

Bahn *Praxis*

Zeitschrift zur Förderung der Betriebssicherheit und der Arbeitssicherheit bei der DB AG



8/2001

- PZB-Streckeneinrichtung gestört
- Anwendungsfälle Befehl Ad ● Sicherung eines Bahnübergangs durch das Zugpersonal

EUK **DB**

Liebe Leserinnen und liebe Leser,

Betriebssicherheit und Betriebsflüssigkeit, unsere beiden ständigen Begleiter, die Leitlinien für unsere gemeinsame Aufgabe. Für Sie bei Ihrer täglichen praktischen Arbeit mit Ihrer Verantwortung zur sicheren und pünktlichen Durchführung des Eisenbahnbetriebes. Für uns in der Redaktion bei unserem ständigen Bemühen, Ihnen für die praktische Arbeit Unterstützung zu geben. Unterstützung in der Weise, dass wir Ihnen in Planungsgrundsätzen und Richtlinien vorgegebene Regeln erläutern und die Hintergründe näher bringen.

In einem Medium in Form und Aufmachung unserer Mitarbeiterzeitschrift „BahnPraxis“ besteht die Möglichkeit, gezielt Themen aufzubereiten, Zusammenhänge herauszuarbeiten, das Ganze auch noch durch Bilder und Skizzen zu hinterlegen und somit – wir hoffen, dass uns dies möglichst oft gelingt – noch besser verständlich zu machen.

Betriebssicherheit und Betriebsflüssigkeit, sie stehen in enger Wechselbeziehung mit einem für unsere tägliche Arbeit bedeutungsvollen Aspekt, für den ein allgemein gültiger Begriff definiert wurde, vom **Mensch-Maschine-System** ist die Rede. Der Mensch, d.h. wir alle im Berufsleben sind hier gemeint, jeder an seiner Stelle und seiner ihm zugewiesenen Aufgabe. Ohne den Menschen läuft – trotz immer weiter fortschreitendem Einsatz der Technik – meistens nichts.

Aber Maschine? Damit wird – in welcher Ausprägung auch immer – die Technik schlechthin bezeichnet. Worin besteht die Wechselbeziehung Mensch/Maschine? Einerseits muss der Mensch die Technik bedienen. Diese gibt aber auch etwas zurück, nämlich Unterstützung, Hilfestellung, Arbeitserleichterung. Aber, was noch wesentlich bedeutsamer und eines der Hauptanliegen ist, sie sorgt für zusätzliche Sicherheit, sowohl Betriebssicherheit als auch Arbeitssicherheit.

Jedoch, wie meist im täglichen Leben: „Einer kann nicht ohne den Anderen“. Nur ein ständiges Geben und Nehmen – wie in einer guten Partnerschaft – führt zum (betriebs- und arbeits-)sicherheitlichen Erfolg.

Es gibt bei unserer Bahn viele solcher, nicht mehr wegzudenkende Mensch-Maschine-Systeme. Denken wir dabei z.B. an unsere Elektronischen Stellwerke (ESTW), die Funkferngesteuerte Rangier- und Kleinlokomotive, unsere Zugbeeinflussungssysteme – sei es das kontinuierlich wirkende System LZB, oder das punktförmig wirkende System, die PZB und ... und ...

Bei jedem dieser Systeme ist die Rollenverteilung zwischen dem Menschen, dem Bediener, und der Maschine, dem jeweiligen System, zwar unterschiedlich verteilt, aber jeweils eindeutig definiert. Aus dieser eindeutigen Rollenverteilung resultiert der angestrebte Sicherheitsgewinn.

Zwangsläufig muss jedoch eine Störung oder gar ein Ausfall eines Systems auch Auswirkungen auf diese Rollenverteilung haben. Im praktischen Betrieb: der Mitarbeiter muss dann zusätzlichen Aufgaben, damit einhergehend auch mehr Verantwortung übernehmen.

In diesem Sinn werden wir uns weiter bemühen, Ihnen das hierfür nötige Rüstzeug zu geben.

Bis zum nächsten Mal.
Ihr „BahnPraxis“-Redaktionsteam

THEMEN DES MONATS

PZB-Störung – nur ein Problem des Tf?

Leserzuschriften und telefonische Anfragen zeigen uns, dass dieses Thema ein weiterer Artikel, dieses Mal aus der Feder eines „Vorschriftenmachers“, wert ist.

Seite 87

Fundstellen zum Befehl Ad

Es folgt der dritte und letzte Teil der Artikelserie zu den Anwendungsfällen des Befehls Ad, ein Stichwortverzeichnis ist beigelegt.

Seite 91

Bleiben Sie fit – machen Sie mit

beim Test zum Thema „Sicherung von BÜ durch das Zugpersonal“.

Seite 96



Unser Titelbild:
Eine RegionalBahn
bei Laubenheim
als Dieseltriebwagen
Baureihe 643.

Impressum „BahnPraxis“

Zeitschrift zur Förderung der Betriebssicherheit und der Arbeitssicherheit bei der Deutschen Bahn AG.

Herausgeber

Eisenbahn-Unfallkasse – Gesetzliche Unfallversicherung – Körperschaft des öffentlichen Rechts, in Zusammenarbeit mit DB Netz AG Deutsche Bahn Gruppe, beide mit Sitz in Frankfurt am Main.

Redaktion

Wolf-Ekkehart Dölp, Hans-Peter Schonert (Chefredaktion), Klaus Adler, Bernd Rockenfelt, Jörg Machert, Anita Hausmann, Werner Jochim, Dieter Reuter, Werner Wiecezorek, Michael Zumstrull (Redakteure).

Anschrift

Redaktion „BahnPraxis“, L OE VPV 2,
Tanusstraße 45–47, 60329 Frankfurt am Main,
Fax (9 55) 2 77 05.

Erscheinungsweise und Bezugspreis

Erscheint monatlich. Der Bezugspreis ist für Mitglieder der EUK im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Die Beschäftigten erhalten die Zeitschrift kostenlos.
Für externe Bezieher: Jahresabonnement DM 30,-, zuzüglich Versandkosten.

Verlag

Eisenbahn-Fachverlag GmbH,
Postfach 23 30, 55013 Mainz.
Telefon (0 61 31) 28 37-0, Telefax (0 61 31) 28 37 37,
ARCOR (9 59) 15 58.
E-mail: Eisenbahn-Fachverlag@t-online.de

Druck und Gestaltung

Meister Druck, Werner-Heisenberg-Straße 7,
34123 Kassel.

PZB-Streckeneinrichtung gestört

Dirk H. Enders, DB AG – Grundsätze Verbundproduktion (VPV) –, Frankfurt am Main

In „BahnPraxis“, Heft 05/2001, berichteten wir auf Seite 57 über die Fundstellen in DS/DV 408.01 – 09 zum Thema „PZB-Streckeneinrichtung gestört“.

Zwischenzeitlich haben uns zu diesem Thema zahlreiche Zuschriften und Anfragen von Anwendern erreicht. Grund genug für uns, dieses Thema noch einmal intensiv zu behandeln und die betrieblichen Hintergründe sowie Auswirkungen dieser Form der Betriebsstörung darzustellen.

Fall- beschreibung

Triebfahrzeugführer Lukas fährt mit seinem Zug 69301 planmäßig ohne Halt durch Gleis 1 des Bahnhofs Wilsenroth der eingleisigen Nebenbahn Wburg – Fhofen. Der Bahnhof besitzt ein mechanisches Stellwerk, die Strecke ist mit nichtselbsttätigem Streckenblock ausgerüstet.

