

Eisenbahnverkehrsunternehmen  
(per Kundenbrief)

Abdruck:  
Eisenbahn-Bundesamt  
BNetzA

DB Netz AG  
I.NPB 4  
Theodor-Heuss-Allee 7  
60486 Frankfurt am Main  
www.db.de

Jochen Brandau  
Telefon 069 265 31690  
Telefax 069 265 31639  
jochen.brandau@bahn.de  
Zeichen I.NPB 4 DJB

23.02.2009

## **Richtlinie 408.11 - 19; Abweichung von Regeln im Modul 408.1851 Abschnitt 6 Absatz 1 und Abschnitt 7**

Sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund einer Anordnung des Eisenbahn-Bundesamtes ist die DB Netz AG aufgefordert, kurzfristig die zurzeit geltenden Regeln im Modul 408.1851 Abschnitt 6 Absatz 1 und Abschnitt 7 zu ändern. Bei einer zugelassenen Geschwindigkeit von **mehr als 60 km/h** auf dem zu schützenden Fahrweg werden zusätzliche Flankenschutzmaßnahmen zum Schutz von Zugfahrten getroffen. Sind in den betroffenen Gleisen weder

- ein technischer Flankenschutz noch
- ein Lichtschutz durch ein schützendes Sperrsignal (Lichtsignal) oder Hauptsignal (Lichtsignal) und ein zweites schützendes Sperrsignal (Lichtsignal) oder Hauptsignal in einem Abstand von mindestens 50 m (doppelter Lichtschutz)

vorhanden, wird ab dem **01.03.2009** auf diesen ein Rangierverbot für die Dauer der Zugfahrt auf dem zu schützenden Fahrweg ausgesprochen. Die neuen Regeln sind in der Ausnahme 20 zur Ril 408.11-19 bekannt gegeben und als Anlage nebst Erläuterungen beigelegt. Informieren Sie bitte alle betroffenen Stellen in Ihrem Unternehmen über die Regeländerung und informieren Sie insbesondere die von Ihnen eingesetzten Rangierpersonale (Triebfahrzeugführer, Rangierbegleiter, Rangierer), dass sich die Abwicklung der Rangiertätigkeit ab dem 01.03.2009 durch die Aussprache von örtlichen Rangierverboten ändern kann. Bitte beachten Sie, dass diese Änderung ggf. Auswirkungen auf Ihre Rangierpläne haben kann.

Mit freundlichen Grüßen  
DB Netz AG

gez. Dr. Brandau

Anlage 1: Ausnahme 20 zur Ril 408.11-19  
Anlage 2: Erläuterungen zur Ausnahme 20



<b>Rangieren</b> <b>Rangieren verbieten, wenn Zugfahrten gefährdet werden können</b>	<b>408.1851 Abschnitt 6 Absatz 1</b> <b>und Abschnitt 7</b> Seite 1 von 4
---	---

## 1 Begriffsbestimmung

Rangieren gilt als gefährdend, wenn es auf einem Gleis durchgeführt wird, das in den Fahrweg oder Durchrutschweg einer Zugfahrt mündet oder diese kreuzt, und kein ausreichender Flankenschutz durch Flankenschutzeinrichtungen hergestellt werden kann. +

Als Gefahrstelle ist hierbei diejenige Stelle anzusehen, an der eine Zugfahrt durch Rangieren gefährdet werden kann (z. B. Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg).

## 2 Flankenschutzeinrichtungen

Als Flankenschutzeinrichtung werden verwendet:

- a) Schutzweichen,
- b) Gleissperren,
- c) Signale +
  - 1. Sperrsignale
  - 2. Hauptsignale ohne Signale Zs 103,
  - 3. Signale Ra 11 (DS 301) mit Lichtsignal Sh 1, sofern technisch ausgeschlossen ist, dass das Lichtsignal Sh 1 erteilt werden kann, so lange das Wartezeichen als Flankenschutz für eine Zugstraße dient, Signale Ra 11a (DV 301).



- (2) Für das Abstoßen oder Ablaufen von Fahrzeugen gelten abweichend von den Regeln im Absatz 1 die Regeln im Modul 408.1825 Abschnitt 1 Absatz 1.

