

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Erläuterungen zu den Fahrplanangaben	408.2341A01 Seite 1

1 Allgemeines

In den Fahrplanangaben können die in den folgenden Abschnitten beschriebenen Inhalte enthalten sein. Die Regeln der nachfolgenden Abschnitte beschreiben bzw. erläutern die entsprechenden Fahrplanangaben des Buchfahrplans, z. B. als geschlossene Darstellung, Blattfahrplan, Geschwindigkeitsheft und Fahrzeitenheft sowie Ersatzfahrplan.

Hinweis:

Wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Fahrplanangaben in einer selbst erstellten Unterlage veröffentlicht, sind die Fahrplanangaben durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen erläutert.

2 Kopfangaben

Der Kopf des Fahrplans kann folgende Angaben enthalten:

- a) Bezeichnung des Streckenabschnitts.
- b) Zugnummer, bei Sperrfahrten mit dem Zusatz „Sperrfahrt“ oder „Sperrfahrt KI“ vor der Zugnummer.
- c) Baureihennummern der arbeitenden Triebfahrzeuge.
- d) Angaben zur Stufenschaltung bei Zügen, die mit Brennkrafttriebfahrzeugen befördert werden. Es bedeuten: SG = Schnellgang, LG = Langsamgang.
 1. Der Triebfahrzeugführer muss Reisezüge im Schnellgang fahren. Wenn er einen Reisezug ausnahmsweise im Langsamgang fahren muss, ist angegeben z. B. „von ... bis ... LG“.
 2. Wenn bei Güterzügen, die im Schnellgang gefahren werden, ein Klammervermerk für den Langsamgang angebracht ist, sind die im Fahrplan angegebenen zulässigen Geschwindigkeiten (Geschwindigkeitsspalte und Textspalte) und die Uhrzeiten (Ankunft- und Abfahrtspalten) auf den Schnellgang abgestimmt. Wenn der Fahrplan die Angabe „SG ... t GL (LG ... t GL)“ enthält, darf der Triebfahrzeugführer bei einer Überschreitung der für den Schnellgang angegebenen Grenzlast eine höhere Last im Langsamgang nur befördern, wenn die Betriebszentrale dies angeordnet hat.
- e) Zuggattung.
- f) Verkehrstage.
- g) Last (zulässiges Gewicht des Wagenzuges). Eine Grenzlast ist durch „GL“ hinter der Lastangabe gekennzeichnet.
- h) Bei Triebwagen kann die Zusammensetzung der Einheit angegeben sein, z. B. „Tfz 628.2 + 928.2“.
- i) Zulässige Länge des Zuges.
- j) Mindestbremsleistung.
- k) Bremsstellung R/P oder G; bei R + WB ist „WB“ angegeben.
- l) Größte zulässige Geschwindigkeit.

- m) Notbremsüberbrückung bei Reisezügen.
- n) Abschnittsweise Durchführung eines Zuges unter einer anderen Zugnummer (Doppelfahrplan).
- o) Hinweis auf zweite Fahrplandarstellung des Zuges.
- p) Maßgebende Geschwindigkeitshefte.
- q) „Mindestens 90 % der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein“, ggf. mit dem Zusatz „Bei einem Gewicht des Wagenzuges von mehr als 800 t müssen Brems Hundertstel ausgerechnet werden“.
- r) Streckenabschnitte, auf denen der Zug mit der angegebenen Last nachgeschoben werden muss.

3 Angaben in den Kilometrierungsspalten (Buchfahrplan Spalte 1 bzw. 3b)

- (1) Die Kilometrierungsspalte (Buchfahrplan Spalte 1) kann folgende Angaben enthalten:
 - a) Stellen der Geschwindigkeitswechsel für die in der Geschwindigkeitsspalte angegebenen Geschwindigkeiten,
 - b) Standorte der in der Textspalte genannten Vorsignale, allein stehenden Vorsignaltafeln, Hauptsignale mit Vorsignalfunktion, Signale Lf 6, Lf 4 (DV 301) oder Überwachungssignale mit einem um mehr als 5 % verkürzten Bremswegabstand.

