

DB Netz AG • Theodor-Heuss-Allee 7 • 60486 Frankfurt am Main

Nutzer der Ril 492.0755

DB Netz AG  
I.NPB 4(V)  
Theodor-Heuss-Allee 7  
60486 Frankfurt am Main  
www.dbnetze.com/fahrweg

Jochen Brandau  
Telefon 069 265-31627  
Telefax 069 260-915506  
Mobil 0160 97430058  
jochen.brandau@deutschebahn.com  
Zeichen I.NPB 4(V)-Br+orr-492

03.05.2017

## **Aktualisierung 2 zur Richtlinie 492.0755 "Triebfahrzeuge führen – Streckenkenntnis-Richtlinie"**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die VDV-Schrift 755 – Streckenkenntnis-Richtlinie“ wurde durch eine Arbeitsgruppe des VDV überarbeitet.

Die geänderte Fassung der VDV-Schrift wird auch von der DB Netz AG als Aktualisierung 2 zur Richtlinie 492.0755 "Triebfahrzeuge führen – Streckenkenntnis-Richtlinie" veröffentlicht. Die Aktualisierung 2 tritt am 03.05.2017 in Kraft und richtet sich an den Eisenbahnverkehrsunternehmer.

Es sind nur die diejenigen Anteile der VDV-Schrift 755 netzzugangsrelevant, welche die Schnittstelle zwischen EIU und Zugangsberechtigten / Eisenbahnverkehrsunternehmen festlegen.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

gez i. V. Tasch  
(Leiter Betriebssteuerung)

gez i. A. Brandau  
(Fachautor)



**Richtlinie 492.0755**

**Triebfahrzeuge führen –  
Streckenkenntnis-Richtlinie**

Ausgabe 08/2016

**Hinweis an den Zugangsberechtigten /  
Eisenbahnverkehrsunternehmer**

Es sind nur diejenigen Anteile der VDV-Schrift 755 netzzugangsrelevant, welche die Schnittstelle zwischen EIU und Zugangsberechtigten / Eisenbahnverkehrsunternehmen festlegen.



---

# VDV-Schrift

**755**

08/2016

---

Richtlinie für den Erwerb, den Erhalt und die Überwachung der Streckenkenntnis auf Schienenwegen öffentlicher Betreiber der Schienenwege

---

Streckenkenntnis-Richtlinie

---

**Gesamtbearbeitung**  
Ausschuss Eisenbahnbetrieb (AEB)  
Leitung: Dr.-Ing. Carsten Hein, Nordhorn

Nur zur Anwendung bei der DB Fernverkehr AG

**Nur zur Anwendung bei der DB Netz AG**

---

# Richtlinie für den Erwerb, den Erhalt und die Überwachung der Strecken- kenntnis auf Schienenwegen öffentli- cher Betreiber der Schienenwege

---

## Streckenkenntnis-Richtlinie

---

### **Gesamtbearbeitung**

Ausschuss Eisenbahnbetrieb (AEB)

Leitung: Dr.-Ing. Carsten Hein, Nordhorn

### **Autorenverzeichnis**

Dr. Jochen Brandau, Frankfurt am Main

Hartmut Didszun, Frankfurt am Main

Jens Fehrenbach, Berlin

Michael Fabian, Köln

Uwe Haas, Mainz

Uwe Harder, Salzgitter

Frank Hennig, Erfurt

Siegfried Hönig, Mannheim

Jürgen Mallikat, Köln

Matthias Müller, Frankfurt am Main / Krögis

Michael Richter, Frankfurt am Main

Bernd Sengespeick, Bonn

Klaus Ulshöfer, Frankenthal

Götz Walther, Berlin

### **Gesamtbearbeitung 2004/2005**

#### **Arbeitsgruppe „Streckenkenntnis“**

#### **Mitglieder der Arbeitsgruppe (2004/2005)**

Herr Bedau, Berlin

Herr Denecke, Gladbeck

Herr Duwe, Lahr

Herr Fabian, Köln

Herr Fischer, Ettlingen

Herr Grauf †, Bonn

Herr Gudenschwager, Mainz

Herr Hermanns, Düsseldorf

Herr Hönig, Mannheim

Herr Kölling, Frankfurt/M.

Herr Machert, Mainz

Herr Mallikat, Köln

Herr Müller, Essen

Herr Dr. Recknagel, Frankfurt/M.

Herr Richter, Frankfurt/M.

Herr Schanz, Frankfurt/M.

Herr Scheider, Frankfurt/M.

Herr Schlüter, Berlin

Herr Schulze, Potsdam

Herr Sengespeick, Bonn

Herr Ulshöfer, Frankenthal

Herr Wittenberg, Frankfurt/M.

Der Anwender ist für die sorgfältige und ordnungsgemäße Anwendung der Schrift verantwortlich. Stellt der Anwender Gefährdungen oder Unregelmäßigkeiten im Zusammenhang mit der Anwendung dieser Schrift fest, wird eine unmittelbare Benachrichtigung an den VDV erbeten. Eine Haftung des VDV oder der Mitwirkenden an der Schrift ist, soweit gesetzlich zulässig, ausgeschlossen.

© Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. Köln 2016 | Alle Rechte, einschließlich des Nachdrucks von Auszügen, der fotomechanischen oder datenverarbeitungstechnischen Wiedergabe und der Übersetzung, vorbehalten.

**Nur zur Anwendung bei der DB Netz AG**



# Inhaltsverzeichnis

<b>Abkürzungen</b>		<b>7</b>
<hr/>		
<b>1</b>	<b>Allgemeines</b>	<b>11</b>
1.1	Geltungsbereich	11
1.2	Begriffsbestimmungen im Sinne dieser Richtlinie	11
<hr/>		
<b>2</b>	<b>Grundsätze</b>	<b>13</b>
2.1	Erfordernis der Streckenkenntnis	13
2.2	Legitimation der streckenkundigen Person	13
2.3	Bereitstellung von Informationen	13
2.4	Zuweisung von Aufgaben und Befugnissen	13
<hr/>		
<b>3</b>	<b>Erwerb der Streckenkenntnis</b>	<b>14</b>
3.1	Regelungen des Eisenbahnunternehmens	14
3.2	Erwerb der Streckenkenntnis	14
3.3	Neue oder wesentlich geänderte Strecken	14
3.4	Erklärung über den Erwerb der Streckenkenntnis	15
3.5	Vermittlung zum Erwerb der Streckenkunde	15
<hr/>		
<b>4</b>	<b>Erlöschen und Wiedererwerb der Streckenkenntnis</b>	<b>16</b>
4.1	Erlöschen der Streckenkenntnis	16
4.2	Wiedererwerb der Streckenkenntnis	16
4.3	Streckenkundige Personen	16
<hr/>		
<b>5</b>	<b>Erwerb von und Einsatz mit eingeschränkter Strecken- kenntnis</b>	<b>17</b>
5.1	Erwerb der eingeschränkten Streckenkenntnis	17
5.2	Erklärung über den Erwerb der eingeschränkten Streckenkenntnis	17
5.3	Fahren mit eingeschränkter Streckenkenntnis	17
5.4	Zeitfrist	17
5.5	Verbot des Fahrens mit eingeschränkter Streckenkenntnis	17
5.6	Ermittlung der fahrplanmäßigen Geschwindigkeit beim Fahren mit eingeschränkter Streckenkenntnis	18
5.7	Bremsberechnung beim Fahren mit eingeschränkter Streckenkenntnis	18
<hr/>		
<b>6</b>	<b>Fahren ohne Streckenkenntnis</b>	<b>19</b>
6.1	Verbot des Fahrens ohne Streckenkenntnis	19
6.2	Regelungen des Eisenbahnunternehmens	19

---

7	Verzeichnis der Anlagen	20
	Impressum	37

**Nur zur Anwendung bei der DB Netz AG**

---

## Abkürzungen

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
Betra	Betriebs- und Bauanweisung
Bfpl	Buchfahrplan
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBuLa	Elektronischer Buchfahrplan und La
EBV	Verordnung über die Bestellung und Bestätigung sowie die Aufgaben und Befugnisse von Betriebsleitern für Eisenbahnen (Eisenbahnbetriebsleiterverordnung)
EdB	Eisenbahnen des Bundes
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
ESO	Eisenbahn-Signalordnung
ETCS	European Train Control System (europäisches Zugbeeinflussungssystem)
e. V.	eingetragener Verein
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FV-DB	Fahrdienstvorschrift der DB Netz AG (Ril 408 „Züge fahren und Rangieren“)
FV-NE	Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
FztH	Fahrzeitenheft
GeH	Geschwindigkeitsheft
GnT	Geschwindigkeitsüberwachung für Neigetechnikzüge
GSM-R	Global System for Mobile Communications - Rail (digitales Zugfunksystem)
HI-Signale	Lichthaupt- und Lichtvorsignale im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn
H/V-Signale	Haupt- und Vorsignale
Ks-Signale	Kombinationssignale
La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten
LZB	Linienzugbeeinflussung
Mbr	Mindestbremsleistung
NBÜ	Notbremsüberbrückung
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung

