

# BahnPraxis B



**Spezial**  
**Aktuell**

**Arbeitsschutz: Standorte auf Eisenbahnfahrzeugen**  
**Die Aktualisierung 04 der Richtlinie 408 (Teil 3)**

## Liebe Leserinnen und Leser,

in dieser Ausgabe der *BahnPraxis B* steht das Thema „Standorte auf Eisenbahnfahrzeugen“ im Mittelpunkt. Ein vielfältiges Thema zum Arbeitsschutz bei der Eisenbahn und schon so alt wie die Eisenbahn selbst. Bei der Entwicklung der unterschiedlichen Lok- und Wagenbauformen wurden verschiedene Ansätze verfolgt, um einen sicheren Standort für den Rangierer, Rangierbegleiter bzw. Lokrangierführer beim Besetzen der Spitze der Rangierfahrt zu schaffen. Auf der anderen Seite standen Halterungen und Handgriffe verschiedenlich der Nutzung im Wege. Speziell bei Container- und Behältertragwagen entwickelte man besondere, teils ausklappbare Griffe. Mit dem Aufkommen der Funkfernsteuersysteme mussten diese Plätze entsprechend erweitert werden, um Platz für eine sichere Bedienung zu haben. Wann welche Standorte und Griffe benutzt werden dürfen und unter welchen Bedingungen, beschreibt dieser Beitrag anschaulich.

Außerdem wird in dieser Ausgabe der Beitrag zur Aktualisierung 04 der Fahrdienstvorschrift mit Teil 3 fortgesetzt. In dieser Reihe werden den Anwendern die wichtigsten Änderungen, die zum 12. Dezember 2021 in Kraft treten, erläutert. Im vorliegenden Abschnitt liegt der thematische Schwerpunkt unter anderem auf dem Thema „Bahnübergangsposten“.

Wir wünschen Ihnen eine interessante Lektüre, und bleiben Sie gesund!

Ihr *BahnPraxis B*-Redaktionsteam

## Unser Titelbild



Rangierer im Rbf Seddin.

Foto: DBAG/Volker Emersleben

## Inhaltsverzeichnis

- 3 Arbeitsschutz: Standorte auf Eisenbahnfahrzeugen
- 8 Die Aktualisierung 04 der Richtlinie 408 (Teil 3)

## Impressum

*BahnPraxis B*, Zeitschrift zur Förderung der Betriebssicherheit und der Arbeitssicherheit bei der Deutschen Bahn AG

### Herausgeber

Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) – Gesetzliche Unfallversicherung – Körperschaft des öffentlichen Rechts, in Zusammenarbeit mit DB Netz AG Deutsche Bahn Gruppe.

### Redaktion

Dirk Menne (Chefredakteur), Uwe Haas, Anita Hausmann, Gerhard Heres, Markus Krittian, Steffen Mehner, Niels Tiessen (Redakteure).

### Anschrift

Redaktion „*BahnPraxis*“, DB Netz AG, I.NBB 4, Mainzer Landstraße 185, D-60327 Frankfurt am Main, Fax (0 69) 2 65-20506, E-Mail: mail@bahn-fachverlag.de

### Erscheinungsweise und Bezugspreis

Erscheint monatlich. Der Bezugspreis ist für Mitglieder der UVB im Mitgliedsbeitrag enthalten. Die Beschäftigten erhalten die Zeitschrift

kostenlos. Für externe Bezieher: Jahresabonnement EUR 15,60 zuzüglich Versandkosten.

### Verlag

Bahn Fachverlag GmbH, Lottumstraße 1 B, D-10119 Berlin  
Telefon (030) 200 95 22-0, Telefax (030) 200 95 22-29,  
E-Mail: mail@bahn-fachverlag.de,  
Geschäftsführer: Dipl.-Kfm. Sebastian Hüthig und Thorsten Breustedt

### Druck

Laub GmbH & Co KG, Brühlweg 28, D-74834 Elztal-Dallau.

### Sprache

Für die Inhalte der *BahnPraxis* werden geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

## Arbeitsschutz

# Standorte auf Eisenbahnfahrzeugen

Dennis Vetter, Leiter Fachstelle für Arbeitsschutz der DB Cargo AG, Mainz

Für die Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb ist das Mitfahren auf Eisenbahnfahrzeugen gefahrgeneigt und erfordert eine große Aufmerksamkeit. Grundsätzliche Regelungen zum Begleiten von Eisenbahnfahrzeugen und den Standorten auf Eisenbahnfahrzeugen sind in der DGUV I 214-089 „Verhaltensregeln für Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb“ enthalten und stellen die Basis für die Arbeitsschutzunterweisung dar.