Die Angaben zu a) oder b) sind durch weiße Schrift auf schwarzem Grund (invers) dargestellt, wenn die zugehörige Geschwindigkeitsangabe in der Geschwindigkeitsspalte oder Textspalte invers dargestellt ist.
- (2) Kilometrierungsspalte 1 kann in die Spalten 1a und 1b unterteilt sein. Angaben in Spalte 1b sind kursiv gedruckt.
 - Die Angaben in Spalte 1a gelten, wenn die Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech (GNT) des Triebfahrzeugs nicht wirksam ist.
 - Die Angaben in Spalte 1b gelten, wenn die Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech (GNT) des Triebfahrzeugs wirksam ist.
- (3) Die Kilometrierungsspalte (Buchfahrplan Spalte 3b) kann folgende Angaben enthalten:
 - a) Lage der Betriebsstellen.
 - b) Standorte der Signale nach Abschnitt 5 Absatz (2).
 - c) Lage eines Bahnübergangs, wenn der Triebfahrzeugführer den Zug vor dem Bahnübergang anhalten muss, weil das Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug den Bahnübergang planmäßig sichern müssen.
 - d) Lage der LZB-Bereichskennungswechsel.
 - e) Lage der Wechsel der Zugfunkbereiche.
 - f) Begrenzung der Sägelinien.
 - g) Beginn und Ende der in Textspalte dargestellten Tunnel.
 - h) durch „¥“ gekennzeichnete Stellen.

- i) Kilometrierungssprünge nach der Kilometrierung der Strecke. Kilometrierungssprünge werden, wo die fortlaufende Kilometrierung unterbrochen ist, mit Fehl- oder Überlängen wie nachstehend dargestellt. Die Fehllänge besteht nur rechnerisch, die Überlänge ist tatsächlich vorhanden. Im Beispiel beträgt der Abstand zwischen Kilometerzeichen 48,2 und 48,4 nicht 200 m, sondern 600 m (gerundet).

Beispiel													
Fehllänge:	Überlänge:												
<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr><td style="border: none;">82,9</td></tr> <tr><td style="border: none;">-----</td></tr> <tr><td style="border: none;">170,0</td></tr> </table>	82,9	-----	170,0	<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr><td style="border: none;">48,2</td></tr> <tr><td style="border: none;">-----</td></tr> <tr><td style="border: none;">48,2</td></tr> <tr><td style="border: none;">+ 0</td></tr> <tr><td style="border: none;">-----</td></tr> <tr><td style="border: none;">48,2</td></tr> <tr><td style="border: none;">+ 6</td></tr> <tr><td style="border: none;">-----</td></tr> <tr><td style="border: none;">48,4</td></tr> </table>	48,2	-----	48,2	+ 0	-----	48,2	+ 6	-----	48,4
82,9													

170,0													
48,2													

48,2													
+ 0													

48,2													
+ 6													

48,4													
	↓												

Eine Kilometerangabe in Klammern bezieht sich auf eine befahrene Strecke, deren Kilometrierungssprünge wegen der Kürze des befahrenen Abschnitts nicht dargestellt werden.

4 Angaben in der Geschwindigkeitsspalte (Buchfahrplan Spalte 2)

- (1) Die Geschwindigkeitsspalte enthält die zulässigen Geschwindigkeiten für die in der Kilometrierungsspalte angegebenen Abschnitte. Die zulässigen Geschwindigkeiten gelten für signalgeführte Züge. Für anzeigegeführte Züge gelten sie nur in folgenden Fällen:
 - wenn ein Befehl oder die La es anordnet,
 - wenn ETCS bei ETCS-Level 2 die Textmeldung „Aufnahme in FS“, „Entering FS“, „Aufnahme in OS“ oder „Entering OS“ anzeigt.
- (2) Wenn die zulässige Geschwindigkeit durch weiße Schrift auf schwarzem Grund (invers) dargestellt ist, wird sie nicht durch Signale angezeigt.
- (3) Die angegebene zulässige Geschwindigkeit gilt für das Regelgleis und für das Gegengleis. Wenn im Gegengleis eine andere Geschwindigkeit gilt, ist sie in Winkel darunter angegeben.

Beispiel				
z. B.	<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr><td style="border: none;">140</td></tr> <tr><td style="border: none;">-----</td></tr> <tr><td style="border: none;">< 120 ></td></tr> </table>	140	-----	< 120 >
140				

< 120 >				

Unterschiedliche Geschwindigkeitsangaben für das Regel- oder Gegengleis gelten auf Bahnhöfen bereits ab der Stelle, die in der Textspalte mit „¥“ oder „<¥>“ gekennzeichnet ist.

- (4) Eine niedrigere unter einer waagerechten Linie angegebene zulässige Geschwindigkeit gilt, wenn der Zug
 1. bei Bahnübergängen das Signal Lf 5 bzw. Lf 7, wo dieses nicht vorhanden ist, den Bahnübergang,

2. sonst die in der Kilometrierungsspalte angegebene Stelle mit der Spitze erreicht hat.
- (5) Eine höhere unter einer waagerechten Linie angegebene zulässige Geschwindigkeit gilt, wenn der Zug
1. bei einer durchgehenden Linie die in der Kilometrierungsspalte angegebene Stelle mit seiner gesamten Länge verlassen hat,
 2. bei einer gestrichelten Linie
 - die Straßenmitte des in der Textspalte bezeichneten Bahnübergangs oder
 - ohne Angabe eines Bahnübergangs die in Kilometrierungsspalte angegebene Stelle
- mit der Spitze erreicht hat.
- (6) Die Geschwindigkeitsspalte kann in die Spalten 2a und 2b unterteilt sein. Geschwindigkeitsangaben in Spalte 2b sind kursiv gedruckt.