#### **4 Nachfahrende Triebfahrzeuge oder vorziehende Rangierfahrten**

Dem Zug nachfahrende Triebfahrzeuge in Einfahrstumpfgleisen oder zum Vereinigen von Zugteilen vorfahrende Rangierfahrten gelten nicht als gefährdend.

#### **5 Übersicht aufstellen**

Erstellen Sie für die Örtlichen Richtlinien eine Übersicht nach dem Muster in Abschnitt 8.

Berücksichtigen Sie hierbei Folgendes:

- a) In der Übersicht müssen Sie nur Regel- und Umfahrzugstraßen berücksichtigen.
- b) Kennzeichnen Sie Gleisabschnitte, die nicht besetzt sein dürfen, weil dies technische Voraussetzung für die Fahrtstellung des betreffenden Signals ist, durch Unterstreichen. Stimmen Sie sich hierzu mit der zuständigen Fachkraft ab.

Einmündende Gleisabschnitte, die nach Modul 408.0231 Abschnitt 1 d oder 1 e vor Durchführung einer Zugfahrt frei sein müssen oder auf denen nach Modul 408.0851 Abschnitt 7 beim Rangieren keine Fahrzeuge abgestellt werden dürfen, brauchen Sie nicht zu kennzeichnen. +

- c) Auf das Aufstellen der Übersicht dürfen Sie verzichten, wenn (z. B. bei einfachen Verhältnissen) ein Verbot des Rangierens vorgeschrieben werden kann und eine Kennzeichnung nach b) nicht erforderlich ist.
- d) Nennen Sie in der Übersicht Ausnahmen nach Abschnitt 4.

#### **6 Abstellverbot**

Verbieten Sie das Abstellen von Fahrzeugen in Stumpfgleisen, in die der Durchrutschweg einer Zugstraße führt und in Nebengleisen ohne Flankenschutzeinrichtungen, die in Hauptgleise münden.

Erstellen Sie hierfür ggf. eine besondere Übersicht.

#### **7 Arbeiten**

(1) Wenn bei Arbeiten

- Rangieren nach der „Übersicht der während einer Zugfahrt geltenden Rangierverbote“ eingestellt werden müsste, dies aber mit Rücksicht auf den Arbeitsverlauf nicht vertretbar ist,
- über ein Signal als Flankenschutzeinrichtung nach Abschnitt 2 c hinaus rangiert werden soll oder +
- in einem Gleis rangiert werden soll, in dem keine Flankenschutzeinrichtung vorhanden ist,

dürfen Sie zulassen, dass Flankenschutz durch Aufstellen von Wärterhaltscheiben hergestellt wird, und zwar durch

- + a) Aufstellen einer Wärterhaltscheibe mindestens 10 m vom Grenzzeichen der Einmündungsweiche oder Kreuzung entfernt; die Wärterhaltscheibe zählt als Flankenschutzeinrichtung nach der Tabelle im Abschnitt 3 Absatz 1, Spalte 2, Zeilen 4 und 10, oder
- + b) eine Zweier-Kombination aus einem Signal nach Abschnitt 2 c oder der nach a) aufgestellten Wärterhaltscheibe und einer im Abstand von mindestens 50 m vor dem Signal oder der Wärterhaltscheibe aufgestellten zweiten Wärterhaltscheibe. Die Zweier-Kombination zählt als Flankenschutzeinrichtung nach der Tabelle im Abschnitt 3 Absatz 1, Spalte 2, Zeile 11.

Die Wärterhaltscheibe nach a) oder die zweite Wärterhaltscheibe nach b) darf die Wärterhaltscheibe sein, die das Ende eines Baugleises nach Abschnitt 4 des Moduls 408.1471 Abschnitt 8 und 408.1472 Abschnitt 3 kennzeichnet.

