

Bahn *Praxis*

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



1 · 2003

Züge fahren und Rangieren

- Fahren auf dem Gegengleis
- Schriftliche Befehle
- Geschwindigkeitsbeschränkungen im Einfahrgleis

EUK **DB**

Liebe Leserinnen und liebe Leser,

zum 15. Juni 2003 werden die bisherige DS408 und DV 408 mit der Bekanntgabe 1 durch die Konzernrichtlinie (KoRil) 408 ersetzt.

Mit dieser Bekanntgabe werden die Regeln der DS 408.01 – 09 und DV 408.01 – 09 in der Konzernrichtlinie (KoRil) 408 – Züge Fahren und Rangieren – (Modulgruppen 408.01 – 408.09) in modularer Form neu gefasst und die Harmonisierung der Regeln der DS 408.01 – 09 und der DV 408.01 – 09 abgeschlossen, so dass ab 15.6.2003 für den Bereich der Deutschen Bahn AG einheitliche Regeln gelten.

Außer dem Harmonisieren der Regeln sind beim Erstellen der Konzernrichtlinie 408 (Modulgruppen 01 – 09) vor allem folgende Sachverhalte beachtet worden:

- Modularisieren der Regeln,
- Darstellen von Handlungsabläufen in Fließdiagrammen und Tabellen,
- Anwenden der Persönlichkeitsform (Sie-Anrede),
- Auflage im Format DIN A 4 und DIN A 5,
- Berücksichtigen technischer Neuheiten z.B. Zuglenkung mit Lenkplan.

Die Regeln der Modulgruppen 408.01 – 09 sind in Module, Abschnitte, Absätze und Unterabsätze gegliedert. Die Modularisierung sieht z.B. wie folgt aus: 408. Modulfamilie → 408.01 Modulgruppe → 408.0101 Modul.

Anhänge und Vordrucke sind den Modulen zugeordnet. Sie tragen die Modulnummer und hinter der Bezeichnung „A“ bzw. „V“ die zweistellige Nummer des Anhangs bzw. des Vordrucks.

Die Gliederung nach Modulen macht es möglich, den Anwendern die Regeln bekannt zu geben, die sie ausschließlich betreffen. Dadurch wird erreicht, dass die anwenderbezogene Anzahl der zu beachtenden Regeln geringer ist als bisher.

Änderungen wurden unter anderem bei den folgenden Themenbereichen – teilweise tiefgreifend – vorgenommen:

1. Befehle
2. Beschränkung der Geschwindigkeit im Einfahrgleis
3. Abweichen von den für Bahnanlagen oder Fahrzeugen vorgesehenen Maßen
4. Zugfahrten, die nicht durch Fahrtstellung eines Hauptsignals zugelassen werden
5. Abweichen von der Fahrordnung auf zweigleisigen Strecken
6. Sperrfahrten
7. Betriebsstellen nach Arbeitsruhe nicht besetzt
8. Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass
9. Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung

In einer Reihe von Beiträgen möchten wir Ihnen in den kommenden Monaten einige wesentliche Änderungen und Neuheiten vorstellen.

THEMEN DES MONATS

Züge fahren und Rangieren

Die Harmonisierung der Regeln der ehemaligen DS/DV 408 Züge fahren und Rangieren (in Kraft ab 15.6.2003 mit der Bekanntgabe 1 zur Konzernrichtlinie 408 – Züge fahren und Rangieren) steht im Fokus dieser etwas „stärkeren“ Ausgabe von BahnPraxis.

Zum einen wird

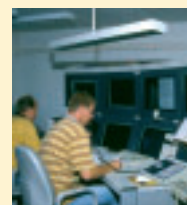
- das Fahren auf dem Gegengleis aus der Sicht eines Fahrdienstleiters beschrieben und erläutert,

es folgt das Thema

- Schriftliche Befehle, d.h. der neue Befehlsvordruck und die wesentlichen Änderungen zur Befehlerteilung werden vorgestellt

und anschließend werden die

- Geschwindigkeitsbeschränkungen bei Einfahrten in ein Stumpfgleis u.ä. behandelt.



Unser Titelbild:
Im ESTW Memmingen.
Foto: DB AG/Kitzinger

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 Wiczorek, Michael Zumstrull (Redakteure).

Anschrift

Redaktion „BahnPraxis“, L. OE VFB,
Taunusstraße 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 € 15,60, 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

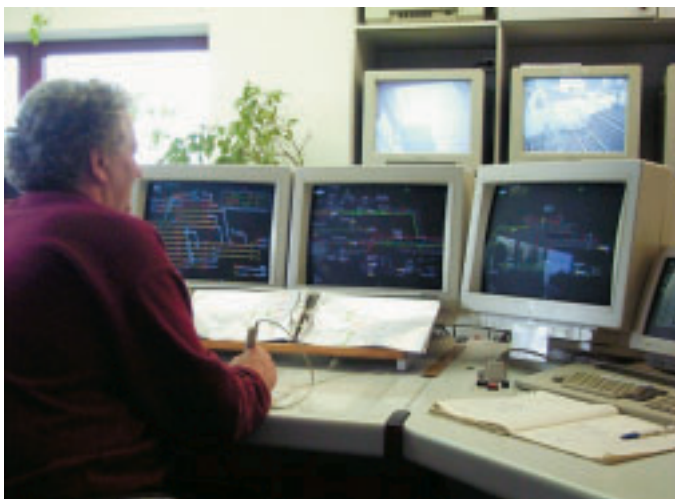
Meister Druck, Werner-Heisenberg-Straße 7,
34123 Kassel.

Die Bekanntgabe 1 zur Konzernrichtlinie 408

Züge fahren und Rangieren

Fahren auf dem Gegengleis aus Sicht eines Fahrdienstleiters

Dietmar Homeyer, Grundsätze Betriebsverfahren Bahnbetrieb, Frankfurt am Main



Dieser Beitrag, liebe Leserinnen und Leser, behandelt harmonisierte Regeln aus Sicht eines Fahrdienstleiters, die zu beachten sind, wenn von der Fahrordnung auf einer zweigleisigen Strecke abgewichen werden soll.

Für den Verfasser dieses Beitrags bestand die Schwierigkeit darin, die Komplexität des Themas zum einen und einen möglichst verständlichen und leserfreundlichen Schreibstil zum anderen unter einem Hut zu bringen. Hierzu wurde das Thema in mehrere Einzelthemen aufgegliedert; denn nur so lässt sich das Verständnis der Leserinnen und Leser am leichtesten erschließen. Leider mussten dafür so manche inhaltliche Wiederholungen in Kauf genommen werden, um dadurch einen möglichst verständlichen Gesamtzusammenhang für jedes Einzelthema zu bieten.

Jedes Einzelthema ist – unabhängig von anderen Einzelthemen – aus inhaltlicher Sicht ein in sich geschlossenes Kapitel, so dass für die Leserin bzw. den Leser jederzeit die Möglichkeit offen steht, den Beitrag entweder gesamthaft oder auszugsweise zu lesen.

Gesetzliche Grundlagen

Die Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) besagt in § 38, auf zweigleisigen Bahnen grundsätzlich rechts zu fahren ist.

Diese gesetzgeberische Aussage ist in der Konzernrichtlinie 408 wie folgt festgeschrieben:

Modul 408.0212 Abschnitt 1

– auszugsweise –

Auf zweigleisigen Bahnen ist auf der freien Strecke in der Regel rechts zu fahren (gewöhnliche Fahrtrichtung).

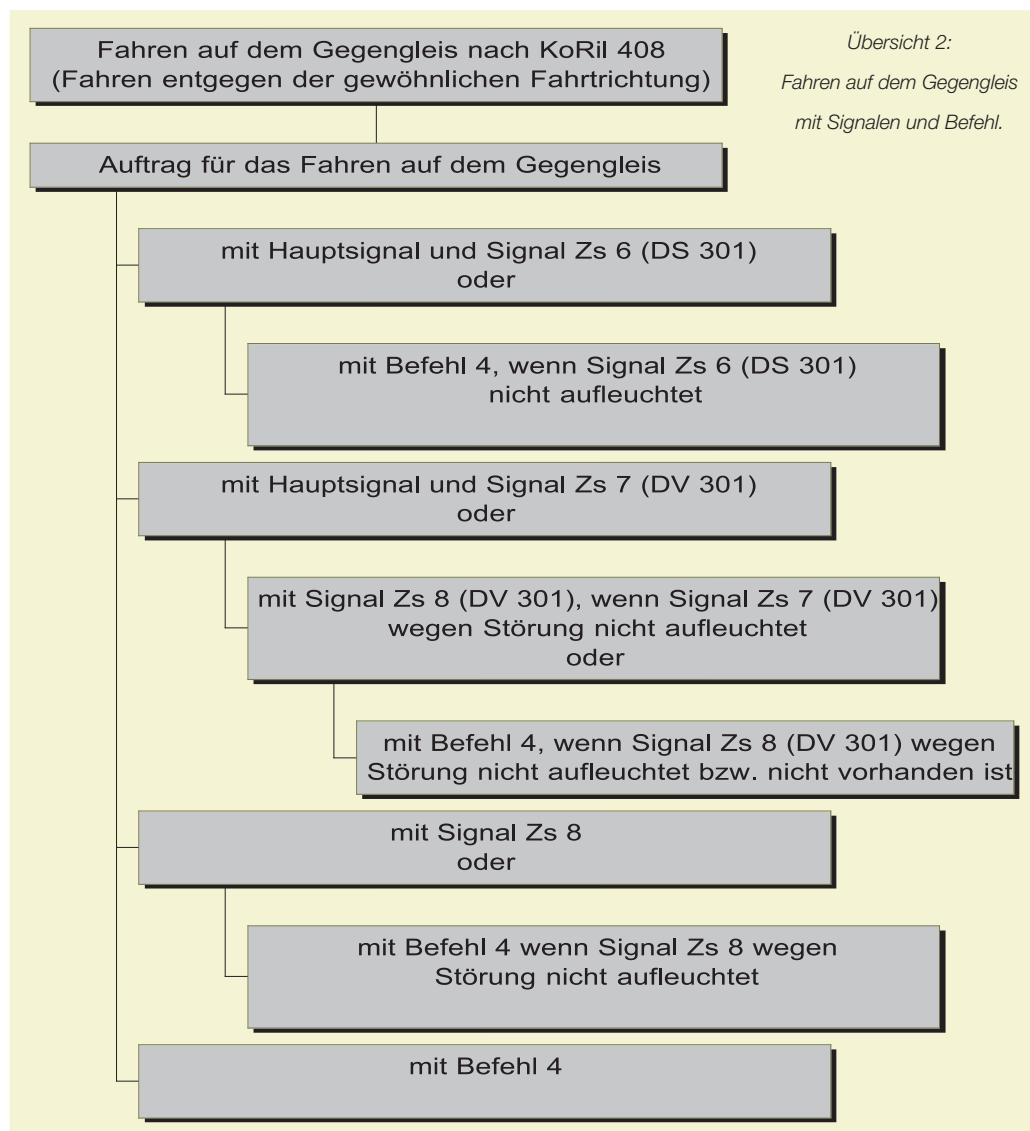
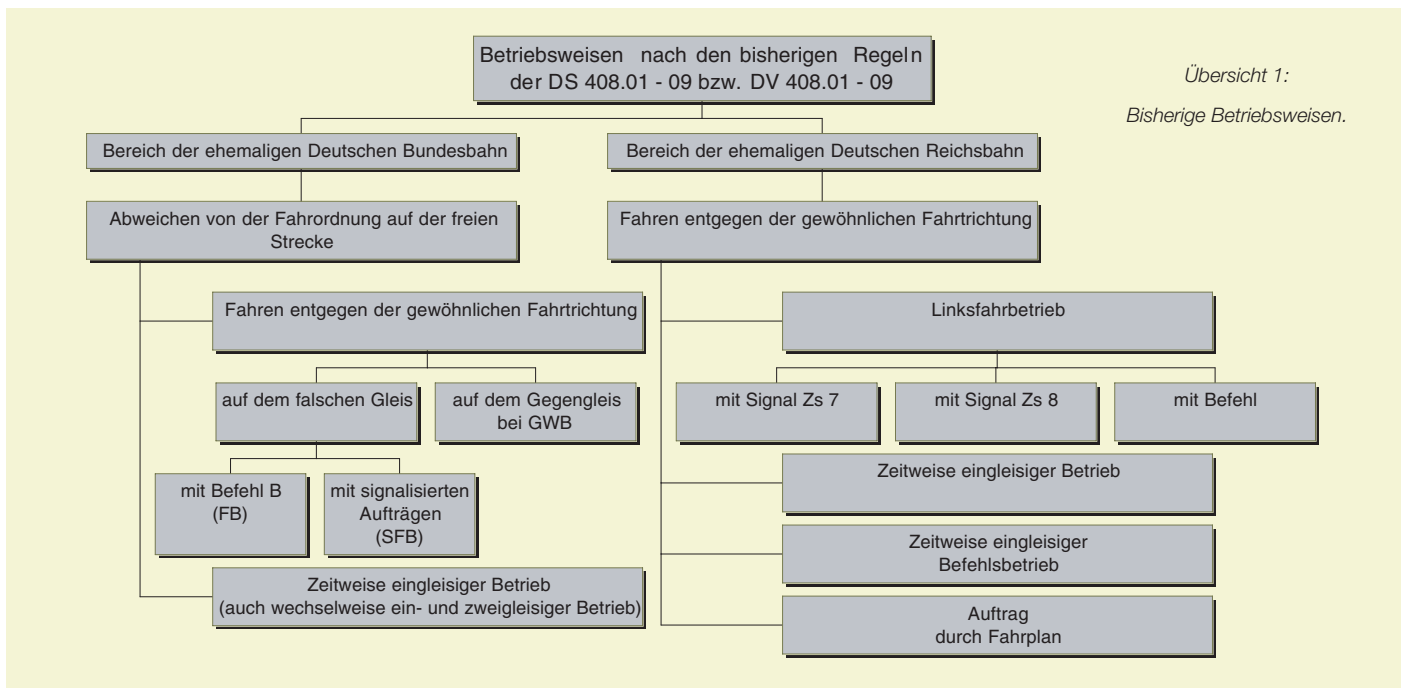
Von diesem Grundsatz der Fahrordnung lässt die EBO Ausnahmen zu.

Ist beispielsweise eine Anschlussstelle, Abzweigstelle oder ein Bahnhof derart an ein Streckengleis einer mehrgleisigen Strecke angeschlossen, dass diese Betriebsstellen nur über das Gegengleis angefahren werden können, dürfen Züge ohne weitere Bedingungen auch entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung fahren. In der Regel sind in solch gelagerten Fällen Signalanlagen eingerichtet, die das Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) bzw. Zs 7 (DV 408) zulassen.

Die EBO kennt noch weitere Sachverhalte, wonach vom Rechtsfahrprinzip abgewichen werden darf. Auf diese Sachverhalte wird jedoch im Rahmen dieses Beitrags nicht eingegangen.

Anwendungsfälle der Konzernrichtlinie 408

Auch das untergesetzliche Regelwerk 408 lässt Zugfahrten auf zweigleisigen Strecken entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung zu. Das Gleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung wird dann als ►



Gegengleis bezeichnet. Die Konzernrichtlinie 408 gibt hierfür konkrete Anwendungsfälle vor.

Modul 408.0462 Abschnitt 1 Abs. 2

Fahren auf dem Gegengleis ist zugelassen,

a) wo Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) ständig eingerichtet ist, wenn es der Beschleunigung des Bahnbetriebs dient,

b) wo Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) nichtständig 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 darf (z.B. gesperrtes Gleis, liegendebliebener

Zug, ausgeschaltete Oberleitung).

Dürfen auch auf zweigleisigen Strecken beide Streckengleise gleichzeitig in dieselbe Richtung befahren werden?

Grundsätzlich sind Parallelfahrten zunächst nicht zulässig. Jedoch lässt die Konzernrichtlinie 408 Ausnahmen zu.

Modul 408.0462 Abschnitt 2

Das Regel- und das Gegengleis dürfen gleichzeitig in derselben Fahrtrichtung befahren werden

- a) wo Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) ständig eingerichtet ist und keine Bahnübergangsposten oder Arbeitsstellen über Zugfahrten zu benachrichtigen sind; wo Schrankenwärter vorhanden sind, können in den Örtlichen Richtlinien gleichzeitige Fahrten zugelassen sein, oder
- b) bei Zügen nach Abschnitt 1 Absatz 2 b Nr. 1, Sperrfahrten, zurückkehrenden Schiebetriebfahrzeugen oder liegengebliebenen Zügen, die ihre Fahrt fortsetzen.

Gibt es auch geregelte Sachverhalte, die Fahrten auf dem Gegengleis gänzlich ausschließen?

Fahrten auf dem Gegengleis dürfen nicht zugelassen werden, wenn

- die Verständigung zwischen Zugmeldestellen völlig gestört ist (Lesen Sie bitte die Regel in Modul 408.0631 Abschnitt 3, Abs. 1, 2. Satz),
- eine benachbarte örtlich zu besetzende Zugmeldestelle oder ein benachbarter örtlich zu besetzender Bahnhofsteil nach unterbrochener Arbeitszeit wider Erwarten nicht besetzt ist (Lesen Sie bitte die Regel in Modul 408.0501 Abschnitt 1, Abs. 1, letzter Satz) oder einer Streckenbegehung

Neue Begriffe ersetzen die bisherigen Betriebsweisen

Betriebsweisen der ehem. Deutschen Bundesbahn	Betriebsweisen der ehem. Deutschen Reichsbahn	Neue Begriffe
Falschfahrbetrieb (FB)	Linksfahrbetrieb mit Befehl	Fahren auf dem Gegengleis mit Befehl
signalisierter Falschfahrbetrieb (SFB)	Linksfahrbetrieb mit Signal Zs 8	Fahren auf dem Gegengleis mit Signal Zs 8
Gleiswechselbetrieb (GWB)		Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) ständig eingerichtet
	Linksfahrbetrieb mit Signal Zs 7	Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 7 (DV 301) ständig eingerichtet
zeitweise eingleisiger Betrieb (ZEB)		Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) vorübergehend angeordnet
wechselweise ein- und zweigleisiger Betrieb (WEB)		Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) vorübergehend angeordnet
	zeitweise eingleisiger Betrieb (ZEB)	Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 7 (DV 301) vorübergehend angeordnet
	zeitweise eingleisiger Behelfsbetrieb (ZEBB)	entfallen

zugestimmt wurde (Lesen Sie bitte die Regel in Modul 408.0462 Abschnitt 3, Abs. 2a, letzter Satz).

Bisherige Betriebsweisen

Nach den bisher geltenden Regeln wurde das Abweichen von der Fahrordnung auf der freien Strecke bei zweigleisigen Strecken sowohl im ehemaligen Bereich der Deutschen Bundesbahn als auch im ehemaligen Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn mit Hilfe verschiedener Betriebsweisen praktiziert.

Die Betriebsweisen ließen sich je nach signaltechnischem Ausrüstungszustand einer zweigleisigen Strecke unterscheiden (**Übersicht 1**).

Neu ist, dass nunmehr die harmonisierten Regeln der Kon-

zernrichtlinie 408 nicht mehr nach Betriebsweisen unterscheiden. Mit anderen Worten: wenn künftig auf einer zweigleisigen Strecke von der gewöhnlichen Fahrordnung abgewichen werden soll, erhalten die Triebfahrzeugführer signalgeführter Züge durch den Fahrdienstleiter den Auftrag, dass Gegengleis zu befahren (**Übersicht 2**), durch

- Zs 6 (DS 301),
- Zs 7 (DV 301),
- Signal Zs 8 oder
- Befehl 4.

Neue Begriffe

Neuer Begriff für „falsches/linkes Gleis“

Für die beiden Begriffe falsches/linkes Gleis wird nunmehr einheitlich der Begriff „Gegengleis“ verwendet. Der neue Begriff „Gegengleis“ klingt vom Bedeutungsinhalt her wesentlich neutraler, zumal nicht bei allen eu-

ropäischen Bahnen die einheitliche Benutzung des rechten Gleises als Regelgleis auf zweigleisigen Strecken (Rechtsfahrordnung) vorfindbar ist; denn so manche europäische Bahnen benutzen im Gegensatz zur DB AG nicht das rechte, sondern das linke Gleis als Regelgleis einer zweigleisigen Strecke (Linksfahrordnung). Insofern ist ein Gegengleis das Gleis einer zweigleisigen Strecke, das entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung befahren wird. Und eben dies kann aus europäischer Sicht sowohl das rechte Gleis (= Abweichung von der Linksfahrordnung) als auch das linke Gleis (= Abweichung von der Rechtsfahrordnung) einer zweigleisigen Strecke sein.

Neuer Begriff für „rechtes Gleis“

Auf den zweigleisigen Strecken der DB Netz AG gilt wie weiter oben bereits erwähnt das ►

Prinzip des Rechtsfahrens (gewöhnliche Fahrtrichtung). Auch hierzu wurde das Gleis der gewöhnlichen Fahrtrichtung begrifflich neutraler formuliert, nämlich in Regelgleis umbenannt.

Modul 408.0212 Abschnitt 1

– auszugsweise –

Das Gleis der gewöhnlichen Fahrtrichtung wird als Regelgleis bezeichnet. Bei Einführung in Bahnhöfe können die Gleise der freien Strecke auch so angeordnet sein, dass das Regelgleis links liegt.

Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) ist ständig eingerichtet

Allgemeines

Das Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) ist vor allem auf zweigleisigen Streckenabschnitten mit größerer Zugdichte ständig eingerichtet. Im Allgemeinen erfährt der Fahrdienstleiter aufgrund seiner Module aus der Modulfamilie 482 über die Möglichkeiten des Fahrens auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301). Der Vorteil einer solchen signaltechnischen Einrichtung liegt u.a. darin, dass diese der Beschleunigung des Betriebsablaufs dient.

Es gilt der Grundsatz, dass für das Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) immer signaltechnisch gesicherte Fahrstraßen (=Zugstraßen) eingerichtet sind.

Das Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) kann sowohl einseitig als auch zweiseitig ständig eingerichtet sein. Mit anderen Worten: bei einseitiger signaltechnischer Einrichtung ist das Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) nur in einer Richtung möglich und bei zweiseitiger signaltechnischer Einrichtung ist das Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) in beiden Richtungen möglich.

