

DB Netz AG | I.NBB 42
Adam-Riese-Straße 11-13 | 60327

Gemäß Verteiler
Ril 408.21 - 27

DB Netz AG
Verfahren und Grundlagen konventioneller
und digitaler Bahnbetrieb
I.NBB 42
Adam-Riese-Straße 11-13
60327 Frankfurt (Main)

Herr Julian Huth
julian.huth@deutschebahn.com
www.dbnetze.com/fahrweg
+49160 90772136

408 Ausnahme 248 gültig ab 01.01.2024
Zeichen: I.NBB 42 JH

13.12.2023

Aktualisierte + neue Regeln für Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - PZB (Arbeitstitel Ausnahme 248) zu den Richtlinien 408.2531 und 408.2651

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei geben wir Ihnen neue Regeln für Richtlinie „408.2651 Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - PZB“ und Richtlinie „408.2531 Züge fahren; Unzulässiges Vorbeifahren an Haltsignalen, LZB-Halt, ETCS-Halt oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war; Wechsel in ETCS-Betriebsart TR“ bekannt. Die Änderungen wurden im Rahmen des Stellungnahmeverfahrens zur Aktualisierung 05 der Richtlinie 408.21-27 behandelt und werden vorab als Ausnahme 248 in Kraft gesetzt. Mit der Inkraftsetzung der Aktualisierung 05 zum 15.12.2024 werden diese in die Richtlinien übernommen.

Folgende Richtlinien wurden geändert:

408.2531

408.2651

Geltungsbereich

Die Regeln gelten verbindlich und ausschließlich für folgende Betriebsstellen und Streckenabschnitte:

1. Strecke 5832 Passau Gbf - Bf Eggenfelden
2. Strecke 6606 Ottendorf-Okrilla Süd - Ottendorf-Okrilla Nord
3. Strecke 6935 Neustadt-Glewe - Parchim
4. Strecke 5452 Griesen (Obb) - Grenze DB/ÖBB (Ehrwald)

DB Netz AG | Sitz: Frankfurt am Main | Registergericht: Frankfurt am Main
HRB 50 879 | USt-IdNr.: DE199 861 757 | Vorsitz des Aufsichtsrats: Berthold Huber
Vorstand: Dr. Philipp Nagl (Vorsitz), Jens Bergmann, Ingrid Felipe, Dr. Christian Gruß, Heike Junge-Latz, Heinz Sigmund



5. Strecke 6726 Freyburg (Unstrut) – Karsdorf
6. Strecke 6711 Weimar – Weimar Berkaer Bf
7. Strecke 6302 Hohenebra – Wasserthaleben
8. Strecke 6269 Elsterberg – Barthmühle
9. Strecke 6270 Bad Brambach – Grenze DB/SŽDC (Voitanov)
10. Strecke 6588 Großschönau – Grenze DB/SŽDC (Varnsdorf)
11. Strecke 6269 Wünschendorf – Elsterberg
12. Strecke 3941 Wabern – Fritzlar
13. Strecke 6831 Eilenburg Ost – Eilenburg
14. Strecke 6845 Falkenberg unt Bf – Falkenberg ob Bf (W 519 – W 415)
15. Strecke 6623 (Vejprty) Grenze SŽDC/DB – Annaberg-Buchholz Süd
16. Strecke 6624 Annaberg-Buchholz Süd – Schwarzenberg (Erzgeb)
17. Strecke 6626 (Potůčky) Grenze DB/SŽDC – Johannegeorgenstad
18. Strecke 1151 Lüneburg – Dannenberg Ost
19. Strecke 6759 Templin – Joachimsthal
20. Strecke 3212 Bouzonville – Hemmersdorf
21. Strecke 9422 Ettlingen West – Ettlingen Stadt
22. Strecke 1201 Niebüll – Tønder
23. Strecke 6311 Veilsdorf – Eisfeld
24. Strecke 6683 Lobenstein – Blankenstein

Erläuterungen

Allgemein

In den Richtlinien sind Zeilen mit Textänderungen am Rand durch „*“ gekennzeichnet.

Wenn in einer Richtlinie ein Verweis auf eine andere Richtlinie enthalten ist, wird diesem Verweis „Richtlinie“ oder „Ril“ vorangestellt.

408.2531; Unzulässiges Vorbeifahren an Haltsignalen, LZB-Halt, ETCS-Halt oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war; Wechsel in ETCS-Betriebsart TR

Im neuen Absatz (1) n) wurde neu der Anwendungsfall PZB-Zwangsbremung an einem Orientierungszeichen „PZB 2000 Hz“ aufgenommen.

