatz der RK ist zwischen Triebfahrzeugführer und Rangierer abzusprechen.

(4) **Verbot der gleichzeitigen Nutzung**

An Triebfahrzeugen im Funkfernsteuerbetrieb mit FBG dürfen immer nur an einer automatischen Rangierkupplung Fahrzeuge gekuppelt werden.

(5) **Hochgestellte RK**

Zum Kuppeln mit Schraubenkupplung, beim Abstellen eines Triebfahrzeugs mit RK am Abstellplatz und im Störungsfall ist die RK hochzustellen.

Bild 1: RK 900 hochgestellt



Bei hochgestellter RK kann die Schraubenkupplung des zu kuppelnden Fahrzeugs in den Zughaken des Triebfahrzeugs eingehängt werden.

Die RK besitzt eine pneumatische Einrichtung zum Hochstellen bzw. Absenken.

Abgesenkte RK

(6) Bei abgesenkter RK ist vor Hindernissen wie Prellböcken oder Hallentoren sowie vor höhengleichen Überwegen, Drehscheiben und Schiebebühnen im ausreichenden Abstand anzuhalten, weil die RK über die Seitenpuffer vorsteht.

Bild 2: RK 900 abgesenkt



(7) Die RK besteht aus folgenden Baugruppen: **Baugruppen der RK**

- Zugstange mit Fangmaul,
- Fangklauen,
- Lösehebel,
- Pneumatikzylinder Kupplungsentriegelung
- Zwischenrohr als Teleskop,
- Kupplungsfänger,
- Träger,
- Abstützung mit Hochstelleinrichtung,
- Hebel zur Vertikalarretierung,
- Hubzylinder für Hochstelleinrichtung.

Bild 3.1: RK 900 Baugruppen

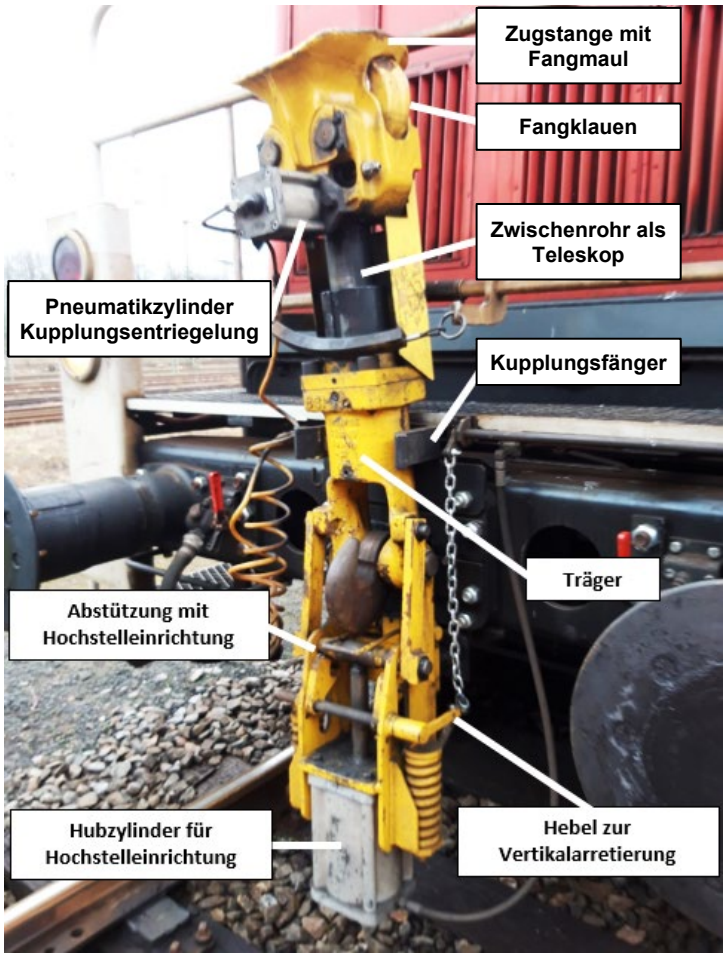
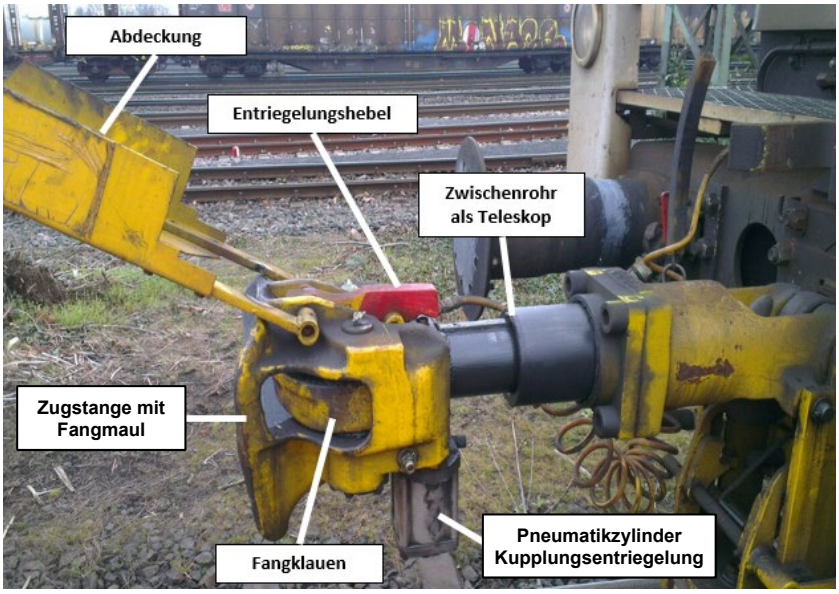


Bild 3.2: RK 900 Baugruppen

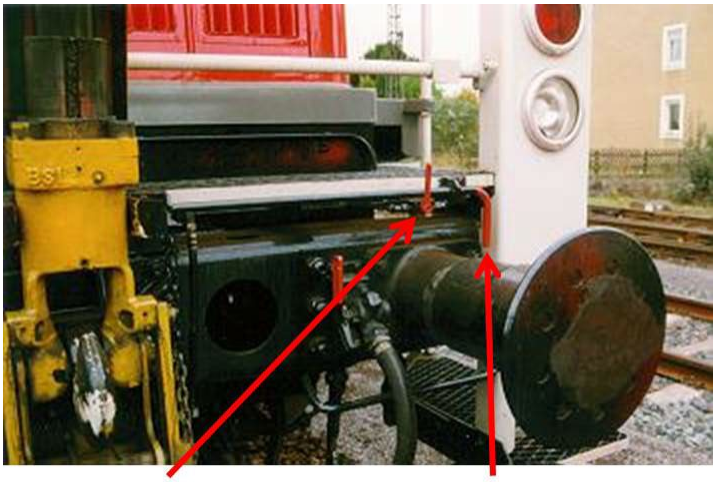


2 RK 900 bedienen

Absenken der RK

(1) Während des Absenkens der RK darf sich niemand im Schwenkbereich der RK aufhalten.

Bild 4: Luftabsperrhahn und Entriegelungsgriff am Beispiel der BR 294



Luftabsperrhahn Entriegelungsgriff
Hubzylinder

Hinweis:

Die Bedienelemente können je nach Triebfahrzeug-baureihe unterschiedlich angeordnet sein.

Zum Absenken der RK ist

1. der Luftabsperrhahn „Hubzylinder“ zu öffnen,
2. ggf. die Arretierungsvorrichtung zu lösen,
3. der Entriegelungsgriff zu betätigen und
4. anschließend bei betätigtem Entriegelungsgriff der Luftabsperrhahn „Hubzylinder“ zu schließen.

Nach dem Absenken der RK ist zu prüfen, dass die Fangklauen geöffnet sind bzw. der Lösehebel angehoben ist.

Prüftätigkeiten vor dem Kuppeln

(2) Es ist darauf zu achten, dass der Kupplungsbügel der Schraubenkupplung des zu kuppelnden Fahrzeugs nicht in den Zughaken eingehängt ist.

* * * Bei Wagenbauarten mit Anstoßblechen unterhalb des Zughakens sind langgedrehte Schraubenkupplungen vor dem Kuppeln mit der RK 900 kurzzudrehen.

Kuppeln

(3) Das Triebfahrzeug ist mit einer geringen Geschwindigkeit an das zu kuppelnde Fahrzeug heranzufahren. Beim Aufdrücken schließen sich die Fangklauen und werden am Ende des Kuppelvorgangs selbsttätig verriegelt.

Nach dem Kuppeln

(4) Der ordnungsgemäße Abschluss des Kuppelvorgangs ist entweder

- durch eine Kuppelprobe

oder

- durch Beobachten des Kuppelvorgangs (Sichtprobe – der rote Lösehebel liegt bei verriegelter RK waagerecht)

zu überprüfen.

Bild 5: Kuppelvorgang nicht abgeschlossen

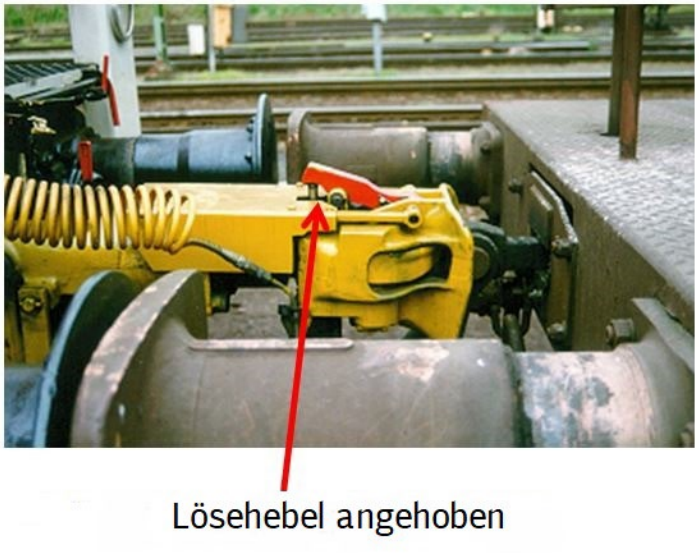


Bild 6: Kuppelvorgang abgeschlossen



Kuppeln mit der RK nicht möglich

(5) Die RK ist hochzustellen und mit der Schraubenkupplung zu kuppeln, z. B.

- bei gestörter RK,
- beim Kuppeln in Gleisbögen mit geringen Radien,
- wenn die Fahrzeugbauart ein automatisches Kuppeln nicht zulässt oder
- wenn betriebliche Weisungen zur Verwendung der Schraubenkupplung vorliegen.

Entkuppeln bei Tfz mit Einhandbedienung

(6) Zum Entkuppeln ist der Taster „Entkuppeln“ im Führerraum des Triebfahrzeugs so lange zu betätigen, bis sich das Triebfahrzeug vom Wagen entfernt hat. Dabei entkuppelt jeweils die Kupplung, in deren Richtung der Kipptaster betätigt wurde.

Entkuppeln bei Tfz mit Zweihandbedienung

(7) Bei Triebfahrzeugen mit Zweihandbedienung wird im Führerraum am Bedienpult die Zweitastenbedienung wie folgt durchgeführt:

- Um die vordere Kupplung zu öffnen, muss gleichzeitig der Kipptaster „Berg/Kupplung“ in Stellung „Kupplung“ und der Kipptaster „Kuppl Motor/Kuppl hinten“ in Stellung „Kuppl Motor“ betätigt werden.
- Um die hintere Kupplung zu öffnen, muss gleichzeitig der Kipptaster „Berg/Kupplung“ in Stellung „Kupplung“ und der Kipptaster „Kuppl Motor/Kuppl hinten“ in Stellung „Kupplung hinten“ betätigt werden.

Hinweise:

Die Tasten können fahrzeugspezifisch anders beschriftet sein.

Die RK bleibt nach dem Bedienen für ca. 30 Sekunden geöffnet.

Entkuppeln im funkferngesteuerten Betrieb

(8) Am Fernsteuerbediengerät (FBG) ist zum Entkuppeln eine Zweitastenbedienung erforderlich.

- Um die vordere Kupplung zu öffnen, muss gleichzeitig der Kipptaster „Kuppl. Motor/Hint.Vorb.“ in Stellung „Motor“ und der Kipptaster „Berg/Kuppl.“ in Stellung „Kuppl.“ betätigt werden.
- Um die hintere Kupplung zu öffnen, muss gleichzeitig der Kipptaster „Kuppl. Motor/Hint.Vorb.“ in Stellung „Hint.Vorb.“ und der Kipptaster „Berg/Kuppl.“ in Stellung „Kuppl.“ betätigt werden.

Hinweise:

Die Tasten können FBG-spezifisch anders beschriftet sein.

Die RK bleibt nach dem Bedienen für ca. 30 Sekunden geöffnet.

Hochstellen der RK

(9) Während des Hochstellens der RK darf sich niemand im Schwenkbereich der RK aufhalten.

Zum Hochstellen der RK ist

- der Luftabsperrhahn „Hubzylinder“ zu öffnen, die RK schwenkt hoch und die Verriegelung rastet selbsttätig ein, und
- nach erfolgter Verriegelung der Luftabsperrhahn „Hubzylinder“ zu schließen.

Hinweis:

Das Hochstellen der RK mit der Arretierungsvorrichtung Bolzen und Splint (siehe Bilder 14.1 und 14.2) ist nur möglich, wenn die Arretierungsvorrichtung aus dem Kupplungsfänger entfernt ist. Nach dem Hochstellen ist die Arretierungsvorrichtung ggf. wieder anzubringen.

Abstellen mit hochgestellter RK

(10) Beim Abstellen von Triebfahrzeugen mit hochgestellter RK ohne eingelegte Arretierungsvorrichtung ist zur Vermeidung von Schäden an den Rangierkupplungen zwischen den Triebfahrzeugen ein Sicherheitsabstand von 0,5 Metern einzuhalten.

3 Unregelmäßigkeiten

Manuelles Entkuppeln bei Störung

(1) Bei gestörter RK im gekuppelten Zustand besteht die Möglichkeit, die RK von Hand zu entkuppeln.

Dazu ist

- das Abdeckblech (wenn vorhanden) zu öffnen,

Bild 7: Abdeckblech geöffnet



- zum Anheben des Lösehebels ist ein fester Gegenstand zu nutzen (z. B. ein Schraubendreher) und

Bild 8: Lösehebel angehoben



- der Lösehebel ist durch unterkeilen zu sichern (z. B. durch einen zweiten Schraubendreher).

Bild 9: Lösehebel unterkeilt



Der freizuhaltende Raum zwischen den Fahrzeugen ist vor dem Wegfahren zu verlassen.

Beim Wegfahren des Triebfahrzeugs öffnen sich die Greifklauen und geben den Zughaken frei.

Anschließend ist die Unterkeilung zu entfernen.

Verletzungsgefahr

(2) Beim manuellen Entkuppeln darf unter keinen Umständen mit der Hand oder den Fingern in die Ausbuchtung des Lösehebels gegriffen werden. Es besteht die Gefahr, dass der automatische Lösebolzen auslöst. Dies kann zu Quetschungen führen.

Bild 10: Ausbuchtung am Lösehebel



4 Triebfahrzeug mit mobiler Schraubenkupplung kuppeln

Allgemeines

(1) Zwei Fahrzeuge mit RK können mittels mobiler Schraubenkupplung untereinander gekuppelt werden.

Durch den Einsatz der mobilen Schraubenkupplung ergeben sich keine zusätzlichen betrieblichen oder technischen Einschränkungen (z. B. bezüglich Geschwindigkeit, Anzahl der mitgeführten Triebfahrzeuge etc.).

Bild 11: Aufbewahrung der mobilen Schraubenkupplung – Beispiel BR 294



Grundsatz

(2) Mit RK ausgerüstete Triebfahrzeuge dürfen mit der mobilen Schraubenkupplung nur dann zusammengekuppelt werden, wenn diese mit einer entsprechenden Vorrichtung zum Arretieren der RK (z. B. Arretierungsseil oder Bolzensicherung) versehen sind und die beiden betreffenden Rangierkupplungen damit arretiert wurden. Durch die Arretierung wird verhindert, dass sich die Rangierkupplungen während der Fahrt berühren können.

Besonderheiten der BR 335

(3) Triebfahrzeuge der BR 335 sind nicht mit der Arretierungseinrichtung versehen. Auf Grund der besonderen konstruktiven Bedingungen dieser Triebfahrzeugbaureihe ist es dennoch zulässig, ein Triebfahrzeug der BR 335 mittels der mobilen Schraubenkupplung mit einem Triebfahrzeug mit Arretierungseinrichtung (z. B. BR 294) zu kuppeln. In diesem Ausnahmefall ist es ausreichend, dass nur an einem Triebfahrzeug die RK in der Senkrechten arretiert ist.

Arretierungsvorrichtung bedienen

(4) Das Bedienen der Arretierungsvorrichtung darf aus Sicherheitsgründen grundsätzlich nur vorgenommen werden, wenn zuvor die Hochstelleinrichtung der RK mit Druckluft beaufschlagt worden ist.

Ausnahme

Die Arretierungsvorrichtung mit Seil und Haken darf vom Umlauf an der Stirnseite des Triebfahrzeugs aus (oberhalb der Pufferbohle) eingehängt werden, wenn keine Druckluft vorhanden ist.

Der Aufenthalt im Schwenkbereich der RK verboten.

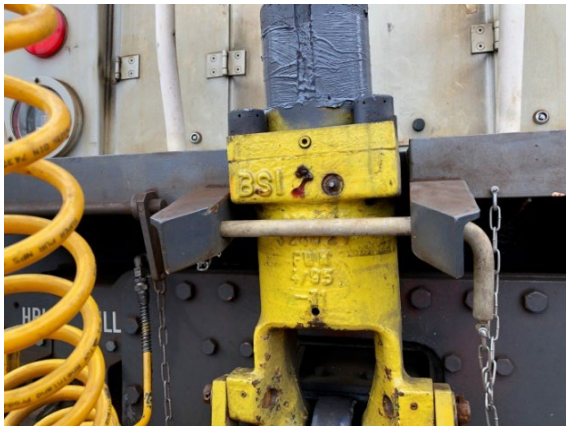
Bild 12: Arretierungsvorrichtung – Seil und Haken



Bild 13: Arretierungsvorrichtung – Seil und Bolzen

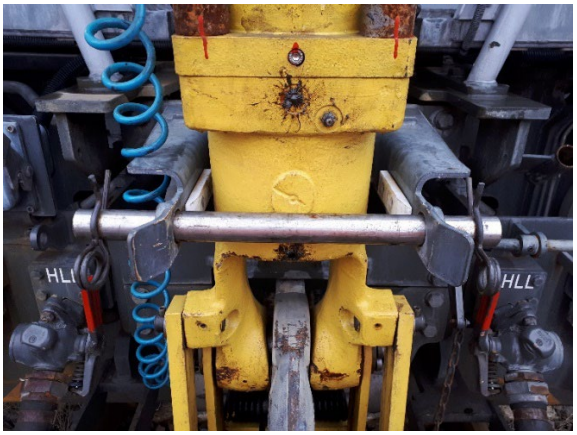


Bild 14.1: Arretierungsvorrichtung – Bolzen und Splint



DB.6510Z01 2 (9)

Bild 14.2: Arretierungsvorrichtung – Bolzen und Splint



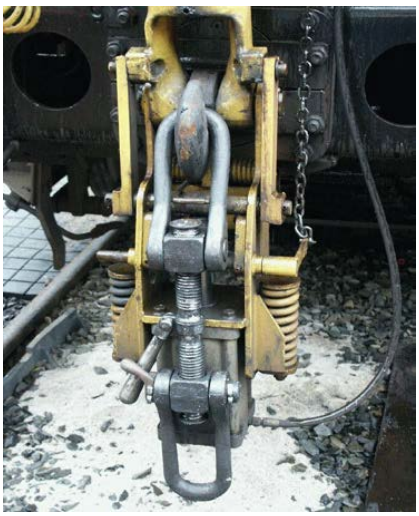
DB.6510Z01 2 (9)

Ablauf beim Kuppeln

(5) Beim Kuppeln ist folgende Reihenfolge zu beachten:

1. Die zu kuppelnden Triebfahrzeuge sind mit mindestens 5 m Abstand voneinander abzustellen.
2. Durch Beaufschlagung des Hubzylinders mit Druckluft ist die RK an beiden Triebfahrzeugen in die gehobene Stellung zu bringen. Der Absperrhahn bleibt bis zum Ende des Kupplungsvorgangs geöffnet.
3. Die Arretierungsvorrichtung ist anzubringen und – bei Vorrichtung mit Bolzen und Splint – mittels Splint zu sichern.
4. Die mobile Schraubenkupplung ist aus der Halterung zu nehmen und die Kupplung an dem Triebfahrzeug einzuhängen, mit dem nicht herangefahren wird.

Bild 15: mobile Schraubenkupplung eingehängt



Es ist darauf zu achten, dass das herunterhängende Ende nicht gegen den Hubzylinder schlägt.

5. Mit dem Triebfahrzeug ohne mobile Schraubenkupplung wird an das andere Triebfahrzeug zum Kuppeln herangefahren.
6. Der zweite Kupplungsbügel ist einzuhängen und die Schraubenkupplung anzuziehen.
7. Anschließend muss der Luftabsperrhahn „Hubzylinder“ wieder geschlossen werden.

Ablauf beim Entkuppeln

(6) Beim Entkuppeln ist folgende Reihenfolge zu beachten:

1. Die mobile Schraubenkupplung ist zu lösen und der Kupplungsbügel am führenden Triebfahrzeug auszuhängen.
2. Mit dem führenden Triebfahrzeug ist auf mindestens 5 m Abstand wegzufahren.
3. Die mobile Schraubenkupplung wird vom Kupplungshaken genommen und wieder in die vorgesehene Halterung einzuhängen.

Hinweis:

Die mobile Schraubenkupplung darf nicht am Fahrzeug eingehängt bleiben, da sonst während der Fahrt der Kupplungsbügel an den Hubzylinder schlägt und diesen beschädigt.

Arretierung entfernen

(7) Zum Entfernen der Arretierung ist

1. der Hubzylinder mit Druckluft zu beaufschlagen,
2. – bei Arretierung Seil und Haken – das Arretierungsseil auszuhängen und das Kettenende in den vorgesehenen Sicherungshaken einzuhängen.

   – bei Arretierung Seil und Bolzen – der Bolzen zu entfernen, das Arretierungsseil auszuhängen und danach der Bolzen in der Halterung wieder anzubringen.

   – bei Arretierung Bolzen und Splint – der Splint und der Bolzen zu entfernen und, sofern vorhanden, in die Ablagehalterung einzustecken. Ist keine separate Ablagehalterung vorhanden, ist nach dem Absenken der RK der Bolzen wieder am Kupplungsfänger anzubringen.
3. der Luftabsperrhahn „Hubzylinder“ zu schließen.

❑

zur Modulübersicht

1 Allgemeines

(1) **Verwendung**

Die automatische Kupplung (AK) der Bauart UIC 69 e wurde von den UIC-Bahnen und die der Bauart INTERMAT von den OSShD-Bahnen (Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen) entwickelt. Bei beiden handelt es sich um nahezu starre Zug-Druck-Kupplungen. Sie sind miteinander kuppelbar und auch kompatibel zur AK der Bauart SA-3.

(2) **Zugkräfte**

Bei ausschließlich mit AK gekuppelten Zügen sind Zugkräfte bis 800 kN zugelassen.

(3) **Luft- und Steuerleitungen**

Die Hauptluftleitung, Hauptluftbehälterleitung und elektrische Steuerleitungen können bei UIC 69 e und INTERMAT automatisch mitgekuppelt werden.

Bild 1: UIC 69 e



Piktogramm

(4) Fahrzeuge mit AK der Bauarten UIC 69 e oder INTERMAT sind mit einem Piktogramm versehen.

Bild 2: Piktogramm für Fahrzeuge mit AK



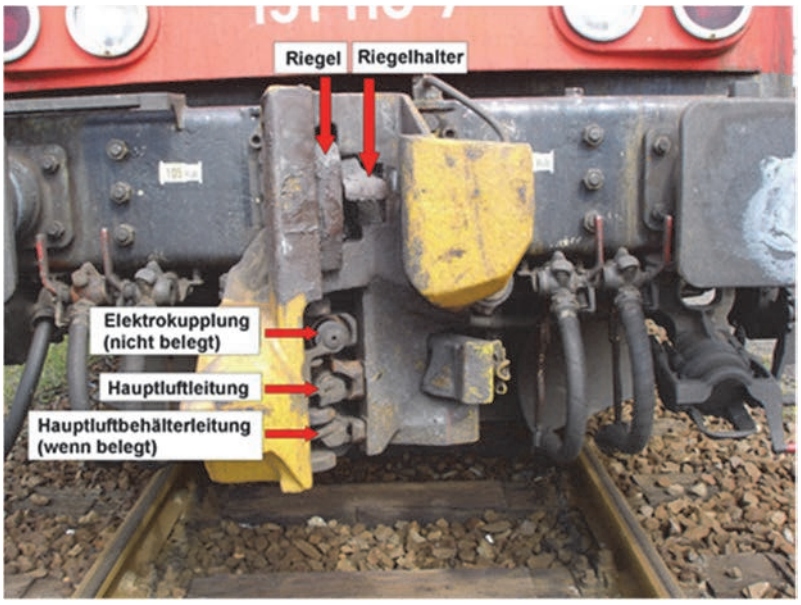
Neben den Güterwagen sind auch Triebfahrzeuge mit der AK ausgerüstet. Speziell hergerichtete Kuppelwagen ermöglichen das Kuppeln zwischen Fahrzeugen mit AK und Schraubenkupplung (SK).

Baugruppen der AK

(5) Die AK besteht aus folgenden Baugruppen:

- Kupplungskörper, bestehend aus Kupplungskopf und Kupplungsarm mit eingebautem Riegelsystem und Leitungskupplung.
- Abstützung des Kupplungskörpers, Ausführung als Querbalkenabstützung oder als Federbeinabstützung bei Güterwagen und als Kniehebelabstützung bei Triebfahrzeugen.
- Betätigungseinrichtung des Riegelsystems und der Luftabsperreinrichtung.
- Federapparat im Einbauraum des Fahrzeuguntergestells.

Bild 3: AK, Ansicht von vorne



DB.6510Z02 2 (5)

Bild 4: AK verriegelt – Zeiger nur ca. 4 cm sichtbar



DB.6510Z02 2 (2)

DB.6510Z02 2 (3)1.

DB.6510Z02 2 (5)

2 Kuppeln AK-AK

Bedienung

(1) Bei reinem AK-Betrieb wird die Kupplung nur von der Fahrzeuglängsseite aus bedient.

Prüftätigkeiten vor dem Kuppeln

(2) Vor dem Kuppeln ist zu prüfen,

- dass sich die Kupplungen in Grundstellung befinden (Riegel und Riegelhalter in vorderster Stellung sowie, sofern vorhanden, der Entriegelungshebel in Grundstellung). Es darf nur ein Teil des Zeigers (ca. 4 cm) sichtbar sein (siehe Bild 4).
- dass sich keine Schnee- und Eisanhaftungen im Bereich der Elektro- und Luftkupplungen befinden.

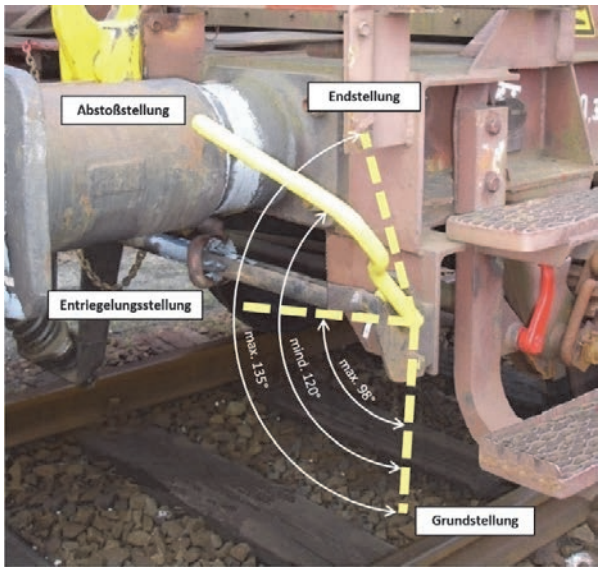
Kuppeln

(3) Zum Kuppeln ist wie folgt vorzugehen:

1. Das Kuppeln von Fahrzeugen mit AK muss mit v 1 bis 3 km/h durchgeführt werden.

   Die Köpfe sind ordnungsgemäß verriegelt, wenn beide Zeiger nur etwa 4 cm sichtbar sind (siehe Bild 4). Ist der ordnungsgemäße Kuppelzustand nicht zu erkennen, ist der Kuppelvorgang zu wiederholen.
2. Nach dem Kuppelvorgang ist eine Kuppelprobe durchzuführen.
3. Nach dem ordnungsgemäßen Kuppeln sind die Luftabsperrhähne zu öffnen.