Hierzu sind entweder nur an einem oder an beiden Streckengleisen einer zweigleisigen Strecke Vor- und Hauptsignale für die Fahrt auf dem Gegengleis angeordnet, wobei sich dann diese Vor- und Hauptsignale in der Regel links neben oder über Gegengleis befinden und auch mit PZB-Technik ausgerüstet sind. Abweichend von dieser Standortregel können aber auch Vor- und Hauptsignale rechts neben dem Gegengleis aufgestellt sein.

Streckenblock mit Erlaubniswechsel

Dort, wo das Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) ständig eingerichtet ist, ist auch in der Regel ein Streckenblock mit Erlaubniswechsel vorhanden, der für Fahrten auf dem Gegengleis sicherungstechnisch Folge- und Gegenfahrten verhindert. Hierzu sind auf das Streckengleis weisende Hauptsignale nur stellbar, wenn der Erlaubnisempfang dem Fahrdienstleiter durch einen so genannten Erlaubnismelder angezeigt wird. Mitunter kann es je nach eingerichteter Technik auch vorkommen, dass immer nur eine Fahrtrichtung bevorrechtigt eingerichtet wurde.

In diesem Fall wechselt dann die signaltechnische Erlaubnis

nach der Beendigung einer Zugfahrt auf dem Gegengleis wieder selbsttätig für die Fahrt auf dem Regelgleis. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass während der Erlaubnisabgabe für einen Zug auf dem Gegengleis kein Selbststellbetrieb – soweit vorhanden – eingeschaltet sein darf.

Modul 408.0463 Abschnitt 4, Abs. 3

Bei Abgabe der Erlaubnis für einen Zug auf dem Gegengleis darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein.

Vorbereitende Maßnahmen

Fahrten auf dem Gegengleis, die planmäßig vorgesehen sind, brauchen einer beteiligten Zugmeldestelle – soweit diese einem anderen Fahrdienstleiter zugeteilt ist – nicht angekündigt zu werden; denn planmäßig auf dem Gegengleis verkehrende Züge sind im Fahrplan für Zugmeldestellen, Streckenfahrplan und Fahrplan für Schrankenposten bekannt gegeben.

Modul 408.0463 Abschnitt 1, Abs. 3

Wo Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Zs 7 (DV 301) ständig eingerichtet ist, ist dies bei Zügen, die planmäßig auf dem Gegengleis verkehren, im Fahrplan für Zugmeldestellen, im Streckenfahrplan und im Fahrplan für Schrankenposten angegeben.

Dies gilt jedoch nicht, wenn ein Zug zwecks Beschleunigung des Betriebsablaufs gemäß Entscheidung des Fahrdienstleiters – also unvorhergesehen – auf dem Gegengleis fahren soll. In diesem Fall ist der Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle – soweit diese einem anderen Fahrdienstleiter zugeteilt ist – über die beabsichtigte und außerplanmäßige Fahrt auf dem Gegengleis zu verständigen.

Einführen des Fahrens auf dem Gegengleis

Dort, wo Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) ständig eingerichtet ist, braucht das Fahren auf dem Gegengleis nicht eingeführt zu werden. Dies gilt auch, wenn wegen Signalstörung das Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) nicht aufleuchtet und folgend der Auftrag, dass Gegengleis zu befahren, durch Signal Zs 8 (DV 301) bzw. Befehl erteilt werden muss.

Modul 408.0463 Abschnitt 1, Abs. 1

Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Zs 7 (DV 301) ist ständig eingerichtet. Sie brauchen Fahren auf dem Gegengleis nicht einzuführen, auch dann nicht, wenn der Auftrag zum Fahren auf dem Gegengleis durch Signal Zs 8 oder Befehl erteilt wird.

Reihenfolge der Züge

Die Reihenfolge der Züge wird von dem Fahrdienstleiter bestimmt, der für Gleissperrungen zuständig ist. Abweichungen hierzu können in den Örtlichen Richtlinien oder in einer Beta geregelt sein.

Modul 408.0463 Abschnitt 3

Als Fahrdienstleiter der für Gleissperrungen zuständigen Zugmeldestelle müssen Sie die Reihenfolge der Züge bestimmen. In den Örtlichen Richtlinien oder in einer Beta kann der Fahrdienstleiter einer anderen Zugmeldestelle bestimmt sein.

Signalbedienung und Zugfolge

Für die Durchführung von Zugfahrten auf dem Gegengleis ▶

Abbildung 1: Zugmeldeverfahren – Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) bzw. Zs 7 (DV 301) ständig eingerichtet.

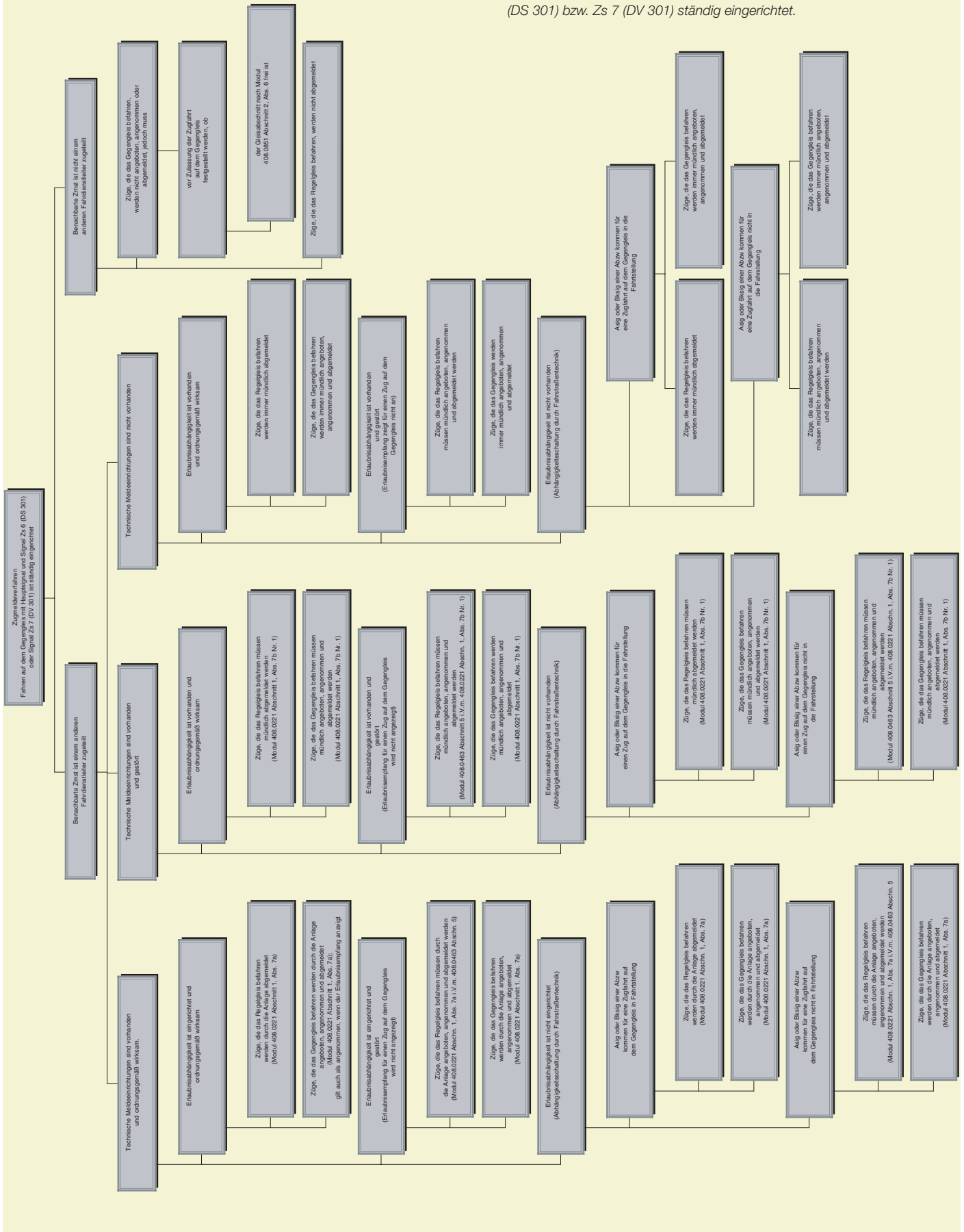
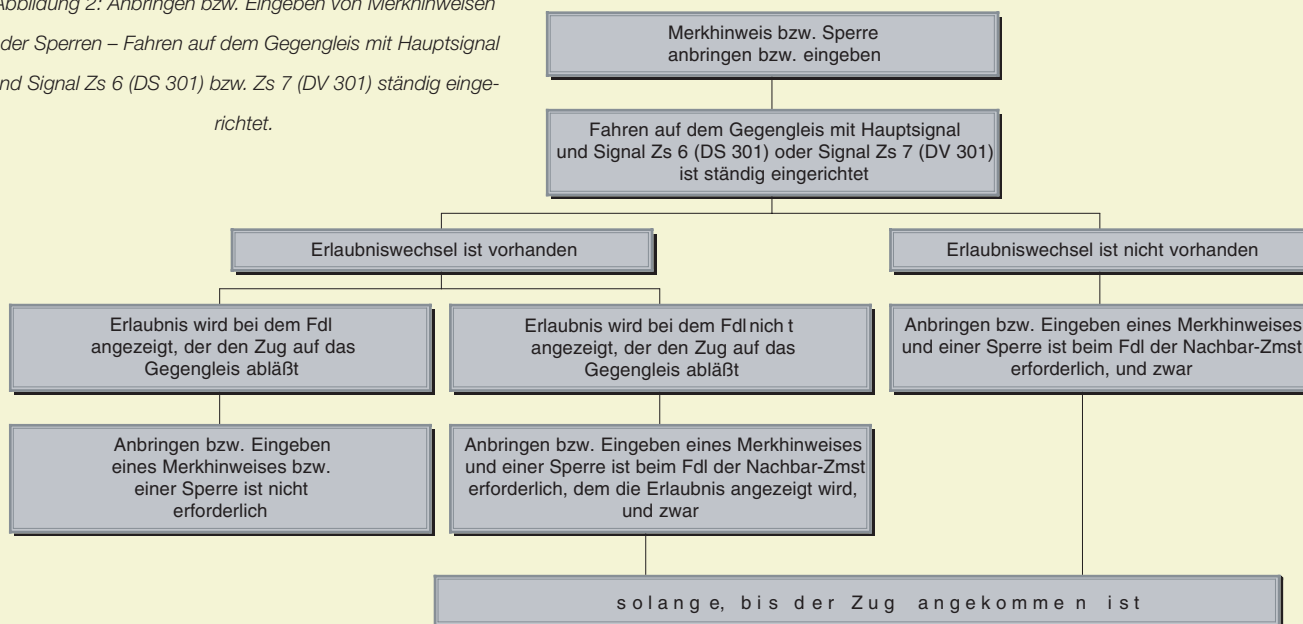


Abbildung 2: Anbringen bzw. Eingeben von Merkinweisen oder Sperren – Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) bzw. Zs 7 (DV 301) ständig eingerichtet.



gelten folgende Grundsätze:

- Die Zulassung der Zugfahrt erfolgt durch ein Fahrtzeitiges Hauptsignal.
- Der Auftrag, dass Gegengleis zu befahren, wird durch das Signal Zs 6 (DS 301) bzw. Zs 7 (DV 301) erlaubt.
- Die Zugfahrten verkehren – soweit Blockteilung eingerichtet ist – im Abstand der Zugfolgenstellen.

Befinden sich selbsttätige Blockeinrichtungen nach Beendigung einer Zugfahrt auf dem Gegengleis ausnahmsweise nicht in Grundstellung, darf der Fahrdienstleiter sie durch hilfsweise Bedienungshandlungen wieder in die Grundstellung bringen, nachdem er eine Räumungsprüfung durchgeführt hat.

Modul 408.0463 Abschnitt 4, Abs. 2

Selbsttätige Blockeinrichtungen, die nach Beendigung einer Fahrt auf dem Gegengleis nicht in Grundstellung gekommen sind, dürfen Sie in Grundstellung bringen, nachdem Räumungsprüfung nach Abschnitt 8 durchgeführt worden ist.

Störungen des Streckenblocks

Da für das Gegengleis selbsttätiger bzw. nichtselbsttätiger Streckenblock in der Regel eingerichtet ist, sind bei Störungen des Streckenblocks entsprechend die einschlägigen Regeln der Module 408.0243, 408.0244 i.Vb.m. 408.0622 Abschnitt 1 zu beachten. Für die ggf. durchzuführenden Hilfsstellenbedienungen an den entsprechenden Streckenblockeinrichtungen sind zusätzlich die Regeln der Bedienungsmodulare aus der Modulfamilie 482 zu beachten.

Zugmeldeverfahren

(Abbildung 1)

Grundsätzlich wird das Zugmeldeverfahren wie bei zweigleisiger Strecke durchgeführt. Es gelten die einschlägigen Regeln der Module 408.0221 und 408.0222.

Für die Zugmeldungen „Anbieten“ und „Annehmen“ gelten jedoch zusätzliche bzw. abweichende Regeln.

Züge auf dem Regelgleis

Züge, die das Regelgleis befahren, werden in der Regel nicht angeboten und angenommen. In der Regel bedeutet, dass es auch Ausnahmen geben kann.

- Wenn für einen Zug, der zuvor das Gegengleis befahren hat, die Erlaubnis – soweit Erlaubniswechsel vorhanden und die benachbarte Zugmeldestelle einem anderen Fahrdienstleiter zugeweiht ist – nicht angezeigt wurde, ist der nächste Zug, der das Regelgleis befahren soll, anzubieten und anzunehmen. Ein bedingtes Anbieten und Annehmen ist verboten.

Modul 408.0463 Abschnitt 5 – auszugsweise –

Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) bzw. Zs 7 (DV 301) ist ständig eingerichtet. Sie müssen Züge, die das Regelgleis befahren, wenn die Erlaubnis für einen unmittelbar zuvor auf dem Gegengleis gefahrenen Zug, nicht angezeigt wurde, anbieten und annehmen.

- Ist ausnahmsweise keine technische Erlaubnisabhängigkeit eingerichtet, muss ein Zug, der das Regelgleis befahren soll, angeboten und angenommen werden – soweit die benachbarte Zugmeldestelle einem anderen Fahrdienstleiter zugeweiht ist –, und zwar, wenn für einen zuvor auf dem Gegengleis gefahrenen Zug das Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle nicht auf Fahrt gestellt werden konnte. Ein bedingtes Anbieten und Annehmen ist verboten.

Modul 408.0463 Abschnitt 5 – auszugsweise –

Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) bzw. Zs 7 (DV 301) ist ständig eingerichtet. Sie müssen Züge, die das Regelgleis befahren, wenn ein Erlaubnismelder nicht vorhanden ist und das Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle für den unmittelbar zuvor auf dem Gegengleis gefahrenen Zug nicht auf Fahrt gestellt werden konnte, anbieten und annehmen.

Züge auf dem Gegengleis

- Ein Zug, der das Gegengleis befahren soll, wird angeboten und angenommen – jeweils mit dem Zusatz „auf dem Gegengleis“ – wenn die benachbarte Zugmeldestelle einem anderen Fahrdienstleiter zugeteilt ist. Ein bedingtes Anbieten und Annehmen ist verboten.

Modul 408.0463 Abschnitt 5

– auszugsweise –

Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) bzw. Zs 7 (DV 301) ist ständig eingerichtet. Sie müssen Züge, die das Gegengleis befahren, anbieten und annehmen mit dem Zusatz „auf dem Gegengleis“.

- Ein Zug, der das Gegengleis befährt, wird nicht angeboten und angenommen, wenn die benachbarte Zugmeldestelle nicht einem anderen Fahrdienstleiter zugeteilt ist (Fahrdienstleiter so genannter Fernstell- bzw. Fernsteuerbereiche). Innerhalb solcher Fernstell- bzw. Fernsteuerbereiche ist in der Regel auch keine Erlaubnisabhängigkeit eingerichtet.
- Generell gilt, dass ein Zug auf dem Gegengleis erst angenommen werden darf – benachbarte Zugmeldestelle ist einem anderen Fahrdienstleiter zugeteilt – wenn festgestellt wurde, dass der Gleisabschnitt nach 408.0851 Abschnitt 2, Abs. 6 (Örtliche Richtlinien) frei ist.

Modul 408.0463 Abschnitt 6, Abs. 4

– auszugsweise –

Sie dürfen einen Zug auf dem Gegengleis annehmen, wenn Sie festgestellt haben, dass auch der Gleisabschnitt nach Modul 408.0851 Abschnitt 2 Absatz 6 frei ist.

Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass das Rangieren in diesem Gleisabschnitt nur erlaubt ist, wenn kein Zug auf dem Gegengleis angenommen wurde und auch der Erlaubnisempfang angezeigt wird. Wird kein Erlaubnisempfang angezeigt oder ist ausnahmsweise kein Erlaubnisempfang eingerichtet, muss die benachbarte Zugmeldestelle dem Rangieren zustimmen.

- Ebenso gilt, dass ein Zug auf dem Gegengleis, der nicht angeboten und angenommen wird – benachbarte Zugmeldestelle ist nicht einem anderen Fahrdienstleiter zugeteilt –, erst zugelassen werden darf, wenn festgestellt wurde, dass der Gleisabschnitt nach Modul 408.0851 Abschnitt 2, Abs. 6 (Örtliche Richtlinien) frei ist.

Modul 408.0463 Abschnitt 6, Abs. 4

– auszugsweise –

Sie dürfen die Zugfahrt zulassen, wenn Sie festgestellt haben, dass auch der Gleisabschnitt nach Modul 408.0851 Abschnitt 2 Absatz 6 frei ist.
- Wurde ein Zug auf dem Gegengleis angenommen, ist unverzüglich die Erlaubnis – soweit vorhanden – abzugeben. Zuvor jedoch muss ein eingeschalteter Selbststellbetrieb – soweit vorhanden – zurückgenommen werden.

Modul 408.0463 Abschnitt 4, Abs. 3

Bei Abgabe der Erlaubnis für einen Zug auf dem Gegengleis darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein.

- Wurde ein Zug auf dem Gegengleis angeboten und angenommen, so ist dieser auch abzumelden mit dem Zusatz „auf dem Gegengleis“.

Modul 408.0463 Abschnitt 7
Sie müssen Züge, die auf dem

Gegengleis fahren, abmelden, wenn die beteiligten Zugmeldestellen einem anderen Fahrdienstleiter zugeteilt sind. Setzen Sie die Worte „auf dem Gegengleis“ zu.

- Wenn keine Zugmeldungen mündlich gegeben werden – technische Meldeeinrichtungen sind vorhanden und ordnungsgemäß wirksam – gilt ein Zug, der das Gegengleis befährt, auch als angenommen, wenn ein Erlaubnisempfang angezeigt wird.

Modul 408.0463 Abschnitt 5

Wenn keine mündlichen Zugmeldungen gegeben werden, gilt ein Zug als angenommen, wenn Erlaubnisempfang angezeigt wird.

Modul 408.0221 Abschnitt 2, Abs. 6

Wenn keine mündlichen Zugmeldungen gegeben werden, gilt ein Zug auch als angenommen, wenn Erlaubnisempfang angezeigt wird.

- Wenn kein Erlaubnisempfang angezeigt wird, muss der Zug entweder durch technische Meldeeinrichtungen oder wenn nicht vorhanden mündlich angenommen werden.

Merkhinweise oder Sperren anbringen bzw. eingeben (**Abbildung 2**)

Wann und welche Merkinweise bzw. Sperren anzubringen bzw. einzugeben sind, wird ebenfalls in der Konzernrichtlinie 408 durch Regeln vorgeschrieben.

Wird bei dem Fahrdienstleiter, der eine Zugfahrt auf dem Gegengleis zulassen will, die Erlaubnis – soweit vorhanden – ordnungsgemäß angezeigt, ist das Anbringen bzw. Eingeben eines Merkinweises oder einer Sperre sowohl auf der anbietenden als auch auf der annehmenden Zugmeldestelle nicht erforderlich.

Modul 408.0463 Abschnitt 14, Abs. 1

– auszugsweise –

Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) bzw. Zs 7 (DV 301) ist ständig eingerichtet. Wenn die Erlaubnis bei der Stelle vorhanden ist, die den Zug auf das Gegengleis ablässt, brauchen Sie keinen Merkinweis und keine Sperre anzubringen.

Wird bei dem Fahrdienstleiter, der eine Zugfahrt auf dem Gegengleis zulassen will, die Erlaubnis – soweit vorhanden – nicht ordnungsgemäß angezeigt, hat der Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle, bei der die Erlaubnis angezeigt wird, einen Merkinweis oder eine Sperre anzubringen bzw. einzugeben. Hierbei ist maßgebend, dass diese o.g. Sicherungsmaßnahmen solange wirken müssen, bis der auf dem Gegengleis fahrende Zug auch auf der annehmenden Zugmeldestelle angekommen ist.

Modul 408.0463 Abschnitt 14, Abs. 1

– auszugsweise –

Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) bzw. Zs 7 (DV 301) ist ständig eingerichtet. Wenn die Erlaubnis nicht bei der Stelle vorhanden ist, die den Zug auf das Gegengleis ablässt, müssen Sie als Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, bei der die Erlaubnis angezeigt wird Merkinweis nach Modul 408.0402 Nr. 12 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben, bis der Zug angekommen ist.

Ist bei dem Fahrdienstleiter, der eine Zugfahrt auf dem Gegengleis zulassen möchte, die Erlaubnis ausnahmsweise nicht eingerichtet, hat der Fahrdienstleiter der annehmenden Zugmeldestelle Merkinweis und Sperre anzubringen bzw. einzugeben. Auch hierbei gilt, dass diese Maßnahme so lange

erforderlich ist, bis der Zug auf der annehmenden Zugmeldestelle angekommen ist.

Modul 408.0463 Abschnitt 14, Abs. 1 – auszugsweise –

Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) bzw. Zs 7 (DV 301) ist ständig eingerichtet. Wenn eine Erlaubnis nicht vorhanden ist, müssen Sie als Fahrdienstleiter, der die Zugfahrt nicht zulässt, Merkhinweis nach Modul 408.0402 Nr. 12 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben, bis der Zug angekommen ist.