Geschwindigkeitsangaben der Spalte 2a gelten, wenn die Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech (GNT) des Triebfahrzeugs nicht wirksam ist.

Geschwindigkeitsangaben in Spalte 2b gelten, wenn die Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech (GNT) des Triebfahrzeugs wirksam ist. Die Signale Lf 6 und Lf 7 gelten nicht.

5 Angaben in den Textspalten (Buchfahrplan Spalte 3a und Spalte 3c)

- (1) In der Textspalte (Buchfahrplan Spalte 3a) angegebene zulässige Geschwindigkeiten gelten für signalgeführte Züge. Für anzeigegeführte Züge gelten sie nur in folgenden Fällen:
- wenn ein Befehl oder die La es anordnet,
 - wenn ETCS bei ETCS-Level 2 die Textmeldung „Aufnahme in FS“, „Entering FS“, „Aufnahme in OS“ oder „Entering OS“ anzeigt.
- (2) Die Textspalte 3a kann folgende Angaben enthalten:
- a) Betriebsstellen, Hauptsignale, allein stehende Signale Ne 14, Sperrsignale am Gegengleis in Höhe eines Einfahrsignals, allein stehende Vorsignaltafeln am Gegengleis sowie allein stehende Signale Ne 1.
 - b) Signale am Gegengleis sind in Winkel gesetzt, z. B. „<Esig>“.

Eine Gruppe von Hauptsignalen mit der gleichen Verwendung (z. B. alle Ausfahrtsignale) ist durch das am durchgehenden Hauptgleis stehende Hauptsignal stellvertretend dargestellt. Wenn sich im durchgehenden Hauptgleis kein Hauptsignal befindet, sind die Hauptsignale der anderen Gleise in Klammern dargestellt.

Besetzte Blockstellen, die über Zugfunk, Betriebsart E erreichbar sind, sind durch „[ZF]“ hinter der Betriebsstellenangabe dargestellt.

- Hauptsignale, Vorsignale, Signale Lf 6 oder Lf 4 (DV 301), Überwachungssignale oder allein stehende Vorsignaltafeln, die sich auf eingleisigen Strecken, auf zweigleisigen Strecken am Regelgleis nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis, sondern links vom Gleis befinden.

den, sind durch das Zeichen „←“ im Anschluss an die Signalbezeichnung dargestellt, z. B. „Esig ←“, „Evsig ←“.

- Hauptsignale, Vorsignale, Signale Lf 6 oder Lf 4 (DV 301), Überwachungssignale, allein stehende Vorsignaltafeln oder Sperrsignale in Höhe eines Einfahrsignals, die sich auf zweigleisigen Strecken am Gegengleis nicht unmittelbar links neben oder über dem Gleis, sondern rechts vom Gleis befinden, sind durch „→“ im Anschluss an die Signalbezeichnung dargestellt, z. B. „<Sbk 131a →>“, „<Ls →>“, „<Ne 2 →>“.

- Hauptsignale im Bahnhof, die nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis angeordnet sind, sondern links vom Gleis befinden, sind wie folgt dargestellt:

Wenn alle Hauptsignale einer Gruppe abweichend stehen, ist „←“ im Anschluss an die Signalbezeichnung angegeben, z. B. „Zsig ←“.

Wenn nicht alle Hauptsignale einer Gruppe abweichend stehen und am durchgehenden Hauptgleis ein Hauptsignal vorhanden ist, sind Pfeil und Gleisbezeichnung in Klammern hinter der Signalbezeichnung angegeben, z. B. „Zsig (← Gl 1)“.

Wenn nicht alle Hauptsignale einer Gruppe abweichend stehen und am durchgehenden Hauptgleis kein Hauptsignal vorhanden ist, sind Signalbezeichnung, Pfeil und Gleisbezeichnung in Klammern gesetzt, z. B. „(Zsig ← Gl. 3)“.

Signale Lf 6 oder Lf 4 (DV 301) sind durch „Lf“ dargestellt, Überwachungssignale durch „Üs“. z. B. „<Lf ←>“, „Üs ←“.