Bild 5: Funktionsstellungen des Entriegelungshebels



DB.6510Z02 2 (7)

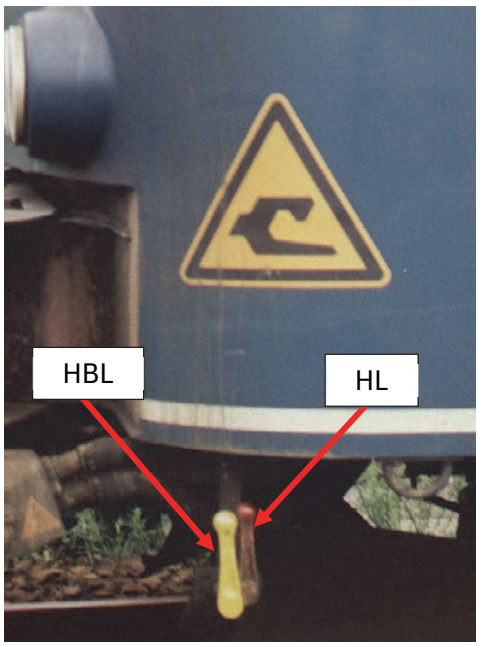
Luftabsperrhähne AK

(4) Die Luftleitungen werden automatisch mitgekuppelt. Die Luftabsperrhähne müssen jedoch von Hand betätigt werden. Die Hahnsteuerhandgriffe für die Luftabsperrhähne der Hauptluftleitung und der Hauptluftbehälterleitung befinden sich beidseitig an jedem Fahrzeugende. Die Luftabsperrhähne sind geschlossen bei senkrechter Stellung der Hahnsteuerhandgriffe.

Der Hahnsteuerhandgriff der Hauptluftleitung ist bei waagerechter Stellung des Handgriffes, in der Regel in Richtung Fahrzeugmitte, geöffnet.

Der Hahnsteuerhandgriff der Hauptluftbehälterleitung ist bei waagerechter Stellung des Handgriffes, in der Regel in Richtung Fahrzeugende, geöffnet.

Bild 6: seitliche Hahnsteuerhandgriffe für HL und HBL



Störung des Riegelsystems

(5) Haben die Fahrzeuge nicht gekuppelt, ist der Kuppelvorgang mit einer Geschwindigkeit von bis zu 5 km/h zu wiederholen. Haben die Fahrzeuge auch dann nicht gekuppelt, liegt ein Fehler vor.

Es müssen an beiden Kupplungen folgende Prüfungen durchgeführt werden:

- Dass sich die Entriegelungshebel in Grundstellung befinden. Wenn dies nicht der Fall ist, ist die Abstoßstellung aufzuheben (siehe Absatz (5)).

- Den Riegelhalter in hintere Lage drücken und festhalten. Der Riegel darf sich nicht in hintere Lage bringen lassen (siehe Bild 3).
- Den Riegelhalter in vorderer Stellung belassen. Der Riegel muss sich in hintere Lage bringen lassen. Der Zeiger wird vollständig sichtbar (siehe Bild 4).

Bei Störung des Riegelsystems ist das betreffende Fahrzeug auszusetzen.

Hinweis:

Der Greifbereich von 220 mm horizontal und 140 mm vertikal ermöglicht in Gleisbögen mit Halbmessern ab 135 m aufwärts ohne äußere Nachhilfe das Kuppeln von Fahrzeugen, welche in der Pufferhöhe über SO den größten Unterschied von 95 mm aufweisen.

Entkuppeln

(6) Zum Entkuppeln ist wie folgt vorzugehen:

1. Vor dem Entkuppeln ist mit dem Führerbremsventil eine Vollbremsung auszuführen und das Führerbremsventil in der Vollbremsstellung zu belassen. Anschließend sind die Luftabsperrhähne zu schließen.

   Hinweis:

   Da beim Entkuppeln die Luftleitung nicht vorab getrennt wird, kann sie zur Sicherung des stehenbleibenden Zugteils nicht durch Öffnen des Luftabsperrhahnes im hinteren Zugteil entlüftet werden. Ein Entlüften der Hauptluftleitung über den Hahnsteuerhandgriff ist erst möglich, nachdem die Fahrzeuge auseinandergefahren wurden.

2. Je Kuppelstelle ist ein Entriegelungshebel bis zum Anschlag nach oben zu drehen. Dadurch wird das Riegelsystem entriegelt und der Zeiger wird vollständig (ca. 9 cm) sichtbar (siehe Bild 7). Wird der Entriegelungshebel losgelassen, muss der Zeiger vollständig sichtbar bleiben. Die Fahrzeuge trennen sich beim Auseinanderfahren und der Entriegelungshebel fällt selbsttätig in seine Ausgangsstellung.

   Bei Kombination Lok – Lok ist die Entriegelung der AK wie folgt durchzuführen:

   - Soweit vorhanden mit der elektro-pneumatischen Entriegelungseinrichtung durch Betätigung des Kipptasters auf dem der Kuppelstelle zugewandtem Führerraum bei verlegtem Richtungsschalter oder

- manuell mit Hilfe des aufsteckbaren Bedienungshebels (befindet sich im Werkzeugschrank) oder
- mit Hilfe des Entriegelungshebels, soweit vorhanden.

Bei Kombination Lok – Wagen ist neben der Fernentriegelung vom Führerstand aus, soweit das Triebfahrzeug damit ausgestattet ist, die Entriegelung der AK auch durch Anheben des Entriegelungshebels am Wagen möglich.

Bild 7: AK entriegelt – Zeiger ist vollständig sichtbar ca. 9 cm



DB.6510Z02 2 (6)

(7) In der Abstoßstellung des Entriegelungshebels (siehe Bild 5) werden auflaufende Fahrzeuge nicht gekuppelt. Die Abstoßstellung wird im Rangierbetrieb für das Abstoßen von Fahrzeugen benötigt.

Einstellen und Aufheben der Abstoßstellung

Einstellen: Der Entriegelungshebel ist bis zum Anschlag nach oben zu drehen und durch Querverschieben in Kupplungsrichtung zu arretieren. Der Riegel wird in der hinteren Stellung festgehalten.

Aufheben: Der Entriegelungshebel ist in Querrichtung zu ziehen. Damit wird die Arretierung wieder aufgehoben und der Riegel fällt in die vordere, kuppelbereite Stellung.

DB.6510Z02 2(5)

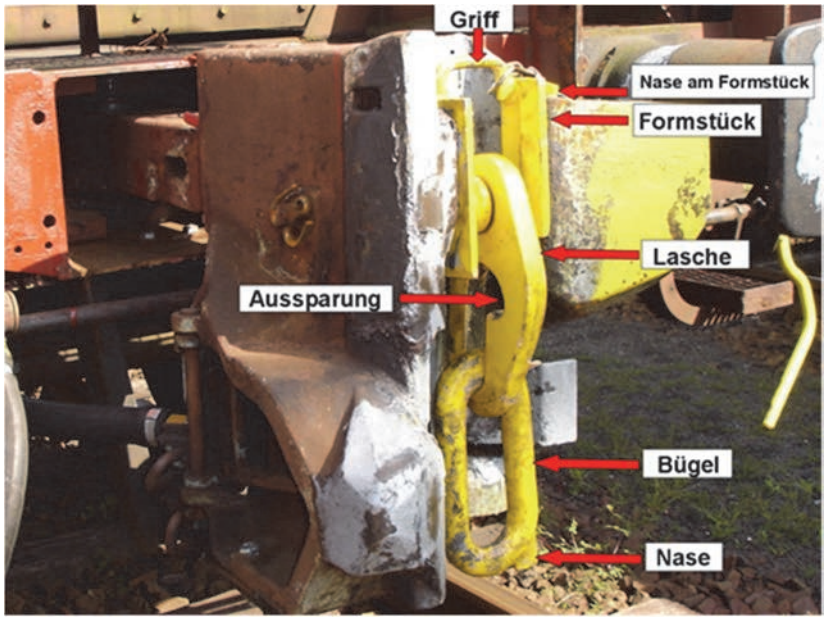
3 Gemischtzugkupplung

Allgemeines

(1) Das Kuppeln der AK mit dem Zughaken der Regelzugeinrichtung ist nur mit der Gemischtzugkupplung (GZK) möglich. Das jeweilige AK-Fahrzeug muss Seitenpuffer besitzen und zusätzlich mit regulären Bremskupplungen ausgerüstet sein. Diesen Ausrüstungsstand haben Triebfahrzeuge mit AK und AK - Kuppelwagen. Bei diesen Fahrzeugen werden GZK mitgeführt.

Bild 8: Gemischtzugkupplung in die AK eingehängt

DB,6510Z02 3 (2)



Kuppeln der GZK in der Langkuppelstellung

(2) Zum Kuppeln ist wie folgt vorzugehen:

1. Vor der Kuppelstelle ist im Abstand von mindestens 5 m anzuhalten.
2. Die AK muss sich in Grundstellung befinden.
3. Die GZK ist aus der Halterung zu entnehmen und das Formstück von oben in das Kupplungsprofil einzuhängen, so dass die Nase am Formstück vom Fahrzeug weg zeigt und auf der Oberseite des Kopfes aufliegt (siehe Bild 8).
4. Bis auf Pufferberührung heranfahren. Das runde Bügelende mit Nase ist in den Zughaken einzuhängen (Langkuppelstellung, siehe Bild 9).
5. Aufdrücken, damit sich die Kurzkuppelstellung für die Zugfahrt einstellt. Der Bügel der GZK fällt in die Aussparung der Lasche (siehe Bild 10).

Während des Aufdrückens ist der Aufenthalt im freizuhaltenden Raum nicht gestattet.

6. Kontrolle der Kurzkuppelstellung - kann die GZK nicht in die Kurzkuppelstellung gebracht werden, muss die GZK gewechselt werden.
7. Die Bremskupplungen sind zu kuppeln und die Luftabsperrhähne zu öffnen.

Eine Zugfahrt ist nur in der Stellung „kurzgekuppelt“ zugelassen. Bei der Stellung „langgekuppelt“ besteht die Gefahr einer Zugtrennung.

Bild 9: GZK in Langkuppelstellung



DB.6510Z02 3(2)

Bild 10: GZK in Kurzkuppelstellung



DB.6510Z02 3(2)

Kuppeln der GZK in der Kurzkuppelstellung

(3) Kann der Kupplungsbügel der GZK, nachdem bis auf Pufferberührung herangefahren wurde, in der Langkuppel-stellung nicht in den Zughaken eingehängt werden, weil der Abstand zwischen der AK und dem Zughaken zu gering ist, ist wie folgt zu verfahren:

1. Die GZK ist in die Kurzkuppelstellung zu bringen (siehe Bild 11).
2. Das runde Bügelende mit Nase ist in den Zughaken einzuhängen (siehe Bild 13).
3. Reicht der Raum zwischen der Lasche der GZK und dem Zughaken zum Durchführen des Bügels der GZK nicht aus, ist der Bügel der GZK seitlich am Zughaken vorbeizuführen (siehe Bild 12) und in den Zughaken einzuhängen.
4. Die Bremskupplungen sind zu kuppeln und die Luftabsperrhähne zu öffnen.

Bild 11: GZK in Kurzkuppelstellung



DB.6510Z02 3 (3)

Bild 12: Bügel der GZK seitlich am Zughaken vorbeiführen



DB.6510Z02 3 (3)

Bild 13: GZK in Kurzkuppelstellung eingehängt



DB.6510Z02 3 (3)

Entkuppeln der GZK

(4) Zum Entkuppeln ist wie folgt zu verfahren:

1. Aufdrücken.
2. Die Luftabsperrhähne schließen und die Bremskupplungen trennen.
3. Die AK entriegeln, so dass das Formstück der GZK freigegeben wird und nach unten aus dem Kupplungskopf herausfällt. Die GZK bleibt mit dem Bügel im Zughaken der Regelzugeinrichtung hängen. Fällt das Formstück der GZK trotz einwandfreier Entriegelung nicht herunter, können die Fahrzeuge durch Auseinanderfahren getrennt werden.
4. Die Fahrzeuge mindestens 5 m aus-einanderfahren.
5. Die GZK aus dem Zughaken der Regelzugeinrichtung entnehmen und an den entsprechenden Halterungen am Triebfahrzeug (siehe Bild 14) oder AK-Kuppelwagen (siehe Bild 15) aufbewahren.

DB.6510Z.02 3(4)

Bild 14: GZK- Halterung am Triebfahrzeug



DB.6510Z02 3 (4)

Bild 15: GZK- Halterung am AK-Kuppelwagen



(5) Ist beim Kuppeln im Gleisbogen der freizuhaltende Raum zwischen den Fahrzeugen einseitig eingeschränkt, so ist der gegenüberliegende, nicht eingeschränkte Raum zu benutzen.

Kuppeln und Entkuppeln im Gleisbogen

(6) Sollte es beim Kuppeln oder Entkuppeln von Fahrzeugen in den Konstellationen

- AK – AK,
- AK/GZK – SK,
- AK/GZK – SK im Gleisbogen,

zu Problemen kommen, ist ein Wagenmeister hinzuzuziehen.

Unregelmäßigkeiten / Störungen

❑

zur Modulübersicht

1 Allgemeines

Verwendung der SA-3

(1) Die Güterwagen der Nachfolgebahnen der sowjetischen Eisenbahnen (SZD), sowie AK-Kuppelwagen sind mit einer SA-3-Kupplung ausgerüstet.

Die Druck- und Zugkräfte werden ausschließlich über die Kupplungen übertragen. Seitenpuffer sind nicht vorhanden.

Bremskupplungen

(2) Bremskupplungen zwischen den zu kuppelnden Fahrzeugen müssen, wenn erforderlich, manuell verbunden werden.

Beschreibung

(3) Die SA-3-Kupplung besteht aus dem Kupplungskopf, dem Kupplungsarm und dem Gelenk. Sie ist mit dem Federapparat über eine Keilverbindung verbunden.

Bild 1: Automatische Kupplung SA-3

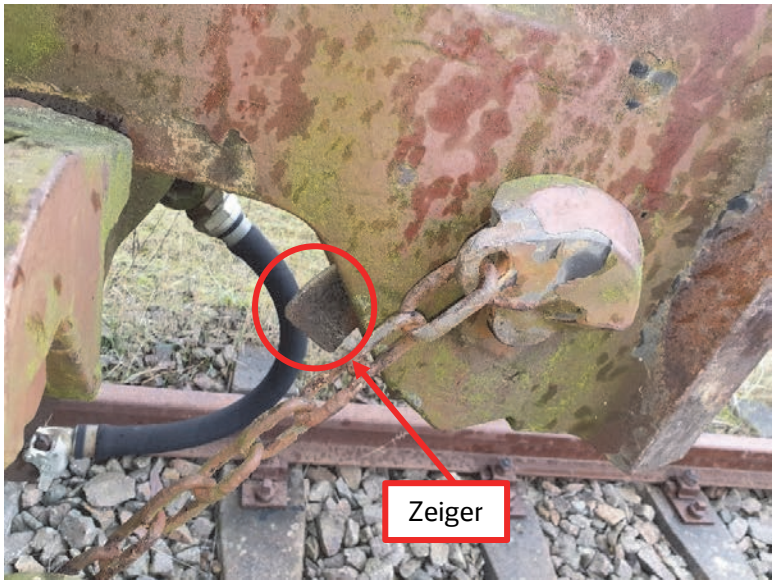


Jeweils links des Kupplungskopfes (bei Sicht auf die Wagenstirnseite) ist der Entriegelungshebel zur Betätigung der manuellen Entriegelung angeordnet. Dieser bewegt über eine Kette den Riegelmechanismus und eine Anzeigevorrichtung (ca. 40 mm x 50 mm großer Zeiger), die unterhalb des hinteren Teils des Kupplungskopfes den Verriegelungszustand anzeigt. Jeweils rechts des Kupplungskopfes (bei Sicht auf die Wagenstirnseite) befindet sich die Bremskupplung für die Druckluftbremse.

Bild 2: Entriegelungshebel (Grundstellung)



Bild 3: Riegelmechanismus mit Kette und Anzeigeeinrichtung (Zeiger)



2 SA-3-Kupplung bedienen

Kuppeln

(1) Kuppelbereit sind die Fahrzeuge, wenn sich an den zu kuppelnden Stellen die Entriegelungshebel der Kupplungen in senkrechter Stellung (Grundstellung) befinden.

Bild 4: SA-3 kuppelbereit



Zum Kuppeln sind die kuppelbereiten Fahrzeuge mit v 1 bis 3 km/h aufzudrücken bzw. auflaufen zu lassen.

Sind nach dem Kuppeln beide Zeiger nicht mehr sichtbar, so ist in der Regel die Kuppelstelle ordnungsgemäß verriegelt.

Anschließend ist eine Kuppelprobe durchzuführen.

Entkuppeln

(2) Vor dem Entkuppeln der Kupplung sind die Luftabsperrhähne zu schließen und die Bremskupplungen zu trennen.

Zum Entkuppeln ist der Entriegelungshebel eines Kupplungskopfes, der sich in Grundstellung befindet, soweit anzuheben, bis er sich im Lager am Griffende drehen lässt. Die Drehbewegung mit dem Entriegelungshebel ist zum Entkuppeln der Kupplung entgegen dem Uhrzeigersinn bis zum Sichtbarwerden des Zeigers auszuführen. Dabei muss die Kette gestrafft sein. In diesem Zustand gilt die Kupplung als entriegelt.

DB.6510Z03 2 (4)

Bild 5: Entriegelungshebel bedient



Bild 6: SA-3 entriegelt



Die jeweilige Stellung der Zeiger ist keine verlässliche Anzeige der Entriegelung.

Nach der Entriegelung kann der Entriegelungshebel in die Grundstellung fallengelassen oder in die Abstoßstellung (siehe Absatz (4)) gebracht werden.

Entriegelung nicht möglich

(3) Erfolgt keine Entriegelung, so ist zu prüfen, ob – bedingt durch das Strecken des Wagenzuges (z. B. im Gefälle) – die Kupplungen unter Zugkraft stehen. Das Entriegeln wird möglich, wenn durch kurzes Aufdrücken mit dem Triebfahrzeug die Kupplungen entlastet werden.

Lassen sich die Fahrzeuge auch dann nicht trennen, so ist das Entriegeln an der Gegenkupplung vorzunehmen. Ebenso ist zu verfahren, wenn Teile der Kupplung (z. B. Kette, Entriegelungshebel) fehlen oder beschädigt sind.

Können auch durch wiederholte Entkupplungsversuche (möglichst im geraden Gleis) die Fahrzeuge nicht getrennt werden, so sind die Kupplungen in ihren Konturen verklemmt. Die Wagen sind auszusetzen.

Erfolgt irrtümlich die Entriegelung einer Kuppelstelle, müssen die Fahrzeuge getrennt und wieder gekuppelt werden.

Abstoßstellung

DB.6510Z03 2 (2)

(4) Soll eine entriegelte Kupplung nicht wieder kuppelbereit werden, ist der Entriegelungshebel in der waagerechten Stellung in Richtung Gleismitte bis zum Anschlag zu schieben und loszulassen (siehe Bild 5). Der Entriegelungshebel ist arretiert und verbleibt in dieser Lage. Die Kupplung ist nicht kuppelbereit (Abstoßstellung). Der Zeiger ist sichtbar.

Zum Aufheben der Abstoßstellung ist der Entriegelungshebel etwas anzuheben, in Richtung des Bedieners herauszuziehen und loszulassen. Der Entriegelungshebel fällt selbsttätig in die Grundstellung zurück. Der Zeiger ist nicht mehr sichtbar. Die Kupplung ist wieder kuppelbereit.

❑

zur Modulübersicht

1 Allgemeines

Bild 1: BR 189 mit TRANSPACT - Kupplung



Verwendung

(1) Die TRANSPACT Triebfahrzeug - Kupplung wird im Folgenden als TTK bezeichnet.

Die TTK dient zum automatischen Kuppeln und manuellen Entkuppeln der damit ausgerüsteten Fahrzeuge. Neben der mechanischen Verbindung wird automatisch eine pneumatische Verbindung der Hauptluftleitung hergestellt.

Darüber hinaus ist auch der Gemischtbetrieb mit automatischen Kupplungen der Bauart SA-3, UIC 69 e und INTERMAT möglich. Diese drei Kupplungsbauarten werden im Folgenden zur Abgrenzung zur TTK als AK bezeichnet.

Güterwagen der Mitteldeutschen Eisenbahn GmbH (MEG) Bauart Faln s 130 mit TRANSPACT-Kupplung sind weder mechanisch noch pneumatisch mit TTK kuppelbar.

Zug- und Druckkräfte

(2) Bei vollständig mit TTK ausgestatteten Zügen sind

- Zugkräfte bis 1000 kN und
- Druckkräfte bis 2000 kN

zugelassen.

Piktogramm

(3) Fahrzeuge mit TTK sind mit einem Piktogramm versehen.

Bild 2: Piktogramm für Fahrzeuge mit AK



Gemischtzug-kupplung

(4) Die TTK ist mit einer integrierten Gemischtzugkupplung (GZK) ausgerüstet, welche das Kuppeln von Fahrzeugen mit TTK und Fahrzeugen mit Schraubenkupplung ermöglicht. Zur pneumatischen Verbindung der HL (und wenn nötig der HBL) müssen die vorhandenen Luftschläuche verwendet werden.

Gemischtluft-kupplung

(5) Eine Besonderheit stellt das Kuppeln von Fahrzeugen mit TTK und UIC 69 e dar. Diese Kupplungen sind nur mechanisch kompatibel. Die pneumatische Verbindung mit der Kupplung UIC 69 e kann nur unter Verwendung der Gemischtluftkupplung (GLK) hergestellt werden.

Vorauslenkung

(6) Die Vorauslenkung ermöglicht den Kuppelvorgang der TTK in Gleisbögen. Dabei kann die TTK manuell zum Innenbogen des Gleises ausgelenkt und in dieser Stellung festgelegt werden.

Dazu sind die folgenden Tätigkeiten in angegebener Reihenfolge auszuführen:

1. Der Kupplungskörper ist mit der Hand in die gewünschte Richtung zu ziehen.
2. Die in Schwenkrichtung angebrachte Haltekette ist am Federtopf der Querbalkenabstützung einzuhängen.

Nach dem Kuppelvorgang sind keine weiteren Handlungen notwendig. Die Haltekette springt selbsttätig ab, wenn die Kupplung in Mittelstellung zurückschwenkt.

2 Baugruppen

Bild 3: Bauteile des Kupplungskopfes

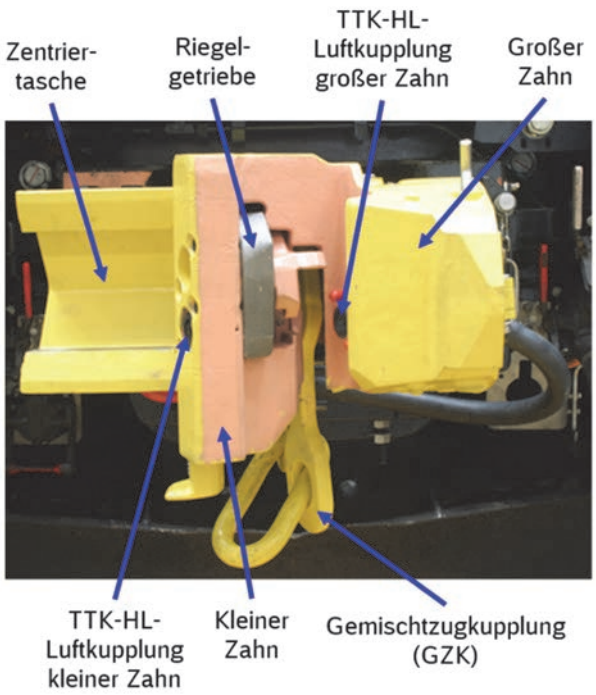


Bild 4: weitere Baugruppen



DB.6510Z04 3 (3)

Bild 5: Hahnsteuerhandgriff HL





3 Entriegelungshebel

Funktions-stellungen

(1) Der Entriegelungshebel verfügt über folgende Funktionsstellungen:

- Grundstellung
- Entriegelungsstellung
- Abstoßstellung

Bild 6: Funktionsstellungen des Entriegelungshebels

DB.6510Z04 3 (2)

DB.6510Z04 3 (3)

DB.6510Z04 3 (4)



Grundstellung

(2) In der Grundstellung ist die TTK kuppelbereit.

Der Entriegelungshebel befindet sich in der unteren Schlüssellochstellung und ist dort verriegelt (siehe Bild 6).

Grundsätzlich dürfen Fahrten nur in Grundstellung des Entriegelungshebels durchgeführt werden, es sei denn die Abstoßstellung soll verwendet werden.

Entriegelungsstellung

(3) In der Entriegelungsstellung ist die TTK entriegelt zum Entkuppeln.

Um den Entriegelungshebel aus der Grundstellung in die Entriegelungsstellung zu verlegen, ist dieser aus der unteren Schlüssellochöffnung herauszuheben. Lässt sich der Entriegelungshebel nicht anheben, ist die Zusatzverriegelung zu prüfen und – wenn nötig – die Verriegelung des Entriegelungshebels aufzuheben. Dazu ist diese mit dem Vierkantschlüssel herauszudrehen (siehe Bild 4). Der Entriegelungshebel ist anschließend im Uhrzeigersinn bis zum Anschlag nach oben zu drehen. Dadurch schiebt sich in der Regel die Betätigungswelle in die obere Schlüssellochöffnung und ist dort arretiert (siehe Bild 6).

Abstoßstellung

DB.6510Z04 4 (4)

(4) In der Abstoßstellung ist die TTK dauerhaft im entriegelten Zustand.

Diese dient zum Durchführen bestimmter Rangierbewegungen (z. B. Aufdrücken/Abstoßen).

Um die TTK in die Abstoßstellung zu bringen, ist der Entriegelungshebel aus der Grundstellung in die Entriegelungsstellung zu verlegen. Aus der Entriegelungsstellung heraus ist der Entriegelungshebel in der oberen Schlüssellochöffnung horizontal vom Bediener weg in die Abstoßstellung hineinzuschieben (siehe Bild 6).

Zum Aufheben der Abstoßstellung ist der Entriegelungshebel durch leichtes Anheben in der oberen Schlüssellochstellung zu entriegeln und horizontal zum Bediener hin herauszuziehen. Anschließend ist der Entriegelungshebel gegen den Uhrzeigersinn nach unten zu drehen. Der Entriegelungshebel befindet sich wieder in Grundstellung.

4 Kuppeln TTK-TTK

Heranfahren

(1) Zum Kuppeln des Triebfahrzeuges ist bis auf einen Mindestabstand von 5 m zwischen den Fahrzeugen an das zu kuppelnde Fahrzeug heranzufahren, so dass notwendige Prüftätigkeiten sicher ausgeführt werden können.

Prüftätigkeiten vor dem Kuppeln

(2) Vor dem Kuppeln ist zu prüfen,

1. dass sich die Kupplungen augenscheinlich in Mittelstellungen zueinander befinden und beide Entriegelungshebel in Grundstellung stehen,
2. ob die TTK-HL-Luftkupplungen bei beiden TTK an der Kuppelstelle eingeschwenkt sind. Ist dies nicht der Fall, ist nach Abschnitt 7 zu verfahren,

3. der korrekte Sitz der Druckfeder und der Kunststoffbuchse in der Stützplatte der Halte- und Schwenkvorrichtung. Ist dies nicht der Fall, ist nach Abschnitt 7 zu verfahren,
4. ob die Dichtungen an der schwenkbaren Luftkupplung und der Bereich innerhalb des Kupplungskopfes frei von Fett sind. Ist Fett auf, an, in oder hinter der jeweiligen Dichtung, so ist dieses – wenn möglich vor Ort - zu entfernen. Ist die Verschmutzung mit Fett zu stark, bzw. die Entfernung zu aufwendig, muss das Triebfahrzeug der Instandhaltung zugeführt werden.

Kuppeln

(3) Zum Kuppeln ist wie folgt vorzugehen:

1. Das Kuppeln der Fahrzeuge ist mit
   v 1 bis 3 km/h durchzuführen.

   Hinweis:

   Beim Kuppelvorgang kuppelt die TTK-HL-Luftkupplung automatisch.
2. Das vollständige Zurückziehen der Zeiger beider TTK ist durch Sichtprüfung zu kontrollieren.

   Die roten Kontrollzeiger an den Kupplungsköpfen zeigen den ordnungsgemäßen Kuppelzustand dadurch an, dass die Zeiger beider TTK vollständig in den jeweiligen Kupplungskopf zurückgezogen sind.

