

Kunden der DB Netz AG  
Anwender der Richtlinien 483.0101, 483.0111,  
483.0112, 483.0113, 483.0114, 483.0301

DB Netz AG  
Technik- und Anlagenmanagement STE  
Gleisfreimeldung, Kabel und  
Zugbeeinflussungssysteme (I.NPS 341)  
Caroline-Michaelis-Straße 5-11  
D-10115 Berlin  
[www.dbnetze.com/fahrweg](http://www.dbnetze.com/fahrweg)

 Nordbahnhof  
 S Nordbahnhof  
 Schwartzkopffstraße

Steffen Benesch  
Telefon 030 297-57182  
Telefax 030 297-57180  
Mobil 0175 4342778  
[steffen.benesch@deutschebahn.com](mailto:steffen.benesch@deutschebahn.com)

01.09.2016

**Ausnahmegenehmigung Nr. 04 zu den Richtlinien  
483.0101, 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 "Punktförmige  
Zugbeeinflussungsanlagen bedienen"  
und 483.0301 „Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech-Züge (GNT)“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit geben wir Ihnen die am 11.12.2016 in Kraft tretende Ausnahmegenehmigung Nr. 04 zu den Richtlinien 483.0101, 483.0111, 483.0112, 483.0113, 483.0114, 483.0301 bekannt.

Mit der Ausnahmegenehmigung Nr. 04 werden die nachfolgend aufgeführten geänderten Regeln zum Bedienen der PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtungen und GNT-Fahrzeugeinrichtungen in Kraft gesetzt. Die geänderten Regeln sind jeweils in den aufgeführten Textpassagen enthalten und ersetzen die bis dato gültige Textpassage in der zugehörigen Richtlinie komplett.

**Ril 483.0101**

**Abschnitt 4 „Bedienen während der Fahrt“ Absatz (7) Buchstabe c) letzter Unterabsatz**

Befreien Sie sich, wenn Sie zweifelsfrei einen Fahrtbegriff > 30 km/h wahrgenommen haben und keine 500 Hz-Beeinflussung innerhalb von 550 m zu erwarten ist. Dies gilt sinngemäß auch für Lfst.

**Abschnitt 4 „Bedienen während der Fahrt“ Absatz (9) „BT betätigen“**

Betätigen Sie die BT zur Vermeidung von PZB-Zwangsbremungen durch 2000 Hz-Beeinflussungen bei

...

a) erlaubter Vorbeifahrt an

- Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignalen,
- Halt zeigenden Schutzsignalen,
- Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignalen,
- sonstigen Haltsignalen für Zugfahrten,
- einem Signal Ne 1 (Trapeztafel) am Gegengleis.

b) gestörten, ständig wirksamen GM, wenn ein Befehl erteilt wurde.

### **Abschnitt 6 „Ab-/Ausschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung“ Absatz (1) „Abschalten mit dem PZB-Störschalter“**

Schalten Sie die PZB-Fahrzeugeinrichtung mit dem PZB-Störschalter nur im Stillstand des Fahrzeuges bei Störungen und in folgenden Fällen ab:

1. Es wird rangiert (PZB-Fahrzeugeinrichtung spätestens nach 30 Minuten abschalten).
2. Bei nachgeschobenen Zügen auf dem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebe-Tfz.  
Bei ergänzenden oder abweichenden Festlegungen in den Regeln für das Bedienen des Triebfahrzeuges müssen Sie diese beachten.
3. Auf Tfz in geschobenen Zügen, wenn der in Fahrtrichtung vordere Führerraum besetzt werden muss, um die Signal- und Streckenbeobachtung sicherzustellen.

Bei einigen Bauformen existieren besondere Programme für die vorgenannten Fälle. Bei diesen Fahrzeugen ist der PZB-Störschalter nur bei Störungen zu betätigen.