Ausfahrt aus dem Bahnhof

Ausfahrten mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301)

Die Ausfahrt auf das Gegengleis erfolgt durch Einstellen eines signaltechnisch gesicherten Fahrwegs, der in das Gegengleis mündet. Durch das Einstellen des Fahrwegs bei Relaisstellwerken bzw. elektronischen Stellwerken erfolgt in der Regel die Fahrtstellung des Aufahrsignals und das Aufleuchten des Signals Zs 6 (DS 301) selbsttätig. Der Auftrag mit Signal Zs 6 (DS 301), dass Gegengleis zu befahren, gilt dann bis zum nächsten Bahnhof. Liegt jedoch davor eine Abzweigstelle oder Überleitstelle, gilt der Auftrag nur bis dahin.

DS 301, AB 46

Das Signal Zs 6 zeigt an, dass auf zweigleisigen Strecken das Gleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung befahren werden darf. Der Auftrag, das Gleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung zu befahren, gilt bis zum nächsten Bahnhof. Liegt davor eine Abzweig- oder Überleitstelle, gilt der Auftrag bis dahin.

Nach dem Einstellen des Fahrwegs, der in das Gegengleis mündet, können nun folgende signaltechnische Schaltungsvarianten eintreten:

1. Das Signal Zs 6 (DS 301) ist hinter dem Ausfahrtsignal am Fahrweg des Zuges in hoher Ausführung aufgestellt. Für das Signal Zs 6 (DS 301) wird dem Fahrdienstleiter auf der Bedienoberfläche je nach Stellwerkstechnik ein Melder angezeigt. Das Signal Zs 6 (DS 301) wird jedoch nicht durch den Fahrtmelder des Ausfahrtsignals überwacht. Der Fahrtmelder des Signals Zs 6 (DS 301) und der Fahrtmelder des Ausfahrtsignals leuchten auf.
2. Das Signal Zs 6 (DS 301) ist hinter dem Ausfahrtsignal am Fahrweg des Zuges in hoher Ausführung aufgestellt. Für das Signal Zs 6 (DS 301) wird dem Fahrdienstleiter auf der Bedienoberfläche je nach Stellwerkstechnik ein Melder angezeigt. Das Signal Zs 6 (DS 301) wird jedoch nicht durch den Fahrtmelder des Ausfahrtsignals überwacht. Der Melder des Signals Zs 6 (DS 301) kann nun aufleuchten, obwohl der Fahrtmelder des Ausfahrtsignals nicht leuchtet.
3. Das Signal Zs 6 (DS 301) ist hinter dem Ausfahrtsignal am Fahrweg des Zuges in hoher Ausführung aufgestellt. Für das Signal Zs 6 (DS 301) wird dem Fahrdienstleiter auf der Bedienoberfläche je nach Stellwerkstechnik ein Melder angezeigt. Das Signal Zs 6 (DS 301) wird jedoch nicht durch den Fahrtmelder des Ausfahrtsignals überwacht. Der Melder des Signals Zs 6 (DS 301) leuchtet nicht auf. Infolgedessen kann auch der Fahrtmelder des Ausfahrtsignals nicht aufleuchten.
4. Das Signal Zs 6 (DS 301) ist unmittelbar am Mast des jeweiligen Ausfahrtsignals angebracht. Für das Signal Zs 6 (DS 301) wird dem Fahrdienstleiter auf der Bedienoberfläche je nach Stellwerkstechnik ein zusätzlicher Melder angezeigt. Das Signal Zs 6 (DS 301) wird

schaltungstechnisch durch den Fahrtmelder des Ausfahrtsignals überwacht. Leuchtet nunmehr der Fahrtmelder des Ausfahrtsignals auf, ist auch davon auszugehen, dass ebenfalls das Signal Zs 6 (DS 301) am Mast des Ausfahrtsignals angezeigt wird.

5. Das Signal Zs 6 (DS 301) ist unmittelbar am Mast des jeweiligen Ausfahrtsignals angebracht. Für das Signal Zs 6 (DS 301) wird dem Fahrdienstleiter auf der Bedienoberfläche je nach Stellwerkstechnik ein zusätzlicher Melder angezeigt. Das Signal Zs 6 (DS 301) wird schaltungstechnisch durch den Fahrtmelder des Ausfahrtsignals überwacht. Leuchtet nun der Fahrtmelder des Ausfahrtsignals nicht auf, ist auch davon auszugehen, dass auch kein Signal Zs 6 (DS 301) am Mast des Ausfahrtsignals angezeigt wird.

Fahrten auf dem Gegengleis nach den schaltungstechnischen Fällen Nr. 1 und 4 werden mit einem Fahrt zeigenden Hauptsignal und Fahrten auf dem Gegengleis nach den schaltungstechnischen Fällen Nr. 2, 3 und 5 werden nicht mit einem Fahrt zeigenden Hauptsignal zugelassen.

Merkinweise

- Wenn der Auftrag, dass Gegengleis zu befahren, durch Signal Zs 6 (DS 301) – obwohl der Fahrtmelder des Aufahrsignals nicht aufleuchtet – erteilt werden kann, darf die Weisung zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden oder gestörten Ausfahrtsignal durch Signal Zs 1 oder, wenn Zs 1 nicht vorhanden oder gestört ist, durch Befehl 2 gegeben werden (siehe dazu nochmals obige Fallschilderung Nr. 2).
- Wenn der Auftrag, dass Gegengleis zu befahren, durch Signal Zs 6 (DS 301) nicht

erteilt werden kann, erfolgt der Auftrag durch Befehl 4. Für die Vorbeifahrt am Halt zeigenden oder gestörten Ausfahrtsignal darf dann ausschließlich nur Befehl 2 gegeben werden (siehe dazu nochmals die obigen Fallschilderungen Nr. 3 und 5). Eine Zs 1-Bedienung – soweit vorhanden – ist in diesem Fall nicht zugelassen. Dadurch soll verhindert werden, dass dem Triebfahrzeugführer ein Zs 1 angezeigt wird, obwohl ihm zuvor der Befehl 4 noch nicht übermittelt wurde.

Modul 408.0463 Abschnitt 10, Abs. 3

Wenn Sie den Auftrag, auf dem Gegengleis zu fahren, durch Befehl 4 erteilen, müssen sie folgende Regeln beachten: Den Auftrag zur Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal oder zur Fahrt bei LZB-Halt dürfen Sie ausschließlich durch Befehl 2 erteilen.

Ausfahrten mit Hauptsignal und Signal Zs 7 (DV 301)

Die Ausfahrt aus dem Bahnhof in das Gegengleis erfolgt durch Einstellen eines signaltechnisch gesicherten Fahrwegs, der in das Gegengleis mündet. Durch das Einstellen des Fahrwegs bei Relaisstellwerken bzw. elektronischen Stellwerken erfolgt in der Regel die Fahrtstellung des Aufahrsignals und das Aufleuchten des Signals Zs 7 (DV 301) selbsttätig. Der Auftrag mit Signal Zs 7 (DV 301), dass Gegengleis zu befahren, gilt bis zum nächsten Bahnhof. Liegt davor eine Abzweig- oder Überleitstelle, gilt der Auftrag nur bis dahin.

DV 301, § 12, Abs. 3

Der Auftrag mit Signal Zs 7, dass Gegengleis zu befahren, gilt bis zum nächsten Bahnhof. Liegt davor eine Abzweig- oder Überleitstelle, gilt der Auftrag bis dahin.

Nach dem Einstellen des Fahrwegs, der in das Gegengleis

mündet, können nun folgende signaltechnische Schaltungsvarianten eintreten:

1. Das Signal Zs 7 (DV 301) ist in der Regel am Ausfahrtsignal angebracht. Für das Signal Zs 7 (DV 301) wird dem Fahrdienstleiter auf der Bedienoberfläche je nach Stellwerkstechnik ein zusätzlicher Melder angezeigt. Das Signal Zs 7 (DV 301) wird schaltungstechnisch durch den Fahrtmelder des Ausfahrtsignals überwacht. Leuchtet nun der Fahrtmelder des Ausfahrtsignals auf, wird auch ein Signal Zs 7 (DV 301) am Mast des Ausfahrtsignals angezeigt.
2. Das Signal Zs 7 (DV 301) ist in der Regel am Ausfahrtsignal angebracht. Für das Signal Zs 7 (DV 301) wird dem Fahrdienstleiter auf der Bedienoberfläche je nach Stellwerkstechnik ein zusätzlicher Melder angezeigt. Das Signal Zs 7 (DV 301) wird schaltungstechnisch durch den Fahrtmelder des Ausfahrtsignals überwacht. Leuchtet nun der Fahrtmelder des Ausfahrtsignals nicht auf, kann auch kein Signal Zs 7 (DV 301) am Mast des Ausfahrtsignals angezeigt werden.

Fahrten auf dem Gegengleis nach Fall Nr. 1 werden mit einem Fahrt zeigenden Hauptsignal und Fahrten auf dem Gegengleis nach Fall Nr. 2 werden nicht durch ein Fahrt zeigendes Hauptsignal zugelassen.

Merkinweise

- Wenn der Auftrag, dass Gegengleis zu befahren, durch Signal Zs 7 (DV 301) nicht erteilt werden kann, wird – soweit eingerichtet – der Auftrag durch Signal Zs 8 (DV 301) erteilt. Das Signal Zs 8 (DV 301) enthält auch den Auftrag, am Halt zeigenden oder gestörten Ausfahrtsignal vorbeizufahren.
- Kann das Signal Zs 8 (DV 301) nicht gezeigt werden

oder ist kein Signal Zs 8 (DV 301) vorhanden, darf ausschließlich nur ein Befehl 2 und 4 für die Vorbeifahrt am Halt zeigenden oder gestörten Ausfahrtsignal bzw. für das Befahren des Gegengleises erteilt werden. Eine Zs 1- bzw. Zs 101-Bedienung ist in diesem Fall nicht zugelassen. Dadurch soll vermieden werden, dass dem Triebfahrzeugführer ein Zs 1 bzw. Zs 101 angezeigt wird, obwohl ihm zuvor der Befehl 4 noch nicht übermittelt wurde.

Einfahrt in den Bahnhof

Die Einfahrt in den Bahnhof erfolgt mit einem Fahrt zeigenden Hauptsignal, dass sich in der Regel links neben oder über dem Gegengleis befindet. In Ausnahmefällen kann das Einfahrtsignal auch rechts neben dem Gegengleis aufgestellt sein.

Räumungsprüfung

Soweit eine Räumungsprüfung erforderlich wird, müssen auf denjenigen zweigleisigen Strecken, wo Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) bzw. Signal Zs 7 (DV 301) ständig eingerichtet ist, bei vorhandenem nichtselbsttätigem Streckenblock die Regeln in Modul 408.0243 und bei vorhandenem selbsttätigem Streckenblock die Regeln in Modul 408.0244 beachtet werden.

Modul 408.0463 Abschnitt 8, Abs. 1 – auszugsweise –

Wo Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Zs 7 (DV 301) ständig eingerichtet ist, müssen Sie für Züge, die auf dem Regelgleis oder auf dem Gegengleis fahren, bei selbsttätigem Streckenblock die Regeln im Modul 408.0244 bzw. bei nichtselbsttätigem Streckenblock die Regeln

im Modul 408.0243 beachten.

Weiterfahrt auf Abzweigstellen

Auf einer Abzweigstelle kann nun je nach Gleisanordnung entweder auf dem Gegengleis oder auf dem Regelgleis weitergefahren werden. In der Regel wird die Weiterfahrt auf einer Abzweigstelle durch ein links neben oder über dem Gegengleis angeordnetes Blocksignal zugelassen. Die Weiterfahrt auf dem Gegengleis erfolgt dann durch einen Hauptsignalfahrtbegriff i.Vb.m. einem Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) und die Weiterfahrt auf dem Regelgleis nur durch einen Hauptsignalfahrtbegriff, d.h. ohne das Signal Zs 6 (DS 301) bzw. Zs 7 (DV 301).

Weiterfahrt auf Überleitstellen

Auf einer Überleitstelle kann man entweder auf dem Gegengleis oder auf dem Regelgleis geleitet werden. Auch hier kann je nach signaltechnischer Ausrüstung der Überleitstelle die Zulassung zur Weiterfahrt unterschiedlich sein. In der Regel wird die Weiterfahrt auf einer Überleitstelle durch ein links neben oder über dem Gegengleis angeordnetes Blocksignal zugelassen. Die Weiterfahrt auf dem Gegengleis wird dann durch einen Hauptsignalfahrtbegriff i.Vb.m. einem Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) oder die Weiterfahrt auf dem Regelgleis nur durch einen Hauptsignalfahrtbegriff, d.h. ohne das Signal Zs 6 (DS 301) bzw. Zs 7 (DV 301) zugelassen.

Fahrwegsicherung

Die in und aus dem Gegengleis führenden Fahrwege sind ausnahmslos alle signaltechnisch durch eingerichtete Zugstraßen gesichert.

Geschwindigkeiten auf dem Gegengleis

Grundsätzlich wird die auf dem Gegengleis zulässige Geschwindigkeit dem Triebfahrzeugführer nach den neuen Regeln wie beim Befahren des Regelgleises im Fahrplan seines Zuges bekannt gegeben, womit die für den Fahrdienstleiter bisher gültige Regel in DS 408.0475 Abs. 21b entfiel. Diese Regel bestimmte, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen im falschen Gleis, die nicht im Fahrplan des Zuges oder in der La enthalten waren, dem Triebfahrzeugführer durch Befehl C bekannt gegeben werden mussten. Hierzu entnahm der Fahrdienstleiter die Stellen mit verminderter Geschwindigkeit und Kilometerangabe in seinen Örtlichen Richtlinien.

Ebenso entfiel die bisherige Regel in DV 408.0473 Abs. 15b, wonach abweichend vom Fahrplan des Zuges weitere Geschwindigkeitsbeschränkungen in einer so genannten „Geschwindigkeitsübersicht für Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Linksfahrheit)“ enthalten waren.

Nach den neuen Grundsätzen ist ein Befehl 9 nur dann erforderlich, wenn eine Langsamfahrstelle, z.B. wegen Mängeln am Oberbau, unvorhergesehen durch eine Fachkraft eingerichtet wurde. Die entsprechenden Weisungen erhält der Fahrdienstleiter durch diese Fachkraft.

Fahren auf dem Gegengleis mit Signal Zs 8

Allgemeines

Der Auftrag an den Triebfahrzeugführer, das Gegengleis zu befahren, wird durch ein Signal Zs 8 erteilt. Durch die Einrichtung eines Signals Zs 8 kann die Arbeitsweise des Fahrdienst-

leiters erheblich vereinfacht werden. Mit anderen Worten: es entfällt die Übermittlung eines Befehls und somit der dafür erforderliche Zeitaufwand. Und dies wiederum hat positive Auswirkungen auf die Betriebsflüssigkeit. Die Zulassung der Zugfahrt erfolgt nicht durch die Fahrtstellung eines Hauptsignals. Die in und aus dem Gegengleis führenden Fahrwege sind in der Regel durch eingerichtete Zughilfsfahrstraßen bzw. Hilfsfahrstraßen signaltechnisch gesichert. Sind ausnahmsweise keine Zughilfsfahrstraßen oder Hilfsfahrstraßen eingerichtet, erfolgt die Sicherung der betroffenen Fahrwege durch Einzelsicherung der entsprechenden Fahrwegelemente.

Strecken-ausrüstung

Weisung mit Signal Zs 8 (DS 301)

Dort, wo auf zweigleisigen Streckenabschnitten das Fahren auf dem Gegengleis mit Signal Zs 8 (DS 301) erteilt wird, sind folgende signaltechnische Ausrüstungen vorfindbar:

- Für die Fahrt in das Gegengleis sind unter dem Hauptsignalschirm am gleichen Mast eines Ausfahrnsignals Zusatzanzeiger mit aufleuchtbaren Signalen Zs 8 (DS 301) angeordnet.
- Für die Fahrt auf dem Gegengleis ist links neben dem Gegengleis eine Vorsignaltafel Ne 2 mit einem 1000-Hz-Magnet eingerichtet, der ständig wirksam ist. Diese Vorsignaltafel Ne 2 kennzeichnet den Bremswegabstand der Strecke vor einem niedrigstehenden Lichthauptsignal bzw. Sperrsignal.
- Die Einfahrt in den Bahnhof erfolgt durch ein Signal Zs 1 bzw. Sh 1 (DS 301) an einem rechts neben dem Gegengleis niedrigstehenden Lichthauptsignal oder

Sperrsignal. An diesem niedrigstehenden Lichthauptsignal oder Sperrsignal ist ein 2000-Hz-Magnet eingerichtet, der ständig wirksam ist. Etwa 250 m vor dem 2000-Hz-Magnet liegt ein 500-Hz-Magnet. Für die Zugfahrten auf dem Gegengleis ist jedoch kein Streckenblock eingerichtet, der Folge- bzw. Gegenfahrten ausschließt.

Weisung mit Signal Zs 8 (DV 301)

Dort, wo auf zweigleisigen Strecken das Fahren auf dem Gegengleis mit Signal Zs 8 (DV 301) – Zs 7 (DV 301) ist nicht eingerichtet – erteilt wird, sind folgende signaltechnische Einrichtungen vorhanden:

- Für die Fahrt aus dem Bahnhof in das Gegengleis sind in der Regel unter dem Hauptsignalschirm am gleichen Mast eines Ausfahrnsignals Zusatzanzeiger mit aufleuchtbaren Signalen Zs 8 (DV 301) angeordnet.
- Für die Fahrt auf dem Gegengleis sind in der Regel links neben dem Gegengleis Vorsignalbaken angeordnet, die ein Vorsignal ankündigen. Am Vorsignal ist ein 1000-Hz-Magnet eingerichtet, der ständig wirksam ist. Das links vom Gegengleis angeordnete Vorsignal kündigt ein links neben dem Gegengleis angeordnetes Einfahrnsignal an.
- Die Einfahrt in den Bahnhof erfolgt in der Regel durch ein am Einfahrnsignalmast zeigendes Signal Zs 1 bzw. Zs 101. Am Einfahrnsignal ist ein 2000-Hz-Magnet eingerichtet, der ständig wirksam ist. Etwa 250 m vor dem 2000-Hz-Magnet ist ein 500-Hz-Magnet eingerichtet.
- Für Zugfahrten auf dem Gegengleis mit Signal Zs 8 (DV 301) ist kein Streckenblock eingerichtet, der Folge- bzw. Gegenfahrten ausschließt.

Vorbereitende Maßnahmen

Grundsätzlich hat sich derjenige Fahrdienstleiter, der Züge auf dem Gegengleis ablassen will, mit dem Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle zu verständigen. Die Fahrdienstleiter beider Zugmeldestellen haben – soweit vorhanden – den Selbststellbetrieb zurückzunehmen. Hierzu ist eine Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anzubringen.

Modul 408.0463 Abschnitt 1, Abs. 1 – auszugsweise –

Fahren auf dem Gegengleis mit Signal Zs 8. Wenn Sie Zugfahrten auf dem Gegengleis durchführen wollen, müssen Sie sich mit den Fahrdienstleitern der beteiligten Zugmeldestellen verständigen. Führen Sie Fahren auf dem Gegengleis bis zur nächsten Zugmeldestelle ein. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet sein. Sie müssen Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Wenn Zentralblock eingerichtet ist, muss außerdem der annehmende Fahrdienstleiter die für die Fahrtrichtung des Zuges maßgebenden Zentralblockabschnitte festlegen (Richtungseinschaltung).

Modul 408.0463 Abschnitt 6, Abs. 1

Wo Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Zs 7 (DV 301) nicht ständig eingerichtet oder nicht vorübergehend angeordnet ist, dürfen Sie einen Zug auf dem Gegengleis erst annehmen oder die Zugfahrt erst zulassen, wenn bei Zentralblock die Zentralblockabschnitte für die Fahrtrichtung des Zuges festgelegt sind.

Außerdem müssen ggf. Regeln in den Örtlichen Richtlinien zur Konzernrichtlinie 408 beachtet werden, wenn sich zwischen

zwei Bahnhöfen eine oder mehrere Abzweigstellen befinden.

Modul 408.0463 Abschnitt 2

– auszugsweise –

Auf Abzweigstellen können in den Örtlichen Richtlinien zusätzliche Regeln für das Fahren auf dem Gegengleis mit Signal Zs 8 gegeben sein.

Einführen des Fahrens auf dem Gegengleis

Das Fahren auf dem Gegengleis ist von der Zugmeldestelle, die Züge auf das Gegengleis ablassen will (ablassende oder auch anbietende Zugmeldestelle), mit der benachbarten Zugmeldestelle (annehmende Zugmeldestelle) einzuführen. Hierbei ist das Einführen im Zugmeldebuch zu dokumentieren. Des Weiteren sind die beteiligten Betriebsstellen des eigenen Bahnhofs und diejenigen der freien Strecke sowie ggf. Arbeitsstellen, die über Zugfahrten benachrichtigt werden müssen, zu verständigen und dies ebenfalls im Zugmeldebuch nachzuweisen.

Modul 408.0463 Abschnitt 16

Einführen und Aufheben des Fahrens auf dem Gegengleis und die Verständigung der Beteiligten müssen Sie nachweisen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt Muster im Modul 408.0203A01 Nr. 16.

Letztlich ist aus Dispositionsgründen die zuständige Betriebszentrale hierüber zu unterrichten, soweit von dieser die zweigleisige Strecke überwacht wird.

Reihenfolge der Züge

Die Reihenfolge der Züge bestimmt in der Regel diejenige Zugmeldestelle, die auch für die Sperrung von Gleisen der freien

Strecke zuständig ist. In den Örtlichen Richtlinien zur Konzernrichtlinie 408 oder auch in einer Betra kann eine andere Zugmeldestelle zuständig sein.

Modul 408.0463 Abschnitt 3 Als Fahrdienstleiter der für Gleis-sperrungen zuständigen Zugmeldestelle müssen Sie die Reihenfolge der Züge bestimmen. In den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra kann der Fahrdienstleiter einer anderen Zugmeldestelle bestimmt sein.