Ril	Richtlinie
S	Seite
SbV-NE	Sammlung betrieblicher Vorschriften - Nichtbundeseigene Eisenbahnen
SK-Signale	Sk = Signalkombinationen (nur Strecke Augsburg-Donauwörth)
SNB	Schienennetz-Benutzungsbedingungen
Sv-Signale	Haupt- und Vorsignalverbindungen bei Gleichstrom-S-Bahnen
SZB	Signalisierter Zugleitbetrieb
Tf	Triebfahrzeugführer
Tfz	Triebfahrzeug
ZLB	Zugleitbetrieb

**Nur zur Anwendung bei der DB Netz AG**

---

## Präambel

Die Vermittlung der Streckenkenntnis wird bisher<sup>1</sup> von den Eisenbahnunternehmen unterschiedlich gehandhabt. Mit der Neuordnung des Eisenbahnwesens in der Bundesrepublik Deutschland und der damit verbundenen Öffnung der Schienennetze haben sich auch die Anforderungen geändert, die sich für Eisenbahnfahrzeugführer<sup>2</sup> aus dem freizügigen Netzzugang ergeben. Einheitliche Regelungen sind deshalb geboten.

Unstrittig ist, dass Eisenbahnfahrzeugführern aufgrund der technischen Beschaffenheit des Eisenbahnsystems auch künftig Kenntnisse über Besonderheiten der zu befahrenden Schienenwege vermittelt werden müssen. Die derzeitigen Grundsätze hierzu stammen zum Teil noch aus der Frühzeit der Eisenbahn. Moderne Traktionstechniken, elektronische Medien etc. lassen Vereinfachungen zu, ohne dass Aspekte der Sicherheit nachteilig berührt werden.

Durch den Erwerb der Streckenkenntnis soll der Eisenbahnfahrzeugführer über die bestehenden örtlichen Besonderheiten informiert werden, z. B. über Signalstandorte, die von den Planungsregeln abweichen, über den Verzicht auf die Signalisierung von Geschwindigkeitswechseln und über verkürzte Bremswegabstände. Ziel bei der Gestaltung der Infrastruktur soll langfristig die Reduzierung von derartigen Besonderheiten sein, um den Aufwand bei der Betriebsführung zu senken.

Die derzeitigen, relativ statischen Regeln über die Anforderungen an die Streckenkenntnis der Eisenbahnfahrzeugführer auf Schienenwegen öffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen werden deshalb mit dem Ziel der Flexibilisierung unter Wahrung der sicherheitlichen und wirtschaftlichen Belange angepasst.

Die Richtlinie ist als Einstieg in eine für alle Eisenbahnen gleichermaßen verbindliche und transparente Verfahrensweise für den Erwerb, den Erhalt und die Überwachung der Streckenkenntnis zu verstehen. Sie dient dazu, Erfahrungen zu sammeln und soll zu gegebener Zeit einer Revision unterzogen werden.

Die zur Erarbeitung der Richtlinie eingesetzte interdisziplinäre Arbeitsgruppe setzt sich zusammen aus Vertretern bundeseigener und nichtbundeseigener Eisenbahnen, des Eisenbahn-Bundesamtes und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.

### Ergänzung der Präambel aus Anlass der Überarbeitung im Jahre 2012-2016

Die VDV-Schrift 755 ist seit dem Jahr 2005 in Anwendung und hat sich im Großen und Ganzen bewährt. Nachdem im Jahre 2011 einige Änderungswünsche an den VDV herangetragen worden waren, wurden ein darauf aufbauend erstellter Änderungsentwurf per Rundschreiben verbandsintern und verbandsextern kommuniziert und gleichzeitig um Mitteilung gebeten, falls weiterer Änderungsbedarf gesehen wird. Es wurden nur wenige Änderungsvorschläge eingebracht. Durch die nun vorliegende Überarbeitung der VDV-Schrift 755 werden die Kapitel 2.3, 3.2 und 3.3 ergänzt, im Übrigen wurden Modifikationen bei den Definitionen, in den Kapiteln 5 und 6 sowie in den Anlagen

<sup>1</sup> Hinweis: Diese Präambel wurde 2005, bei der Erarbeitung der VDV-Schrift 755 verfasst, „bisher“ bzw. „derzeitig“ bezieht sich somit hier auf die Zeit vor 2005.

<sup>2</sup> In Ausgabe 2005 der VDV-Schrift 755 wurde der Begriff „Eisenbahnfahrzeugführer“ verwendet. In der Ausgabe 2016 dieser Schrift wird von „Triebfahrzeugführer“ gesprochen. In der hier abgedruckten Präambel (2005) wurde der Begriff dennoch nicht geändert.

vorgenommen. Ferner wurde – analog zu anderen VDV-Schriften – der Adressat der Handlungspflichten und Optionen von „der Betriebsleiter“ auf „das Eisenbahnunternehmen“ geändert.

**Nur zur Anwendung bei der DB Netz AG**

---

# 1 Allgemeines

## 1.1 Geltungsbereich

Die Richtlinie gilt für den Erwerb, den Erhalt und die Überwachung der Streckenkenntnis für Zugfahrten auf Schienenwegen öffentlicher Betreiber der Schienenwege. Die Pflicht nach § 4 AEG, den Eisenbahnbetrieb sicher zu führen, hat der Eisenbahnunternehmer. Der Eisenbahnunternehmer legt fest, wie die in dieser Schrift beschriebenen Aufgaben wahrgenommen werden. In dieser Schrift wird durchgängig das Eisenbahnunternehmen angesprochen.

## 1.2 Begriffsbestimmungen im Sinne dieser Richtlinie

- 1.2.1 **„Streckenkenntnis“** ist die durch eigenes Anschauen der Strecke und Einsichtnahme in die betrieblichen Unterlagen erworbene Kenntnis über solche Besonderheiten der Strecke, welche der Triebfahrzeugführer als Ergänzung zu Signalen und Fahrplanunterlagen benötigt, um die Strecke eigenverantwortlich sicher und fahrplanmäßig befahren zu können. Abschnitt 3.3 bleibt unberührt.
- 1.2.2 **„Eingeschränkte Streckenkenntnis“** ist die allein durch Einsichtnahme in die betrieblichen Unterlagen erworbene Kenntnis über solche Besonderheiten der Strecke, welche der Triebfahrzeugführer als Ergänzung zu Signalen und Fahrplanunterlagen benötigt, um die Strecke eigenverantwortlich sicher und fahrplanmäßig befahren zu können.
- 1.2.3 **„Eisenbahnfahrzeuge“** sind Lokomotiven, Kleinlokomotiven, Triebwagen, Triebköpfe, Steuerwagen und Nebenfahrzeuge. Zweiwegefahrzeuge gelten während ihres Einsatzes auf Schienenwegen ebenfalls als Eisenbahnfahrzeuge.
- 1.2.4 **„Triebfahrzeugführer“** sind alle Personen, die zum selbstständigen Führen und Bedienen von Eisenbahnfahrzeugen befugt sind.
- 1.2.5 **„Streckenkundige Personen“** sind Betriebsbeamte im Sinne der §§ 47 EBO und 47 ESBO, die Streckenkenntnis nach dieser Richtlinie sowie die erforderlichen betrieblichen Kenntnisse, die ein Triebfahrzeugführer im Rahmen seiner Ausbildung für das Befahren der entsprechenden Infrastruktur erwerben muss, besitzen.
- 1.2.6 **„Betriebsleiter“** sind Personen im Sinne der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung.
- 1.2.7 **„Öffentlicher Betreiber der Schienenwege“** ist jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Sinne der §§ 2 Abs. 3a, 3 Abs. 1 Nr. 3 AEG.
- 1.2.8 **„Aufsichtsbehörden“** sind die nach § 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes bestimmten Behörden.
- 1.2.9 **„Strecken“** sind die Schienenwege, die für die Durchführung der Zugfahrt erforderlich sind.
- 1.2.10 **„Betriebliche Unterlagen“** sind insbesondere Fahrplanunterlagen, Streckenbuch/ Betriebs-

stellenbuch (bisher: örtliche Richtlinien für das Zugpersonal), die Sammlung betrieblicher Vorschriften, die Zusammenstellung der vorübergehende Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten sowie erforderlichenfalls Bau- und Betriebsanweisungen.