## Grundsatz

*Der Lokrangierführer bzw. der Rangierbegleiter muss vor dem Aufsteigen auf Rangierertritte, Endbühnen, Mitfahrerstände und Ladeflächen den Standort prüfen, ob dieser zur Mitfahrt geeignet ist.*

Bisher waren die Regelungen für die jeweilige Funktionsgruppe getrennt in den einzelnen DGUV Informationen enthalten, z.B. für Rangierer in der DGUV I 214-052 (Rangieren sowie dazugehörige Tätigkeiten). Mit der Veröffentlichung der neuen DGUV I 214-089 (siehe auch Artikel in BahnPraxis B 4/2021) stehen allen Funktionsgruppen dieselben Vorgaben in einer Schrift zur Verfügung. Ergänzt wird die Arbeitsschutzunterweisung zum Thema „Standorte auf Eisenbahnfahrzeugen“ durch örtliche Besonderheiten.

Einen Überblick über das grundsätzliche Verhalten und Beispiele für geeignete bzw. nicht geeignete Standorte zur Mitfahrt auf Eisenbahnfahrzeugen finden Sie in diesem Beitrag.

## Geeignete Standorte auf Eisenbahnfahrzeugen

Lokrangierführer und Rangierbegleiter dürfen auf Fahrzeugen nur Standorte zur Mitfahrt benutzen, die sicher erreicht werden können sowie einen sicheren Stand und einen festen Halt bieten. Lokrangierführer dürfen bei der Handhabung des Funkfernsteuersystems durch Aufbauten und Ladung nicht behindert werden. Die Grundfläche des Standortes für Lokrangierführer soll so bemessen sein, dass diese vollständig mit beiden Füßen und aufrecht stehen können, d.h. mit Abmessungen von

350 mm x 350 mm. Standorte, z.B. Rangierertritte, mit Abmessungen kleiner 350 mm x 350 mm dürfen im Funkfernsteuermodus nur benutzt werden, wenn hierfür durch das Unternehmen eine Gefährdungsbeurteilung erstellt und Regelungen festgelegt wurden. Die Gefährdungsbeurteilung muss immer die betroffenen Fahrzeuge sowie die Örtlichkeit berücksichtigen, wo die Fahrzeuge eingesetzt werden sollen. Die Mitarbeiter müssen auf Basis dieser Gefährdungsbeurteilung unterwiesen werden.

### Mitfahrerstand/Rangierertritt

#### Mitfahrerstand auf dem Triebfahrzeug



Dieser Standort bietet einen sicheren Stand und gute Festhaltungsmöglichkeiten. Es ist darauf zu achten, dass man sich vollständig auf dem Mitfahrerstand innerhalb der Fahrzeugbegrenzung befindet.

#### Rangierertritt am Güterwagen



Dieser Rangierertritt bietet einen sicheren Stand. Man verschafft sich einen festen Halt, indem man den Arm um den Haltegriff legt. Diese Tritt/Griff-Kombination ist ohne eine Körperzwangshaltung.

### Übergangs- und Endbühnen

#### Übergangsbühne auf dem Triebfahrzeug



Man muss vollständig auf das Triebfahrzeug aufsteigen und sich mittig auf die Übergangsbühne stellen. Dabei ist sich am Geländer festzuhalten.

#### Übergangsbühne an einem Wagen



Man muss vollständig auf den Wagen aufsteigen und sich mittig auf die Übergangsbühne stellen. Dabei ist sich am Geländer festzuhalten.

### Bremserstände

#### Bremserstand an einem Wagen



Man muss vollständig auf den Wagen aufsteigen und sich mittig auf dem Bremserstand aufstellen. Dabei ist sich am Geländer festzuhalten.

#### Mitfahrt auf Ladeflächen<sup>[1]</sup>

#### Standort auf unbeladenem Güterwagen



Der Standort auf einer Ladefläche muss einen sicheren Stand und geeignete Festhaltungsmöglichkeiten bieten. Man muss sich einen festen Halt verschaffen. Alle Körperteile müssen sich innerhalb der Fahrzeugbegrenzung befinden.

[1] Die Mitfahrt auf unbeladenen oder beladenen Güterwagen ist nur erlaubt, wenn der Schutzabstand zur Oberleitung (mindestens 1,50 Meter) eingehalten wird und bei beladenen Wagen, deren Ladung auch bei ruckartigen Bewegungen, z.B. beim Bremsen, nicht verrutschen kann.