Bild 7: Kontrollzeiger ausgefahren



3. Nach dem Kuppelvorgang ist eine Kuppelprobe durchzuführen.
4. Nach dem ordnungsgemäßen Kuppeln sind die Luftabsperrhähne mittels der Hahnsteuerhandgriffe zu öffnen.

(4) **Störung des Riegelsystems**

Haben die Fahrzeuge nicht gekuppelt, ist der Kuppelvorgang mit einer Geschwindigkeit von bis zu 5 km/h zu wiederholen. Haben die Fahrzeuge auch dann nicht gekuppelt, liegt ein Fehler vor.

Es ist an beiden Kupplungen zu prüfen, dass sich die Entriegelungshebel in Grundstellung befinden. Wenn dies nicht der Fall ist, ist die Abstoßstellung aufzuheben (siehe Abschnitt 3 Absatz (4)).

(5) **Entkuppeln**

Das Entkuppeln ist nur über den Entriegelungshebel an der in Fahrtrichtung linken Fahrzeugfront möglich.

Das Entkuppeln ist wie folgt durchzuführen:

1. Die Luftabsperrhähne sind mittels der Hahnsteuerhandgriffe zu schließen.
2. Ein Entriegelungshebel ist in die Entriegelungs-stellung zu bringen.
3. Die Fahrzeuge sind auseinanderzufahren. Dabei fällt der Entriegelungshebel wieder in die Grundstellung.

   Hinweis:

   Die TTK sind wieder kuppelbereit.

5 Gemischtzugkupplung

(1) **Allgemeines**

Das Kuppeln der TTK mit dem Zughaken der Regelzugeinrichtung ist nur mit der Gemischtzugkupplung (GZK) möglich. Das jeweilige TTK-Fahrzeug muss Seitenpuffer besitzen und zusätzlich mit Regelbremskupplungen ausgerüstet sein. Bei Fahrzeugen mit TTK ist die GZK integriert.

Fahrten mit GZK dürfen nur in Stellung „Kurz“ durchgeführt werden.

Hinweis:

In Stellung „Lang“ besteht die Gefahr der Zugtrennung.

Vorzugsweise ist der freizuhaltende Raum auf der Triebfahrzeugführerseite des Triebfahrzeugs mit TTK zum Kuppeln zu nutzen.

Kuppeln

(2) Zum Kuppeln der GZK sind die folgenden Tätigkeiten auszuführen:

1. Die zu kuppelnden Fahrzeuge sind so aneinander zu fahren, dass sich die Seitenpuffer berühren.
2. Der Kupplungsbügel der GZK ist aus dem Kupplungshalter auszuhängen.
3. Der Entriegelungshebel ist in die Abstoßstellung zu verlegen.

   Hinweis:

   Die GZK befindet sich in Stellung „Lang“.
4. Der Kupplungsbügel der GZK ist in den Zughaken des zu kuppelnden Fahrzeugs einzuhängen.

Bild 8: GZK in Stellung „Lang“ gekuppelt



5. Die Bremskupplungen sind zu kuppeln und die Luftabsperrhähne zu öffnen.
6. Der Entriegelungshebel ist in Grundstellung zu verlegen, wodurch die GZK selbsttätig die Stellung „Kurz“ einnimmt.

   Beim Kuppeln in Gleisbögen kann unter Umständen die GZK nicht sofort in Stellung „Kurz“ gebracht werden. In diesen Fällen darf – unter Beachtung der betrieblichen Regeln – mit Schrittgeschwindigkeit und nicht in Stellung „Kurz“ arretierter GZK bis zum nächsten geeigneten Gleisabschnitt vorgezogen werden. Dort ist der Entriegelungshebel in Grundstellung zu

verlegen, wodurch die GZK die Stellung „Kurz“ einnimmt und verriegelt.

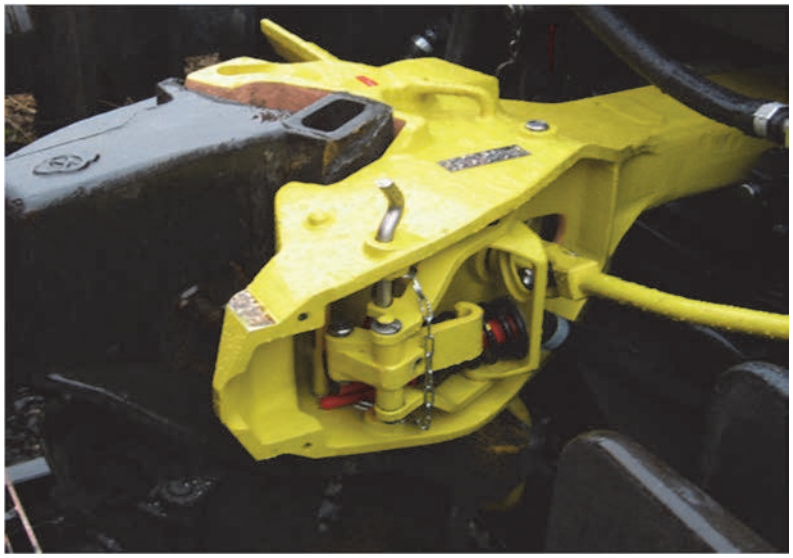
Entkuppeln

(3) Zum Entkuppeln der GZK sind die folgenden Tätigkeiten auszuführen:

1. Durch Verlegen des Entriegelungshebels in die Abstoßstellung ist die GZK in Stellung „Lang“ zu verlegen.
2. Die Luftabsperrhähne sind zu schließen und die Bremskupplungen zu trennen.
3. Der Kupplungsbügel der GZK ist aus dem Zughaken zu entnehmen und in den Kupplungshalter einzuhängen.
4. Der Entriegelungshebel ist in die Grundstellung zu verlegen.

6 Kuppeln TTK-AK

Bild 9: TTK mit AK gekuppelt



Heranfahren

(1) Zum Kuppeln des Triebfahrzeuges ist bis auf einen Mindestabstand von 5 m zwischen den Fahrzeugen an das zu kuppelnde Fahrzeug heranzufahren, so dass notwendige Prüftätigkeiten sicher ausgeführt werden können.

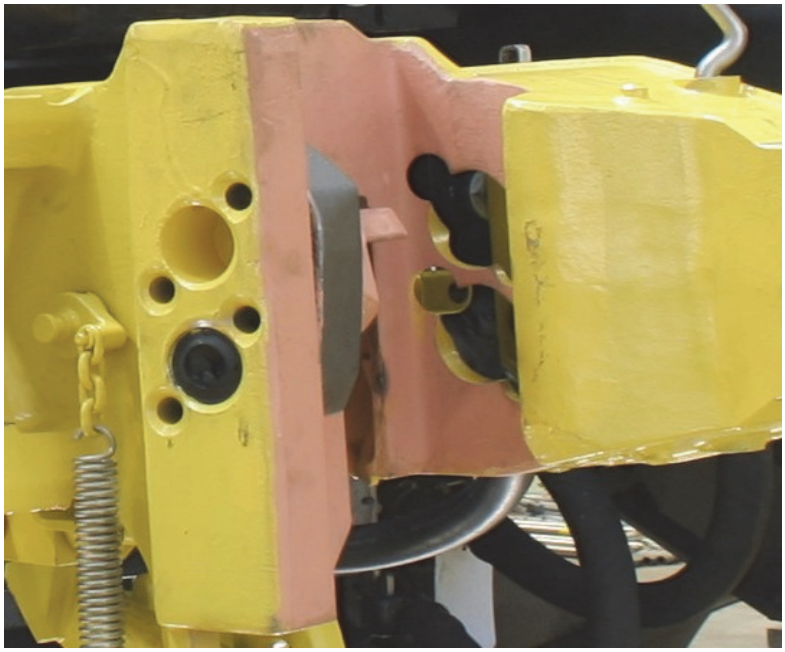
Prüftätigkeiten vor dem Kuppeln

(2) Vor dem Kuppeln ist zu prüfen,

1. dass sich die Kupplungen augenscheinlich in Mittelstellungen zueinander befinden und beide Entriegelungshebel in Grundstellung stehen,

2. ob die TTK-HL-Luftkupplung der TTK an der Kuppelstelle ausgeschwenkt ist. Ist dies nicht der Fall, ist nach Abschnitt 7 zu verfahren.

Bild 10: TTK-HL-Luftkupplung ausgeschwenkt



Kuppeln

(3) Zum Kuppeln der TTK mit AK sind die folgenden Tätigkeiten auszuführen:

1. Ist das zu kuppelnde Fahrzeug mit einer AK der Bauart UIC 69 e oder INTERMAT ausgerüstet und verfügt über keine Regelbremskupplungen, ist die Gemischtluftkupplung (GLK) an dieses Fahrzeug anzubringen (siehe Abschnitt 8).
2. Das Kuppeln der Fahrzeuge ist mit v 1 bis 3 km/h durchzuführen.

   Hinweis:

   Der eingezogene rote Zeiger zeigt den ordnungsgemäßen Kuppelzustand an. Bei der TTK ist der Zeiger vollständig eingezogen, bei den AK ca. zur Hälfte.
3. Nach dem Kuppelvorgang ist eine Kuppelprobe durchzuführen.
4. Die Bremskupplungen sind zu kuppeln und die Luftabsperrhähne zu öffnen.

(4) Das Entkuppeln ist nur über die Entriegelungshebel möglich. **Entkuppeln**

Das Entkuppeln ist wie folgt durchzuführen:

1. Die Luftabsperrhähne sind zu schließen und die Bremskupplungen zu trennen.
2. Ein Entriegelungshebel ist in die Entriegelungs-stellung zu bringen.
3. Die Fahrzeuge sind mindestens 5 m auseinander-zufahren. Dabei fällt der Entriegelungshebel wieder in die Grundstellung.

   Hinweis:

   Die TTK und die AK sind wieder kuppelbereit.
4. Wurde an der AK eine Gemischtluftkupplung (GLK) verwendet, ist diese zu demontieren (siehe Abschnitt 8).

7 Ein- und Ausschwenken der TTK-HL-Luftkupplung

DB.6510Z04 4 (2)

(1) Die TTK-HL-Luftkupplung wird aus dem großen Zahn der TTK herausgeschwenkt, um **Anwendung Luftkupplung**

- die TTK-HL-Luftkupplung beim Kuppeln mit AK anderer Bauarten vor mechanischen Beschädigungen zu schützen oder

DB.6510Z04 6 (2)

- den Dichtungsring der TTK-HL-Luftkupplung wechseln zu können.

DB.6510Z04 9 (1)

(2) Vor dem Verlegen der TTK-HL-Luftkupplung in die ausgeschwenkte Stellung ist sicherzustellen, dass der Luftabsperrhahn der HL mittels Hahnsteuerhandgriff geschlossen ist. **Ausschwenken**

Zum Ausschwenken sind folgende Tätigkeiten auszuführen:

1. Der Federstecker ist an der Haltstange unten zu entfernen.
2. Die Haltestange ist nach oben aus dem Kupplungskopf herauszuziehen.

Bild 11a: TTK-HL-Luftkupplung

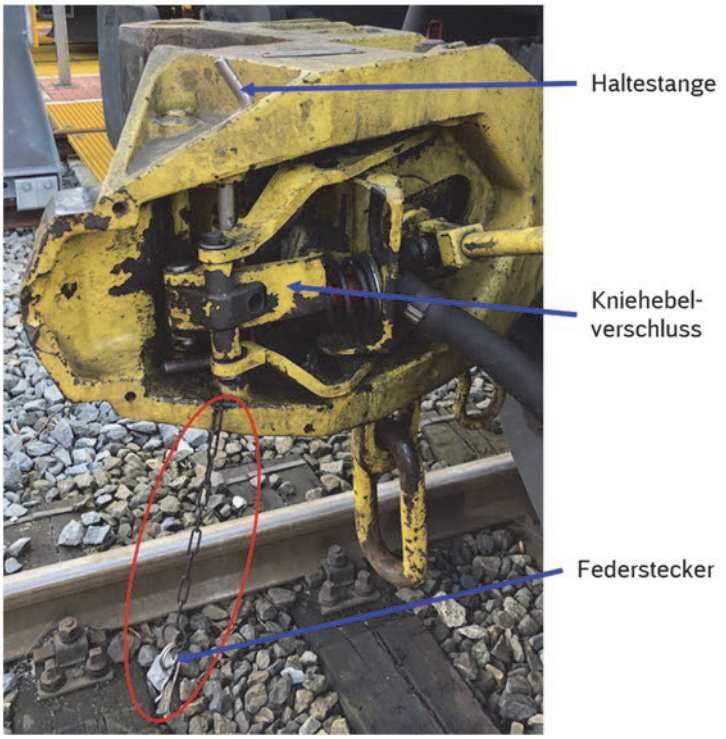
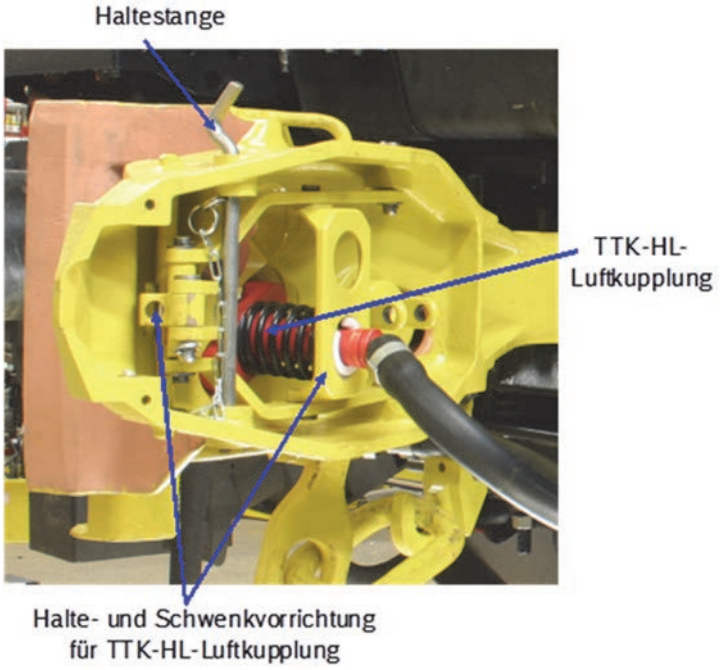
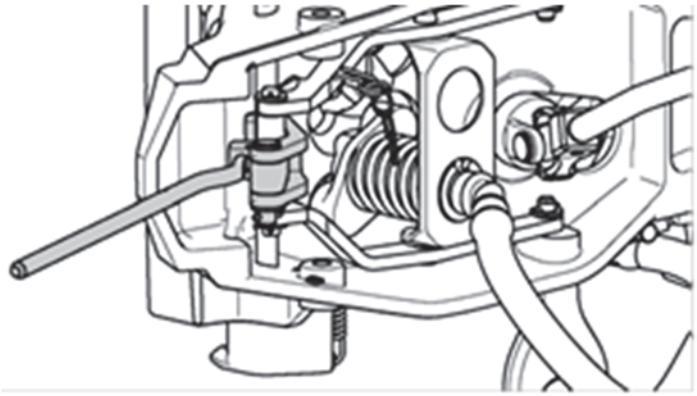


Bild 11b: TTK-HL-Luftkupplung



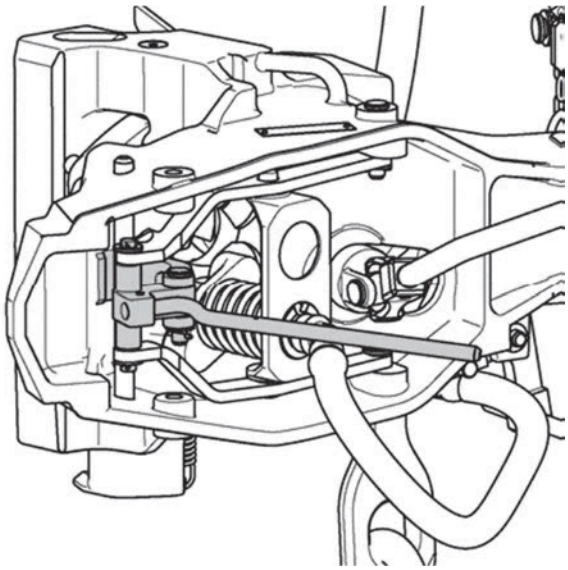
3. Die Haltestange ist mit dem gekröpften Ende in den Kniehebelverschluss einzustecken.

Bild 12: Haltestange in Kniehebelverschluss eingesteckt



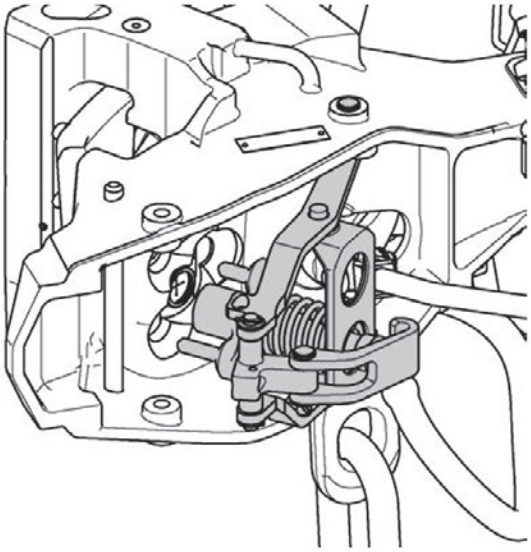
4. Der Kniehebelverschluss ist zu öffnen. Dabei wird die federbelastete TTK-HL-Luftkupplung entspannt.

Bild 13: Kniehebelverschluss geöffnet



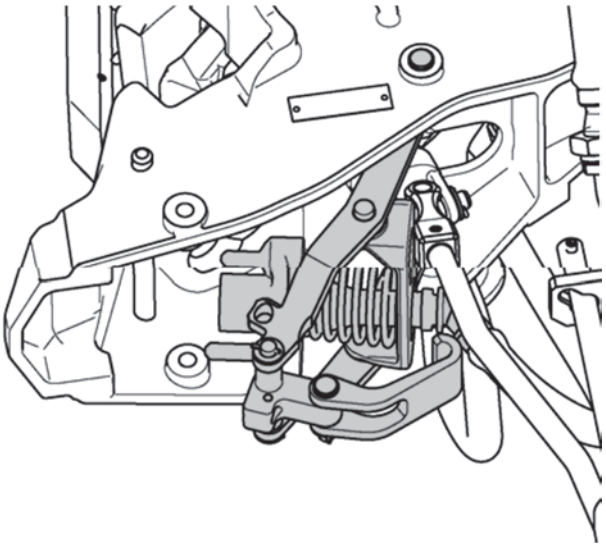
5. Die Haltestange ist aus dem Kniehebelverschluss zu entnehmen. Anschließend ist die TTK-HL-Luftkupplung über die drehbare Stützplatte mit der Hebelanlenkung aus dem großen Zahn der TTK herauszuschwenken.

Bild 14: TTK-HL-Luftkupplung herausgeschwenkt



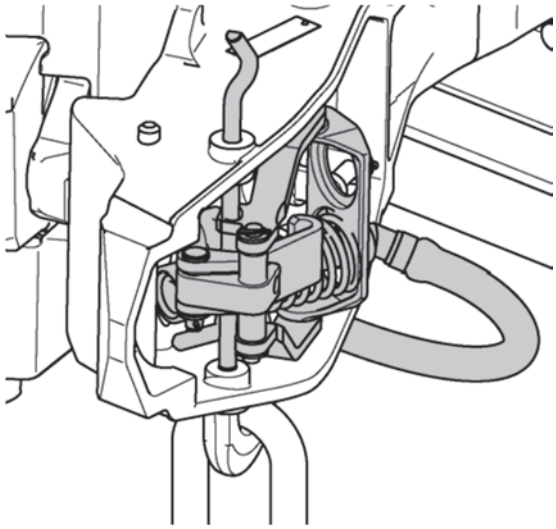
6. Die TTK-HL-Luftkupplung ist im großen Zahn in der ausgeschwenkten Stellung abzulegen.

Bild 15: TTK-HL-Luftkupplung in ausgeschwenkter Stellung



7. Der Kniehebelverschluss ist einzuschwenken. Die TTK-HL-Luftkupplung ist in der ausgeschwenkten Stellung durch das Einstecken der Haltestange zu sichern.

Bild 16: TTK-HL-Luftkupplung in ausgeschwenkter Stellung – mit Haltestange gesichert

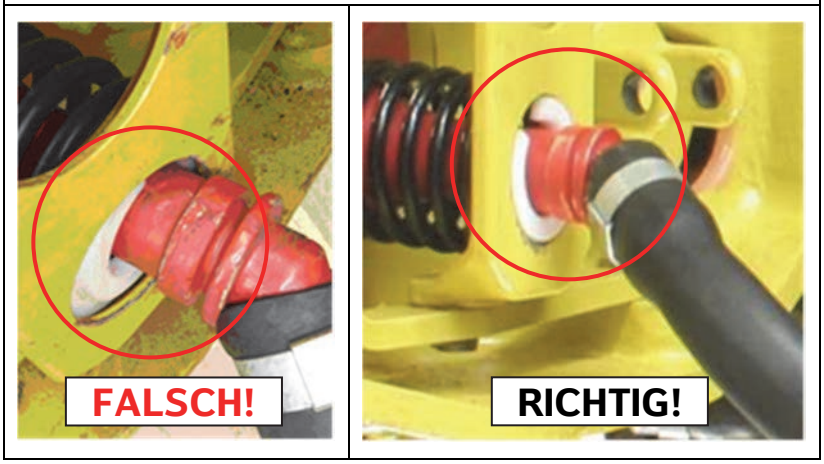


Einschwenken

(3) Zum Verlegen der TTK-HL-Luftkupplung in die eingeschwenkte Stellung ist in umgekehrter Reihenfolge vorzugehen.

Der korrekte Sitz der Druckfeder und der Kunststoffbuchse ist in der Stützplatte der Halte- und Schwenkvorrichtung zu kontrollieren und, falls nötig, zu korrigieren.

Bild 17: Sitz der Druckfeder / Kunststoffbuchse



Tausch des Dichtungsring

(4) Bei Bedarf kann durch Ausschwenken der TTK-HL-Luftkupplung, der Dichtungsring auch im gekuppelten Zustand

gewechselt werden. Als Ersatz sind dazu die auf dem Triebfahrzeug vorhandenen Dichtungen für die HL-Schläuche zu verwenden.

DB.6510Z04 6 (3)

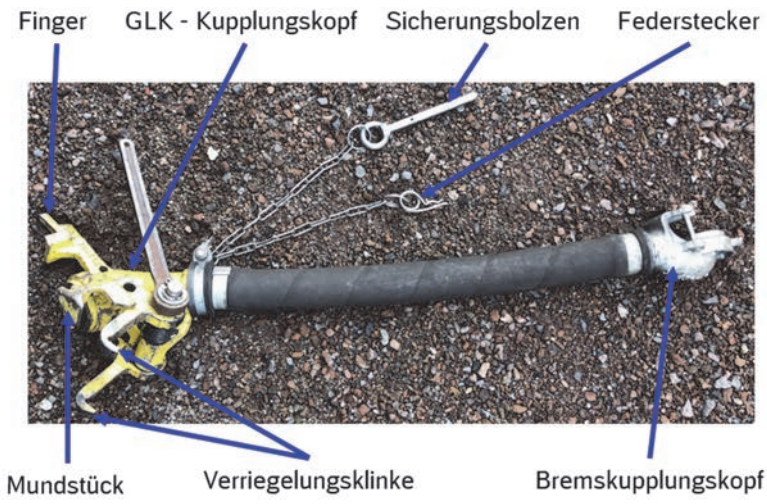
8 Gemischtluftkupplung

Anwendung

DB.6510Z04 6 (4)

(1) Die Gemischtluftkupplung (GLK) wird zum Kuppeln mit Fahrzeugen verwendet, welche über die AK der Bauart UIC 69 e bzw. INTERMAT ohne Regelbremskupplungen verfügen.

Bild 18: Gemischtluftkupplung



Ablageort

DB.6510Z04 8 (4)

(2) Die GLK wird in der Regel in dem vorgesehenen Ablagekasten auf der rechten Seite unter dem Lokrahmen aufbewahrt. Ist am Triebfahrzeug kein Ablagekasten vorhanden, oder befindet sich eine zweite GLK auf dem Triebfahrzeug, ist die GLK im Maschinenraum abgelegt.

Bild 19: Ablagekasten GLK

DB.6510Z04 8 (3)



(3) Zum Verbinden der GLK mit der AK ist wie folgt vor-zugehen:

GLK mit AK verbinden

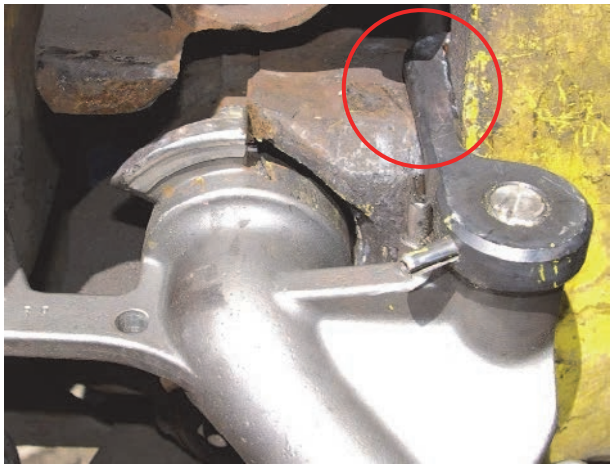
1. Der Federstecker ist zu entfernen und der Sicherungsbolzen nach oben aus der GLK herauszuziehen.
2. Die GLK ist so zu halten, dass der Schlauch vom Bediener aus gesehen nach rechts unten und der starre Finger am GLK-Kupplungskopf waagerecht nach links zeigt.
3. Mit dem Finger der GLK ist der mittlere Verschlussdeckel des HL-Anschlusses in der AK nach links zu schieben, indem der Finger an der leicht pfeilförmigen Gusskontur auf dem Verschlussdeckel anzusetzen ist (siehe Bild 19).

Bild 20: Ansetzen der GLK



4. Der GLK-Kupplungskopf ist vor die Dichtung des HL-Anschlusses der AK anzusetzen. Die beiden beweglichen Verriegelungs-klinken sind, durch eine leichte Linksdrehung mit dem Hebel gegen die Federkraft, hinter die senkrechte Klemmkante der AK anzusetzen. Die Feder hält die GLK in dieser Position.

Bild 21: Sitz der Verriegelungsklinken auf der Klemmkante



Hinweis:

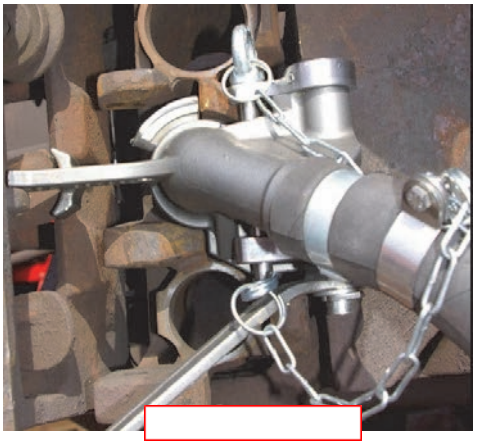
Ein nicht richtig sitzender Finger bzw. eine nicht richtig sitzende Klinke verhindern das Einstecken des Sicherungsbolzens.

5. Der Sicherungsbolzen ist in die GLK einzustecken und mittels des Federsteckers zu sichern.

Bild 22: Sicherungsbolzen einstecken



Bild 23: Sicherung durch Federstecker



(4) Die Demontage der GLK erfolgt in umgekehrter Reihenfolge zu Absatz (2). **Demontage GLK**

Anschließend ist die GLK in der vorgesehenen Ablage aufzubewahren.

9 Störungen

Grundsatz

(1) Bevor mit der Störungssuche begonnen wird, muss eine gründliche Sichtprüfung an den Kupplungen vorgenommen werden. Dabei ist festzustellen ob die Störung durch offensichtliche Defekte, wie z. B. lockere Schraub-verbindungen oder beschädigte Unterbaugruppen hervorgerufen wird.

Störungen an den Unterbaugruppen der TTK können von Triebfahrzeugführer nicht behoben werden und sind zu melden.

In der folgenden Störungssuchtabelle sind mögliche Störungen aufgelistet.