Zugfolge, Signal- und Blockbedienung

Zugfahrten auf dem Regelgleis

- Zulassung der Fahrt durch ein Fahrt zeigendes Hauptsignal.
- Wenn selbsttätiger bzw. nichtselbsttätiger Streckenblock eingerichtet ist, erfolgt die Arbeits- und Bedienweise dieser wie gewöhnlich.
- Die Züge verkehren im Abstand der Zugfolgestellen.

Als Besonderheit gilt, dass beim nichtselbsttätigem Streckenblock diejenigen Züge, die unmittelbar nach dem Einführen des Fahrens auf dem Gegengleis das Regelgleis befahren, zusätzlich zur Blockbedienung ständig zurückzumelden sind. Hierbei ist der Grundsatz zu beachten, dass vor der Blockbedienung immer zuerst zurückzumelden ist.

Modul 408.0463 Abschnitt 8, Abs. 2 – auszugsweise –

Wo Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Zs 7 (DV 301) nicht ständig eingerichtet oder nicht vorübergehend angeordnet ist, müssen Sie Züge, die auf dem Regelgleis fahren, bei nichtselbsttätigem Streckenblock, nachdem Fahren auf dem Gegengleis eingeführt ist, zusätzlich zur Blockbedienung zurückmelden.

Zugfahrten auf dem Gegengleis

- Zulassung der Fahrt ohne Fahrt zeigendes Hauptsignal.
- Streckenblock, der bei Fahrten auf dem Gegengleis Folge- bzw. Gegenfahrten verhindert, ist nicht eingerichtet.
- Züge verkehren im Abstand der Zugmeldestellen, soweit auf dem Gegengleis keine Blockunterteilung durch Signale eingerichtet ist.

Störungen des Streckenblocks

Bei Eintritt von Störungen des für das Regelgleis vorhandenen selbsttätigen bzw. nichtselbsttätigen Streckenblocks gelten die einschlägigen Regeln der Module 408.0243, 408.0244 und 408.0622. Für die ggf. durchzuführenden hilfsweisen Handlungen durch den Fahrdienstleiter an den entsprechenden Vorrichtungen des Streckenblocks sind die maßgebenden Bedienungsmodulare der Modulfamilie 482 zu beachten.

Zugmeldeverfahren

(Abbildung 3)

Zugfahrten auf dem Regelgleis

- Grundsätzlich werden Züge angeboten und angenommen, soweit die beteiligten Zugmeldestellen nicht demselben Fahrdienstleiter zugeteilt sind. Hierzu gelten die einschlägigen Regeln in Modul 408.0221, Abschnitte 1 und 2.
- Auf Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock sind Züge zusätzlich zur Blockbedienung zurückzumelden. Für das Rückmelden sind die Regeln in Modul 408.0221 Abschnitt 4 maßgebend.

- Auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock werden Züge, die das Regelgleis befahren in der Regel nicht zurückgemeldet. Jedoch ist für denjenigen Zug, der das Regelgleis befahren hat, eine Räumungsprüfung durchzuführen, wenn unmittelbar nach diesem ein Zug das Gegengleis befahren soll. Die Räumungsprüfung ist dann auf der Zugmeldestelle durchzuführen, die den Zug auf das Gegengleis ablassen will. Diese Räumungsprüfung braucht dann nicht bestätigt zu werden.

Zugfahrten auf dem Gegengleis

- Grundsätzlich werden Züge angeboten und angenommen – jeweils mit dem Zusatz „auf dem Gegengleis“, soweit die beteiligten Zugmeldestellen nicht demselben Fahrdienstleiter zugeteilt sind. Es sind die Regeln in Modul 408.0221 Abschnitte 1 und 2 zu beachten.

- Es gilt der Grundsatz, wonach für alle auf dem Gegengleis fahrenden Züge eine Räumungsprüfung durchgeführt werden muss, und zwar durch denjenigen Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, der auch die Züge auf dem Gegengleis angenommen hat. Die Räumungsprüfung wird durch eine Rückmeldung an denjenigen Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle bestätigt, der den Zug in das Gegengleis abgelassen bzw. angeboten hat. Es gelten die Regeln in Modul 408.0221 Abschnitt 4. Die Bestätigung der Räumungsprüfung durch Rückmelden unterbleibt, wenn die beteiligten Zugmeldestellen (hier anbietende und annehmende Zugmeldestelle) demselben Fahrdienstleiter zugeteilt sind.

Besonders zu beachtende Regeln

Das bedingte Anbieten und Annehmen nach Modul

408.0221 Abschnitt 2, Abs. 7 ist nicht zugelassen.

Modul 408.0463 Abschnitt 5

– auszugsweise –

Sie dürfen einen Zug nicht bedingt anbieten und annehmen (Modul 408.0221 Abschnitt 2 Absatz 7).

Wenn die beteiligten Zugmeldestellen nicht demselben Fahrdienstleiter zugeteilt sind, darf ein Zug auf dem Gegengleis nur angenommen werden, wenn festgestellt wurde, dass auch der Gleisabschnitt nach Modul 408.0851 Abschnitt 2, Abs. 6 frei ist.

Modul 408.0463 Abschnitt 6, Abs. 4

– auszugsweise –

Sie dürfen einen Zug auf dem Gegengleis annehmen, wenn Sie festgestellt haben, dass auch der Gleisabschnitt nach Modul 408.0851 Abschnitt 2 Absatz 6 frei ist.

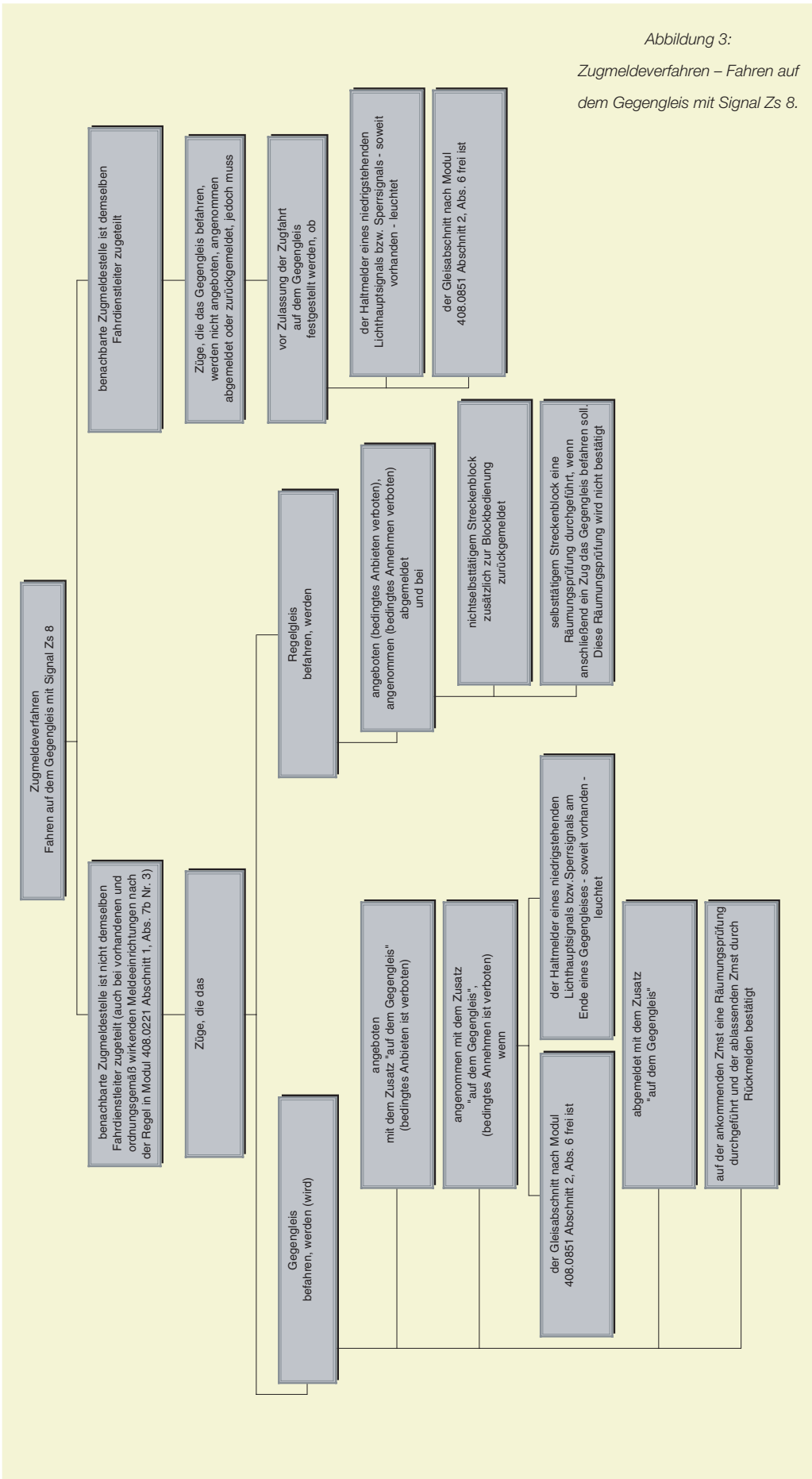
Wenn die beteiligten Zugmeldestellen nicht demselben Fahrdienstleiter zugeteilt sind, darf ein Zug auf dem Gegengleis nur angenommen werden, wenn festgestellt wurde, dass der Haltmelder eines am Gegengleis vorhandenen Haupt- bzw. Sperrsignals leuchtet.

Modul 408.0463 Abschnitt 6, Abs. 2

– auszugsweise –

Wo Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Zs 7 (DV 301) nicht ständig eingerichtet oder nicht vorübergehend angeordnet ist und am Gegengleis ein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal (DS 301) vorhanden ist, dürfen Sie einen Zug auf dem Gegengleis annehmen, wenn Sie festgestellt haben, dass der Haltmelder des Hauptsignals oder Sperrsignals (DS 301) leuchtet.

Wurde vom zuständigen Fahrdienstleiter festgestellt, dass der Haltmelder nicht leuchtet, ist ►



von einer Signalstörung auszu-
gehen.

**Modul 408.0463
Abschnitt 10, Abs. 4**

Ist das Hauptsignal oder Sperrsignal (DS 301) am Gegengleis in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle oder in Höhe des Einfahrsignals gestört, dürfen Sie den Auftrag zum Befahren des Gegengleises nicht durch Signal Zs 8 erteilen. Sie dürfen den Auftrag, auf dem Gegengleis zu fahren, ausschließlich durch Befehl 4 erteilen. Sie müssen dem Triebfahrzeugführer durch Befehl 7 vorschreiben, in Höhe des Blocksignals der Abzweigstelle oder in Höhe des Einfahrsignals zu halten. Für die Vorbeifahrt am gestörten Signal müssen Sie Befehl 2 erteilen.

Wenn sowohl die anbietende als auch die annehmende Zugmeldestelle ein und demselben Fahrdienstleiter zugeteilt ist, darf eine Zugfahrt auf dem Gegengleis erst zugelassen werden, wenn festgestellt wurde, dass auch der Gleisabschnitt nach Modul 408.0851 Abschnitt 2, Abs. 6 frei ist.

**Modul 408.0463
Abschnitt 6, Abs. 4
– auszugsweise –**

Sie dürfen die Zugfahrt zu-
lassen, wenn Sie festgestellt
haben, dass auch der Gleis-
abschnitt nach Modul
408.0851 Abschnitt 2 Ab-
satz 6 frei ist.

Wenn die beteiligten Zugmel-
destellen demselben Fahrdienstleiter zugeteilt sind, darf eine Zugfahrt auf dem Gegengleis erst zugelassen werden, wenn festgestellt wurde, dass der Haltmelder eines am Gegengleis vorhandenen Hauptsignal bzw. Sperrsignal leuchtet.

**Modul 408.0463
Abschnitt 6, Abs. 2
– auszugsweise –**

Wo Fahren auf dem Gegen-
gleis mit Hauptsignal und

Signal Zs 6 (DS 301) oder Zs 7 (DV 301) nicht ständig eingerichtet oder nicht vorübergehend angeordnet ist und am Gegengleis ein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal (DS 301) vorhanden ist, dürfen Sie die Zugfahrt zulassen, wenn Sie festgestellt haben, dass der Haltmelder des Hauptsignals oder Sperrsignals (DS 301) leuchtet.

Merkhinweise oder Sperren anbringen bzw. eingeben

(Abbildung 4)

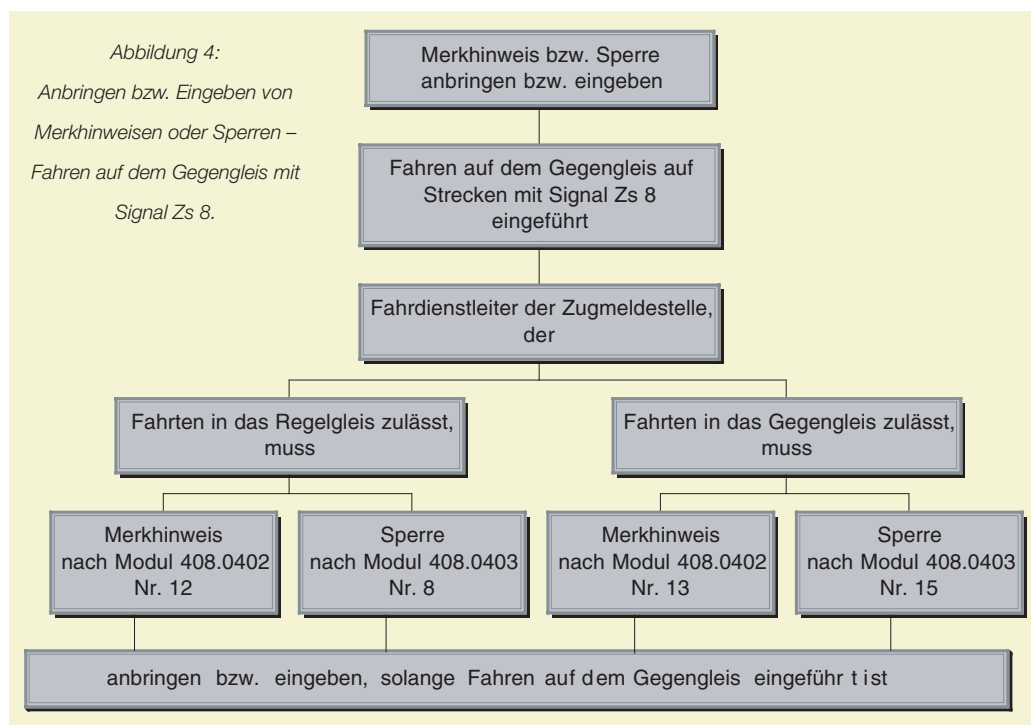
Solange das Fahren auf dem Gegengleis eingeführt ist, hat der Fahrdienstleiter, der

- Fahrten in das Regelgleis zulässt, Merkhinweis nach Modul 408.0402 Nr. 12 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anzubringen bzw. einzugeben,
- Fahrten in das Gegengleis zulässt, Merkhinweis nach Modul 408.0402 Nr. 13 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 15 anzubringen bzw. einzugeben.

Ausfahrt aus dem Bahnhof

Der in das Gegengleis einmündende Fahrweg ist in der Regel, und zwar je nach Stellwerkstechnik, entweder durch eine Zughilfsstraße oder eine Hilfsfahrstraße signaltechnisch gesichert. Die Zulassung der Zugfahrt erfolgt dabei nicht durch ein Fahrt zeigendes Hauptsignal. Hierfür sind die betrieblichen Voraussetzungen zu erfüllen, die in den Regeln des Moduls 408.0455 beschrieben werden.

Die Einschaltung des Signals Zs 8 erfolgt durch eine manuelle und gleichzeitig zählwerkspflichtige Bedienung, die entweder im Störungs- und Arbeitsbuch nachzuweisen ist oder über einen Störungsdrucker registriert wird. Danach blinkt für eine



Dauer von ca. 60 bis 90 Sekunden das Signal Zs 8. Das am Signalmast blinkende Signal Zs 8 wird am Stellisch, und zwar je nach Bedienoberfläche, in der Regel durch einen blinkenden Melder angezeigt.

Der Auftrag durch Signal Zs 8, dass Gegengleis zu befahren, gilt bis zum nächsten Bahnhof. Liegt davor eine Abzweigstelle, gilt die Weisung nur bis dahin.

Leuchtet das Signal Zs 8 wegen Störung nicht auf, erhält der Triebfahrzeugführer dafür ersatzweise die Einzelbefehle 2 und 4.

Einfahrt in den Bahnhof

Der vom Gegengleis in den nächsten Bahnhof einmündende Fahrweg ist in der Regel signaltechnisch gesichert. Hierzu erfolgt entweder, und zwar abhängig von der vorhandenen Stellwerkstechnik, die Einstellung einer Zughilfsstraße oder einer Hilfsfahrstraße. Die Zugfahrten in den nächsten Bahnhof werden nicht durch ein Fahrt zeigendes Hauptsignal zugelassen. Auch hierbei sind die Regeln im Modul 408.0455

zu beachten. Die Zulassung der Einfahrt erfolgt entweder durch das Signal Zs 1 an einem rechts neben dem Gegengleis befindlichen und niedrigstehendes Lichtsignal oder durch das Signal Sh 1 an einem rechts neben dem Gegengleis befindlichen und niedrigstehendes Sperrsignal.

Es kann aber auch vorkommen, dass die Einfahrt durch ein Fahrt zeigendes Hauptsignal zugelassen wird, welches in der Regel links neben dem Gegengleis aufgestellt ist. In diesem Fall ist dann der Fahrweg durch eine eingerichtete Zugstraße signaltechnisch gesichert.

Räumungsprüfung (Abbildung 5)

Grundsätzlich gilt, dass für diejenigen Züge, die das Gegengleis befahren haben, unmittelbar danach eine Räumungsprüfung, und zwar auf der ankommenden Zugmeldestelle, durchzuführen ist. Hierzu gilt Folgendes:

- a) Die durchgeführte Räumungsprüfung ist der Zugmeldestelle, die den Zug auf das Gegengleis abgelassen hat, durch Rückmeldung –

soweit die beteiligten Zugmeldestellen nicht demselben Fahrdienstleiter zugeteilt sind – zu bestätigen. Zwischengelegene Blockstellen werden hiervon benachrichtigt.

- b) Auf Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock sind all diejenigen Züge, die nach dem Einführen des Fahrens auf dem Gegengleis das Regelgleis befahren, zusätzlich zur Blockbedienung immer zurückzumelden, nachdem an diesen Zügen eine Räumungsprüfung durchgeführt wurde.
- c) Auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock ist nach dem Einführen des Fahrens auf dem Gegengleis bei allen Zügen, die das Regelgleis befahren, nur dann eine Räumungsprüfung erforderlich, wenn unmittelbar danach ein Zug das Gegengleis befahren soll. Die Räumungsprüfung ist auf der Zugmeldestelle durchzuführen, die den Zug auf dem Gegengleis ablassen will. In diesem Fall erfolgt dann keine Bestätigung der durchgeführten Räumungsprüfung. ▶

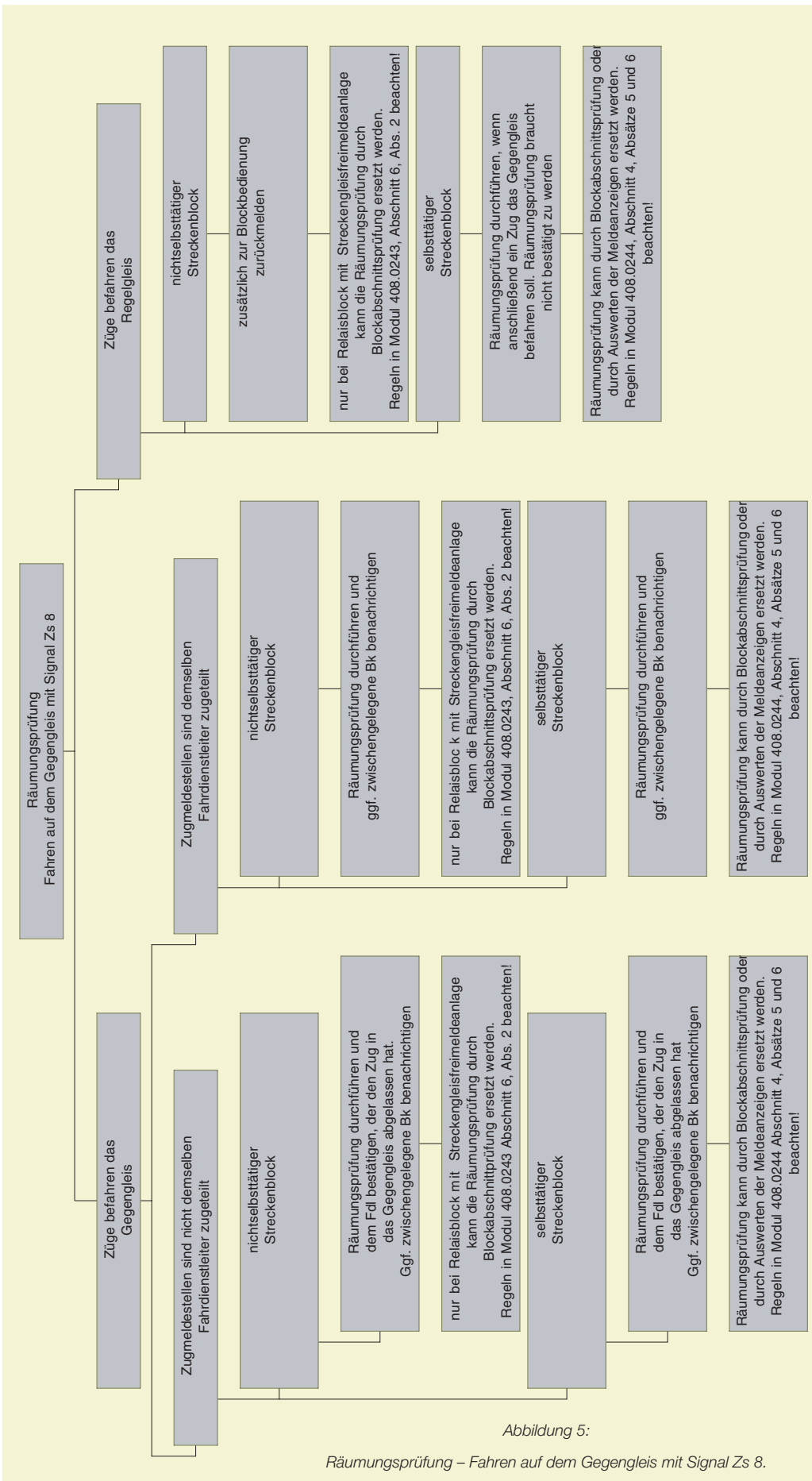


Abbildung 5:
Räumungsprüfung – Fahren auf dem Gegengleis mit Signal Zs 8.

