

# NTR für ETCS Baseline<sup>1</sup> 2 und 3

Nr.	Titel	Anforderungstext	CR <sup>2</sup>	Baseline <sup>1</sup>			Status <sup>5</sup>
				2	3 MR1	3 R2	
1	Netzzugangstests	Mit der erfolgreichen Durchführung der streckenbezogenen Netzzugangstests – gemäß des jeweiligen ESC-Typs der Strecke – wird nachgewiesen, dass das Fahrzeug mit dem getesteten TSI-konformen ETCS-Fahrzeuggerät korrekt mit der auf dieser Strecke installierten ETCS-Streckenausrüstung zusammenarbeitet. <u>Hinweis:</u> Der NTR gilt als erfüllt, wenn der streckenbezogene Nachweis für den jeweiligen ESC-Typ im Rahmen des Fahrzeugzulassungsprozesses der ERA durch eine benannte Stelle bestätigt wurde.	-	x	x	x	N
2	LRBG-Interpretation beim ETCS-Startlauf (SoM)	Unterschiedliche Interpretationen des LRBG-Status „unknown“ beim ETCS-Startlauf (SoM) durch das RBC und das ETCS-Fahrzeuggerät müssen vermieden werden.	958	x	--	--	N
3	Anforderungen aus Teil-LH 4 Anhang 3 STM	Die Class-B Systeme müssen die Anforderungen der DB Netz AG aus dem veröffentlichten Dokument „Teil-LH 4 Anhang 3 STM“ erfüllen.	-	x	x	x	N
4	Liste der implementierten Level/Class-B Systeme (Default-List)	Der Tf darf nur die im Fahrzeug tatsächlich implementierten Level/Class-B Systeme manuell auswählen können, wenn keine „Prioritätsliste“ (table of priority) vorhanden ist.	1194	x	x	x	N
5	(gelöscht, da in NTR 3 enthalten)						
6	(gelöscht, da in NTR 3 enthalten)						
7	Bremskurven	Die Bremskurvenfunktionalität der Baseline 3 ist gemäß CR 595 und den anderen CR aus dem ERA-Leitfaden „Implementierung der Bremskurvenfunktionalität in Baseline 2“ (ERA_ERTMS_040022) fahrzeugseitig umzusetzen.	595 <sup>4</sup>	x	--	--	N

\*  
\*  
\*  
\*

# NTR für ETCS Baseline<sup>1</sup> 2 und 3

Nr.	Titel	Anforderungstext	CR <sup>2</sup>	Baseline <sup>1</sup>			Status <sup>5</sup>
				2	3 MR1	3 R2	
8	KMS mit mehr als einem Schlüssel	Das ETCS-Fahrzeuggerät muss mehrere Schlüssel verwalten können.	749	x	--	--	N
9	GSM-R-ETCS-Funkmodule (EDOR)	Eine unterbrechungsfreie Kommunikation muss auch bei einem RBC-RBC-Übergang gewährleistet sein, d. h. die ERTMS / ETCS-Fahrzeugausrüstung muss in der Lage sein, gleichzeitig Funkverbindungen mit mindestens zwei verschiedenen RBC herzustellen und zu betreiben.	1184	x	x	--	A
10	Unzulässiges Löschen angekündigter Levelwechsel	Das ETCS-Fahrzeuggerät darf einen mittels Paket 41 angekündigten Levelwechsel nicht durch einen mittels Paket 46 kommandierten bedingten Levelwechsel löschen.	800	x	--	--	N
11	Anforderungen an die GSM-R-ETCS-Funkmodule (EDOR)	Die GSM-R-ETCS-Funkmodule (EDOR), die nicht die „GSM-R Baseline 1“ entsprechend der Verordnung (EU) 2016/919 zur TSI ZZS erfüllen, müssen die ETSI-Spezifikation TS 102 933-1 für EDOR-Geräte erfüllen.	-	x	x	x	A
12	(absichtlich gelöscht)						
13	(absichtlich gelöscht)						
14	Anforderung an die ETCS-Zugart (train category)	Züge, die unter Level 2 anzeigegeführt fahren, müssen mindestens der ETCS-Zugart (train category) PASS3, FP3 oder FG3 entsprechen. <i>Hinweis:</i> <i>Jedes einzelne Fahrzeug des Zuges muss entsprechend der gewählten ETCS-Zugart für einen Überhöhungsfehlbetrag von bis zu 150 mm (PASS3) bzw. von bis zu 130 mm (FP3, FG3) geeignet sein.</i> <i>Dies gilt auch für Fahrzeuge mit Neigetchnik, wenn diese gestört oder abgeschaltet ist.</i>	-	x	x	x	A