Plötzlich erhält er am Fahrt zeigenden Ausfahrtsignal P1 eine PZB-Zwangsbremmung (2000-Hz-Beeinflussung), die ihn aufgrund seiner geringen Geschwindigkeit von 50 km/h und der örtlichen Verhältnisse noch innerhalb des sog. „Haltfallabschnittes“ des Ausfahrtsignales P1 zum Halten kommen lässt (siehe Abbildung 1).

Der Fahrdienstleiter Knopf bekommt von dieser Unregelmäßigkeit zunächst nichts mit, er wundert sich jedoch nach kurzer Zeit, dass das Fahrstraßenfestlegungsfeld p, nachdem die automatische Flügelkupplung das Signal P1 in Haltstellung hätte bringen sollen, nicht zugbewirkt auflöst.

Beim Blick nach draußen stellt er fest, das trotz noch vorhandener Fahrtstellung des Ausfahrtsignales der durchfahrende Zug kurz hinter dem Bahnüber-

gang innerhalb der Fahrwegprüfgrenze für diese Ausfahrtsstraße zum Halten gekommen ist.

Was ist geschehen?

Offensichtlich zeigte hier das Ausfahrtsignal zwar Fahrt (Hp 1), der zugehörige PZB-Magnet (2000 Hz) war jedoch weiterhin wirksam, zeigte also quasi entgegen der Signalstellung „Halt“ und erzeugte eine Zwangsbremmung.

Was ist zu tun?

DS/DV 408.0611 Abs. 1 a): Bemerkt oder vermutet der Triebfahrzeugführer die Störung einer PZB-Streckeneinrichtung, ist die Störung dem Fahrdienstleiter zu melden.

Bei der Meldung ist möglichst anzugeben, ob die PZB-Streckeneinrichtung ständig wirksam oder unwirksam ist.

DS/DV 408.0611 Abs. 1 c): Bei einer Zwangsbremmung an einem Hauptsignal ist nach dem Anhalten der Fahrdienstleiter sofort zu verständigen, auch wenn die Fahrtstellung oder ein weißes Licht (Kennlicht) bis zur Vorbeifahrt wahrgenommen wurde. Für die Weiterfahrt gelten die Regeln in 408.0531 Abs. 1.

Der Triebfahrzeugführer des 69301 erkennt die PZB-Zwangsbremmung als Folge einer 2000-Hz-Beeinflussung und verständigt sofort den zuständigen Fahrdienstleiter über Zugfunk, wobei er ihm auch mitteilt, dass er das Ausfahrtsignal bis zur Vorbeifahrt in Fahrtstellung erkannt hat und somit der Ver-

dacht eines ständig wirksamen 2000-Hz-Magneten am Hauptsignal besteht.

Da die Zustimmung zur Ausfahrt des 69301 mittels Ausfahrtsignal erteilt wurde, hätte der Triebfahrzeugführer im Regelfall keine Zwangsbremmung erhalten dürfen. Der gestörte 2000-Hz-Magnet hat jedoch zur sicheren Seite gewirkt und den Zug trotz Fahrt zeigendem Hauptsignal mittels einer Zwangsbremmung angehalten.

Damit ist die einmal erteilte Zustimmung zur Ausfahrt mittels Hauptsignal einschließlich aller Voraussetzungen für diese Fahrt erloschen, auch wenn das Ausfahrtsignal weiterhin Fahrt zeigt!

Eine Weiterfahrt des Zuges ist demzufolge eine Zugfahrt ohne Hauptsignal, da die Zustimmung nach Vorbeifahrt an

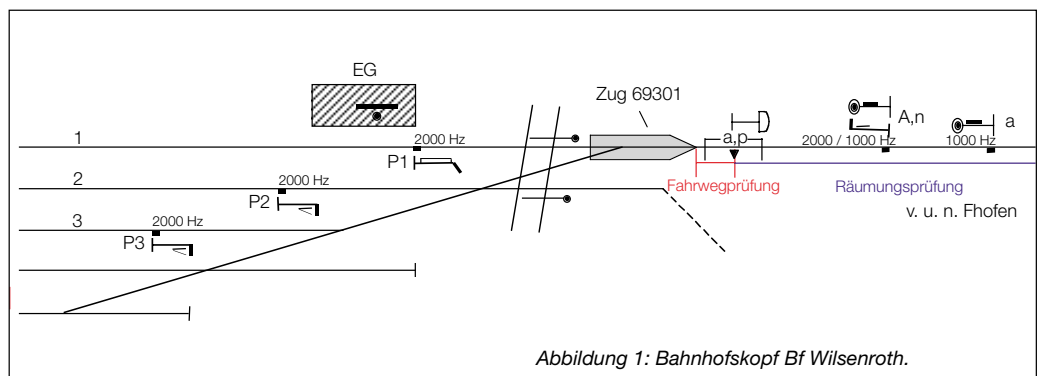


Abbildung 1: Bahnhofskopf Bf Wilsenroth.

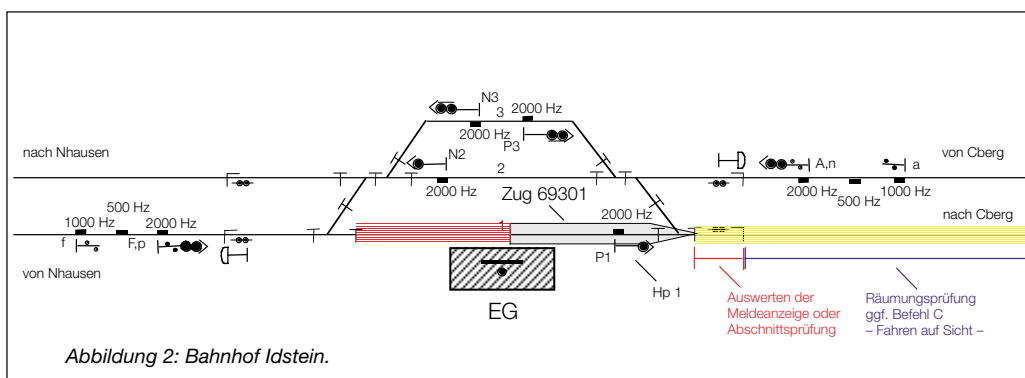


Abbildung 2: Bahnhof Idstein.

dem Ausfahrtsignal und der erfolgten Zwangsbremmung logischerweise nicht mehr durch dieses Hauptsignal sondern nur noch durch schriftlichen Befehl erteilt werden kann.

Überdies ist der Zug durch eine PZB-Streckeneinrichtung und nicht durch eine Einrichtung des Fahrzeuges, wie z.B. der Sifa, zwangsbremmt worden.

Bei letzterer Ursache könnte ein Zusammenhang mit der streckenseitig eingerichteten Leit- und Sicherungstechnik ausgeschlossen werden, eine Weiterfahrt wäre daher ohne schriftlichen Befehl möglich.

DS/DV 408.0531 Abs. 1:

a) Ist ein Zug an einem Halt zeigenden Hauptsignal, ortsfesten Schutzsignal (DS 301), Gleissperrsignal (DV 301), Lichtsperrsignal (DV 301), Signal Ts 2 (DS 301), LZB-Halt an einer LZB-Blockstelle oder einem LZB-Nothalt unzulässig vorbeigefahren, ist nach dem Anhalten der Fahrdienstleiter sofort zu verständigen. Dies gilt auch bei einer Zwangsbremmung durch PZB an einem Hauptsignal oder einem Sperrsignal, das eine Fahrtstellung oder ein weißes Licht (Kennlicht) zeigt.

b) Der Zug erhält für die Weiterfahrt Befehl Ad Nr. 4, auch wenn das Signal nachträglich bedient wird.

