



Richtlinie

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	42002 Seite I

Das vorliegende Regelwerk ist urheberrechtlich geschützt. Der DB Netz AG steht an diesem Regelwerk das ausschließliche und unbeschränkte Nutzungsrecht zu.

Jegliche Formen der Vervielfältigung zum Zwecke der Weitergabe an Dritte bedürfen der Zustimmung der DB Netz AG.

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	42002 Seite II

Zielgruppe, für welche diese Richtlinie erarbeitet wurde:

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

(Die Regeln werden durch die Disponenten der Betriebszentralen sowie die Fahrdienstleiter der DB Netz AG gleichermaßen angewendet und sind für diese Zielgruppe inhaltsgleich in anderen Regelwerksmodulen veröffentlicht.)

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	42002 Seite III

Inhaltsverzeichnis

Regelwerksnummer	Titel	Gültig ab
420.0200	Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	08.07.2019
420.0200A01	Störungsmanagement Betriebsleitstellen DB Netz AG	15.12.2019
420.0201	Zugdisposition durchführen	15.12.2019
420.0202	Dispositionsvereinbarungen	12.06.2016
420.0203	Abstellung und Rückstau von Güterzügen disponieren	14.06.2009
420.0207	Dispositionskonzepte vorbereiten	08.07.2019
420.0211	Operatives Umleiten veranlassen	08.06.2014
420.0212	Ausfall/Teilausfall von Zügen	14.06.2009
420.0213	Ersatzzüge und Doppelführungen	10.12.2017
420.0214	Züge mit großen Planabweichungen behandeln	10.12.2017
420.0214V01	Auftrag zur Fahrpläneubearbeitung	12.06.2016
420.0240	Anträge auf Abweichung von der Zugcharakteristik bearbeiten	10.12.2017
420.0241	Beteiligung der BZ bei Unregelmäßigkeiten Zugfunk	14.06.2015
420.0242	Störungen der elektronischen Anzeige von Fahrplan-Angaben und/oder La-Informationen	10.12.2017
420.0260	Güterzüge mit windgefährdeter Ladung durchführen	13.12.2015
420.0280	Dringliche Hilfszüge disponieren	14.06.2009
420.0290	Maßnahmen nach dem Liegenbleiben von Reisezügen ergreifen	15.12.2019

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	42002 Seite IV

Nachweis der Aktualisierungen

Nr. der Akt.	Gültig ab	Name
Neuausgabe	14.06.2009	
Bekanntgabe 1	12.12.2010	
Bekanntgabe 2	15.12.2013	
Bekanntgabe 3	08.06.2014	
Bekanntgabe 4	14.06.2015	
Bekanntgabe 5	13.12.2015	
Bekanntgabe 6	12.06.2016	
Bekanntgabe 7	10.12.2017	
Bekanntgabe 7a	08.07.2019	
<u>Bekanntgabe 8</u>	<u>15.12.2019</u>	

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	42002 Seite VI

2 Glossar

Abgestellte Züge

Abgestellte Züge sind Züge, die aus anderen als netzbezogenen Gründen abgespannt sind bzw. nicht gefahren werden können.

Dazu gehören auch Züge,

- die wegen Weigerung Nachbarbahnen (EVU),
- wegen EVU-bedingter Verzögerungen in der Weiterbeförderung stehen oder
- für die zur geplanten Abfahrtszeit kein Triebfahrzeug / Triebfahrzeugführer (Tfz/Tf) zur Verfügung stand.

Bereichsdisponent (Bd)

Bereichsdisponenten überwachen und disponieren innerhalb ihres Bereiches je nach örtlicher Aufgabenstellung nach funktionalen, geographischen oder produktbezogenen Gesichtspunkten.

Bereichskoordinator (Bk)

Der Bereichskoordinator der Netzleitzentrale (NLZ) überwacht und disponiert den überregionalen Zugbetrieb innerhalb seines Bereiches nach funktionalen, geographischen oder produktbezogenen Gesichtspunkten.

Betriebsführungsgleise

Betriebsführungsgleise sind durchgehende Hauptgleise sowie sonstige Hauptgleise (Überholungs-/Kreuzungsgleise).

Betriebszentrale (BZ) (funktional)

Die BZ ist das Leistungszentrum DB Netz AG, aus dem der Betrieb auf dem zugeordneten Streckennetz koordiniert, disponiert und gesteuert wird.

Betriebszentrale (BZ) (organisatorisch)

Die OE Betriebszentrale gliedert sich fachlich in 4 Arbeitsgebiete (Ag):

- Regionale Betriebsplanung (Ag P)
- Netzdisposition (Ag N)
- Fahrdienst BZ (Ag F)
- Leit- u. Sicherungstechnik BZ (Ag L)

Für die BZ S-Bahn Berlin werden die Aufgaben der Ag P und Ag L durch andere OE des Regionalbereichs wahrgenommen.

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	42002 Seite VII

Dringliche Hilfszüge

Als dringliche Hilfszüge können verkehren

- Fahrzeuge, die zur Beseitigung von Ereignisfolgen durch den Notfallmanager dringlich angefordert wurden, z.B.: Einheitshilfsgerätewagen, Fahrzeuge der Notfalltechnik, Stopfmaschinen, Triebfahrzeuge (Tfz),
- Fahrzeuge - auch einzeln fahrende Tfz -, die nach Entscheidung des Netzkoordinators zur schnellstmöglichen Beseitigung von Infrastruktureinschränkungen mit Auswirkungen auf den Bahnbetrieb der DB Netz AG angefordert wurden.

Doppelführung

Als Doppelführung bezeichnet man einen Reisezug, der auf einer zweigleisigen Strecke aus betrieblichen Gründen in zwei Teilen gefahren werden muss.

Netzkoordinator (NK)

Dem Netzkoordinator obliegt die Gesamtkoordination auf dem Streckennetz des BZ - Bereiches. Bei Abweichungen von der Planung koordiniert er die betrieblichen Dispositionen mit denen der anderen Leitstellen. In schwierigen Konfliktfällen entscheidet der NK über Art und Reihenfolge betrieblich dispositiver Maßnahmen (Letztentscheid).

Örtlich zuständiger Fahrdienstleiter (özF)

Der özF ist der Fahrdienstleiter, der für einen zu einem bestimmten Zeitpunkt technisch oder organisatorisch immer eindeutig zugeschiedenen Teil eines Steuerbezirkes der BZ alle Bedienhandlungen vornehmen darf (kleinster Baustein: - 1 Lu-penbild). Sicherheitsrelevante Ersatzhandlungen - KF-Bedienung - liegen ausschließlich in seiner Zuständigkeit.

Rückstau

Rückstauzüge sind Züge, die aus netzbezogenen (auch Nachbar-EIU) Gründen abgespannt sind bzw. nicht gefahren werden können.

Trassenverträglichkeit

Trassenverträglichkeit im Sinne dieser Richtlinie bedeutet, dass vom EVU beantragte Abweichungen vom Fahrplan und die daraus zu erwartenden Konflikte im Zugbetrieb den Dispositionszielen der DB Netz AG nicht entgegenstehen.

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	42002 Seite VIII

Zugdisponent (Zd)

Der Zugdisponent ist ein Mitarbeiter in der BZ, der die Zuglaufdisposition (auf Strecken und in Knoten) mittels rechnergestützter Systeme durchführt. Er besitzt keinen Zugriff auf eine Zuglenkung, seine dispositiven Entscheidungen zum Zuglauf werden durch Fahrdienstleiter umgesetzt.



Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0200
	Seite 1

1 Betriebsleitstellen

- (1) Die Betriebsabwicklung ist ständigen Einflüssen durch Schwankungen in der Verkehrsnachfrage und Unregelmäßigkeiten in der Betriebsdurchführung unterworfen. Diese Einflüsse führen zu Abweichungen vom Fahrplan, beeinträchtigen die Betriebsqualität, gefährden die vom Kunden eingekaufte Leistungsqualität und senken die Wirtschaftlichkeit.

Allgemeines

Anmerkung:

Kunden sind alle Nutzer der Infrastruktur der DB Netz AG.

Um diesen Einflüssen zu begegnen hat die DB Netz AG **Betriebsleitstellen (BLST)** eingerichtet.

BLST disponieren vorausschauend und bei plötzlich eintretenden Ereignissen den Zugbetrieb. Sie erledigen netzbezogene Dispositions- und Steuerungsaufgaben mit dem Ziel, den Fahrplan bestmöglich einzuhalten.

Bei Planabweichungen und vorübergehend eingeschränkter Nutzung der Fahrweginfrastruktur treffen sie betriebliche Entscheidungen zur Weiterführung des Bahnbetriebes. Sie unterstützen die fahrwegtechnischen Instandhaltungsdienste bei der raschen Wiederherstellung der Verfügbarkeit gestörter Fahrweginrichtungen.

- (2) Die Betriebsleitstellen richten ihr Handeln auf die Wünsche aller Kunden unter Berücksichtigung der Fahrplanvorgaben und der wirtschaftlichen Zielstellung der DB Netz AG aus. Dabei hat die rechtzeitige und umfassende Information - insbesondere bei Abweichungen - einen hohen Stellenwert.

Kundenorientiertes Handeln

Letztentscheid:

Im Konfliktfall koordinieren und entscheiden die Betriebsleitstellen der DB Netz AG.

- (3) Bei der DB Netz AG sind folgende Betriebsleitstellen eingerichtet:
- Netzleitzentrale (NLZ)
 - 8 Betriebszentralen (BZ)

Organisation

Die Übersichten über die territorialen Zuständigkeiten sowie Rufnummern der Ansprechpartner für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind in den Regionalen Zusätzen der Betriebszentralen enthalten.

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0200
	Seite 2

- Hausherrnfunktion** (4) In seiner Funktion als „Hausherr der Betriebszentrale“ ist dem Leiter der BZ die
- Gesamtverantwortung für die leit- und sicherungstechnischen Anlagen innerhalb des Hauses BZ sowie die
 - Bestimmungskompetenz gegenüber dem technischen Facilitymanagement für die sonstigen funktionalen Anlagen des „Hauses BZ“
- zugeordnet.
- Handy-Verbot** (5) Der Betrieb von Mobiltelefonen (GSM/GSM-R) sowie schnurlosen Telefonen ist in den Bedienräumen der BZ nicht zugelassen.
- Besetzung** (6) BLST sind durchgehend besetzt. Die Besetzung einzelner Arbeitsplätze wird so geregelt, dass erfahrungsgemäß auftretende Belastungsspitzen bewältigt werden können. Ggf. werden Assistenten - Arbeitsplätze eingerichtet.
- Ansprechpartner** (7) BLST tauschen Meldungen und Informationen zum Betriebsablauf mit anderen Leitstellen/EVU aus.
- Sie sind deren ausschließliche Ansprechpartner für Angelegenheiten der Betriebsdurchführung auf der jeweiligen Dispositionsebene. Meldungen und Anordnungen an Mitarbeiter der Betriebsstellen erfolgen ausschließlich von der BZ.
- Leitstellen der EVU** (8) BLST arbeiten mit den Leitstellen/Ansprechpartnern der EVU zusammen.
- Die Leitstellen/Ansprechpartner der EVU organisieren die Information und Betreuung ihrer Kunden und sind für die Überwachung, Disposition und Einsatzsteuerung ihrer Fahrzeuge und Personale zuständig.
- Kommunikation** (9) Die Betriebszentralen können grundsätzlich alle verfügbaren Übermittlungswege (z.B. E-Mail, Fax, Telefon) zur Kommunikation nutzen. Dies gilt auch für die Übermittlung von Fahrplan-Mitteilungen.
- Zur Kommunikation von Informationen im Rahmen der Störungsdisposition verwenden die Betriebsleitstellen primär das Kommunikationsverfahren Betrieb Live, sofern die jeweiligen EVU sich für dieses Verfahren haben registrieren lassen.
- Die [Nutzungsbestimmungen Betrieb Live](#) sind im Internet abrufbar.
- *
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0200
	Seite 3

- * Wesentliche Grundsätze zur Bedienung des Verfahrens
- * sind im Benutzerhandbuch Betrieb live beschrieben. Das
- * Benutzerhandbuch ist im Verfahren eingebettet und wird
- * bei Bedarf aktualisiert.
- * Mit Betrieb Live dürfen keine sicherheitsrelevanten Anwei-
- * sungen oder Handlungen kommuniziert werden. Bilaterale
- * Absprachen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen
- * und der DB Netz AG, z.B. in Bezug auf Abweichungen von
- * einer geplanten Zugcharakteristik, sind in Betrieb Live
- * ebenfalls nicht zugelassen.

2 Aufgaben der Betriebsleitstellen

- (1) Im Folgenden sind Regeln für die Dispositionsarbeit der Mitarbeiter der BZ sowie der NLZ definiert.

Grundsatz

Der Fahrplan als Produktionsvorgabe bildet die Basis des Handelns in den BZ sowie der NLZ.

Anmerkung:

Das EVU hat dem von der DB Netz AG (Bereich Fahrplan) angebotenen Fahrplan durch Annahme des Trassenangebotes zugestimmt. Alles Handeln in der Disposition ist daher auf die Einhaltung bzw. Rückkehr zu den Vorgaben des Fahrplans auszurichten.

- (2) Die NLZ prüft und koordiniert bei Ereignissen mit überregionalen und bahngrenzüberschreitenden Auswirkungen die erforderlichen Maßnahmen.

Netzleitzentrale

In diesem Sinne ist die NLZ zusätzlicher Ansprechpartner für die Leitstellen aller EVU mit überregionalen und internationalen Verkehren sowie für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) im Ausland.

*
*

- (3) Die BZ überwacht und disponiert die Züge in der Region.