Wenn bei einem Haupt- oder Sperrsignal keine Schachbretttafel aufgestellt ist, ist die Angabe „←“ bzw. „→“ durch „ohne Ne 4“ ergänzt und in Klammern gesetzt. Dies gilt nicht für selbsttätige Blocksignale.

c) Das Zeichen „┌“ bedeutet:

- Strecke endet am Haltepunkt oder
- Einfahrgleis ist
 - Stumpfgleis oder Gleis mit verkürztem Einfahrweg,
 - teilweise besetztes Gleis,
- Gleis, dessen Durchrutschweg nicht ausreichend ist.

d) Vorsignale, allein stehende Vorsignaltafeln, andere Signale mit Vorsignalfunktion, Signale Lf 6 oder Lf 4 (DV 301) oder Überwachungssignale, die in einem um mehr als 5 % verkürzten Bremswegabstand stehen, sind durch „∇“ dargestellt.

Wenn das Signal oder das „∇“ in Klammern gesetzt ist,

- steht das Signal nicht am durchgehenden Hauptgleis, z. B. „(Zvsig∇)“,
- ist das Signal am durchgehenden Hauptgleis nur bei bestimmten Betriebsverhältnissen in Betrieb oder
- besteht der um mehr als 5 % verkürzte Bremswegabstand nicht im durchgehenden Hauptgleis.

Bei Vorsignaltafeln ist „Ne 2“ vor „V“ gesetzt, bei Signalen Lf 6 oder Lf 4 (DV 301) „Lf“, bei Überwachungssignalen „Üs“.

- e) Eine Geschwindigkeitsbeschränkung in weißer Schrift auf schwarzem Grund (invers) hinter „EvsigV“, „ZvsigV“, „AvsigV“ oder „BkvsigV“ muss der Triebfahrzeugführer mit dem Zug am Vorsignal erreicht haben, wenn es „Halt erwarten“ zeigt.
- f) Wenn die zulässige Geschwindigkeit bei Fahrt auf Signal Hp 2 von 40 km/h abweicht und nicht durch Signal Zs 3 angezeigt wird, sind die Verwendungsart des Hauptsignals durch einen Buchstaben sowie die zulässige Geschwindigkeit angegeben. Es bedeuten: „E“ für Einfahrsignale, „Z“ für Zwischensignale, „A“ für Ausfahrtsignale, „Bk“ für Blocksignale von Abzweigstellen, z. B. „E 50“.
- g) Bahnhöfe ohne Ausfahrtsignal sind durch den Zusatz „ohne Asig“ dargestellt.
- h) Abzweig- oder Überleitstellen, deren Blocksignale nicht mit Signal Zs 6 ausgerüstet sind, sind mit der Angabe „ohne Zs 6“ dargestellt.

Bei Fahrt auf dem Regelgleis zeigt Signal Hp 1 und Zs 3, Signal Hp 2 oder Signal Ks 1 bzw. Ks 2 und Zs 3 die Fahrt ins Gegengleis an.

Bei Fahrt auf dem Gegengleis zeigt Signal Hp 1, Ks 1 oder Ks 2 die Weiterfahrt auf dem Gegengleis an.





- i) Eine
 - Fahrleitungsschutzstrecke ist durch „El 1“,
 - ständige Schwungfahrstelle durch „El 4“.



dargestellt. „El 1“ oder „El 4“ kann durch eine Geschwindigkeitsangabe ergänzt sein. In diesem Fall ist der gesamte Eintrag durch weiße Schrift auf schwarzem Grund (invers) dargestellt.

Eine Geschwindigkeitsangabe hinter „El 1“ oder „El 4“ muss der Triebfahrzeugführer eines elektrischen Triebfahrzeugs, bei dem mit dem Ausschalten die angerechnete dynamische Bremse unwirksam wird, beachten, wenn das Signal El 1 oder El 4 gezeigt wird. Der Triebfahrzeugführer muss die Angabe so lange beachten, bis er den Hauptschalter wieder eingeschaltet hat.
- j) Sägelinien stellen die maßgebende Neigung für das Sichern eines Zuges oder Zugteils mit Feststellbremsen dar. Es bedeuten:

Anzahl Sägelinien	Maßgebende Neigung
keine	0 ‰ bis 10 ‰
eine	mehr als 10 ‰ bis 20 ‰
zwei	mehr als 20 ‰

- k) LZB-Bereichskennungswechsel, an denen eine Aufnahme in die LZB möglich ist, sind durch „**LZB**“ dargestellt.
- l) Der Anfang und das Ende eines Streckenabschnitts, der mit Streckeneinrichtungen zur Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech-Züge ausgerüs-

tet ist, ist durch „“ oder „“ bzw. „“ oder „“ gekennzeichnet.

- m) Tunnel sind dargestellt durch den Namen des Tunnels und die Zeichen „“ und „“, die mit einem senkrechten Strich verbunden sein können.
- n) Wenn das Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug den Bahnübergang sichern müssen, ist in der Ankunftsspalte BÜ km „...“ und der Auftrag „Halt“ in Verbindung mit „Schranke“, „ET“, „AutomET“, „HET“, „AutomHET“ oder „Posten“ angegeben.