## Nicht geeignete Standorte auf Eisenbahnfahrzeugen

Können die Vorgaben aus dem vorhergehenden Abschnitt auf Seite 4 nicht erfüllt werden, gelten die Standorte als nicht geeignet. Im Nachfolgenden sind hierzu Beispiele aufgeführt.

### Einstiegshilfen

#### Einstiegshilfe eines Triebfahrzeugs/Güterwagens



Foto: DB Cargo AG



Foto: DB Cargo AG

Einstiegshilfen sind keine Rangierertritte bzw. Mitfahrerstände und dürfen zur Mitfahrt nicht benutzt werden. Die Mitfahrt an diesen Stellen ist verboten, weil man sich außerhalb der Fahrzeugbegrenzung befindet (Quetsch- und Anstoßgefahr).

### Nicht einwandfreie Rangierertritte oder Halte-/Handgriffe

#### Verformter bzw. beschädigter Rangierertritt



Foto: DB Cargo AG

Rangierertritte mit sichtbaren Beschädigungen und Verformungen dürfen nicht benutzt werden.

#### Verformter bzw. beschädigter Handgriff



Foto: DB Cargo AG

Sind Halte- oder Handgriffe nicht in einwandfreiem Zustand oder fehlen diese, dürfen die zugehörigen Rangierertritte nicht benutzt werden.

### Nicht festlegbare absenkbare Rangiererhandgriffe

#### Nicht festlegbarer absenkbarer Handgriff

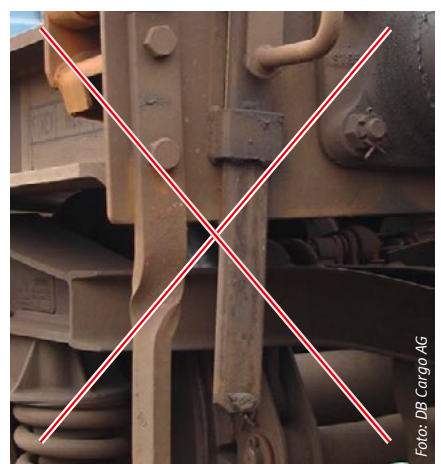


Foto: DB Cargo AG

Der Handgriff ist in Grundstellung abgesenkt. Er muss hochgezogen und festgehalten werden. In dieser Stellung ist er jedoch nicht festlegbar und darf deshalb nicht benutzt werden.

#### Rangieren mit abgesenktem Handgriff



Foto: DB Cargo AG

Wird der Handgriff nicht hochgezogen, entsteht eine Körperzwangshaltung. Diese Tritt-/Griff-Kombination darf zur Mitfahrt nicht benutzt werden.

**Nicht geeignete Standorte auf Eisenbahnfahrzeugen (Fortsetzung von Seite 5)**

**Tritte an den Güterwagen der Bauarten Hbis-ww 299, Tbis 869B und 875<sup>[2]</sup>**

**Tritt (Ecktritt) an einem Hbis 299**



Anbau des Ecktrittes unterhalb der Ecksäule. Überdeckung des Ecktrittes durch die Ecksäule. Bei Benutzung des Ecktrittes steht der Mitarbeiter außerhalb der Fahrzeugbegrenzung. Diese Tritte dürfen zur Mitfahrt nicht benutzt werden.

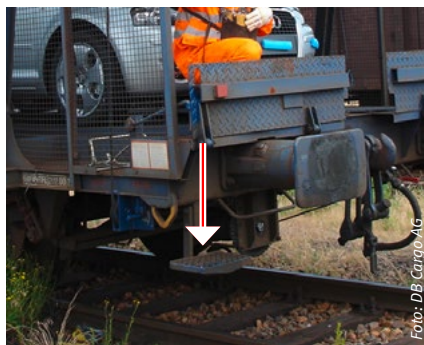
**Tritt (Bügeltritt) an einem Hbis 299**



Der Bügeltritt wird weitgehend vom Schiebewanduntergurt überdeckt und ist zum Ein-/Aussteigen. Bei Benutzung des Ecktrittes steht der Mitarbeiter außerhalb der Fahrzeugbegrenzung. Diese Tritte dürfen zur Mitfahrt nicht benutzt werden.

**Rangierertritte, die durch den Wagenaufbau teilweise überdeckt sind**

**Rangierertritt durch Wagenaufbau teilweise überdeckt**



Der Rangierertritt wird durch den Wagenaufbau teilweise überdeckt.