- 1.2.11 **„Fahrplanunterlagen“** sind insbesondere die Führerraumanzeige des Fahrplans, der Buchfahrplan, die Fahrplan-Mitteilung sowie die Fahrplan-Anordnung (Fplo).
- 1.2.12 **„Merkblätter“** sind auszugsweise Zusammenstellungen der betrieblichen Unterlagen mit zusätzlichen Informationen zur Infrastruktur, die dem Erwerb der Streckenkenntnis dienen.
- 1.2.13 **„Sonderdruck zur La“** („Sonderdruck zum Verzeichnis der vorübergehenden Langsamfahrstellen“) ist die Bezeichnung eines Dokuments, welches alle Informationen nach einer wesentlichen Änderung an einer Strecke enthält, vgl. Abschnitte 2.3 und 3.3. Das EÜ kann auch eine andere Bezeichnung für dieses Dokument wählen.
- 1.2.14 **„Einmalfahrten“** sind Überführungs- und Probefahrten sowie kurzfristig erforderliche Fahrten, die nicht regelmäßig durchgeführt werden.

Nur zur Anwendung bei der DB Netz AG



---

## 2 Grundsätze

### 2.1 Erfordernis der Streckenkenntnis

Triebfahrzeugführer, die auf Schienenwegen öffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen Eisenbahnfahrzeuge führen, müssen die dafür erforderliche Streckenkenntnis (Abschnitt 1.2.1) besitzen. Besitzt ein Triebfahrzeugführer die erforderliche Streckenkenntnis nicht, hat er dies der auftraggebenden Stelle unverzüglich mitzuteilen; die Fahrt ist dann nur zulässig, wenn der Triebfahrzeugführer durch eine streckenkundige Person begleitet wird. Die Kapitel 5 und 6 bleiben unberührt.

### 2.2 Legitimation der streckenkundigen Person

Die streckenkundige Person hat sich bzw. ist gegenüber dem Triebfahrzeugführer als solche zu legitimieren.

### 2.3 Bereitstellung von Informationen

Das EIU hat dem EVU die erforderlichen Unterlagen gemäß Anlage 3 rechtzeitig zur Verfügung zu stellen. Bei wesentlich geänderten Strecken (vgl. Abschnitt 3.3) sollen die Informationen zu den Änderungen in einem Dokument (z. B. „Merkblatt“ oder „Sonderdruck zur La“) zusammengefasst sein. Bei nicht wesentlichen Änderungen an der Strecke kann die Information darüber z. B. durch Eintrag in der La weitergegeben werden. Das Eisenbahnunternehmen, das für den Einsatz des Triebfahrzeugführers verantwortlich ist hat sicherzustellen, dass dem Triebfahrzeugführer während der Fahrt alle erforderlichen betrieblichen Unterlagen zur Verfügung stehen. Bei kurzfristigen Abweichungen vom planmäßigen Schienenweg stellt das EIU sicher, dass dem Triebfahrzeugführer die erforderlichen betrieblichen Unterlagen zur Verfügung gestellt werden.

### 2.4 Zuweisung von Aufgaben und Befugnissen

Soweit in dieser Richtlinie dem Eisenbahnunternehmen Aufgaben und Befugnisse zugewiesen werden, hat das Eisenbahnunternehmen im Rahmen seiner Sicherheitspflichten festzulegen, wie diese Aufgaben und Befugnisse ausgeübt werden.

---

## 3 Erwerb der Streckenkenntnis

### 3.1 Regelungen des Eisenbahnunternehmens

Das Eisenbahnunternehmen hat Art und Umfang des Erwerbs der Streckenkenntnis für das von ihm eingesetzte Personal zu regeln. Als Arbeitshilfe hierfür dient Anlage 1.

### 3.2 Erwerb der Streckenkenntnis

Die Streckenkenntnis wird erworben durch:

- a) eigenes Anschauen, d. h. wahlweise durch
  - Fahren in Begleitung einer streckenkundigen Person, auch bei Fahrten im Rahmen der Ausbildung zum Triebfahrzeugführer,
  - Mitfahren im Führerraum,
  - Studium von Filmaufnahmen mit originalgetreuer Streckenabbildung,
  - Simulatorfahrten mit originalgetreuer Streckenabbildung,
  - Begehen der Infrastruktur,

und

- b) durch Einsichtnahme in die betrieblichen Unterlagen.

Das eigene Anschauen nach Satz 1 Buchstabe a) umfasst neben der befahrenen Strecke auch parallel verlaufende Strecken, die während der Fahrt einsehbar sind. Sonstige Bestimmungen zum Erwerb der Streckenkenntnis bleiben unberührt.

### 3.3 Neue oder wesentlich geänderte Strecken

Das Eisenbahnunternehmen entscheidet nach den Umständen des Einzelfalles, ob bei Inbetriebnahme neuer oder wesentlich geänderter Strecken die Streckenkenntnis allein durch Einsichtnahme in Merkblätter erworben werden darf. Enthält das Dokument des EIU zu den Änderungen (z. B. Sonderdruck zur La) alle Änderungen, kann das EVU auf Erstellung eines Merkblatts verzichten. Diese Merkblätter sollen - soweit erforderlich - Informationen nach Anlage 4 enthalten. Strecken sind wesentlich geändert bei:

- a) Änderung der Signalstandorte mit verkürztem Bremswegabstand oder neue Signalstandorte mit verkürztem Bremswegabstand,
- b) Umwandlung von Blockstrecken der freien Strecke zu Teilen von Bahnhöfen,
- c) Einrichten bzw. Auflassen von Zuglaufstellen und Zuglaufmeldestellen,
- d) Einrichtung ständiger Bügel-Ab-Strecken oder ständiger und nicht vorsignalisierter Fahrleitungsschutzstrecken,

- e) Änderung der Bahnübergangstechnik, die zu zusätzlichen Aufgaben für das Zugpersonal führt (z. B. Ersatz „FÜ-Anlage“ durch „ÜS-Anlage“ oder Ersetzen einer technischen Sicherung durch die Übersicht),
- f) geänderte Rettungskonzepte (z. B. Tunnel, Brücken, Bahnhöfe),
- g) Umbau von Ein- auf Zweigleisigkeit,
- h) Umbau einer Strecke auf ETCS<sup>3</sup>,
- i) grundlegende Umbauten von Betriebsstellen mit Änderungen der Topologie (z. B. Anordnung der Gleise, Fahrmöglichkeiten, der damit verbundenen Signalisierungen, Geschwindigkeiten und Stellen, an denen zu halten ist).

Bei nicht wesentlichen Änderungen ist durch den Prozess „Einsicht des Tf in die La“ sichergestellt, dass der Tf über diese nicht wesentlichen Änderungen unterrichtet ist. Die Streckenkenntnis des Tf bleibt dabei erhalten.

### **3.4 Erklärung über den Erwerb der Streckenkenntnis**

Streckenkenntnis gilt als erworben, wenn der Triebfahrzeugführer oder die streckenkundige Person die Vorgaben des Eisenbahnunternehmens erfüllt und sich für streckenkundig erklärt hat. Über den Erwerb und Erhalt sind Nachweise zu führen (§§ 54 EBO und 47 ESBO). Die Verantwortlichkeiten des Betriebsleiters gemäß § 4 EBV bleiben unberührt.

### **3.5 Vermittlung zum Erwerb der Streckenkenntnis**

Das EIU vermittelt auf Antrag eines EVU Möglichkeiten zum Erwerb der Streckenkenntnis nach Abschnitt 3.2 Buchstabe a.

<sup>3</sup> Dies ist derzeit ein auf die Zukunft gerichteter Punkt. Sobald ausreichend Erfahrungen hierzu vorliegen, soll erneut beraten werden, ob der Einbau von ETCS eine wesentliche Änderung der Strecke im Sinne dieser Richtlinie darstellt. Einfluss haben könnten dabei z. B.: örtlichen Verhaltensweisen des Führungssystems ETCS, ETCS-Marker; Aufnahme- und Entlassungsabschnitte in ETCS; abschnittsbezogene Systemwechsel; ETCS-Halte unabhängig von Hauptsignalstandorten.