Der Triebfahrzeugführer muss den Zug vor dem Bahnübergang anhalten. Es bedeuten:

„Schranke“

Bedienen der Schranken; der Triebfahrzeugführer darf den Zug weiterfahren, wenn die Schranken geschlossen sind. Wenn die Schranken nicht geschlossen werden können, gelten die Regeln im Modul 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7).

„ET“

Bedienen der Einschalttaste; der Triebfahrzeugführer darf den Zug weiterfahren, wenn die Meldelampe blinkt. Wenn nach dem Bedienen der Einschalttaste die Meldelampe nicht blinkt, gelten die Regeln im Modul 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7).

„AutomET“

Der Triebfahrzeugführer muss mit dem Zug bis an das Schild „AutomatikET“ heranfahren. Der Triebfahrzeugführer darf mit dem Zug den Bahnübergang befahren, wenn nach dem Heranfahren ein weißes Licht leuchtet oder blinkt. Wenn kein weißes Licht leuchtet oder blinkt, gelten die Regeln im Modul 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7).

„HET“

Bedienen der Hilfseinschalttaste; Der Triebfahrzeugführer darf mit dem Zug den Bahnübergang befahren, wenn nach Bedienen der Hilfseinschalttaste eines der Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die Schrankenbäume gesenkt sind. Wenn die technische Sicherung nicht hergestellt ist, gelten die Regeln im Modul 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7).

„AutomHET“

Der Triebfahrzeugführer muss mit dem Zug bis an das Schild „AutomatikHET“ heranfahren. Der Triebfahrzeugführer darf mit dem Zug den Bahnübergang befahren, wenn nach dem Heranfahren eines der Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die Schrankenbäume gesenkt sind. Wenn die technische Sicherung nicht hergestellt ist, gelten die Regeln im Modul 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7).

„Posten“

Der Triebfahrzeugführer darf mit dem Zug mit Schrittgeschwindigkeit weiterfahren, wenn ein Posten den Bahnübergang gesichert und der Triebfahrzeugführer Wegebenutzer und Posten durch Signal Zp 1 gewarnt hat. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat und der Pos-

ten wieder aufgenommen ist, muss der Triebfahrzeugführer mit dem Zug den Bahnübergang schnellstens räumen.

Der Posten, der den Bahnübergang sichert, hat folgende Aufgaben: Er muss sich, mit der Brust oder dem Rücken dem Straßenverkehr zugewandt, gut sichtbar auf der Straße aufstellen und die Zeichen

„Anhalten“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes)





und anschließend









„Halt“ (seitliches Ausstrecken eines Armes oder beider Arme)

geben. Wenn der Posten den Straßenverkehr aus beiden Richtungen anhalten muss, muss er den Fahrer des zuerst angehaltenen Fahrzeugs zum weiteren Halten auffordern, ehe er sich der anderen Seite des Bahnübergangs zuwendet.

Der Posten muss die Zeichen bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter mit rotleuchtender Handleuchte nach beiden Straßenrichtungen geben. Für das Geben der Tageszeichen muss er - soweit vorhanden - eine rot-weiße Signalfahne benutzen.

Der Posten muss das „Halt“-Zeichen so lange geben, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat. Anschließend darf er den Bahnübergang verlassen.

- o) Wenn das Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug vor der Abfahrt Bahnübergangssicherungsanlagen bedienen müssen, ist hinter einer Betriebsstellenangabe „ET km, für BÜ km,“, z. B. „Adorf ET km 33,8 für BÜ km 34,205“ angegeben.
- p) Beginn oder Wechsel eines Zugfunk-Bereiches ist dargestellt durch Angabe von Betriebsart und ggf. Kanalnummer, z. B. "- ZF GSM-R -" oder „-ZF A 63-“, ggf. ergänzt durch die Zusätze „Sprechwunschtaste“ oder „Hörer F-Taste“. Das Ende der Zugfunkversorgung ist dargestellt mit „- ZF-Ende -“.
- q) „Betriebsbremsung“ ist an der Stelle dargestellt, an der der Triebfahrzeugführer bei Güterzügen eine Betriebsbremsung durchführen muss. Bei ungenügender Bremswirkung muss er sofort anhalten und eine volle Bremsprobe durchführen.
- r) Hauptsignale mit Richtungsanzeiger sind durch „Ri“ und einem Kennbuchstaben, z. B. „Zsig Ri F“ dargestellt. Die Angabe ist in Klammern, wenn nur ein Teil der Fahrwege am Richtungsanzeiger vorbeiführt, z. B. „Asig (Ri M)“.
- s) Das Ende des anschließenden Weichenbereiches bei Ausfahrt aus einem Bahnhof oder Fahrt auf einer Abzweigstelle ist durch „¥“ dargestellt. Bei Fahrwegen, die auf das Gegengleis führen, ist das Zeichen in Winkel eingrahmt: „<¥>“.
- t) Das Zeichen  mit Angabe der von der Infrastruktur vorgegebenen Oberstrombegrenzung, z. B.  600 A“
zusätzlichen Angaben, z. B.  900 A nur Gz“
- u) Das Zeichen „“ stellt das Ende der Elektrifizierung dar.