Der Befehl lautet:
– für einen signalgeführten Zug:

„fährt nach Vorbeifahrt am Signal (Bezeichnung) ohne Hauptsignal weiter“,
– für einen LZB-geführten Zug:

„fährt nach Vorbeifahrt an LZB-Bk (Bezeichnung)/am LZB-Nothalt ohne Auftrag „LZB-Fahrt“ weiter“.

Der Befehl darf erst übermittelt werden, wenn die Voraussetzungen für die Weiterfahrt erfüllt sind.

Im letzten Satz DS/DV 408.0531 Abs. 1 b) heißt es, dass der Befehl erst nach Erfüllung der Voraussetzungen für die Weiterfahrt übermittelt werden darf. Bezogen auf unseren Fall bedeutet dies, dass der Fahrdienstleiter zunächst feststellen muss, wo genau der Zug mit der Spitze angehalten hat. Aus Abbildung 1 können wir entnehmen, dass Zug 69301 mit der Spitze noch vor dem Signal Ra 10 (Rangierhalttafel), also noch innerhalb der Fahrwegprüfunggrenze steht.

Der Fahrdienstleiter führt nun nach DS/DV 408.0231 Abs. 1 und Abs. 3 a) Nr. 2 eine Fahrwegprüfung ab Zugs Spitze bis zum Signal Ra 10 durch.

Sollte der Fahrdienstleiter den noch zu prüfenden Abschnitt nicht einsehen können, kann er den Triebfahrzeugführer nach DS/DV 408.0231 Abs. 10 c) mittels Befehl C beauftragen, den betroffenen Abschnitt auf Sicht bis zum Ende des anschließenden Weichenbereichs zu durchfahren. Es muss dann festgestellt werden, dass der

Zug diesen Abschnitt mit Schlussignal verlassen hat.

Damit wird die Fahrweg- bzw. Abschnittsprüfung für den noch nicht durchfahrenen Teil des Fahrweges auf den Triebfahrzeugführer übertragen.

Nachdem der Fahrdienstleiter festgestellt hat, dass der noch nicht durchgeführte Teil des Fahrweges frei ist, prüft er, dass alle noch zu befahrenden oder bereits vom Zug besetzten Fahrweegelemente weiterhin nach DS/DV 408.0232 für die Weiterfahrt des Zuges festgelegt und gegen Umstellen gesichert sind.

DS/DV 408.0243 Abs. 2:

Die Räumungsprüfung ist bei allen Zugfahrten durchzuführen. Wegen der Besonderheiten bei Relaisblock und Trägerfrequenzblock 71 mit Streckengleisfreimeldeanlage siehe Abs. 12.

DS/DV 408.0243 Abs. 3:

Die Räumungsprüfung wird durch das Rückblocken bestätigt. Bei Relaisblock wird in bestimmten Fällen zugbewirkt zurückgeblockt.

DS/DV 408.0243 Abs. 5 c):

Die Räumungsprüfung muss durch Rückmelden bestätigt werden, wenn ...

c) an einem Halt zeigenden Hauptsignal am Anfang eines Zugfolgeabschnittes unzulässig vorbeigefahren worden ist, ...

Da dem Triebfahrzeugführer für die Weiterfahrt das Freisein der Strecke nicht durch Hauptsig-

nal angezeigt werden kann und er infolge der Zwangsbremmung am Ausfahrtsignal quasi unzulässig – wenn auch unverschuldet – vorbeigefahren ist, führt der Fahrdienstleiter Wilsenroth nach DS/DV 408.0531 Abs. 1 b) letzter Satz das Rückmelden für den Streckenabschnitt Wilsenroth – Fhofen ein.

Die Anwendung der Bestimmung in DS/DV 408.0243 Abs. 5 c) für diesen Fall ist nicht unumstritten, da bei den Anlässen von der unzulässigen Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Hauptsignal am Anfang eines Zugfolgeabschnittes die Rede ist, das Ausfahrtsignal P1 für den Triebfahrzeugführer des 69301 bei Vorbeifahrt jedoch eindeutig Fahrt zeigte.

Dennoch ist die Anwendung dieser Regel zutreffend, da für den Triebfahrzeugführer z.B. im Augenblick der Vorbeifahrt nicht mehr erkennbar ist, ob der Fahrdienstleiter das Ausfahrtsignal nicht doch im letzten Augenblick noch in Haltstellung gebracht hat und die PZB den Zug gerade noch „einfangen“ konnte. In jedem Falle hat hier jedoch die Leit- und Sicherungstechnik einen betrieblich sicheren Zustand „erzwungen“ und die Vorbeifahrt zur sicheren Seite hin als unzulässig eingestuft.

Da die 2000-Hz-Beeinflussung als Ursache der Zwangsbremmung auf dem Führerstand dokumentiert wurde, verbietet es sich für den Triebfahrzeugführer ohnehin, z.B. auf mündlichen Auftrag des Fahrdienstleiters weiterzufahren, auch wenn dieser ihm bestätigt, dass das Hauptsignal weiter auf Fahrt steht und der Fahrweg sowie der anschließende Streckenabschnitt weiterhin frei sind.

Da bei Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock ohnehin für jeden Zug am Ende eines Zugfolgeabschnittes eine Zugschlussbeobachtung als Voraussetzung für das Rückblocken durchzuführen ist, ist es hier unproblematisch, dass der Fahrdienstleiter Fhofen für den

zuletzt gefahrenen Zug die Räumungsprüfung durch Rückmeldung bestätigt (es wird angenommen, der zuletzt gefahrene Zug ist in dieselbe Richtung gefahren).

Anschließend kann der Fahrdienstleiter Lukas seinem Kollegen, dem Triebfahrzeugführer Knopf, den Befehl Ad Nr. 4 zur Weiterfahrt erteilen.

Da dieser Zug signaltechnisch – unter Anwendung des Rückmeldens – zwar auf Hauptsignal in den Zugfolgeabschnitt einfährt und bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen vor- und zurückgeblockt werden kann, es sich jedoch um eine Zugfahrt ohne Hauptsignal handelt, kann dieser Zug nicht zugleich Kontrollzug nach DS/DV 408.0243 Abs. 8 sein.

Das eingeführte Rückmelden kann daher erst nach eingehender Rückmeldung und ordnungsgemäßer Blockbedienung für den Folgezug durch den Fahrdienstleiter Wilsenroth wieder aufgehoben werden.

Selbstverständlich verständigt der Fahrdienstleiter schnellstmöglich die Fachkraft LST, um den gestörten PZB-Gleismagneten in Stand zu setzen.

Für die Praxis empfiehlt es sich, Züge bis zur Störungsbeseitigung nach Möglichkeit durch ein anderes Hauptgleis (z.B. Gleis 2) zu führen, um so die Störung zu umfahren.

Sollte dies aus dispositiven Gründen nicht möglich sein, sind die Züge nach DS/DV 408.0611 Abs. 1 b) Nr. 2 über den ständig wirksamen 2000-Hz-Gleismagneten am Ausfahrtsignal P1 mündlich zu verständigen (Nebenbahn).