- (2) Zwischen einer Flankenschutzeinrichtung nach Abschnitt 2 oder einer Wärterhaltscheibe nach Absatz 1 und dem Grenzzeichen der Einmündungsweiche oder Kreuzung dürfen Fahrzeuge abgestellt werden. Vor Zulassen einer Zugfahrt hat ein in der Beta genannter Mitarbeiter dem für das Prüfen des Fahrwegs bestimmten Mitarbeiter nach dessen Aufforderung zu bestätigen, dass die Fahrzeuge festgelegt worden sind.
- (3) Nehmen Sie die Regeln in die Beta auf.

## 8 Übersicht

**Übersicht der während einer Zugfahrt geltenden Rangierverbote**

1	2	3	4	5
Zugfahrt auf Signal	nach Gleis/ in Richtung	Während einer Zugfahrt ist das Rangieren verboten im Gleis <u>unterstrichene</u> <u>Gleisabschnitte</u> dürfen nicht besetzt sein *)	Das Ran- gierverbot spricht aus	Bemerkungen

\*) Gleisabschnitte, die nach Modul 408.0231 Abschnitt 1 e freizuhalten sind, weil sich zwischen einer Flankenschutzeinrichtung und einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg keine Fahrzeuge befinden dürfen, sind hier nicht aufgeführt.



## **Modul 408.1831 Abschnitt 6 Absatz 1 und Abschnitt 7**

### **Abschnitt 1, erster Unterabsatz**

Die bisher geltenden Regeln verwendeten den Begriff „Fahrstraße“. Dieser Begriff wurde in den neuen Regeln durch den Begriff „Fahrweg“ ersetzt. Gemäß den Regeln im Modul 408.0231 ist es folgerichtig, wenn der Begriff „Fahrweg“ verwendet wird. Dieser Begriff trifft immer zu, unabhängig ob das Hauptsignal auf Fahrt gestellt werden kann oder nicht. Demnach unterscheiden die Regeln nicht mehr, ob eine Zugfahrt auf Fahrtstellung eines Hauptsignals oder ohne Fahrtstellung eines Hauptsignals zugelassen wird.

Weiterhin wird in den neuen Regeln der Durchrutschweg erwähnt; denn Rangieren gilt auch dann als gefährdend, wenn das Gleis, auf dem rangiert wird, in den Durchrutschweg einer Zugfahrt mündet. Wäre nur vom „Fahrweg“ oder – wie bisher – nur von der „Fahrstraße“ die Rede, käme nicht klar zum Ausdruck, ob auch der Durchrutschweg betroffen ist. In den neuen Regeln wird dies nunmehr deutlicher ausgedrückt. Vergleichend hierzu unterscheiden die Regeln im Modul 408.0231 ebenfalls zwischen dem Fahrweg, dem Durchrutschweg und den einmündenden Gleisabschnitten.

Für die bisherigen Regeln gilt Rangieren nur dann als gefährdend, wenn kein ausreichender Flankenschutz durch Flankenschutzeinrichtungen hergestellt werden kann. Faktisch ist Rangieren aber auch gefährdend, wenn (überhaupt) kein Flankenschutz hergestellt werden kann. Die Regeln wurden geändert, so dass auch dieser Fall zum Ausdruck kommt.

### **Abschnitt 1, zweiter Unterabsatz**

In den bisherigen Regeln wurden die überflüssigen Wörter „hierbei“ und „diejenige“ gestrichen.

### **Abschnitt 2**

Die bisherigen Regeln waren in den Absätzen a bis f wie folgt unterteilt:

1. Unterabsatz a erwähnt die Schutzweichen und b die Gleissperre, also beide unmittelbar wirkende Flankenschutzeinrichtungen mit einer hohen Güte aus betriebssicherheitlicher Sicht.
2. Die Unterabsätze c, d, e, f und g erwähnen Arten von Signalen. In den Unterabsätzen c und d können Form- oder Lichtsignale enthalten sein. In den Unterabsätzen e und f sind ausschließlich Formsignale genannt. Alle Signale haben die Eigenschaft, dass sie zwar Halt gebieten, aber die gefährdende Fahrt weder ablenken noch entgleisen lassen.