Betriebszentrale

Die Leitstellen der EVU können sich an die Betriebszentrale wenden, um Informationen über die Durchführung ihrer Züge zu erhalten und Anträge zur Durchführung ihrer Züge zu stellen.

- (4) NLZ und BZ beobachten ständig den Betriebsablauf mit dem Ziel, bei Verspätungen Maßnahmen zu deren Abbau und zur Vermeidung von Verspätungsübertragungen durchzuführen. Dabei prüfen sie vorausschauend, ob dispositive Maßnahmen erforderlich werden. Sie berücksichtigen dabei Anträge anderer Leitstellen, sofern diese den Interessen anderer EVU/EIU oder der DB Netz AG nicht entgegenstehen.

Betriebsablauf beobachten

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0200
	Seite 4

- Zusammenarbeit mit Fdl** (5) An Fahrdienstleiter (Fdl) einschließlich örtlich zuständige Fahrdienstleiter (özF) dürfen durch die Disponenten der BZ im Rahmen der fachlichen Zuständigkeit Weisungen erteilt werden. In fahrdienstliche Zuständigkeiten darf nicht eingegriffen werden.

3 Betriebsgeschehen erfassen

- Betriebslage** (1) Die Einleitung von Maßnahmen erfordert die Kenntnis der jeweiligen Betriebslage. Diese wird gewonnen durch Erfassen und Darstellen des Betriebsgeschehens in den leittechnischen Systemen der BZ. Die zuständigen Disponenten der BZ werden bei sich abzeichnenden schwierigen Betriebsverhältnissen sofort unterrichtet.

- Zugvorbereitungsmeldung (ZVM)** (2) Für eine planmäßige Abfahrt ist es von größter Bedeutung, dass der Zug rechtzeitig an die DB Netz AG übergeben wird.

Der Zeitpunkt der Übergabe an die DB Netz AG ist die Meldung nach Ril 408.0321 / 408.2321, dass der Zug vorbereitet ist.

Diese Meldung, auch Zugvorbereitungsmeldung genannt, muss in der Regel spätestens

- 3 Minuten bei Reisezügen und
- 5 Minuten bei Güterzügen

vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit des Zuges erfolgen.

- Erstmeldungen** (3) Fdl/özF von Streckendispositionsbereichen (Sdb) geben erste Meldungen an den Zugdisponenten (Zd) oder Zuglenker (Zlr) ab.

Fdl/özF außerhalb von Sdb geben erste Meldungen an den Bereichsdisponenten (Bd) ab.

Leitstellen der EVU informieren die BZ über alle Störungen und sonstigen Einflüsse aus ihrem Bereich, die den Betriebsablauf behindern könnten.

Anmerkung:

Davon unbenommen sind die Meldungen, die der Triebfahrzeugführer auf der Grundlage der Richtlinie 408.21-27 an den Fdl abzugeben hat.

- Ergänzungs- und Abschlussmeldungen** (4) Aufgrund geänderter Verhältnisse notwendige Ergänzungs- sowie Abschlussmeldungen werden von
- Fdl/özF,

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0200 Seite 5

- Zd,
- der Notfalleitstelle,
- Leitstellen der EVU und EIU,
- sowie ggf. weiteren Stellen

an den Bd gegeben.

Anmerkung:

Bei online-Zugdisposition melden Fdl/özF an den Zd.

- (5) Die BZ gibt bei Unregelmäßigkeiten, die den Betriebsablauf behindern, Erst-, Ergänzungs- und Abschlussmeldungen zeitnah an die betroffenen EVU ab. Bei Ereignissen mit absehbar überregionalen Auswirkungen meldet die BZ zusätzlich an die NLZ und die Nachbar-BZ.
- (6) Bei öffentlichkeitswirksamen Unregelmäßigkeiten unterrichtet die BZ die Medien über die Konzernkommunikation.

Informationspflicht der BZ

Kommunikation mit Medien

4 Dispositive Maßnahmen

Anmerkung:

Die BZ sind bestrebt, alle nachstehend aufgeführten Maßnahmen mit den EVU abzustimmen, d.h. die Interessen der EVU zu berücksichtigen. Der Letztentscheid liegt aber grundsätzlich bei den BZ.

- (1) Folgende Möglichkeiten sind je nach Lage des einzelnen Falles durch die Beteiligten bzw. Betroffenen zu prüfen:
 - Entlasten von Strecken und Knoten mit eingeschränkter Durchlassfähigkeit durch Ausschluss zusätzlicher Trassen sowie ggf. die Verringerung der bereits vergebenen Trassen in Absprache mit dem Bereich Fahrplan,
 - Unterbrechen von Bau- und Instandhaltungsarbeiten zur kurzfristigen Leistungssteigerung von Bahnhöfen und Strecken,
 - Stellen von Ersatztriebfahrzeugen und -personal bei Störungen und kurzfristigem Ausfall,
 - Ändern von Fahrzeug- / Personal-Umläufen,
 - Vereinigen von Zügen,
 - Bestellen zusätzlicher Tzf und Personale.
- (2) Die ausgewählten Maßnahmen werden zwischen den Leitstellen der betroffenen EVU/EIU und der BZ abge-

Allgemeine dispositive Maßnahmen

Abstimmung

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0200
	Seite 6

stimmt. Sie werden in den Dispositionsunterlagen dokumentiert.

**Betriebliche
Disposition der
Reisezüge**

- (3) Zusätzlich zu den allgemeinen dispositiven Maßnahmen kann auf Initiative des EVU oder Vorschlag der BZ in gegenseitiger Abstimmung Folgendes veranlasst werden:
- Einleiten von Evakuierungsmaßnahmen,
 - In Kraft setzen vorbereiteter (bzw. Treffen weiterer) Entlastungsmaßnahmen,
 - Ausfall/Durchlauf von Kurswagen,
 - Besondere Wartezeitregelungen,
 - Ersatzverbindungen mit anderen verfügbaren Regelleistungen ggf. zusätzliche Halte,
 - Vorzeitiges Enden und Wenden von Zügen,
 - Koordinieren von betrieblichen Ersatzmaßnahmen bei Streckensperrungen.

**Abweichungen
von Zugbil-
dungsplänen**

- (4) Die EVU melden Abweichungen von den Zugbildungsplänen, z.B. umgekehrte Reihung, abweichende Kurswagenführung, fehlende Wagen (Steuerwagen, Wagen ohne Notbremsüberbrückung), an den Bd, wenn diese netzrelevante betriebliche Maßnahmen erfordern.

**Zusätzlicher
Halt**

- (5) Kurzfristige Anträge auf zusätzlichen Halt von Reise- oder Güterzügen richtet das EVU an den Bd. Dieser prüft die Anträge auf Trassenverträglichkeit.

Er dokumentiert die Entscheidung, erteilt eine Bearbeitungsnummer und verständigt den zuständigen Fdl unter Angabe der aktuellen Zuglänge.

Anmerkung:

Der Antrag des EVU auf zusätzlichen Halt muss die aktuelle Zuglänge enthalten. Die Verständigung der Zugpersonele über einen zusätzlichen Halt liegt in der Verantwortung des jeweiligen EVU.

**Ausfall geplan-
ter Halt**

- (6) Kurzfristige Anträge auf Ausfall eines geplanten Halts von Reise- oder Güterzügen richtet das EVU an den Bd. Der Bd verständigt den zuständigen Fdl über den Ausfall des geplanten Halts. Das EVU verständigt den Tf.

Ist aufgrund der aktuellen Betriebssituation ein kurzfristiger Ausfall eines geplanten Halts erforderlich (z. B. ein nutzbarer Bahnsteig kann aufgrund einer Infrastruktureinschränkung nicht erreicht werden, behördliche Anordnung), informiert der Bd das zuständige EVU und stimmt sich mit

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0200
	Seite 7

diesem ab. Der Bd verständigt den zuständigen Fdl und veranlasst die Information des Tf.

Anmerkung:

In beiden Fällen obliegt dem EVU die Verantwortung für die rechtzeitige Verständigung der für die Reisendeninformation zuständigen Stellen.

- (7) Der Bd erhält von den EVU Meldungen bei abweichenden Zugpersonal-Regelungen, wenn durch ihn netzrelevante betriebliche Maßnahmen zu treffen sind.
- (8) Zusätzlich zu den allgemeinen dispositiven Maßnahmen kann auf Initiative des EVU oder Vorschlag der BZ ggf. in gegenseitiger Abstimmung Folgendes veranlasst werden:
- Anbieten von Zügen zwischen Infrastrukturbetreibern außerhalb planmäßiger Anbieterverfahren,
 - Zurückhalten von Güterzügen mit Angabe der vsl. Zeitdauer und des Grundes,
 - Abspannen von Zügen,
 - Freifahren von Bahnhöfen bei nicht zeitgerechter Abfuhr von Zügen,
 - großräumiges Umleiten von Zügen.

**Zugpersonal
(Zp)**

**Betriebliche
Disposition der
Güterzüge**



Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0200A01
Störungsmanagement Betriebsleitstellen DB Netz AG	Seite 1

* **1 Allgemeines**

* (1) Mit dem Störungsmanagement Betriebsleitstellen (BLST) **Grundsatz**

* sollen Ereignisse mit erheblichen Auswirkungen auf den

* Bahnbetrieb unter Beteiligung von Entscheidungsträgern

* mit entsprechender Kompetenz dispositiv beherrscht, zu-

* sätzliche erforderliche Arbeitskapazitäten bereitgestellt und

* die Einbeziehung von Mitarbeitern mit entsprechender

* Fachkompetenz gewährleistet werden. Die unmittelbaren

* dispositiven Aufgaben werden weiterhin von den dafür ver-

* antwortlichen Stellen wahrgenommen.

* Ereignisse mit erheblichen Auswirkungen auf den Bahnbetrieb sind z. B.:

- * - Größere Unregelmäßigkeiten am Fahrweg oder an Fahrzeugbaureihen
- * - Gefährliche Ereignisse
- * - gefährliche Eingriffe in den Bahnbetrieb
- * - Arbeitskampfmaßnahmen
- * - Ausfall von BZ-Komponenten
- * - Witterungseinflüsse, wie z. B.:
 - * - starke Schneefälle
 - * - starke Schneeverwehungen
 - * - starker Frost, Eisregen
 - * - orkanartige Stürme
 - * - starke Niederschläge, Hochwasser

* Bei Ereignissen mit darauf zurückzuführenden massiven, netzübergreifenden Störungen im Eisenbahnverkehr gilt für den Betriebsführer und für alle beteiligten Geschäftsfelder (GF) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU):

Vorrang bei allen Entscheidungen haben die Maßnahmen, die notwendig sind, um den Eisenbahnverkehr wiederaufzunehmen / weiterzuführen.

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0200A01
Störungsmanagement Betriebsleitstellen DB Netz AG	Seite 2

Anmerkung:

Die Befreiung von Reisenden aus Zwangslagen (Liegegebliebener Reisezug) hat – insbesondere bei Dunkelheit und extremen Witterungsbedingungen – Vorrang vor der Wiederaufnahme / Weiterführung des Eisenbahnverkehrs. Es sind die Regelungen gemäß Modul 420.0290 zu beachten.

- (2) Ziel des Störungsmanagements ist es, durch kurzfristige Anpassung der Arbeitsverteilung in den Betriebsleitstellen, alle – zur Weiterführung oder Wiederaufnahme des Bahnbetriebs – erforderlichen Maßnahmen zu koordinieren und zeitnah umzusetzen.
- Geltungsbereich** (3) Das Störungsmanagement ist auf den territorialen Zuständigkeitsbereich eines Regionalbereichs (RB) anzuwenden. Sind mehrere RB der DB Netz AG betroffen, so wird das Störungsmanagement auf diese erweitert und zentral koordiniert.
- Ergänzende Hinweise der NLZ** (4) Durch die Netzleitzentrale können zum Störungsmanagement ergänzende Regelungen und Hinweise im Rahmen von Handbüchern herausgegeben werden.

2 Stufenplan Störungsmanagement

- Stufenplan** (1) Die Auswirkungen der Ereignisse auf den Betriebsablauf sind Kriterien für folgenden Stufenplan:
 - 0 Maßnahmen zur dispositiven Vorsorge** bei sich anbahnenden größeren infrastrukturbezogenen Einschränkungen
 - 1 Punktuelle Einzelstörung(en)** mit erheblichen Auswirkungen auf den Betriebsablauf
 - 2 Störung(en) mit regionaler Auswirkung** auf den Betriebsablauf oder nach Aufforderung des zentralen Arbeitsstabes
 - 3 Störung(en) mit überregionaler Auswirkung** auf den Betriebsablauf
- Lagebeobachtung** (2) Die Betriebsleitstellen der DB Netz AG beobachten fortlaufend Anzeichen, welche auf die Entwicklung größerer infrastrukturbezogener Störungen hindeuten könnten. Es sind alle zur Verfügung stehenden Möglichkeiten zu nutzen, um Informationen über die weitere Entwicklung zu erlangen (z.B. Rundfunk, Fernsehen, Internet).

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0200A01
Störungsmanagement Betriebsleitstellen DB Netz AG	Seite 3

* *Anmerkung:*

* *Die Lagebeobachtung der BZ / NLZ entbindet die EVU und*
 * *DB Station&Service AG nicht von der eigenen Beobach-*
 * *tung.*

* **(3) Stufe 0 – Maßnahmen zur dispositiven Vorsorge**

Stufe 0

* Bereits bei ersten Anzeichen, welche auf die Entwicklung
 * einer größeren infrastrukturbezogenen Störung hindeuten
 * könnten, sind alle am Bahnbetrieb beteiligten Stellen zu
 * sensibilisieren und auf den gleichen Informationsstand zu
 * bringen.