Fall- beschreibung 2

Triebfahrzeugführer Renneisen durchfährt mit Zug 69301 den Bahnhof Idstein, gelegen an

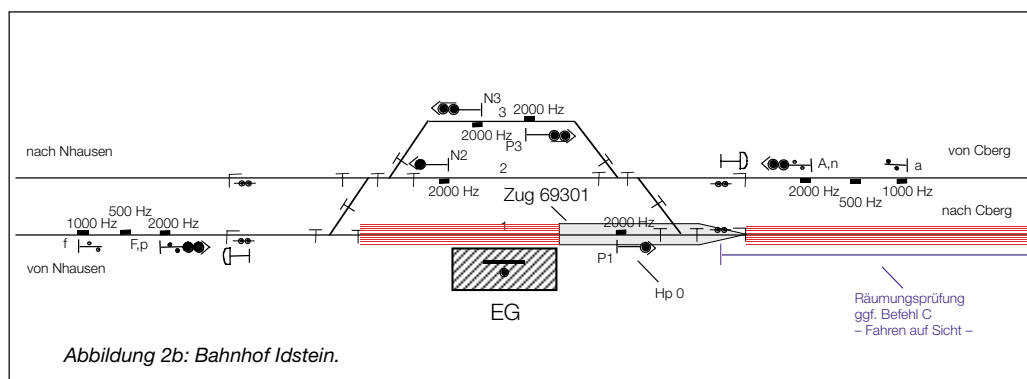


Abbildung 2b: Bahnhof Idstein.

der zweigleisigen Hauptbahn Nhausen – Cberg. Der Bahnhof besitzt ein Gleisbildstellwerk mit Gleisfreimeldeanlage, die Strecke ist mit selbsttätigem Streckenblock (Achszähler) ausgerüstet; die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 120 km/h.

Nach Vorbeifahrt am Fahrt zeigenden Ausfahrtsignal P1 erhält auch hier der Triebfahrzeugführer eine PZB-Zwangsbremmung infolge einer 2000-Hz-Beeinflussung.

Aufgrund der örtlichen Geschwindigkeit kommt er mit der Zugspitze unmittelbar vor dem letzten Isolierabschnitt der Gleisfreimeldeanlage im Ausfahrabschnitt zum Halten und besetzt damit noch nicht den ersten Streckenblockabschnitt (siehe Abbildung 2a).

Fahrdienstleiter Brauburger erkennt dies an dem noch gelb leuchtenden Abschnittsmelder im Ausfahrabschnitt und der noch vorhandenen Gelbspur- ausleuchtung der Strecke auf seinem Stellisch. Der Fahrtmelder seines Ausfahrtsignales P1 zeigt ebenfalls noch Fahrt (Hp1).

Nach dem Anhalten erfolgen zunächst, wie in Fallbeschreibung 1 bereits geschildert, die Meldungen nach DS/DV 408.0611 Abs. 1 a) und c) durch den Triebfahrzeugführer an den Fahrdienstleiter.

Da auch hier der Zug noch innerhalb der Abschnittsprüfgrenze für die Ausfahrzugstraße steht, muss vor der Weiterfahrt des Zuges zunächst ab Zug-

spitze bis Höhe des Signals Ra 10 (Rangierhalttafel) eine Abschnittsprüfung für den noch nicht durchfahrenen Teil der Zugstraße durchgeführt werden.

DS/DV 408.0231 Abs. 3 a): Die Feststellungen, dass Fahrweg, Durchrutschweg oder einmündende Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen frei von Fahrzeugen sind und dass zwischen Flankenschutzeinrichtung und Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg keine Fahrzeuge stehen, sind zu treffen

1.

– wo eine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage vorhanden ist –

Durch Auswerten der Meldeanzeigen entsprechend der Regeln in Modulfamilie 482, soweit nicht eine Abschnittsprüfung vorgeschrieben ist.

In den Örtlichen Richtlinien sind die Grenzen der Gleisfreimeldeanlage angegeben.

Bei der Abschnittsprüfung ist durch Hinsehen an der Außenanlage festzustellen, dass im betroffenen Abschnitt bis zu den begrenzenden Weichen, Sperrsignalen, Gleis-sperrsignalen (DV 301), oder Lichtsperrsignalen (DV 301) keine Fahrzeuge stehen. Außerdem ist festzustellen, dass im Abschnitt keine anderen Hin-

dernisse vorhanden sind, soweit dies vom Standort des Prüfenden aus möglich ist.

Wurde vor Abfahrt eines Zuges vor der Zugspitze rangiert – ausgenommen mit dem Triebfahrzeug, das sich an der Spitze des Zuges befindet –, muss sichergestellt sein, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen wurden.

2.

– wo keine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage vorhanden ist –

durch Hinsehen. In den Örtlichen Richtlinien können ergänzende Regeln gegeben sein.

Außerdem ist festzustellen, dass im Fahrweg, Durchrutschweg oder in den einmündenden Gleisabschnitten keine anderen Hindernisse vorhanden sind, soweit dies vom Standort des Prüfenden aus möglich ist.

Der Fahrdienstleiter kann, wenn zugelassen und möglich, für den noch nicht befahrenen Abschnitt den noch gelb leuchtenden Gleismelder auswerten, eine Abschnittsprüfung durch Hinsehen an der Außenanlage durchführen oder nach DS/DV 408.0231 Abs. 10 c) den Triebfahrzeugführer beauftragen, den betroffenen Abschnitt, analog Fallbeschreibung 1, auf Sicht zu durchfahren. ▶

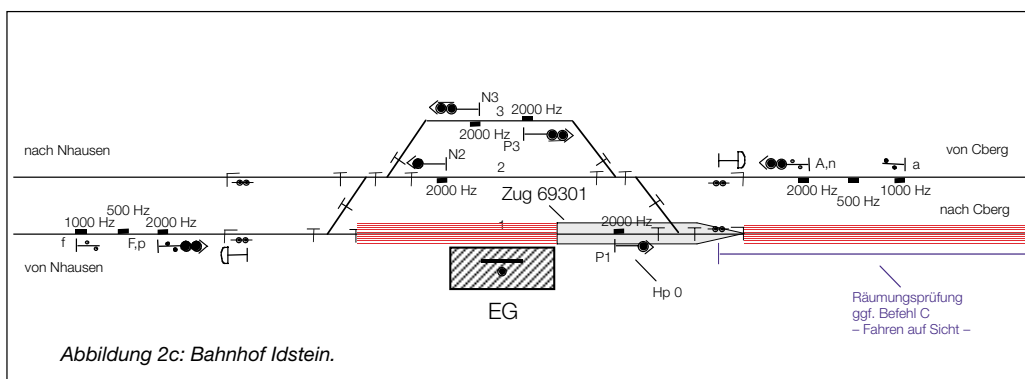


Abbildung 2c: Bahnhof Idstein.

DS/DV 408.0244 Abs. 1:
Räumungsprüfstelle ist die Zugmeldestelle hinter dem Zugfolgeabschnitt.

DS/DV 408.0244 Abs. 2:
Die Räumungsprüfung kann bei nur einem Zug (Einzelräumungsprüfung) oder bei allen Zügen für die Dauer eines Anlasses (Räumungsprüfung auf Zeit) erforderlich werden.

DS/DV 408.0244 Abs. 4 a):
Einzelräumungsprüfung wird erforderlich, wenn ...

- a) an einem Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal am Anfang eines Zugfolgeabschnitts vorbeigefahren oder in einem LZB-Zugfolgeabschnitt, dessen Ende durch ein LZB-Blockkennzeichen gekennzeichnet ist, weitergefahren werden soll, ...

Analog zu Fallbeschreibung 1 führt der Fahrdienstleiter nach der Abschnittsprüfung für den zu befahrenden Zugfolgeabschnitt nach DS/DV 408.0244 eine Einzelräumungsprüfung des zuletzt gefahrenen Zuges durch, da auch hier der Zug seine Fahrt nicht auf Hauptsignal fortsetzt, sondern ihm die Zustimmung zur Weiterfahrt mittels Befehl Ad Nr. 4 erteilt werden soll.