Weiterfahrt auf Abzweigstellen

Die Weiterfahrt des Zuges auf einer Abzweigstelle kann nun je nach Gleisanordnung auf dem Gegengleis oder auf dem Regelgleis fortgeführt werden. Hierbei wird in der Regel die Weiterfahrt des Zuges auf einer Abzweigstelle durch Zusatzsignale zugelassen, und zwar an einem niedrigstehendem Lichthauptsignal, welches rechts neben dem Gegengleis in Höhe des Blocksignals aufgestellt ist. Die Fahrwege sind durch eingerichtete Zughilfsfahrstraßen signaltechnisch gesichert. Es sind die Bestimmungen nach Modul 408.0455 zu beachten.

Die Weiterfahrt des Zuges auf dem Gegengleis wird durch das Signal Zs 8 und die Weiterfahrt auf dem Regelgleis durch das Signal Zs 1 zugelassen.

Leuchtet das Signal Zs 8 bzw. das Signal Zs 1 wegen Störung nicht auf, wird die Weiterfahrt auf dem Gegengleis durch Befehl 2 und 4 und die Weiterfahrt auf dem Regelgleis durch Befehl 2 zugelassen.

Es gibt durchaus signaltechnische Ausrüstungsfälle, wonach die Weiterfahrt auf einer Abzweigstelle durch ein links oder rechts neben dem Gegengleis stehendes und Fahrt zeigendes Blocksignal zugelassen wird. Die Weiterfahrt auf dem Gegengleis wird dann mit einem Hauptsignalfahrtbegriff i.Vb.m. einem am Blocksignal angebrachten Signal Zs 6 (DS 301) bzw. Signal Zs 7 (DV 301) und die Weiterfahrt auf dem Regelgleis durch einen Hauptsignalfahrtbegriff zugelassen

Sicherung der Fahrwege

Die maßgebenden Fahrwege, die in das Gegengleis bzw. aus dem Gegengleis führen, sind in der Regel durch eingerichtete Zughilfsstraßen bzw. Hilfsfahrstraßen signaltechnisch gesi-

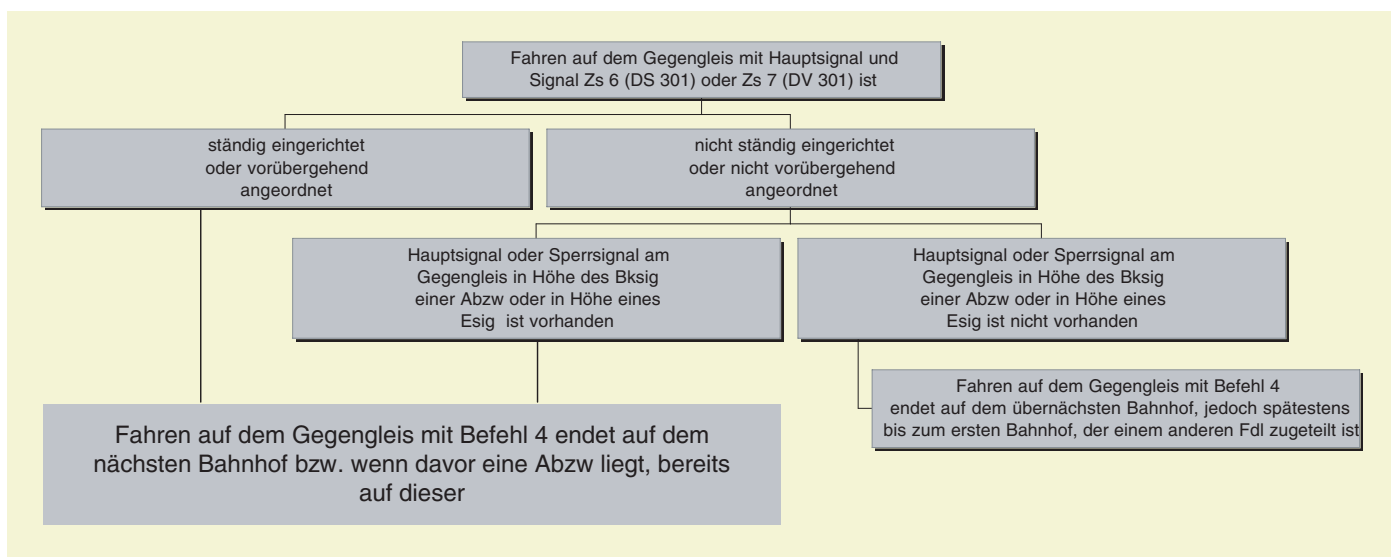


Abbildung 6: Fahren auf dem Gegengleis mit Befehl 4 bis zur übernächsten Zugmeldestelle.

chert (Verschlussunterlagen). Sind solche ausnahmsweise nicht eingerichtet, erfolgt die Sicherung der Fahrwege durch Einzelsicherung (Signallageplan).

Aufheben des Fahrens auf dem Gegengleis

Wenn der Anlass weggefallen ist, hebt diejenige Zugmeldestelle das Fahren auf dem Gegengleis wieder auf, die es auch eingeführt hat, z.B. mit folgendem Wortlaut: „Ab 11:30 Uhr befahren Züge der Richtung Linksdorf – Rechtsheim wieder das Regelgleis. Erster Zug 4712“. Die Aufhebung ist im Zugmeldebuch nachzuweisen. Die beteiligten Betriebsstellen des eigenen Bahnhofs und der freien Strecke sowie ggf. Arbeitsstellen, die über Zugfahrten benachrichtigt werden müssen, sind zu verständigen.

Modul 408.0463 Abschnitt 15 Wenn Sie Fahren auf dem Gegengleis eingeführt haben, dürfen Sie es wieder aufheben, wenn der Anlass weggefallen ist. Sie müssen beteiligte Betriebsstellen sowie Arbeitsstellen, die über Zugfahrten benachrichtigt werden, verständigen.

Ebenfalls ist aus Dispositionsgründen die zuständige Be-

triebszentrale zu unterrichten, soweit die Strecke von dieser überwacht wird.

Fahren auf dem Gegengleis mit Befehl

Allgemeines

In der Regel erhält der Triebfahrzeugführer die Aufträge für sein Fahrverhalten auf dem Gegengleis ausschließlich durch das Übermitteln von Befehlen, wenn sowohl am Anfang als auch am Ende des Gegengleises keinerlei Signale eingerichtet sind.

Ein Nachteil nicht vorhandener Signale besteht darin, dass das Ausstellen von Befehlsvordrucken mitunter sehr zeitintensiv sein kann. Andererseits kann davon ausgegangen werden, dass auf solch zweigleisigen Streckenabschnitten von der Fahrordnung in der Regel nur zu bestimmten Anlässen abgewichen wird, d.h., dass das Fahren auf dem Gegengleis mit Befehl auf Ausnahmefälle beschränkt bleibt (Lesen Sie hierzu die Regel in Modul 408.0462 Abschnitt 1, Abs. 2b).

Wie weit darf auf dem Gegengleis mit Befehl 4 gefahren werden?

Dort, wo keine signalisierten Aufträge zum Befahren des Gegengleises erteilt werden, ist das Übermitteln des Befehls 4 die Regel. Jedoch kann es auch durchaus sein, dass an Hauptsignalen eingerichtete Zusatzsignale Zs 6 (DS 301), Zs 7 (DV 301) oder Signal Zs 8 wegen Störung nicht aufleuchten und man dann den Auftrag, dass Gegengleis zu befahren, ausnahmsweise den Befehl 4 benötigt. Bis wohin nun das Gegengleis befahren werden darf, ergibt sich aus **Abbildung 6**.

Streckenausrüstung

Das Fahren auf dem Gegengleis ausschließlich mit Befehl 4 kommt auf solchen zweigleisigen Strecken vor, wo an Hauptsignalen weder Signal Zs 6 (DS 301), Signal Zs 7 (DV 301) noch Signal Zs 8 eingerichtet ist. Auch für die Weiterfahrt auf einer Abzweigstelle bzw. für die Einfahrt in den nächsten Bahnhof befinden sich am Gegengleis keinerlei Signale. Außerdem sind die auf dem Gegengleis fahrenden Züge streckenblocktechnisch nicht durch Folge- bzw. Gegenfahrten geschützt.

Vorbereitende Maßnahmen

Grundsätzlich hat sich die Zugmeldestelle, die Züge auf dem

Gegengleis ablassen will, mit dem Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle zu verständigen. Bei den beteiligten Zugmeldestellen ist – soweit überhaupt eingerichtet – der Selbststellbetrieb zurückzunehmen. Danach ist Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anzubringen.

Befindet sich zwischen beiden Bahnhöfen eine Abzweigstelle, müssen ggf. zusätzliche Regeln in den Örtlichen Richtlinien zur Konzernrichtlinie 408 beachtet werden. Ist Zentralblock 65 für das Regelgleis eingerichtet, muss zuvor die Fahrtrichtung für eine Zugfahrt auf dem Gegengleis entweder durch Fahrstraßenanstoß oder von Hand eingeschaltet werden. Die maßgebenden Zentralblocksignale werden dabei festgelegt und verbleiben in der Haltstellung. Hierdurch werden unnötige Fehlsteuerungen des Zentralblocks vermieden.

Einführen des Fahrens auf dem Gegengleis

Das Fahren auf dem Gegengleis ist von der Zugmeldestelle, die Züge auf das Gegengleis ablassen will, mit der benachbarten Zugmeldestelle einzuführen. Das Einführen ist im Zugmeldebuch nachzuweisen. ►

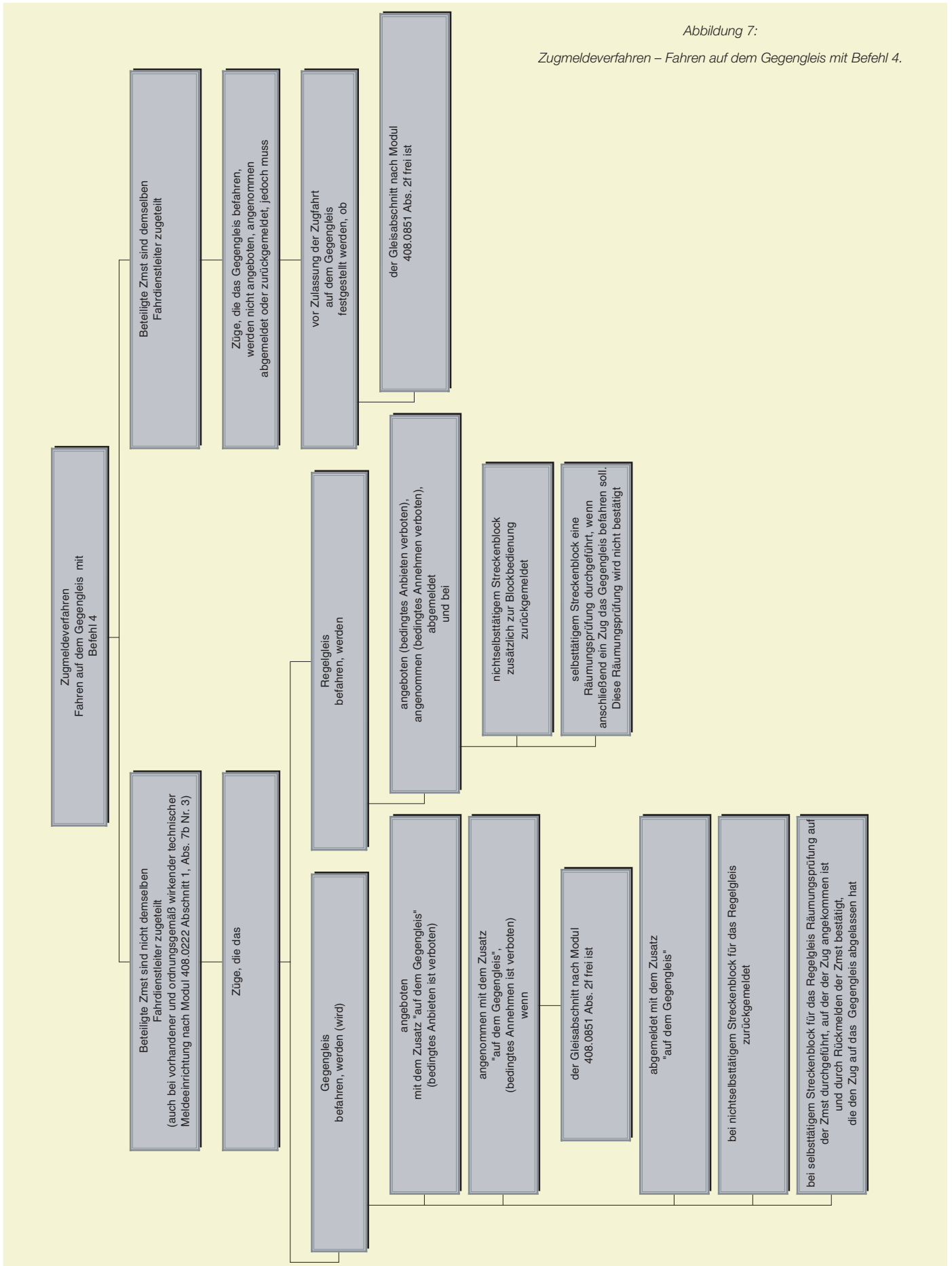


Abbildung 7:

Zugmeldeverfahren – Fahren auf dem Gegengleis mit Befehl 4.

Modul 408.0463 Abschnitt 16

Einführen und Aufheben des Fahrens auf dem Gegengleis und die Verständigung der Beteiligten müssen Sie nachweisen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt Muster im Modul 408.0203A01 Nr. 16.

Die beteiligten Betriebsstellen des eigenen Bahnhofs und der freien Strecke sowie ggf. Arbeitsstellen, die über Zugfahrten benachrichtigt werden müssen, sind zu verständigen und im Zugmeldebuch entsprechend nachzuweisen.

Modul 408.0463 Abschnitt 15 Wenn Sie Fahren auf dem Gegengleis eingeführt haben, dürfen Sie es wieder aufheben, wenn der Anlass weggefallen ist. Sie müssen beteiligte Betriebsstellen sowie Arbeitsstellen, die über Zugfahrten benachrichtigt werden, verständigen.

Ebenfalls ist aus Dispositionsgründen die zuständige Betriebszentrale zu unterrichten, soweit die zweigleisige Strecke von dieser überwacht wird.

Reihenfolge der Züge

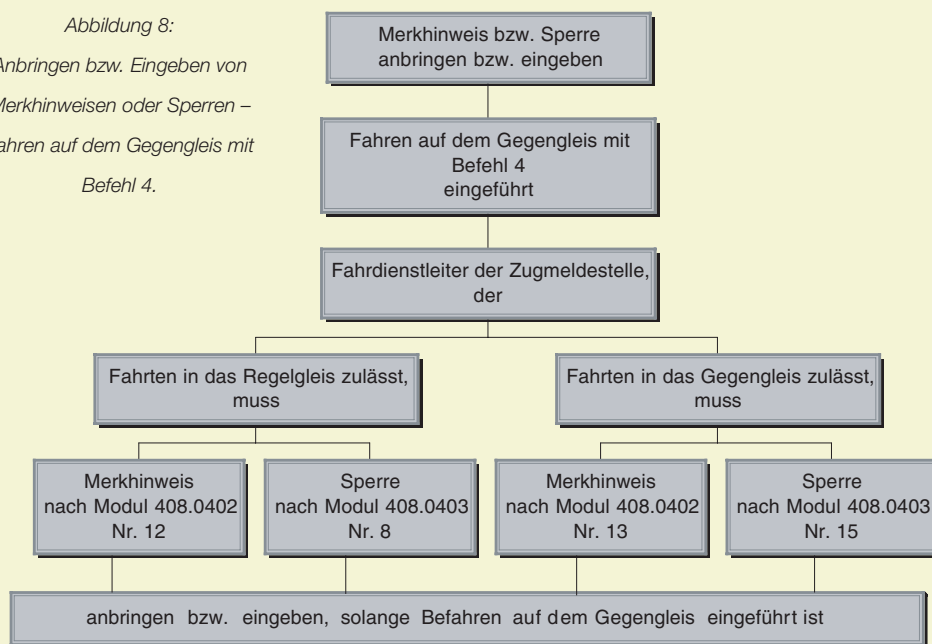
Die Reihenfolge der Züge wird von der für Gleissperrungen zuständigen Zugmeldestelle bestimmt. In den Örtlichen Richtlinien zur Konzernrichtlinie 408 oder auch in einer Betrakann eine andere Zugmeldestelle zuständig sein.

Zugfolge, Signal- und Blockbedienung

Zugfahrten auf dem Regelgleis

- Zulassung der Fahrt durch ein Fahrt zeigendes Hauptsignal.
- Selbsttätiger bzw. nicht-

Abbildung 8:
Anbringen bzw. Eingeben von
Merkhinweisen oder Sperren –
Fahren auf dem Gegengleis mit
Befehl 4.



selbsttätiger Streckenblock ist eingerichtet und deren Arbeits- bzw. Bedienweise ist wie gewöhnlich.

- Die Züge verkehren im Abstand der Zugfolgestellen.

Als Besonderheit gilt, dass bei eingerichtetem nichtselbsttätigem Streckenblock die Züge, die nach Einführen des Fahrens auf dem Gegengleis das Regelgleis befahren, zusätzlich zur Blockbedienung zurückzumelden sind.

Hierzu gilt der Grundsatz, dass vor der Blockbedienung immer zuerst zurückzumelden ist.

Zugfahrten auf dem Gegengleis

- Zulassung der Fahrt ohne Fahrt zeigendes Hauptsignal.
- Streckenblock, der Folge- bzw. Gegenfahrten verhindert, ist nicht eingerichtet.
- Züge verkehren im Abstand der Zugmeldestellen, soweit auf dem Gegengleis keine Blockunterteilung durch Signale eingerichtet ist.

Störungen des Streckenblocks

Bei Störungen des nichtselbsttätigen Streckenblocks sind die einschlägigen Regeln des Moduls 408.0243 und bei Störungen des selbsttätigen Streckenblocks die einschlägigen Regeln der Module 408.0244 und 408.0622 zu beachten.

Für die ggf. durchzuführenden und hilfsweisen Bedienungen an den Vorrichtungen des Streckenblocks gelten die einschlägigen Bedienungsmodule der Modulfamilie 482.

Zugmeldeverfahren (Abbildung 7)

Zugfahrten auf dem Regelgleis

- Grundsätzlich werden Züge angeboten und angenommen, soweit die beteiligten Zugmeldestellen nicht demselben Fahrerleiter zugeordnet sind. Hierzu sind die Regeln in Modul 408.0221, Abschnitte 1 und 2 zu beachten.

- Auf Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock sind Züge zusätzlich zur Blockbedienung immer zurückzumelden. Hierzu sind die n Regeln in Modul 408.0221 Abschnitt 4 maßgebend.

- Auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock werden Züge, die das Regelgleis befahren, nicht zurückgemeldet. Jedoch ist für den Zug, der das Regelgleis befahren hat, eine Räumungsprüfung durchzuführen, wenn unmittelbar nach der Fahrt auf dem Regelgleis ein Zug das Gegengleis abgelassen werden soll. Die Räumungsprüfung ist dann auf der Zugmeldestelle durchzuführen, die den Zug auf das Gegengleis ablassen will. Diese Räumungsprüfung braucht dann nicht bestätigt zu werden.

Zugfahrten auf dem Gegengleis

- Grundsätzlich werden Züge angeboten und angenommen – jeweils mit dem Zusatz „auf dem Gegengleis“, soweit die beteiligten

Zugmeldestellen nicht demselben Fahrdienstleiter zugeteilt sind. Hierfür gelten die Regeln in Modul 408.0221 Abschnitte 1 und 2.

- Grundsätzlich gilt, dass für den auf dem Gegengleis fahrenden und auf der nächsten Zugmeldestelle ankommenden Zug eine Räumungsprüfung durchgeführt werden muss. Die Räumungsprüfung wird durch eine Rückmeldung an den Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle bestätigt, der den Zug in das Gegengleis abgelassen hat. Es gelten hierfür die Regeln in Modul 408.0221 Abschnitt 4. Die Bestätigung der Räumungsprüfung unterbleibt, wenn die beteiligten Zugmeldestellen (hier anbietende und annehmende Zugmeldestelle) demselben Fahrdienstleiter zugeteilt sind.

Weitere Besonderheiten

- Das bedingte Anbieten und Annehmen nach Modul 408.0221 Abschnitt 2, Abs. 7 ist nicht zugelassen.
- Wenn die beteiligten Zugmeldestellen nicht demselben Fahrdienstleiter zugeteilt sind, darf ein Zug auf dem Gegengleis nur angenommen werden, wenn festgestellt wurde, dass auch der Gleisabschnitt nach Modul 408.0851 Abschnitt 2, Abs. 6 frei ist.
- Wenn die beteiligten Zugmeldestellen nicht demselben Fahrdienstleiter zugeteilt sind, darf ein Zug auf dem Gegengleis nur angenommen werden, wenn festgestellt wurde, dass der Haltmelder eines Hauptsignals am Gegengleis – soweit vorhanden – leuchtet.
- Wenn die beteiligten Zugmeldestellen demselben Fahrdienstleiter zugeteilt sind, darf eine Zugfahrt auf

dem Gegengleis erst zugelassen werden, wenn festgestellt wurde, dass auch der Gleisabschnitt nach Modul 408.0851 Abschnitt 2, Abs. 6 frei ist.