- v) Das Zeichen  stellt den Beginn eines Streckenabschnittes dar, an dem der Triebfahrzeugführer die Zugsammelschiene ausschalten muss, wenn die zentrale Energieversorgung von Reisezugwagen durch Diesellokomotive mit einer anderen Frequenz als 22 Hz oder 60 Hz betrieben wird.
- w) Das Zeichen  stellt das Ende eines Streckenabschnittes nach Unterabsatz v) dar. Der Triebfahrzeugführer darf die Zugsammelschiene wieder einschalten.
- x) Das Zeichen „“ hinter der Signalverwendungsart stellt ein allein stehendes Signal Ne 14 dar, z.B. „Esig  Großbrennbach“.
- y) Der Beginn eines Streckenabschnitts, der mit ETCS ausgerüstet ist, ist durch „“ dargestellt. Das Ende eines Streckenabschnitts, der mit ETCS ausgerüstet ist, ist durch „“ dargestellt.
- z) Ein ETCS-Levelwechsel durch „“ dargestellt.
- (3) Die Textspalte (Buchfahrplan Spalte 3c) kann folgende Angaben enthalten:
- a) Der Laufweg des Zuges ist angegeben durch
1. Anfangsbahnhof (Grenzbahnhof),
 2. Bahnhöfe und Haltepunkte mit Fahrplanhalt,
 3. Bahnhöfe ohne Ausfahrtsignal,
 4. Bahnübergänge, die das Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug planmäßig sichern müssen, mit den Angaben nach Absatz (2) n) und (2) o),
 5. weitere Bahnhöfe oder Abzweigstellen,
 6. Hinweise, wenn im Geschwindigkeitsheft mehrere Fahrmöglichkeiten aufgeführt sind,
 7. Endbahnhof (Grenzbahnhof).
- b) Verweise auf die Darstellung der Streckenabschnitte im Geschwindigkeitsheft mit
1. Nummer des Geschwindigkeitsheftes und Seitennummer, auf der die Darstellung für den jeweiligen Zug beginnt,
 2. den auf dem Streckenabschnitt erforderlichen Mindestbremshunderts-teln.
- c) Das Zeichen „“ bedeutet:
- Strecke endet am Haltepunkt oder
 - Einfahrgleis ist
 - Stumpfgleis oder Gleis mit verkürztem Einfahrweg,
 - teilweise besetztes Gleis,
 - Gleis, dessen Durchrutschweg nicht ausreichend ist.

- d) „VMZ...km/h“ steht an Stellen, an denen der Triebfahrzeugführer den Einstellwert VMZ ändern muss. Der Eintrag kann auf Bahnhöfen mit Triebfahrzeug- oder Führerraumwechsel wiederholt sein.

6 Angaben in den Geschwindigkeits-, Kilometrierungs- und Textspalten (Buchfahrplan Spalten 1 bis 3b)

Umleiten unter erleichterten Bedingungen

- (1) Die Angaben in den Spalten 1 bis 3b für Strecken, auf denen Züge unter erleichterten Bedingungen umgeleitet werden dürfen (alternative Fahrwege), sind vom Umleitbahnhof ab - getrennt durch Querstriche - quer über den Spaltenbau eingeschoben. Unter dem Querstrich ist zunächst die Umleitungsstrecke bezeichnet. Zusätzlich kann angegeben sein, wie über die Umleitung unterrichtet wird.

Hinweise:

- (2) Folgende Hinweise sind möglich:
- a) Wenn der Fahrplan nicht auf derselben Seite fortgesetzt wird, weist ein Hinweis vor einem Einschub auf die Weiterführung des Fahrplans hin, z. B. „Fortsetzung Seite 112“.
- b) Wenn ein Einschub für einen alternativen Fahrweg nicht auf derselben Seite beginnt, ist dort, wo sich der Fahrplan verzweigt, auf den Einschub hingewiesen, z. B. „über Gz-Strecke siehe Seite 116“.

7 Angaben in den Ankunfts- und Abfahrtsspalten (Buchfahrplan Spalten 4 und 5)

- (1) Im Spaltenkopf des Fahrzeitenheftes ist die Nummer des Zuges angegeben, für den die Spaltenangaben gelten. Bei Taktfahrplänen ist statt der Zugnummer die Nummer des Taktes angegeben.