Kann der benachbarte Fahrdienstleiter keine Einzelräumungsprüfung für den zuletzt gefahrenen Zug abgeben, weil er den Zugschluss nicht festgestellt hat, so ist der Triebfahrzeugführer des Zuges 69301 nach den Regeln DS/DV

408.0244 Abs. 9 zusätzlich mit Befehl C zu beauftragen, den betroffenen Zugfolgeabschnitt auf Sicht zu befahren.

Wenn die Voraussetzungen nach DS/DV 408.0531 Abs. 1 b) letzter Satz auch für diesen Zug erfüllt sind, erteilt der Fahrdienstleiter die Zustimmung zur Weiterfahrt des Zuges mittels Befehl Ad Nr. 4.

DS/DV 408.0611 Abs. 1 b) Nr. 1:

Wird dem Fahrdienstleiter bekannt, dass PZB-Streckeneinrichtungen gestört sind, sind auf Hauptbahnen die Züge durch Befehl Ce zu beauftragen, den Zugfolgeabschnitt, in Bahnhöfen den Gleisabschnitt zwischen zwei Hauptsignalen mit der gestörten Einrichtung mit höchstens 100 km/h zu befahren. Ist der Abschnitt mit LZB ausgerüstet, ist der Text im Befehl Ce am rechten Rand mit einem „)*“ zu versehen und im Befehl Cf einzutragen: „gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird“.

Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h leitet sich direkt aus der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) § 15 (2) ab:

Strecken, auf denen mehr als 100 km/h zugelassen sind, müssen mit Zugbeeinflussung ausgerüstet sein, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht werden kann.

Da die Zugbeeinflussung (2000-Hz-Magnet) am Ausfahrtsignal P1 dauernd wirksam und daher gestört ist, fällt sie für die Zugsi-

cherung aus. Daher darf der vorgelegene Zugfolgeabschnitt aufgrund der Vorschriften der EBO nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h befahren werden.

Es empfiehlt sich auch hier für die Praxis, mögliche andere Fahrstraßen zu nutzen, um den Zeitverzug für die Befehlsübermittlung zu vermeiden.

In Abbildung 2b ist Zug 69301 mit der Zugspitze knapp über den Achszähler der selbsttätigen Streckenblockeinrichtung hinausgerutscht und hat die Strecke bereits rot ausgeleuchtet sowie das Ausfahrtsignal P1 in Haltstellung gebracht.

Der Zug hat hier den letzten Bahnhofsgleisfreimeldeabschnitt bereits vollständig belegt, daher ist eine Abschnittsprüfung als Voraussetzung für die Zustimmung zur Weiterfahrt nicht mehr erforderlich.

Was ist hier besonders zu beachten?

Da hier u.U. nicht mehr genau feststellbar ist, ob der Haltfall des Signals P1 und die anschließende Rotausleuchtung der Strecke durch die Besetzung des betroffenen Zuges selbst oder eine zwischenzeitlich anderweitige Besetzung des folgenden Streckenabschnittes erzeugt wurde, kommt der Einzelräumungsprüfung für den zuletzt gefahrenen Zug hier um so mehr Bedeutung zu.

Daher hätte eine mündliche Zulassung zur Weiterfahrt des zwangsgebremsten Zuges durch den Fahrdienstleiter möglicherweise fatale Folgen, wenn pauschal von einem gestörten 2000-Hz-Gleismagneten, ansonsten jedoch von einer einwandfrei arbeitenden Anlage ausgegangen würde.


Der Fahrdienstleiter kann seinen Stellisch praktisch nicht ununterbrochen im Auge behalten, und somit nicht ausschließen, dass die Haltstellung des Ausfahrtsignales P1 und die anschließende Rotausleuchtung des Streckenabschnittes nicht vielleicht doch bereits kurz vor der Vorbeifahrt des betroffenen Zuges am Ausfahrtsignal eingetreten ist.

Mögliche Ursache hierfür könnte eine tatsächliche Besetzung der Strecke durch andere Fahrzeuge sein; die Zwangsbremmung hätte damit eine andere Ursache als die eines gestörten PZB-Gleismagneten, zumal das Ausfahrtsignal P1 nach der Zwangsbremmung nun auch keine Fahrtstellung mehr zeigt.

In Abbildung 2c hat Zug 69301 aufgrund seiner hohen Durchfahrtschwindigkeit nach der Zwangsbremmung den Bereich der Bahnhofsgleisfreimeldeanlage bereits vollständig „freige-rutscht“; daher entfällt, wie auch im Falle der Abbildung 2b eine Abschnittsprüfung.

Jedoch ist auch hier zwingend die Einzelräumungsprüfung des zuletzt gefahrenen Zuges vor der Erteilung der Zustimmung zur Weiterfahrt mittels Befehl Ad Nr. 4 einzuholen.

Für die Fälle der Abbildung 2b und c gilt gemeinsam:

Wenn nach Ankunft des betroffenen Zuges auf der benachbarten Zugmeldestelle die Rotausleuchtung weiterhin bestehen bleibt, ist Räumungsprüfung auf Zeit nach DS/DV 408.0244 einzuführen, da nun von einer Störung des selbsttätigen Streckenblocks auszugehen ist. 

Übersicht ausgewählter Fundstellen zum Befehl Ad

Gerd Rosenski, Betriebsstandort Pasewalk und Dieter Huwe, Trainingszentrum Berlin

Die in Module unterteilte Fahrdienstvorschrift beinhaltet als Ordnungsprinzip die „Schubladen“ – Begriffsbestimmungen – Züge fahren (Regelfall – Besonderheiten – Unregelmäßigkeiten) – Zugbildung – Rangieren.

Jedes gewählte Ordnungsprinzip hat natürlich die Eigenschaft, dass ein anderes Ordnungsprinzip dann nicht angewendet wird. Können Sie sich beispielsweise ein Ordnungsprinzip der Fahrdienstvorschrift vorstellen, das sich an der Art der auszustellenden Befehle Ad ausrichtet? Trotzdem gibt es auch aus Ihren Reihen, liebe Leser, immer wieder Stimmen, die eine Auswahlliste bestimmter gemeinsamer Sachverhalte wünschen.