Aufgrund der Anordnung des Trittes ist ein aufrechtes Stehen auf dem Rangierertritt nicht möglich. Dadurch entsteht eine Körperzwangshaltung. Diese Rangierertritte dürfen zur Mitfahrt nicht benutzt werden.

**Breitspurgüterwagen**

**Tritt durch Wagenaufbau teilweise überdeckt**



Seitlich angeordnete Trittbügel sowie die dazugehörigen Halte-/Handgriffe von Breitspurgüterwagen dürfen zur Mitfahrt nicht benutzt werden.

[2] Die Tritte (Ecktritt oder Bügeltritt) an den Güterwagen der Bauart Hbis-ww 299, Tbis 869B und 875 dürfen zur Mitfahrt nicht benutzt werden.

## Nicht geeignete Standorte auf Eisenbahnfahrzeugen (Fortsetzung von Seite 6)

### Wagendächer, Kupplungen, bewegliche Pufferträger und Puffer<sup>[3]</sup>

#### Mitfahrt auf einem Puffer



Die Mitfahrt auf Puffern ist verboten.

#### Beweglicher Pufferträger



Auf beweglichen Pufferträgern ist kein sicherer Stand und keine geeignete Festhaltungsmöglichkeit vorhanden. Es besteht Quetschgefahr. Die Mitfahrt auf beweglichen Pufferträgern ist verboten.

## Besonderheit bei Wagen mit Langhubstoßdämpfern

Bei Wagen mit Langhubstoßdämpfern ist die Pufferbohle schwarz-gelb schraffiert. Bei diesen Wagen ist besondere Vorsicht geboten.

#### Mitfahrt auf einem Wagen mit Langhubstoßdämpfern (falsches Stehen auf dem Rangierertritt)



Bei Wagen mit Langhubstoßdämpfern treten beim stärkeren Abbremsen sowie bei Zerrungen Bewegungen zwischen Pufferbohle und Untergestell auf. Man darf sich nicht in den Spalt zwischen Pufferbohle und Untergestell stellen. Es besteht Quetschgefahr.

#### Mitfahrt auf einem Wagen mit Langhubstoßdämpfern (richtiges Stehen auf dem Rangierertritt)



So ist es richtig: Es ist genügend Abstand zur Pufferbohle zu halten.

[3] Wagendächer, Kupplungen, Puffer und bewegliche Pufferträger sind keine Mitfahrplätze.

## Hinweis

Aufgrund der Vielfalt der Fahrzeugbauarten erhebt die Anzahl der in diesem Text dargestellten Beispiele keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die beschriebenen Vor- und Nachteile der einzelnen Standorte sind auch auf andere, gleichartig gebaute Eisenbahnfahrzeuge übertragbar. Es

gilt daher unverändert der Grundsatz, vor dem Aufsteigen auf Rangierertritte, Endbühnen, Mitfahrerstände und Ladeflächen den Standort zu prüfen, ob dieser zur Mitfahrt geeignet ist.

## Fahrdienstvorschrift

# Die Aktualisierung 04 der Richtlinie 408 (Teil 3)

Toralf Große, Fahrdienstvorschrift und Safety, DB Netz AG, Frankfurt am Main

Am 12. Dezember 2021 treten Aktualisierungen zu den Richtlinien 408 in Kraft. Änderungen, die sich hierbei in den Richtlinien 408.01 – 06 ergeben, soll der folgende Beitrag (hier Teil 3) den Anwendern erläutern.



Foto: DB AG/Georg Wagner

## Bahnübergangsposten

### Ril 408.0421 – Blockstellen, Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen

In Abschnitt 1 Absatz (4) b) wurde die Regel für das Benachrichtigen von Bahnübergangsposten (BÜP) innerhalb von Bahnhöfen und Abzweigstellen aufgenommen, wenn BÜP mit Sicherungsauftrag benachrichtigt werden. Ein neuer Wortlaut dieses Sicherungsauftrags für Fahrdienstleiter (Fdl) gibt die Bezeichnung des Bahnübergangs mit seiner kilometrischen Lage oder seiner Bezeichnung wieder (Abbildung 1):

*„Bahnübergang ... (km oder Bezeichnung des Bahnübergangs) für Zug ... (Nummer) von ... (Name der Zugmeldestelle) nach ... (Name der Zugmeldestelle) sichern“.*