408.2651 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - PZB

In der Richtlinie wird einheitlich der Begriff „PZB-Zwangsbremung“ verwendet.
Im Abschnitt 3 Absatz (1) a) wurde neu der Anwendungsfall PZB-Zwangsbremung an einem Orientierungszeichen „PZB 2000 Hz“ aufgenommen.

Das Orientierungszeichen „PZB 2000 Hz“ kommt bei der technischen Unterstützung Zugmeldebetrieb (TU-ZMB) zur Anwendung. Der Einbauort des 2000 Hz-Gleismagneten ist mit dem Orientierungszeichen „PZB 2000 Hz“ gekennzeichnet, wenn sich der Gleismagnet nicht am Standort eines Hauptsignals befindet. Die Zustimmung zur Weiterfahrt erteilt der Fahrdienstleiter mit Befehl 2.

Anlagen zu diesem Dokument

- Ril 408.2531, gültig ab 01.01.2024
- Ril 408.2651, gültig ab 01.01.2024

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

i. V.

Dirk Menne

i. A.

Julian Huth

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Unzulässiges Vorbeifahren an Haltsignalen, LZB-Halt, ETCS-Halt oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war; Wechsel in ETCS-Betriebsart TR	408.2531 Seite 1

- (1) Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen:
 - a) Unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal,
 - b) Vorbeifahrt an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten gewesen wäre,
 - c) PZB-Zwangsbremmung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt,
 - d) PZB-Zwangsbremmung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt,
 - e) PZB-Zwangsbremmung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt,
 - f) PZB-Zwangsbremmung an einem Sperrsignal, das Kennlicht zeigt,
 - g) Unzulässige Vorbeifahrt an einem LZB-Halt,
 - h) Unzulässige Vorbeifahrt an einem LZB-Nothalt,
 - i) Unzulässige Vorbeifahrt an einem ETCS-Halt,
 - j) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR,
 - k) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR und Textmeldung „ETCS-Streckenausrüstung nicht kompatibel“,
 - l) Zwangsbremmung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt,
 - m) Zwangsbremmung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt,
 - * n) PZB-Zwangsbremmung an einem Orientierungszeichen „PZB 2000 Hz“.
- (2) Für die Weiterfahrt erteilt der Fahrdienstleiter Befehl 2. Wenn der Zug zurücksetzen muss, gelten die Regeln in 408.2572.
- (3) Bei Fahrt in ETCS-Level 0 oder mit gestörter PZB-Fahrzeugeinrichtung gilt Folgendes: Wenn der Triebfahrzeugführer nach einem angekündigten Wechsel nach ETCS-Level 2 unzulässig an einem Halt zeigenden Signal vorbeigefahren ist und kein Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR stattgefunden hat, muss er nach Erhalt des Befehles 2 Override EOA bedienen. Dies gilt auch, wenn nach der unzulässigen Vorbeifahrt der Wechsel nach ETCS-Level 2 stattgefunden hat.
- (4) Wenn auf dem ETCS-Fahrzeuggestät nach einer unzulässigen Vorbeifahrt an einem haltzeigenden Grenzsignal in Richtung auf eine Strecke mit ETCS-Level 2 nach der Bestätigung der ETCS-Betriebsart TR der ETCS-Level NTC PZB/LZB angezeigt wird, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter verständigen. Der Fahrdienstleiter erteilt dem Triebfahrzeugführer für die Weiterfahrt Befehl 2 und 10.1.
- (5) Wenn auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 auf dem ETCS-Fahrzeuggestät beim Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR die Textmeldung „Streckenausrüstung nicht kompatibel“ angezeigt wird, gilt Folgendes:
 - a) Der Triebfahrzeugführer muss nach den Regeln seines Eisenbahn-Verkehrsunternehmens ein Ersatztriebfahrzeug anfordern.