Fundstelle	Thema	Wortlaut/Befehltext	Bemerkungen/Hinweise
DS/DV 408.0531 Abs. 1b und 1c 14	<p>Züge fahren – Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb – Unzulässiges Vorbeifahren an Haltsignalen, LZB-Halt oder an einer Stelle, an der nach schriftlichen Befehl zu halten war</p> <p>Vorbeifahrt an Haltsignal (signalgeführter Zug)</p> <p>Vorbeifahrt an LZB-Halt oder LZB-Nothalt (LZB-geführter Zug)</p>	<p>Befehl Ad Nr. 4</p> <p>„fährt nach Vorbeifahrt am Signal (Bezeichnung) ohne Hauptsignal weiter“ Zusatz: „fährt bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h“</p> <p>„fährt nach Vorbeifahrt an LZB- Bk (Bezeichnung)/am LZB-Nothalt ohne Auftrag „LZB-Fahrt“ weiter“</p>	<p>Die entsprechenden Befehle dürfen erst erteilt werden, wenn die Voraussetzungen für die Weiterfahrt erfüllt sind. Befehle sind auszufertigen, auch wenn das Signal nachträglich bedient wird.</p> <p>Ein Zurücksetzen des Zuges darf der Fdl nur anordnen, wenn wichtige Gründe vorliegen!</p> <p><i>Zusatz nur verwenden, wenn an einem Asig/ Bksig vorbeigefahren wurde, mit dem eine Vorsignalisierung erfolgt oder bei dem sich auch ein Vorsignal befindet.</i> Hauptsig nachträglich auf Fahrt stellen, wenn es die Anlage zulässt; bei nichtselbsttätigen Streckenblock nur, wenn noch mindestens eine Achse die Zugeinwirkung für den Streckenblock befährt</p> <p>Bef erst nach erfolgter Abschnitts- oder Räumungsprüfung aushändigen.</p>
DS/DV 408.0572 Abs. 1b, Nr.7; 408.0572 Abs. 4 15	<p>Züge fahren – Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb –</p> <p>Vorbedingung zum Zurücksetzen bei LZB-geführten Zügen, wenn der Tf beim Fdl fordert aus der LZB entlassen zu werden</p> <p>Zurücksetzen eines Zuges</p>	<p>Befehl Ad Nr. 4 „Befehlstaste zur Entlassung aus der LZB bedienen“</p> <p>Befehl Ad Nr. 4 „setzt ohne Halt in den Bf/Bft (Name) bis hinter Asig (Bezeichnung) zurück“ oder „setzt ohne Halt in den Bf (Name) bis hinter Sig Ne 5 (DS 301)/ So 8 (DV 301) Bahnsteig/Gleis (Bezeichnung) zurück“ oder</p>	<p>Das Zurücksetzen eines Zuges erfolgt im Bahnhof oder auf der freien Strecke nur mit Zustimmung des Bahnhofsfahrdienstleiters oder des Fdl der rückgelegenen Zmst. Bei Abzw ist auch der Fdl der Zmst zu verständigen, in deren Richtung zurückgesetzt werden soll. Weitere Bedingungen für das Zurücksetzen: siehe 408.0572 Abs. 1b (z.B. Ad Nr. 1 für zuggesteuerte BÜSA, Beteiligte des Bf und der Strecke verst., alle für den Zug von der LZB dunkelgeschalteten Hauptsignale in die Haltestellung bringen usw.)</p> <p>Auf eingleisiger Strecke mit nichtselbsttätigem Streckenblock werden die Hauptsignale nicht bedient.</p>

Fortsetzung dieser Spalten auf Seite 92 ►

Fundstelle	Thema	Wortlaut/Befehltext	Bemerkungen/Hinweise
		<p>„setzt ohne Halt auf der Abzw/Üst/Bk (Name) bis hinter Bksig (Bezeichnung) zurück“ oder</p> <p>„setzt bis hinter (Stelle/km) zurück“ oder</p> <p>„setzt im Bf (Name) bis hinter Asig/Zsig (Bezeichnung) zurück“</p> <p><i>Zusatz bei eingleisigen Strecken u. zweigleisigen Strecken mit Sig Zs 7 (nach DV 301) oder Sig Zs 8 (nach DS 301) oder auf Streckengl mit Gleiswechselbetrieb:</i></p> <p>„Die Hauptsignale am Fahrweg gelten nicht.“</p>	<p>Bei Unregelmäßigkeiten auf der freien Strecke (z.B. Dammrutsch, Hindernisse im Gleis) sind die Streckengleise zu sperren. Der zurückzusetzende Zug ist keine Sperrfahrt.</p> <p>Im Bereich der freien Strecke ist abzuwägen, ob u.U. das Hereinholen des Zuges in den Bf mit einem Hilfs-Tfz (Sperrf) vom Zeitfaktor angemessener wäre.</p>
DS/DV 408.0602 Abs. 1b 16	<p>Züge fahren – Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen – Signale</p> <p>Haltstellung eines Hauptsignals nicht möglich (Asig/Esig/Dksig/Bksig) (Regelung für signalgeführte Züge)</p> <hr/> <p>Haltstellung eines Hauptsignals nicht möglich (Regelung für LZB-geführte Züge)</p>	<p>Befehl Ad Nr. 4</p> <p>„hält vor Asig/Esig/Dksig/Bksig (Bezeichnung) des Bf/der Abzw/Üst/Dkst/Bk (Name) trotz Fahrtstellung des Signals“</p> <hr/> <p>Befehl Ad Nr. 4</p> <p>„fährt bis zur LZB- Bk ... (Bezeichnung) höchstens mit der im Fpl angegebenen VMZ und hält dort auch bei „LZB- Fahrt““</p> <p>Nach Halt an der gestörten LZB- Bk: Befehl Ad Nr. 4: „fährt an der gestörten LZB- Bk... (Bezeichnung) weiter“</p>	<p>Bei nichtselbsttätigem Streckenblock ist Rückmelden einzuführen; der Streckenblock darf nicht bedient werden.</p> <p>Signalgeführte Züge erhalten zur Vorbeifahrt am gestörten Signal schriftlichen Befehl Ab oder mündlichen Auftrag bei Sig Zs 2 (DV 301), LZB-geführte Züge zur Weiterfahrt an der LZB-Blockstelle schriftlichen Bef Ad Nr. 4. Das Signale nach DS 301: Zs 1, Zs 7, Zs 8 sowie die Signale nach DV 301: Zs 1, Zs 101, Zs 8 und Zs 11 dürfen nicht bedient werden.</p> <p>Beachten Sie auch 408.0602 Abs. 1c und 1d!</p> <ul style="list-style-type: none"> – Abschnitt vom rückliegenden LZB-Bk bis (nach Räumungsprüfung) zum nächsten Hauptsig hinter der gesperrten LZB-Bk sperren – Räumungsprüfung für Zugfolgeabschnitt hinter gestörter LZB-Bk durchführen <p>LZB-Ersatzauftrag (Zs 1) darf nicht bedient werden</p> <p>Kann das Freisein der gestörten LZB-Zugfolgeabschnitte nicht festgestellt werden, erhält der Zug zusätzlich an der rückgelegenen LZB-Bk u. an der gestörten LZB-Bk den Befehl C, Grund Nr. 1, zur Fahrt auf Sicht.</p>
DS/DV 408.0602 Abs. 5 17	<p>Züge fahren – Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen – Signale</p> <p>Signale Zs 1, Zs 7 (DS 301), Zs 8 oder Zs 11 (DV 301) nicht erloschen bzw. können nicht gelöscht werden</p>	<p>Befehl Ad Nr. 4</p> <p>„Zs1/Vorsichtsignal/Zs8 am Esig/Asig/Dksig/Bksig (Bezeichnung) des Bf/der Abzw/Dkst/Bk (Name) gilt nicht“</p>	<p>In der Regel können die Sig per Hand oder Herausnehmen der Sicherung gelöscht werden.</p> <p>Ist die Sicherung herausgenommen worden, darf diese erst wieder eingesetzt werden, wenn eine LST-Fachkraft die Beseitigung der Störung bestätigt hat.</p> <ul style="list-style-type: none"> – bei Stör Zs 1/Vorsichtsignal an Esig/Dksig/Bksig den Fdl der rückgelegenen Zugfolgestelle mit der Aushändigung des Befehls beauftragen – bei Stör Zs 1/Vorsichtsignal/Zs 8 am Asig: Zug vorm Esig stellen und durch Befehl unterrichten.