---

## 4 Erlöschen und Wiedererwerb der Streckenkenntnis

### 4.1 Erlöschen der Streckenkenntnis

Soweit das Eisenbahnunternehmen nichts Abweichendes bestimmt, erlischt die Streckenkenntnis, wenn der Triebfahrzeugführer

- a) die Strecke innerhalb von sechs Monaten nach dem Ersterwerb der Streckenkenntnis nicht selbstständig befahren hat,
- b) eine Strecke, die er selbstständig befahren hat, länger als 12 Monate, bei einfachen Betriebsverhältnissen (§§ 48 Abs. 7 EBO und 47 ESBO) länger als 24 Monate, nicht selbstständig befahren hat; dem selbstständigen Befahren ist das Mitfahren im Führerraum gleichgestellt,
- c) nach wesentlichen Änderungen an der Strecke sich mit diesen nicht nach Maßgabe von Kapitel 3 vertraut gemacht und so die Streckenkenntnis erworben hat.

### 4.2 Wiedererwerb der Streckenkenntnis

Der Wiedererwerb der Streckenkenntnis richtet sich nach Kapitel 3.

### 4.3 Streckenkundige Personen

Die Abschnitte 4.1 und 4.2 gelten für streckenkundige Personen entsprechend; dem selbstständigen Befahren ist das Mitfahren im Führerraum gleichgestellt.

Nur zur Anwendung bei der DB Netz AG

---

## 5 Erwerb von und Einsatz mit eingeschränkter Streckenkenntnis

### 5.1 Erwerb der eingeschränkten Streckenkenntnis

Die eingeschränkte Streckenkenntnis wird erworben durch Einsichtnahme in betriebliche Unterlagen.

### 5.2 Erklärung über den Erwerb der eingeschränkten Streckenkenntnis

Die eingeschränkte Streckenkenntnis gilt als erworben, wenn der Triebfahrzeugführer die Vorgaben des Eisenbahnunternehmens hinsichtlich der einzusehenden betrieblichen Unterlagen erfüllt und sich für eingeschränkt streckenkundig erklärt hat. Über den Erwerb sind Nachweise zu führen (§§ 54 EBO und 47 ESBO).

Die Verantwortlichkeiten des Betriebsleiters gemäß § 4 EBV bleiben unberührt.

### 5.3 Fahren mit eingeschränkter Streckenkenntnis

Das Eisenbahnunternehmen, das den Einsatz des Triebfahrzeugführers zu überwachen hat, darf das Fahren mit eingeschränkter Streckenkenntnis zulassen, bei

- Einmalfahrten
- und
- Sperrfahrten.

Es hat dabei die Befähigung des Triebfahrzeugführers zu berücksichtigen, wobei dieser über eine mindestens 12-monatige Berufserfahrung als Triebfahrzeugführer verfügen muss.

### 5.4 Zeitfrist

Zwischen dem Erwerb der eingeschränkten Streckenkenntnis und der jeweiligen Zugfahrt dürfen nicht mehr als 7 Tage liegen.

### 5.5 Verbot des Fahrens mit eingeschränkter Streckenkenntnis

Auf Strecken mit Zugleitbetrieb, mit signalisiertem Zugleitbetrieb bzw. auf Strecken mit Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignale sowie auf Steilstrecken ist das Fahren mit eingeschränkter Streckenkenntnis nicht zulässig.

## 5.6 Ermittlung der fahrplanmäßigen Geschwindigkeit beim Fahren mit eingeschränkter Streckenkenntnis

Zur Ermittlung der fahrplanmäßigen Geschwindigkeit sind die Mindestbremsleistung der Strecke um 40 % zu erhöhen<sup>4</sup> (Beispiele siehe Anlagen 2a bis 2c); dies gilt nicht für Sperrfahrten. Zudem darf die fahrplanmäßige Geschwindigkeit auf Hauptbahnen nicht mehr als 100 km/h, auf Nebenbahnen nicht mehr als 40 km/h betragen<sup>5</sup>. Das EIU kann für Nebenbahnen eine höhere Geschwindigkeit – höchstens jedoch 100 km/h – zulassen, wenn die Nebenbahn wie eine Hauptbahn gemäß § 1 Abs. 3 EBO ausgerüstet ist.

Für Sperrfahrten beträgt die Geschwindigkeit höchstens 30 km/h.

Der Triebfahrzeugführer ist darüber hinaus verpflichtet, seine Fahrweise den Strecken- und Sichtverhältnissen anzupassen und gegebenenfalls die Geschwindigkeit des Zuges zu verringern.

## 5.7 Bremsberechnung beim Fahren mit eingeschränkter Streckenkenntnis

Der Triebfahrzeugführer hat bei notwendigen neuen Bremsberechnungen (Beispiele siehe Anlage 2b und 2c) die betriebsleitende Stelle des EIU unverzüglich auf seine eingeschränkte Streckenkenntnis hinzuweisen. Wenn bei der notwendigen neuen Bremsberechnungen festgestellt wird, dass Bremsleistung fehlen, erteilt die betriebsleitende Stelle des EIU die Weisung zur Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit.

<sup>4</sup> Dieser Wert wurde anhand von Beispielrechnungen festgelegt. Modifikationen dieser Richtlinie sind nach Vorliegen entsprechender empirischer Untersuchungsergebnisse denkbar.

<sup>5</sup> Diese Werte wurden 2004/05 bei der Erarbeitung der VDV-Schrift 755 auf Basis der seinerzeit in der Praxis angewandten Geschwindigkeiten für das Fahren ohne Streckenkenntnis festgelegt und haben sich bewährt.

---

## 6 Fahren ohne Streckenkenntnis

### 6.1 Verbot des Fahrens ohne Streckenkenntnis

Auf Strecken mit Zugleitbetrieb, mit signalisiertem Zugleitbetrieb bzw. auf Strecken mit Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignale sowie auf Steilstrecken ist das Fahren ohne Streckenkenntnis nicht zulässig.

Das EIU kann das Fahren ohne Streckenkenntnis – insbesondere auf Strecken ohne Zugbeeinflussungssystem – allgemein untersagen. Die Untersagung ist zu begründen.

Auf den sonstigen Strecken darf in den nachstehend genannten Fällen der Triebfahrzeugführer ohne Streckenkenntnis fahren, wenn er kurzfristig keine eingeschränkte Streckenkenntnis erwerben und die Fahrt nicht durch eine streckenkundige Person begleitet werden kann, und zwar bei

- a) kurzfristig erforderlichem Abweichen vom ursprünglich vorgesehenen Schienenweg (z. B. nach Unfällen, Streckenunterbrechung nach Naturereignissen, äußeren Eingriffen),
- b) Zuführung von Notfalltechnik in dringenden Fällen,
- c) Zuführung von Ersatzfahrzeugen in dringenden Fällen,
- d) Einsatz von Ersatzpersonal wegen plötzlicher Dienstunfähigkeit eines Triebfahrzeugführers während der Fahrt.

Dabei darf die fahrplanmäßige Geschwindigkeit auf Hauptbahnen nicht mehr als 100 km/h, auf Nebenbahnen nicht mehr als 40 km/h betragen. Das EIU kann für Nebenbahnen eine höhere Geschwindigkeit – höchstens jedoch 100 km/h – zulassen, wenn die Nebenbahn wie eine Hauptbahn gemäß § 1 Abs. 3 EBO ausgerüstet ist.

Der Triebfahrzeugführer ist darüber hinaus verpflichtet, seine Fahrweise den Strecken- und Sichtverhältnissen anzupassen und gegebenenfalls die Geschwindigkeit des Zuges zu verringern.

### 6.2 Regelungen des Eisenbahnunternehmens

Im Übrigen regelt das Eisenbahnunternehmen Einzelheiten für das Fahren ohne Streckenkenntnis.

---

## 7 Verzeichnis der Anlagen

- Anlage 1** Arbeitshilfe zu Art und Umfang des Erwerbs der Streckenkenntnis (nicht abschließend)
- Anlage 2a** Verfahren „Einsatz mit eingeschränkter Streckenkenntnis“
- Anlage 2b** Verfahren „Einsatz mit eingeschränkter Streckenkenntnis“ bei fehlenden Brems Hundertstel nach der Zugbildung
- Anlage 2c** Verfahren „Einsatz mit eingeschränkter Streckenkenntnis“ und fehlenden Brems Hundertstel im Störfall
- Anlage 3** Informationen, die ein öffentlicher Betreiber der Schienenwege im Zusammenhang mit dem Erwerb der Streckenkenntnis zur Verfügung stellen muss
- Anlage 4** Muster „Merkblatt – Erwerb der Streckenkenntnis“
- Anlage 5** Erläuterungen zur VDV-Schrift 755