* Aus den durch die fortwährende Lagebeobachtung gewon-
 * nenen Erkenntnissen heraus sind bereits dispositive Vor-
 * sorgemaßnahmen zu ergreifen, wie z.B.

**Dispositive
 Vorsorgemaß-
 nahmen**

- * - Regionale und / oder zentrale Telefonkonferenzen mit
 * allen am Bahnbetrieb beteiligten Stellen, EVU, DB
 * Station&Service AG und der NLZ zur Abstimmung von
 * Maßnahmen aufgrund der zu erwartenden Ereignisse.

* *Anmerkung:*

* *Bei erkennbar überregionalen Auswirkungen kann eine Ein-*
 * *ladung durch die NLZ erfolgen.*

* **(4) Punktuelle Einzelstörung(en)**

Stufe 1

* Folgende Kriterien gelten als Richtwert:

**Definition /
 Kriterien**

- * - Das geplante Betriebsprogramm kann lokal nicht bzw.
 * nur mit erheblichen Einschränkungen durchgeführt
 * werden,
- * - Anpassung des Betriebsprogramms erfordert zusätz-
 * liche Ressourcen zur Entlastung bedrängter Arbeits-
 * plätze.

* Hierzu gehören insbesondere:

- * - Lokal wirkende Streckensperrungen / Ausfälle
 * von Infrastruktureinrichtungen
- * - Lokal wirkende witterungsbedingte Einschrän-
 * kungen
- * - Auslösen internationales Störfallkonzept SGV
 * durch betroffene Infrastrukturbetreiber

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0200A01
Störungsmanagement Betriebsleitstellen DB Netz AG	Seite 4

Anmerkung:

Dazu gehören auch Störungen von Nachbarbahnen (z.B. durch Arbeitskampfmaßnahmen). Bei diesen Störungsszenarien – ohne erhebliche Auswirkungen auf das Betriebsprogramm der DB Netz AG - kann der Arbeitsstab NLZ und bei Bedarf der Arbeitsstab der benachbarten BZ einberufen werden.

Maßnahmen

Einrichten eines netzinternen Arbeitsstabs innerhalb der BZ und / oder NLZ

Stufe 2

(5) Störung(en) mit regionalen Auswirkungen

Definition / Kriterien

Folgende Kriterien gelten als Richtwert:

- Das geplante Betriebsprogramm kann regional nicht bzw. nur mit erheblichen Einschränkungen durchgeführt werden,
- Bewältigung des Ereignisses und Aufrechterhaltung des Zugbetriebs erfordern eine Gewerke übergreifende Koordination innerhalb des Regionalbereichs,
- Ereignis erfordert eine umfassende Koordination mit EVU und anderen EIU sowie eine kontinuierliche und intensive Kommunikation mit allen relevanten internen und externen Beteiligten (z. B. Presse, Behörden, Verbände),
- regional wirkende Ereignisse mit einer Auswirkung von mehr als 3 Stunden im SPNV bzw. mehr als 6 Stunden im SPFV / SGV.

Hierzu gehören insbesondere:

- Regional wirkende Streckensperrungen / Ausfälle von kritischen Infrastruktureinrichtungen, wie z. B. Knotenbahnhöfe, Rangierbahnhöfen, Zulaufstrecken Seehäfen, internationale Güterverkehrskorridore,
- Regional wirkende witterungsbedingte Einschränkungen bzw. witterungsbedingte Einschränkungen auf Kernstrecken des Regionalbereichs,
- Ereignisse, die eine regionale Einstellung des Betriebes auf Strecken des Fern- und Ballungsnetzes erforderlich machen können.

Maßnahmen

Einrichten des regionalen Arbeitsstabs.

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0200A01
Störungsmanagement Betriebsleitstellen DB Netz AG	Seite 5

* **(6) Störung(en) mit überregionaler Auswirkung**

Stufe 3

* Folgende Kriterien gelten als Richtwert:

**Definition /
Kriterien**

- * - Netzweite Einschränkung des Betriebsprogramms,
- * - Einschränkung tritt an mehreren, räumlich getrennten Streckenabschnitten des Fern- und Ballungsnetzes der DB Netz AG auf,
- * - Bewältigung des Ereignisses und Aufrechterhaltung des Zugbetriebs erfordern eine zentrale, Gewerke übergreifende Koordination,
- * - Ereignis erfordert eine umfassende überregionale Koordination mit EVU und anderen EIU (inkl. Nachbarbahnen) sowie eine kontinuierliche und intensive Kommunikation mit allen relevanten internen und externen Beteiligten (z. B. DB Lagezentrum, Konzernkommunikation, Presse, Behörden, Verbände),
- * - über mehrere Regionalbereiche wirkende Ereignisse mit einer Auswirkung von mehr als 3 Stunden im SPNV bzw. mehr als 6 Stunden im SPFV / SGV.

* Hierzu gehören insbesondere:

- * - Streckensperrungen / Ausfälle von kritischen Infrastruktureinrichtungen in mehreren Regionalbereichen, wie z. B. Knotenbahnhöfe, Rangierbahnhöfe, Zulaufstrecken Seehäfen, internationale Güterverkehrskorridore,
- * - Überregional wirkende witterungsbedingte Einschränkungen bzw. witterungsbedingte Einschränkungen auf den Kernstrecken der DB Netz AG,
- * - Ereignisse, die eine regionalbereichsübergreifende Einstellung des Betriebes erforderlich machen können,
- * - Arbeitskampfmaßnahmen mit Folgen für den netzweiten Zugbetrieb.

* Einrichten des zentralen Arbeitsstabs.

Maßnahmen

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0200A01
Störungsmanagement Betriebsleitstellen DB Netz AG	Seite 6

3 Grundsätzliche Organisation

Arbeitsstäbe

- (1) Die Arbeitsstäbe haben die Aufgabe durch die Bündelung von Kompetenzen schnellstmöglich auf auftretende Ereignisse zu reagieren und die aus den Ereignissen heraus resultierenden Auswirkungen zu vermeiden oder weitgehend zu reduzieren.

Sie bündeln die Maßnahmen zur Entscheidungsfindung innerhalb der DB Netz AG in Zusammenarbeit mit anderen Geschäftsfeldern (GF) und den betroffenen EVU und sorgen für die zeit- und sachgerechte Steuerung von relevanten Informationen. Die Arbeitsaufnahme und auch die Auflösung der regionalen und zentralen Arbeitsstäbe ist der NLZ und dem DB-Lagezentrum der Konzernsicherheit bekannt zu geben.

Die Arbeitsstäbe werden grundsätzlich im Lagezentrum der BZ bzw. der NLZ eingerichtet.

Kompetenzen

- (2) Mitglieder in den Arbeitsstäben leisten ihre Arbeitsbeiträge und -aufgaben eigenverantwortlich. Sie müssen die erforderliche Kompetenz und Befugnis für weitreichende und einschneidende Entscheidungen innerhalb ihres Arbeitsgebietes besitzen.

Zusammenarbeit mit BZ/NLZ

- (3) Die Aufgaben zwischen BZ, NLZ und Arbeitsstab sind klar abzugrenzen. Dabei bleibt die Dispositionstätigkeit im vollen Umfang bei der BZ/NLZ. Bei überregionalen Auswirkungen werden die dispositiven Maßnahmen durch die NLZ koordiniert.

Zusammenarbeit zentraler / regionaler Arbeitsstab

- (4) Außerhalb der Dispositionstätigkeit liegende Maßnahmen werden bei überregionalen Auswirkungen durch den zentralen Arbeitsstab koordiniert und intensiv mit den regionalen Arbeitsstäben ausgetauscht. Diese koordinieren die Umsetzung der getroffenen Entscheidungen in den jeweiligen Regionen.

Aufgaben der Arbeitsstäbe

- (5) Die Arbeitsstäbe koordinieren und treffen grundsätzliche Entscheidungen, die über die fachliche Zuständigkeit der Betriebsleitstellen der DB Netz AG hinausgehen.

Hierzu zählen insbesondere folgende Aufgaben:

- Grundsätzliche Prioritätensetzung / Koordination
- Generieren und Kommunizieren von Lageinformationen
- Erarbeiten und Umsetzen einer Strategie zur Bewältigung des Ereignisses

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0200A01
Störungsmanagement Betriebsleitstellen DB Netz AG	Seite 7

- * - Anforderung von Hilfeleistung für Entstörung
- * - Koordination von Hilfeleistungen durch Dritte
- * - Koordination der Maßnahmen mit EVU und anderen EIU
- * - Grundsätzliche Abstimmung mit Dritten
- * - Unterrichtung / Berichtswesen

*

4 Einbeziehung der EVU und anderer Geschäftsfelder des Konzerns

- * (1) Der Leiter des Arbeitsstabs veranlasst unverzüglich die Information aller Beteiligten (betroffene Fachbereiche, EVU, GF) über die Einrichtung eines Arbeitsstabes in der Betriebsleitstelle.

Information

* Die Kommunikation erfolgt über einen festgelegten Kommunikationsplan. Dabei ist der zentrale Kommunikationsplan zu berücksichtigen.

* *Anmerkung:*

* *Die Information der EVU kann unter Zuhilfenahme der Verfahren „BZ-Info“ und „BetriebLive“ erfolgen.*

- * (2) Über die Einrichtung von Arbeitsstäben bei den jeweiligen Leitstellen oder die Teilnahme an den Arbeitsstäben der DB Netz AG entscheiden die EVU in eigener Verantwortung.

Beteiligung EVU / Verantwortung der EVU

* Eine Beteiligung bei Nichtpräsenz vor Ort erfolgt über regelmäßige Telefonkonferenzen.

- * (3) Ihre Arbeitsergebnisse (Lösungen, Entscheidungen) stimmen die eingerichteten Arbeitsstäbe im Rahmen der sonst üblichen Zusammenarbeit der beteiligten EVU untereinander ab.

Abstimmung



Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0201
Zugdisposition durchführen	Seite 1

1 Dispositionsziele und -regeln

- | | |
|---|-----------------------------|
| <p>(1) Die Regeln dieses Abschnittes gelten gleichermaßen für die Mitarbeiter der Betriebszentralen (BZ), der Netzleitzentrale (NLZ) und für die Fahrdienstleiter (Fdl) der DB Netz AG.</p> | Allgemeines |
| <p>(2) Bei der Durchführung von Zügen gilt als übergeordnetes Ziel die Gewährleistung einer maximalen Betriebsqualität zur Erreichung einer hohen Gesamtplanmäßigkeit.</p> | Ziel |
| <p>(3) Bei Planabweichungen gelten für die Reihenfolge der Züge folgende Dispositionsziele:</p> | Reihenfolge der Züge |

- a) Für die Regeldisposition
- **Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Planmäßigkeit aller Züge.**

Anmerkung:

Regeldisposition = Das geplante Betriebsprogramm ist fahrbar.

- b) Für die Störungsdisposition
- **Maximale Ausnutzung der Kapazität von Strecken und Knoten,**
 - **Schnellstmögliche Wiederherstellung des Regelzustandes in der Betriebsführung.**

Anmerkung:

Störungsdisposition = Das geplante Betriebsprogramm ist nicht bzw. nur mit Einschränkungen fahrbar.

Um diese Ziele zu erreichen, gelten folgende Dispositionsregeln:

1. Dringliche Hilfszüge haben Vorrang vor anderen Zügen.
2. Züge des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) **mit sehr hoher Priorität** (Marktsegment „Express“) haben Vorrang vor allen Zügen außer Dringlichen Hilfszügen.
3. Züge des Schienengüterverkehrs (SGV) **mit sehr hoher Priorität** (Marktsegment „Express“) haben Vorrang vor allen Zügen außer Dringlichen Hilfszügen und Zügen des SPFV mit sehr hoher Priorität.

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0201
Zugdisposition durchführen	Seite 2

4. Züge des SGV **mit hoher Priorität** (Marktsegment „Schnell“) haben Vorrang vor Zügen des SGV außer denen mit sehr hoher Priorität.
5. Unter Punkt 1 bis 4 nicht separat genannte Züge sind untereinander ebenfalls als gleichwertig zu betrachten.
6. Bei gleichwertigen Zügen haben schneller fahrende Züge grundsätzlich Vorrang vor langsamer fahrenden Zügen (Reisegeschwindigkeit).

Anmerkung:

Die Reisegeschwindigkeit bezeichnet die mittlere Geschwindigkeit eines Zuges zwischen Betriebsstellen in denen die Reihenfolge der Züge geregelt werden kann, unter Berücksichtigung aller (geplanten) Fahr- und Haltezeiten. Für den Disponenten sind unterschiedliche Reisegeschwindigkeiten an den Neigungen der Zeit-Wege-Linien erkennbar. Unterschiedliche Reisegeschwindigkeiten können zu Zugfolgekonflikten und Zusatzverspätungen führen. *
*
*
*

7. Züge auf besonderen Schienenwegen haben auf diesen Strecken Vorrang vor anderen Zügen, sofern sie Verkehrsleistungen erbringen, für welche die besonderen Schienenwege ausgewiesen sind. Davon ausgenommen sind Dringliche Hilfszüge. Einzelheiten zu den besonderen Schienenwegen sind in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) geregelt.

Vor Plan fahrende Züge dürfen andere Züge grundsätzlich nicht verspäten.

Abweichungen von den Dispositionsregeln entscheidet der Netzkoordinator.

Abweichungen von der Zugcharakteristik

- (4) Das Anrecht auf eine betriebliche Priorisierung der Züge mit hoher bzw. sehr hoher Priorität (gemäß Dispositionsregeln 2 bis 4) wird bei Abweichungen von der Zugcharakteristik mit negativer Wirkung auf die Einhaltung der Fahrzeiten verwirkt. Die dispositive Behandlung erfolgt gemäß den Dispositionsregeln 5 und 6.



Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen; Dispositionsvereinbarungen	420.0202 Seite 1

1 Vereinbarungen zur betrieblichen Disposition

- (1) Die EVU haben die Möglichkeit, untereinander Vereinbarungen zur betrieblichen Disposition von einzelnen ihrer Züge für konkrete Knoten oder Streckenabschnitte bei wiederholt auftretenden Planabweichungen zu treffen. Diese Vereinbarungen müssen zwischen den beteiligten EVU einvernehmlich geschlossen und in schriftlicher Form an die gemäß der Regionalen Zusätze für den jeweiligen Knoten oder Streckenabschnitt zuständige BZ gerichtet werden. Die BZ überprüft diese Vereinbarungen auf betriebliche Durchführbarkeit, insbesondere darauf, ob ggf. weitere EVU von den Auswirkungen betroffen sein könnten.

Anmerkung:

Ebenso kann ein EVU eine Festlegung für die betriebliche Disposition seiner eigenen Züge untereinander der Betriebszentrale übergeben, sofern keine weiteren EVU betroffen sind.

- * (2) Die EVU veranlassen den Abschluss einer Vereinbarung zur betrieblichen Disposition in eigener Verantwortung.
- * (3) Zwischen EVU abgeschlossene Dispositionsvereinbarungen werden in der Reihenfolge des Eingangs bei der BZ bearbeitet. Stehen neue Anträge in Konkurrenz zu bereits abgeschlossenen Vereinbarungen oder wurden nicht alle betroffenen EVU beteiligt, werden diese abgelehnt und treten nicht in Kraft. Die BZ verständigt hierüber die beteiligten EVU.
- * (4) Auf Wunsch der beteiligten EVU unterstützt die BZ im Rahmen ihrer Möglichkeiten (z. B. durch Bereitstellung von Daten, Herstellen des Erstkontakts, Beratung und Moderation).
- * Voraussetzung für die Unterstützung durch die BZ ist die Aufhebung von Geschäftsgeheimnissen durch die EVU in Bezug auf den konkreten Einzelfall.
- * Sie erfolgt im Interesse der beteiligten EVU unabhängig und in gleicher Weise.

Allgemeines

Veranlassung

Konsens mit allen EVU

Unterstützung durch die BZ

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen; Dispositionsvereinbarungen	420.0202 Seite 2

- Dauer** (5) Die Vereinbarungen gelten maximal für die Dauer einer Netzfahrplanperiode. *
- Dispositive Durchführung** (6) Die Dispositionsvereinbarungen finden in der betrieblichen Durchführung nur Berücksichtigung, sofern keine sachlichen Gründe entgegenstehen. Dies können sein *
- geänderte Fahrzeiten bei Zügen des Netzfahrplans,
 - das Verkehren von Zügen im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs,
 - Einschränkungen der Infrastruktur aufgrund von Störungen,
 - Einschränkungen der Infrastruktur aufgrund von Bauarbeiten.
- Anmerkung:
Ist eine Dispositionsvereinbarung infolge einer Änderung des Netzfahrplans nicht mehr durchführbar, so ist sie für die weitere Netzfahrplanperiode außer Kraft gesetzt.*
- Veröffentlichung der Vereinbarungen** (7) Der Inhalt jeder Vereinbarung wird im Teil 1 der Regionalen Zusätze zur Richtlinie 420 der jeweiligen BZ veröffentlicht und kann damit von allen EVU eingesehen werden.



Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0203
Abstellung und Rückstau von Güterzügen disponieren	Seite 1

1 Güterzüge auf Betriebsführungsgleisen

- (1) Bei kurzfristig aufgetretener Einschränkung der Verfügbarkeit der Infrastruktur der DB Netz AG oder fremder Infrastruktur bzw. aus anderen als netzbezogenen Gründen kann das Zurückhalten von Güterzügen durch den Bereichsdisponenten (Bd) oder Zugdisponenten (Zd) veranlasst werden.
- Güterzüge zurückhalten**
- Bd und Zd nutzen dazu geeignete Betriebsführungsgleise. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) wird zeitnah verständigt.
- (2) Betriebsführungsgleise sind
- durchgehende Hauptgleise, sowie
 - sonstige Hauptgleise (Überholungs-/Kreuzungsgleise)
- Betriebsführungsgleise**
- (3) Auf Betriebsführungsgleisen stehende Züge werden unterschieden nach:
- Stehende Züge**
- Rückstauzügen, die aus netzbezogenen (wegen eingeschränkter Fahrwegverfügbarkeit) Gründen abgespannt sind bzw. nicht gefahren werden können. Ein Zug wird solange als zurückgestaut betrachtet, bis wieder freie Trassenkapazität zur Verfügung steht. Das EVU hat dann zu veranlassen, dass der Zug innerhalb einer angemessenen Frist gefahren wird.
 - Abgestellten Zügen, die aus anderen als netzbezogenen Gründen abgespannt sind bzw. nicht gefahren werden können; dazu gehören auch Züge
 - die wegen Weigerung durch Nachbarbahnen (EVU),
 - wegen EVU-bedingter Verzögerungen in der Weiterbeförderung stehen oder
 - für die zur geplanten Abfahrtszeit kein Triebfahrzeug/Triebfahrzeugführer (Tfz/Tf) zur Verfügung stand.
- (4) Hat ein abgestellter oder zurückgestauter Zug gegenüber seinem Fahrplan eine Verspätung von 20 Stunden und mehr, so sind vor der Weiterfahrt die Regeln des Moduls 420.0214 zu beachten.
- Verspätung von 20 Stunden und mehr**



Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen; Dispositionskonzepte vorbereiten und anwenden	420.0207 Seite 1

1 Allgemeines

- (1) Die DB Netz AG definiert auf stark belasteten Strecken und Knoten besondere Szenarien für operative Einschränkungen der Verfügbarkeit der Infrastruktur. Für diese Szenarien werden Dispositionskonzepte vorbereitet und als Handbücher herausgegeben.
- * Diese Konzepte werden bei Eintritt des definierten Szenarios durch die Disponenten
- der Betriebszentrale (BZ) und Netzleitzentrale (NLZ),
 - der Leitstellen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und
 - anderer Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)
- angewendet und dienen der Standardisierung der Dispositionsverfahren zur raschen Stabilisierung der Betriebsführung sowie zur Vereinfachung und Beschleunigung der Kommunikation der zu treffenden dispositiven Maßnahmen.
- (2) Enthalten sind
- Hinweise und Regeln zur Disposition der Linien- und Taktverkehre im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV),
 - * - Hinweise und Regeln zur Disposition des Schienengüterverkehrs (SGV) sowie Übersichten über potenzielle Umleitstrecken unter Angabe der jeweiligen Streckencharakteristik und Rückstaukapazitäten.
- (3) Die „Handbücher für Dispositionskonzepte“ werden jeweils für die Dauer einer Netzfahrplanperiode herausgegeben.
- Zweck**
- Inhalt**
- Gültigkeitszeitraum**

2 Erstellung und Abstimmung

- (1) Die Erstellung und Aktualisierung der „Handbücher für Dispositionskonzepte“ erfolgt
- * - für den SPNV und SPFV durch die Betriebszentralen der DB Netz AG in enger Zusammenarbeit mit den sich beteiligenden EVU und ggf. betroffenen Nachbar-EIU,
 - * - für den SGV durch die Netzleitzentrale in enger Zusammenarbeit mit den BZ, den sich beteiligenden EVU und ggf. betroffenen Nachbar EIU.
- Erstellung**

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen; Dispositionskonzepte vorbereiten und anwenden	420.0207 Seite 2

- Beteiligung** (2) Die Beteiligung der EVU erfolgt auf freiwilliger Basis.
- Abstimmung** (3) Durch die DB Netz AG werden die EVU jährlich spätestens zu Beginn des dritten Quartals dazu eingeladen, sich an der Erstellung bzw. Aktualisierung der Dispositionskonzepte zu beteiligen.
- Für die vorgegebenen Szenarien entwickeln die EVU eigenverantwortlich Maßnahmen, stimmen diese mit der jeweiligen BZ bzw. im SGV mit der NLZ ab und übersenden sie in elektronischer Form an die DB Netz AG. *
- Die Koordination und abschließende Bearbeitung der Dispositionskonzepte erfolgt durch die jeweilige BZ bzw. der NLZ. Bei BZ übergreifenden Szenarien im SPNV / SPFV sind die benachbarte BZ sowie die NLZ einzubinden. Erforderliche Anpassungen werden mit den betroffenen EVU abgestimmt. *
- Dokumentation** (4) Der Abstimmungsprozess ist durch die Betriebszentralen bzw. die Netzleitzentrale zu dokumentieren. *
- Veröffentlichung** (5) Die Veröffentlichung an die Beteiligten im SPNV und SPFV erfolgt spätestens zwei Wochen vor Beginn der jeweiligen Netzfahrplanperiode in elektronischer Form. *
- Das [Handbuch für den SGV](#) ist im Internet aufrufbar. *
- Die interne Verteilung des Handbuchs für Dispositionskonzepte obliegt den jeweiligen Unternehmen und Organisationseinheiten in eigener Verantwortung.
- Anmerkung:
Zugangsberechtigte, die nicht am Erstellungs- und Abstimmungsprozess beteiligt waren, erhalten das Handbuch für Dispositionskonzepte auf Anforderung.*
- Unterjährige Änderungen** (6) Erforderliche unterjährige Änderungen werden in Absprache zwischen den Beteiligten durchgeführt.
- 3 Anwendung**
- In- / Außerkraftsetzung** (1) Die Anwendung der Dispositionskonzepte für den SPV wird durch den Netzkoordinator (Nk) der BZ ggf. in Abstimmung mit den betroffenen EVU, der benachbarten BZ, der NLZ sowie dem benachbarten EIU in Kraft bzw. außer Kraft gesetzt. *
- Die Anwendung der Dispositionskonzepte für den SGV wird durch den Netzkoordinator (Nk) der NLZ ggf. in Abstimmung mit den betroffenen EVU, den betroffenen BZ sowie den benachbarten EIU in Kraft bzw. außer Kraft gesetzt. *

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen; Dispositionskonzepte vorbereiten und anwenden	420.0207 Seite 3

* EVU können Empfehlungen zur Inkraftsetzung aussprechen. Der Letztentscheid obliegt dem Nk der BZ / NLZ.

Die In- bzw. Außerkraftsetzung kann vollständig oder teilweise erfolgen. Von den Dispositionskonzepten abweichende dispositive Maßnahmen sind operativ zwischen den Beteiligten abzustimmen.

Anmerkung:

Bei Bauarbeiten oder sonstigen, parallel wirkenden länger andauernden Einschränkungen der Infrastruktur kann die Inkraftsetzung möglicherweise nicht oder nur mit Änderungen erfolgen.

(2) Der Nk informiert die beteiligten EVU und EIU sowie die Disponenten der BZ über die In- bzw. Außerkraftsetzung.

Bekanntgabe

Die Bereichs- und Zugdisponenten informieren die beteiligten Fahrdienstleiter.

(3) Die erforderlichen dispositiven Maßnahmen zur Überleitung in das Betriebsprogramm gemäß Dispositionskonzept sowie die Rückkehr zum Regelbetrieb werden zwischen den Beteiligten gesondert abgestimmt.

Ein- und Ausschwingphase

* (4) Für Züge, Linien oder Streckenabschnitte die nicht Bestandteil des Dispositionskonzeptes sind, werden die dispositiv erforderlichen Maßnahmen operativ zwischen dem jeweiligen EVU und der BZ / NLZ abgestimmt.

Nicht enthaltene Züge



Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0211
Operatives Umleiten veranlassen	Seite 1

1 Umleiten veranlassen

- (1) Ist die Infrastruktur aufgrund einer operativ aufgetretenen Störung nicht oder nur eingeschränkt verfügbar, kann der Bereichsdisponent (Bd) nach vorheriger Abstimmung mit den Leitstellen der betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und ggf. der Nachbar-BZ sowie der NLZ Umleitungen veranlassen.

Umleiten veranlassen

Anmerkung:

Umleitungen im Sinne dieser Richtlinie sind immer netzveranlasst. Das Befahren von anderen als im Fahrplan vorgesehenen Strecken auf Kundenwunsch ist keine Umleitung, sondern bedarf gemäß Schienennetz-Benutzungsbedingungen einer Änderungsbestellung durch das EVU. Diese ist beim Bereich Fahrplan anzumelden.

*

- * (2) Anhand der vom EVU übergebenen aktuellen Zugcharakteristik prüft der Bd, ob die Umleitungsstrecke zugelassen ist.

Umleitfähigkeit

- (3) Die vorhandene Zugnummer wird beibehalten.

Zugnummer

2 Umleitungsfahrplan

- (1) Der Bd bestellt den Fahrplan für den umzuleitenden Zug grundsätzlich beim Mitarbeiter Gelegenheitsfahrplan (Bereich Fahrplan). Die Auslegung auf dem ursprünglichen Laufweg erfolgt ebenfalls durch den Mitarbeiter Gelegenheitsfahrplan.