Um nun aus formalen Gründen in den Regeln nicht immer eine große Zahl von Unterabsätzen zu benennen, wurden in den neuen Regeln die Signale im neuen Unterabsatz c zusammengefasst und statt bisher in vier in drei Gruppen unterteilt. Die Signale Ra 11 (DS 301) und Ra 11 a (DV 301) wurden in den neuen Regeln statt wie bisher durch einen eigenen Unterabsatz getrennt, jetzt hintereinander durch Komma getrennt aufgeführt.

Durch diese strukturelle Änderung kommt besser zum Ausdruck, dass es Schutzweichen, Gleissperren und Signale als Flankenschutzeinrichtungen gibt. Hierbei gibt es bei den Signalen die Untergruppen Sperrsignale, Hauptsignale und Signale Ra 11, wobei die zuletzt Genannten ausschließlich Formsignale sind.

## Abschnitt 3

### Allgemeines

Die neuen Regeln wurden aufgrund eines EBA-Bescheids geändert. Hierbei weist das EBA Folgendes an:

*„zusätzlich zu den Bestimmungen in der Richtlinie 408.1851 Abschnitt 6 Absatz 1 ein Rangierverbot auch bei vorhandener Flankenschutzeinrichtung für den Zeitraum, in dem eine Zugfahrt gefährdet werden kann, anzuordnen ist, wenn bei einer zugelassenen Geschwindigkeit auf der zu schützenden Zugstraße von mehr als 60 km/h, die Gefahrstelle nicht durch*

- *eine Schutzweiche,*
- *ein schützendes Lichtsperrsignal oder Haupt-/Sperrsignal und ein zweites schützendes Lichtsperrsignal oder Haupt-/Sperrsignal in einem Abstand von mindestens 50 m (doppelter Lichtschutz) oder*
- *eine Gleissperre, deren Abstand zu der Einmündungsweiche und zu dem vom Zug befahrenen Gleis so groß ist, dass bei Überfahren der aufliegenden Gleissperre die Zugfahrt durch die Entgleisung nicht gefährdet werden kann.“*

Demnach schreibt der Bescheid Maßnahmen vor, die zu treffen sind, wenn rangiert wird und die zulässige Geschwindigkeit auf der zu schützenden Zugstraße mehr als 60 km/h ist. Beim Formulieren der neuen Regeln musste nun beachtet werden, dass im EBA-Bescheid ein „Haupt-/Sperrsignal“ genannt wird, dass es nach den Regeln der Richtlinie 301 eigentlich nicht (mehr) gibt. Stattdessen wurden die beiden Begriffe „Hauptsignal“ bzw. „Sperrsignal“ verwendet. Des Weiteren verwendet das EBA in seinem Bescheid den Begriff „Zugstraße“. Hierbei kann angenommen werden, dass die Regeln der SBV-Verf. 82.1 Absatz 4 beim Formulieren des EBA-Bescheids zugrunde gelegt wurden; denn auch in dieser Textstelle verwendete man den Begriff „zu schützende Zugstraße“. Abweichend hiervon wurde nunmehr in den neuen Regeln der Wortlaut „zu schützenden Fahrweg“ verwendet (Lesen Sie dazu die obigen Erläuterungen zu Abschnitt 1 Absatz 1).

Beim Formulieren der neuen Regeln musste auch beachtet werden, dass im Bescheid des EBA Maßnahmen zusätzlich zu den zurzeit geltenden Regeln gefordert wurden (Lesen Sie dazu die weiter oben zitierte EBA-Anordnung). Folglich mussten die zurzeit geltenden Regeln, die weitreichender sind als die in SBV-Verf. 82.1 vorgeschriebenen Maßnahmen, weiterhin gültig bleiben. Ebenfalls durften die neu gefassten Regeln nicht allgemein den ursprünglich in SBV-Verf. 82.1 enthaltenen Vorschriften angepasst werden.