Störung	Mögliche Ursachen	Störungsbeseitigung
Kupplungen lassen sich nicht kuppeln	Durch die Stellung im kleinen Gleisbogen behindern die Seitenpuffer das Kuppeln	Vorrangig kuppeln im größeren Gleisbogen (R 190 m) anderenfalls kuppeln mit höherer Kuppel-geschwindigkeit (bis 5 km/h)
	Nicht ausreichende Kuppelgeschwindigkeit	Fahrzeuge trennen und Kupplungsgeschwindigkeit erhöhen (bis 5 km/h)
	Fremdkörper in den Kupplungsköpfen	Fremdkörper entfernen und Kuppelvorgang wiederholen
Kupplungen lassen sich nicht entkuppeln	Betätigungsgestänge des Entriegelungshebels ist verbogen, Entriegelungshebel lässt sich nicht drehen	An der anderen Kupplung entriegeln, Melden der Störung
	Zugkraft in der Kuppelstelle	Aufdrücken und das Entriegeln wiederholen
	Fremdkörper in den Kupplungen	Aufdrücken und das Entriegeln wiederholen, wenn kein Erfolg, dann ist die Mängelbeseitigung durch Triebfahrzeugführer nicht möglich, Meldung der Störung
	Kupplungskopf oder Riegelgetriebe beschädigt, Kupplungsverschluss sitzt fest	Aufdrücken und an der anderen Kupplung entriegeln, Meldung der Störung

Störung	Mögliche Ursachen	Störungsbeseitigung
Kupplungen trennen nicht nach dem Entriegeln	Kupplungskontur ist durch Verschleiß eingelaufen und sehr trocken	Aufdrücken und Fahrzeuge ruckartig auseinander fahren, Kupplungsköpfe augenscheinlich auf Verschleiß prüfen, Meldung der Störung
TTK-HL-Luftkupplung kuppelt nicht	TTK-HL-Luftkupplung ist nicht ordnungsgemäß in den großen Zahn eingeschwenkt	Halte- und Schwenkvorrichtung für TTK-HL-Luftkupplung ordnungsgemäß in den großen Zahn einschwenken
TTK-HL-Luftkupplung undicht	Dichtungsring beschädig oder fehlt	Dichtungsring ersetzen, hierzu TTK-HL-Luftkupplung herausschwenken, gemäß Abschnitt 7
	Fremdkörper und Anhaftungen auf Dichtungsring	Fremdkörper entfernen, hierzu TTK-HL-Luftkupplung herausschwenken, gemäß Abschnitt 7 wenn kein Erfolg, dann ist die Mängelbeseitigung durch Triebfahrzeugführer nicht möglich, Meldung der Störung
	Feder der TTK-HL-Luftkupplung gebrochen, Schäden an den Luftleitungen der TTK	Regelbremskupplungen verwenden, Meldung der Störung
GLK ist undicht	Ein Dichtungsring an der GLK ist verschmutzt, beschädigt oder fehlt	Dichtungsring reinigen oder ersetzen
	Dichtungsring am Luftleitungseinsatz der UIC 69 e/INTERMAT verschmutzt, beschädigt oder fehlt	Dichtungsring reinigen oder. ersetzen

❑

zur Modulübersicht

1 Allgemeines

(1) **Verwendung der Automatischen Kupplung**

Die Automatische Kupplung (AK) für Kuppelstangen ermöglicht das Kuppeln von Nebenfahrzeugen untereinander sowie von Nebenfahrzeugen mit Regelfahrzeugen unter Verwendung der entsprechenden Kuppelstangen (siehe DB.6140A03).

Die zulässigen Anhängelasten sind an den Fahrzeugen angeschrieben.

(2) **Entriegelte Kupplung**

Bei entriegelter Kupplung bzw. Kupplungsbolzen in geöffneter Stellung darf wegen bestehender Verletzungsgefahr nicht in das Fangmaul gegriffen werden.

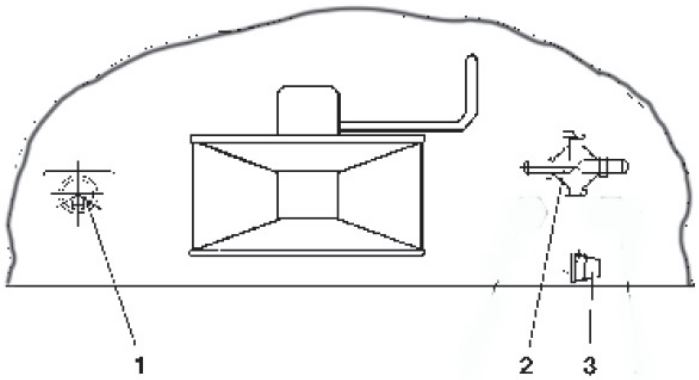
(3) **Bremskupplungen**

Bremskupplungen zwischen den gekuppelten Fahrzeugen müssen manuell verbunden werden.

(4) **Elektrische Kupplungen**

Elektrische Kupplungen zwischen den gekuppelten Fahrzeugen müssen manuell verbunden werden.

Schema Kupplungsverbindungen; Beispiel GAF 100



Pos.	Bauteil
1	Steckdose 24 V Signalbeleuchtung
2	Luftabsperrhahn
3	Kupplungskopf Kfz-Bremsanlage

(5) **Ungenutzte Kupplungen**

Nicht genutzte Kupplungen sind zum Schutz der unteren Buchse vor Verschmutzung geschlossen zu halten. Dazu ist durch Stoßen mittels einer Stange gegen den Kupplungsbolzen dieser zu schließen.

Die unbenutzten Leitungen und Kuppelstangen sind bei Nichtbenutzung im Fahrzeug oder nach örtlichen Regelungen aufzubewahren.

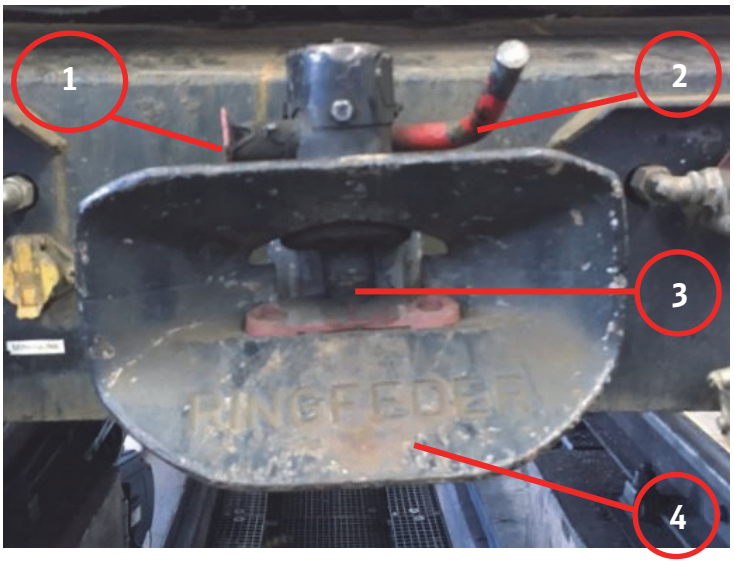
2 Übersicht AK für Nebenfahrzeuge

Bauteile

(1) In den Bildern 1 bis 3 sind die wichtigsten Bauteile im geschlossenen Zustand der Kupplung dargestellt:

DB.6510Z05 2 (1)

Bild 1: Bauform Ringfeder (alt)



DB.6510Z05 2 (1)

Bild 2: Bauform Ringfeder (neu)

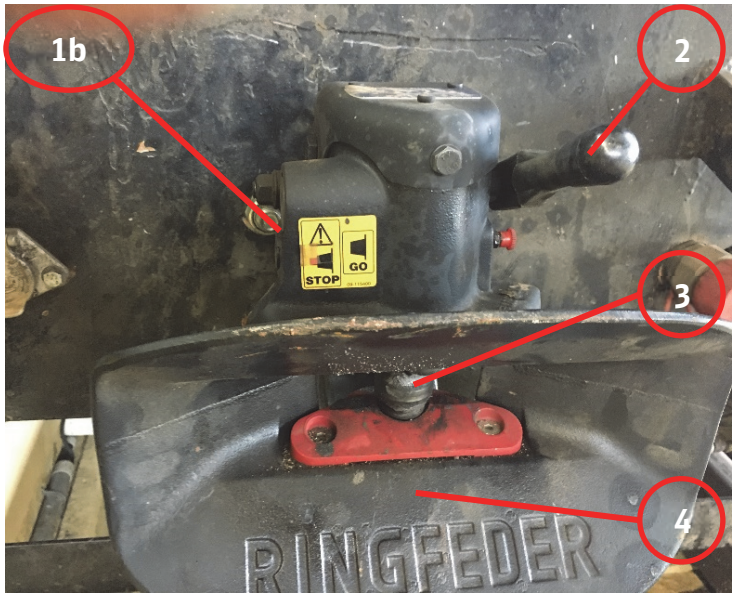
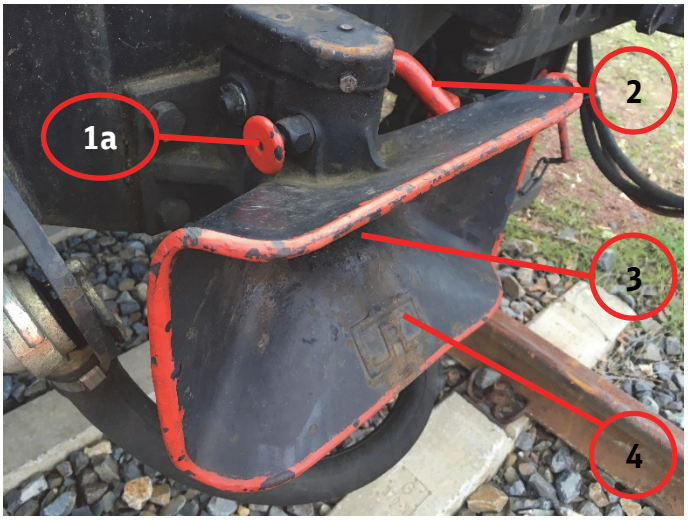


Bild 3: Bauform Rockinger



DB.6510Z05 2 (1)

Pos.	Bauteil
1a	Verriegelungsanzeiger mit Entriegelungsknauf
1b	Verriegelungsanzeiger
2	Entriegelungshebel
3	Kupplungsbolzen
4	Fangmaul

(2) Der Verriegelungsanzeiger zeigt den Verriegelungszustand des Kupplungsbolzens an.

Verriegelungs-anzeiger

Stift des Verriegelungs-anzeigers ist	Zustand des Kupplungsbolzens
sichtbar	nicht verriegelt
nicht sichtbar	verriegelt

Bei den Bauformen mit Entriegelungsknauf ist dieser vor Betätigen des Entriegelungshebels herauszuziehen und – wenn vorhanden – in die kurze Nut zu verlegen.

(3) Der Entriegelungshebel wird zum Entriegeln und Öffnen des Kupplungsbolzen nach oben gedrückt. Hiermit wird die Kuppelbereitschaft hergestellt.

Entriegelungs-hebel

3 Kuppeln AK – AK

Kuppeln

(1) Zum Kuppeln von zwei AK ist wie folgt vorzugehen:

1. Vor der Kuppelstelle ist im Abstand von mindestens 5 m anzuhalten.
2. Die Kupplungen sind mit den Entriegelungshebeln zu öffnen.
3. Die Kuppelstange ist auf augenscheinliche Schäden zu kontrollieren und nur in ordnungsgemäßem Zustand zu verwenden.
4. Die Kuppelstange von Hand in die Kupplung einkuppeln. Sofern eine der beiden Kupplungen höher liegt, ist diese zu verwenden.
5. Kuppelstange so justieren, dass deren ungekuppelte Kuppelöse in der Höhe der unteren Auflauffläche des Fangmauls und in Richtung des Kupplungsbolzens vom zu kuppelnden Fahrzeug steht.

Hinweis:

Bei Nichtbeachtung können das Fangmaul, die Kuppelstange und die Stützeinrichtung beschädigt werden.

6. Der Mitarbeiter muss den Zwischenraum zwischen den Fahrzeugen verlassen.
7. Das kuppelnde Fahrzeug ist mit geringer Geschwindigkeit (ca. 1 – 2 km/h) gegen das zu kuppelnde Fahrzeug zu fahren. Dabei schließt der Kuppelbolzen und verriegelt selbsttätig.
8. Die Bremskupplungen sind zu kuppeln und die Luftabsperrhähne zu öffnen.
9. Die elektrischen Verbindungen kuppeln.
10. Der ordnungsgemäße Abschluss des mechanischen Kuppelvorgangs ist entweder durch
    - die Kontrolle des Verriegelungs-anzeigers – ist nicht sichtbar – oder
    - eine Kuppelprobe

    zu überprüfen.

Entkuppeln

(2) Zum Entkuppeln ist folgendermaßen vorzugehen:

1. Die elektrischen Verbindungen sind zu trennen, die Luftabsperrhähne zu schließen und die Bremskupplungen zu trennen.
2. Der Entriegelungshebel ist an der Kupplung des abzukuppelnden Fahrzeuges zu betätigen.

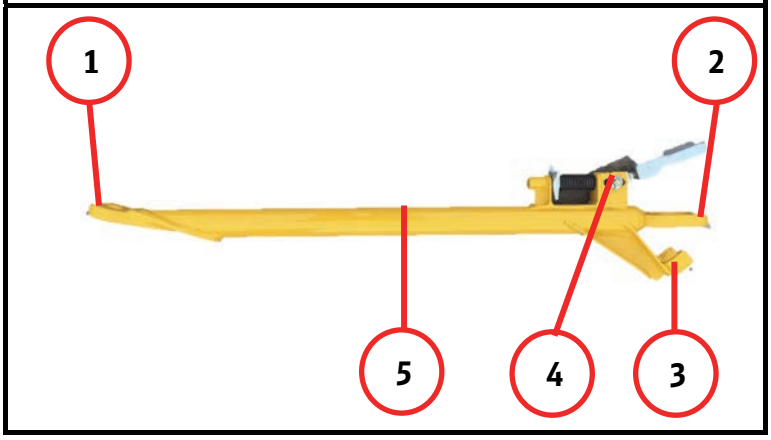
3. Das zweite Fahrzeug ist um mindestens 5 m wegzufahren.
4. Die Kuppelstange ist aus der Kupplung des zweiten Fahrzeuges zu entfernen.
5. Die Bremskupplungen der Kfz-Bauart sind mit ihren Schutzkappen zu verschließen.

4 Kuppeln AK – Regelzugeinrichtung

Bauteile

(1) In der folgenden Abbildung sind die wichtigsten Bauteile der Kuppelstange dargestellt:

Kuppelstange AK – Regelzugeinrichtung (Beispiel)



Pos.	Bauteil
1	Kuppelöse für AK
2	Zugöse für Zughaken
3	Stütze für Zughaken
4	Justiereinrichtung mit Überwurfbügel
5	Zugstange

Kuppeln

(2) Zum Kuppeln der AK mit der Regelzugeinrichtung ist wie folgt vorzugehen:

1. Vor der Kuppelstelle ist im Abstand von mindestens 5 m anzuhalten.
2. Die Kuppelstange ist auf augenscheinliche Schäden zu kontrollieren und nur in ordnungsgemäßem Zustand zu verwenden.

3. Die Kuppelstange ist mit der Zugöse in den Zughaken einzuhängen. Die Stütze für den Zughaken muss sich am unteren Teil des Zughakens abstützen.
4. Mit der Justiereinrichtung ist die Kuppelstange so auszurichten, dass deren Kuppelöse in der Höhe der unteren Auflauffläche des Fangmauls und in Richtung des Kupplungsbolzens vom kuppelnden Fahrzeug steht.
5. Die AK ist mit dem Entriegelungshebel zu öffnen.
6. Der Zwischenraum zwischen den Fahrzeugen ist zu verlassen.
7. Das kuppelnde Fahrzeug ist mit geringer Geschwindigkeit (ca. 1 – 2 km/h) gegen das zu kuppelnde Fahrzeug zu fahren. Dabei schließt der Kuppelbolzen der AK und verriegelt selbsttätig.
8. Die Bremskupplungen sind zu kuppeln und die Luftabsperrhähne zu öffnen.
9. Der ordnungsgemäße Abschluss des Kuppelvorgangs ist entweder durch
   - die Kontrolle des Verriegelungs-anzeigers – ist nicht sichtbar – oder
   - eine Kuppelprobe

   zu überprüfen.

Entkuppeln

(3) Zum Entkuppeln ist wie folgt vorzugehen:

1. Die Luftabsperrhähne sind zu schließen und die Bremskupplungen zu entkuppeln.
2. Die AK ist zu entriegeln.
3. Das zweite Fahrzeug ist um mindestens 5 m wegzufahren.
4. Die Kuppelstange ist aus dem Zughaken des zweiten Fahrzeuges zu entfernen.
5. Die Bremskupplungen der Kfz-Bauart sind mit ihren Schutzkappen zu verschließen.

❑

1 Allgemein

(1) **Grundsatz**

Bei Triebfahrzeugen, deren Federspeicherbremse durch den Druck in der Hauptluftleitung gesteuert wird (HL-gesteuerte Federspeicherbremse), sind zur Herstellung des schleppfertigen Zustandes keine gesonderten Bedienhandlungen erforderlich.

(2) **Baureihen**

Dies betrifft Triebfahrzeuge der Baureihen 146.1, 146.2, 146.5, 185, 189, 193 und 249.

2 Schleppen

(1) **Voraussetzung**

Das zu schleppende Triebfahrzeug muss betriebsfähig und im abgerüsteten Zustand abgestellt sein.

(2) **Ankuppeln**

Der geöffnete Luftabsperrhahn des zu schleppenden Triebfahrzeuges darf erst geschlossen werden, wenn es mit einem gegen unbeabsichtigte Bewegung gesicherten Fahrzeug gekuppelt wurde. Der Lösezustand der Bremsen ist an den Schauzeichen am Lokrahmen zu überprüfen.

(3) **Bremsstellung, Zugfahrt**

Im Rahmen der Zugvorbereitung muss an dem zu schleppenden Triebfahrzeug die für die Zugfahrt erforderliche Bremsstellung eingestellt werden. Der Bremsstellungswechsel befindet sich an der Bremsgerätetafel im Maschinenraum.

Die Bremsstellung R darf nicht eingestellt werden.

(4) **Geschlepptes Tfz abstellen**

Nach Beendigung der Schleppfahrt ist ein Luftabsperrhahn der Hauptluftleitung beim Abstellen des geschleppten Triebfahrzeuges zu öffnen und in geöffneter Stellung zu belassen.

Am Schauzeichen muss überprüft werden, dass die Federspeicherbremse angelegt hat (Schauzeichen rot).

Erst danach darf das Triebfahrzeug vom schleppenden Fahrzeug entkuppelt werden.

3 Dokumentation

(1) **Verzicht**

Auf den Eintrag „Schleppfahrt vorbereitet“ und den Eintrag der eingestellten Bremsstellung im Übergabebuch wird verzichtet. Dies gilt nicht, wenn am Triebfahrzeug eine Störung entsprechend Abschnitt 4 vorliegt und die Federspeicherbremse manuell gelöst wurde.

DB.6901 3 (1)

4 Undefinierter Zustand der Federspeicherbremse

Schauzeichen

(1) Zeigt das Schauzeichen „Federspeicherbremse“ am Lokrahmen ein schwarzes Kreuz auf weißem Grund, so befindet sich die Federspeicherbremse in einem undefinierten Zustand. Maßnahmen zur Abhilfe dürfen nur von Triebfahrzeugführern getroffen werden, die über die Bedienberechtigung für die jeweilige Baureihe verfügen.

Schleppen

(2) Das Triebfahrzeug darf in diesem Zustand nur geschleppt werden, wenn im Übergabebuch der Eintrag „Schleppfahrt vorbereitet“ vorhanden ist.

Abstellen

(3) Wird ein Triebfahrzeug mit undefiniertem Zustand der Federspeicherbremse abgestellt, muss es mit Festlegemitteln gegen unbeabsichtigte Bewegung gesichert werden, wenn die Funktionsbereitschaft der Federspeicherbremse nicht wieder hergestellt werden kann.

❑

1 Auskünfte geben

(1) Bei gefährlichen Ereignissen sind der Notfallmanager des EIU und der Notdienst des EVU die ersten Ansprechpartner vor Ort. **Erste Ansprechpartner**

(2) Die Mitarbeiter müssen Fragen der Ermittlungsbehörden zur Person (z. B. Name, ladungsfähige Anschrift) stets, also auch unmittelbar vor Ort, wahrheitsgemäß beantworten. **Angaben zur Person**

(3) Die Mitarbeiter dürfen keine Äußerungen zum gefährlichen Ereignis – insbesondere zu Hergang, Ursachen, Beteiligungen, Verursachungsbeiträgen und Schuldfragen – gegenüber sonstigen Dritten wie z. B. Vertretern der Presse, Reisenden, usw. machen. **Keine Äußerungen gegenüber Dritten**

(4) Die Mitarbeiter sind verpflichtet, die notwendigen Angaben gegenüber den zuständigen Stellen des Unternehmens zu machen, soweit sie sich nicht auf ein Auskunftsverweigerungsrecht berufen können (siehe Abschnitt 2). **Auskunftspflicht im Unternehmen**

2 Pauschalisierter Rechtshinweis

(1) Die Mitarbeiter, die Zeugen eines gefährlichen Ereignisses sind, sind grundsätzlich aussage- und wahrheitspflichtig gegenüber Staatsanwaltschaft und Gericht sowie der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU). Wer Beschuldigter ist, muss keine Angaben zur Sache machen. ***Auskunftspflicht an staatliche Stellen***

Ist ein Mitarbeiter (möglicher) Beteiligter oder Zeuge eines gefährlichen Ereignisses, sollte er im eigenen Interesse unmittelbar nach dem Ereignis grundsätzlich keine Fragen der Behörden zur Sache beantworten, da er unter Umständen unter Schock steht. Er sollte um schriftliche Ladung zu einem späteren Vernehmungstermin bitten.

Wird der Mitarbeiter von Polizei oder Staatsanwaltschaft als Beschuldigter belehrt, so sollte er ebenfalls im eigenen Interesse ohne einen Rechtsanwalt oder einem Beistand aus dem Unternehmen niemals etwas zur Sache sagen.

(2) Als Beschuldigter hat man das Recht, die Aussage zu verweigern. Dies gilt auch, wenn der Mitarbeiter nicht beschuldigt ist, sich aber durch die Aussage in die Gefahr einer Strafverfolgung bringen würde. Bei Zweifeln über die eigene Stellung im sich anschließenden Verfahren kann der Betroffene einen Rechtsbeistand konsultieren, bevor er Angaben zur Sache macht. ***Auskunftsverweigerungsrecht***

❑

Ergänzung

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zur Modulübersicht

zu BRW.8111

3 Aufgaben und Zuständigkeiten am Ereignisort

Ergänzung:

(1) Bis zum Eintreffen der Rettungskräfte bzw. des Notfallmanagers sind die Mitarbeiter für die Sicherung der Unfallstelle, Erste Hilfe und örtliche Einweisung der Rettungskräfte verantwortlich. Der Eigenschutz speziell bei Brand und Gefahrgut geht hierbei vor.

Erste Maßnahmen

(2) Der Einsatzleiter, der Notfallmanager und der Notdienst des EVU sind gegenüber den Mitarbeitern weisungsbefugt, soweit es sich um Maßnahmen im Zusammenhang mit einem gefährlichen Ereignis handelt.

Befugnisse

* (3) Mitarbeiter haben sich auf Verlangen des Einsatzleiters oder des Notfallmanagers zu legitimieren.

Legitimation

* (4) Mitarbeiter müssen sich gemäß ihren Fähigkeiten, Kenntnisse und Möglichkeiten an der Hilfeleistung beteiligen.

Pflicht zur Hilfeleistung

* (5) Mitarbeiter, die an einem gefährlichen Ereignis beteiligt sind, stehen dem Einsatzleiter oder Notfallmanager zur Verfügung. Der Ereignisort darf nur mit dem Einverständnis des Notfallmanagers verlassen werden, ausgenommen z.B. bei medizinischer Notwendigkeit.

Verlassen des Ereignisortes

* (6) Die Mitarbeiter die Aufgaben des Notfallmanagements oder des Notdienstes EVU wahrnehmen, tragen zur besseren Kennzeichnung Rückenschilder.

Kennzeichnung

❑

zur Modulübersicht

1 Begriffe und Grundsätze

(1) Räumung ist das zeitunkritische Verlassen eines Zuges in Folge von Störungen an Fahrzeugen oder Anlagen. **Räumung**

Über die Räumung von Zügen außerhalb von Bahnsteigen entscheidet der Notfallmitarbeiter in Abstimmung mit dem Notfallmanager.

(2) Evakuierung ist das zeitkritische Verlassen eines Zuges oder eines gefährdeten Bereichs in Verbindung mit einem Ereignis als Maßnahme der Selbstrettung. **Evakuierung**

Der Zugführer entscheidet über das zeitkritische Verlassen eines Zuges bzw. eines gefährdeten Bereichs im Sinne der Selbstrettung, um nach einem Ereignis unmittelbar das Ausmaß von Gefahren für Personen zu begrenzen oder abzuwenden.

(3) Unter die Selbstrettung fallen alle Maßnahmen, die vom Zugpersonal oder von Reisenden unternommen werden, um eine akute Gefahr abzuwenden, ein Ereignis in seinen Ausmaßen zu begrenzen und einen sicheren Bereich (Schutz suchen) zu erreichen. **Selbstrettung**

Das für Selbstrettung eingebundene Personal veranlasst und führt die Selbstrettung durch.

(4) Ein sicherer Bereich ist ein Ort innerhalb oder außerhalb eines Tunnels, an dem betroffene Personen im Zuge der Selbstrettung Schutz finden. Der sichere Bereich wird erreicht, wenn der Fluchtwegkennzeichnung gefolgt wird oder bei fehlender Kennzeichnung der Tunnel verlassen wird. **Sicherer Bereich**

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

2 Handlungskonzept

Information über Gefahr

(1) Informationen über eine vermutete oder konkrete Gefahr können sein

- mündliche oder technische Meldungen, z. B. Brandmeldung, Druckabfall in der Hauptluftleitung, Fahrgastnotbremse,
- aber auch Geräusche oder Gerüche.

Ausbreitung der Gefahr vermindern, „4A“

(2) Die Ausbreitung der Gefahr wird vermindert durch:

- **A**nhalten: Schnellstmöglich nach den Regeln bei drohender Gefahr, der Notbremsüberbrückung und möglicher Evakuierungs- und Rettungsmöglichkeiten anhalten.
- **A**larmieren: Nothaltauftrag geben und ggf. Personal und Reisende informieren.
- **A**usschalten: Die Klimatisierung und Lüftung sowie, wenn möglich und sinnvoll, Krafterzeugungsanlage ausschalten.

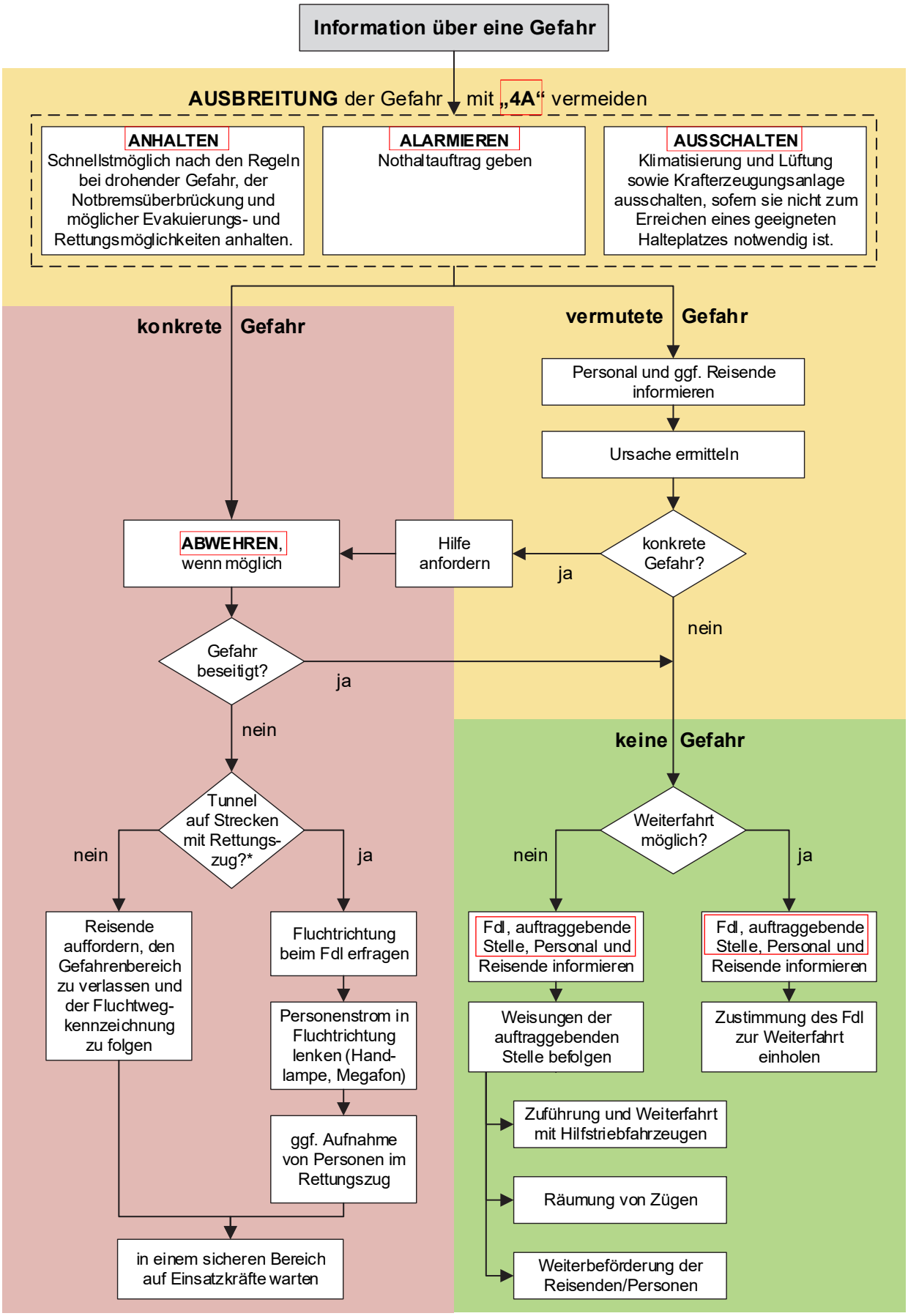
Konkrete Gefahr, Abwehren

- **A**bwehren: Wenn die Information auf eine konkrete Gefahr schließen lässt, z. B. Personen melden einen Brand oder eine Entgleisung, sind vom Personal Maßnahmen zur Abwehr der Gefahren und ggf. der Evakuierung (Schutz suchen) einzuleiten.