**Nur zur Anwendung bei der DB Netz AG**



## Anlage 1: Arbeitshilfe zu Art und Umfang des Erwerbs der Streckenkenntnis (nicht abschließend)

	Quelle	Bemerkungen
<b>Betriebsverfahren</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wechsel der Betriebsverfahren</li> </ul>	Streckenbuch; ggf. Anfrage beim EIU	FV-DB, FV-NE, ZLB, SZB, Steilstreckenbetrieb
<b>Signalisierung / Signalsysteme</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Standorte der Signale</li> </ul>	Streckenbuch; SbV-NE; Fahrplanunterlagen; Bahnhofs-/Streckenpläne	Zuordnung zum Gleis, abweichende Standorte der Vor- und Hauptsignale
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkürzte Vorsignalabstände</li> </ul>	Fahrplanunterlagen; SbV-NE	um mehr als 5% verkürzter Bremswegabstand
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ende des anschließenden Weichenbereiches</li> </ul>	Definition gemäß Ril 301 (Allgemeine Bestimmungen) der DB Netz AG (AB 3 zur ESO),	eindeutige Erkennbarkeit
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wechsel der Signalsysteme</li> </ul>	SNB	HV-, HI-, Ks-, Sk-Signale
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Richtungsanzeiger (Zs 2 / Zs 4)</li> </ul>	Streckenbuch	
<b>Sicherungssysteme</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zugbeeinflussung</li> </ul>	SNB; Fahrplanunterlagen	Streckenausrüstung PZB, LZB, LZB CE, GNT, ETCS Level 1 <sup>6</sup> , ETCS Level 2
<b>Streckeninfrastruktur</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Topografische Verhältnisse der Strecke</li> </ul>	SbV-NE; Fahrplanunterlagen; SNB; betrieblich-technisches Regelwerk	z. B. verkürzte Bremswege, energiesparende Fahrweise, Grenzlaster, Signalsicht, Regelungen der Infrastrukturbetreiber für den Betrieb auf Steilstrecken (Steilstreckenvorschriften, z. B. Ril 465.0001 der DB Netz AG)

<sup>6</sup> Gelegentlich auch als „ETCS Stufe 1“ bzw. „ETCS Stufe 2“ bezeichnet.

	Quelle	Bemerkungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>Umleiten unter erleichterten Bedingungen</li> </ul>	Fahrplanunterlagen, Streckenbuch	Strecken, auf denen unter erleichterten Bedingungen Züge umgeleitet werden können.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Streckengeschwindigkeit</li> </ul>	SNB	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mindestbremsleistung</li> </ul>	Fahrplanunterlagen	
<ul style="list-style-type: none"> <li>zulässige Länge der Züge auf Betriebsstellen</li> </ul>	Streckenbuch, SbV-NE	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Information über Zugfunk</li> </ul>	Fahrplanunterlagen	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Information über Ortsfunk / Rangierfunk</li> </ul>	Streckenbuch; Fahrplanunterlagen, SbV-NE	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Befahren des Gegengleises</li> </ul>	Fahrplanunterlagen, Streckenbuch;	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Betriebsstellendichte/-größe</li> </ul>	Fahrplanunterlagen; SbV-NE	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Streckenlänge</li> </ul>	Fahrplanunterlagen	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Besonderheiten der Betriebsstellen</li> </ul>	Streckenbuch / Betriebsstellenbuch; SbV-NE	nur für den vorliegenden Fall relevante Besonderheiten
<ul style="list-style-type: none"> <li>gewöhnlicher Halteplatz des Zuges (Haltepunkte, Bahnhöfe)</li> </ul>	Streckenbuch; La; SbV-NE	z. B. nicht alle Wagen halten am Bahnsteig; fehlende Ne 5 / So 8; Reisendensicherung durch Triebfahrzeugführer
<ul style="list-style-type: none"> <li>Infrastrukturangaben (Tunnel, Brücken)</li> </ul>	Streckenplan; Fahrplanunterlagen, La	Abschnitte mit NBÜ; Rettungskonzepte; Absturzgefahr auf Brücken
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nachschieben</li> </ul>	Ril 491.9xxx der DB Netz AG; Fahrplanunterlagen; SbV-NE	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zugsammelschiene ausschalten</li> </ul>	Fahrplanunterlagen, La	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Geschwindigkeitswechsel ohne Signalisierung</li> </ul>	Fahrplanunterlagen	
<ul style="list-style-type: none"> <li>nicht technisch gesicherte Bahnübergänge</li> </ul>	Fahrplanunterlagen; SbV-NE	

	Quelle	Bemerkungen
<b><u>Information zum Zug</u></b>		
• zulässige Geschwindigkeit	Fahrplanunterlagen	Strecke ggf. ohne PZB
• Bremsstellung des Zuges	Fahrplanunterlagen	
• Bremseigenschaften des Zuges		
• Art des Zuges		Reisezug, Güterzug
<b><u>Information zur Fahrleitung</u></b>		
• Fahrleitungs-Schutzstrecken und / oder „Bügel-ab“-Strecken	Fahrplanunterlagen; Streckenbuch	Fahrten mit mehreren gehobenen Stromabnehmern
• Abschnitte mit Energie-Systemwechsel	Streckenbuch; SbV-NE	
<b><u>Bahnhofskenntnis in Zuganfangs- und Zugendbahnhöfen</u></b>		
• Besonderheiten der planmäßigen Schienenwege vom und zum Zug	Streckenbuch; SbV-NE	z. B. Geschwindigkeiten, Abstellplätze, Bedienung ortsgestellter Weichen, zuständiger Weichenwärter, Standorte der Streckentrenner in Abstellanlagen

Nur zur Anwendung bei der DB Netz AG

## Anlage 2a: Verfahren „Einsatz mit eingeschränkter Streckenkenntnis“

Anmeldung der Trasse durch Besteller mittels Vordruck, Fahrten mit eingeschränkter Streckenkenntnis müssen in der Trassenanmeldung als solche gekennzeichnet sein (siehe z. B. Ril. 402 der DB Netz AG).



Abarbeitung der Trassenanmeldung durch Trassenmanagement aufgrund des Hinweises "Fahrt mit eingeschränkter Streckenkenntnis".



Festlegung der Mindestbremschwertstelle (Mbr) aufgrund der für den Zuglauf gültigen Bremsstafel, wie bei Fahrt mit voller Streckenkenntnis.



Erhöhung der ermittelten Mbr um 40 % (entsprechend VDV-Schrift 755 "Streckenkenntnis-Richtlinie" Kapitel 5) → "neue Mbr" = (Mbr x 1,4).



Festlegen der zulässigen Geschwindigkeit des Zuges auf Grund der "neuen Mbr" und den in der Trassenanmeldung angegebenen vorhandenen Bremschwertstellen.



Trassenkonstruktion mit der neu ermittelten zulässigen Geschwindigkeit, auf Hauptbahnen jedoch nicht höher als 100 km / h, auf Nebenbahnen Festlegung gemäß Abschnitt 5.6.