Unter der jeweiligen Zugnummer sind für die in der Textspalte genannten Betriebsstellen in Spalte 4 Ankunfts- und in Spalte 5 Abfahrts- oder Durchfahrtszeiten angegeben.

Stundenzahlen sind nur bei der ersten und letzten Betriebsstelle auf jeder Seite und bei Stundenwechsel angegeben. Bei Taktfahrplänen enthalten die Spalten 4 oder 5 keine Stundenzahlen. Statt der Stundenzahl ist jeweils ein Punkt vor der Minutenzahl angegeben. Bei Nahverkehrszügen, die auf einer in der Textspalte aufgeführten Stelle nicht halten, ist in der Abfahrtsspalte ein senkrechter Strich aufgenommen.

- (2) Eine Zeitangabe in der Abfahrtsspalte (Spalte 5) ist
- a) Abfahrtszeit, und zwar auf dem Anfangsbahnhof oder nach einem Regelhalt, Bedarfshalt bzw. Betriebshalt,
- b) Durchfahrtszeit, wenn in der Ankunftsspalte nichts eingetragen ist.
- (3) Ein Eintrag in der Ankunftsspalte (Spalte 4) ordnet einen Fahrplanhalt an. Im Einzelnen gilt Folgendes:
- a) Eine Zeitangabe kennzeichnet die planmäßige Ankunftszeit eines Regelhaltes.
- b) „x“ kennzeichnet einen Bedarfshalt.
- c) „Halt“ in Verbindung mit der Angabe „BÜ km ...“ mit „Schranke“, „ET“, „AutomET“, „HET“, „AutomHET“ oder „Posten“ in Spalte 3a oder 3c kennzeichnet einen Halt zum Sichern eines Bahnübergangs.

- d) „+“ vor der Ankunftszeit kennzeichnet einen Betriebshalt.
- e) Bei Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal ist bei planmäßig durchfahrenden Zügen statt einer Ankunftszeit „H“ oder „U“ eingetragen.
 - 1. „H“ bedeutet: Der Triebfahrzeugführer muss mit dem Zug am gewöhnlichen Halteplatz halten. Der Triebfahrzeugführer darf ohne Halt durchfahren, wenn er Signal Zp 9 als Durchfahrauftrag erhalten hat oder durch Befehl 14 beauftragt wurde, auf diesem Bahnhof ohne Durchfahrauftrag durchzufahren.
 - 2. „U“ bedeutet: Der Triebfahrzeugführer darf mit dem Zug ohne Halt durchfahren.
- f) Im Ersatzfahrplan sind in den Spalten 4a bis 4d die Fahrzeiten der Züge vom Streckenbeginn bis zur jeweiligen Betriebsstelle angegeben.
- g) „N“ kennzeichnet einen nicht veröffentlichten Halt.
- h) „A“ bedeutet Halt nur zum Aussteigen von Reisenden, Zug darf vor der planmäßigen Abfahrtszeit abfahren.
- i) „Z“ bedeutet Halt nur zum Zusteigen von Reisenden.

8 Angaben in den Geschwindigkeits-, Kilometrierungs-, Text-, Ankunfts- und Abfahrtsspalten

- (1) Hinweiszeichen „*“, „*1“ oder „*2“ usw. weisen auf eine Fußnote hin,
Hinweis: Fußnoten sind nur in den Text-, Ankunfts- und Abfahrtsspalten möglich.
- (2) Fußnoten am unteren Rand geben
 - a) Fortsetzungshinweise,
 - b) Anweisungen z. B. über Umleitungen unter erleichterten Bedingungen, für Überleitstellen, zum Sichern von Bahnübergängen durch Zugpersonal, zum Vereinigen von Zügen oder zum Sperren der Wirbelstrombremse.
 - c) Wenn die Fußnoten folgende Abkürzungen verwendet werden, bedeuten diese:
 - R-Weg - Regelweg.
 - A-Weg - Alternativer Fahrweg/Umleitung unter erleichterten Bedingungen.

9 Musterdarstellungen

Geschwindigkeitsheft (GeH)			
Strecke Heidenau - Norburg			
100 km/h		Mbr 72 R/P	
1	2	3a	3b
	100	- ZF A 63 - Heidenau	105,5
		Asig	104,9
		¥	104,6
		<¥>	104,6
102,2		Sbk 4	102,2
	95		
		Edelsdorf Hp	99,9
95,7		Bksig Bk 60	95,7
	100		
		Abzw Arensberg	
		¥	95,4
		<¥>	95,3
		Sbk 6	91,9
84,2		Esig E 60	84,2
	80		
		Mittelstadt	83,2
		- ZF GSM-R -	0,0
		Asig A60	0,3
		¥	0,6
		<¥>	0,7
		Bksig	3,4
		Bk Angersb Hp	
5,6		Evsig ▽, 75 km/h	
		Esig	6,4
		Neuhof	6,8
		Asig	7,5
		¥	7,6
		<¥>	7,6
9,2			
	60		
9,3		Üs ▽	
	70		
9,8		- ZF Ende -	9,8