\*  
\*  
\*  
\*

Nr.	Titel	Anforderungstext	CR <sup>2</sup>	Baseline <sup>1</sup>			Status <sup>5</sup>
				2	3 MR1	3 R2	
15	Anforderungen an Fahrzeuge mit Neigetechnik	<p>1. Anforderungen an die Auswahl der ETCS-Zugart (train category):</p> <p>a) Es ist zu verhindern, dass der Tf in einem Fahrzeug mit Neigetechnik die falsche ETCS-Zugart für Neigetechnik mit einem zu hohen Wert für den Überhöhungsfehlbetrag auswählen kann.</p> <p>b) Wenn die Neigetechnik nicht betriebsbereit ist, ist die Auswahl der ETCS-Zugart für Neigetechnik zu verhindern.</p> <p>2. Anforderung an die Verwendung der Neigetechnik:</p> <p>a) Bei Ausfall der Funktionsfähigkeit der Neigetechnik während der Fahrt oder im Stillstand muss die weitere Verwendung der Geschwindigkeitsprofile für bogenschnelles Fahren verhindert werden.</p> <p><i>Hinweis:</i> Sofern das ETCS-Fahrzeuggerät dies unterstützt, soll die Meldung an das ETCS-Fahrzeuggerät erfolgen und dort zu einer sicheren Reaktion gemäß SRS 5.17 führen.</p>	-	--	x	x	A
16	RAMS-Anforderungen an das ETCS-Fahrzeuggerät	Die ETCS-Fahrzeugeinrichtung von Fahrzeugen, die auf Strecken mit Level 2 ohne Hauptsignale (Strecken ohne PZB-Ausrüstung) fahren, muss einen MTBF-Wert von 23.000 Stunden erfüllen.	-	x	x	x	A
17	Verarbeiten von richtungsbezogenen Informationen aus Balisengruppen, die als ungelinkt markiert sind	Das ETCS-Fahrzeuggerät muss Richtungsinformationen von Balisengruppen, die als ungelinkt markiert sind, auch dann verarbeiten, wenn die Position des Fahrzeuges nicht bekannt ist.	1313	--	x	x	A
18	Bremsvermögen von Gamma-Zügen auf Level 1 LS Stecken	Gamma-Züge müssen die Anforderungen der DB Netz AG aus dem veröffentlichten Dokument „Bremsleistung Gamma-Züge unter ETCS L1LS“ erfüllen.	-	--	x	x	A

\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*

# NTR für ETCS Baseline<sup>1</sup> 2 und 3

Nr.	Titel	Anforderungstext	CR <sup>2</sup>	Baseline <sup>1</sup>			Status <sup>5</sup>
				2	3 MR1	3 R2	
19	Zurücksetzen des Vertrauensintervalls ohne Linking-Information	Die Anforderungen des Subsets 026, Abschnitte 3.6.4.2, 3.6.4.3 b), 3.6.4.7.1 und 3.6.4.7.2 aus CR 782 dürfen nicht wie beschrieben im ETCS-Fahrzeuggerät implementiert sein. Stattdessen muss das Zurücksetzen des Vertrauensintervalls für als ungelinkt markierte Balisengruppen, als auch für als gelinkt markierte Balisengruppen, falls auf dem Fahrzeug keine Linking-Information verfügbar ist, auf sichere und die Streckenleistungsfähigkeit nicht beeinträchtigende Art und Weise geschehen.	1370	x	x	x	A
20	(absichtlich gelöscht)						
21	Anforderungen an Fahrzeuge mit Cold Movement Detector (CMD)	Das ETCS-Fahrzeuggerät muss die entsprechende Information eines CMD, dass ein Fahrzeug in der ETCS-Betriebsart NP bewegt worden ist, so lange speichern, bis die Zugposition auf andere Weise als durch einen CMD validiert worden ist.	1301	--	x	x	A

\*  
\*  
\*

# NTR für ETCS Baseline<sup>1</sup> 2 und 3

## Legende:

- <sup>1</sup>: In der Verordnung (EU) 2016/919 zur TSI ZZS sind die folgenden Baselines aufgeführt und als Beispiel ist jeweils die Version für Subset 026 genannt:
  - ETCS Baseline 2 und GSM-R Baseline 1: „2.3.0d“ (= Subset 026 Version 2.3.0 mit Subset 108 Version 1.2.0)
  - ETCS Baseline 3 Maintenance Release 1 (MR1) und GSM-R Baseline 1: „3.4.0“
  - ETCS Baseline 3 Release 2 (R2) und GSM-R Baseline 1: „3.6.0“
- <sup>2</sup>: CR = „Change Request“, aus der ERA CR Datenbank (CR enthält ggf. weitere Punkte, die nicht den NTR betreffen)
- <sup>3</sup>: CR-Klassifizierung nach Subset 108 Version 1.2.0: „not classified“ (inoffiziell auch als „designer choice“ (dc) bezeichnet)
- <sup>4</sup>: CR-Klassifizierung nach Subset 108 Version 1.2.0: „not applicable“ (beyond 2.3.0)
- <sup>5</sup>: E (Entwurf der NTR-Spiegelgruppe (DB Netz intern)), A (Abgestimmt mit dem deutschen Bahnsektor), N (Notifiziert von der ERA)
- : Für den NTR gibt es keinen entsprechenden CR
- x: NTR ist in dieser Baseline umzusetzen, da eine entsprechende Anforderung in der Spezifikation fehlt
- : NTR ist für diese Baseline nicht relevant, da eine entsprechende Anforderung in der Spezifikation enthalten ist