### **Abschnitt 6 „Ab-/Ausschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung“ Absatz (2) „Ausschalten mit dem PZB-Hauptschalter“**

Schalten Sie die PZB-Fahrzeugeinrichtung mit dem PZB-Hauptschalter in folgenden Fällen aus:

1. Auf der Zuglok bei Fahrten mit Vorspann.
2. Bei nachgeschobenen Zügen auf dem mit dem Zug gekuppelten Schiebe-Tfz.
3. Bei nachgeschobenen Zügen auf dem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebe-Tfz, wenn dies in den Regeln für das Bedienen der Triebfahrzeuge vorgegeben ist.
4. Auf anderen nicht führenden Fahrzeugen mit besetzten Führerräumen im Zug, wenn der Fahrtrichtungsschalter jeweils in „V“ (fahrzeugbezogen in „M“) verlegt ist.
5. Wenn bei Störungen das Abschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung mit dem PZB-Störschalter erfolglos war.

Einige Bauformen besitzen besondere Programme für die Fälle 1 bis 4. Bei diesen Fahrzeugen ist das Ausschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung nur in Fall 5. vorzunehmen.

#### **Hinweis:**

*Mit dem LZB-Hauptschalter wird die PZB- und die LZB-Fahrzeugeinrichtung ausgeschaltet. Ist hierbei das Fahrzeug LZB-geführt, gilt zusätzlich Ril 483.0202.*

**Ril 483.0111****Abschnitt 2 Absatz (9) Bild 7 „Bedienelemente“ Rubrik „Schalttafel“ Zeile „PZB-Störschalter“**

Zum **Abschalten** der PZB-Fahrzeugeinrichtung im Stillstand

- bei Störungen,
- beim Rangieren (PZB-Fahrzeugeinrichtung spätestens nach 30 Minuten abschalten),
- bei nachgeschobenen Zügen auf dem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebe-Tfz,
- auf Tfz in geschobenen Zügen, wenn der in Fahrtrichtung vordere Führerraum besetzt werden muss, um die Signal- und Streckenbeobachtung sicherzustellen.

**Hinweis:**

*Bei nicht wirksamer PZB und somit auch im PZB-Störbetrieb darf ein signalgeführter Zug mit höchstens 50 km/h weiterfahren.*

**Abschnitt 2 Absatz (9) Bild 7 Rubrik „Schalttafel“ Zeile „PZB-Hauptschalter“**

Zum **Ausschalten** der PZB-Fahrzeugeinrichtung im Stillstand

- wenn das Abschalten bei Störungen mit dem PZB-Störschalter erfolglos war,
- auf der Zuglok bei Fahrten mit Vorspann,
- bei nachgeschobenen Zügen auf dem mit dem Zug gekuppelten Schiebe-Tfz,
- bei nachgeschobenen Zügen auf dem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebe-Tfz, wenn dies in den Regeln für das Bedienen der Triebfahrzeuge vorgegeben ist,
- auf anderen nicht führenden Fahrzeugen mit besetzten Führerräumen im Zug, wenn der Fahrtrichtungsschalter jeweils in „V“ (fahrzeugbezogen in „M“) verlegt ist.

**Abschnitt 4 „Bedienen während der Fahrt“ Absatz (6) letzter Unterabsatz**

Befreien Sie sich, wenn Sie zweifelsfrei einen Fahrtbegriff > 30 km/h wahrgenommen haben und keine 500 Hz-Beeinflussung innerhalb von 550 m zu erwarten ist. Dies gilt sinngemäß auch für Lfst.

**Ril 483.0112****Abschnitt 2 Absatz (3) Tabelle „Dateneinsteller“ Zeile „PZB-Störschalter (PZB-Störbetrieb)“**

Zum **A**bschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung im Stillstand

- bei Störungen,
- beim Rangieren (PZB-Fahrzeugeinrichtung spätestens nach 30 Minuten abschalten),
- bei nachgeschobenen Zügen auf dem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebe-Tfz,
- auf Tfz in geschobenen Zügen, wenn der in Fahrtrichtung vordere Führerraum besetzt werden muss, um die Signal- und Streckenbeobachtung sicherzustellen.