Fahrzeitenheft (FzH)

69361,69363 TEC

Ab Adorf

Tfz 155 800 t 620 m Mbr 70 R/P

Ab Langmoor

Tfz 120 500 t 620 m Mbr 102 R/P

120 km/h

GeH 4374 S. 123

3c	4/5		4/5	
Betriebsstelle, Hinweis auf GeH und Mbr	69361		69363	
	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.
Adorf		07.55		13.55
Abzw Tessin		08.01		14.01
Schönhausen	+ 08.12	22		12
Langmoor	28	56	14.18	46
VMZ 120 km/h				
GeH 4983 S.126				
Mbr 103 Sp. 2b				
Hörsel	09.00	9.37	50	15.35
Carolafels		44		42
Neben		51		50
Mühlbach	58		15.57	

Geschlossene Darstellung					
Adorf - Hörsel					
69361		TEC			
11.12.16 - 9.12.17					
Tfz 218 LG+218 LG		1500 t	632 m	Mbr 70 G	
ab Langmoor: Mo-Fr					
Tfz 218 SG		500 t	616 m	Mbr 46 G	
100 km/h					
1	2	3a	3b	4	5
	90	- ZF GSM-R -	0,0		
		Adorf			7.55
		⊙ 600A			
		Asig	0,3		
		¥, (¥)	0,9		
		Bksig	5,5		
		Bk Grün			7.58
		El 1, (El 1)	7,5		
9,2		Bkvsig ∇			
	60 (90)				
		Bksig Ri S	9,7		
10,2		Abzw Tessin	10,2		8.01
10,2	100		10,2		
		¥	10,7		
12,8					
	80				
13,0		Bkvsig ∇			
	100				
		Bksig	13,7		
		Bk Heide	13,8		05
		Esig	19,2		
		Schönhausen	20,0 +	8.12	8.22
		Asig	20,3		
		¥, (¥)	20,8		
		Esig	23,6		
		Langmoor ¹⁾	24,4	28	8.56
24,6		Asig	24,6		
	80				
		¥, (¥)	25,2		
			26,0		
28,1		Üs ∇			
		Esig	32,5		
		Hörsel	33,3	9.00	
¹⁾ Änderung der Zugcharakteristik					

Ersatzfahrplan

Fahrplan vom **13.12.15 - 11.12.16**
 Buchfahrplan gültig ab **13.12.15**

Strecke 300101 Duisburg-Wedau - Troisdorf

Mbr für 110 km/h = 85 R/P
 für 120 km/h = 103 R/P
 für 140 km/h = 141 R/P
 für 160 km/h = 185 R/P

1	2a	2b	2c	2d	3a	3b	4a	4b	4c	4d
	110	120	140	160	Betriebsstelle	Lage in km	110	120	140	160
	km/h							km/h		
ab km	km/h	km/h	km/h	km/h			Min	Min	Min	Min
-0,0	60	60	60	60	Pz-Strecke - ZF GSM-R - - Pz-Strecke - Bft Du-Wedau Ⓢ 600A Bft Du-Wedau Pbf Zvsig ∇, Zsig Zsig Bft Du-Wedau Bissingheim Einmündung auf Regelweg	0,6 0,6 0,3 -0,0 -0,6 -0,6				
	100	100	100	100	- ZF GSM-R - Bft Du-Wedau ¹⁾ Ⓢ 600A Zsig Bft Du-Wedau Bissingheim	5,3 6,5 6,6				

Blattfahrplan

Blattfahrplan für 13.12.2009

Fahrplan vom **13.12.09 - 11.12.10**
 Buchfahrplan gültig ab **13.12.09**

Leipzig Hbf - Dresden Hbf

17443 RE-D

13.12.09 - 11.12.10 Mo-Sa(S) (außer 17.11.10)

Tfz 143 230 t Mbr 100 R/P

120 km/h

1	2	3a	3b	4	5
	60	- ZF GSM-R - - Ferngleis - Bft Leipzig Hbf ● 780A ,Gz: 600 A	-0,1		
0,2		Zvsg ∇, Zsig	0,2		
1,0		Zsig Ri E,	1,0		4.58
	90	ins Gegengl Asig Bft L-Volkmarsdf (Ψ) Asig	1,3 1,5 2,3		5.00
2,6	70				
2,7	120	Ψ (Bksig)	2,7		
		Sellerhausen Hp	3,1 3,2 3,4		02
		Sbk 5121	3,4		5.02

gedruckt: 5.10.09

Zugnummer: 17443

Seite 1