Grundsatz



Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0212
Ausfall/Teilausfall von Zügen	Seite 1

1 Allgemeines

- | | |
|---|-----------------------|
| <p>(1) Grundsätzlich ist der Bereich Fahrplan für die Bekanntgabe von Zugausfällen einschließlich der Eingabe in die Fahrplan-DV-Systeme zuständig.</p> | Bekanntgabe |
| <p>(2) Wenn ein EVU einen Zug, der wegen Lastmangel nur aus einem Triebfahrzeug (Tfz) besteht, verkehren lässt, ist der Bereichsdisponent (Bd) zu verständigen.</p> <p>Die Zugnummer und die Fahrplanelemente (auch Beförderungsbedingungen) sind beizubehalten. Der Bd setzt davon die Zugdisponenten/Fahrdienstleiter, und ggf. die Nachbar-BZ in Kenntnis.</p> | Züge ohne Last |
| <p>(3) Ein bekannt gegebener Ausfall eines Zuges darf nicht zurückgenommen werden.</p> | Rücknahme |

2 Operativer Ausfall/Teilausfall von Zügen

- | | |
|--|------------------------------|
| <p>(1) Ist die Fahrweginfrastruktur aufgrund einer operativ aufgetretenen Störung nicht oder nur eingeschränkt verfügbar, kann der Bereichsdisponent (Bd) der Leitstelle des betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) den Ausfall/Teilausfall eines Zuges vorschlagen.</p> | Initiative |
| <p>(2) Die Entscheidung über einen Ausfall/Teilausfall trifft die Leitstelle des betroffenen EVU zeitnah und teilt sie dem Bd mit.</p> | Entscheidung |
| <p>(3) Bei diesem kurzfristigen Ausfall/Teilausfall ist der Bd für die fernmündliche Bekanntgabe verantwortlich.</p> | Bekanntgabe |
| <p>(4) Wird ein Zuglauf im Reisezugverkehr gebrochen, muss für einen der verbleibenden Teilabschnitte eine neue Zugnummer vergeben werden. Die neue Zugnummer wird dem Kontingent der BZ entnommen. Auf Wunsch kann die Leitstelle des betroffenen EVU eine Zugnummer aus dem eigenen Kontingent zur Verfügung stellen.</p> <p>Der Zug mit der neuen Zugnummer wird unter Nutzung der Fahr- und Aufenthaltszeiten sowie der weiteren Fahrplanangaben des ausfallenden Zuges mittels Fahrplan-Mitteilung bekanntgegeben. Das EVU muss dem Bd mitteilen, ob außergewöhnliche Fahrzeuge eingestellt sind.</p> | Brechen von Zugläufen |



Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0213
Ersatzzüge und Doppelführungen	Seite 1

1 Allgemeines

- (1) Grundsätzlich ist der Bereich Fahrplan für das Einlegen von Ersatzzügen und Doppelführungen - einschließlich der Eingabe in die Fahrplan-DV-Systeme - zuständig.

Zuständigkeit

Ausnahme:

Liegen zwischen dem Zeitpunkt der Bestellung und der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit eine Stunde und weniger, kann sich das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), unter der Voraussetzung, dass die Erfordernis für das Verkehren von Ersatzzug/Doppelführung kurzfristig aus einer Störung resultiert, an die BZ wenden. Einlegung und Bekanntgabe erfolgen in diesem Fall durch den Bereichsdisponenten (Bd) entsprechend der Regeln gemäß Abschnitt 2.

- (2) Die Doppelführung / der Ersatzzug erhält eine neue Zugnummer.

Zugnummer

2 Aufgaben der Betriebszentrale (BZ)

- (1) Wenn auf zweigleisiger Strecke ein Reisezug in zwei Teilen gefahren wird, gelten für den zweiten Teil die Fahr- und Aufenthaltszeiten des ersten Teils (Stammzug). Der zusätzliche Zug ist den Fahrdienstleitern bekannt zu geben. Der Triebfahrzeugführer erhält eine Fahrplan-Mitteilung.

**Bekanntgabe
Doppelführung**

Anmerkung:

Der Stammzug soll nach Möglichkeit als erster Zug fahren.

- (2) Wird ein Ersatzzug gefahren, gelten die Fahr- und Aufenthaltszeiten des Stammzuges. Das EVU muss dem Bereichsdisponenten (Bd) mitteilen, ob außergewöhnliche Fahrzeuge eingestellt sind.

**Bekanntgabe
Ersatzzug**

Der Ersatzzug ist den Fahrdienstleitern bekannt zu geben. Der Triebfahrzeugführer erhält eine Fahrplan-Mitteilung.

- * (3) Verkehrt der zusätzliche Zug BZ-übergreifend, ist er allen am Lauf beteiligten BZ im Stafettenverfahren fernmündlich anzukündigen.

**Verständigung
BZ**

- (4) Der zusätzliche Zug wird im Stafettenverfahren im Fahrplansystem der BZ erfasst.

**Fpl-Daten-
Erfassung**



Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0214
Züge mit großen Planabweichungen behandeln	Seite 1

1 Allgemeines

Grundsatz

- (1) Mit der Annahme des Trassenangebotes der DB Netz AG hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) dem Fahrplan zugestimmt. Die im Fahrplan angegebenen Zeiten sind verbindlich. Die Abfahrtszeit am Zuganfangs- bzw. Übernahmehof ist vom EVU einzuhalten. Darüber hinaus gilt:
- Der Fahrplan für eine zugewiesene Trasse verliert grundsätzlich bei einer **Verspätung von 20 Stunden** und mehr seine Gültigkeit.
 - Ein Zug wird grundsätzlich **nicht mehr als drei Stunden** vor seiner fahrplanmäßigen Zeit von der DB Netz AG übernommen.

Anmerkung:

Diese Regeln dienen der Vermeidung von Verwechslungsgefahren in der Durchführung des Bahnbetriebes.

2 Verspätete Züge

- (1) Der Fahrdienstleiter (Fdl) lässt ab einem Zuganfangsbahnhof oder nach einem Unterwegsaufenthalt die Zugfahrt nicht zu, wenn die Verspätung des Zuges gegenüber dem Fahrplan 20 Stunden und mehr beträgt.
- (2) Wird dem Fdl/Disponenten bekannt, dass ein Zug mit einer Verspätung von 20 Stunden und mehr in seinem Zuständigkeitsbereich verkehrt, ist der Zug zunächst in einem geeigneten Bahnhof zurückzuhalten.
- (3) Wird die Zustimmung zur Weiterfahrt gemäß Absatz 1 oder 2 verweigert, benachrichtigt der Fdl
- den Triebfahrzeugführer (Tf) unter Angabe des Grundes sowie
 - den zuständigen Disponenten der BZ.

Anfangsbahnhof/Unterwegsaufenthalt

Verspätung im Zuglauf

Verständigung

Der Bereichsdisponent (Bd) der Betriebszentrale (BZ) verständigt den Ansprechpartner des EVU unter Angabe des Grundes.

- (4) Unter Verwendung des Vordruckes 420.0214V01 („Auftrag zur Fahrplan-Neubearbeitung für Züge mit Verspätungen > 20 Stunden“) beauftragt das EVU über den Bd eine Fahrplan-Neubearbeitung. Der Bd ergänzt ggf. die Zugnummer aus dem Kontingent der BZ und übergibt den Auftrag des EVU an den Bereich Fahrplan.

Fahrplanbestellung

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0214
Züge mit großen Planabweichungen behandeln	Seite 2

Anmerkung:

Erst nach Erhalt dieses Vordrucks ist der Bereich Fahrplan in der Lage; einen neuen Fahrplan zu erstellen. Mit diesem Vordruck bestätigt das EVU dass die vorhandene Zugcharakteristik mit der im Fahrplan angegebenen Zugcharakteristik übereinstimmt. Sofern vom EVU gewünscht, kann auch eine Zugnummer aus dessen Kontingent verwendet werden.

Bei Mehrfachverspätungen (Zug erhielt mehrfach eine Verspätung >20h) ist im Vordruck stets die ursprüngliche Zugnummer sowie der ursprünglich geplante Verkehrstag anzugeben. Ein Verweis auf einen „20h-Zug“ ist nicht zulässig. *
*
*
*

Entscheidung Bd

- (5) In Einzelfällen, z.B. wenn der Zug bis zu seinem planmäßigen Zielbahnhof nur noch eine kurze Wegstrecke zurückzulegen hat, kann der Bd entscheiden, dass der Zug seine Fahrt fortsetzt, ohne dass ein neuer Fahrplan erforderlich wird. Die Entscheidung ist zu dokumentieren und den am Zuglauf beteiligten Fdl in geeigneter Weise bekannt zu geben.

Fahrplanerstellung

- (6) Ein neuer Fahrplan wird jeweils durch den Bereich Fahrplan erstellt und bekanntgegeben.

GSM-R-Zugnummer belegt

- (7) Ggf. kann auch vor Erreichen einer Verspätung von 20 Stunden die Vergabe einer neuen Zugnummer aufgrund der Doppelbelegung der Zugnummer im GSM-R-System erforderlich werden. In diesen Fällen gelten die Regeln gemäß Modul 420.0241 Abschnitt 2.

3 Vor Plan fahrende Züge

Anfangsbahnhof/Unterwegsaufenthalt

- (1) Der Fdl darf eine Zugfahrt auf einem Zuanfangsbahnhof oder nach einem Unterwegsaufenthalt nicht zulassen, wenn die Abfahrt mehr als drei Stunden vor der im Fahrplan angegebenen Zeit („vor Plan“) erfolgen würde.

Der Fdl verständigt den Tf über die Nichtzulassung seiner Zugfahrt und fordert ihn auf, sich mit der Leitstelle seines EVU in Verbindung zu setzen. Der Fdl benachrichtigt den zuständigen Disponenten der BZ.

Anmerkung:

Über die weiteren Maßnahmen kann das EVU gemäß Absatz 3 entscheiden.

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0214
Züge mit großen Planabweichungen behandeln	Seite 3

- (2) Verkehrt ein Zug im Verlauf seiner Fahrt gegenüber dem Fahrplan mehr als drei Stunden vor Plan, so ist der Zug in Abstimmung zwischen Fdl und BZ im nächsten geeigneten Bahnhof zurückzuhalten.

Zuglauf

Anmerkung:

Über die weiteren Maßnahmen kann das EVU gemäß Absatz 3 entscheiden

- (3) Es obliegt der Leitstelle des EVU, ggf. beim Bereich Fahrplan der DB Netz AG eine neue Trasse (zu einer früheren Abfahrtszeit) zu bestellen bzw. zu veranlassen, dass der Zug zu einem späteren Zeitpunkt erneut abfahrtsbereit gemeldet wird.

Entscheidung des EVU

- (4) In begründeten Ausnahmefällen, z.B. wenn es für die Flüssigkeit des gesamten Betriebsablaufs erforderlich ist und keine sonstigen Gründe dagegen sprechen, kann der Bd, in Abstimmung mit der Leitstelle des EVU, entscheiden, dass eine Zugfahrt auch drei Stunden und mehr vor Plan durchgeführt wird. Die Entscheidung ist zu dokumentieren und den am Zuglauf beteiligten Fdl in geeigneter Weise bekannt zu geben.

Entscheidung Bd



Auftrag zur Fahrplan - Neubearbeitung aufgrund einer Zugverspätung von mehr als 20 Stunden für folgenden Zug

- * **Hinweis:**
 * Dieser Vordruck darf nur verwendet werden, sofern Zugcharakteristik, Laufweg sowie Start- und
 * Zielbetriebsstelle den Fahrplanangaben des Ursprungszuges entsprechen.
 * Eine Einkürzung des Laufwegs ist zulässig.

1.) Angabe der Zuggrunddaten durch das EVU _____ Kunden Nr _____			
Zuggattung			
alte Zugnummer		Train ID ¹⁾	
urspr. Verkehrstag			
neue Zugnummer	(Vergabe durch Betrieb/BZ)		
neuer Verkehrstag			
Abgangsbetriebsstelle			
gew. Abfahrtszeit			
Dauer Bef Ano / KV-Profil			
Lü / Bza	Nr.:		
Besonderheiten			
Auftraggeber <small>(Name / Unterschrift)</small>			
Bearbeitungsvermerke:			

¹⁾ optionale Angabe

2. Abgabe/Versand an den Bereich Fahrplan der DB Netz AG.

Ort und Datum

Name und Unterschrift des Antragstellers

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0240
Anträge auf Abweichung von der Zugcharakteristik bearbeiten	Seite 1

1 Allgemeines

- (1) Die Zugcharakteristik umfasst die betrieblich - technischen Angaben für die Trassenkonstruktion und wird vom Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit der Trassenanmeldung verbindlich geliefert.
- (2) Wird bei der Zugbildung eine Abweichung von der geplanten Zugcharakteristik festgestellt, richtet das EVU einen Antrag auf Abweichung von der Zugcharakteristik an den Bereichsdisponenten der Betriebszentrale (BZ).

**Zug-
charakteristik**

**Anträge auf
Abweichung
von der Zugcha-
rakteristik**

Anmerkung:

Wendet sich der Triebfahrzeugführer (Tf) mit einem Antrag auf Abweichung von der Zugcharakteristik mittels Zugfunk an den Zugdisponenten (Zd), so hat dieser den Bereichsdisponenten (Bd) zu verständigen bzw. das Gespräch weiter zu leiten.

- *
*
*
Anträge auf Abweichungen von der Zugcharakteristik, die über den aktuellen Verkehrstag hinaus wirken, sind durch das EVU an den Bereich Fahrplan zu richten.

Der Bd entscheidet über die Anträge, dokumentiert diese und teilt den Beteiligten die Entscheidung mit. Die Gewährleistung der Flüssigkeit des Betriebes sowie der Gesamtpünktlichkeit aller Züge ist bei der Bearbeitung von Anträgen auf Abweichung von der Zugcharakteristik zu beachten.

Insbesondere folgende Abweichungen von der Zugcharakteristik sind zu beantragen:

- Überschreiten der Zuglänge,
- fehlende Brems Hundertstel,
- Lastüberschreitung,
- Einstellen von Fahrzeugen mit niedrigerer zulässiger Geschwindigkeit als im Fahrplan vorgegeben,
- Ab- / Weiterfahrt trotz Leistungsminderung bei Triebfahrzeugen und Triebzügen,
- Einstellung leistungsschwächerer/langsamerer Triebfahrzeuge,
- Änderung der Traktionsart,

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0240
Anträge auf Abweichung von der Zugcharakteristik bearbeiten	Seite 2

- Überschreiten der Last von 1600 t bei Güterzügen, für die im Fahrplan die Bremsstellung P vorgegeben ist.