### Absätze 1 bis 3

Im Rahmen eines Vergleichs der zurzeit geltenden Regeln mit Regeln in der SBV-Verf. 82.1 wurden Unstimmigkeiten erkannt, z. B. hätte bereits im Rahmen der Harmonisierung der Vorschriftentexte in SBV-Verf. 82.1 und Zba II A II 2 der Aspekt „Durchrutschweg“ neben dem Aspekt „Fahrweg“ bei Gleisen ohne Flankenschutzeinrichtungen und bei Gleisen mit Flankenschutzeinrichtungen in den Regeln aufgenommen werden müssen. Die neuen Regeln sehen dies jetzt so vor (siehe hierzu die Spalten 4 und 5 der Tabelle). Die neuen Regeln bringen neu zum Ausdruck, dass ein Rangierverbot immer in beiden Richtungen zur Gefahrstelle hin vorgeschrieben werden muss.

Bei den Flankenschutzeinrichtungen „Gleissperre“ und „Signal“ gelten die Einschränkungen, dass durch örtliche Verhältnisse oder durch entgleisende Fahrzeuge eine erhöhte Gefährdungsmöglichkeit für den zu schützenden Zug bestehen kann.



Die angepassten Regeln konnten nun aufgrund der Unübersichtlichkeit nicht mehr in Fließtextform bestehen bleiben. Stattdessen hat sich der Fachautor entschlossen, die Regeln in einer für den Anwender übersichtlichen Struktur, und zwar in Form einer Tabelle, darzustellen. Die neu eingeführte Tabelle hat u.a. auch den Vorteil, dass Wiederholungen von Texteinleitungen, z. B. „....für den Zeitraum, in dem die Zugfahrt gefährdet werden kann, müssen Sie Rangieren in beiden Richtungen verbieten....“ umgangen werden können. In der neuen Tabelle werden im Gegensatz zu den zurzeit geltenden Regeln alle Fälle lückenlos erwähnt, in denen das Rangieren verboten oder nicht verboten werden muss. Die neue Tabelle enthält auch den Fall „Schutzweiche“, der bislang in den zurzeit geltenden Regeln nicht erwähnt wurde.

Nach den zurzeit geltenden Regeln ist für den Zeitraum, in dem eine Zugfahrt gefährdet werden kann, Rangieren zu verbieten, wenn bei Verwendung eines Signals als Flankenschutzeinrichtung die auf der zu schützenden Zugstraße zugelassene Geschwindigkeit größer als 60 km/h ist und der Abstand zwischen dem Signal und der Gefahrstelle kleiner als 10 m ist.

Ist der Abstand zwischen dem Signal als Flankenschutzeinrichtung und der Gefahrstelle 10 m oder größer, muss Rangieren nicht verboten werden.

Aus dieser Regel lässt sich nun im Umkehrschluss die Regel ableiten, dass bei einer zugelassenen Geschwindigkeit bis 60 km/h auf der zu schützenden Zugstraße Rangieren nicht verboten werden muss, auch wenn der Abstand zwischen einem Signal als Flankenschutzeinrichtung und der Gefahrstelle kleiner als 10 m ist (einfacher Lichtschutz).

Die EBA-seitig angeordnete Maßnahme verlangt nun ein Rangierverbot auch dann, wenn die auf dem zu schützenden Fahrweg der Zugfahrt zugelassene Geschwindigkeit größer als 60 km/h ist und nur ein Signal als Flankenschutzeinrichtung verwendet wird und dies unabhängig vom Abstand des Signals zum Gefährtpunkt. Rangieren muss also verboten werden, wenn der Abstand des Signals von der Gefahrstelle entweder kleiner als 10 m (bisher schon gültig) oder 10 m oder größer (neue Regel) ist. Infolgedessen ist die bisherige Regel, nach der rangiert werden darf, wenn der Abstand zwischen Signal und Gefahrstelle 10 m oder größer ist, entfallen; denn der Abstand zwischen einem Signal als Flankenschutzeinrichtung und der Gefahrstelle ist bedeutungslos geworden.

Bei einer zugelassenen Geschwindigkeit bis 60 km/h ist die Flankenschutzeinrichtung „Halt gebietendes Signal“ ausreichend, bei einer größeren zugelassenen Geschwindigkeit nicht ausreichend. Rangieren muss daher bei einer größeren Geschwindigkeit als 60 km/h verboten werden. Das Signal ist zwar als Flankenschutzeinrichtung vorhanden, jedoch nur für haltende Fahrzeuge.