Keine akute Gefahr

(3) Wenn keine akute Gefahr vorliegt, kann die Fahrt entweder fortgesetzt, der Zug abgeschleppt oder geräumt werden.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten



* Strecken gemäß BRW.8130 Abschnitt 3

DBINFRA.1101Z01

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

3 Ergänzende Regelungen für Tunnel mit Rettungszug

Anwendungsbereich

(1) Bei den Tunneln auf den Streckenabschnitten

- Hannover – Würzburg
  VzG 1733, La-Strecke 300 (La-Bereich Nord und Mitte),
- Nantenbach – Rohrbach
  VzG 5216, La-Strecke 361 (La-Bereich Mitte),
- Mannheim – Stuttgart
  VzG 4080, La-Strecke 310 (La-Bereich Süd).

kommt ein spezifisches Rettungskonzept zur Anwendung:

Vorgabe der Evakuierungsrichtung

a) Vorgabe der Fluchtrichtung durch den Fahrdienstleiter, damit sichergestellt ist, dass die Fluchtrichtung nicht in den Rauch hineinführt.

Rettungszug

b) Einsatz eines Rettungszuges zur Unterstützung der Fremdrettung und Evakuierung.

Erweiterte Besetzung

(2) Der Umfang der erweiterten Besetzung ergibt sich bei Reisezügen, die mit Reisenden besetzt sind, entweder an der Zahl der Reisezugwagen oder an der Länge des Durchgangs innerhalb von Fahrzeugeinheiten.

Anzahl Reisezugwagen	Länge des Durchgangs in Fahrzeugeinheiten	erweiterte Besetzung mit geschultem Personal für Notfallmaßnahmen in Tunneln mit Rettungszug	
		SRK-Leiter	SRK-Helfer
ab 11	über 270 m	1	3
6 bis 10	bis 270 m	1	2
2 bis 5	bis 140 m	1	1
1	bis 30 m	1	0

SRK-Leiter

(3) Der SRK-Leiter ist der Zugführer. Er leitet die erforderlichen Maßnahmen zur Selbstrettung im Ereignisfall und hat für diesen Fall die Weisungsbefugnis gegenüber dem übrigen Personal im Zug.

SRK-Helfer

(4) Die SRK-Helfer sind alle zusätzlich zum SRK-Leiter im Zug mitfahrenden und für Notfallmaßnahmen geschulten Mitarbeiter.

Unzureichende SRK-Besetzung

(5) Stellt der SRK-Leiter bei Dienstbeginn bzw. spätestens beim letzten Verkehrshalt vor der Einfahrt in einen Streckenabschnitt nach Absatz 1 fest, dass nicht ausreichend SRK-Personal vorhanden ist, so meldet er dies der auftraggebenden Stelle.

Gleiches gilt sinngemäß, wenn während des Dienstes ein geschulter Mitarbeiter ausfällt und infolgedessen nicht mehr ausreichend geschultes Personal vorhanden ist.

Weiteres Vorgehen

(6) Die auftraggebende Stelle entscheidet über das weitere Vorgehen.

DBINFRA.1101Z01

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

1 Allgemeines

(1) Die Eisenbahnen sind gesetzlich zur Mitwirkung an der technischen Hilfeleistung verpflichtet. **Gesetzlicher Auftrag**

Hinweis:
Im Folgenden wird das EVU mit dem havarierten Fahrzeug als „havariertes EVU“ und das EVU, welches den Kran- oder Hilfszug befördert als „helfendes EVU“ bezeichnet. Des Weiteren wird nur der Triebfahrzeugführer angesprochen. Wenn Aufgaben nach den Regelungen des EVU in die Zuständigkeit eines Zugführers fallen, gehen diese auf den Zugführer über.

(2) Die DB Netz AG darf zum Befördern von dringlichen Kran- oder Hilfszügen in Absprache mit den Leitstellen der EVU **Auftrag zur Hilfeleistung**

- Triebfahrzeuge und Personal aus den Bereitschaften anfordern oder
- einem Triebfahrzeugführer anordnen, in einer Betriebsstelle anzuhalten und seinen Wagenzug abzustellen. **Abspannen**

(3) Wenn die gesetzlich zulässige Arbeitszeit des Triebfahrzeugführers ausgeschöpft ist, hat der Triebfahrzeugführer frühzeitig die auftraggebende Stelle seines EVU darüber zu informieren. Die auftraggebende Stelle wird das weitere Vorgehen mit der DB Netz AG abstimmen. **Arbeitszeit**

DBINFRA.1101Z01

2 Befördern von Kran- und Hilfszüge der Notfalltechnik

(1) Werden ein Triebfahrzeug und dessen Triebfahrzeugführer für die Beförderung eines Kran- oder Hilfszuges herangezogen, hat der Triebfahrzeugführer ergänzend zu den Regelungen des EVU folgende Regeln zu beachten. **Aufgaben des Triebfahrzeugführers**

(2) Die **Sicherheitsverantwortung**

- Zuführung des Triebfahrzeugs zum Standort der Notfalltechnik oder zur Havariestelle,
- Beförderung der Fahrzeuge der Notfalltechnik vom Standort der Notfalltechnik zur Havariestelle und zurück und
- Rückfahrt des Triebfahrzeugs vom Standort der Notfalltechnik bzw. von der Havariestelle zum helfenden EVU

erfolgen nach den Regelungen des helfenden EVU.

Besitzt der Triebfahrzeugführer teilweise oder komplett keine Streckenkenntnis für diese Fahrten, beträgt die zulässige Geschwindigkeit auf Hauptbahnen 100 km/h und auf Nebenbahnen 40 km/h. Ist in den Angaben für das Streckenbuch das Fahren ohne Streckenkenntnis untersagt, stellt die DB Netz AG einen streckenkundigen Begleiter. **Streckenkenntnis**

(3) Vor den Fahrzeugen des Kran- oder Hilfszuges ist anzuhalten. Erst nach der Abstimmung mit dem Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter ist an die Fahrzeuge heranzufahren. Das Kuppeln von Triebfahrzeug und den Fahrzeugen des Kran- bzw. Hilfszugs übernimmt der Triebfahrzeugführer. **Fahrt zum Kran- oder Hilfszug**

Während der Beförderung ist der Triebfahrzeugführer im Rahmen der sicheren Betriebsdurchführung dem Begleitpersonal weisungsberechtigt.

Fahrplan

(4) Wird der Fahrplan dem Triebfahrzeugführer direkt durch die Betriebszentrale bekannt gegeben, so gibt er die Zugnummer an den Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter weiter. Fehlen auf dem Triebfahrzeug die erforderlichen Ersatzfahrpläne, werden diese vom Begleitpersonal für die Fahrt ausgehändigt.

Wagenliste

(5) Der Triebfahrzeugführer erhält vom Begleitpersonal die Fahrzeugdaten zum Führen der Wagenliste in Form einer teilweise ausgefüllten Wagenliste. Beispiele sind in den Anhängen dargestellt.

Hinweis:
Die DB Netz AG nutzt die Wagenliste nach BRW.4311. Wenn die Regelungen des EVU die Nutzung dieses Vordrucks zulassen, kann der Triebfahrzeugführer diesen vervollständigen und weiter nutzen.

Besonderheiten

Sind vom Triebfahrzeugführer Besonderheiten im Zusammenhang mit der Durchführung von Rangier- und Zugfahrten zu beachten (LÜ, Beförderungsanordnung, etc.), weist das Begleitpersonal ihn darauf hin und übergibt ggf. erforderliche Dokumente.

Bremsprobe

(6) Der Triebfahrzeugführer muss beim Hilfszug alleine und beim Kranzug in Abstimmung mit dem Kraneinsatzleiter nach den Regelungen seines EVU die Bremsprobe durchführen.

Hinweis:
Die DB Netz AG nutzt den Bremszettel nach BRW.4312. Beispiele für bereits teilweise ausgefüllte Bremszettel sind in den Anhängen dargestellt. Wenn die Regelungen des EVU die Nutzung dieses Vordrucks zulassen, kann der Triebfahrzeugführer diesen vervollständigen und weiter nutzen.

Angaben für das Streckenbuch

(7) Fehlen dem Triebfahrzeugführer für den Transport der Notfalltechnik die Angaben für das Streckenbuch, informiert er den Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter. Dieser händigt die fehlenden Unterlagen aus. Nach der Zugfahrt sind diese Unterlagen an das Begleitpersonal zurückzugeben.

Herstellen der Transportbereitschaft

(8) Der Triebfahrzeugführer darf erst die Fahrbereitschaft oder die Zugvorbereitung melden, wenn der Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter ihm die Transportbereitschaft bestätigt hat. Die Transportbereitschaft wird vom Begleitpersonal hergestellt und beinhaltet:

- das Beenden der Ladearbeiten,
- das Sichern von Geräten (Transportstellung),
- das Trennen von der Fremdeinspeisung,
- das Herstellen der Kommunikation zwischen Kraneinsatz- bzw. Aufgleisleiter und dem Triebfahrzeugführer,
- das Entfernen der Festlegemittel sowie das Lösen der Feststellbremsen,
- das Einsteigen der Begleitpersonen und
- das Schließen der Türen.

Kommunikation zwischen Tf und Begleitpersonal

(9) Zur Kommunikation zwischen dem Triebfahrzeugführer und dem Begleitpersonal stehen mobile GSM-R-Endgeräte, Handfunkgeräte oder öffentliche Mobiltelefone zur Verfügung. Falls die Handfunkgeräte verwendet werden müssen, wird der Triebfahrzeugführer vom Begleitpersonal in die Bedienung eingewiesen.

Probegespräch

Das Durchführen eines Probegesprächs zwischen Triebfahrzeugführer und Begleitpersonal in der gewählten Kommunikationstechnik ist Bestandteil des Herstellens der Transportbereitschaft.

(10) Der Triebfahrzeugführer ist verantwortlich für das Anbringen der Zugsignale am Triebfahrzeug. Das Begleitpersonal bringt die Zugsignale an den Fahrzeugen des Notfalltechnik an und meldet dies dem Triebfahrzeugführer. **Zugsignale**

(11) Wenn beim Rangieren oder Schieben des Kran- oder Hilfszuges die Spitze zu besetzen ist, wird diese Aufgabe grundsätzlich durch das Begleitpersonal übernommen. **Besetzen der Spitze der Fahrt**

Die Kommunikation zwischen dem Triebfahrzeugführer und dem Rangierbegleiter bzw. Mitarbeiter an der Spitze des Zuges erfolgt vorzugsweise über mobile GSM-R-Endgeräte, Handfunkgeräte oder Mobiltelefone. Vor der Fahrt ist ein Probegespräch zu führen. Werden Mobiltelefone verwendet, sind die Regeln der Richtlinie 481 für das Kontroll- und Zielsprechen analog anzuwenden. Die Rangiersignale können auch hörbar und sichtbar gegeben werden. **Kommunikation bei geschobenen Fahrten**

Hinweis:
Sollte das Begleitpersonal nicht ausreichend für diese Tätigkeit qualifiziert sein, stellt die DB Netz AG durch weiteres Personal diese Tätigkeit sicher (standortbezogenen Einsatzanweisung).

(12) Triebfahrzeugführer und Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter stimmen sich ab, wenn die Fahrt evakuiert werden muss. Das Begleitpersonal wendet die Regeln der Selbstrettung an. **Evakuierung**

(13) Der Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter stimmt sich mit dem Notfallmanager ab, bis zu welcher Betriebsstelle der Kran- oder Hilfszug befördert wird, wann und wie der Kran- oder Hilfszug ab dieser Betriebsstelle zur Havariestelle fährt. Der Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter informiert den Triebfahrzeugführer. **Fahrt an die Havariestelle**

Wird an der Havariestelle das Hilfstriebfahrzeug abgekuppelt, führt das Begleitpersonal zuvor die Sicherung der Fahrzeuge der Notfalltechnik gegen unbeabsichtigtes Bewegen durch und meldet dies dem Triebfahrzeugführer.

(14) Die Rückführung der Notfalltechnik erfolgt nach den Absätzen (1) bis (12). Die Fahrzeuge der Notfalltechnik am Standort der Notfalltechnik werden vom Begleitpersonal gegen unbeabsichtigtes Bewegen gesichert. **Rückführung der Notfalltechnik**

3 Bergen havarierter Fahrzeuge

(1) Die Zuführung des Kran- oder Hilfszuges zum havarierten Fahrzeug erfolgt nach Abschnitt 2. **Zuführung des Hilfszuges**

(2) Havarierte Fahrzeuge werden vom Begleitpersonal des Kran- oder Hilfszuges in Abstimmung mit dem Notdienst des havarierten EVU schleppfähig gemacht. **Herstellen der Schleppfähigkeit**

Der Notdienst des havarierten EVU legt die Bedingungen für den Transport der havarierten Fahrzeuge fest. Zusätzliche Transportbedingungen durch den Einsatz der Notfalltechnik, z.B. Einsatz von Abschleppgeräten, legt der Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter fest. Dem Triebfahrzeugführer des havarierten EVU werden die Bedingungen bekannt gegeben. **Zusätzliche Transportbedingungen**

(3) Die Zugvorbereitung bzw. das Herstellen der Fahrbereitschaft und der Abtransport erfolgen nach den Regelungen des havarierten EVU. **Vorbereitung für den Abtransport**

Fehlende Angaben sind in Abstimmung mit dem Notdienst des havarierten EVU sowie dem Kraneinsatzleiter oder Aufgleisleiter zu schätzen.

Bei unterbrochener Hauptluftleitung erfolgt der Abtransport nach den Regelungen des havarierten EVU. Ansonsten darf nur bis zum nächsten Bahnhof mit maximal 20 km/h gefahren werden. **Unterbrochene Hauptluftleitung**

Begleitpersonal

Die Kommunikation ist nach Abschnitt 2 Absatz (9) und Absatz (11) herzustellen, wenn Begleitpersonal den Abtransport begleitet.

Vor dem Abtransport muss die Transportbereitschaft nach Abschnitt 2 hergestellt werden, wenn Fahrzeuge des Kran- oder Hilfszuges gemeinsam mit dem havarierten Fahrzeug abtransportiert werden.

Zugteile/ Fahrzeuge werden abgezogen

(4) Müssen Zugteile oder Fahrzeuggruppen abgezogen werden, damit der Kran- oder Hilfszug arbeiten kann, legen

a) die Betriebszentrale oder der Notfallmanager die Betriebsstelle für das Abstellen der Zugteile fest,

b) der Notdienst des havarierten EVU in Abstimmung mit dem Notfallmanager fest, ob zur Havariestelle das Triebfahrzeug zurückkehrt, nur der Triebfahrzeugführer zurückkehrt oder ein weiterer Triebfahrzeugführer des havarierten EVU geschickt wird.

Nutzung Tfz des havarierten EVU

(5) Das Abschleppen des havarierten Fahrzeugs bis zur nächsten betrieblich geeigneten Betriebsstelle, die von der Betriebszentrale oder dem Notfallmanager festgelegt wird, erfolgt nach den Regelungen des havarierten EVU. Dort wird grundsätzlich das Fahrzeug ausgesetzt und gesichert.

Hinweis:
Der Weitertransport havarierter Fahrzeuge erfolgt nach den Regelungen des havarierten EVU.

Nutzung Tfz des helfenden EVU

(6) Muss zum Abziehen von Zugteilen oder Fahrzeuggruppen sowie zum Abtransport des havarierten Fahrzeugs das Triebfahrzeug des helfenden EVU genutzt werden, gilt:

a) Ein Triebfahrzeugführer des havarierten EVU begibt sich zum führenden Triebfahrzeug.

Einweisung des Tf

b) Der Triebfahrzeugführer des helfenden EVU weist den Triebfahrzeugführer des havarierten EVU vor dem Betreten des Triebfahrzeugs ein, insbesondere in Maßnahmen zur Unfallverhütung, die Bedienung der Bremse und das Sichern des Triebfahrzeugs gegen unbeabsichtigte Bewegung.

verantwortlicher Tf für Abtransport

c) Der Triebfahrzeugführer des havarierten EVU wird zum verantwortlichen Triebfahrzeugführer. Der Triebfahrzeugführer des helfenden EVU unterstützt den Triebfahrzeugführer des havarierten EVU bei der Zugvorbereitung, dem Herstellen der Fahrbereitschaft und dem Abtransport havarierter Fahrzeuge.

4 Schäden an Fahrzeugen des Kran- oder Hilfszugs

Information des Begleitpersonals

(1) Wenn der Triebfahrzeugführer während der Rangier- oder Zugfahrt Schäden an den Fahrzeugen des Kran- oder Hilfszuges feststellt oder vermutet, informiert er umgehend das Begleitpersonal.

Entscheidung über Einsatzfähigkeit

(2) Das Begleitpersonal informiert umgehend die Stelle, die auf dem Deckblatt des Fahrzeugbegleitbuchs angegeben ist, und entscheidet über die weitere Einsatzfähigkeit des schadhaften Fahrzeugs.

❑

1 Fahrzeugbeschreibung

Fahrzeugnummer	99 80 9370 xxx-y		
Achsen	4		
Länge über Puffer	18,3 m		
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h		
Gesamtgewicht (mit Ladung)	54 t		
Bremsgewicht	max. 54 t		
Bremsbauart	KE-GP-A Ⓚ	bodenbedienbare Feststellbremse	(H)

2 Unverbindliche Musterwagenliste

Wagenliste Datum _____

a	b	c
Zugnummer(n)	Name	Zugführer ab Zugnummer/Betriebsstelle

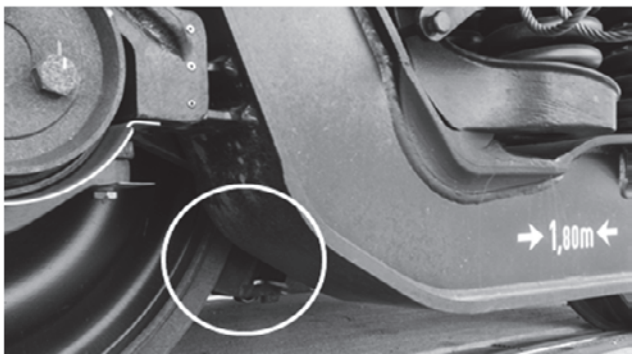
1a	1b	1c	1d	1e	2	3a	3b	4		5a	5b	6a	6b	6c	6d	6e	7			8	9	10
Wagennummer					Gattungs-buchstaben	Achsen		Länge über Puffer		Gewicht der Ladung	Gesamt-gewicht	Bremsgewicht					Sitzplätze		Ordnungs-nummer	Versand-bahnhof	Bestimmungs-bahnhof	Bemerkungen
						beladen	leer					R + Mg	R rot	R weiß	P	G	1.	2.				
1+2	3+4	5–8	9–11	12				m	½	t	t						Richt-/Kennzahl					
99	*80*	*9370*	*xxx*	*y*	–	*4*	–	*18*	*3*	–	*54*	–	–	–	*54*	*54*	–	–	–			*(H), Ⓚ*

3 Informationen zur Bremse

Die Radsätze des EHG-Tragwagens werden auf den Innenseiten der Drehgestelle mit Verbundstoff-Bremsklotzsohlen gebremst.

Der Bremsprobeberechtigte muss bei der Prüfung seitlich von unten am Drehgestellrahmen vorbei schauen, um feststellen zu können, ob die Bremssohlen angelegt oder gelöst sind.

Diese Prüfung muss nur an einem Radsatz je Drehgestell ausgeführt werden.



4 Unverbindlicher Musterbremszettel

Bremszettel Datum .....

a Zugnummer(n)	b ab Betriebsstelle

1	2	3	4	5	6
	Zeile	Bezeichnung	Wagenzug	arbeitende Trieb-fahrzeuge	Gesamtzug
Angaben für Reise- und Güterzüge	1	Gewicht [t]	54		
	2	Bremsgewicht [t]	54		
	3	Zahl der Achsen	4		
	4	Mindestbremshundertstel			
	5	Vorhandene Bremshundertstel: Zeile 2, Sp. 6 × 100 / Zeile 1, Sp. 6			
	6	Fehlende Bremshundertstel			*)
	7	Nummer des letzten Fahrzeuges			
	8	Zahl der einlösigen Bremsen	—		
	9	Zahl der mehrlösigen Bremsen	1		
	10	Zahl der Bremsen mit (D)	—		
	11	Zahl der Bremsen mit (K), (L) und (LL)	1		
	12	Zahl der Matrossow-Bremsen	—		
	13	Länge [m]	18,3		
	14	Zahl der gebremsten Achsen			
	15	Zahl der erforderlich gebremsten Achsen: Zeile 3, Sp. 4 x 9 / 10			
	16	Zulässige Geschwindigkeit ist niedriger als die des Zuges gemäß Fahrplanangaben	nein / ja ..... km/h *)	nein / ja ..... km/h *)	nein / ja ..... km/h *)
Angaben für Reisezüge	21	NBÜ/ep-Bremsen an allen Fahrzeugen im Wagenzug vorhanden	nein / ja		
	22	Notbremsüberbrückung wirksam	nein / ja		
	23	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit: den Kennbuchstaben h, z oder ee	nein / ja		
	24	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit: den Kennbuchstaben n oder y	nein / ja		
	25	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit: TB-6	nein / ja		
	26	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit:	nein / ja		
	27	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit: „o. Zub"	nein / ja		
	28	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit: dem Kennbuchstaben a	nein / ja		
	29	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit:	nein / ja		
Angaben für Güterzüge	31	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern	nein / ja		
	32	.....	nein / ja		

nicht Zutreffendes schräg durchstreichen

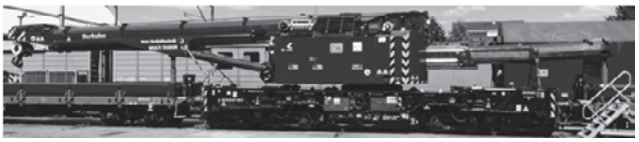
Bremszettel ausgefertigt (Name) .....

*) betriebsleitende Stelle des EIU verständigen

Wenn der Triebfahrzeugführer des helfenden EVU den Bremszettel nach obigem Muster anwenden darf, ergänzt er die im Muster grau hinterlegten Felder. Andernfalls dienen die Informationen auf dem übergebenen Vordruck dem Triebfahrzeugführer für die Bremsberechnung nach den Regelungen des helfenden EVU.

❑

1 Fahrzeugbeschreibungen (100 t Kran als Beispiel)

Schutzwagen			
Fahrzeugnummer	99 80 9370 xxx-y		
Achsen	4		
Länge über Puffer	19,9 m		
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h		
Gesamtgewicht (mit Ladung)	54 t		
Bremsgewicht	52 t		
Bremsbauart	KE-GP	Bodenbedienbare Feststellbremse	(H)
Kran KRC 910			
Fahrzeugnummer	99 80 9471 xxx-y		
Achsen	8		
Länge über Puffer	13,0 m		
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h		
Gesamtgewicht (mit Ladung)	104 t		
Bremsgewicht	106 t		
Bremsbauart	KE-GP mZ Ⓓ	Bodenbedienbare Feststellbremse	(H)
Materialwagen			
Fahrzeugnummer	99 80 9370 xxx-y		
Achsen	4		
Länge über Puffer	19,9 m		
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h		
Gesamtgewicht (mit Ladung)	47 t		
Bremsgewicht	44 t		
Bremsbauart	KE-GP	Bodenbedienbare Feststellbremse	(H)
Schlafeinheit			
Fahrzeugnummer	99 80 9370 xxx-y		
Achsen	4		
Länge über Puffer	18,3 m		
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h		
Gesamtgewicht (mit Ladung)	48,7 t		
Bremsgewicht	max. 48 t		
Bremsbauart	KE-GP-A Ⓚ	Bodenbedienbare Feststellbremse	(H)

Wohneinheit			
Fahrzeugnummer	99 80 9379 xxx-y		
Achsen	4		
Länge über Puffer	25,8 m		
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h		
Gesamtgewicht (mit Ladung)	65,2 t		
Bremsgewicht	max. 55 t		
Bremsbauart	KE-GP-A Ⓚ	Bodenbedienbare Feststellbremse	(H)

2 Unverbindliche Musterwagenliste

Wagenliste Datum _____

a	b	c
Zugnummer(n)	Name	Zugführer ab Zugnummer/Betriebsstelle

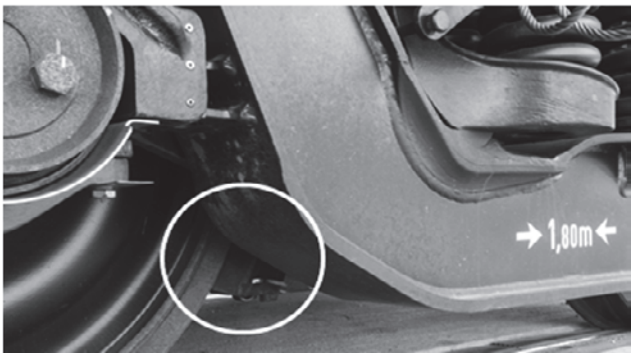
1a	1b	1c	1d	1e	2	3a	3b	4		5a	5b	6a	6b	6c	6d	6e	7			8	9	10
Wagennummer					Gattungs-buchstaben	Achsen		Länge über Puffer		Gewicht der Ladung	Gesamt-gewicht	Bremsgewicht					Sitzplätze		Ordnungs-nummer	Versand-bahnhof	Bestimmungs-bahnhof	Bemerkungen
						beladen	leer					R + Mg	Ⓡ / R		P	G	1.	2.				
1+2	3+4	5–8	9–11	12				m	1/10	t	T		rot	weiß			Richt-/Kennzahl					
99	80	9370	xxx	y		4	–	19	9	–	54	–	–	–	52	52	–	–	–			(H)
99	80	9471	xxx	y		–	8	13	0	–	104	–	–	–	106	106	–	–	–			(H)
99	80	9370	xxx	y		4	–	19	9	–	47	–	–	–	44	44	–	–	–			(H)
99	80	9370	xxx	Y		4	–	18	3	–	49	–	–	–	48	48	–	–	–			(H), Ⓚ
99	80	9379	xxx	y		4	–	25	6	–	65	–	–	–	55	55	–	–	–			(H), Ⓚ
		gesamt:				16	8	96	7		319				305	305						

3 Informationen zur Bremse

Die Radsätze der Tragwagen für die Wohn- und Schlafeinheit werden auf den Innenseiten der Drehgestelle mit Verbundstoff-Bremsklotzsohlen gebremst.

Der Bremsprobeberechtigte muss bei der Prüfung seitlich von unten am Drehgestellrahmen vorbei schauen, um feststellen zu können, ob die Bremssohlen angelegt oder gelöst sind.

Diese Prüfung muss nur an einem Radsatz je Drehgestell ausgeführt werden.