Neben der Angabe der Zugnummer und der Bezeichnung der Zugmeldestelle bzw. dem Gleis aus deren bzw. dessen Richtung der Zug kommt, wird dem BÜP auch die Richtung mitgeteilt, in die der Zug fährt. Damit wird für den BÜP auch auf Abzweigstellen oder mehreren zusammenlaufenden Strecken innerhalb von Bahnhöfen eine unmissverständliche Zuordnung des zu erwartenden Zuges zu dem zu sichernden Bahnübergang ermöglicht und die Handlungssicherheit erhöht. Der neue Unterabsatz d) enthält die Regel, wonach der Fdl den Sicherungsauftrag zurücknehmen kann und dafür den hierfür neu vorgeschriebenen Wortlaut verwenden muss:

*„Sicherungsauftrag für Bahnübergang ... (km oder Bezeichnung des Bahnübergangs) für Zug ... (Nummer) von ...*

*(Name der Zugmeldestelle) nach ... (Name der Zugmeldestelle) wird zurückgenommen“.*

In Abschnitt 1 Absatz (7) wurde der Wortlaut für das Benachrichtigen von BÜP der freien Strecke, wenn sie nicht durch das Verfahren des Abmeldens benachrichtigt werden, sinngemäß zum Benachrichtigen innerhalb von Bahnhöfen und Abzweigstellen angepasst. Dabei wurde der Wortlaut dieser Einzelbenachrichtigung präziser gefasst:

*„Zug ... (Nummer) von ... (Name der Zugmeldestelle) nach ... (Name der Zugmeldestelle) voraussichtlich ab ... (Minute der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit).“*

Wenn diese Benachrichtigung zurückgenommen wird, gilt folgender Wortlaut:

*„Benachrichtigung für Zug ... (Nummer) von ... (Name der Zugmeldestelle) nach ... (Name der Zugmeldestelle) voraussichtlich ab ... (Minute der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit) wird zurückgenommen.“*

Die Ril 408.0402 und 408.0403 (Merkinweise und Sperren) wurden entsprechend angepasst (Abbildung 2 auf Seite 10). Gestrichen wurde hierbei die Regel, dass der Merkinweis bei ESTW-Zentralblock in dem Zugfolgeabschnitt einzugeben ist, in dem sich der Bahnübergang befindet. Der Merkinweis ist neu im ersten Zugfolgeabschnitt einzugeben. Hintergrund: Bahnübergangsposten werden von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle benachrichtigt.

Abbildung 1: Auszug aus Ril 408.0421 Abschnitt 1 Absatz (4) b)

Quelle Ril 408

(4) Für das Benachrichtigen durch den Fahrdienstleiter gilt Folgendes:

- a) Der Fahrdienstleiter muss überwachen, dass sich Mitarbeiter meldepflichtiger Stellen und Bahnübergangsposten melden.
- b) Werden Bahnübergangsposten im Bahnhof oder innerhalb einer Abzweigstelle benachrichtigt, erteilt der Fahrdienstleiter dem Bahnübergangsposten einen Sicherungsauftrag mit folgendem Wortlaut:

*„Bahnübergang ... (km oder Bezeichnung des Bahnübergangs) für Zug ... (Nummer) von ... (Name der Zugmeldestelle) nach ... (Name der Zugmeldestelle) sichern“.*

- c) Er muss überwachen, dass Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten, wo dies im Betriebsstellenbuch oder von einer Beta vorgeschrieben ist, bestätigen, dass der Bahnübergang gesichert ist.

**Melden  
Benachrichtigen  
innerhalb von Bahnhöfen  
und Abzweigstellen**

**Wortlaut des  
Sicherungsauftrags**

**Bestätigen, dass  
Bahnübergang  
gesichert ist**

## Doppelstockfahrzeuge / Trittstufen / Abweichen vom Fahrplan für Zugmeldestellen

### Ril 408.0435 – Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen

### Ril 408.0461 – Vom Fahrplan für Zugmeldestellen abweichen

### Ril 408.4812 – Rangieren; Besonderheiten

- Doppelstockfahrzeuge  
In Ril 408.0435 Abschnitt 1 Absatz (3) wurden wegen Anpassung an die geltende UIC-Norm die Gattungsbuchstaben DA, DAB und DB durch „Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs“ ersetzt.
- Trittstufen  
Der bisherige Abschnitt 4 der Ril 408.0435 mit dem Titel „Trittstufen ausfahren“ wurde gestrichen. Die im Betriebsstellenbuch vorzugebende Regel galt nur für Züge, deren Gattungsbezeichnung durch – „A“ ergänzt ist. Für diese Züge konnte im Betriebsstellenbuch die Übermittlung des Befehls 14.7 (Verbot des Ausfahrens von Trittstufen) vorgegeben sein. Da auch Züge ohne Ergänzung der Gattungsbezeichnung durch – „A“ betroffen sein können, werden den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Bahnsteigdaten zur Verfügung gestellt. Das EVU kann dann entsprechende Maßnahmen treffen.