- b) Wenn der Triebfahrzeugführer ohne Ersatztriebfahrzeug mit dem Zug weiterfahren muss, erhält er zusätzlich zum Befehl 2 nach Absatz (2) vom Fahrdienstleiter einen Befehl 10 zur Weiterfahrt als signalgeführter Zug und Befehl 10.1.
- c) Vor der Weiterfahrt gilt Folgendes:
- Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale muss der Triebfahrzeugführer ETCS-Betriebsart IS wählen.
 - Auf Strecken mit ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen muss der Triebfahrzeugführer möglichst ETCS-Level NTC PZB/LZB wählen, wenn dies nicht möglich ist, muss er ETCS-Level 0 wählen, und wenn dies ebenfalls nicht möglich ist, ETCS-Betriebsart IS.
- d) Bei der Weiterfahrt gilt Folgendes:
- Auf der Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale darf der Zug mit der für signalgeführte Züge zulässigen Geschwindigkeit, höchstens mit 40 km/h fahren. Dabei muss der Triebfahrzeugführer so vorsichtig fahren, dass er vor Signalen Ne 14 anhalten kann. An Signalen Ne 14 darf der Triebfahrzeugführer nur auf Befehl vorbeifahren.
 - Mit wirksamer PZB darf der Zug auf Strecken mit Hauptsignalen mit der für signalgeführte Züge zulässigen Geschwindigkeit fahren.
 - Ohne wirksame PZB darf der Zug auf Strecken mit Hauptsignalen mit der für signalgeführte Züge zulässigen Geschwindigkeit, höchstens mit 50 km/h fahren.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - PZB	408.2651 Seite 1

1 PZB-Streckeneinrichtung gestört

Wenn der Triebfahrzeugführer eine Störung an einer PZB-Streckeneinrichtung feststellt oder vermutet, muss er dies dem Fahrdienstleiter melden. Er muss - soweit er dies feststellen kann - Folgendes angeben:

- das Signal, an dem sich die gestörte Einrichtung befindet oder die Lage der gestörten Einrichtung,
- den Bahnübergang, vor dem sich die gestörte Einrichtung befindet,
- ob die PZB-Streckeneinrichtung ständig wirksam oder unwirksam ist,
- ob ein 500 Hz-, 1000 Hz- oder 2000 Hz-Gleismagnet gestört ist.

Bei gestörten PZB-Streckeneinrichtungen an Langsamfahrstellen muss der Triebfahrzeugführer gemeinsam mit dem Fahrdienstleiter feststellen, ob sich zwischen dem Signal Lf 1, Lf 4 (DV 301) oder Lf 6 und dem Signal Lf 2, Lf 5 (DV301) oder Lf 7 ein Hauptsignal befindet.

2 PZB-Fahrzeugeinrichtung gestört

Eine Störung an der PZB-Fahrzeugeinrichtung muss der Triebfahrzeugführer der Betriebszentrale melden. Ein signalgeführter Zug darf mit 50 km/h weiterfahren.

3 PZB-Zwangsbremmung

- (1) Wenn ein Zug infolge einer PZB-Zwangsbremmung zum Halten gekommen ist, **Grundsatz** muss der Triebfahrzeugführer sofort den Fahrdienstleiter verständigen. Der Triebfahrzeugführer muss gemeinsam mit dem Fahrdienstleiter feststellen, wo die PZB-Zwangsbremmung eingetreten ist.
- * a) Wenn die PZB-Zwangsbremmung an
 - einem Hauptsignal,
 - * - einem Sperrsignal,
 - * - einem Signal Ne 1 oder
 - * - einem Orientierungszeichen „PZB 2000 Hz“
 - * eingetreten ist, gelten die Regeln in Ril 408.2531. Dies gilt auch, wenn es sich nicht eindeutig feststellen lässt.
 - b) Wenn die PZB-Zwangsbremmung an einem Orientierungszeichen „PZB BÜ“ eingetreten ist, erteilt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Weisung zur Sicherung des Bahnübergangs. Danach darf der Triebfahrzeugführer mit mündlicher Zustimmung des Fahrdienstleiters weiterfahren.
 - * c) Wenn die PZB-Zwangsbremmung an einer anderen als der in den Unterabsätzen a) oder b) genannten Stelle eingetreten ist, darf der Triebfahrzeugführer mit mündlicher Zustimmung des Fahrdienstleiters weiterfahren.

- Verständigung nicht möglich** (2) Wenn der Triebfahrzeugführer nach dem Anhalten den Fahrdienstleiter nicht verständigen kann, gilt Folgendes:
- a) Wenn eine PZB-Zwangsbremung den Zug auf der freien Strecke angehalten hat, darf der Triebfahrzeugführer in einem Fall nach Absatz (1) c) auf Sicht weiterfahren, bis er den Fahrdienstleiter verständigen kann, höchstens bis zum nächsten Hauptsignal.
 - b) Für die Weiterfahrt nach PZB-Zwangsbremung an einem Lichtsignal mit weiß-gelb-weiß-gelb-weißem Mastschild gelten die Regeln in Ril 408.2455 * Abschnitt 2 Absatz (3).
- (3) Im Streckenbuch können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.