- Wenn die beteiligten Zugmeldestellen demselben Fahrdienstleiter zugeteilt sind, darf eine Zugfahrt auf dem Gegengleis erst zugelassen werden, wenn festgestellt wurde, dass der Haltmelder eines Hauptsignals am Gegengleis – soweit vorhanden – leuchtet.

Merkhinweise oder Sperren anbringen bzw. eingeben

(Abbildung 8)

Solange das Fahren auf dem Gegengleis eingeführt ist, hat der Fahrdienstleiter, der

- Fahrten in das Regelgleis zulässt, Merkhinweis nach Modul 408.0402 Nr. 12 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anzubringen bzw. einzugeben,
- Fahrten in das Gegengleis zulässt, Merkhinweis nach Modul 408.0402 Nr. 13 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 15 anzubringen bzw. einzugeben.

Ausfahrt aus dem Bahnhof

Der in das Gegengleis mündende Fahrweg ist in der Regel durch eingerichtete Zughilfsstraßen oder Hilfsfahrstraßen (Verschlussunterlagen) signaltechnisch gesichert. Ist dies jedoch nicht der Fall, erfolgt die Sicherung des Fahrwegs durch Einzelsicherung anhand eines dafür maßgebenden Signallageplans. Der zuvor eingestellte Fahrweg führt unmittelbar in das Gegengleis. Die Zugfahrt wird nicht durch ein Fahrt zeigendes Hauptsignal zugelassen. Hierzu sind die betrieblichen Voraussetzungen zu erfüllen, die in

Modul 408.0455 vorgeschrieben sind.

Der Auftrag, dass Gegengleis zu befahren, wird durch Befehl 4 erteilt und erstreckt sich ggf. bis zum übernächsten Bahnhof, jedoch nicht weiter als bis zum ersten Bahnhof, der einem anderen Fahrdienstleiter zugeteilt ist.

Für die Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Ausfahrtsignal wird ein Befehl 2 erteilt. Ist kein Ausfahrtsignal vorhanden erfolgt die Zulassung der Zugfahrt durch Befehl 3. Neben diesen o.g. Befehlen können dem Triebfahrzeugführer noch weitere Befehle erteilt werden:

- Übermittlung eines Befehls 7 mit dem Auftrag, auf dem Gegengleis in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle und/oder in Höhe des Einfahrtsignals eines Bahnhofs zu halten. Der Befehl 7 darf auch für mehrere Zugmeldestellen erteilt werden. Hierbei ist zu beachten, dass die Stellen unmittelbar aufeinander folgen und auch vom Triebfahrzeugführer in der im Befehlsvordruck vorgesehenen Reihenfolge angetroffen werden.

Modul 408.0463 Abschnitt 11, Abs. 2a

Ist für die Weiterfahrt auf einer Abzweigstelle oder Einfahrt in einen Bahnhof am Gegengleis kein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal vorhanden, müssen Sie dem Triebfahrzeugführer durch Befehl 7 vorschreiben, in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle, in Höhe des Einfahrtsignals eines Bahnhofs zu halten, sofern Sie nicht bei signalgeführten Zügen nach Absatz 1 durch Befehl 6 auf den Halt verzichtet haben.

- Wenn kein Halt auf dem Gegengleis erforderlich ist, wird ein Befehl 6 erteilt mit dem Auftrag, auf dem Gegengleis nicht zu halten, sondern ohne Halt auf Abzweigstellen weiterzufahren bzw.

ohne Halt auf den nächsten Bahnhof einzufahren.

Modul 408.0463 Abschnitt 11, Abs. 1a Nr. 1 und 2

Ist für die Weiterfahrt auf einer Abzweigstelle oder Einfahrt in einen Bahnhof am Gegengleis kein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal vorhanden, dürfen Sie den Triebfahrzeugführer eines signalgeführten Zuges durch Befehl 6 beauftragen, auf Abzweigstellen ohne Halt weiterzufahren oder in den nächsten Bahnhof ohne Halt einzufahren.

- Wird auf dem nächsten Bahnhof durch Befehl 6 sowohl die Ein- als auch die Ausfahrt zugelassen, darf dann auf dem übernächsten oder darauffolgenden Bahnhof ausschließlich nur noch die Einfahrt ohne Halt durch Befehl 6 zugelassen werden; denn der Einzelbefehl 6 lässt für den übernächsten oder darauffolgenden Bahnhof eine weitere Ein- und Ausfahrt nicht mehr zu.

Modul 408.0463 Abschnitt 11, Abs. 1a Nr. 4

Ist für die Weiterfahrt auf einer Abzweigstelle oder Einfahrt in einen Bahnhof am Gegengleis kein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal vorhanden, dürfen Sie den Triebfahrzeugführer eines signalgeführten Zuges durch Befehl 6 beauftragen, – soweit der Zug in den nächsten Bahnhof ohne Halt ein- und ausfahren soll – auf dem übernächsten Bahnhof ohne Halt einzufahren.

Der Befehl 6 darf für mehrere Zugmeldestellen nur erteilt werden,

- wenn auf den im Befehl 6 genannten Zugmeldestellen die Bedingungen für das Zulassen der Zugfahrt erfüllt sind.

Modul 408.0463

Abschnitt 11, Abs. 1b

Sie dürfen einen Befehl 6 dem Triebfahrzeugführer erst übermitteln, wenn auf den im Befehl genannten Zugmeldestellen die Bedingungen für das Zulassen der Zugfahrt erfüllt sind. Sind die Zugmeldestellen anderen Fahrdienstleitern zugeteilt, müssen diese der Weiter- oder Einfahrt ohne Halt zugestimmt haben.

- Die Zugmeldestellen auch unmittelbar aufeinander folgen und der Triebfahrzeugführer die im Befehlsvordruck vorgesehenen Reihenfolge auch tatsächlich antrifft,

Modul 408.0463

Abschnitt 11, Abs. 3

Sie dürfen nur dann Weisungen mit Befehl 6 und 7 für mehrere Zugmeldestellen geben, wenn diese Stellen unmittelbar aufeinander folgen und vom Triebfahrzeugführer in der im Befehlsvordruck vorgesehenen Reihenfolge angetroffen werden.

- das Erteilen eines Befehls 6 in den Örtlichen Richtlinien nicht verboten wurde.

Modul 408.0463

Abschnitt 11, Abs. 1c

Sie dürfen einen Befehl 6 nicht ausstellen, wenn es für bestimmte Zugmeldestellen in den Örtlichen Richtlinien verboten ist.

- Erteilung eines Befehls 10 mit der Weisung, vor Gefahrstellen (Örtliche Richtlinien) im befahrenen Gegengleis zu halten, z.B. bewegliche Brücken auf freier Strecke oder Weichen auf freier Strecke, die nicht durch Handverschluss oder durch Hilfssperre am Fahrstraßen- oder Weichenhebel gesichert werden können.

Modul 408.0463

Abschnitt 11, Abs. 2b

Für den Halt vor anderen

Stellen im befahrenen Gleis (Örtliche Richtlinien) müssen Sie dem Triebfahrzeugführer Befehl 10 erteilen.

Einfahrt in den Bahnhof

Der Einfahrtsweg vom Gegengleis in den nächsten Bahnhof ist in der Regel durch Zughilfsstraßen bzw. Hilfsfahrstraßen (Verschlussunterlagen) signaltechnisch gesichert. Ist dies nicht der Fall, erfolgt die Sicherung des Einfahrtswegs durch Einzelsicherung anhand eines dafür maßgebenden Signallageplans. Die Zugfahrten werden ohne Fahrtstellung eines Hauptsignals zugelassen, wonach die Regeln in Modul 408.0455 zu beachten sind.

Die Einfahrt in den nächsten Bahnhof kann nun wie folgt zugelassen werden:

- Entweder durch Befehl 6, der zuvor von der Zugmeldestelle erteilt wurde, die den Zug auf dem Gegengleis abgelassen hat oder
- durch Befehl 1, wenn zuvor von der Zugmeldestelle, die den Zug auf dem Gegengleis abgelassen hat, ein Befehl 7 erteilt worden ist.

Es kann aber auch sein, dass die Einfahrt in den Bahnhof durch ein links oder rechts neben dem Gegengleis stehendes und Fahrt zeigendes Hauptsignal zugelassen wird. In diesem Fall ist dann der Einfahrtsweg durch eine Zugstraße signaltechnisch gesichert.

Wichtige Merksätze

- Wird die Einfahrt vom Gegengleis in den nächsten Bahnhof durch ein Signal zugelassen, darf der Befehl 4, dass Gegengleis zu befahren, nur bis zu diesem Bahnhof erteilt werden.
- Wird die Einfahrt vom Gegengleis in den nächsten Bahnhof durch ein Signal zugelassen, darf von der Zugmeldestelle, die den Zug

auf das Gegengleis mit Befehl 4 abgelassen hat, kein Befehl 6 oder 7 erteilt werden.

Räumungsprüfung (Abbildung 9)

Grundsätzlich gilt, dass für diejenigen Züge, die das Gegengleis befahren, eine Räumungsprüfung auf der ankommenden Zugmeldestelle durchzuführen ist. Hierzu gilt Folgendes:

a) Die Räumungsprüfung ist der Zugmeldestelle, die den Zug auf dem Gegengleis abgelassen hat, durch Rückmeldung – soweit die beteiligten Zugmeldestellen nicht demselben Fahrdienstleiter zugeteilt sind – zu bestätigen. Zwischengelegene Blockstellen – soweit vorhanden – werden hiervon benachrichtigt.

b) Auf Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock sind alle Züge, die nach dem Einführen des Fahrens auf dem Gegengleis das Regelgleis befahren, zusätzlich zur Blockbedienung zurückzumelden, nachdem eine Räumungsprüfung an diesen Zügen durchgeführt wurde.

c) Auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock ist nach dem Einführen des Fahrens auf dem Gegengleis bei all denjenigen Zügen, die das Regelgleis befahren, nur dann eine Räumungsprüfung erforderlich, wenn unmittelbar danach ein Zug das Gegengleis befahren soll. Die Räumungsprüfung ist dann auf der Zugmeldestelle durchzuführen, die den Zug auf dem Gegengleis ablassen will. In diesem Fall erfolgt keine Bestätigung der durchgeführten Räumungsprüfung.

Weiterfahrt auf Abzweigstellen

Auf einer Abzweigstelle wird nun je nach Gleisanordnung entweder auf dem Gegengleis und/oder auf dem Regelgleis weiterzufahren.

Die Weiterfahrt auf dem Gegengleis wird wie folgt zugelassen:

- Durch Befehl 6 ohne Halt auf der Abzweigstelle weiterzufahren, der zuvor von der Zugmeldestelle erteilt wurde, die den Zug auf dem Gegengleis abgelassen hat, soweit die Bedingungen nach Modul 408.0455 erfüllt sind.
- Durch Befehl 1, wenn zuvor von der Zugmeldestelle, die den Zug auf dem Gegengleis abgelassen hat, durch einen Befehl 7 ein Halt in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle vorgeschrieben wurde.

Es gibt aber auch signaltechnische Ausrüstungsfälle, wonach die Weiterfahrt auf dem Gegengleis an einer Abzweigstelle entweder durch ein hochstehendes Fahrt zeigendes Hauptsignal i.Vb.m. Signal Zs 6 (DS 301) bzw. Signal Zs 7 (DV 301) oder durch ein Signal Zs 8 (DS 301) an einem niedrigstehendem Sperrsignal am Gegengleis in Höhe des Blocksignals zugelassen wird.

Wichtige Merksätze

- Wird die Weiterfahrt auf dem Gegengleis durch ein Signal zugelassen, darf zuvor der Befehl 4, dass Gegengleis zu befahren, nur bis zu dieser Abzweigstelle erteilt werden.
- Wird die Weiterfahrt auf dem Gegengleis durch ein Signal zugelassen, darf von der Zugmeldestelle, die zuvor den Zug auf dem Gegengleis abgelassen hat, kein Befehl 6 oder 7 erteilt werden.

Die Weiterfahrt auf dem Regelgleis wird wie folgt zugelassen:

- Durch Befehl 1 – soweit die Bedingungen nach Modul 408.0455 erfüllt sind –, wenn zuvor von der Zugmeldestelle, die den Zug auf dem Gegengleis bis zur Abzweigstelle abgelassen hat, durch einen Befehl 7 ein Halt in Höhe des Blocksignals ►

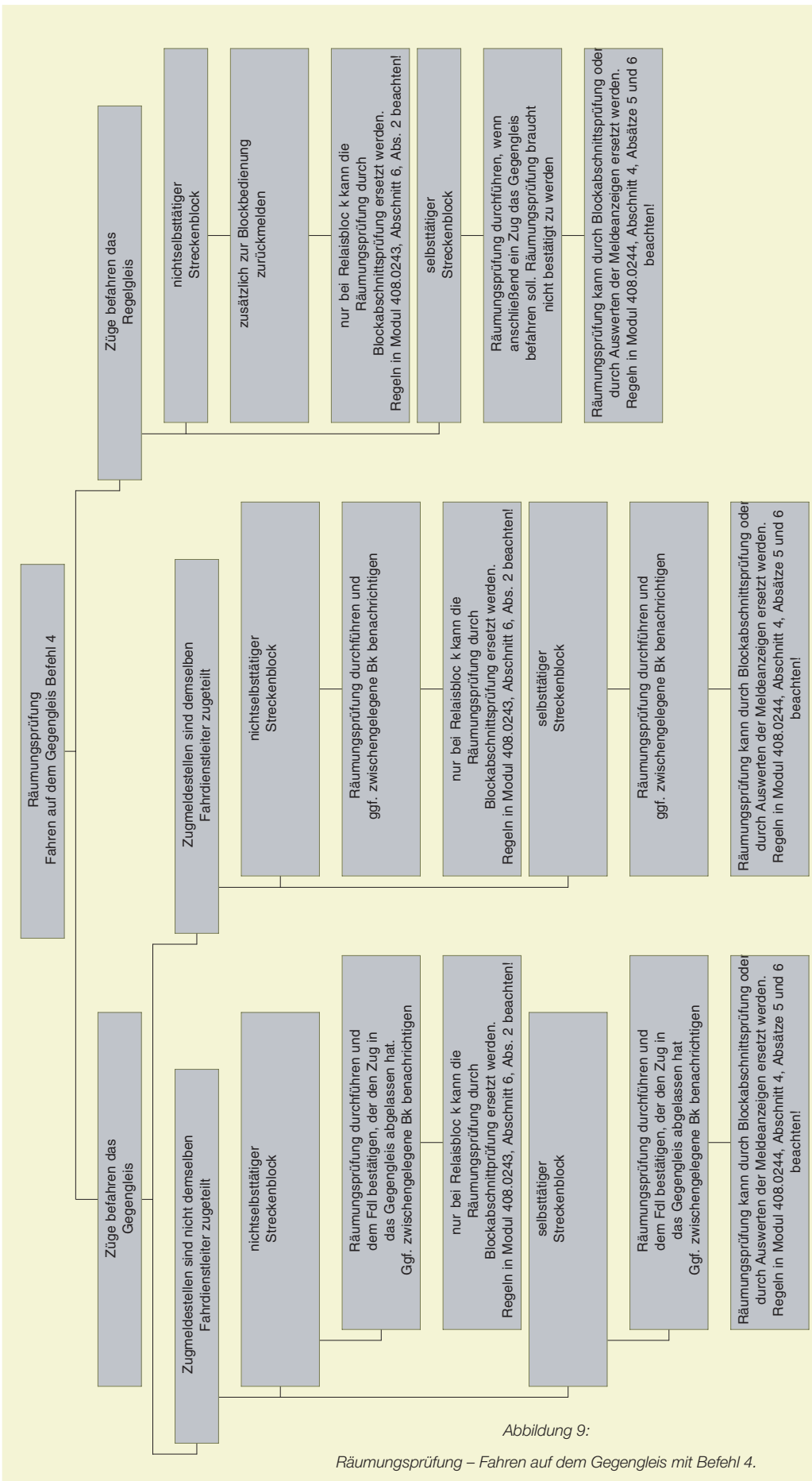


Abbildung 9:

Räumungsprüfung – Fahren auf dem Gegengleis mit Befehl 4.

einer Abzweigstelle vorgeschrieben wurde.

Es gibt aber auch signaltechnische Ausrüstungsfälle, wonach die Weiterfahrt auf dem Regelgleis an einer Abzweigstelle entweder durch ein hochstehendes Fahrt zeigendes Hauptsignal oder durch ein Signal Zs 1 an einem niedrigstehendem Sperrsignal am Gegengleis in Höhe des Blocksignals zugelassen werden kann.

Wichtige Merksätze

- Wird die Weiterfahrt auf dem Regelgleis auf einer Abzweigstelle durch ein Signal zugelassen, darf zuvor der Befehl 4, dass Gegengleis zu befahren, nur bis zu dieser Abzweigstelle erteilt werden.
- Wird die Weiterfahrt auf dem Regelgleis auf einer Abzweigstelle durch ein Signal zugelassen, darf von der Zugmeldestelle, die den Zug auf dem Gegengleis abgelassen hat, kein Befehl 6 oder 7 erteilt werden.

Aufheben des Befahrens auf dem Gegengleis

Wenn der Anlass weggefallen ist, hebt diejenige Zugmeldestelle das Fahren auf dem Gegengleis wieder auf, die auch das Fahren auf dem Gegengleis eingeführt hat, z.B. mit folgendem Wortlaut: „Ab 11:30 Uhr befahren Züge der Richtung Linksdorf – Rechtsheim wieder das Regelgleis. Erster Zug 4712“.

Die Aufhebung ist im Zugmeldebuch zu dokumentieren. Die beteiligten Betriebsstellen des eigenen Bahnhofs und der freien Strecke sowie ggf. Arbeitsstellen, die über Zugfahrten benachrichtigt werden müssen, sind zu verständigen.

Auch ist aus Dispositionsgründen die zuständige Betriebszentrale von der Aufhebung zu unterrichten, soweit die Strecke von dieser überwacht wird.

Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) vorübergehend angeordnet

Allgemeines

Werden auf zweigleisigen Strecken Bauarbeiten im Regelgleis durchgeführt oder aus anderen Gründen für längere Zeit das Regelgleis gesperrt, wird in der Regel das Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) vorübergehend angeordnet.

Nach den bisherigen Regeln wurden im Rahmen von Bauzuständen auf zweigleisigen Strecken die Betriebsweisen „Zeitweise eingleisiger Betrieb/Wechselweise ein- und zweigleisiger Betrieb“ (ZEB/WEB) bzw. „Zeitweise eingleisiger Behelfsbetrieb“ (ZEBB – nur im ehemaligen Bereich der Deutschen Reichsbahn) angewandt.

Die neuen Regeln der Konzernrichtlinie 408 jedoch sehen diese Betriebsweisen nicht mehr vor.

Mit anderen Worten: wenn wegen Bauarbeiten oder sonstigen Gründen das Regelgleis einer zweigleisigen Strecke für längere Zeit gesperrt bleiben soll, wird vorübergehend das Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) befahren und womit nunmehr der Charakter einer zweigleisigen Strecke betrieblich erhalten bleibt. Die Konzernrichtlinie 408 spricht dann vom „Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Zs 7 (DV 301) vorübergehend angeordnet“. Und eben dieses Verfahren ersetzt die bisherigen Betriebsweisen ZEB/WEB bzw. ZEBB.

Anpassungsmaßnahmen an Signalanlagen

Die Anwendung der Regeln für das „Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) vorübergehend angeordnet“ setzen nach wie vor – ebenso wie dies bei der bisherigen Betriebsweise „zeitweise eingleisiger Betrieb“ der Fall war – eine sicherungs- und signaltechnische Anpassungsmaßnahme voraus, um hierdurch die notwendigen technischen Fahrstraßen-, Signal- und Blockabhängigkeiten herzustellen. Jedoch sind solche sicherungs- und signaltechnischen Anpassungsmaßnahmen nicht erforderlich, wenn auf zweigleisigen Strecken das Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) ständig eingerichtet ist.

Unbeschadet dessen gelten für die maßgebenden Regeln „Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) vorübergehend angeordnet“ folgende betriebliche Grundsätze:

- Die Zulassung der Zugfahrt auf dem Gegengleis an einem Ausfahrtsignal eines Bahnhofs bzw. an einem Blocksignal einer Abzweigstelle/Überleitstelle erfolgt mit einem Fahrt zeigenden Hauptsignal i.Vb.m. einem Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301).
- Das Signal Zs 6 (DS 301) bzw. Zs 7 (DV 301) kann dabei als Form- oder Lichtsignal eingerichtet sein.

Welche konkreten sicherungs- und signaltechnischen Anpassungsmaßnahmen nun im Einzelnen erforderlich sind, um auch den o.g. betrieblichen Grundsätzen gerecht zu werden, hängt im Wesentlichen vom ursprünglich signal- und streckenblocktechnischen Aus-

rüstungszustand des Gegengleises einer zweigleisigen Strecke ab (**Abbildung 10**).

Streckenblock mit Erlaubniswechsel

Dort, wo das Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) vorübergehend angeordnet ist, ist auch in der Regel signaltechnische Erlaubnisabhängigkeit eingerichtet. Hiernach sind ausnahmslos alle Ausfahrtsignale nur dann stellbar, wenn auch dem Fahrdienstleiter der Erlaubnisempfang durch den so genannten Erlaubnismelder auf seiner Bedienoberfläche angezeigt wird. Wie der Wortlaut „in der Regel“ schon ausdrückt, kann es sein, dass es auch Ausnahmen gibt; denn innerhalb eines Fernstell- bzw. Fernsteuerbereiches ist keine Erlaubnisabhängigkeit eingerichtet, weil die in diesem Stellbereich befindlichen Betriebsstellen nur einem Fahrdienstleiter zugeordnet sind. Als Besonderheit sei erwähnt, dass an der signaltechnischen Erlaubnisabhängigkeit die Fahrtrichtung nur für das Regelgleis bevorrechtigt eingestellt sein kann. Hierbei wechselt die Erlaubnis nach Durchführung einer Zugfahrt auf dem Gegengleis wieder selbsttätig für die Fahrt auf dem Regelgleis. Grundsätzlich gilt, dass, wenn die Erlaubnis für eine Zugfahrt auf dem Gegengleis abgegeben wird, zuvor kein Selbststellbetrieb eingeschaltet sein darf.