Aus dieser Änderung resultiert die Weiterung der Regeln in Ril 408.0461 Abschnitt 1 Absatz c), nach denen der Fdl

verpflichtet wird, Triebfahrzeugführer (Tf) planmäßig haltender Reisezüge über Abweichungen vom Fahrplan für Zugmeldestellen zu verständigen. Es obliegt nun dem Tf betroffener Züge und damit dem EVU, zu entscheiden, welche zugseitigen Maßnahmen im Hinblick auf das Ausfahren von Trittstufen bei Abweichungen vom Fahrplan für Zugmeldestellen zu ergreifen sind (Abbildung 3 auf Seite 11).

Weiterhin resultiert aus dieser Änderung die Streichung der Regel in Ril 408.4812 – Rangieren; Besonderheiten Abschnitt 2 (alt Absatz (3)). Aufgrund der Streichung muss der Weichenwärter beim Einstellen des Fahrwegs für eine Rangierfahrt keine Beschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen mit Fahrzeugen beachten, deren Trittstufen in Gleisen mit Bahnsteigen nicht ausgefahren werden dürfen.

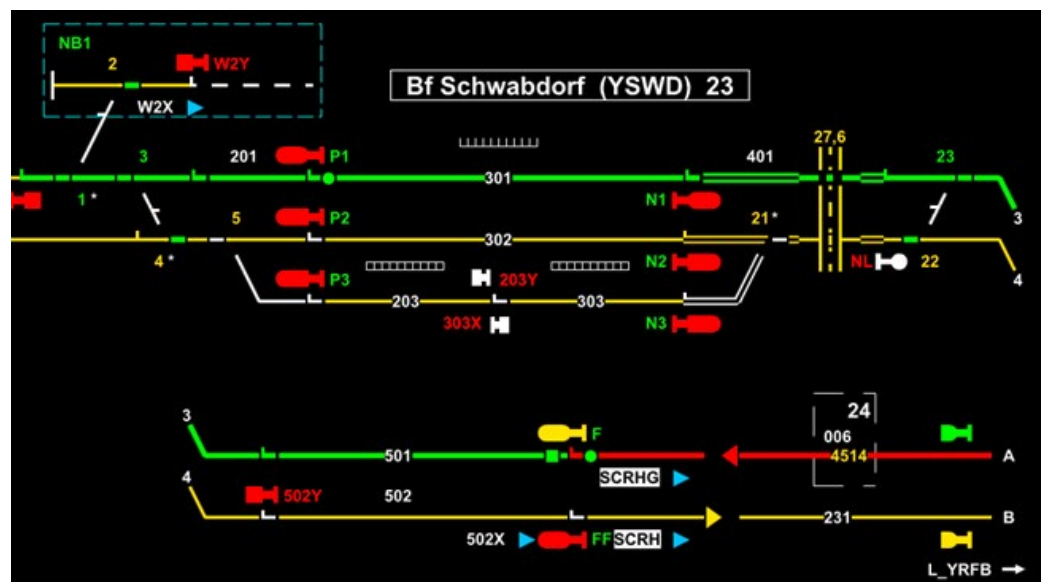
## Gleissperrungen

### Ril 408.0471 – Gleise der freien Strecke sperren – außer Gleise auf Abzweigstellen

In Abschnitt 1 Absatz (5) wurde der neue Unterabsatz d) aufgenommen. Darin wird neu der Begriff der „Sicherungsmaßnahme“ im Zusammenhang mit dem Sperren von Gleisen eingeführt. Unter den Ziffern 1. bis 3. sind die konkreten Anlässe und der genaue Zeitpunkt genannt, ab wann diese Sicherungsmaßnahme vorübergehend bzw. endgültig aufgehoben werden darf. Mit dieser Aufzählung wird ein Reihenfolgezwang eingeführt, der verhindern

Abbildung 2:  
Merkhinweise „BUE“ in allen Gleisen des Bahnhofs, in denen sich der Bahnübergang befindet (Beispiel)

Foto: DB Netz AG/Henrik Nikulski



soll, dass Sicherungsmaßnahmen zu früh aufgehoben werden und auch erst beseitigt werden dürfen, nachdem die drei aufgeführten Kriterien erfüllt sind.