4 Unverbindlicher Musterbremszettel

Bremszettel Datum .....

a Zugnummer(n)	b ab Betriebsstelle

1	2	3	4	5	6
	Zeile	Bezeichnung	Wagenzug	arbeitende Trieb-fahrzeuge	Gesamtzug
Angaben für Reise- und Güterzüge	1	Gewicht [t]	*319*		
	2	Bremsgewicht [t]	*305*		
	3	Zahl der Achsen	*24*		
	4	Mindestbremshundertstel			
	5	Vorhandene Bremshundertstel: Zeile 2, Sp. 6 × 100 / Zeile 1, Sp. 6			
	6	Fehlende Bremshundertstel			*)
	7	Nummer des letzten Fahrzeuges			
	8	Zahl der einlösigen Bremsen	—		
	9	Zahl der mehrlösigen Bremsen	*5*		
	10	Zahl der Bremsen mit (D)	*1*		
	11	Zahl der Bremsen mit (K), (L) und (LL)	*2*		
	12	Zahl der Matrossow-Bremsen	—		
	13	Länge [m]	*97,0*		
	14	Zahl der gebremsten Achsen			
	15	Zahl der erforderlich gebremsten Achsen: Zeile 3, Sp. 4 x 9 / 10			
	16	Zulässige Geschwindigkeit ist niedriger als die des Zuges gemäß Fahrplanangaben	nein / ja ..... km/h *)	nein / ja ..... km/h *)	nein / ja ..... km/h *)
Angaben für Reisezüge	21	NBÜ/ep-Bremsen an allen Fahrzeugen im Wagenzug vorhanden	nein / ja		
	22	Notbremsüberbrückung wirksam	nein / ja		
	23	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit: den Kennbuchstaben **h**, **z** oder **ee**	nein / ja		
	24	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit: den Kennbuchstaben **n** oder **y**	nein / ja		
	25	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit: „**TB 0**"	nein / ja		
	26	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit:	nein / ja		
	27	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit: „**o. Zub**"	nein / ja		
	28	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit: dem Kennbuchstaben **a**	nein / ja		
	29	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit:	nein / ja		
Angaben für Güterzüge	31	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern	nein / ~~ja~~		
	32	.....	nein / ~~ja~~		

nicht Zutreffendes schräg durchstreichen

Bremszettel ausgefertigt (Name) .....

*) betriebsleitende Stelle des EIU verständigen

VBRW.4312V01 Bremszettel

Wenn der Triebfahrzeugführer des helfenden EVU den Bremszettel nach obigem Muster anwenden darf, ergänzt er die im Muster grau hinterlegten Felder. Andernfalls dienen die Informationen auf dem übergebenen Vordruck dem Triebfahrzeugführer für die Bremsberechnung nach den Regelungen des helfenden EVU.

zur Modulübersicht

1 Verhaltensgrundsätze

(1) Bei Unfällen, Bränden und Störungen ist ruhig und besonnen zu handeln. Es ist darauf zu achten, dass man sich nicht selbst gefährdet. Gefährdete Personen sind nach Möglichkeit zu warnen.

Ruhe, Besonnenheit, Eigenschutz, Warnen

2 Gefährliche Ereignisse melden

(1) Alle Meldungen zu gefährlichen Ereignissen sind eilig.

Grundsatz

(2) Die Ereignismeldung muss eindeutig und möglichst kurz sein. Abkürzungen von Orts- und Bahnhofsnamen sind nicht anzuwenden.

Eindeutigkeit und Abkürzungen

(3) Die erste Meldung darf nicht durch Feststellung von Einzelheiten verzögert werden; erforderlichenfalls ist sie durch weitere Meldungen zu ergänzen.

Erste Meldung

(4) Ist ein gefährliches Ereignis eingetreten, so ist so schnell wie möglich über Funk oder Fernsprecher an die Unfallmeldestelle des EIU eine Ereignismeldung abzugeben.

Unfallmeldestelle des EIU verständigen

(5) Anschließend ist die Meldung an die Meldestelle des EVU zu geben.

Meldestelle des EVU verständigen

DBINFRA.1101Z01

3 Besonderheiten bei elektrifizierter Infrastruktur

(1) Werden betriebsgefährdende Zustände an der Fahrleitung oder an elektrischen Triebfahrzeugen festgestellt, so sind die Unfallmeldestelle des EIU und die auftraggebende Stelle unverzüglich zu unterrichten.

Melden

DBINFRA.1101Z01

(2) Es ist dafür zu sorgen, dass die Fahrleitung – soweit notwendig – möglichst bald ausgeschaltet und bahngeerdet (mit dem Rückleiter verbunden) wird; bis dahin sind Personen vor der Annäherung an unter Spannung stehende Teile zu warnen.

Fahrleitung ausschalten und bahnerden

(3) Herabhängende Oberleitungsteile dürfen nicht berührt werden. Menschen und Tiere sind fernzuhalten.

Herabhängende Oberleitungsteile

(4) Feuerlöscharbeiten in der Nähe elektrischer Anlagen und elektrischer Fahrzeuge dürfen nur mit dafür geeigneten Spezialfeuerlöschern oder nach Ausschaltung und Erdung der unter Spannung stehenden Teile durchgeführt werden.

Feuerlöscharbeiten

(5) Bei einer den Erdboden berührenden elektrischen Leitung führt auch das Erdreich um den Berührungspunkt gefährliche Spannung („Spannungstrichter“).

Elektrische Leitung berührt Erdboden

Das Erdreich im Umkreis von 10 m darf daher so lange nicht berührt oder betreten werden, bis die unter Spannung stehende Leitung ausgeschaltet und bahngeerdet (mit dem Rückleiter verbunden) ist.

Personen, die sich innerhalb des Bereiches von 10 m befinden, müssen diesen wegen der gefährlichen Schrittspannung mit kleinen Schritten verlassen.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Verunglückte

(6) Steht bei Unfällen durch den elektrischen Strom ein Verunglückter noch mit unter Spannung stehenden Teilen in Verbindung, ist die Spannung unverzüglich abzuschalten und das Bahnerden (mit dem Rückleiter verbinden) der aktiven Teile zu veranlassen. Verunglückte Personen dürfen nicht berührt werden.

Gegenstände

(7) Gegenstände, die an der Fahrleitung anliegen, dürfen nicht berührt werden.

Fahrleitung berührt den Wagenkasten

(8) Berührt die Fahrleitung den Wagenkasten eines Fahrzeuges dürfen

– sich Personen von außen dem Fahrzeug nicht nähern oder dieses berühren,

und

– Personen, die sich im Fahrzeug aufhalten, dieses nicht verlassen,

solange nicht die aktiven Teile ausgeschaltet und bahngeerdet (mit dem Rückleiter verbunden) sind.

Muss das Fahrzeug vor dem Ausschalten der Fahrleitung evakuiert werden (z. B. bei einem Fahrzeugbrand), ist abzuspringen.

Das Fahrzeug darf nach dem Abspringen nicht mehr berührt werden.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

4 Maßnahmen bei Bränden

Handlungskonzept

(1) Folgende Handlungen sind auszuführen, um die Ausbreitung von Bränden zu vermeiden:

- Anhalten
  - Schnellstmöglich an einer Stelle anhalten, die als nicht brandgefährdet erscheint und die Evakuierung sowie die Hilfeleistung ermöglicht
  - Wenn möglich, die Überbrückung der Fahrgastnotbremse nutzen
- Alarmieren
  - Nothaltauftrag geben
  - Weitere anwesende Mitarbeiter informieren und zur Unterstützung anfordern
- Anlagen ausschalten, die den Brand möglicherweise hervorrufen oder verstärken
  - Krafterzeugungsanlage abstellen, sofern dies technisch möglich ist
  - Stromabnehmer senken
  - Klimaanlage, Belüftung oder Zugsammelschiene ausschalten
  - Batteriehauptschalter ausschalten, wenn die Stromversorgungsanlage die Brandursache sein könnte
- Brand abwehren/bekämpfen
  - Der eigenen Sicherheit und der Sicherheit der Reisenden bzw. mitfahrender Personen Vorrang einräumen (Menschenschutz geht vor Sachschutz)
  - Vorhandene Einrichtungen bzw. Geräte des Brandschutzes oder der Brandbekämpfung nutzen
  - Brandbekämpfung auf Brände in der Entstehungsphase im unmittelbaren Arbeitsbereich (z. B. Führerraum, Laufwerk, Fahrgastbereich) beschränken
  - Auf den Handfeuerlöschern angegebene Verhaltensvorgaben und Hinweise beachten (z. B. Verwendungsverbote, erforderliche Mindestabstände)
  - Feuerlöscharbeiten in der Nähe elektrischer Anlagen und elektrischer Fahrzeuge nur mit dafür geeigneten Feuerlöschern oder nach Ausschaltung und Erdung bzw. Bahnerdung der unter Spannung stehenden Teile durchführen
  - Türen und Fenster geschlossen halten und berücksichtigen, dass beim Öffnen von Türen die Bildung einer Stichflamme möglich ist
  - Sachwerte schützen

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Schutz vor Gefahren des Brandes

(2) Zum Schutz vor den Gefahren des Brandes muss das Personal *

- rauchbelastete Räume oder Raumteile wegen Lebensgefahr verlassen, * *
- Wagen oder Bereich mit der Brandstelle sofort räumen und nicht an der Brandbekämpfung beteiligte Personen in benachbarte Wagen oder andere vor dem Brand geschützte Bereiche bringen, * * * *
- falls der Brand nicht gelöscht werden kann – die Selbstrettung durchführen. * *

Ansprechpartner für Rettungsdienste

(3) Soweit möglich soll sich das Zugpersonal am Ereignisort als Ansprechpartner z. B. für Rettungsdienste zur Verfügung halten.

5 Freiwerden von gefährlichen Gütern

Verhaltensgrundsätze

DB.4940 4 (3)

(1) Werden gefährliche Güter frei oder droht ein Austritt, sind folgende Verhaltensgrundsätze zu beachten:

- Stoff nicht berühren und nicht einatmen,
- Sicherheitszone gegen Windrichtung oder quer zur Windrichtung verlassen,
- soweit Kleidung kontaminiert wurde, diese ausziehen,
- Zündquellen vermeiden, insbesondere Rauchen einstellen, keine elektronischen Zigaretten oder ähnliche Geräte ohne Ex-Kennzeichnung verwenden, keine elektrischen Ausrüstungen bedienen (auch keine Schalthandlungen an Fahrzeugen oder Oberleitungsanlagen),
- Erstmaßnahmen zur Abwendung weiterer Gefahren ergreifen (z. B. Anhalten von Fahrzeugen, Fernhalten von Menschen),
- Sicherheitszone absperren,
- Angaben in den Schriftlichen Weisungen gemäß RID sowie ggf. weitere stoffspezifische Sicherheitshinweise in den Begleitpapieren beachten.

Bei allen Maßnahmen ist die eigene Sicherheit zu beachten. Der Schutz von Menschen hat Vorrang vor allen anderen Maßnahmen. *

Beförderungspapiere mitnehmen

(2) Beim Verlassen des Zuges sind die vorhandenen Beförderungspapiere für gefährliche Güter mitzunehmen, soweit dieses ohne zusätzliche Gefahren möglich ist.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

(3) Unregelmäßigkeiten bei Gefahrguttransporten sind so schnell wie möglich an die Unfallmeldestelle des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (z. B. Fahrdienstleiter) und an die auftraggebende Stelle zu melden, damit von dort weitere geeignete Maßnahmen eingeleitet werden können.

Meldung

DBINFRA.1101Z01

Es sind möglichst folgende Angaben mitzuteilen:

- Schadensereignis (z. B. Undichtigkeit, Brand),
- Gefahrgutumschließung (z. B. Kesselwagen),
- Fahrzeugnummer,
- Stellung im Fahrzeugverband,
- Lage und Größe der Leckage,
- Austrittsmenge (z. B. Tropfen, Strahl oder gesamter Tankinhalt),
- orangefarbene Kennzeichnung (Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr und die UN-Nummer),
- Nummer der Gefahrzettel/Großzettel (Placards),
- Nähe zu besonders gefährdeten Objekten (z. B. Wohnhäuser).

(4) Bei der Beförderung gefährlicher Güter sind Versandstücke sowie Kleincontainer mit Gefahrzetteln gekennzeichnet. Wagen und Ladeeinheiten sind mit Großzetteln (Placards) und ggf. mit einer orangefarbenen Tafel versehen.

Kennzeichnung der Gefahr

Die Gefahrzettel/Großzettel (Placards) enthalten in der oberen Hälfte ein Symbol als Hinweis der maßgeblichen Gefahr oder die Nummer der Unterklasse. Im unteren Teil ist die Nummer der Klasse eingetragen. Entsprechend den Stoffeigenschaften können mehrere Gefahrzettel/Großzettel angebracht sein. Erläuterungen zu den Gefahreigenschaften der Klassen sind u. a. in den Schriftlichen Weisungen gemäß RID enthalten.

Beispiel:



entzündbare flüssige Stoffe
Symbol für Brand-/Explosionsgefahr

Klasse 3

Auf der orangefarbenen Tafel ist im oberen Teil die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr angegeben. Die Verdoppelung einer Ziffer weist auf die Zunahme der Gefahr hin. Wenn der Buchstabe „X“ vorangestellt ist, reagiert der Stoff in gefährlicher Weise mit Wasser. Im unteren Teil ist die vierstellige UN-Nummer angegeben.

Beispiel Benzin:



verdoppelte Ziffer der Gefahr, da leicht entzündbarer flüssiger Stoff (Flammpunkt unter 23 °C)

UN-Nummer 1203 steht für Benzin oder Ottokraftstoff

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Kennzeichnung begrenzte Mengen

(5) Mit dem abgebildeten Kennzeichen wird die Beförderung von begrenzten Mengen gefährlicher Güter (Kleinverpackungen) gekennzeichnet, wobei verschiedene Stoffe mit unterschiedlichen Gefahreigenschaften enthalten sein können. Wagen und Ladeeinheiten werden bei der Beförderung von begrenzten Mengen mit dem Kennzeichen versehen. Wenn die Bruttogesamtmenge je Wagen oder Ladeeinheit 8 t nicht überschreitet, darf auf das Kennzeichen verzichtet werden.



Kennzeichnen für begrenzte Mengen
(Größe analog Gefahrzettel/Großzettel)

Radioaktive Stoffe

DBINFRA.1101Z01

(6) Bei radioaktiven Stoffen ist ein längerer Aufenthalt in der Nähe solcher Wagen zu vermeiden. Beschädigungen an derartigen Wagen, sind unverzüglich an die auftraggebende Stelle zu melden.

Beispiel:



Großzettel (Placard) Nr. 7D

Betriebsstoffe

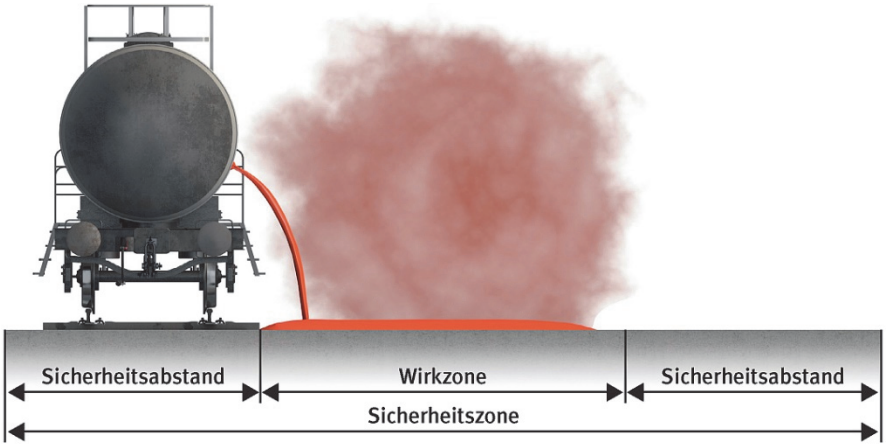
(7) Betriebsstoffe in Fahrzeugen (z. B. Dieselkraftstoff, Öl, Batteriesäure) sind nicht als Gefahrgut gekennzeichnet, da sie nicht als Gefahrgut im Sinne des RID gelten. Die Gefahren sind in den Einsatzmerkblättern des Fahrzeuges erläutert. Beim Freiwerden der Betriebsstoffe gelten die Verhaltensgrundsätze sinngemäß.

Sicherheitszone ermitteln

Ergänzung

DB.8581 5 (12)

(8) Die Sicherheitszone (S) ist die Wirkzone (W) zuzüglich des erforderlichen Sicherheitsabstands. Die Wirkzone ist der Bereich oberhalb der mit Flüssigkeit überdeckten Fläche oder bei flüchtigen Stoffen der Bereich, in dem sich das gefährliche Gas- bzw. Dampf-, Luftgemisch ausbreitet.



Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Folgende Sicherheitsabstände werden mindestens empfohlen, sofern die Stoffe nicht brennen:

Stoffeigenschaften (Klasse)	Sicherheitsabstand (Mindestmaß)
Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff (Klasse 1) 	Bei Unterklasse 1.1, 1.2, 1.3, 1.5 und 1.6: 300 m
	Bei Unterklasse 1.4: 25 m
Gas (Klasse 2) 	Bei schleichendem oder geringem Austritt: 20 m (z. B. undichte Ventile, Flansche)
	Bei starkem Austritt: 30 m (z. B. abgerissenes Ventil, Kollision)
Entzündbare flüssige Stoffe (Klasse 3) 	5 m (z. B. UN 1203 Benzin)
Giftige Stoffe (Klasse 6.1) Ätzende Stoffe (Klasse 8) 	20 m
Radioaktive Stoffe (Klasse 7) 	gemäß Vorgaben im Sicherungsplan des EVU
Sonstige gefährliche Stoffe (Klassen 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2 und 9) 	5 m

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

Brandfall

(9) Im Brandfall von Tanks ist die Sicherheitszone wegen der Gefahr des Berstens weiter auszudehnen.

Örtliche Verhältnisse und Witterung

(10) Besondere örtliche Verhältnisse (Einschnitte, Tunnel usw.) sowie Witterungseinflüsse können die Größe der Sicherheitszone beeinflussen. Hierbei ist zu beachten, dass die größere Gefahr in Windrichtung besteht und sich durch die Windstärke ändern kann.

Gefahrgut nicht eindeutig bekannt

(11) Kann anhand der Kennzeichnung am betroffenen Fahrzeug bzw. der Sendung und den Angaben im Beförderungspapier die Gefahrgutart nicht eindeutig ermittelt werden, so ist bis zu deren Klärung von der größtmöglichen Gefahr auszugehen.

Ergänzung *

❒

Betriebsregelwerk EVU (BRW) - Lizenz für EVU der DB AG - Verwendung nur gemäß Nutzungsbedingungen – Alle Rechte vorbehalten

zu BRW.8581

5 Freiwerden von gefährlichen Gütern

Ergänzung:

Sicherheitszone ermitteln

(8) Die Sicherheitszone ist entsprechend den gegebenen Möglichkeiten abzusperren und zu sichern. Dritte sind fernzuhalten und zu warnen.

Erste Hilfe

(12) Die Rettung der Verletzten oder Bewusstlosen aus der Sicherheitszone nach BRW.8581 Abschnitt 5 Absatz (8) und das Leisten von erster Hilfe ist die erste wichtige Aufgabe der Helfer. Beim Bergen von Verletzten oder Bewusstlosen ist immer der Selbstschutz zu beachten.

Verbleib am Ereignisort

(13) Der meldende Mitarbeiter verbleibt am Ereignisort (außerhalb der Sicherheitszone) und unterrichtet den Notfallmanager, den Notdienst des EVU bzw. die Feuerwehr bei Eintreffen am Ereignisort.

Schnellinformation

(14) Als Leitfaden zum schnellen Erkennen der Gefahren, die von einem nach RID gekennzeichneten Gut (Gefahrzettel/Großzettel (Placards), zusätzliche Kennzeichnung und/oder orangefarbene Tafel) ausgehen können, dient der als 424.0003V01 vorliegende Vordruck Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn . Er dient zur Schnellinformation und zeigt allgemeine Sofortmaßnahmen auf, die zum Selbstschutz und zur Verhinderung der Ausbreitung von Gefahren unerlässlich sind.

❑

zur Modulübersicht

Wagenliste

Datum _____

a	b	c
Zugnummer(n)	Zugführer Name	ab Zugnummer/Betriebsstelle

1a	1b	1c	1d	1e	2	3a	3b	4		5a	5b	6a	6b	6c	6d	6e	7			8	9	10
Wagennummer					Gattungsbuchstaben	Achsen		Länge über Puffer		Gewicht der Ladung	Gesamtgewicht	Bremsgewicht					Sitzplätze		Ordnungsnummer	Versandbahnhof	Bestimmungsbahnhof	Bemerkungen
						beladen	leer					R + Mg	Ⓡ/R rot	R weiß	P	G	1.	2.				
1+2	3+4	5–8	9–11	12				m	1/10	t	t						Richt-/Kennzahl					

zur Modulübersicht

Bremszettel Datum .....

a	b
Zugnummer(n)	ab Betriebsstelle

1	2	3		4	5	6
	Zeile	**Bezeichnung**		**Wagenzug**	**arbeitende Trieb-fahrzeuge**	**Gesamtzug**
Angaben für Reise- und Güterzüge	1	Gewicht [t]				
	2	Bremsgewicht [t]				
	3	Zahl der Achsen				
	4	Mindestbremshundertstel				
	5	Vorhandene Bremshundertstel	$\frac{\text{Zeile 2, Sp. 6} \times 100}{\text{Zeile 1, Sp. 6}}$			
	6	Fehlende Bremshundertstel				*)
	7	Nummer des letzten Fahrzeuges				
	8	Zahl der einlösigen Bremsen				
	9	Zahl der mehrlösigen Bremsen				
	10	Zahl der Bremsen mit Ⓓ				
	11	Zahl der Bremsen mit Ⓚ, Ⓛ und Ⓛⓛ				
	12	Zahl der Matrossow-Bremsen				
	13	Länge [m]				
	14	Zahl der gebremsten Achsen				
	15	Zahl der erforderlich gebremsten Achsen	$\frac{\text{Zeile 3, Sp. 4 x 9}}{10}$			
	16	Zulässige Geschwindigkeit ist niedriger als die des Zuges gemäß Fahrplanangaben		nein / ja ..... km/h *)	nein / ja ..... km/h *)	nein / ja ..... km/h *)
Angaben für Reisezüge	21	NBÜ/ep-Bremsen an allen Fahrzeugen im Wagenzug vorhanden		nein / ja	nicht Zutreffendes schräg durchstreichen	
	22	Notbremsüberbrückung wirksam		nein / ja		
	23	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit	den Kennbuchstaben **h**, **z** oder **ee**	nein / ja		
	24		den Kennbuchstaben **n** oder **y**	nein / ja		
	25		„**TB 0**“	nein / ja		
	26		.....	nein / ja		
	27	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit	„**o. Zub**“	nein / ja		
	28		dem Kennbuchstaben **a**	nein / ja		
	29		.....	nein / ja		
Angaben für Güterzüge	31	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern		nein / ja		
	32	.....		nein / ja		

Bremszettel ausgefertigt
(Name) .....

*) betriebsleitende Stelle des EIU verständigen

VBRW.4312V01 Bremszettel

zur Modulübersicht

Meldezettel Zugvorbereitung für Zug _____ am _____

Zugnummer | Datum des Verkehrstages

_____ _____

Betriebsstelle | Gleis

Angaben zum Zug [1)]

Beförderungspapiere bzw. Beförderungs- und Begleitpapiere liegen vollzählig vor: ☐ in elektronischer Form ☐ in Papierform ☐ in elektronischer und zusätzlich in Papierform oder ☐ Zug verkehrt ohne Beförderungs-/Begleitpapiere	☐ Beförderungsanordnung(en) vollzählig ☐ Zug verkehrt mit Dauer-Beförderungsanordnung (Mitgabe der Befo nicht erforderlich bei aS-, KV- und AK-Zügen) ☐ Zug verkehrt ohne Beförderungsanordnung(en)
Nummer des ersten Fahrzeuges des Wagenzuges	Nummer des letzten Fahrzeuges des Wagenzuges

Angaben zum Zug bestätigt _____

Name (Druckschrift)

Durchgeführte Tätigkeiten der Zugvorbereitung

Tätigkeit	Auftrag [2)]	Datum (TT.MM.JJJJ)	Uhrzeit (HH:MM)	Name (Druckschrift)
1. ordnungsgemäßer Kuppelzustand geprüft	☐			
2. wagentechnische Behandlung Stufe durchgeführt	☐			
3. volle Bremsprobe durchgeführt	☐			
4. Schlusssignal angebracht	☐			
5. Nummer der Beförderungsanordnung(en) dem Fahrdienstleiter mitgeteilt	☐			
6. Triebfahrzeug(e) gekuppelt	☐			
7. Sicherung gegen unbeabsichtigte Bewegung aufgehoben	☐			
8. vereinfachte Bremsprobe durchgeführt	☐			

Noch auszuführende Zusatzarbeiten für den Abschluss der Zugvorbereitung

Lfd. Nr.	Auftrag	Erledigt (Name)

[1)] Zutreffendes ankreuzen
[2)] Ankreuzen, sofern noch Zusatzarbeiten auszuführen sind, und diese im unteren Teil eintragen

zur Modulübersicht

Personalnummer:
(8-stellig, nur Ziffern)

eFAkte

Auftrag zum Erwerb/Wiedererwerb[1] der Strecken-/Bahnhofskenntnis[1] Nr. .....

Herr/Frau[1] ..... wird beauftragt

☐[2] Streckenkenntnis von ..... über ..... nach .....[3]
☐[2] Bahnhofskenntnis in .....[3]

zu erwerben/wiederzuerwerben[1].

1. Art und Umfang

	Art des Erwerbs[2]	**Anzahl**[6]
☐	Mitfahrt im Führerraum	
☐	Fahren in Begleitung einer streckenkundigen Person (z. B. innerhalb der Erst- oder Ergänzungsausbildung)	
☐	Studium von Filmaufnahmen mit originalgetreuer Streckenabbildung[4]	
☐	Einsichtnahme in Merkblatt/Sonder-La[5]	X
☐	Simulatorfahrten mit originalgetreuer Streckenabbildung	
☐	Begehen der Infrastruktur	X

2. Nachweis der Mitfahrten im Führerraum

lfd. Nr.	**Datum**	**Zug-Nr.**	**Streckenabschnitt/Bahnhof**	**Unterschrift des anleitenden Tf**
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				

Datum der Ausstellung: .....

Unterschrift des Ausstellenden:

.....

Stempel der ausstellenden Stelle

Muster

Fachautor: Fernv.: H. Didszun; Tel.: (955) 59529; Regio: M. Jelitto; Tel.: (955) 42211 Gültig ab 13.12.2020

3. Erklärung des Tf

Ich habe den unter Abschnitt 1 und 2 genannten Erwerb/Wiedererwerb[1)] zur Strecken-/Bahnhofskenntnis[1)] einschließlich der Einsichtnahme in die betrieblichen Unterlagen (z. B. Fahrplan, Streckenbuch, La) ausgeführt und erkläre mich hiermit für strecken-/bahnhofskundig[1)].

Datum: .....

Unterschrift des Tf: .....

4. Bearbeitungsvermerk der ausstellenden Stelle[2)]

☐ Erworbene Strecken-/Bahnhofskenntnis[1)] in die EDV-Systeme eingegeben

☐ An den Tf eine aktualisierte Karte zur Selbstüberwachung der Strecken-/Fahrzeugkenntnis ausgegeben

☐ Auftrag zum Erwerb/Wiedererwerb[1)] der Strecken-/Bahnhofskenntnis[1)] sowie bisherige Karte zur Selbstüberwachung der Strecken-/Fahrzeugkenntnis

☐ zur Archivierung in der eFAkte an das Digitalisierungszentrum übergeben

☐ archiviert in[7)] .....

Datum: .....

Unterschrift des Bearbeiters: .....

❑

Muster

1) Nicht Zutreffendes streichen
2) Zutreffendes ankreuzen
3) Abkürzungen nach Ril 100 verwenden
4) Bezeichnung der Filmaufnahme(n) (z. B. Titel oder Nummer) eintragen
5) Name des Merkblatts/Name der Sonder-La eintragen
6) Anzahl der Erwerbsfahrten pro Art des Erwerbs eintragen; Gesamtzahl der Erwerbsfahrten für Ersterwerb siehe Ril 492.2755 Abschn. 2 Abs. 2, Gesamtzahl der Erwerbsfahrten für Wiedererwerb siehe Ril 492.2755 Abschn. 2 Abs. 3
7) Gilt nur für EVU, die den Auftrag zum Erwerb/Wiedererwerb der Strecken-/Bahnhofskenntnis sowie die Karte zur Selbstüberwachung der Strecken-/Fahrzeugkenntnis nicht in der eFAkte archivieren

Personalnummer:
(8-stellig, nur Ziffern)

eFAkte

Auftrag zum Erwerb von eingeschränkter Streckenkenntnis

Herr[1]:

Einsatzstelle:

wird hiermit beauftragt, ausschließlich durch Einsichtnahme in betriebliche Unterlagen, auf folgenden Streckenabschnitten eingeschränkte Streckenkenntnis zu erwerben:

lfd. Nr.	Mit eingeschränkter Streckenkenntnis zu befahrende Strecke[2]:		
	von	über	nach
1			
2			

Die eingeschränkte Streckenkenntnis ist durch Einsichtnahme in folgende betriebliche Unterlagen zu erwerben[3]:

☐ Fahrplanunterlagen

☐ Streckenbuch

☐ La/Sonder-La

☐ [4]

Datum der Ausstellung: Klicken Sie hier, um ein Datum einzugeben.