Fundstelle	Thema	Wortlaut/Befehlstext	Bemerkungen/Hinweise
Fundstelle DS/DV 408.0605 Abs. 4b 18	Züge fahren – Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen – Telekommunikationseinrichtungen – Völlig gestörte Verständigung zwischen zwei Zugmeldestellen –	Befehl Ad Nr. 4 „Am Esig (Bezeichnung)/Sig So 5 des Bf (Name) halten, Verständigung mit Fdl aufnehmen; wenn dies nicht möglich, mit Schrittgeschwindigkeit – 5km/h – einfahren.“ Zusatz DS 408-Bereich: „Bei Einf in den Bf gelten Haupt- und Sperrsig nicht.“ Zusatz DV 408- Bereich: „Bei Einf in den Bf gelten Haupt-, Sperr- und Gleissperrsig nicht.“ <u>Zusatz DS/DV 408- Bereich bei Bk zw. den Zmst:</u> „Am Halt zeigenden Bksig (Bezeichnung) der Bk (Name) mit höchstens 40 km/h vorbeifahren.“ <u>Zusatz für 1.Zug,wenn Bk vorhanden:</u> „Blw verständigen“	Zusätzlich Bef C Grund Nr. 8 erteilen (siehe auch 408.0605 Abs. 4a) Ggf. Befehl Ad Nr. 1 für BÜ erteilen! Block- und Signalbedienung – soweit möglich – durchführen, wenn hierdurch der Sicherheitsfaktor erhöht wird. Das Befahren von Gl entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung und in Richtung einer Abzweigstelle ist verboten! Sofort Notfallmanager/Bezirksleiter Betrieb verständigen!!! Züge dürfen nicht vorzeitig ab- oder durchgelassen werden. Beachten Sie hierzu auch die Regelungen in Ihren Örtlichen Richtlinien zur DS/DV 408!
DS/DV 408.0605 Abs. 5 noch 18	Züge fahren – Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen – Telekommunikationseinrichtungen – Völlig gestörte Verständigung mit einer Blockstelle –	Befehl Ad Nr. 4 „Verständigung mit Bk (Name) nicht möglich. Am Halt zeigenden Bksig dieser Bk mit höchstens 40 km/h vorbeifahren.“ <u>Zusatz für 1. Zug:</u> „Blw verständigen“	Ggf. Befehl Ad Nr. 1 für BÜ erteilen! Block- und Signalbedienung – soweit möglich – durchführen, wenn hierdurch der Sicherheitsfaktor erhöht wird.
DS/DV 408.0611 Abs. 3-4 19	Züge fahren – Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen – Zugbeeinflussung LZB nicht wirksam LZB-Ausfall bei Halt in einem Bahnhof vor einem Hauptsignal bzw. LZB-Ausfall während der Fahrt bei Halt vor einem Hauptsignal bzw. LZB-Blockkennzeichen	Befehl Ad Nr. 4 „fährt signalgeführt weiter“	Bei Halt im Bahnhof vor einem Hauptsig gilt: Ist das <u>Hauptsig in Fahrtstellung</u> und wurde die Freitaste mit Erfolg bedient, bleibt die Zustimmung durch Fahrtstellung des Hauptsig gültig. Wird die Freitaste nicht bedient oder ist die Bedienung derselben erfolglos, ist Bef Ad Nr. 4 erforderlich. Die Zustimmung zur Fahrt durch Fahrtstellung des Hauptsig bleibt gültig. Ist das Hauptsig bei LZB-Ausfall nicht in Fahrtstellung, wird eine erteilte Zustimmung durch Bef Ad Nr. 4 ungültig. Wird die Freitaste nicht bedient oder ist die Bedienung derselben erfolglos, ist Bef Ad Nr. 4 erforderlich. Die Vorbeifahrt am Halt zeigenden Hauptsig erfolgt mit Bef Ab. Tf hat dem Fdl bei LZB-Ausfall mitzuteilen, wo die Spitze des Zuges hält! Der Fdl hat einen erteilten LZB-Ersatzauftrag, LZB-Linksfahrauftrag oder einen schriftlichen Bef zurückzunehmen. Hauptsig, die von der LZB für den Zug dunkelgeschaltet wurden, sind in die Haltstellung zu bringen. Sind die Sig dem benachbarten Fdl zugeteilt, hat dieser diese in Halt zu bringen und dies zu bestätigen. Hält die Spitze des Zuges in einem LZB-Zugfolgeabschnitt, dessen Ende durch ein LZB-Blockkennzeichen gekennzeichnet ist, hat der Fdl eine Einzelräumungsprüfung durchzuführen.

Fortsetzung dieser Spalten auf Seite 94 ►

Fundstelle	Thema	Wortlaut/Befehltext	Bemerkungen/Hinweise
	<p>Züge fahren – Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen – Zugbeeinflussung LZB nicht wirksam</p> <p>LZB-Ausfall während einer Zugfahrt bei Halt nicht unmittelbar vor einem Hauptsignal</p>	<p>Befehl Ad Nr. 4 „fährt signalgeführt weiter und fährt bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals mit höchstens 40 km/h“ <small>(Dieser Befehl gilt nicht gleichzeitig als Auftrag zur Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Hauptsignal. Dies erfolgt, wenn möglich, mit Hp- Sig auf Fahrt, Zs- Sig oder Befehl Ab.)</small></p>	<p>Wird die Freitaste nicht bedient oder ist die Bedienung derselben erfolglos, ist Bef Ad Nr. 4 erforderlich.</p> <p>Tf hat dem Fdl bei LZB-Ausfall mitzuteilen, wo die Spitze des Zuges hält! Der Fdl hat einen erteilten LZB-Ersatzauftrag, LZB-Linksfahrauftrag oder einen schriftlichen Bef zurückzunehmen. Hauptsig, die von der LZB für den Zug dunkelgeschaltet wurden sind in die Haltstellung zu bringen. Sind die Sig dem benachbarten Fdl zugeteilt, hat dieser diese in Halt zu bringen und dies zu bestätigen. Hält die Spitze des Zuges in einem LZB-Zugfolgeabschnitt, dessen Ende durch ein LZB-Blockkennzeichen gekennzeichnet ist hat der Fdl eine Einzelräumungsprüfung durchzuführen.</p>
<p>DS/DV 408.0611 Abs. 5 20</p>	<p>Züge fahren – Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen– Zugbeeinflussung LZB nicht wirksam</p> <p>Außerbetriebnahme der LZB zwischen zwei Haltbahnhöfen bei Störungen auf Anordnung der Betriebsleitung</p>	<p>Befehl Ad Nr. 4 „LZB von bis abschalten. Zug fährt signalgeführt.“</p>	<p>Das Hauptsig darf für diese Züge erst auf Fahrt gestellt werden, wenn der Tf das Abschalten der LZB bestätigt hat. Bei einer seitlichen Einfahrt ist der Bef vor Einf in die LZB-Strecke zu übermitteln. Zügen, die bereits LZB-geführt fahren, darf der Befehl Ad erst übermittelt werden, wenn die Bedingungen nach Abs. 4 erfüllt sind.</p>
<p>DS/DV 408.0631 Abs. 3 a und b 21</p>	<p>Züge fahren – Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen– Schäden an der Oberleitung</p> <p>Fahren mit gesenktem Stromabnehmer bei abgeschalteter oder gestörter Oberleitung (kein La-Eintrag vorhanden)</p>	<p>Befehl Ad Nr. 4 „fährt mit gesenktem Stromabnehmer im Bahnhof/Bahnhofsteil (Name) von km ... bis km ..., EI- Signale – nicht – aufgestellt“ oder „fährt mit gesenktem Stromabnehmer zwischen (Zugmeldestelle) und (Zugmeldestelle) von km ... bis km ..., EI-Signale – nicht – aufgestellt.“</p> <p><i>Zusatz für Züge, die planmäßig halten und beim Anfahren nachgeschoben werden müssen:</i> „Beim Anfahren nachgeschoben bis ...“ <small>(bei Gleisbildstw. nur bis Asig und sonst bis Ra 10/Einfahrweiche/Ausfahrweiche)</small></p>	<p>Die Erteilung des Befehls erfolgt zur Durchführung von „Schwungfahrten“ durch abgeschaltete OI-Bereiche: a) bei Störungen nur auf Weisung der Elektrofachkraft. b) bei fehlendem La-Eintrag in Rücksprache mit der Elektrofachkraft. Hinweis: Sind keine EI-Signale aufgestellt, dürfen anstelle der Kilometerangaben auch markante Punkte (Hauptsignale mit Bezeichnungen) genannt werden.</p> <p>Bei Zügen mit Ellok, die auf Strecken ohne OI übergehen, verständigt der Fdl der Zmst am Beginn dieser Strecke den Fdl derjenigen Zmst, auf der der Zug wieder auf eine Strecke mit OI übergeht. Hinweis für LZB-Strecken: Zusätzlich ist in die LZB eine Schutz-La mit einer VMZ von 140 km/h für den Gleisabschnitt, der 200 m vor dem Signal EI 3 beginnt und am Signal EI 5 endet, einzugeben.</p>
<p>DS/DV 408.0811 Abs. 5 b, Nr. 4 22</p>	<p>Rangieren Vorbereiten Bedingungen für die Erteilung der Zustimmung zum Rangieren durch den Weichenwärter</p> <p>Rangieren an der Spitze eines LZB-geführten Zuges (Anforderung des Befehls durch den Tf des LZB-geführten Zuges)</p>	<p>Befehl Ad Nr. 4 „Befehlstaste zur Entlassung aus der LZB bedienen“</p>	<p>Weichenwärter darf Zustimmung zum Rangieren an den Tf erst erteilen, wenn alle Bedingungen hierfür nach 408.0811 Abs. 5b erfüllt sind. Alle von der LZB für diesen Zug dunkel geschalteten Hauptsig sind in die Haltstellung zu bringen.</p>