Hinweis: Bremsstellung P ist bei Zügen mit einer Last von mehr als 1600 t nur zulässig:

1. bei einer Last zwischen 1600 t und höchstens 2500 t, wenn sie ausschließlich aus Wagen mit einem Gesamtgewicht von mindestens 32 t gebildet sind,
2. bei einer Last zwischen 2500 t und höchstens 4000 t, wenn sie ausschließlich aus Wagen mit einem Gesamtgewicht von mindestens 40 t gebildet sind,
3. unabhängig von der Last, wenn alle Fahrzeuge mit Kupplung vom Typ UIC-AK (Zug-Druck-AK) ausgerüstet sind.

In Zügen zu 1. und 2. dürfen sich keine Gelenkwagen und keine kurz gekuppelten Wagen befinden.

Sind die vorgenannten Bedingungen nicht erfüllt, müssen die Züge in Bremsstellung G verkehren. Durch das EVU ist ein neuer Fahrplan beim Bereich Fahrplan zu bestellen.

Bearbeitungsnummer

- (3) Alle Anträge auf Abweichung von der Zugcharakteristik sind mit Bearbeitungsnummer zu dokumentieren. Sie kann auch aus den in der BZ angewandten DV-Verfahren heraus vergeben werden. Wenn mehrere BZ beteiligt sind, wird die Bearbeitungsnummer der BZ verwendet, bei welcher der Antrag gestellt wurde.

Fahrplan-Mitteilung erteilen

- (4) In folgenden Fällen ist eine Fahrplan-Mitteilung gem. Vordruck 408.0415V01/408.2415V01 zu erteilen:
- wenn wegen fehlender Bremsleistung die Geschwindigkeit herabgesetzt werden muss,
 - wenn trotz fehlender Bremsleistung mit nach Fahrplan zulässiger Geschwindigkeit gefahren werden kann.

Fahrplan-Mitteilungen im Zusammenhang mit Einschränkungen der Verfügbarkeit der Führerraumanzeige des Fahrplans werden erteilt:

- Wenn die Weiterfahrt des Zuges auf Basis des Ersatzfahrplans erfolgen soll bzw.
- um den Zug bei Entlassung aus der Anzeigeführung anzuhalten.

*
*
*
*
*
*

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0240
Anträge auf Abweichung von der Zugcharakteristik bearbeiten	Seite 3

Anmerkung:

- * Auch anzeigegeführte Züge müssen bei Ausfall der Führerraumanzeige des Fahrplans in jedem Fall anhalten.
- * Fahrplan-Mitteilung 6 ist zu übermitteln, wenn der Zug anzeigegeführt weiter fahren kann, da er bis zur Entlassung aus der LZB/ETCS in der Regel keine Fpl-Angaben benötigt. Folgender Wortlaut ist zu verwenden:

„Sie müssen halten, wenn der Zug aus der LZB/ETCS-Führung entlassen wird“.

Sind planmäßige Halte vorgesehen, sind diese ebenfalls unter Fahrplan-Mitteilung 6 aufzuführen.

- * Wenn es zweckmäßig (Verspätungsminimierung) ist, können die vollständigen Fpl-Angaben anstelle der Fahrplan-Mitteilung 6 sofort ausgehändigt werden, um einen weiteren Halt bei Entlassung aus der LZB/ETCS zu vermeiden.

Ist die Erteilung bis zum Zielbahnhof nicht möglich, ist das Stafettenverfahren anzuwenden.

2 Fehlende Brems Hundertstel

- (1) Das EVU teilt dem Bd mit, dass im Zug Brems Hundertstel fehlen. Der Bd stellt anhand der Verzeichnisse bzw. der zur Verfügung stehenden DV-Verfahren die für die betreffenden Streckenabschnitte erforderlichen Brems Hundertstel fest und entscheidet,

Zulässige Geschwindigkeit ermitteln

- ob die nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeiten ermäßigt werden müssen oder
- der Zug trotz fehlender Brems Hundertstel mit den nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeiten fahren darf.

Sind Geschwindigkeitsermäßigungen erforderlich, ist in Abstimmung mit dem EVU abzuwägen, ob es für den Gesamtlauf des Zuges zweckmäßiger ist, die Zugbildung zu ändern, auch wenn hierdurch die Abfahrt des Zuges verspätet wird.

Anmerkung:

Im Interesse der Gewährleistung der Flüssigkeit des Betriebes sowie der Gesamtpünktlichkeit aller Züge kann unter Umständen auch die Neukonstruktion einer Trasse erforderlich werden. Das EVU hat sich in diesen Fällen an den Bereich Fahrplan zu wenden.

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0240
Anträge auf Abweichung von der Zugcharakteristik bearbeiten	Seite 4

- Fahrt mit Geschwindigkeitsermäßigung**
- (2) Soll die zulässige Geschwindigkeit des Zuges ermäßigt werden, sind die Weisungen mit Fahrplan-Mitteilung 2 auf Vordruck 408.0415V01/408.2415V01 zu geben. Dabei ist folgendes zu beachten:
- a) Die in die Fahrplan-Mitteilung aufzunehmenden Streckenabschnitte mit Geschwindigkeitsermäßigungen sind jeweils durch die Angabe der Zugmeldestellen zu begrenzen.
 - b) Statt einer Fahrplan-Mitteilung mit Angaben einzelner Streckenabschnitte darf dem Zug mit einer Fahrplan-Mitteilung unter Angabe der begrenzenden Haltbahnhöfe ein anderes Geschwindigkeitsheft zugewiesen werden.
- Fahrt mit nach Fahrplan zulässiger Geschwindigkeit**
- (3) Ergibt die Prüfung, dass trotz fehlender Bremswert mit den nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeiten gefahren werden darf, erhält der Zug Weisung mit Fahrplan-Mitteilung 3 auf Vordruck 408.0415V01/408.2415V01.
- Gültigkeitsbereich**
- (4) In der Fahrplan-Mitteilung ist stets anzugeben, bis zu welcher Betriebsstelle die Weisung gültig ist. Nach Absprache mit der benachbarten BZ darf die Gültigkeit auch in deren Bezirk ausgedehnt werden.
- Strecken mit Anzeigeführung**
- (5) Auf Strecken mit Anzeigeführung gelten die im Fahrplan angegebenen Mindestbremswert für Züge, die anzeigeführt oder signalgeführt sind.
- Wenn Bremswert fehlen, sind erforderliche Geschwindigkeitsermäßigungen durch Vergleichen der zulässigen Geschwindigkeiten nach
- Spalte 2 des Fahrplans und
 - dem Verzeichnis der für die betreffenden Streckenabschnitte erforderlichen Bremswert
- zu ermitteln.
- LZB**
- Auf Strecken mit LZB erhält der Zug eine Fahrplan-Mitteilung nach folgenden Regeln:
- a) Sind im Zug noch mindestens 56 Bremswert vorhanden, sind die Geschwindigkeiten vorzuschreiben, die nur zu beachten sind, wenn die LZB unwirksam ist (von Spalte 2 des Fahrplans abweichende Geschwindigkeiten).
 - b) Sind im Zug weniger als 56 Bremswert vorhanden, darf der Zug nur signalgeführt weiterfahren. Es sind die Geschwindigkeiten nach a) vorzuschreiben.

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0240
Anträge auf Abweichung von der Zugcharakteristik bearbeiten	Seite 5

Auf Strecken mit ETCS erhält der Zug eine Fahrplan-Mitteilung nach folgenden Regeln:

ETCS

- a) Sind im Zug noch mindestens 30 Brems Hundertstel vorhanden, sind die Geschwindigkeiten vorzuschreiben, die nur zu beachten sind, wenn ETCS unwirksam ist (von Spalte 2 des Fahrplans abweichende Geschwindigkeiten).
- b) Sind im Zug weniger als 30 Brems Hundertstel vorhanden, darf der Zug nur signalgeführt weiterfahren. Es sind die Geschwindigkeiten nach a) vorzuschreiben.

Anmerkung:

Auf Strecken mit ETCS Level 2oS (ohne Signale) ist eine signalgeführte Zugfahrt nicht möglich (Ausnahme: Betriebsart SR (Staff Responsible)).

*
*

- (6) Das Fehlen von Brems Hundertsteln ist rechtzeitig den am Zuglauf beteiligten BZ mitzuteilen, damit diese entsprechende Maßnahmen vorbereiten können.

Unterrichten der beteiligten BZ

3 Fehlende Brems Hundertstel bei Fahrten mit eingeschränkter Streckenkenntnis

- (1) Für Fahrten mit eingeschränkter Streckenkenntnis werden bei der Konstruktion die für die Strecke normalerweise erforderlichen Mindestbrems Hundertstel (aus den Streckenbremstafeln/Sonderbremstafeln) um 40 % ihres Wertes erhöht. Dies gilt nicht für Sperrfahrten.

Allgemeines

Die größte zulässige Geschwindigkeit für Fahrten mit eingeschränkter Streckenkenntnis beträgt

- 100 km/h für Zugfahrten auf Hauptbahnen
- 40 km/h für Zugfahrten auf Nebenbahnen
- 30 km/h für Sperrfahrten.

Im Kopf der Fahrplananordnung (Fplo) ist der Vermerk „Fahrt mit eingeschränkter Streckenkenntnis“ enthalten.

- (2) Wird dem Bereichsdisponenten mitgeteilt, dass ein Zug die für die fahrplanmäßige Geschwindigkeit benötigten Brems Hundertstel nicht erreicht, sind zur Ermittlung der zulässigen Geschwindigkeit die vorhandenen Brems Hundertstel durch 1,4 zu dividieren.

Zulässige Geschwindigkeit ermitteln

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0240
Anträge auf Abweichung von der Zugcharakteristik bearbeiten	Seite 6

Ermittlungsverfahren
$\frac{\text{mitgeteilte Brh}}{1,4} = \text{neuer Vergleichswert}$

Dieser neu ermittelte Wert (xBrh) bildet die Grundlage für die Ermittlung der Geschwindigkeit entsprechend Abschn. 2 (1).

4 Überschreitung der im Fahrplan angegebenen Länge bei Reisezügen

Antrag durch EVU

- (1) Das EVU richtet seinen Antrag auf Überschreitung der im Fahrplan angegebenen Länge an den zuständigen Disponenten der BZ.

Zustimmung und Verständigung EVU

- (2) Der zuständige Disponent der BZ entscheidet aus dispositiver Sicht über den Antrag und teilt die Entscheidung dem jeweiligen EVU mit.

Anmerkung:

Die Zustimmung zur Überschreitung der im Fahrplan angegebenen Zuglänge beinhaltet keine sicherheitliche Überprüfung.

Aufgaben EVU

- (3) Bei einer positiven Entscheidung durch den Disponenten der BZ obliegt dem EVU bei einer ggf. für den Zug nicht ausreichend vorhandenen Bahnsteiglänge die Sicherheitsverantwortung für ein- und aussteigende Reisende und hat entsprechende Maßnahmen zur Reisendensicherung gemäß §34 (8) EBO im eigenen Ermessen zu treffen.

Anmerkung:

Das beantragende EVU muss grundsätzlich davon ausgehen, dass der betroffene Zug in ein Gleis eingelassen wird, dessen Bahnsteiglänge für die in der Trassenbestellung angegebene Länge, nicht jedoch für die gemäß Absatz 1 beantragte Länge des Zuges ausreicht.



Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0241
Beteiligung der BZ bei Unregelmäßigkeiten Zugfunk	Seite 1

1 Gestörte Zugfunk-Fahrzeugeinrichtungen

- * (1) In den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) der
 * DB Netz AG ist für alle EVU streckenbezogen verpflichtend
 * vorgegeben, ob eine Zugfunk-Fahrzeugeinrichtung
 * (GSM-R oder Analogfunk) vorhanden sein muss.

Grundsatz

- * Ein Mobiltelefon (o. ä.) ersetzt die Zugfunk-
 * Fahrzeugeinrichtung nicht.

Die Regeln in diesem Abschnitt finden bei analogem und GSM-R-Zugfunk gleichermaßen Anwendung.

- * (2) Wird vor der Übergabe an die DB Netz AG festgestellt,
 * dass die Zugfunk-Fahrzeugeinrichtung gestört bzw. nicht
 * kompatibel ist, hat das EVU die Verantwortung, den Mangel
 * zu beseitigen (z. B. Gestellung Ersatzfahrzeug). Ist das
 * nicht möglich, entscheidet der Bereichsdisponent (Bd), ob
 * das Fahrzeug ausnahmsweise verkehren darf.

**Maßnahmen vor
 Übergabe an die
 DB Netz AG**

- * Entscheidend hierbei ist, ob durch die gestörte oder nicht
 * kompatible Zugfunk-Fahrzeugeinrichtung nicht vertretbare
 * negative Auswirkungen auf die Betriebsführung / andere
 * Züge zu erwarten sind.

- * Bei der Entscheidung sind zu berücksichtigen:

- * - Ersatzmaßnahmen des EVU (z.B. Tzf-Tausch am
 * Laufweg, Reparatur, zusätzliches Triebfahrzeug) unter
 * Berücksichtigung des (Rest-)Laufweges,
- * - aktuelle Betriebsverhältnisse (z.B. Bauarbeiten, Stö-
 * rungen, erforderliche Übermittlung von Befehlen oder
 * Fahrplan-Mitteilungen),
- * - ggf. Zustimmung der Nachbar-BZ.

Anmerkung:

Jede Zugfahrt unter einer neuen Zugnummer setzt auch eine Übergabe durch das EVU voraus. Als Übergabe eines Zuges an die DB Netz AG ist die Meldung nach Modul 408.0321 zu verstehen, dass „der Zug vorbereitet ist“.