Unterschrift des Ausstellenden: .....

MUSTER

Stempel der ausstellenden Stelle

1) Zutreffendes auswählen
2) Abkürzungen nach Ril 100 verwenden
3) Zutreffendes ankreuzen
4) Bei Bedarf weitere betriebliche Unterlagen ergänzen

Erklärung des Tf
Ich bestätige, dass ich mich durch Einsichtnahme in die zur Verfügung gestellten betrieblichen Unterlagen mit der zu befahrenden Strecke vertraut gemacht habe und erkläre mich für eingeschränkt streckenkundig.

Über die besonderen Regelungen des Einsatzes mit eingeschränkter Streckenkenntnis, insbesondere dass beim Anfordern einer Fahrplan-Mitteilung infolge fehlender Bremshundertstel die Betriebszentrale unverzüglich auf die Fahrt mit eingeschränkter Streckenkenntnis hinzuweisen ist, wurde ich unterrichtet.

Datum: .....

Unterschrift des Tf: .....

Hinweise für den Triebfahrzeugführer zum Erwerb von eingeschränkter Streckenkenntnis

MUSTER

Definition „Eingeschränkte Streckenkenntnis“
Eingeschränkte Streckenkenntnis ist die allein durch Einsichtnahme in die betrieblichen Unterlagen erworbene Kenntnis über solche Besonderheiten der Strecke, welche der Triebfahrzeugführer als Ergänzung zu Signalen und Fahrplanunterlagen benötigt, um die Strecke eigenverantwortlich sicher und fahrplanmäßig befahren zu können.

Zulässigkeit
Fahrten mit eingeschränkter Streckenkenntnis können für Einmalfahrten und Sperrfahrten vom Eisenbahnunternehmen zugelassen werden.

Auf Strecken mit Zugleitbetrieb, mit signalisiertem Zugleitbetrieb bzw. auf Strecken mit Bahnhöfen ohne Ausfahrsignale sowie auf Steilstrecken ist das Fahren mit eingeschränkter Streckenkenntnis nicht zulässig.

Einmalfahrten
Einmalfahrten sind Überführungs- und Probefahrten sowie kurzfristig erforderliche Fahrten, die nicht regelmäßig durchgeführt werden.

Gültigkeit von eingeschränkter Streckenkenntnis
Zwischen dem Erwerb der eingeschränkten Streckenkenntnis und der jeweiligen Zugfahrt dürfen nicht mehr als 7 Tage liegen.

❑

Meldezettel Abstellung

Abgestellt in _____ (Betriebsstelle) _____ (Gleis)

Abgestellt am _____ (Datum) _____ (Uhrzeit)

Gewicht/Achsen _____ (Tonnen) **t** _____ (Achsen) **X** **Erstellt** _____ (Name (Druckschrift))

Erstes Fahrzeug (vier Endziffern)					**Letztes Fahrzeug** (vier Endziffern)				
			—					—	

Angaben zur Sicherung [1)] Zutreffendes ankreuzen

☐ Sicherung nur mit Druckluftbremse [1)]

☐ Sicherung nur mit Triebfahrzeug [1)]

Hemmschuhe Radvorleger[1)]	Feststell-bremsen [1)]	Lastwechsel [1)]	**Fahrzeugnummer** (vier Endziffern)				
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	

Fortsetzung auf der Rückseite

Angaben zur Sicherung			[1] Zutreffendes ankreuzen				
Hemmschuhe Radvorleger[1]	Feststell-bremsen [1]	Lastwechsel [1]	**Fahrzeugnummer** (vier Endziffern)				
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	
☐	☐	☐				—	

VBRW.5351V01 Meldezettel Abstellung

Befehle 1 - 14

Triebfahrzeugführer Zug – Sperrfahrt – Sperrfahrt Kl – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt .....

Standort: ..... (km/Signal/Weiche) in Rgl/Ggl/Gl ..... (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)

1 **Sie dürfen** - in den / im Bf / Bft - auf der Abzw / Üst

..... weiterfahren - einfahren.

1.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.

2 **Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in**

Signal usw.	Bezeichnung / km	Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst

2.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.

3 **Sie dürfen aus dem Bf/Bft** ..... **ausfahren.**

3.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.

4 **Sie fahren auf dem Gegengleis von** ..... **bis** .....

5 **Sie** - fahren / schieben nach - **von** .....

in Richtung ..... **bis** ..... **und kehren zurück.**

5.1 Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis

5.2 Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis

6 **Sie dürfen vom Gegengleis**

ab km ..... auf der Abzw/Üst ..... **weiterfahren,**

ab km ..... auf der Abzw/Üst ..... **weiterfahren,**

ab km ..... in den Bf/Bft ..... **ein- und ausfahren,**

ab km ..... in den Bf/Bft ..... **einfahren.**

6.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.

7 **Sie müssen auf dem Gegengleis** - vor Signal Ne 1 / in Höhe des Esig/Bksig - .....

in km ..... des Bf/Bft / der Abzw/Üst ..... **halten.**

8 **Sie müssen** - zwischen Zmst ..... und Zmst .....

- im Bf/Bft / auf Abzw/Üst ..... **halten vor BÜ** in km .....

/km ..... /km ..... /km ..... /km ..... /km .....

Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.

9 **Schalten Sie die LZB von Zmst** ..... **bis Zmst** ..... **ab.**

10 **Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart** .....

10.1 Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

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

12 **Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:**

km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	auf Sicht					
	auf Sicht					
	auf Sicht					

12.1 Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an.....

12.2 Geben Sie bei Annäherung an den BÜ / RÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ / RÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte / RÜ-Mitte erreicht hat.

12.3 Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an.....

12.4 PZB - am .....sig ..... - in km ..... - ständig wirksam / unwirksam.

12.5 Warnen Sie Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1. Halten Sie an, wenn Personen das Gleis nicht verlassen.

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

12.7 Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1.

13 **Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen** ..... **und** ..... **entbunden.**

14 .....

.....

.....

.....

Übermittlungscode: .....

..... , ... , ...
(Ort) (Datum) (Uhr) (Minuten)

....
(Fahrdienstleiter) erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)

..... bei fmdl. Übermittlung: ☐ ZF / ☐ andere .....

Befehle 14.1 – 14.35 **Triebfahrzeugführer Zug – Sperrfahrt – Sperrfahrt Kl – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt** .....

Standort: ..... (km/Signal/Weiche) in Rgl/Ggl/Gl ..... (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)

14.1 **Rangieren im Bf/Bft** ..... **auf Einfahrgleis aus**

Richtung ..... über Signal Ra 10/

Einfahrweiche Nr. ..... **hinaus bis** ..... **Uhr erlaubt.**

14.2 **Sie fahren in ein** - besonders kurzes - **Stumpfgleis.**

14.3 **Sie fahren in ein Gleis mit verkürztem Einfahrweg.**

14.4 **Halten Sie an vor** - gestörtem - ..... (Signal usw.)
- auch bei Fahrtstellung -

14.5 **Fahren Sie bis zur gestörten** - LZB-Bk / ETCS-Bk -

.....

mit höchstens der im Fahrplan angegebenen Geschwindigkeit und halten dort auch - bei LZB-Fahrt / ETCS-Fahrterlaubnis - **an.**

14.6 **Bleiben Sie halten.**

14.7 **Sie dürfen Trittstufen in** ..... **nicht ausfahren.**

14.8 **Stellen Sie VMZ 200 von** ..... **bis** ..... **ein.**

14.9 **Sie dürfen sich aus der LZB entlassen.**

Übermittlungscode:.....

..... , ... , ...
(Ort) (Datum) (Uhr) (Minuten)

....
(Fahrdienstleiter) erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)

..... bei fmdl. Übermittlung: ☐ ZF / ☐ andere .....

14.35 **Befehl** ..... **ist zurückgezogen.**
(Übermittlungscode des zurückzuziehenden Befehls)

Übermittlungscode:.....

..... , ... , ...
(Ort) (Datum) (Uhr) (Minuten)

....
(Fahrdienstleiter) erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)

..... bei fmdl. Übermittlung: ☐ ZF / ☐ andere .....

Grund Nr.	Anlass für Befehl 12	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2
Gleisbelegung, Zugfolge		
1	Gleis kann besetzt sein	auf Sicht
2	Fahrzeuge im Gleis	auf Sicht
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs	auf Sicht
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis	30 km/h
5	Einfahrt in teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis	20 km/h
6	Kein Durchrutschweg	30 km/h
7	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört	auf Sicht
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren	40 km/h
Bahnübergänge, Reisendenübergänge, Spurrillen		
10	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert	20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt	30 km/h
12	Reisendenübergang nicht gesichert	5 km/h
Arbeiten, La		
20	Bauarbeiten	*)
21	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis	auf Sicht
22	Zustand nach Bauarbeiten	*)
23	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt	auf Sicht
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La	*)
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis	20 km/h und auf Sicht
Mängel an Bahnanlagen		
30	Mängel am Oberbau	*)
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis)	auf Sicht
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.)	auf Sicht
33	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel	auf Sicht
34	PZB-Streckeneinrichtung gestört	50 km/h
35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen	50 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert	5 km/h
37	Heißläuferortungsanlage / Festbremsortungsanlage gestört	200 km/h
38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich	*)
39	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert	auf Sicht
Besonderheiten am Zug		
40	Engstelle für Lü-Sendungen	10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen	*)
42	Spitzensignal unvollständig	40 km/h
43	Windwarnung	80 km/h

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben

Ausfüllanleitung

Allgemeine Regeln:

Gültiges im Feld vor der Befehlsnummer ankreuzen.

Nicht zutreffendes im Kopf und in angekreuzten Teilen schräg durchstreichen.

Besondere Regeln für diktierte Befehle:

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

Beim Diktieren eines Befehles 14.35 den zweiten Unterschriftenteil verwenden. Wenn beim Zurückziehen eines Befehles 14.1 – 14.9 der Standort des Zuges von den Angaben im Kopf der Rückseite abweicht, den Standort formlos an einer geeigneten Stelle vermerken.

Besondere Regeln für auszuhändigende Befehle:

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

Besondere Regeln für bestimmte Befehle:

Im **Befehl 2** in der 1. Spalte „Signal usw." eine der folgenden Abkürzungen verwenden:

(Höhe) Esig, Zsig, Asig, Sperrsig, Bksig, Sbk, Dksig, Ts 2, Sh 2, Ne 1, Ne 14, LZB-Bk, ETCS-Bk, ETCS-Halt, LZB-Nothalt

Im **Befehl 2** in die 2. Spalte „Bezeichnung / km" folgendes eintragen:

1. die Bezeichnung des Signals, der LZB-Bk, der ETCS-Bk, oder die kilometrische Lage der Stelle, an der der Zug vorbeifahren darf oder
2. die Bezeichnung des Signals, der LZB-Bk, der ETCS-Bk, der Stelle, oder die kilometrische Lage einer Stelle, an der der Zug unzulässig vorbeigefahren ist; bei ETCS-Betriebsart TR die Stelle, an der der Zug zum Halten gekommen ist.

Im **Befehl 2** in der 3. Spalte für Betriebsstellen die in der Kopfzeile dieser Spalte angegebenen Abkürzungen verwenden.

Im **Befehl 12** für Betriebsstellen, Kilometerangaben und Signale sinngemäß die für Befehl 2 vorgegebenen Abkürzungen und Begriffe verwenden.

Im **Befehl 12** in der 2. Spalte „auf Sicht" nur in benutzten Zeilen streichen, wenn das Fahren auf Sicht nicht erforderlich ist.

Im **Befehl 12** dürfen in einer Zeile eine oder mehrere Geschwindigkeitsbeschränkungen und der Auftrag, auf Sicht zu fahren, zusammengefasst werden, wenn sich diese auf denselben Abschnitt beziehen. In die erste Spalte dann die niedrigste Geschwindigkeit eintragen. Bei der Kombination von Geschwindigkeitsbeschränkungen und dem Auftrag, auf Sicht zu fahren, in Spalte 1 nur dann eine Geschwindigkeit eintragen, wenn diese kleiner ist als 40 km/h.

Im **Befehl 12** in der 7. Spalte die Grund-Nummer nach der Tabelle auf der Rückseite des Befehlsvordrucks eintragen. Wenn mehrere Geschwindigkeitsbeschränkungen bzw. der Auftrag, auf Sicht zu fahren, zusammengefasst sind, alle Gründe angeben. Bei Platzmangel oder bei Gründen, die nicht in der Tabelle angegeben sind, durch den Eintrag „s. Bef 14" auf Befehl 14 verweisen und die Gründe dort eintragen.

zur Modulübersicht

Fahrplan - Mitteilung

Triebfahrzeugführer - Zug - Sperrfahrt - Sperrfahrt Kl ..... am .....

Zuggattung/ Zuggattungsnummer	von	bis	über

☐ **1** **fahren Sie nach folgenden Fahrplanangaben:**

Buchfahrplan	Seite	Spalte, Linie, Zug	Betriebsstelle	Ankunft	Abfahrt	Besonderheiten/ Strukturnummer

Bei Ersatzfahrplan: Zulässige Geschwindigkeit ..... km/h

Bremsstellung .....

Bei Umleitung gelten die größte zulässige Geschwindigkeit und Bremsstellung des bisherigen Fahrplans, soweit nicht eine andere zulässige Geschwindigkeit oder eine andere Bremsstellung bekannt gegeben ist.

☐ **2** **Sie müssen von [Bst] ..... bis [Bst] .....**

- wegen fehlender Bremshundertstel (gilt nur, wenn Zug signalgeführt wird) -

gültig bei ..... vorhandenen Bremshundertsteln in Bremsstellung .....

fahren

zwischen (Zugmeldestelle)	und (Zugmeldestelle)	mit höchstens ..... km/h	nach Buchfahrplan Nr. ..... Seite .....

☐ **3** **Sie dürfen trotz fehlender Bremshundertstel mit nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeiten von [Bst] ..... bis [Bst] ..... fahren.**

Gültig bei ..... vorhandenen Bremshundertsteln in Bremsstellung .....

☐ **4** **Sie dürfen mit höchstens der folgend genannten Geschwindigkeit fahren**

zwischen	und	von km	bis km	Länge m	km/h	Sonstiges

☐ **5** **Sie müssen bei Fahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer Folgendes beachten:**

zwischen	und	EL 1 in km	EL 3 in km	EL 4 in km	EL 5 in km	Oberstrombegrenzung (A)	von km	bis km

☐ **6** .....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

..... , ... , ...

(Ort) (Datum) (Uhr) (Minuten)

....., ..., ...

(Anordnende Stelle) gez. (Name) i. A. (Name)

Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer ankreuzen. ☒ Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf des Vordrucks oder im angekreuzten Teil schräg durchstreichen.

zur Modulübersicht

Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock

Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke .....

an der Stichstrecke von ..... nach .....

Begonnen ..... Abgeschlossen .....

Inhalt: ..... Seiten

Anleitung:

1. Die Einträge sind vor der Abgabe bzw. sofort nach dem Empfang der Meldung vorzunehmen.
2. Die Wortlaute der Meldungen sind auf der Rückseite des Fernsprechbuches abgedruckt.
3. Nicht Zutreffendes ist zu streichen.
4. Beim Datumswechsel zwischen der Anordnung des Verfahrens und der Zustimmung ist beim Führen der Spalte 2 eine neue Zeile zu verwenden.

1				2			3	4	5
Verfahren angeordnet				Zustimmung erteilt			Name des Fahrdienstleiters	Eingetragen durch	Weitere Meldungen und Vermerke
Datum	U	M	Zug Nr.	für Zug-Nr.	U	M			

Wortlaute bei der Anwendung des Verfahrens der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke

Anfrage zur Zustimmung

„Darf Zug (Nummer) in (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke) abfahren?“

Zustimmung

„Zug (Nummer) darf in (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke) abfahren.“

Ablehnung

„Nein, warten.“

zur Modulübersicht

Übergabebuch für _____

Rufnummer der zuständigen Einsatzsteuerung: _____ / GSM-R-Rufnummer: **901** _____

Instandhaltungsabstand _____ Betriebstage (**Gilt nur für Rangier- und Kleinlokomotiven)**

Geben Sie nach _____ Betriebstagen eine **Anstoßmeldung** (AM) und vermerken diese in den Spalten 9 und 10 des Übergabebuchs.

Eine Stangenlager-Nachschau ist nach _____ Betriebstagen durchzuführen und in den Spalten 6 und 7 einzutragen.

Melden Sie alle technischen Störungen,

- die **sofort** zu melden sind, an .
- die **bis spätestens zum Schichtende** zu melden sind, an .

Benötigen Sie **technische Unterstützung**, verständigen Sie **sofort die Tf- Hotline** (wenn vorhanden).

Rufnummer der Tf-Hotline: _____ **/ GSM-R-Rufnummer: 901** _____

Erteilen Sie der Werkstatt Aufträge,

die **nicht im Zusammenhang mit technischen Störungen** stehen (Fahrzeug reinigen, Betriebsstoffe ergänzen, Instandsetzungen ausführen, etc.),

- über die Rufnummer: _____ / GSM-R-Rufnummer: **901** _____
  (Meldung in den Spalten 9 und 10 des Übergabebuchs vermerken)

oder

- mit dem Vordruck „Auftragsschein / Fahrzeugstörungsmeldung“

oder

- über elektronische Medien, wie z.B. EZB, RiM, etc.

Technische Besonderheiten durch Betriebserprobungen

Fachautor: L.CBS 31; Norbert Rudolph; Tel.: (06131) 15 62322 Gültig ab: 12.12.2021

Weitere technische Besonderheiten des Fahrzeugs, Sonderausrüstungen usw.:

Allgemeine Hinweise zum Übergabebuch

Als Triebfahrzeugführer informieren Sie sich bei der Übernahme des Fahrzeugs im Übergabebuch über dessen Zustand und seine technischen Besonderheiten.

Sehen Sie hierzu die Seiten 1 und 2 des Titelblatts sowie das aktuelle Einlageblatt des Übergabebuchs ein.

Stellen Sie dabei fest, dass das Fahrzeug nicht betriebsfähig ist, verständigen Sie umgehend die auftraggebende Stelle.

Ausfüllhinweise zu den Spalten 1-11 des Übergabebuchs

Füllen Sie die Spalten 1 bis 10 entsprechend der Vorgaben auf Seite 4 aus.

In Sp.	tragen Sie ein …	Erläuterungen
1	… das **Datum** Ihres Schichtbeginns	
2	… Ihre **Schicht-Nr**. oder Nr. des Arbeitsauftrages	
3	… Ihren **Namen** in Druckbuchstaben	
4	… die Abkürzung Ihrer **E**insatz**st**elle	
5	… die Zahl der **Betriebs-tage** seit der letzten Instandhaltung *Nur für Rangier- und Kleinlok mit Instandhaltung nach Betriebstagen (siehe Seite 1)*	Für jeden Kalendertag, an dem die Lok eingesetzt ist, erhöhen Sie die Zahl der Betriebstage um einen. Der Tag, an dem eine Instandhaltungsarbeit durchgeführt wird, zählt dabei nicht als Betriebstag. Ist der jeweilige Anstoßwert erreicht, verständigen Sie die zuständige Stelle und vermerken diese Meldung in den Spalten 9 und 10.
6 7	… die von Ihnen am Fahrzeug durchgeführte **Art** der **Arbeiten**, z. B. … die **Uhrzeit** dazu (nur volle Stunde)	- Vorbereitungsarbeiten der Stufe V1 → **V1** - Vorbereitungsarbeiten der Stufe V1a → **V1a** - Vorbereitungsarbeiten der Stufe V5 → **V5** - Abschlussarbeiten der Stufe A1 → **A1** - Abschlussarbeiten der Stufe A1 mit unmittelbar nachfolgender Abstellung → **A1-A** - Abschlussarbeiten der Stufe A5 → **A5** - Stangenlager-Nachschau → **STL-N**
8	… Ihr **Namenskürzel**	Mit Ihrem Namenskürzel bestätigen Sie - die Richtigkeit aller Einträge - die Durchführung der Arbeiten in den Spalten 6 und 7 - die betriebsfähige Abstellung/Übergabe bzw. - die Abstellung mit dem Vermerk „nicht betriebsfähig“
9	… alle festgestellten **Mängel und sonstigen Besonderheiten**	Tragen Sie hier ein: - **alle technischen Störungen**, die nicht behoben werden konnten, den weiteren Einsatz des Fahrzeugs einschränken oder besondere Beobachtung erfordern, - **„nicht betriebsfähig“** einschl. der **Begründung**, wenn das Fahrzeug nicht mehr betriebsfähig ist, - **„Schleppfahrt vorbereitet“**, wenn das Fahrzeug für eine Schleppfahrt hergerichtet wurde, - **„betriebsbereit“**, wenn das Fahrzeug nach einer Schleppfahrt wieder betriebsbereit abgestellt wurde. Gleichzeitig ist der Vermerk „Schleppfahrt“ zu streichen. - **fehlende Ausrüstungsgegenstände und Betriebsstoffe,** - **„AM“**, wenn Sie eine Anstoßmeldung für eine Instand-haltungsarbeit abgegeben haben. Tragen Sie bei Störungen im **Wendezugbetrieb/bei Mehrfachtraktion** die Nummer des Stwg bzw. der geführten Tfz ein.
10	… an wen eine **mündliche Meldung** abgegeben wurde	Tragen Sie die jeweilige Stelle und den Namen des Entgegen-nehmenden ein, an den Sie eine Fahrzeugstörung, einen Auftrag oder eine Anstoßmeldung mündlich gemeldet haben.
11	Erledigungsvermerk der Werkstatt	Das Werkstattpersonal bestätigt hier die Erledigung aller vorgenannten Schäden und Störungen unter Angabe der OE, des Namenszeichens und des Datums in Druckschrift. Nicht erledigte Aufträge werden besonders markiert.

*

❑

Übergabebuch

für _____

Die Bahn DB

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Datum	Personalbezogene Angaben			Betr.-tage	Arbeiten		Kürzel	Mängel und sonstige Besonderheiten	Meldung an	Erledigungsvermerk
	Schicht-Nr.	Name	Est		Art	Uhrzeit				

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Datum	Personalbezogene Angaben			Betr.-tage	Arbeiten		Kür-zel	Mängel und sonstige Besonderheiten	Meldung an	Erledigungs-vermerk
	Schicht-Nr.	Name	Est		Art	Uhr-zeit				

Auftragsschein/Fahrzeugstörungsmeldung

Urschrift; ausfüllen und abgeben!

Fz.-Nr.: .....

Urschrift abgegeben in: ..... (Ort)

☐ Lokleitung ☐ Meldestelle ☐ Werkstatt

Auftrag

Reinigung

- ☐ Stirnfenster
- ☐ Führerraum
- ☐ Maschinenraum
- ☐ Außenreinigung
- ☐ Unterflurreinigung

Betriebsstoffe ergänzen

- ☐ Bremssand
- ☐ Spurkranzfett
- ☐ Motoröl (Motor / Kanister)
- ☐ Kühlwasser
- ☐ .....

Instandsetzungen

- ☐ Reparaturen
- ☐ Bremse nachstellen
- ☐ Bremssohlen/-scheibenbeläge wechseln

Inspektionen

- ☐ Nachschau ausführen

Störung

Datum: ..... Uhrzeit: ..... Leistung: ..... Last: ..... t Ort: .....

Störung behoben: Ja / Nein Hilfstriebfahrzeug: Ja / Nein Abfahrbereitschaft an Fdl gemeldet: ..... Uhr

Einzelheiten

Baugruppe und Schadensbezeichnung

- ☐ Inneneinrichtung
- ☐ Sanitäranlage
- ☐ Heizung, Lüftung, Klima
- ☐ Restaurant, Bistro
- ☐ Hauptschalter
- ☐ Stromabnehmer / Dachausrüstung
- ☐ Haupttransformator
- ☐ Schaltwerk / Stromrichter
- ☐ Fahrmotor Nr. .....
- ☐ Hilfsbetriebe
- ☐ Steuerelektronik/-kabel
- ☐ Sifa, PZB (Indusi, LZB), ZF
- ☐ Türsteuerung / Türen
- ☐ Druckluft, Bremse, Gleitschutz
- ☐ Laufwerk
- ☐ Neigetechnik
- ☐ E-Bremse
- ☐ Krafterzeugung
- ☐ Kraftstoffanlage
- ☐ Kühlanlage
- ☐ Leistungssteuerung
- ☐ Kraftübertragung
- ☐ Generatoren / elektrische Maschinen
- ☐ Batterie
- ☐ Sonst. elektr. Einrichtung

Erläuterungen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Fz. ☐ abgestellt ☐ übergeben Zeit: ..... Ort: ..... Gleis / Stand: .....

Datum: ..... OE / Name: ..... Unterschrift: .....

Ihre Rufnummer für Rückfragen: .....

Hinweise für Tf / Lrf

Diesen Vordrucksatz bitte gut lesbar im Durchschreibeverfahren ausfüllen.

- Mit dem **Auftragsschein**
  erteilen Sie der Werkstatt Aufträge zum Reinigen, zum Ergänzen von Betriebsstoffen sowie für Instandsetzungen und Inspektionen. Dazu geben Sie die Urschrift (weißes Blatt) bei der dafür vorgesehenen Stelle ab. Die Durchschrift (grünes Blatt) verbleibt im Übergabebuch.

- Mit der **Fahrzeugstörungsmeldung**
  helfen Sie mit, technische Fahrzeugstörungen gezielt und zeitnah zu erfassen sowie Maßnahmen zur Störungsbeseitigung einzuleiten. Melden Sie deshalb jede Fahrzeugstörung! Nur so können technische Schwachstellen erkannt und deren Ursachen beseitigt werden.

  Melden Sie die Störung möglichst fernmündlich der im Übergabebuch genannten Stelle, damit das zuständige Werk schnell informiert werden kann. Bei Strecken-Tfz erstellen Sie eine schriftliche Fahrzeugstörungsmeldung nur, wenn eine fernmündliche Meldung nicht möglich ist. Die Urschrift (weißes Blatt) geben Sie bei der dafür vorgesehenen Stelle ab. Die Durchschrift (grünes Blatt) verbleibt auch nach der Instandsetzung – ergänzt mit den Angaben durch die Werkstatt – bis zur nächsten planmäßigen Inspektion im Übergabebuch.

Auftragsschein/Fahrzeugstörungsmeldung

Durchschrift; verbleibt auf dem Fz.!

Fz.-Nr.: .....

Urschrift abgegeben in: ..... (Ort)

☐ Lokleitung ☐ Meldestelle ☐ Werkstatt

Auftrag

Reinigung

- ☐ Stirnfenster
- ☐ Führerraum
- ☐ Maschinenraum
- ☐ Außenreinigung
- ☐ Unterflurreinigung

Betriebsstoffe ergänzen

- ☐ Bremssand
- ☐ Spurkranzfett
- ☐ Motoröl (Motor / Kanister)
- ☐ Kühlwasser
- ☐ .....

Instandsetzungen

- ☐ Reparaturen
- ☐ Bremse nachstellen
- ☐ Bremssohlen/-scheibenbeläge wechseln

Inspektionen

- ☐ Nachschau ausführen

Störung

Datum: ..... Uhrzeit: ..... Leistung: ..... Last: ..... t Ort: .....

Störung behoben: Ja / Nein Hilfstriebfahrzeug: Ja / Nein Abfahrbereitschaft an Fdl gemeldet: ..... Uhr

Einzelheiten

Baugruppe und Schadensbezeichnung

- ☐ Inneneinrichtung
- ☐ Sanitäranlage
- ☐ Heizung, Lüftung, Klima
- ☐ Restaurant, Bistro
- ☐ Hauptschalter
- ☐ Stromabnehmer / Dachausrüstung
- ☐ Haupttransformator
- ☐ Schaltwerk / Stromrichter
- ☐ Fahrmotor Nr. .....
- ☐ Hilfsbetriebe
- ☐ Steuerelektronik/-kabel
- ☐ Sifa, PZB (Indusi, LZB), ZF
- ☐ Türsteuerung / Türen
- ☐ Druckluft, Bremse, Gleitschutz
- ☐ Laufwerk
- ☐ Neigetechnik
- ☐ E-Bremse
- ☐ Krafterzeugung
- ☐ Kraftstoffanlage
- ☐ Kühlanlage
- ☐ Leistungssteuerung
- ☐ Kraftübertragung
- ☐ Generatoren / elektrische Maschinen
- ☐ Batterie
- ☐ Sonst. elektr. Einrichtung

Erläuterungen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Fz. ☐ abgestellt ☐ übergeben Zeit: ..... Ort: ..... Gleis / Stand: .....