Die Aufzählung ist annähernd gleich im Abschnitt 2 (Gleise im Bahnhof oder auf einer Abzweigstelle sperren) enthalten.

In Abschnitt 1 Absatz (6) wurden die Regeln über die zeitliche Abfolge eines Teils der betrieblichen Maßnahmen im Zusammenhang mit den beim Sperren von Gleisen zu gebenden Meldungen präzisiert (Abbildung 4 auf Seite 12). Die Festlegung des Zeitpunktes für das Treffen von Sicherungsmaßnahmen, die Meldung über das Sperren der Gleise an den benachbarten Fdl und die Forderung, wonach dieser die Meldung erst zu wiederholen hat, wenn auch er die Sicherungsmaßnahmen getroffen hat, soll die Disziplin der Anwender erhöhen, bestimmte Schutzmaßnahmen als Voraussetzung für das Sperren von Gleisen nicht „nachzuholen“ und in der Folge möglicherweise zu unterlassen. Die explizite Benennung des Zeitpunktes, ab wann das Gleis als gesperrt gilt, soll den Fdl verdeutlichen, ab wann die zu treffenden Sicherungsmaßnahmen ihre Wirkung entfalten müssen. Im Absatz (8) ist der Wortlaut für das Aufheben der Sperrung mit dem Zusatz „Sicherungsmaßnahmen nicht mehr erforderlich“ vorgegeben.

### Ril 408.0471 – Gleise in einem Bahnhof oder auf einer Abzweigstelle sperren

#### Ril 408.4851 – Gleise sperren, Oberleitung ausgeschaltet oder gestört

In Ril 408.0471 Abschnitt 2 (Züge fahren) und Ril 408.4851 Abschnitt 1 (Rangieren) wurden alle möglichen Anlässe für eine Gleissperrung aufgenommen, die bei Gleisfreimeldeanlagen mit Achszählern dazu führen können, dass Fahrzeuge (Kleinwagen und andere Fahrzeuge) von der Gleisfreimeldeanlage nicht detektiert werden und es in der Folge zu einer unerkannten Besetzung dieser Gleise kommt.

- Im ersten Anstrich sind dies Fälle, bei denen Kleinwagen in ein Gleis mit Achszählern eingesetzt oder eingelassen werden und sich bereits andere Fahrzeuge – ausgenommen Kleinwagen – im Gleis befinden.
- Im zweiten Anstrich sind dies Fälle, in denen Fahrzeuge – ausgenommen Kleinwagen in ein Gleis mit Achszählern eingelassen werden, in denen sich bereits Kleinwagen befinden.

#### 1 Grundsatz

- a) Der Fahrdienstleiter darf vom Fahrplan für Zugmeldestellen abweichen.
- b) Beim Abweichen vom Fahrplan für Zugmeldestellen muss der Fahrdienstleiter die Regeln in 408.0211 Abschnitt 2 und 408.0212 Abschnitt 3 beachten. Er muss Mitarbeiter beteiligter Stellen unterrichten.
- c) Der Fahrdienstleiter muss in den Fällen nach Absatz b) Triebfahrzeugführer planmäßig haltender Reisezüge verständigen.

Quelle Ril 408

Abbildung 3: Auszug aus Ril 408.0461 Abschnitt 1 Absatz c)

Hintergrund: Beim Ausfahren der Kleinwagen können Achsen des Triebfahrzeugs ausgezählt werden!

In allen genannten Fällen darf die Gleissperrung erst aufgehoben werden, wenn eine Abschnittsprüfung (siehe 408.0471 Abschnitt 2 Absatz (4) c)) durchgeführt wurde.

Die Eingabe bzw. das Anbringen von Merkhinweisen und Sperren beim Rangieren mit Kleinwagenfahrten regelt Ril 408.4841. Bei Kleinwagenfahrten als Sperrfahrt ist die Eingabe bzw. das Anbringen von Merkhinweisen und Sperren unverändert in Ril 408.0231 und Ril 408.0232 enthalten.