- * *Eine Störung der Zugfunk-Fahrzeugeinrichtung hat das EVU in Eigenverantwortung zu beseitigen. In diesem Sinne sollte die Zustimmung zum Verkehren grundsätzlich jeweils auf eine einzelne Zugfahrt beschränkt werden. Eine Zustimmung für einen längeren Zeitraum bzw. für mehrere Zugfahrten (z.B. in Abhängigkeit der Umlaufplanung des EVU) kann in begründeten Einzelfällen (z. B. in Abhängigkeit der vom EVU vorgesehenen Ersatzmaßnahmen) erfolgen.*

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0241
Beteiligung der BZ bei Unregelmäßigkeiten Zugfunk	Seite 2

- Maßnahmen während der Fahrt** (3) Fällt die Zugfunk-Fahrzeugeinrichtung nach Übergabe an die DB Netz AG aus, meldet der Tf die Störung unverzüglich an den Fahrdienstleiter (Fdl) oder seine zuständige Leitstelle. Der Fdl bzw. die Leitstelle verständigt den zuständigen Disponenten der BZ. Der Bd entscheidet in Absprache mit dem EVU über die Weiterfahrt des Zuges.
Die Entscheidung erfolgt analog den Regeln in Abs. (2). *
- Abgabe von Meldungen** (4) Der Bd verständigt die Fdl der Streckenabschnitte, die der Zug mit gestörter Zugfunk-Fahrzeugeinrichtung befährt. Ggf. ist auch die Nachbar-BZ zu verständigen.
- Tf über Zugfunk nicht erreichbar** (5) Stellt der Zugfunk-Bediener nach mehrfach versuchtem Verbindungsaufbau (Einzelruf und ggf. anschließend GSM-R Gruppenruf „an alle Tf“ bzw. analoger Sammelruf) fest, dass ein Tf nicht erreichbar ist, muss davon ausgegangen werden, dass die Zugfunk-Fahrzeugeinrichtung gestört ist. Der Zugfunk-Bediener verständigt den Bd. Der Bd entscheidet in Abstimmung mit dem EVU über das weitere Vorgehen (z.B. Stellen des Zuges). Es gelten die Entscheidungskriterien nach Abs. (2). *
- Dokumentation** (6) Die getroffene Entscheidung, die hierfür ausschlaggebenden Gründe sowie die Verständigung der Beteiligten sind zu dokumentieren. *
- 2 GSM-R-Zug(funk)nummer belegt.**
- Allgemeines** (1) Die DB netzweite eindeutige Zugnummer dient der zweifelsfreien Identifizierung der Züge im Zugfunk und ist wegen des zentralen Systemaufbaus von GSM-R notwendig. Durch den Bereich Fahrplan wird die planerische Eindeutigkeit der Zugnummern auf der Infrastruktur der DB Netz AG gewährleistet. *
- Zugnummer bereits vorhanden** (2) Trotz der vorstehenden Maßnahmen kann die zeitgleiche mehrfache Verwendung einer Zugnummer nicht vollständig ausgeschlossen werden. Stellt ein Tf bei der Anmeldung fest, dass sich bereits ein Zug mit derselben Zugnummer im Netz befindet, teilt er dies dem zuständigen Disponenten der BZ mit. *
- Aufgaben des Bd** (3) Der Bd prüft, ob der bereits angemeldete Zug unter der korrekten Zugnummer angemeldet ist bzw. versehentlich die Deregistrierung unterlassen wurde. Wurde die Deregistrierung versehentlich unterlassen, veranlasst der Bd, dass der Tf des neu anzumeldenden Zuges den bereits angemeldeten Zug zwangsderegistriert.

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0241
Beteiligung der BZ bei Unregelmäßigkeiten Zugfunk	Seite 3

Ist der bereits angemeldete Zug unter seiner korrekten Zugnummer angemeldet, ermittelt der Bd den Standort sowie die vsl. noch verbleibende Laufzeit und entscheidet, falls erforderlich, unter Einbeziehung der beteiligten EVU und ggf. anderen BZ über die weitere Vorgehensweise. Der Bd kann anordnen, dass

- der neu anzumeldende Zug mit einer Verspätung abfährt oder
- * - der neu anzumeldende Zug mit einer neuen Zugnummer bekannt gegeben wird.



Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0242
Störungen der elektronischen Anzeige von Fahrplan-Angaben und/oder La-Informationen	Seite 1

1 Allgemeines

- * (1) Die Führerraumanzeige des Fahrplans ersetzt grundsätzlich den gedruckten Buchfahrplan.
- *
* Darüber hinaus können Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zur Darstellung der Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten (La) andere elektronische Medien nutzen.
- *
* Gedruckte Buchfahrpläne werden weiterhin für folgende Anwendungsfälle aufgelegt:
- * - für den Zugleitbetrieb (wegen sicherheitsrelevanter Angaben für die Zugfolge) in geschlossener Darstellung,
 - * - für Züge, für die bereits bei der Trassenanmeldung angegeben wurde, dass keine elektronische Führerraumanzeige des Fahrplans vorhanden ist,
 - * - Ersatzfahrpläne.
- * Die Angaben für das Streckenbuch werden weiterhin als Druckstück aufgelegt.

Grundsatz

2 Störungen der elektronischen Anzeige von Fahrplan-Angaben und/oder La-Informationen

- * (1) Werden auf dem Bordgerät der Führerraumanzeige des Fahrplans oder auf anderen genutzten Endgeräten keine oder nur ein Teil der Fahrplan-Angaben und/oder La-Informationen dargestellt (z.B. durch Ausfall des Bord-/Endgerätes) sind zwei Ausgangssituationen zu betrachten:
1. **Vor** Übergabe des Zuges an die DB Netz AG
- * In diesem Fall sind ggf. das defekte Bord-/Endgerät bzw. das führende Fahrzeug auszutauschen. Ist beides nicht möglich oder liegt eine Übertragungsstörung vor, muss das EVU für den aktuellen Verkehrstag gültige Fahrplan-Angaben (z. B. Buchfahrplan, Blattfahrplan) bzw. La-Informationen (z. B. Tages-La oder Wochen-La mit gültigen La-Berichtigungen) an den Triebfahrzeugführer (Tf) aushändigen. Das EVU trägt die Verantwortung dafür, dass der Tf mit einem

Fahrplan- und/oder La-Anzeige nicht verfügbar

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0242
Störungen der elektronischen Anzeige von Fahrplan-Angaben und/oder La-Informationen	Seite 2

gültigen Fahrplan und den dazu gültigen La-Informationen ausgestattet ist. *

In begründeten Ausnahmefällen kann durch die Betriebszentrale eine Fahrplan-Mitteilung (unter Nutzung des Ersatzfahrplans) bis zu einem geeigneten Bahnhof übermittelt werden.

2. **Nach Übergabe des Zuges an die DB Netz AG**

Bei Ausfall des Bord-/Endgerätes während der Fahrt muss der Tf den Zug anhalten und die Leitstelle seines EVU sowie die BZ verständigen. *

Das EVU trägt die Verantwortung für die Aushändigung der für den aktuellen Verkehrstag gültigen Fahrplan-Angaben und La-Informationen und verständigt den Bereichsdisponenten (Bd) über die getroffenen Maßnahmen. *

In begründeten Ausnahmefällen *kann* die Aushändigung gedruckter Unterlagen nach Abstimmung zwischen der Leitstelle des EVU und der Betriebszentrale (BZ) durch die jeweilige BZ veranlasst werden (z. B. Aushändigung durch Fdl). *

Wenn das Aushändigen der gedruckten Unterlagen nicht möglich ist bzw. aus Gründen der Betriebsführung an einer anderen Stelle erfolgen muss, prüft und entscheidet der Bd, ob *

- eine Fahrplan-Mitteilung (unter Nutzung des Ersatzfahrplans) bis zu einem geeigneten Bahnhof übermittelt wird oder *
- die Weiterfahrt ohne Fahrplan-Mitteilung nach Spalte „40 km/h“ des Ersatzfahrplans bis zum nächsten geeigneten Bahnhof fortgesetzt werden soll. *

Der Bd verständigt das betreffende EVU über die getroffenen Maßnahmen.

Anmerkung:

Bei Ausfall während eines Unterwegaufenthaltes wählt der Bd die Maßnahme(n) aus, die die geringste Zusatzverspätung verursacht.

Anmerkung:

Geeignet ist ein Bahnhof, auf dem der Zug ohne Behinderung anderer Züge stehen kann, bis ein Ersatzgerät ausgeliefert bzw. gültige Fahrplan- und/oder La-Angaben ausgehändigt wurden. *

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0242
Störungen der elektronischen Anzeige von Fahrplan-Angaben und/oder La-Informationen	Seite 3

* (2) Die Weiterfahrt **mit** Fahrplan-Mitteilung (unter Nutzung
* des Ersatzfahrplans) setzt voraus, dass dem Tf für den ak-
* tuellen Verkehrstag gültige La-Informationen zur Verfü-
* gung stehen. Dieses lässt sich der Bd durch den Tf bestä-
* tigen.

**Weiterfahrt mit
Fahrplan-
Mitteilung**

* Darüber hinaus prüft der Bd, ob im Fahrplan für den weite-
* ren Zuglauf Änderungen der größten zulässigen Ge-
* schwindigkeit eines anzeigegeführten Zuges (VMZ) vorge-
* sehen sind. Trifft das zu, sind diese in der Fahrplan-
* Mitteilung Nr. 6 mit folgendem Wortlaut bekannt zu geben:

"Stellen Sie VMZ [...] km/h ab [Betriebsstelle] ein."

* (3) Die Weiterfahrt **ohne** Fahrplan-Mitteilung nach Spalte „40
* km/h“ des Ersatzfahrplanes dient bei fehlenden oder un-
* vollständigen Fahrplan-Angaben und/oder La-
* Informationen vorwiegend der Streckenräumung bis zu ei-
* nem geeigneten Bahnhof.

**Weiterfahrt oh-
ne Fahrplan-
Mitteilung**

* Anhand der tagesaktuellen La-Information prüft der Bd, ob
* eine Weiterfahrt ohne Fahrplan-Mitteilung zulässig ist.

In folgenden Fällen darf die Weiterfahrt ohne Fahrplan-
Mitteilung **nicht angeordnet werden:**

- * - Wenn über die La vorübergehend von der Regel ab-
weichende Standorte von Hauptsignalen bekannt
gegeben sind.
- * - Wenn über die La das Fahren im Gleiswechselbe-
trieb mit Hauptsignal und Signal Zs 6 vorübergehend
angeordnet ist.
- * - Wenn über die La die vorübergehende Aufstellung
von EI-Signalen bekannt gegeben ist und aufgrund
der geringen Geschwindigkeit des Zuges mit einem
Liegenbleiben im stromlosen Abschnitt gerechnet
werden muss.

* (4) Züge, die bei Ausfall des Bord-/Endgeräts ohne Fahrplan-
* Mitteilung gem. Abs. 3 fahren, dürfen nicht unter erleich-
* terten Bedingungen (gemäß Modul 408.0431 Abschnitt 2
* Absatz 2) umgeleitet werden. Die Fahrdienstleiter am
* Laufweg des Zuges sind darüber durch den Bd zu ver-
ständigen.

**Verbot des Um-
leitens unter
erleichterten
Bedingungen**



Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0260
Güterzüge mit windgefährdeter Ladung durchführen	Seite 1

1 Allgemeines

- (1) Auf Schnellfahrstrecken (SFS) sind für bestimmte Abschnitte (z.B. Talbrücken, Dämme) besondere betriebliche Regelungen erforderlich, um Gefahren für Güterzüge durch Wind in diesen Abschnitten weitgehend auszuschließen. Diese Abschnitte sind mit Windmeldeanlagen ausgerüstet. Sie werden von den Regionalbereichen in einer Übersicht den beteiligten Stellen bekanntgegeben.

Windgefährdete Abschnitte

- (2) Windgefährdete Güterzüge sind Züge, die Wagen mit windgefährdeten Ladungen befördern. Solche Wagen sind in der Wagenliste mit dem Wort „WIND“ gekennzeichnet.

Windgefährdete Güterzüge

- (3) Windmeldeanlagen zeigen Windwarnungen in drei Stufen an. Betriebliche Maßnahmen werden nur für Güterzüge erforderlich und richten sich nach der jeweils angezeigten Windwarnstufe. Es werden folgende Stufen angezeigt:

Kriterien für windgefährdete Wagenladungen Warnstufen

* Stufe 1 - Windgeschwindigkeit 72 - 89 km/h:
windgefährdete Güterzüge erhalten Befehl 12:
(80 km/h)

* Stufe 2 - Windgeschwindigkeit 90 - 114 km/h:
windgefährdete Güterzüge zurückhalten, übrige
Güterzüge erhalten Befehl 12 (80 km/h)

Stufe 3 - Windgeschwindigkeit 115 km/h und mehr:
alle Güterzüge zurückhalten

2 Aufgaben der Betriebszentrale (BZ)

- (1) Wird der zuständige Disponent durch den Fahrdienstleiter (Fdl) über den Ausfall einer Windmeldeanlage unterrichtet, informiert sich der Bereichsdisponent (Bd) über die Wetterlage im betroffenen Landkreis. Dafür nutzt er die in den regionalen Zusätzen zur Richtlinie 420 bekannt gegebene Rückfallebene, z.B.:

Ausfall der Windmeldeanlage

- vorliegende Windwarnungen auf der Grundlage von Windwarnabonnements,
- stündliche Abfrage der Intranet- oder Internetseite eines Wetterdienstes,
- stündliche Abfrage telefonischer Ansagedienste.