Fundstelle	Thema	Wortlaut/Befehltext	Bemerkungen/Hinweise
DS/DV 408.0851 Abs. 3 d 23	Rangieren Rangieren auf Hauptgleisen Rangieren auf dem Einfahrgleis über die Rangierhalttafel oder die Einfahrweiche hinaus	Befehl Ad Nr. 3 „Rangieren im Bf/Bft (Bezeichnung) auf Einfahrgleis aus Richtung (Bezeichnung) über die – Rangierhalttafel – Einfahrweiche Nr. (Bezeichnung) – hinaus bis (Zeitangabe) Uhr erlaubt.“ <i>(Nichtzutreffendes streichen)</i>	Empfang des Befehls wird bei Aushändigung nicht bescheinigt. Bef kann über Rangierfunk übermittelt werden (wenn Tfiz hält). Zustimmung von benachbarter Zugfolgestelle/Zugmeldestelle hierzu einholen. Nachweisführung beachten! In ÖRiL sind Regelungen hierzu festgehalten.

Stichwortverzeichnis (Befehle Ad)

<ul style="list-style-type: none"> ● Abschalten der LZB bei Störungen 20 ● Abweichend von der La ZEB oder ZEBB 8 ● Ausschalten von Bahnhöfen/Betriebsstellen 2, 2 ● Außerbetriebnahme der LZB bei Arbeiten 7 ● Bahnübergang nicht oder voraussichtlich nicht gesichert 1 ● Befehlstaste zur Entlassung aus der LZB bedienen 22 ● Betriebsstelle nicht besetzt 13 ● Durchführung von ICE und Talgo 11 ● Gleiswechselanzeiger, Leuchten wird nicht angezeigt 8 ● Haltstellung eines Hauptsignals nicht möglich 16 ● La-Stelle noch nicht in LZB eingegeben 12 ● Lineare Zugbeeinflussung nicht wirksam 19 ● Oberleitung abgeschaltet oder gestört 21 ● Rangieren auf Hauptgleisen ● Schiebetriebfahrzeug nicht angekuppelt, eingleisige Strecke 5 ● Sperrfahrten bei eingeschränkter Arbeitsruhe 9, 9 ● Stumpfgleis und Frühhalt 6 ● Trittstufen bei ICE nicht ausfahren 10 ● Umleiten von Zügen über tunnelreiche Strecken 3 ● Verständigung völlig gestört 18 ● Vorbeifahrt an Haltsignalen, unzulässig 14 	<ul style="list-style-type: none"> ● Vorbeileiten an Engstellen bei LÜ 4 ● Zurücksetzen eines Zuges 15 ● Zusatzsignale nicht erloschen 17
--	--

Verständigung schafft Sicherheit



EUK Sicher arbeiten – es lohnt zu leben
Eisenbahn-Unfallkasse

Sicherung eines Bahnübergangs durch das Zugpersonal

Rosemarie Lehmann, TZ Halle/Leipzig, Wolf-Dieter Wieland TZ Ludwigsburg,
Gerd Junginger, DB Regio, Regionalbereich Württemberg



Vor seiner Abfahrt im Bahnhof Zwiesel erhält der Tf der RB 32007 einen Befehl Ad Nr. 1.

Der Tf hält vor dem Bahnübergang vor dem Standort der HET an. Die Schrankenbäume sind

gesenkt, die Straßensignale leuchten rot.

Ein Mann mit einer Warnweste mit DB-Emblem fordert den Tf auf: „Du kannst den Bahnübergang befahren, er ist gesichert.“

Der Tf fragt sich:

- „Darf ich denn jetzt einfach fahren?“

Ich muss doch die HET bedienen!

- Ist das ein Bahnübergangsposten?
- Hat er etwa die HET bedient oder den BÜ anders gesichert?
- Wer muss in diesem Fall die HET bedienen?
- Ist das irgendwo geregelt?
- Warum habe ich einen Befehl bekommen, wenn der Bahnübergang durch einen Bahnübergangsposten gesichert wird?

Eigentlich ist der Befehl doch bereits erfüllt, weil die Schrankenbäume gesenkt sind und die Straßensignale rot leuchten.

Antwort:

408.0621 (3)

Sicherung eines Bahnübergangs durch Zugpersonal

Allgemeine Regeln

(3) a) Die Sicherung eines Bahnübergangs durch das Zugpersonal ist erforderlich, wenn

1. sie durch Befehl Ad Nr. 1 angeordnet wurde,

Es geht aus diesem Modul hervor, dass der Bahnübergang durch das Zugpersonal zu sichern ist.

Der Tf hat die technische Sicherung durch Bedienung der HET einzuschalten.

Es mag nicht logisch sein, dass der Tf die HET bedienen muss, obwohl der Posten ihm meldet: „Der BÜ ist gesichert.“

Aber die Verantwortung für eine Sicherung eines Bahnübergangs muss klar geregelt sein.

Entweder erfolgt die Sicherung durch Posten, dann erhält der Tf keinen Befehl Ad Nr. 1, oder die Sicherung erfolgt durch das Zugpersonal.

Der Fahrdienstleiter wird selbstverständlich dann keinen Befehl Ad Nr. 1 mehr an Züge erteilen, wenn ihm mitgeteilt wurde, dass der Bahnübergang durch Bahnübergangsposten gesichert wird.



Befehl A	
Zug/Sporrfahrt32007.....
d) Nr. 1 hält vor BÜ in km .50,8...../km...../km...../km.....	
Weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist	
Zwiesel	, den 00.00.00, 10 Uhr 01 Min
Fahrdienstleiter	Erhalten
Schulze	
(Name, Funktion)	