In Ril 408.0471 Abschnitt 2 (7) wurden die neuen Wortlaute ähnlich der Sperrung eines Gleises der freien Strecke aufgenommen:

„... (Betriebsstelle) Gleis ... (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... gesperrt. Sicherungsmaßnahmen durchgeführt.“

„Sperrung ... (Betriebsstelle) Gleis ... (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... aufgehoben. Sicherungsmaßnahmen aufgehoben.“

### Wortlaut des Nothaltauftrages

#### Ril 408.0581 – Verhalten bei Gefahr

Der Wortlaut des Nothaltauftrages, wenn mehrere Züge oder Fahrten angehalten werden sollen, ist geändert worden:

„Betriebsgefahr, alle Fahrten sofort anhalten!“

- Meldungen**
- (6) Nachdem der Fahrdienstleiter der zuständigen Zugmeldestelle die Sicherungsmaßnahmen nach Absatz (9) getroffen hat, muss er das Gleis mit dem Fahrdienstleiter der anderen Zugmeldestelle mit folgenden Worten sperren:
- „Gleis von ... nach ... gesperrt“.
- Zusätzlich bestätigt er diesem das Anbringen von Hilfssperren und Merkhinweisen mit dem Zusatz:
- „Sicherungsmaßnahmen durchgeführt“.
- Der Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle führt für das zu sperrende Gleis die Sicherungsmaßnahmen durch und wiederholt dann die Meldung „Gleis von ... nach ... gesperrt“ des Fahrdienstleiters der zuständigen Zugmeldestelle. Zusätzlich bestätigt er das Anbringen der Hilfssperren und Merkhinweise ebenfalls mit dem Wortlaut „Sicherungsmaßnahmen durchgeführt“.

Quelle Ril 408

Abbildung 4: Auszug aus Ril 408.0471 Abschnitt 1 Absatz (6)

Hintergrund: Die Wortlaute des Nothaltauftrages für das Fahren der Züge sind in der Ril 408.0581 und für das Rangieren in Ril 481 gegeben. Es waren in den beiden Richtlinien unterschiedliche Wortlaute beim Rangieren und bei den Regeln für das Fahren der Züge enthalten. Damit die Anwender situativ nicht entscheiden müssen, ob der Nothaltauftrag beim Rangieren oder Züge fahren abgegeben wird, wurde der Wortlaut vereinheitlicht. Unter dem Begriff „Fahrten“ sind sowohl Züge und Rangierfahrten angesprochen.

## Zweifelhaftes Signalbild am Hauptsignal

### Ril 408.0611 – Unregelmäßigkeiten an Signalen

Es wurde eine neue Regel über das Verhalten des Fdl aufgenommen, wenn ihm ein zweifelhaftes Signalbild an einem Hauptsignal bekannt wird. Dabei gelten im Wesentlichen die Regeln Ril 408.0611 Abschnitt 1 (Fahrwegprüfung/Räumungsprüfung vor und hinter dem Signal sowie Befehl 2 zur Vorbeifahrt). Es ist jedoch ausreichend, den Tf mündlich über die Störung zu verständigen, da der Tf beim Erkennen eines zweifelhaften Signalbildes stets die restriktivste Stellung, die an diesem Signal gezeigt werden kann, annehmen muss. Da dies eine Haltstellung ist, wird der Tf immer vor diesem Signal anhalten und die Weisung des Fdl zur Weiterfahrt abwarten.

## Relaisblock

### Ril 408.0622 – Einrichtungen des Streckenblocks gestört

Es wurde der Abschnitt 5 ergänzt. Er enthält eine analoge Regelung zur Verfahrensweise des selbsttätigen Streckenblocks, wenn Relaisblock (nichtselbsttätiger Streckenblock) vorhanden ist. Die Möglichkeit einer Achszählgrundstellungsbedienung kann auch bei Relaisblock vorhanden sein. Wenn die Störung des Streckenblocks dadurch nicht beseitigt werden kann, wird auch hier die Notwendigkeit gesehen, den ersten Zug nach Auftreten der Störung mit Befehl 12 Grund Nr. 1 zu beauftragen, den Zugfolgeabschnitt auf Sicht zu befahren. Damit wird eine Regelungslücke im Vergleich zum selbsttätigen Streckenblock geschlossen. Weiterhin wurde die Regel aufgenommen, dass nach einer erneuten Besetztanzeige nach Befahren des Zugfolgeabschnittes der nächste Zug mit Befehl 12 Grund Nr. 1 zu beauftragen ist, den Zugfolgeabschnitt auf Sicht zu befahren.

❖ Der Beitrag wird im nächsten Heft fortgesetzt, unter anderem mit dem Thema „Völlig gestörte Verständigung“.