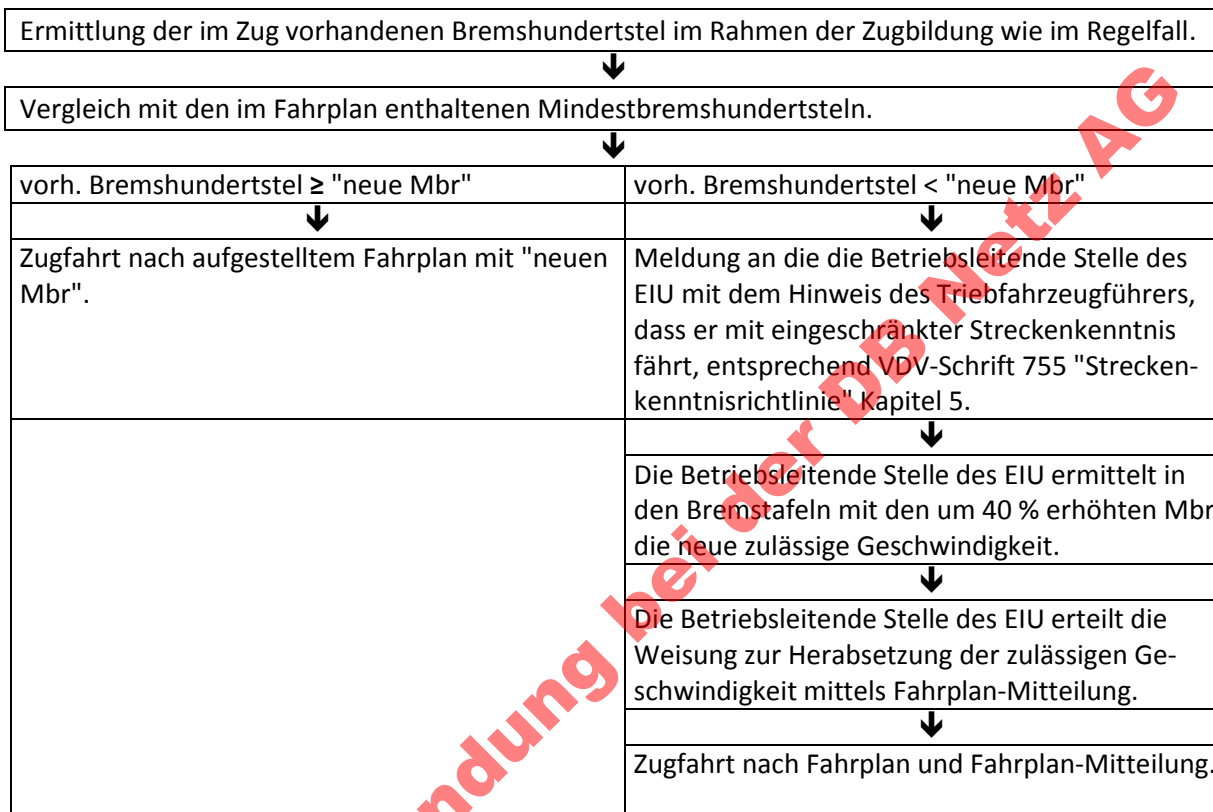


Herausgabe des Fahrplanes an den Besteller und an die am Zuglauf beteiligten Stellen mit den "neuen Mbr" als Mbr und der daraus resultierenden zulässigen Geschwindigkeit im Fahrplan.



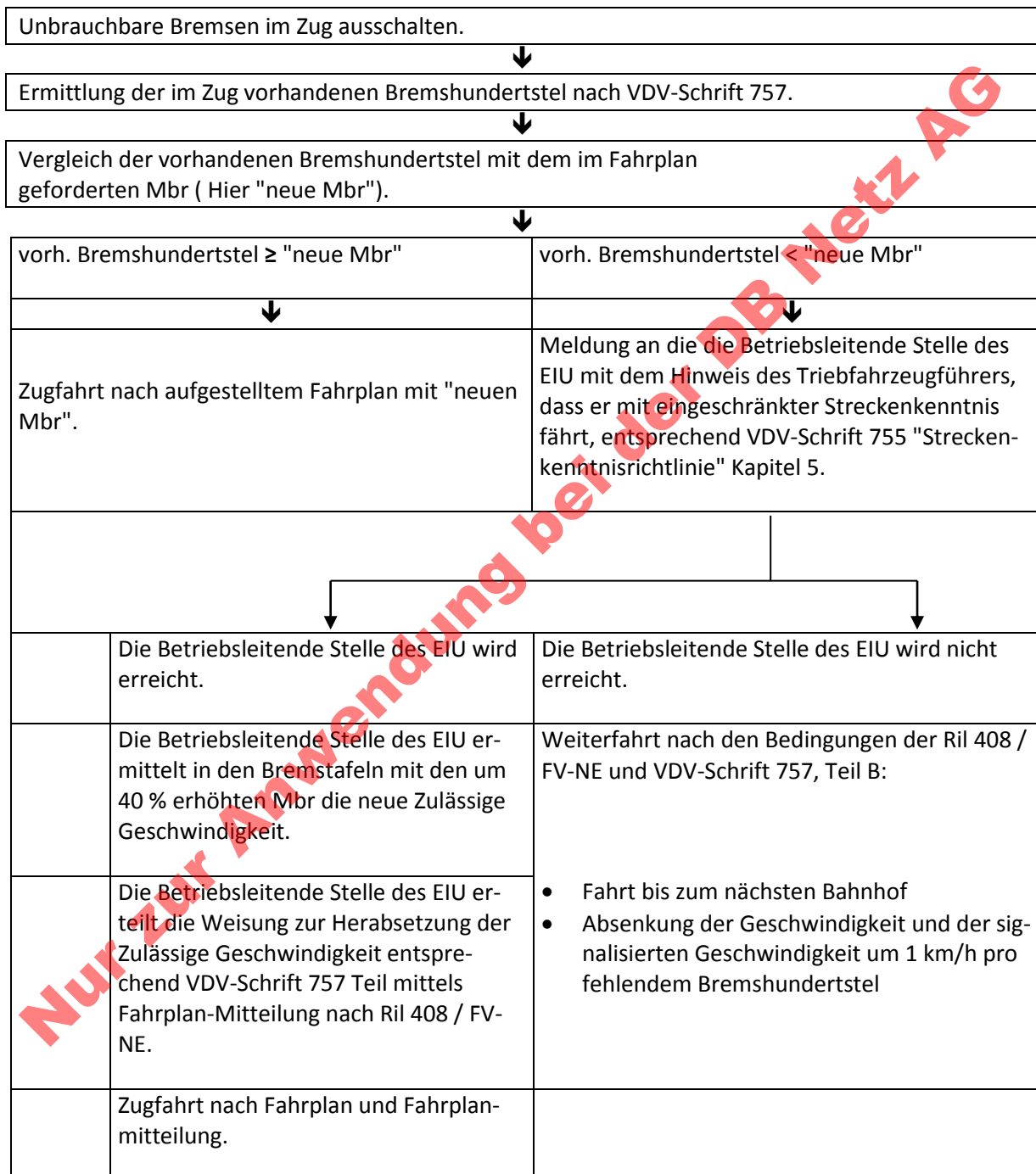
Zugfahrt mit eingeschränkter Streckenkenntnis.

## Anlage 2b: Verfahren „Einsatz mit eingeschränkter Streckenkenntnis“ bei fehlenden Brems-hundertstel-nach der Zugbildung



Nur zur Anwendung bei der DB Fernverkehr AG

## Anlage 2c: Verfahren „Einsatz mit eingeschränkter Streckenkenntnis“ und fehlenden Bremswertsteln im Störfall



---

## Anlage 3: Informationen/Unterlagen, die ein öffentlicher Betreiber der Schienenwege im Zusammenhang mit dem Erwerb der Streckenkenntnis zur Verfügung stellen muss

### Informationen über die Strecke:

- Betriebsverfahren
- Signalsysteme
- Zugbeeinflussungssysteme
- Zugfunkssysteme
- Notbremsüberbrückungsabschnitte

### Unterlagen für die Strecke:

- Fahrplanunterlagen gemäß Abschnitt 1.2.11
- Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen (La) und anderen Besonderheiten
- Sonderdruck zur La Streckenbuch / Betriebsstellenbuch (bisher: Örtliche Richtlinien für das Zugpersonal)
- Sammlung betrieblicher Vorschriften (Nichtbundeseigene Eisenbahnen)
- Übersichtsplan des Streckenabschnittes
- Detailplan des Streckenabschnittes
- Lagepläne von Bahnhöfen (mit Gleisbezeichnungen, Weichenummern, Dienstwege)
- Rettungskonzepte (z. B. Flucht- und Rettungswege)
- ggf. Merkblätter

**Hinweis:** Für Strecken im Geltungsbereich der TEIV macht die TSI „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“, Anlage D: „Streckenspezifische Informationen, auf die das betreibende Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugriff haben muss“ den öffentlichen Betreibern der Schienenwege rechtlich verbindliche Vorgaben.

---

## Anlage 4: Merkblatt (Muster) - Erwerb der Streckenkenntnis

*M u s t e r*

Merkblatt

Erwerb der Streckenkenntnis

z. B. :

[ neue Strecke ]

[ neuer Tunnel ]

[ neue Brücke ]

**Nur zur Anwendung bei der DB Netz AG**

Stand: .....

**Hinweis:** Bei wesentlich geänderten Strecken (vgl. Abschnitt 3.3) sollen die Informationen zu den Änderungen in einem Dokument (z. B. „Merkblatt“ oder „Sonderdruck zur La“) zusammengefasst sein, vgl. Abschnitt 2.3. In diesem Fall sollen die nicht von Änderungen betroffenen Punkte der Anlage 4 mit „nicht zutreffend“ oder „nicht geändert“ gekennzeichnet werden.



1. Inbetriebnahmetermin  
.....  
.....
2. Betriebsweise (eingleisig/zweigleisig)  
.....  
.....
3. Betriebsverfahren (FV-DB, FV-NE, ZLB, SZB, Steilstreckenbetrieb)  
.....  
.....
4. Signalsysteme (H/V, HI, Ks, Sk)  
.....  
.....
5. Zugbeeinflussungssysteme (PZB, LZB, LZB CE, GNT, ETCS Level 1<sup>7</sup>, ETCS Level 2)  
.....  
.....
6. La-Streckennummer(n)  
.....
7. Tunnellänge(n)  
.....  
.....
8. Tunnelbeschreibung  
.....  
.....
9. Tunnelschilder  
.....  
.....
10. Rettungskonzepte (z. B. Flucht- und Rettungswege, Orientierungsbeleuchtung)  
.....  
.....