Vorbereitende Maßnahmen

Das „Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) vorübergehend angeordnet“ wird dem Fahrdienstleiter in der Betra bekanntgegeben. Des Weiteren werden alle vorgenommenen sicherungs- und signaltechnischen Veränderungen, wie z.B. Gültigkeit von Haupt- und Vorsignalen, das Aufstellen von Vorsignal-

bzw. Schachbretttafeln, Standortabweichungen von Signalen oder sonstige betriebliche Sonderregelungen in der Betra beschrieben.

Die Nummer der Betra mit Gültigkeitsdatum wird in den Anordnungen über den Zugverkehr eingetragen. Die Fahrdienstleiter der beteiligten Zugmeldestellen haben sich mit den Inhalten der Betra vertraut zu machen und sich ggf. miteinander abzustimmen, soweit die von der Baumaßnahme betroffenen Betriebsstellen nicht demselben Fahrdienstleiter zugeordnet sind.

Einführen des Fahrens auf dem Gegengleis

Wurde das Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Zs 7 (DV 301) in der Betra vorübergehend angeordnet, ist von dem Fahrdienstleiter der in der Betra genannten Zugmeldestelle das Fahren auf dem Gegengleis einzuführen.

Modul 408.0463 Abschnitt 1, Abs. 1

Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Zs 7 (DV 301) ist vorübergehend angeordnet. Als Fahrdienstleiter der in der Betra genannten Zugmeldestelle müssen Sie Fahren auf dem Gegengleis einführen.

Die beteiligten Betriebsstellen des eigenen Bahnhofs und der freien Strecke sowie ggf. Arbeitsstellen, die über Zugfahrten benachrichtigt werden müssen, sind zu verständigen.

Modul 408.0463 Abschnitt 1, Abs. 2

Wenn Sie Fahren auf dem Gegengleis eingeführt haben, müssen Sie beteiligte Betriebsstellen sowie Arbeitsstellen, die über Zugfahrten benachrichtigt werden, verständigen. ▶

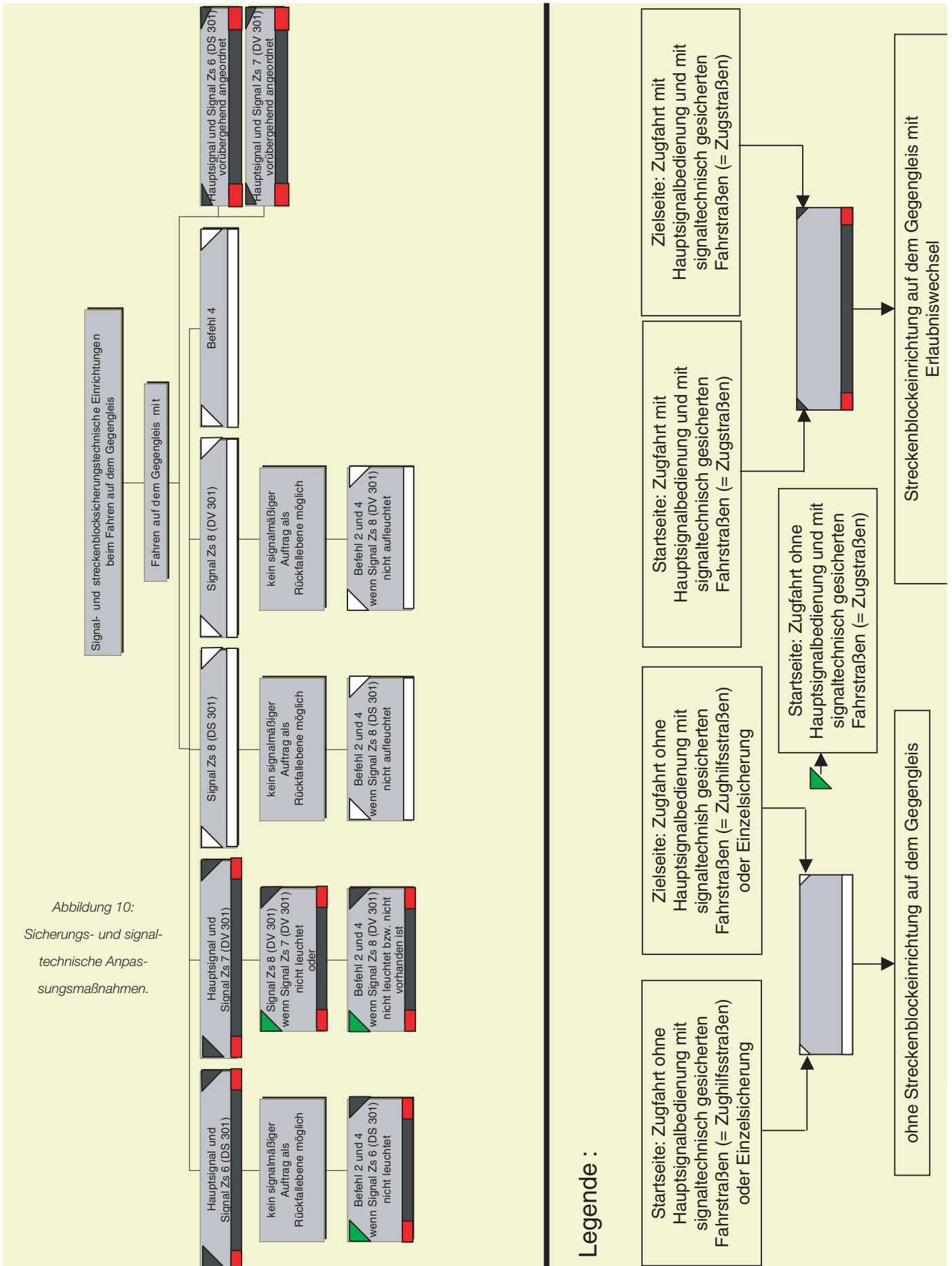


Abbildung 10: Sicherungs- und signaltechnische Anpassungsmaßnahmen.

Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) bzw. Zs 7 (DV 301) im Rahmen der Durchführung von Bauarbeiten auf dem Regelgleis		
vorhandene Streckenausrüstung	erforderliche signaltechnische Anpassungsmaßnahmen für die Weisung, dass Gegengleis zu befahren durch Signal Zs 6 (DS 301) bzw. Signal Zs 7 (DV 301)	
	im ehemaligen Bereich der DB	im ehemaligen Bereich der DR
Fahren auf dem Gegengleis mit Signal Zs 6 (DS 301) bzw. Signal Zs 7 (DV 301) 1. Fahrt in das Gegengleis auf Hauptsignal. 2. Streckenblock mit Erlaubniswechsel. 3. Fahrt aus dem Gegengleis auf Hauptsignal.	keine Anpassungsmaßnahmen erforderlich durch Nutzung der vorhandenen signaltechnischen Anlagen: 1. Fahrt in das Gegengleis auf Hauptsignal. 2. Streckenblock mit Erlaubniswechsel. 3. Fahrt aus dem Gegengleis auf Hauptsignal.	keine Anpassungsmaßnahmen erforderlich durch Nutzung der vorhandenen signaltechnischen Anlagen: 1. Fahrt in das Gegengleis auf Hauptsignal. 2. Streckenblock mit Erlaubniswechsel. 3. Fahrt aus dem Gegengleis auf Hauptsignal.
Fahren auf dem Gegengleis mit Signal Zs 8 (DS 301) 1. Fahrt in das Gegengleis mit Signal Zs 8 (DS 301) auf eingerichteten Hilfs- bzw. Zughilfsfahrstraßen. 2. Streckenblock und Erlaubniswechsel nicht eingerichtet. 3. Fahrt aus dem Gegengleis mit Signal Sh 1 (DS 301) an einem niedrigstehenden Lichtsperrsignal oder mit Signal Zs 1 an einem niedrigstehenden Lichthauptsignal auf eingerichteten Zughilfsfahrstraßen.	Anpassungsmaßnahmen erforderlich: 1. Fahrt in das Gegengleis auf Hauptsignal i.V.m. Lichtsignal oder Formsignal Zs 6 (DS 301) auf eingerichteten Zugfahrstraßen (ggf. kann Zs 8 (DS 301) als Rückfallebene genutzt werden). Anpassungsmaßnahmen: Signal Zs 6 ist nachzurüsten und Zugfahrstraßen einzurichten. 2. Streckenblock und Erlaubniswechsel als Anpassungsmaßnahmen sind einzurichten. 3. Fahrt aus dem Gegengleis auf Hauptsignal. Anpassungsmaßnahme: Zugfahrstraßen sind einzurichten.	

Abbildung 11: Zugmeldeverfahren – Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) bzw. Zs 7 (DV 301) vorübergehend angeordnet.

Ebenfalls ist aus Dispositionsgründen die zuständige Betriebszentrale zu unterrichten, soweit die Strecke von dieser überwacht wird.

Das Einführen des Fahrens auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Zs 7 (DV 301) und die durchgeführte Verständigung der Beteiligten muss im Zugmeldebuch nachweislich eingetragen werden.

**Modul 408.0463
Abschnitt 16**

Einführen und Aufheben des Fahrens auf dem Gegengleis und die Verständigung der Beteiligten müssen Sie nachweisen.

Nachdem nun das Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Zs 7 (DV 301) eingeführt wurde, ist anschließend durch den zuständigen Fahrdienstleiter die Wirkungsweise der nachträglich eingerichteten Streckenblocktechniken mittels der Durchführung von Kontrollzügen zu prüfen.

Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock

Die Züge, die das Gegengleis befahren und die Züge, die das Regelgleis befahren, sind zusätzlich zur Blockbedienung zurückzumelden, bis das Gleis in jeder Fahrtrichtung von einem Zug befahren worden ist.

**Modul 408.0463
Abschnitt 8, Abs. 1**

Wo Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Zs 7 (DV 301) vorübergehend angeordnet ist, müssen Sie, nachdem Fahren auf dem Gegengleis eingeführt ist, bei nichtselbsttätigem Streckenblock die Züge beider Fahrrichtungen zusätzlich zur Blockbedienung zurückmelden, bis das Gleis in jeder Fahrtrichtung von einem Zug (Kontrollzug) befahren worden ist. Der Zug muss mit Hauptsignal in das Gleis eingefahren sein und es bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben.

ren sein und es bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben.

Strecken mit selbsttätigem Streckenblock

Bei Zügen, die das Gegengleis befahren und bei Zügen, die das Regelgleis befahren, sind an diesen Räumungsprüfungen durchzuführen und jeweils zu bestätigen, bis das Gleis in jeder Fahrtrichtung von einem Zug befahren worden ist.

**Modul 408.0463
Abschnitt 8, Abs. 1**

Wo Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Zs 7 (DV 301) vorübergehend angeordnet ist, müssen Sie, nachdem Fahren auf dem Gegengleis eingeführt ist, bei selbsttätigem Streckenblock für die Züge beider Fahrrichtungen Räumungsprüfung durchführen, bis das Gleis in jeder Fahr-

richtung von einem Zug (Kontrollzug) befahren worden ist. Der Zug muss mit Hauptsignal in das Gleis eingefahren sein und es bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben.

Reihenfolge der Züge

Die Reihenfolge der Züge wird in der Regel von dem Fahrdienstleiter bestimmt, der auch für die Gleissperrungen zuständig ist. Jedoch darf auch ein anderer in der Betra genannter Fahrdienstleiter die Reihenfolge der Züge bestimmen.

**Modul 408.0463
Abschnitt 3**

Als Fahrdienstleiter der für Gleissperrungen zuständigen Zugmeldestelle müssen Sie die Reihenfolge der Züge bestimmen. In den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra kann der Fahrdienstleiter einer anderen Zugmeldestelle bestimmt sein. ►

Zugfolge, Signal- und Blockbedienung

Zugfahrten auf dem Regelgleis

- Zulassung der Fahrt durch ein Fahrt zeigendes Hauptsignal,
- selbsttätiger bzw. nichtselbsttätiger Streckenblock ist eingerichtet und deren Arbeits- und Bedienweise ist wie gewöhnlich,
- die Züge verkehren im Abstand der Zugfolgestellen.

Modul 408.0463 Abschnitt 4
Züge auf dem Regelgleis dürfen einander im Abstand der Zugfolgestellen verkehren.

Zugfahrten auf dem Gegengleis

- Zulassung der Fahrt durch ein Fahrt zeigendes Hauptsignal,
- selbsttätiger bzw. nichtselbsttätiger Streckenblock ist eingerichtet,
- die Züge verkehren im Abstand der Zugfolgestellen.

Modul 408.0463 Abschnitt 4

Züge auf dem Gegengleis dürfen, wenn Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Zs 7 (DV 301) ständig eingerichtet oder vorübergehend angeordnet ist, einander im Abstand der Zugfolgestellen verkehren.

Störungen des Streckenblocks

Da sowohl für das Regel- als auch für das Gegengleis selbsttätiger oder nichtselbsttätiger Streckenblock eingerichtet ist, gelten bei Störungen des Streckenblocks die einschlägigen Regeln der Module 408.0243, 408.0244 und 408.0622. Für

die ggf. durchzuführenden Bedienungsaktionen durch den Fahrdienstleiter an den entsprechenden Hilfsvorrichtungen des Streckenblocks gelten die maßgebenden Bedienungsmodule aus der Modulfamilie 482.

Zugmeldeverfahren

(Abbildung 11)

Zugfahrten auf dem Regelgleis

Grundsätzlich wird das Zugmeldeverfahren wie bei zweigleisiger Strecke durchgeführt. Es sind die Regeln in den Modulen 408.0221 und 408.0222 zu beachten.

Züge, die das Regelgleis befahren, müssen angeboten und angenommen werden, soweit die beteiligten Zugmeldestellen nicht demselben Fahrdienstleiter zugeteilt sind.

Modul 408.0463 Abschnitt 5
Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Zs 7 (DV 301) ist ständig eingerichtet oder vorübergehend angeordnet. Sie müssen Züge, die das Regelgleis befahren, wenn Fahren auf dem Gegengleis in einer Betra vorübergehend angeordnet ist, anbieten und annehmen.

Zugfahrten auf dem Gegengleis

Generell gilt, dass ein Zug auf dem Gegengleis angeboten und angenommen wird – jeweils mit dem Zusatz „auf dem Gegengleis“ – wenn die beteiligten Zugmeldestellen nicht demselben Fahrdienstleiter zugeteilt sind.

Modul 408.0463 Abschnitt 5

Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Zs 7 (DV 301) ist ständig eingerichtet oder vorübergehend ange-

ordnet. Sie müssen Züge, die das Gegengleis befahren, anbieten und annehmen mit dem Zusatz „auf dem Gegengleis“.

Sind technische Zugmeldeeinrichtungen vorhanden und ordnungsgemäß wirksam und brauchen dadurch keine mündlichen Zugmeldungen abgegeben zu werden, gilt ein Zug auf dem Gegengleis auch dann als angenommen, wenn der Erlaubnisempfang – soweit vorhanden – angezeigt wird.

Modul 408.0463 Abschnitt 5

Wenn keine mündlichen Zugmeldungen gegeben werden, gilt ein Zug als angenommen, wenn Erlaubnisempfang angezeigt wird.

Weiterhin gilt, dass ein Zug auf dem Gegengleis erst angenommen werden darf (beteiligte Zugmeldestellen sind nicht demselben Fahrdienstleiter zugeteilt), wenn festgestellt wurde, dass der Gleisabschnitt nach 408.0851 Abschnitt 2, Abs. 6 (Örtliche Richtlinien) frei ist. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass das Rangieren in diesem Gleisabschnitt nur erlaubt ist, wenn kein Zug auf dem Gegengleis angenommen wurde und der Erlaubnisempfang angezeigt wird.

Modul 408.0463 Abschnitt 6, Abs. 4 – auszugsweise –

Sie dürfen einen Zug auf dem Gegengleis annehmen, wenn Sie festgestellt haben, dass auch der Gleisabschnitt nach Modul 408.0851 Abschnitt 2 Absatz 6 frei ist.

Ebenso gilt, dass ein Zug auf dem Gegengleis, der nicht mündlich angeboten und angenommen wird (beteiligte Zugmeldestellen sind demselben Fahrdienstleiter zugeteilt), erst zugelassen werden darf, wenn festgestellt wurde, dass der Gleisabschnitt nach Modul 408.0851 Abschnitt 2, Abs. 6 (Örtliche Richtlinien) frei ist.

Modul 408.0463 Abschnitt 6, Abs. 4 – auszugsweise –

Sie dürfen die Zugfahrt zulassen, wenn Sie festgestellt haben, dass auch der Gleisabschnitt nach Modul 408.0851 Abschnitt 2 Absatz 6 frei ist.

Wird ein Zug auf dem Gegengleis mündlich angenommen, ist unverzüglich die Erlaubnis – soweit vorhanden – abzugeben. Zuvor jedoch muss ein eingeschalteter Selbststellbetrieb – soweit vorhanden – zurückgenommen werden.

Modul 408.0463 Abschnitt 4, Abs. 3

Bei Abgabe der Erlaubnis für einen Zug auf dem Gegengleis darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein.

Merkhinweise oder Sperren anbringen bzw. eingeben

(Abbildung 12)

Wird bei dem Fahrdienstleiter, der einen Zug auf dem Gegengleis ablässt, der Erlaubnisempfang – soweit vorhanden – ordnungsgemäß angezeigt, ist das Anbringen bzw. Eingeben eines Merkhinweises oder einer Sperre bei der annehmenden Zugmeldestelle nicht erforderlich.

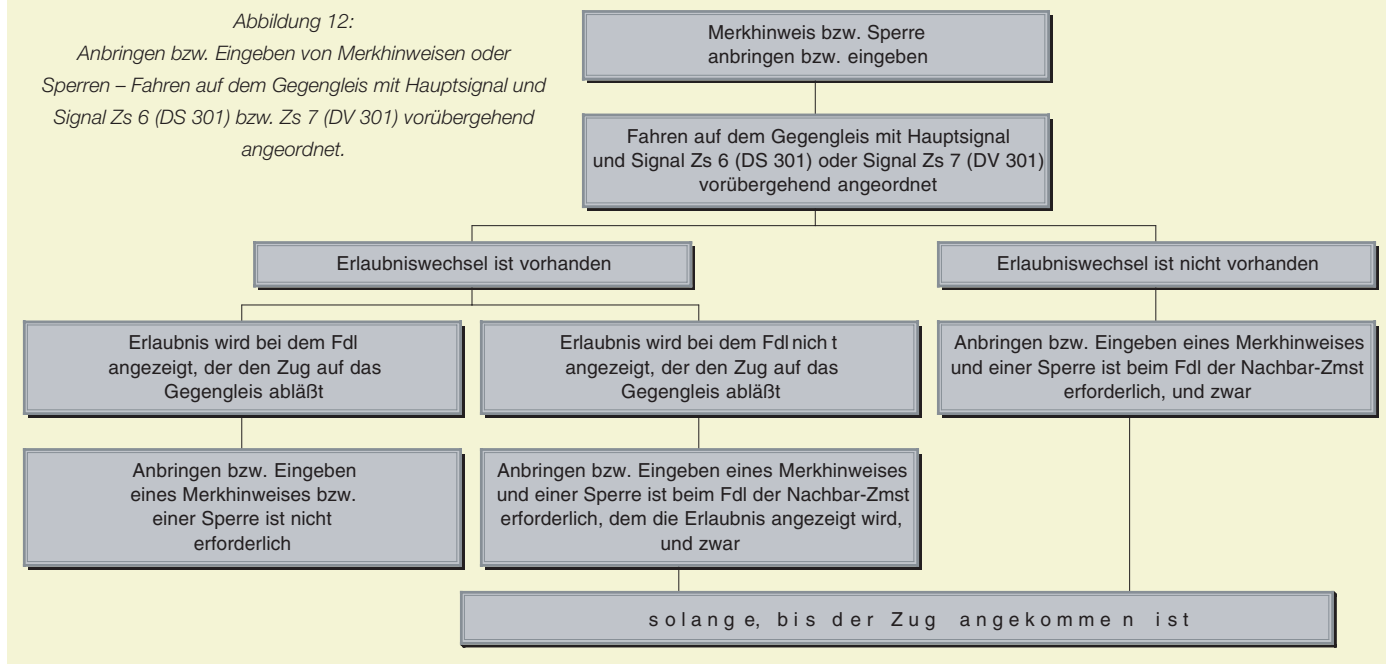
Modul 408.0463 Abschnitt 14, Abs. 1

Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Zs 7 (DV 301) ist vorübergehend angeordnet und eingeführt. Wenn die Erlaubnis bei der Stelle vorhanden ist, die den Zug auf das Gegengleis ablässt, brauchen Sie keinen Merkhinweis und keine Sperre anzubringen.

Wird bei dem Fahrdienstleiter, der einen Zug auf dem Gegengleis ablässt, der Erlaubnisempfang – soweit vorhanden – nicht ordnungsgemäß angezeigt, hat

Abbildung 12:

Anbringen bzw. Eingeben von Merkhinweisen oder Sperren – Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) bzw. Zs 7 (DV 301) vorübergehend angeordnet.



der Fahrdienstleiter der Nachbar-Zugmeldestelle (annehmende Zugmeldestelle), bei der die Erlaubnis angezeigt wird,

einen Merkhinweis und Sperre entsprechend einzugeben oder anzubringen. Hierbei muss diese Maßnahme so lange bestehen bleiben, bis der auf dem Gegengleis abgelassene Zug auf der annehmenden Zugmeldestelle angekommen ist.

Ist bei dem Fahrdienstleiter, der einen Zug auf dem Gegengleis ablässt, die Erlaubnis ausnahmsweise nicht eingerichtet, hat der Fahrdienstleiter der Nachbar-Zugmeldestelle (annehmende Zugmeldestelle) einen Merkhinweis und Sperre entsprechend einzugeben oder anzubringen. Hierbei muss diese Maßnahme so lange bestehen bleiben, bis der auf dem Gegengleis abgelassene Zug auf der annehmenden Zugmeldestelle angekommen ist.