Die neuen Regeln lassen aber auch von dieser o.g. Grundforderung eine Ausnahme zu. Ist ein Sperrsignal oder Hauptsignal als Flankenschutzeinrichtung vorhanden und befindet sich im Abstand von mindestens 50 m vor diesen Signalen ein zweites Sperrsignal oder Hauptsignal, muss Rangieren nicht verboten werden (doppelter Signalschutz). Zwischen dem ersten Signal, an dem eine gefährdende Rangierfahrt möglicherweise vorbeifahren könnte und der Gefahrstelle ist ein Abstand von mindestens 50 m, wenn das zweite Signal z. B. erst am Grenzeichen der Einmündungsweiche stehen sollte. Nach der neuen Regel sind statt einem Signal (Form- oder Lichtsignal im Abstand von mindestens 10 m vor der Gefahrstelle) jetzt zwei Signale (Form- oder Lichtsignal) erforderlich. Hierbei muss der Abstand zwischen dem ersten von der Rangierfahrt erreichten Signal und der Gefahrstelle mindestens 50 m statt wie bisher 10 m sein.

Es ist nicht erforderlich, zusätzlich zum Abstand von 50 m noch einen Abstand zwischen dem Signal und der Gefahrstelle von 10 m vorzuschreiben; denn die Regeln der SBV-Verf. 82.1 forderten auch keinen Abstand von 10 m zwischen Lichtsignal und Gefahrstelle.

Ausserdem ergibt sich der Abstand zwischen Grennzeichen und dem Standort des Signals aus den Regeln für das Aufstellen der Signale (Modulfamilie 819).

### **Abschnitt 5 b**

Der Begriff „aufgestellt“ wurde richtigerweise in „abgestellt“ geändert, u.z. analog zu anderen Textstellen im Modul.

### **Abschnitt 7**

Die Regeln im Abschnitt 7 sind den neuen Regeln im Abschnitt 3 Absatz 1 angepasst worden. Im Absatz 1, zweiter Anstrich, wurde der Wortlaut „Flankenschutzeinrichtung nach Abschnitt 2 c bis f“ durch den Wortlaut „Signal als Flankenschutzeinrichtung nach Abschnitt 2 c“ ersetzt. Hierdurch wird nunmehr deutlicher, dass andere Flankenschutzeinrichtungen nicht gemeint sein können.

Das Aufstellen einer Wärterhaltscheibe mindestens 10 m vom Grennzeichen der Einmündungsweiche oder Kreuzung entfernt, zählt als Flankenschutz durch ein Signal. Die neuen Regeln weisen auf die Tabelle im Abschnitt 3 Absatz 1 mit den zutreffenden Zeilen hin. Neu geregelt wurde, dass nur eine Wärterhaltscheibe, die mindestens 10 m vom Grennzeichen entfernt aufgestellt wird, als Flankenschutz durch nur ein Signal gilt. Nach Abschnitt 3 Absatz 1, Zeile 4 der Tabelle ist bei einer zulässigen Geschwindigkeit auf dem zu schützenden Fahrweg von bis 60 km/h ein Rangierverbot nicht erforderlich. Ist die Geschwindigkeit auf dem zu schützenden Fahrweg jedoch größer als 60 km/h muss Rangieren nach den Angaben in Zeile 10 der Tabelle verboten werden. Dies ist neu und bedeutet ggf. Einschränkungen beim Rangieren oder fordert eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit der Zufahrt auf höchstens 60 km/h.

Die im Absatz 1 b zugelassene Zweier-Kombination aus einem Signal nach Abschnitt 2 c oder aus zwei Wärterhaltscheiben zählt neu als Flankenschutz durch zwei Signale nach Zeile 11 der Tabelle gemäß Abschnitt 3 Absatz 1 und nicht mehr als Flankenschutzeinrichtung nach Abschnitt 2 a (Schutzweiche) oder 2 b (Gleissperre) nach den zurzeit geltenden Regeln. Demnach braucht beim Rangieren bei Verwendung zweier Wärterhaltscheiben auch bei einer zulässigen Geschwindigkeit auf dem zu schützenden Fahrweg von mehr als 60 km/h nicht verboten zu werden.