**Nur zur Anwendung bei der DB Netz AG**

<sup>7</sup> Gelegentlich auch als „ETCS Stufe 1“ bzw. „ETCS Stufe 2“ bezeichnet.

11. Weichen (nur bei Besonderheiten, z. B. Rückfallweichen)  
.....  
.....
12. Signalanlagen (nur bei Besonderheiten)  
.....  
.....
13. Zugfunk (GSM-R-Zugfunk, Analoger Zugfunk, VZF 95)  
.....  
.....
14. Hektometertafeln (nur wenn keine vorhanden)  
.....  
.....
15. Notbremsüberbrückungsabschnitte  
.....  
.....
16. Übersichtsplan des Streckenabschnittes  
.....  
.....
17. Detailplan des Streckenabschnittes (nur bei Bedarf)  
.....  
.....
18. Auszug aus Fahrplanunterlagen (Geschwindigkeiten, Neigungen, kilometrische Lage der Betriebsstellen, Angaben zum Zugfunk, Beginn und Ende LZB, GNT oder ETCS, verkürzte Bremswegabstände, abweichende Signalstandorte)  
.....  
.....
19. Angaben für das Streckenbuch / Betriebsstellenbuch (bisher: Auszug aus den Örtlichen Richtlinien)  
.....  
.....

**Nur zur Anwendung bei der DB Netz AG**

20. Auszug aus der Sammlung betrieblicher Vorschriften - Nichtbundeseigene Eisenbahnen

.....

.....

21. Weitere Informationen für Triebfahrzeugführer und sonstige Mitarbeiter

.....

.....

22. ....

.....

.....

23. ....

.....

.....

**Nur zur Anwendung bei der DB Netz AG**

---

## Anlage 5: Erläuterungen zur VDV-Schrift 755

### 1. Allgemeines

Die Richtlinie dient dem Ziel, einheitliche Regelungen in Bezug auf die erforderliche Streckenkenntnis der Triebfahrzeugführer auf Schienenwegen öffentlicher Betreiber der Schienenwege festzulegen. Hierdurch soll auch in einem von Wettbewerb geprägten Markt sichergestellt werden, dass die Sicherheit und Ordnung im Eisenbahnbetrieb durch gleichlautende Anforderungen gewährleistet wird.

Diese Richtlinie ergänzt insoweit die VDV-Schrift 753 (Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie), die Anforderungen an die Qualifikation der Triebfahrzeugführer regelt und kann in gleicher Weise durch Eisenbahnen zur Erfüllung der Pflichten aus § 9 Abs. 6 TfV herangezogen werden.

### 2. Im Einzelnen

Kapitel 1 regelt den Geltungsbereich und enthält die Begriffsbestimmungen entsprechend der VDV-Schrift 753.

Nach der Definition des Begriffs „Strecken“ sind nicht nur die Schienenwege der freien Strecke, sondern auch die Schienenwege in Bahnhöfen und sonstigen Bahnanlagen, die für die Durchführung einer Zugfahrt erforderlich sind, vom Geltungsbereich der Richtlinie erfasst. Zwischen Betriebsstellen können mehrere Strecken vorhanden sein.

Nicht zu den Schienenwegen öffentlicher Betreiber der Schienenwege i. S. dieser Richtlinie gehören gesperrte Gleise, die gemäß FV-NE oder Ril 408 der DB Netz AG zum Baugleis erklärt wurden.

Die Richtlinie findet bei Rangierfahrten keine Anwendung. Es ist aber sicherzustellen, dass das Personal die Kenntnisse besitzt, die für das sichere Rangieren erforderlich sind.

#### 2.1 Grundsatz Streckenkenntnis

Die Richtlinie geht von dem Grundsatz aus, dass Triebfahrzeugführer über Streckenkenntnis verfügen müssen.

Der Begriff der „Streckenkenntnis“ wird in Abschnitt 1.2.1 definiert. Dabei wird festgelegt, dass Streckenkenntnis durch eigene Anschauung der Strecke und durch Einsichtnahme in die betrieblichen Unterlagen erworben wird. Ist dies ausnahmsweise nicht der Fall, ist die Fahrt in der Regel nur zulässig, wenn der Triebfahrzeugführer durch eine streckenkundige Person (vgl. Abschnitte 1.2.5 und 2.1) begleitet wird. Restriktionen bei der Zugfahrt treten in beiden Fällen nicht auf.

Zum Begriff „Einmalfahrten“ gemäß Abschnitt 1.2.14:

„Überführungsfahrten“ sind in der Regel Fahrzeugeinsätze zum direkten Transport eines Fahrzeugs zum Bestimmungsort ohne Erbringung einer Verkehrsleistung. Hierzu gehören:

- das Verbringen des Fahrzeugs außerhalb des Geltungsbereichs der EBO, z. B. Auslieferung an ein nichtöffentliches Verkehrsunternehmen (z. B. Werkbahn) oder ins Ausland,

- die Fahrt des Fahrzeugs zum Zweck der
  - Instandhaltung,
  - Reparatur,
  - Fertigstellung oder
  - Verschrottung,
  
- die Überführung des Fahrzeugs zu einem besonderen Ereignis mit eisenbahntechnischem Hintergrund (z. B. Ausstellung, Messe).

Probefahrten (Versuchszüge) zum Zwecke des Herantastens an technische Grenzwerte sollen mit (voller) Streckenkenntnis absolviert werden.

Quellen:

- *„Verwaltungsvorschrift für die Abnahme von Eisenbahnfahrzeugen gemäß § 32 Absatz 1 EBO im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes (VwV Abnahme § 32)“ vom 01.09.2004, hier Abschnitt 6 „Überführungs-, Inbetriebsetzungs-, Probe-, Mess- und Versuchsfahrten“*
- *EBA-Schreiben 3.101 vom 12.11.2003 „Überführungs- und Probefahrten (Versuchszüge)“*
- *Probefahrten nach § 6 Abs. 7 TEIV;*
- *Überführungs-, Probe- und Inbetriebsetzungsfahrten gemäß VV „IBG Fahrzeuge“ des EBA*
- *EBA-Schreiben 3.23032xsa/0050001#016 vom 05.09.2012: „Überführungsfahrten materielle und formale Anforderungen an Fahrzeuge“*

## 2.2 Eingeschränkte Streckenkenntnis

Abschnitt 1.2.2 definiert den Begriff der „eingeschränkten Streckenkenntnis“. Dieses Verfahren wurde mit Veröffentlichung der VDV-Schrift 755 im Jahre 2005 neu eingeführt und hat sich seither bewährt.

Unter bestimmten Bedingungen darf mit eingeschränkter Streckenkenntnis gefahren werden. Das Eisenbahnunternehmen, das für den Einsatz des Personals zuständig ist, darf das Fahren mit eingeschränkter Streckenkenntnis zulassen (Abschnitt 5.3), es sei denn, es liegt einer der Ausschlussgründe gemäß Abschnitt 5.5 vor.

Damit soll im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn unter Wahrung der Sicherheitsbelange ermöglicht werden, kurzfristig erforderliche Fahrten in den definierten Fällen (Kapitel 5) auch dann durchführen zu können, wenn kein nach Abschnitt 1.2.1 streckenkundiger Triebfahrzeugführer bzw. keine streckenkundige Person zur Verfügung steht und die Anforderungen nach Kapitel 5 erfüllt sind.

Bei der eingeschränkten Streckenkenntnis erwirbt der Triebfahrzeugführer Kenntnisse über die zu befahrenden Strecken ausschließlich aus schriftlichen Unterlagen. Auf die eigene Anschauung der Strecken darf in diesen Fällen verzichtet werden. Bei Sperrfahrten, die innerhalb einer Betra durchgeführt werden, bleiben die Regelungen der Ril 406 der DB Netz AG bzw. vergleichbare Regelungen zur Einweisung des Triebfahrzeugführers in die Örtlichkeit unberührt.

Um bei Fahrten mit eingeschränkter Streckenkenntnis die gleiche Sicherheit wie bei Fahrten mit Streckenkenntnis nach Abschnitt 1.2.1 zu gewährleisten, wird im Fahrplan des Zuges die nach Strecke, Fahrzeugen und Bremsvermögen sonst zulässige Höchstgeschwindigkeit des Zuges erforderlichenfalls angemessen abgesenkt, indem die Mindestbremsleistung der Strecke um 40 % erhöht werden (Abschnitt 5.6 und 5.7). Damit steht dem Triebfahrzeugführer eine längere Beobachtungs- und Reaktionszeit zur Verfügung, die als Ausgleich für die fehlende „eigene Anschauung“ nach Abschnitt 1.2.1 dient.