Modul 408.0463 Abschnitt 14, Abs. 1

Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Zs 7 (DV 301) ist vorübergehend angeordnet und eingeführt. Wenn die Erlaubnis nicht bei der Stelle vorhanden ist, die

den Zug auf das Gegengleis ablässt, oder wenn eine Erlaubnis nicht vorhanden ist, müssen Sie als Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, bei der die Erlaubnis angezeigt wird oder wenn eine Erlaubnis nicht vorhanden ist, als Fahrdienstleiter, der die Zugfahrt nicht zulässt, Merkhinweis nach Modul 408.0402 Nr. 12 bzw. Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben, bis der Zug angekommen ist.

Aufheben des Fahrens auf dem Gegengleis

Das „Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Zs 7 (DV 301) vorübergehend angeordnet“ ist von dem in der Betragenannten Fahrdienstleiter wieder aufzuheben. Die beteiligten Betriebsstellen des eigenen Bahnhofs und der freien Strecke sowie ggf. Arbeitsstellen, die über Zugfahrten benachrichtigt werden müssen, sind zu verständigen.

Modul 408.0463 Abschnitt 15
Wenn Sie Fahren auf dem Ge-

gengleis eingeführt haben, dürfen Sie es wieder aufheben, wenn der Anlass weggefallen ist. Sie müssen beteiligte Betriebsstellen sowie Arbeitsstellen, die über Zugfahrten benachrichtigt werden, verständigen.

Auch ist aus Dispositionsgründen die zuständige Betriebszentrale von der Aufhebung zu unterrichten, soweit die Strecke von dieser überwacht wird.

Die Aufhebung selbst und die Verständigung der Beteiligten hierüber sind im Zugmeldebuch zu dokumentieren.

Modul 408.0463 Abschnitt 16 – auszugsweise -
Aufheben des Fahrens auf dem Gegengleis und die Verständigung der Beteiligten müssen Sie nachweisen.

Nachdem nun das Fahren auf dem Gegengleis aufgehoben worden ist, müssen

- bei nichtselbsttätigem Streckenblock die Züge beider Fahrrichtungen zusätzlich zur Blockbedienung zurückgemeldet bzw.
- bei selbsttätigem Streckenblock für die Züge beider Fahrrichtungen Räu-

mungsprüfung durchgeführt und bestätigt werden,

und zwar so lange, bis auf dem Regel- und Gegengleis je ein Zug gefahren ist. Der Zug muss in das jeweilige Gleis mit Fahrt zeigendem Ausfahrtsignal eingefahren sein und es bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben.

Modul 408.0463 Abschnitt 8, Abs. 1

Nachdem vorübergehend angeordnetes Fahren auf dem Gegengleis aufgehoben ist, müssen Sie bei nichtselbsttätigem Streckenblock die Züge beider Fahrrichtungen zusätzlich zur Blockbedienung zurückmelden, bei selbsttätigem Streckenblock für die Züge beider Fahrrichtungen Räumungsprüfung durchführen und bestätigen, bis das Regelgleis und das Gegengleis von je einem Zug befahren worden ist. Der Zug muss in das Gleis mit Hauptsignal eingefahren sein und es bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben. ■

Mit dem neuen Befehlsvordruck entfällt das Einrahmen des gültigen Textes. Die gültigen Texte werden künftig im Feld vor der Nummer angekreuzt.

Ziel der Zusammenlegung aller häufig verwendeten Befehlstexte in einen Befehlsvordruck war es, eine bessere Übersichtlichkeit für den Triebfahrzeugführer zu schaffen und Texte mit gleichem Inhalt (z.B. Befehl Aa und Bc als Zulassung der Fahrt ohne Fahrtstellung des Hauptsignals) nur noch einmal vorzugeben.

Mit dem neuen Befehlsvordruck dürfen dem Triebfahrzeugführer alle mit Befehlen zu gebenden Aufträge auf einem Vordruck erteilt werden. Dabei gilt es zu beachten, dass der Triebfahrzeugführer die im Befehl erteilten Aufträge in der im Vordruck gegebenen Reihenfolge ausführen muss, so dass er die Aufträge Schritt für Schritt abarbeiten und nach dem letzten Auftrag den Befehl als erledigt weglegen kann.

Diese Reihenfolge der einzelnen Aufträge ist vom Fahrdienstleiter beim Diktieren bzw. Ausfertigen des Befehls unbedingt einzuhalten (Modul 408.0411 Abschnitt 3 Nr. 1)! Ist dieses mit einem Befehlsvordruck nicht möglich, sind mehrere Befehlsvordrucke zu verwenden und diese in der Reihenfolge ihrer Anwendung zu nummerieren.

An Hand der Skizze (Abbildung 3) sind zwei Beispiele für die Verwendung eines oder mehrerer Befehlsvordrucke gegeben.

1. Beispiel = ein Befehlsvordruck

Ein Zug soll von Adorf nach Beheim fahren, in Adorf am Halt zeigenden Ausfahrtsignal vorbei fahren, am Posten 2 halten, nach Sicherung des Bahnübergangs weiterfahren und in der vorübergehenden Langsamfahrstelle 2 mit höchstens 30 km/h fahren.

Der Triebfahrzeugführer erhält für die Zugfahrt Befehl 2, 8 und 9 (Abbildung 4).

Im Textfeld im Kopf des Vordrucks ist eingetragen: 1 Vordruck von 1 Vordruck(en).

Der Triebfahrzeugführer kann alle Aufträge in der im Befehl angegebenen Reihenfolge abarbeiten.

2. Beispiel = vier Befehlsvordrucke

Ein Zug soll von Adorf nach Beheim fahren, in Adorf am Halt zeigenden Ausfahrtsignal vorbei auf das Gegengleis fahren, in der vorübergehenden Langsamfahrstelle 1 mit höchstens 50 km/h fahren, am Posten 2 halten, nach Sicherung des Bahnübergangs weiterfahren und in Höhe des Einfahrtsignals des Bahnhofes Beheim halten.

Der Triebfahrzeugführer erhält für die Zugfahrt auf dem ersten Befehlsvordruck Befehl 2 und 4, auf dem 2. Befehlsvordruck Befehl 9, auf dem 3. Befehlsvordruck Befehl 8 und auf dem 4. Befehlsvordruck Befehl 7.

Bei dieser Zugfahrt arbeitet der Triebfahrzeugführer hintereinander die Aufträge der Befehlsvordrucke 1 (Vorbefahrt am Halt zeigenden Ausfahrtsignal und Fahrt auf das Gegengleis), 2 (Geschwindigkeitsreduzierung an der Langsamfahrstelle), 3

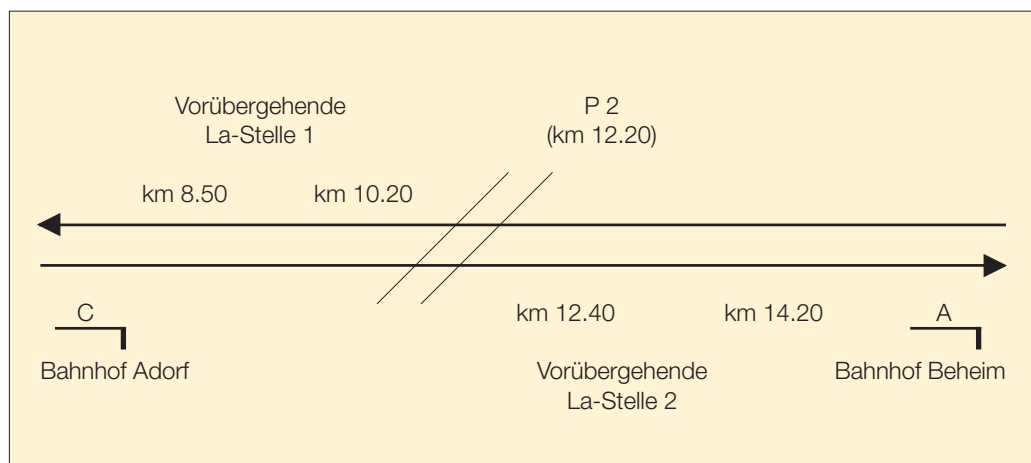
Gründe	Geben Sie auf der Vorderseite im Befehl 9 folgenden Auftrag
Gleisbelegung, Zugfolge	
1 Gleis kann besetzt sein	auf Sicht
2 Fahrzeuge im Gleis	auf Sicht
3 Mehrere Sperrfahrten unterwegs	auf Sicht
4 Einfahrt in ein Stumpfgleis	30 km/h
5 Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis oder nur teilweise befahrbares Gleis	20 km/h
6 Durchrutschweg besetzt, nur teilweise befahrbar oder nicht ausreichend	30 km/h
7 Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört	auf Sicht
8 Auf der Strecke ruht die Arbeit	50 km/h
Bahnübergänge, Übergänge zu Bahnsteigen	
10 Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert	20 km/h
11 Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt	30 km/h
12 Höhengleiche Übergänge zu Bahnsteigen nicht gesichert	auf Sicht
Arbeiten, La	
20 Bauarbeiten	*)
21 Unbefahrbar Stelle im gesperrten Gleis	auf Sicht
22 Zustand nach Bauarbeiten	*)
23 Arbeitsstelle nicht benachrichtigt	auf Sicht
24 Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La	*)
Mängel an Bahnanlagen	
30 Mängel am Oberbau	*)
31 Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im Nachbargleis)	auf Sicht
32 Verdacht auf Unwetterschäden (Erdbeben, Sturmschäden usw.)	auf Sicht
33 Verdacht auf Eiszapfenbildung im Tunnel	auf Sicht
34 PZB-Streckeneinrichtung gestört	100 km/h
35 Weichen außer Abhängigkeit von Signalen	50 km/h
Besonderheiten am Zug	
40 Engstelle bei Lü-Sendungen	10 km/h
41 Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen für Schwerwagen	*)
42 Spitzensignal unvollständig	40 km/h

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben

(Halt vor Bahnübergang P 2 und Bahnübergangssicherung) und 4 (Halt in Höhe des Einfahrtsignals des Bahnhofes Beheim) bis zu deren Erledigung ab. Im Gegensatz zur bisherigen Verfahrensweise, bei der dem Triebfahrzeugführer für den gleichen Sachverhalt ein Befehl B (Ba, Bc Nr. 2, Be,) Befehl Ad Nr. 1 und ein Befehl C auszu-

Abbildung 2

Abbildung 3



Befehl	Triebfahrzeugführer Zug - Sperrfahrt - Schiebetriebfahrzeug für Zug	Vordruck 1 von 1 Vordruck(en)	
1	Sie dürfen - ohne Hauptsignal - bei LZB-Halt - - auf der Abzw/Üst - in den Bf/Bf - weiterfahren - einfahren -		
2	Sie dürfen - vorbeifahren am Halt zeigenden oder gestörten - - weiterfahren - nach Vorbeifahrt - bei LZB-Halt - an der - am -		
	Esig, Zsig, Asig, Sperrsig, Bksig, Sbk, Dksig, LZB-Bk, LZB-Nothalt	Bezeichnung des Signals/ der LZB-Bk	des Bf/Bf, der Bk/Abzw/Üst/Dkst
	Asig	C	Adorf
3	Sie dürfen im Bf/Bf - ohne Ausfahrtsignal - bei LZB-Halt - ausfahren		
4	Sie fahren auf dem Gegengleis von bis		
5	Sie - fahren - schieben nach - in Richtung bis - auf dem Regelgleis und kehren zurück auf dem Regelgleis - - auf dem Gegengleis und kehren zurück auf dem Regelgleis -		
6	Sie brauchen auf dem Gegengleis nicht zu halten, sondern dürfen ohne Hauptsignal auf der Abzw/Üst ab km weiterfahren, auf der Abzw/Üst ab km weiterfahren, in den Bf/Bf ab km ein- und ausfahren, in den Bf/Bf ab km einfahren		
7	Sie müssen auf dem Gegengleis in Höhe des Bksig in km der Abzw/Üst halten, Bksig in km der Abzw/Üst halten, Esig in km des Bf/Bf halten		
8	Sie müssen - zwischen Zmst ...Adorf..... und Zmst Beheim... - - im Bahnhof - halten vor BÜ in km / km km / km / km Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist		
V408.0412V01 Befehl A4 Bk 50xx-70 06.03			

9	Sie dürfen mit höchstens30 km/h fahren - - Sie müssen auf Sicht fahren -					
	im Bf	zwischen Zmst	und Zmst	in (km)	von km oder Sig	bis km oder Sig
		Adorf	Beheim		12,40	14,20
Grund - Nr. (siehe Rückseite) -						
Zusätzliche Befehle oder Hinweise (soweit erforderlich)						
	9.1. Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist; melden Sie das Ergebnis					
	9.2. Geben Sie bei Annäherung an BÜ Signal Zp1; räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat					
	9.3. Schauen Sie nach Oberleitungsschäden; melden Sie das Ergebnis					
	9.4. PZB-Einrichtung - am sig - in km - ständig wirksam - unwirksam -					
10						

<i>Adorf</i>	25.12.2002	17	30
(Ort)	(Datum)	(Uhr)	(Minuten)
<i>Müller</i>	<i>Maier Tf</i>		
(Fahrdienstleiter)	erhalten (Name, Triebfahrzeugführer/Zugführer)		

Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer <input type="checkbox"/> ankreuzen	Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf oder im angekreuzten Teil des Befehls schräg durchstreichen. Im Befehl 2 müssen Sie für Signale und Betriebsstellen die in der Kopfzeile angegebenen Abkürzungen verwenden.
---	---

Abbildung 4

händigen waren und diese im Führerraum des Triebfahrzeug gleichzeitig ausgelegt und beachtet werden mussten, liegt der Vorteil der neuen Regeln mit den vier Befehlsvordrucken in der Reihenfolge der abzuarbeitenden Aufträge. Jeweils nach Erledigung des einzelnen Befehlsvordrucks kann dieser weggelegt werden, so dass der Triebfahrzeugführer immer nur den Befehlsvordruck vor sich liegen hat, dessen Auftrag bzw. Aufträge er als nächstes beachten muss.

Werden wie in vorstehendem Beispiel mehr als ein Befehlsvordruck zur Übermittlung der erforderlichen Befehle benötigt, sind die Befehlsvordrucke fortlaufend zu nummerieren. Dazu ist das Textfeld im Kopf nach vorstehendem Beispiel auf dem ersten Befehlsvordruck „Vordruck 1 von 4 Vordruck(en)“ dem zweiten Befehlsvordruck

„Vordruck 2 von 4 Vordruck(en)“ usw. auszufüllen.

Neben der Zusammenfügung der drei Befehlsvordrucke wurden geringfügige Änderungen bei den vorgegebenen Befehlstexten vorgenommen.

Die verstärkte Ausrüstung von Strecken mit Linienzugbeeinflussungsanlagen (LZB) führt zu einer Erhöhung des Erfordernisses, Befehle wegen gestörter LZB-Streckeneinrichtungen auszufertigen. Diesem Erfordernis wurde mit der Aufnahme der Befehlstexte in den Befehlsvordruck Rechnung getragen, so dass der bisher erforderliche handschriftliche Eintrag entfällt.

Der in den bisherigen Befehlen Ad Nr. 2 und Nr. 3 vorgegebene Text wurde nicht mehr aufgenommen. Die Befehle wurden selten verwendet. Durch den

Wegfall wurde Platz gewonnen, z.B. für die neuen Befehle 2 und 10.

Zur Erteilung von Befehlen ohne im Befehlsformular vorgegebene Texte, für die bisher die Befehle Ad Nr. 4, Be (DV 408), Bf (DS 408) und Cf zu verwenden waren, ist nun der Befehl 10 vorgesehen.

Neu für den Geltungsbereich der DV 408 ist die Regel, dass Züge die das Gegengleis befahren, bei der Abfahrt den Auftrag erhalten können, auf dem Gegengleis nicht zu halten, sondern ohne Hauptsignal auf einer Abzweigstelle weiter zu fahren oder auf einem Bahnhof einzufahren neu aufgenommen. Der Auftrag dazu wird im Befehl 6 erteilt.

Die Regeln zum Übermitteln von Befehlen wurden im Wesentlichen beibehalten.

Nach den bisher geltenden Regeln durften schriftliche Befehle zurückgezogen werden. Dies war in den Regeln nicht ausdrücklich gesagt, konnte aber aus der Bestimmung abgeleitet werden, dass schriftliche Befehle über Zugfunk nur in einem bestimmten Anwendungsfall zurückgezogen werden durften. Die neuen Regeln im Modul 408.0411 Abschnitt 5 und im Modul 408.0412 Abschnitt 5 sind deutlicher. Sie bestimmen zunächst, dass Befehle zurückgezogen werden dürfen, dann regeln sie, wann ein Befehl als zurückgezogen gilt und nennen abschließend Besonderheiten, die beim fernmündlichen Zurückziehen zu beachten sind. ■

Geschwindigkeit im Einfahrgleis beschränken, Einfahrweg begrenzen

Claus Pollack,

Grundsätze Betriebsverfahren Bahnbetrieb, Berlin

Der Einfahrweg eines Zuges wird in Bahnhöfen in der Regel durch Hauptsignale begrenzt. Zusätzlich sind für Einfahrzugstraßen Durchrutschwege hinter dem Zielsignal vorgesehen. Da dieses nicht in jedem Fall möglich ist, sind bei Abweichungen von diesem Grundsatz die zulässigen Geschwindigkeiten zu verringern und wo kein Hauptsignal zur Begrenzung des Einfahrweges vorhanden ist, der Halteplatz für die Zugfahrt zu kennzeichnen.

Die im Modul 408.0451 enthaltenen Regeln für Einfahrten in ein Stumpfgleis, in Gleise, deren Einfahrweg teilweise besetzt bzw. teilweise befahrbar ist oder deren Durchrutschweg besetzt oder aus anderen Gründen nur teilweise befahrbar ist, werden in diesem Beitrag erläutert.



Obwohl sich an den Begriffen Durchrutschweg, Stumpfgleis oder Frühhalt nichts verändert hat, sind diese nochmals kurz anzusprechen:

- Der Durchrutschweg beginnt am Zielsignal und endet am maßgebenden Gefahrenpunkt,
- Stumpfgleise sind Gleise, die an einem Ende durch einen Gleisabschluss begrenzt sind,
- Frühhalt liegt vor, wenn der Zug erheblich früher zum Halten gebracht werden muss, als bei der Einfahrt in die übrigen Gleise.

Die neuen Regeln in der KoRil 408 sind in erster Linie ein Ergebnis der Harmonisierung der Regeln der DS und DV 408. Insbesondere die unterschiedliche technische Ausrüstung der Sicherungsanlagen führt zu einer Vielzahl verschiedener Regeln. So sind für die Einfahrt in ein Gleis mit Frühhalt oder in ein Stumpfgleis teilweise Regeln gegeben, die jeweils nur im ehemaligen Anwendungsbereich der DS oder der DV 408, jedoch immer durch unterschiedliche Signale gekennzeichnet, gelten.

Für fast alle Anwendungsfälle trifft eine verminderte Einfahrtgeschwindigkeit gegenüber den Regeleinfahrten zu (Ausnahme sind hierbei nur Einfahrten in ein Gleis mit Frühhalt oder ein Stumpfgleis auf Signal Hp 2 bzw. Hl 9a (DV 301) dessen zulässige Geschwindigkeit für die Regeleinfahrt ebenfalls 40 km/h beträgt).

Die zulässige Geschwindigkeit wird entweder bei planmäßigen Fahrten im Fahrplan angegeben oder wird bei der Einfahrt signalisiert (Hp 2, Ks 1 in Verbindung mit Zs 3 bzw. Hp 2, Hl 12a (DV 301) in Verbindung mit Zs 6 (DV 301)). Bei außerplanmäßigen Einfahrten kann die zulässige Geschwindigkeit außerdem durch schriftlichen Befehl angeordnet werden, oder was völlig neu ist, bei außerplanmäßigen Einfahrten, die sich u.a. wegen Bauarbeiten über einen längeren Zeitraum erstrecken, durch eine andere Unterlage

z.B. La vorgeschrieben sein. Die im Bereich der DV 408 noch bis zum 14.06.03 gültige Regel, dass der Hinweis auf eine Einfahrt in ein Stumpfgleis im Fahrplan entfallen kann, wenn auf dem Bahnhof nur Einfahrten in Stumpfgleise möglich sind (Kopfbahnhöfe), wird nicht mehr zugelassen. Bei allen Zügen, die planmäßig in Stumpfgleise einfahren, ist im Fahrplan das Stumpfgleiszeichen enthalten.

Bei Einfahrten, deren zulässige Geschwindigkeit durch Signal Zs 3 signalisiert wird, gilt zu beachten, dass die Einfahrtgeschwindigkeit durch Signal Zs 3v vorseignalisiert wird. Fehlt das Signal Zs 3v, ist der Zug am Einfahrtssignal anzuhalten und dann erst einzulassen.

Nun zum zweiten Teil des Titels „Einfahrweg begrenzen“

Die bis zum 14.06.03 geltende Regel, „Soll ein Zug in ein Gleis einfahren, das nicht durch ein Hauptsignal, Sperrsignal, Gleissperrsignal (DV 301) – ausgenommen das einer Gleissperre – oder Lichtsperrsignal (DV 301) begrenzt ist oder das nicht in seiner ganzen Länge befahrbar ist, ist er am Ende des Einfahrwegs durch ein Schutzsignal (DS 301) oder Schutzhalte-signal (DV 301) anzuhalten“, die im Abschnitt 408.0491 „Sonstige Besonderheiten“ enthalten sind, entsprechen in vielen Fällen nicht mehr den Gegebenheiten. Durch die Stellwerkszentralisierung und andere organisatorische Änderungen fehlen vielfach Mitarbeiter, die an der Stelle, an der der Zug anhalten soll, ein Schutzsignal bzw. Schutzhalte-signal aufstellen können. Der Halteplatz des Zuges darf nach den neuen Regeln wie bisher durch Schutzsignal bzw. Schutzhalte-signal gekennzeichnet werden oder die Bekanntgabe des Halteplatzes kann mittels schriftlichem Befehl erfolgen. Für diesen im Befehl angegebenen Halteplatz sind markante dem Fahrdienst-leiter in den Örtlichen Richtlini-en vorgegebene und für den Triebfahrzeugführer eindeutige, ortsunveränderliche Bezugspunkte vorgesehen. ■

PROFIL ZEIGEN!



SICHER ARBEITEN — ES LOHNT ZU LEBEN

EUK

Eisenbahn-Unfallkasse