Datum: ..... OE / Name: ..... Unterschrift: .....

Ihre Rufnummer für Rückfragen: .....

Auftragsannahme durch das Werk (Übernahme des Fz durch Auftragnehmer):

Werk: ..... Datum: ..... Gz: ..... Name: ..... Unterschrift: .....

Schadensbeseitigung / Auftragsausführung
Angaben zur Ursache der Störung und festgestellte Schäden:

.....

.....

.....

.....

.....

1. Schadh. Baugruppe/-teil: ..... Typ: ..... Nr.: ..... Mat.-Nr.: .....

2. Schadh. Baugruppe/-teil: ..... Typ: ..... Nr.: ..... Mat.-Nr.: .....

3. Schadh. Baugruppe/-teil: ..... Typ: ..... Nr.: ..... Mat.-Nr.: .....

4. Schadh. Baugruppe/-teil: ..... Typ: ..... Nr.: ..... Mat.-Nr.: .....

Durchgeführte Maßnahmen, zurückgestellte Arbeiten, Bemerkungen:

.....

.....

.....

.....

Ausgeführte Arbeiten	Auftrags-Nr. W	Ausführender	Aufwand/Preis
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....

Abrechnungsdaten

Vorhaben-Nr.: ..... Bahnst.-Nr.: ..... Rahmenkst.-Nr.: ..... I-Stufen-Nr.: .....

Fertigmeldung durch das Werk (Auftragserledigung, Übergabe des Fz durch Auftragnehmer):

Werk: ..... Datum: ..... Gz: ..... Name: ..... Unterschrift: .....

Bestätigung des Auftrages durch die NL / Nacherfassung der Störung durch Fz-Halter:

NL: ..... Datum: ..... Gz: ..... Name: ..... Unterschrift: .....

Weitergabe an Heimat-NL:

NL: ..... Datum: ..... Gz: ..... Name: ..... Unterschrift: .....

Auswertung, Bemerkungen (z. B. Einsatzbeschränkungen): .....

.....

.....

.....

.....

❑

Fahrzeugbegleitbuch für BR/BA

Fahrzeugnummer

Instandhaltungsabstand _____ Betriebstage und/oder _____ Kalendertage*)

Geben Sie nach _____ Betriebstagen und/oder _____ Kalendertagen*) eine **Anstoßmeldung** (AM) und vermerken diese in der Spalte 10 des Fahrzeugbegleitbuchs

*) nicht zutreffendes streichen

Melden Sie alle technischen Störungen,

- die zu melden sind, an
- **Telefonnummer:**
- **GSM-R-Rufnummer:**

Fahrzeughalter

Fahrzeugnutzer **bei Bereitstellung**

Besonderheiten

Fachautor: I.IAW 422; Kai Zimmermann; Tel.: (030) 297 53606 Gültig ab: 15.12.2024

Weitere technische Besonderheiten des Fahrzeugs, Sonderausrüstungen usw.:

Allgemeine Hinweise zum Fahrzeugbegleitbuch

Als Triebfahrzeugführer/Beauftragter informieren Sie sich bei der Übernahme des Fahrzeugs im Fahrzeugbegleitbuch über dessen Zustand und seine technischen Besonderheiten.

Sehen Sie hierzu die Seiten 1 und 2 des Titelblatts sowie das aktuelle Einlageblatt des Fahrzeugbegleitbuchs ein.

Stellen Sie dabei fest, dass das Fahrzeug nicht betriebsfähig ist, verständigen Sie umgehend die auf dem Deckblatt genannte Stelle.

Ausfüllhinweise zu den Spalten 1-11 des Fahrzeugbegleitbuchs

Füllen Sie die Spalten 1 bis 11 entsprechend der Vorgaben auf Seite 4 aus.

In Sp.	tragen Sie ein …	Erläuterungen
1	… das **Datum** Ihres Schichtbeginns	
2	… Ihren **Namen**. in Druckbuchstaben	
3	… den **km-Stand bzw. die Betriebsstunden bei Arbeitsbeginn und -ende**	
4	… die Zahl der **Kalendertage** seit der letzten Instandhaltung	
5	… die Zahl der **Betriebstage** seit der letzten Instandhaltung	Bei tagesübergreifenden Schichten sind entsprechend 2 Betriebstage zu zählen.
6	… die von Ihnen am Fahrzeug durchgeführte **Art** der **Arbeiten**	- Abschlussarbeiten der Stufe A1 am Fahrzeug → **A1** - Abschlussarbeiten der Stufe A1 mit unmittelbar nachfolgender Abstellung des Fahrzeuges → **A1-A** - Vorbereitungsarbeiten der Stufe V1 nach Übernahme eines mit A1-A abgestellten Fahrzeuges → **V1** - sicherheitstechn. Prüfung der Funkfernsteuerung → **FFSt** - sicherheitstechn. Prüfung der Hebezeuge → **SPH** - Instandhaltungsstufe-Nachschau → **IN** - Instandhaltungsstufe IS XXX → **IS XXX**
7	… das **Datum** und die **Uhrzeit** dazu (nur volle Stunde)	
8	… Ihr **Namenskürzel**	Mit Ihrem Namenskürzel bestätigen Sie die Richtigkeit aller Einträge, die Durchführung der in den Spalten 6 und 7 eingetragenen Arbeiten und dass Sie das Fahrzeug betriebsfähig abgestellt oder übergeben haben.
9	… getankte Kraftstoff- und Ölmengen	
10	… alle festgestellten **Mängel und sonstigen Besonderheiten**	Tragen Sie hier ein: - **alle technischen Störungen**, die nicht behoben werden konnten, den weiteren Einsatz des Fahrzeugs einschränken oder besondere Beobachtung erfordern, - **„nicht betriebsfähig“** einschl. der **Begründung**, wenn das Fahrzeug nicht mehr betriebsfähig ist, - **„Schleppfahrt vorbereitet“**, wenn das Fahrzeug für eine Schleppfahrt hergerichtet wurde, - **„betriebsbereit“**, wenn das Fahrzeug nach einer Schlepp-fahrt wieder betriebsbereit abgestellt wurde. Gleichzeitig ist der Vermerk „Schleppfahrt“ zu streichen. - **„AM“**, wenn Sie eine Anstoßmeldung für eine Instandhaltungsarbeit abgegeben haben. - **„Sofo Nr. XXXX“**, wenn Sie eine Sofortmeldung abgegeben haben und vom Meldungsannehmenden eine Bearbeitungsnummer erhalten haben.
11	… Erledigungsvermerk der ausgeführten Arbeiten	Das Werkstattpersonal/der Tf bestätigt hier die Erledigung aller vorgenannten Schäden und Störungen unter Angabe der OE, des Namenszeichens und des Datums in Druckschrift. Nicht erledigte Aufträge werden besonders markiert.

❑

Fahrzeugbegleitbuch für _____

_____
Fahrzeugnutzer – OE

_____
Fahrzeug Baureihe / Bauart

_____
Fahrzeughalter

Späteste Ausführung der nächsten IS nach Kalendertagen:
☐ nächste IS _____ , am _____ . ___ .______
☐ nächste IS _____ , am _____ . ___ .______
bzw. späteste Ausführung der nächsten IS nach Betriebstagen:
☐ nächste IS _____ , am _____ . ___ .______
☐ nächste IS _____ , am _____ . ___ .______

Seite

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Datum	Name in Blockschrift	km-Stand bzw. Betriebsstunden Arbeitsbeginn/ -ende	Ist Zählerstand		Ausgeführte Vorbereitungs-/ Abschlussarbeiten, Instandhaltungsstufen		Kür-zel	getankte Kraftstoff- und Ölmengen	Beobachtungen und Besonderheiten, sowie Schäden, deren Beseitigung bis zur nächsten IS 510 oder höher zurückgestellt werden können; Sofortmeldungsnummer	Unterschrift Tf/ Werkstattmitarbeiter bzw. personalisierter Stempel; Erledigungsvermerk
			Kalender-tage	Betriebs-tage	Art	Datum/Uhrzeit				

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Datum	Name in Blockschrift	km-Stand bzw. Betriebsstunden Arbeitsbeginn/ -ende	Ist Zählerstand		Ausgeführte Vorbereitungs-/ Abschlussarbeiten, Instandhaltungsstufen		Kür-zel	getankte Kraftstoff- und Ölmengen	Beobachtungen und Besonderheiten, sowie Schäden, deren Beseitigung bis zur nächsten IS 510 oder höher zurückgestellt werden können; Sofortmeldungsnummer	Unterschrift Tf/ Werkstattmitarbeiter bzw. personalisierter Stempel; Erledigungsvermerk
			Kalender-tage	Betriebs-tage	Art	Datum/Uhrzeit				

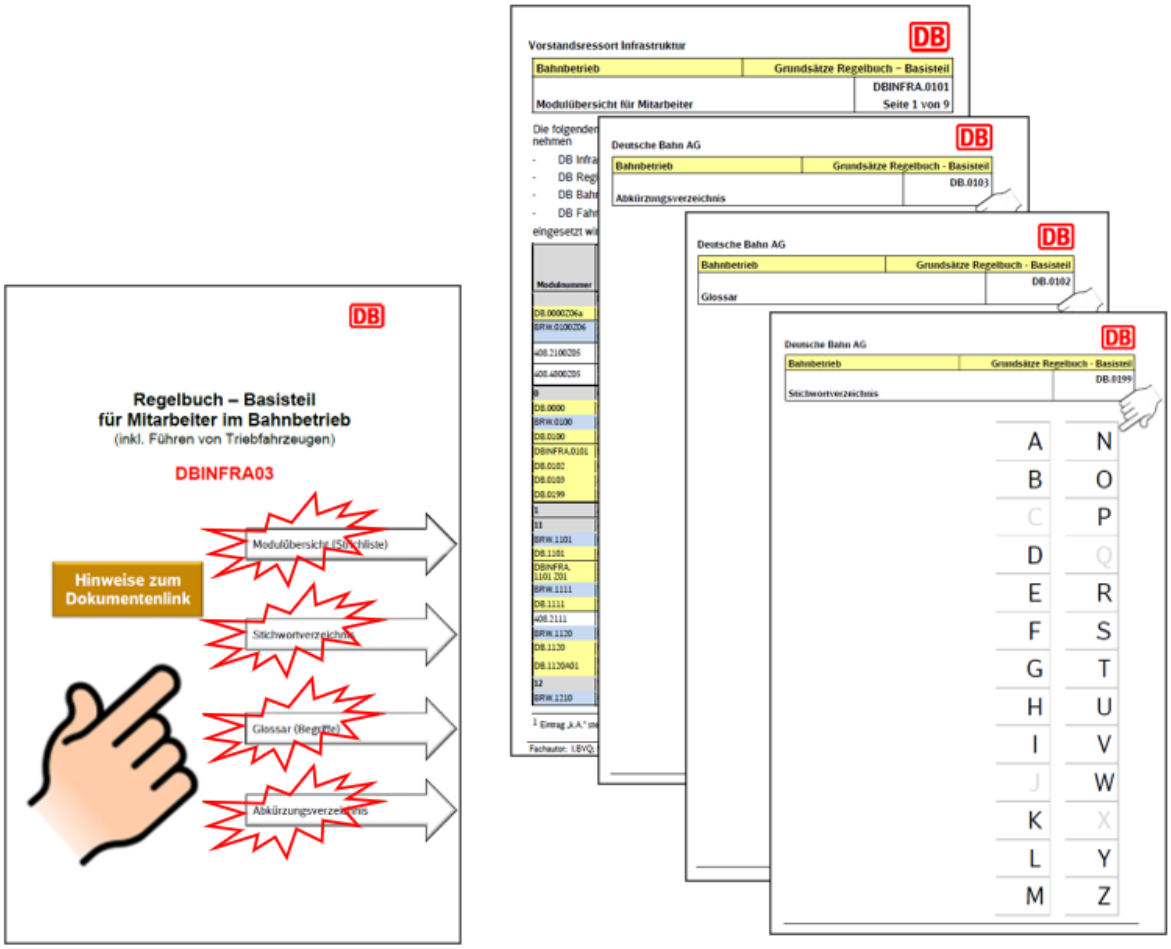
Regelbücher Basisteil DBINFRA03

Dokumentenlink

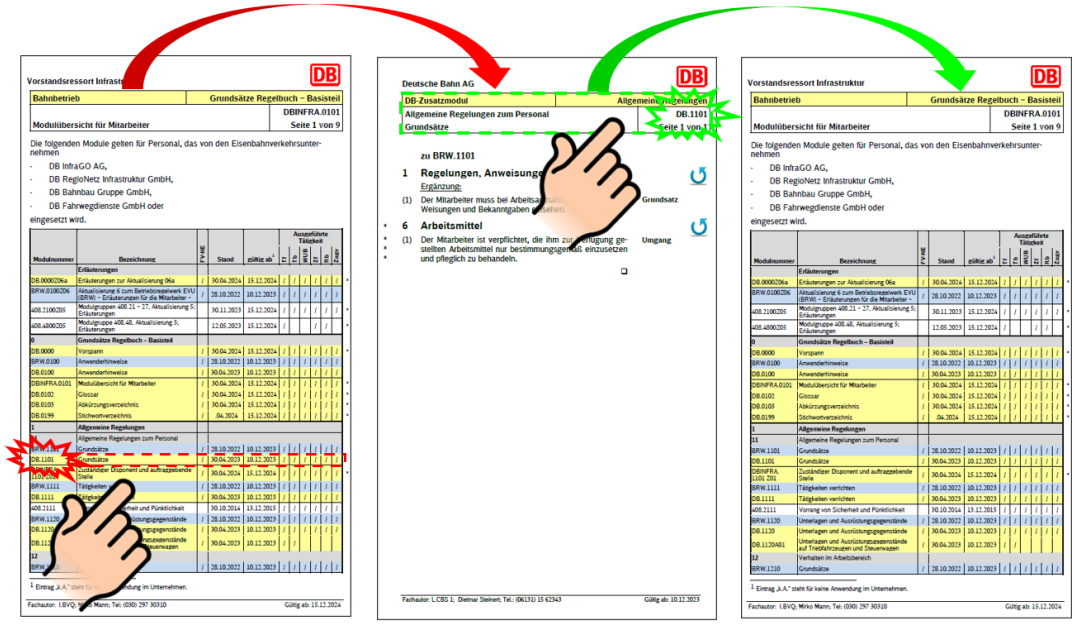
Liebe Kolleginnen und Kollegen,

um Ihnen den Umgang mit dem Regelbuch und das damit verbundene Aufsuchen von Modulen im Regelbuch zu erleichtern, haben wir Module/Seiten miteinander verknüpft!

Durch Anklicken der nachgenannten Texte bzw. Pfeile werden Sie direkt zum gewünschten Modul, im Regelbuch geführt.

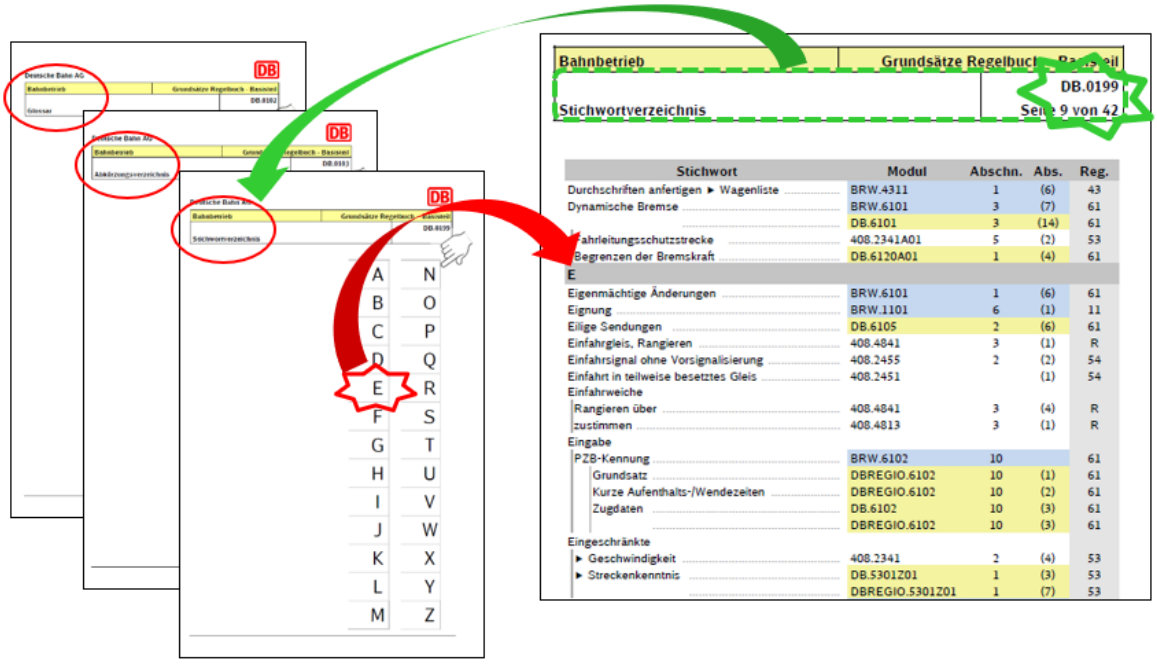


Auf dem Deckblatt sind vier Module verknüpft. Durch Klick auf einen der Pfeile werden Sie zum entsprechenden Modul geführt.

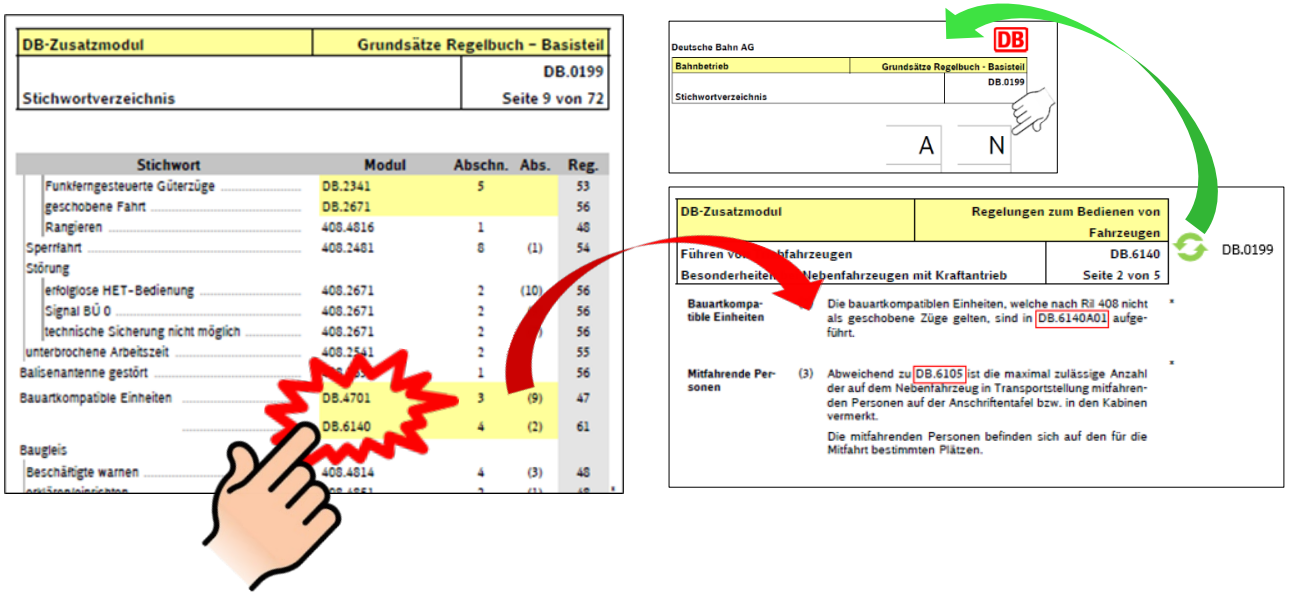


Alle für Sie relevanten Zeilen in der „Modulübersicht für Mitarbeiter“ sind mit den jeweiligen Modulen verknüpft.

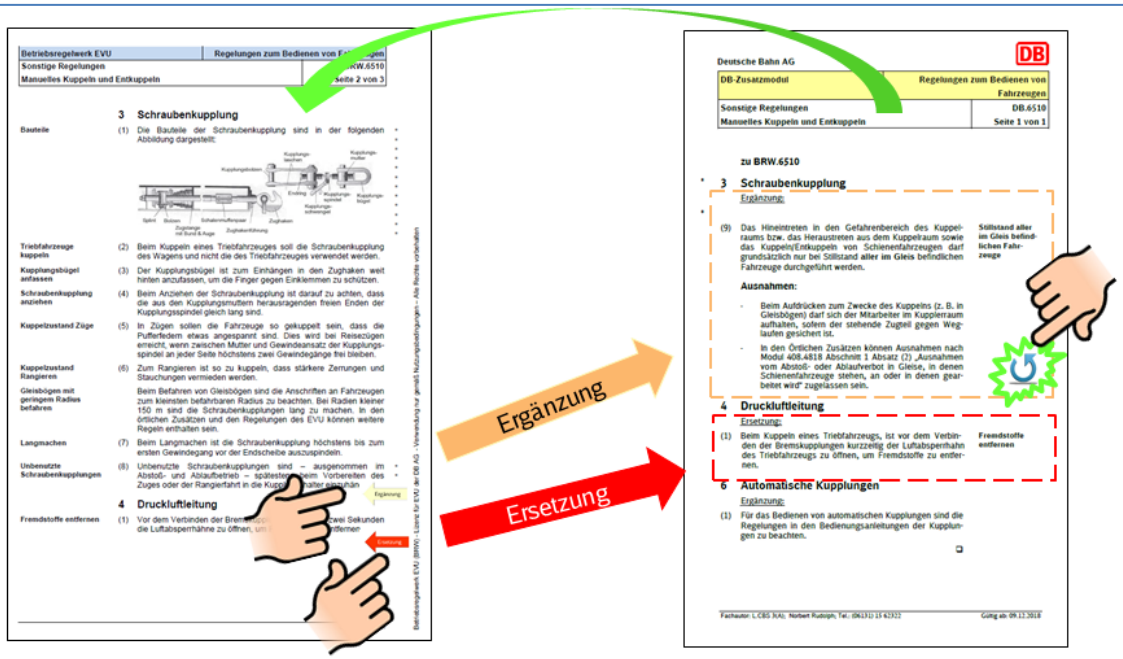
- Mit Klick auf die Zeile werden Sie zum gewählten Modul geführt.
- Mit Klick in die Kopfzeile des Moduls gelangt man wieder zurück zur Modulübersicht.



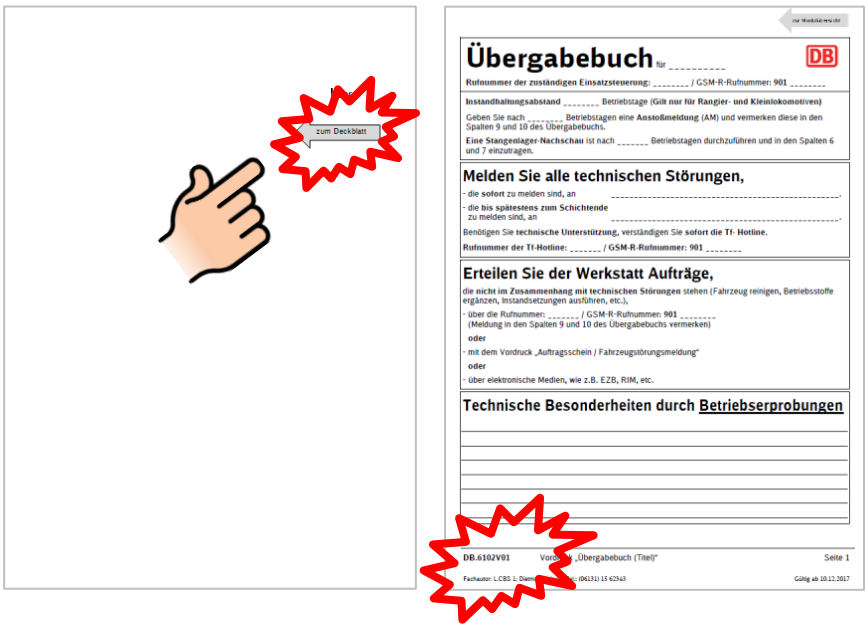
Den Modulen „Glossar“, „Abkürzungsverzeichnis“ und „Stichwortverzeichnis“ wurde ein Deckblatt mit Alphabet hinzugefügt. Mit Klick auf einen Buchstaben werden Sie zum entsprechenden Buchstaben im Verzeichnis geführt.



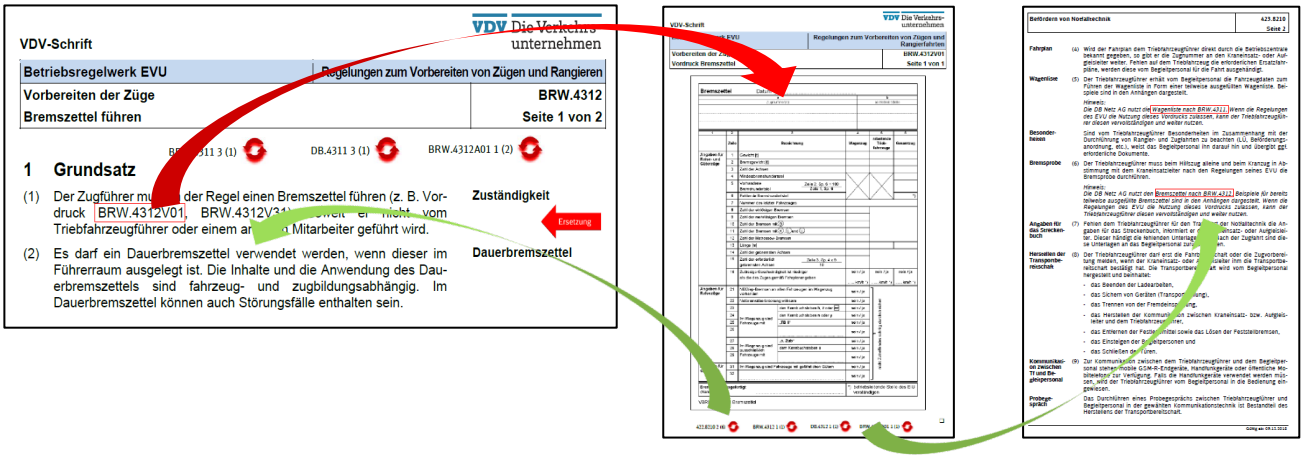
Die im „Stichwortverzeichnis“ enthaltenen „Stichworte“ sind mit den Modulen/Anhängen/Vordrucken des Regelbuchs verlinkt.
Durch Klick auf das Stichwort bzw. die Modulnummer werden Sie zur entsprechenden Textstelle im Modul geführt.
Mit Klick auf das Symbol neben der Kopfzeile des Moduls kommen Sie zurück zum Deckblatt des Stichwortverzeichnisses



Beinhalten Regelungen eine Ergänzung oder eine Ersetzung, so wird im Modul an der entsprechenden Textstelle mit einem Pfeil darauf hingewiesen.
Durch Klick auf den Pfeil werden Sie zur entsprechenden Ergänzung/Ersetzung der Regelung geführt. Durch Klick auf den „Return-Buttons“ gelangen Sie wieder zurück zum Ausgangsmodul.



Den leeren Seiten und Vordrucken wurden jeweils ein Pfeil „zum Deckblatt“ bzw. „ zur Modulübersicht“ hinzugefügt.
Durch Klick auf den Pfeil werden Sie zum „Deckblatt“ bzw. zur „Modulübersicht für Mitarbeiter“ geführt.
Durch Klick auf die Vordrucknummer gelangen Sie zur „Modulübersicht für Mitarbeiter“ zurück.



Verweise zu Modulen/Anhängen/Vordrucken, welche im Regelbuch enthalten und für Ihre Tätigkeit erforderlich sind, wurden mit einem roten Rahmen gekennzeichnet. Durch Klick auf den roten Rahmen werden Sie zur entsprechenden Seite geführt. Durch Klick auf den roten „Return-Button“ gelangen Sie wieder zurück zur Ausgangsseite.
Enthält eine Seite weitere rote „Return-Button“, so können diese mit der Bezeichnung der Ausgangsseite gekennzeichnet sein (am Beispiel zurück zu 423.8210 Abschnitt 2).

zum Deckblatt