Bis zum Vorliegen von Erfahrungswerten wurde aus Gründen äußerster Vorsicht die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Hauptbahnen auf 100 km/h und auf Nebenbahnen auf 40 km/h beschränkt. Diese Geschwindigkeiten entsprechen den 2005 wie auch heute zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten beim „Fahren ohne Streckenkenntnis“ im Ausnahmefall. Nach einer entsprechenden Risikobetrachtung der DB Netz AG aus dem Jahre 2008, änderte diese das Modul 408.1301<sup>8</sup> im Jahre 2009. Hierauf aufbauend kann auf entsprechend ausgerüsteten Nebenbahnen das EIU auch eine höhere, andere Geschwindigkeit – höchstens 100 km/h – für Fahrten mit eingeschränkter Streckenkenntnis bzw. für Fahrten ohne Streckenkenntnis zulassen.

Die höheren Anforderungen beim Fahren mit eingeschränkter Streckenkenntnis gegenüber dem Fahren ohne Streckenkenntnis sind deshalb erforderlich und gerechtfertigt, weil das neue Verfahren nicht nur im Ausnahmefall anzuwenden, sondern unter den genannten Voraussetzungen ein Regelverfahren ist. Bei Bewährung des neuen Verfahrens in der Praxis wird zu prüfen sein, ob die Geschwindigkeitsrestriktionen neu festgelegt oder aufgehoben werden können, um somit bei gleicher Sicherheit mehr Flexibilität zu erreichen.

Die Bedingung, dass der Triebfahrzeugführer beim Fahren mit eingeschränkter Streckenkenntnis mindestens 12 Monate Berufserfahrung haben muss, ist im Hinblick auf die größere Handlungssicherheit bei entsprechender praktischer Erfahrung geboten.

Im Übrigen hat der Triebfahrzeugführer – wie auch sonst – seine Fahrweise nach den Vorgaben (Fahrzeiten, Geschwindigkeiten) des Fahrplans einzurichten. Abschnitt 5.6 Satz 5 der Richtlinie bleibt unberührt.

Bei Zugfahrten, die keine Einmalfahrten oder Sperrfahrten (Abschnitt 5.3) sind, ist das Fahren mit eingeschränkter Streckenkenntnis nicht zulässig, da hierdurch der Grundsatz nach Abschnitt 1.2.1 unterlaufen würde.

### **2.3 Fahren ohne Streckenkenntnis**

Ohne Streckenkenntnis darf nur dann gefahren werden, wenn die in Abschnitt 6.1 genannten Gründe vorliegen, die Fahrt nicht von einer streckenkundigen Person begleitet werden kann und keiner der Ausschlussgründe gemäß Abschnitt 6.1 vorliegt.

In den in Abschnitt 6.1 Buchst. a) und b) genannten Fällen veranlasst der Betreiber der Schienenwege das Fahren ohne Streckenkenntnis. In den übrigen Fällen ist das Fahren ohne Streckenkenntnis in der Regel vom Eisenbahnverkehrsunternehmen anzuordnen.

Dringende Fälle gemäß Abschnitt 6.1 Buchstabe b) und c) können vorliegen bei

<sup>8</sup> Seit 12/2015 ist das Modul 408.1301 durch das Modul 408.3301 „Züge fahren; Fahren ohne streckenkundigen Mitarbeiter verboten; Auf Nebenbahnen höhere Geschwindigkeiten zugelassen“ ersetzt worden.

- Unfällen,
- Naturereignissen und
- Instandsetzungsmaßnahmen an Bahnanlagen, wenn sie unvorhersehbar und damit nicht planbar sind, z. B. bei Schienenbruch, Beschädigung der Oberleitung, Gleisverwerfung u. ä.

#### **2.4 Erwerb der Streckenkenntnis**

Die vor der Einführung der VDV-Schrift 755 im Jahre 2005 üblichen starren Regelungen mit einer fest vorgegebenen Zahl von Fahrten zum Erwerb der Streckenkenntnis (in der Regel 4 bis 6 Fahrten je Richtung) wurden nicht aufrecht erhalten, um den tatsächlichen Erfordernissen besser Rechnung tragen zu können.

Um einerseits die wirtschaftlichen Belange der Eisenbahnen zu berücksichtigen und andererseits die Sicherheit zu gewährleisten, legt das Personal einsetzender Eisenbahnunternehmen die Zahl der durchzuführenden Streckenkenntnisfahrten unter Berücksichtigung der Kenntnisse und Fertigkeiten des jeweiligen Triebfahrzeugführers sowie der Streckenverhältnisse selbst fest. Hierzu dient Anlage 1 der Richtlinie als Entscheidungshilfe.

Dem Triebfahrzeugführer sind in Vorbereitung der Streckenkenntnisfahrten betriebliche Unterlagen oder Merkblätter zum Selbststudium zur Verfügung zu stellen. Die Merkblätter sind auf der Grundlage der vom EIU zur Verfügung gestellten betrieblichen Unterlagen (siehe Anlage 3 der Richtlinie) vom EVU zu erstellen.

Nach wesentlichen Änderungen an Strecken ist ein Erwerb der Streckenkenntnis erforderlich. – Abschnitt 3.3 enthält eine abschließende Aufzählung, welche Änderungen an Strecken als wesentliche Änderung im Sinne der Streckenkenntnis gelten. – In diesen Fällen und bei der Inbetriebnahme neuer Strecken kann das Eisenbahnunternehmen entscheiden, ob der Erwerb der Streckenkenntnis allein durch Einsichtnahme in Merkblätter erworben werden darf.

Nach Erfüllung der Vorgaben zum Erwerb der Streckenkenntnis erklärt sich der Triebfahrzeugführer in eigener Verantwortung selbst für streckenkundig (Abschnitt 3.4). Dieses Verfahren wurde bereits vor der erstmaligen Veröffentlichung der VDV-Schrift 755 (2005) so praktiziert und gilt nach wie vor als bewährte Lösung.

#### **2.5 Erlöschen und Wiedererwerb der Streckenkenntnis**

Die Beurteilung, ob „einfache Betriebsverhältnisse“ (§ 48 Absatz 7 EBO) nach Absatz 4.1 Buchstabe b) vorliegen, richtet sich nach den Gegebenheiten des Einzelfalles. Das Eisenbahnunternehmen muss erforderlichenfalls nachweisen können, weshalb die einfachen Betriebsverhältnisse ein Abweichen von den Regelanforderungen rechtfertigen.

Als „einfache Betriebsverhältnisse“ gelten im Allgemeinen Einsätze von Triebfahrzeugführern

1. im Rangierdienst
2. auf Kleinlokomotiven
3. im signalmäßigen Zugfahrdienst mit
  - technischen Einwirkssystemen (insbesondere Zugbeeinflussung),
  - Zugfunkeinrichtung,

- kürzeren Einsätzen während heller Tageszeiten (nicht im Schichtdienst),
- relativ geringen Geschwindigkeiten und
- nur einem Zug oder sehr wenigen Zügen auf der Strecke.

Der S-Bahn-Fahrdienst erfüllt allerdings nicht generell die Kriterien der „einfachen Betriebsverhältnisse“.

Die Sicherheit muss in allen Fällen gewährleistet sein<sup>9</sup>.

## 2.6 Erwerb der eingeschränkten Streckenkenntnis

Bei diesem Verfahren erwirbt der Triebfahrzeugführer Streckenkenntnis ausschließlich durch Selbststudium anhand der ihm zur Verfügung gestellten Unterlagen. Eigenes Anschauen der Strecke im Rahmen von Streckenkenntnisfahrten ist hierbei nicht vorgesehen.

Der Triebfahrzeugführer erklärt sich nach Erfüllung der Vorgaben des Eisenbahnunternehmens in eigener Verantwortung selbst für eingeschränkt streckenkundig (Abschnitt 5.2).

**Nur zur Anwendung bei der DB Netz AG**

<sup>9</sup> EBA-Schreiben 34.21 Ae 0018 vom 25.09.2000 und Kommentar zur EBO, 5. Auflage 2006, § 48, Rn 16



---

## Impressum

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)  
Kamekestraße 37-39 · 50672 Köln  
T 0221 57979-0 · F 0221 57979-8000  
info@vdv.de · www.vdv.de

### **Ansprechpartner**

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

**Nur zur Anwendung bei der DB Netz AG**

---

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)  
Kamekestraße 37-39 · 50672 Köln  
T 0221 57979-0 · F 0221 57979-8000  
info@vdv.de · www.vdv.de

---

**Nur zur Anwendung bei der DB Netz AG**