- (2) Beim Vorliegen einer Windwarnung auf Basis der in Absatz 1 dargestellten Rückfallebene ist die gemeldete Windgeschwindigkeit mit einem Sicherheitsfaktor von 1,2 zu multiplizieren. Die sich daraus ergebende Windwarn-

Windwarnung

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0260
Güterzüge mit windgefährdeter Ladung durchführen	Seite 2

stufe und die Dauer der Windwarnung sind den betroffenen Fdl mitzuteilen. Enthält die Windwarnung keine zeitliche Dauer, erkundigt sich die BZ stündlich beim Wetterdienst durch Abhören von Ansagediensten oder über Intranet/Internet über den Zeitpunkt der Entwarnung.

Ermittlung windgefährdeter Güterzüge

- (3) Wird dem zuständigen Disponenten von einem Fdl aufgrund einer Anzeige der Windmeldeanlage eine Windwarnung gemeldet oder durch den Bd auf Basis der Rückfallebene selbst ermittelt, fordert der Bd für alle betroffenen Güterzüge eine aktuelle Wagenliste bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ab und ermittelt die windgefährdeten Güterzüge.

Bei fehlender Wagenliste des EVU gilt der betroffene Güterzug als windgefährdet.

Nachweis

- (4) Der Bd führt ab dem Vorliegen einer Windwarnmeldung einen Nachweis aller auf den SFS verkehrenden Güterzüge. In diesen Nachweis sind die Angaben aus den Wagenlisten zu übernehmen.

Bekanntgabe

- (5) Bei bestehender Windwarnung gibt der Bd windgefährdete Güterzüge den betroffenen Fdl bekannt.

Für Güterzüge, die keine windgefährdeten Wagenladungen befördern, ist den Fdl zu melden, dass die betroffenen Güterzüge nicht windgefährdet sind.

Zusammenfassung mehrerer windgefährdeter Abschnitte

- (6) Der Bd darf anordnen, dass bei Windwarnungen einzelne gefährdete Abschnitte mit Geschwindigkeitsbeschränkungen zu einem Abschnitt zusammengefasst werden, wenn dies betrieblich vorteilhafter ist, als das mehrfache Stellen der Züge. Die zusammengefassten Abschnitte sind den beteiligten Fdl und ggf. der benachbarten BZ mitzuteilen.



Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0280
Dringliche Hilfszüge disponieren	Seite 1

1 Allgemeines

- | | |
|--|---|
| <p>(1) Die Entscheidung, ob ein Fahrzeug zur Beseitigung von Ereignisfolgen dringlich angefordert wird, trifft der Notfallmanager.</p> | <p>Entscheidung des Notfallmanagers</p> |
| <p>(2) Der Netzkoordinator entscheidet, wenn keine dringliche Anforderung des Notfallmanagers vorliegt, über die Heranführung von Fahrzeugen als dringlicher Hilfszug zur schnellstmöglichen Beseitigung von Infrastruktureinschränkungen mit Auswirkungen auf den Bahnbetrieb der DB Netz AG.</p> | <p>Entscheidung des Netzkoordinators</p> |

2 Disposition

- | | |
|---|---|
| <p>(1) Die Vergabe der Zugnummer zur Durchführung eines dringlichen Hilfszuges erfolgt durch die Betriebszentrale (BZ) aus ihrem Zugnummernkontingent.</p> | <p>Vergabe der Zugnummer</p> |
| <p>(2) Die Bekanntgabe des Fahrplans erfolgt - sofern keine besonderen Beförderungsbedingungen vorliegen - auf der Basis des Ersatzfahrplanes durch den Netzkoordinator oder auf Anordnung der BZ durch den Fahrdienstleiter des Anfangsbahnhofes.</p> | <p>Fahrplanbekanntgabe</p> |
| <p>(3) Die Bespannung erfolgt in der Regel eigenverantwortlich durch das beauftragte EVU. Der Netzkoordinator holt spätestens 15 Minuten nach Beauftragung der Bespannung beim EVU Informationen über den vsl. Bespannungszeitpunkt ein und dokumentiert diese. Darüber hinaus überwacht er die zeitgerechte Abfahrt des dringlichen Hilfszuges.</p> <p><i>Anmerkung:
Dazu gehört auch ggf. die Heranführung des Tfz.</i></p> | <p>Bespannung von dringlichen Hilfszügen</p> |
| <p>(4) Der Netzkoordinator entscheidet, ob es aufgrund des Ausmaßes einer Störung erforderlich ist, zum sofortigen Einsatz eines dringlichen Hilfszuges ein geeignetes Tfz durch Abspannen eines Zuges zu verwenden. Hierzu ist ein entsprechender Antrag an das betroffene EVU zu richten.</p> | <p>Abspannen eines Zuges</p> |

Aus den Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG (SNB) ergibt sich die Verpflichtung des EVU, auf Antrag der DB Netz AG durch Abspannung seines Zuges Traktionshilfe zum Zwecke der Störungsbeseitigung zu leisten.

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0280
Dringliche Hilfszüge disponieren	Seite 2

Reihenfolge (5) Dringliche Hilfszüge haben Vorrang vor allen anderen Zügen. Der Netzkoordinator kann Abweichungen von dieser Regel zulassen.

Rückführung (6) Die gegebenenfalls erforderliche Rückführung (z.B. von Notfalltechnik) erfolgt in der Regel nicht dringlich. Die Erstellung des Fahrplans erfolgt durch den Bereich Fahrplan.

3 Notfallkrane

Zuständigkeit der NLZ (1) Der Netzkoordinator der Netzleitzentrale (NLZ) ist für die Bestellung von Notfallkranen zuständig, die durch den Notfallmanager angefordert werden. Dieser löst die Bestellung aus;

- während der üblichen Bürozeiten bei der Koordinierungsstelle Notfalltechnik in Fulda
- außerhalb der üblichen Bürozeiten anhand des Einsatzplanes unmittelbar bei der jeweiligen Kranmannschaft.

Bespannung von Krantransporten (2) Die Triebfahrzeuge für den Kraneinsatz bestellt der Netzkoordinator der NLZ bei der ihm bekanntgegebenen jeweils zuständigen Stelle.

Zuführung zur Ereignisstelle (3) Der Krantransport wird grundsätzlich als Dringlicher Hilfszug durchgeführt.

Fahrplanbekanntgabe (4) Die Bekanntgabe des Fahrplanes veranlasst der Netzkoordinator der NLZ bei der Ausgangs-BZ.

Überwachung (5) Der Netzkoordinator der NLZ überwacht die schnellstmögliche Zuführung des Krantransportes zur Einsatzstelle.

Rückführung des Krantransportes (6) Zur schnellstmöglichen Herstellung der Wiederverfügbarkeit des Kranes ist die umgehende Rückführung zum Regelstandort notwendig. Der Netzkoordinator der NLZ veranlasst hierzu die Bestellung eines Triebfahrzeuges.



Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen Maßnahmen nach dem Liegenbleiben von Reisezügen ergreifen	420.0290 Seite 1

* **1 Allgemeines**

- * (1) Kann ein mit Reisenden besetzter Zug, nachdem er außerhalb eines Bahnsteigbereiches zum Halten gekommen ist, seine Fahrt aufgrund von Fahrzeugstörungen oder Einschränkungen der Infrastruktur nicht fortsetzen, gilt er im Sinne dieses Moduls als liegengebliebener Reisezug.

Liegengebliebener Reisezug

- * (2) Der Netzkoordinator der BZ ergreift in Zusammenarbeit mit der Leitstelle des beteiligten EVU und dem Notfallmanager geeignete Maßnahmen, um die Reisenden schnellstmöglich aus dieser Zwangslage zu befreien.

Ziel

* *Anmerkung:*

* *Die Befreiung von Reisenden aus dieser Lage hat – insbesondere bei Dunkelheit und extremen Witterungsbedingungen - Vorrang vor der Wiederherstellung oder Gewährleistung der Flüssigkeit des Betriebsablaufs. Die gemeinsamen Bemühungen aller Beteiligten sollen darauf ausgerichtet sein, dass eine solche Zwangslage für die Reisenden nach Möglichkeit eine Dauer von 120 Minuten nicht überschreitet.*

* **2 Maßnahmenauswahl**

- * (1) Die Sicherheit der Reisenden und des Bahnbetriebes steht auch in solchen Situationen stets an erster Stelle.

Sicherheit

- * (2) Sind mit Reisenden besetzte Züge an exponierten Stellen, wie z.B. in Tunnelanlagen oder auf Brückenbauwerken, liegengeblieben, ist zunächst zu prüfen, ob sie aus eigener Kraft oder durch Hilfstriebfahrzeuge - auch geschoben oder als Zugteil - bewegt werden können. Dabei sind die betrieblichen Besonderheiten der Strecke zu beachten. Auf diese Weise ist möglichst ein Bahnsteig oder ein Streckenabschnitt mit geeigneter Evakuierungsmöglichkeit anzufahren.

Grundsatz

- * (3) Der Netzkoordinator der BZ legt in Zusammenarbeit mit der Leitstelle des beteiligten EVU und dem Notfallmanager fest, welche Maßnahmen in dieser konkreten Situation geeignet sind. Er veranlasst unmittelbar, dass die Maßnahmen, die als geeignet identifiziert wurden, parallel betrieben werden.

Maßnahmen parallel betreiben

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0290
Maßnahmen nach dem Liegenbleiben von Reisezügen ergreifen	Seite 2

Mögliche Maßnahmen können sein:

- Evakuierung der Reisenden von Zug zu Zug,
- Evakuierung des Zuges vor Ort mit alternativer Weiterbeförderung der Reisenden (z.B. mit Straßenfahrzeugen),
- das Abschleppen des Zuges nach der Zuführung eines Hilfstriebfahrzeuges,
- das Teilen des Zuges,
- das Zurücksetzen des Zuges.

3 Maßnahmen durchführen

Notfallmanager

- (1) Bei einem liegengebliebenen Reisezug wird der Notfallmanager der DB Netz AG umgehend durch die Notfallleitstelle (NFLS) verständigt. Bei Erfordernis trifft der Notfallmanager - z.B. als Voraussetzung für die Evakuierung des liegengebliebenen Reisezuges - Maßnahmen zum Schutz vor Gefahren aus dem Bahnbetrieb.

Anmerkung:

Der Notfallmanager muss bei einem liegengebliebenen Reisezug nicht zwingend vor Ort sein; bei Bedarf unterstützt er die Umsetzung der vom EVU eigenverantwortlich durchzuführenden Evakuierung.

Lagebeobachtung

- (2) Der Netzkoordinator und die Leitstelle des beteiligten EVU beobachten die Lageentwicklung fortwährend.

Es erfolgt ein enger Informationsaustausch zwischen dem Netzkoordinator, dem Notfallmanager und der Leitstelle des beteiligten EVU. Kommt aufgrund geänderter Rahmenbedingungen eine weitere Maßnahme in Betracht, so ist auch diese zu verfolgen.

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen Maßnahmen nach dem Liegenbleiben von Reisezügen ergreifen	420.0290 Seite 3

Anmerkung:

*
* *Es ist dabei bewusst in Kauf zu nehmen, dass eine bereits eingeleitete Maßnahme hinfällig wird. Nur so kann vermieden werden, dass durch das Unwirksamwerden der einen Maßnahme kostbare Zeit verstreicht, bis eine weitere Maßnahme greift. Über den Abbruch einer Aktion (z.B. Zuführung von Hilfstriebfahrzeugen) ist erst dann zu entscheiden, wenn eine andere Maßnahme zum gewünschten Ziel – der Befreiung der Reisenden aus ihrer Zwangslage – geführt hat.*

*
* (3) Entscheidend für die erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen ist die zeitnahe Kenntnis über die Situation vor Ort (Witterung, Situation im Zug, Topographie). Das Zugpersonal vor Ort, der Notdienst des EVU vor Ort sowie der Notfallmanager können hierzu wichtige Erkenntnisse liefern.

Situation vor Ort

*
* (4) Je nach Bauart des abzuschleppenden Fahrzeuges sind technische Restriktionen (z.B. Art der Kupplung, Traktionsart, Zughakengrenzlast) zu beachten. Die Leitstelle des EVU teilt diese dem Netzkoordinator mit. Diese sind insbesondere dann zu beachten, wenn auf die Ressourcen eines anderen EVU zugegriffen werden muss.

**Zuführung von
Hilfstriebfahr-
zeugen**

*
* (5) Die Entscheidung über die Evakuierung eines liegengebliebenen Reisezuges trifft das EVU.

**Evakuierung
von Zügen**

*
* Für eine Evakuierung von Zug zu Zug sind umgehend nach bekannt werden eines liegengebliebenen Reisezuges geeignete Züge zu identifizieren und in Absprache mit den betreffenden EVU (liegengebliebener Zug / zur Evakuierung zu nutzender Zug) an geeigneten Stellen zurückzuhalten.

*
* (6) Das EVU, dessen Zug liegengeblieben ist, hat den unmittelbaren Zugriff auf seine Ressourcen zur Weiterbeförderung der Reisenden bzw. ist für die Organisation alternativer Weiterbeförderungsmöglichkeiten nach erfolgter Evakuierung bzw. Räumung des Zuges an einem Bahnsteig zuständig.

**Weiterbeförde-
rung der Rei-
senden**

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen Maßnahmen nach dem Liegenbleiben von Reisezügen ergreifen	420.0290 Seite 4

Anmerkung:

Zur Weiterbeförderung der Reisenden nach der Evakuierung / Räumung können sowohl Straßen- als auch Schienenfahrzeuge in Frage kommen. Die zur Weiterbeförderung der Reisenden zur Verfügung stehenden Alternativen werden grundsätzlich parallel verfolgt.

*
*
*
*
*
*
*