**Hinweis:**

*Bei nicht wirksamer PZB und somit auch im PZB-Störbetrieb darf ein signalgeführter Zug mit höchstens 50 km/h weiterfahren.*

**Abschnitt 2 Absatz (7) Bild 6 Rubrik „Schalttafel“ Zeile „PZB-Hauptschalter“**

Zum **A**usschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung im Stillstand

- wenn das Abschalten bei Störungen mit dem PZB-Störschalter erfolglos war,
- auf der Zuglok bei Fahrten mit Vorspann,
- bei nachgeschobenen Zügen auf dem mit dem Zug gekuppelten Schiebe-Tfz,
- bei nachgeschobenen Zügen auf dem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebe-Tfz, wenn dies in den Regeln für das Bedienen der Triebfahrzeuge vorgegeben ist,
- auf anderen nicht führenden Fahrzeugen mit besetzten Führerräumen im Zug, wenn der Fahrtrichtungsschalter jeweils in „V“ (fahrzeugbezogen in „M“) verlegt ist.

GMR bleibt wirksam.

**Abschnitt 4 „Bedienen während der Fahrt“ Absatz (6) letzter Unterabsatz**

Befreien Sie sich, wenn Sie zweifelsfrei einen Fahrtbegriff > 30 km/h wahrgenommen haben und keine 500 Hz-Beeinflussung innerhalb von 550 m zu erwarten ist. Dies gilt sinngemäß auch für Lfst.

**Ril 483.0113****Abschnitt 2.3 Absatz (6) Bild 11 Rubrik „Schalttafel“ Zeile „PZB-Störschalter“**

Zum **Abschalten** der PZB-Fahrzeugeinrichtung im Stillstand

- bei Störungen,
- beim Rangieren (PZB-Fahrzeugeinrichtung spätestens nach 30 Minuten abschalten),
- bei nachgeschobenen Zügen auf dem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebe-Tfz,
- auf Tfz in geschobenen Zügen, wenn der in Fahrtrichtung vordere Führerraum besetzt werden muss, um die Signal- und Streckenbeobachtung sicherzustellen.

**Hinweis:**

*Bei nicht wirksamer PZB und somit auch im PZB-Störbetrieb darf ein signalgeführter Zug mit höchstens 50 km/h weiterfahren.*

**Abschnitt 2.3 Absatz (6) Bild 11 Rubrik „Schalttafel“ Zeile „PZB/LZB-Hauptschalter (bei EBICAB LSS ‚ATP‘)“**

„Zum **Ausschalten** der PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung im Stillstand

- bei schwerwiegenden Mängeln,
- auf der Zuglok bei Fahrten mit Vorspann,
- bei nachgeschobenen Zügen auf dem mit dem Zug gekuppelten Schiebe-Tfz,
- bei nachgeschobenen Zügen auf dem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebe-Tfz, wenn dies in den Regeln für das Bedienen der Triebfahrzeuge vorgegeben ist,
- auf anderen nicht führenden Fahrzeugen mit besetzten Führerräumen im Zug, wenn der Fahrtrichtungsschalter jeweils in „V“ (fahrzeugbezogen in „M“) verlegt ist.

**Abschnitt 4 „Bedienen während der Fahrt“ Absatz (8) *kursiver Text unter Beachten Sie:***

Befreien Sie sich, wenn Sie zweifelsfrei einen Fahrtbegriff > 30 km/h wahrgenommen haben und keine 500 Hz-Beeinflussung innerhalb von 550 m zu erwarten ist. Dies gilt sinngemäß auch für Langsamfahrstellen.

**Ril 483.0114****Abschnitt 2.3 Absatz (5) Bild 8 Zeile „PZB-Störschalter“**

Zum **Abschalten** der PZB-Fahrzeugeinrichtung im Stillstand

- bei Störungen,
- beim Rangieren (PZB-Fahrzeugeinrichtung spätestens nach 30 Minuten abschalten),
- bei nachgeschobenen Zügen auf dem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebe-Tfz,
- auf Tfz in geschobenen Zügen, wenn der in Fahrtrichtung vordere Führerraum besetzt werden muss, um die Signal- und Streckenbeobachtung sicherzustellen.

**Hinweis:**

*Bei nicht wirksamer PZB und somit auch im PZB-Störbetrieb darf ein signalgeführter Zug mit höchstens 50 km/h weiterfahren.*

**Abschnitt 2.3 Absatz (5) Bild 8 Zeile „PZB-Hauptschalter“**

Zum **Ausschalten** der PZB-Fahrzeugeinrichtung im Stillstand

- wenn das Abschalten bei Störungen mit dem PZB-Störschalter erfolglos war,
- auf der Zuglok bei Fahrten mit Vorspann,
- bei nachgeschobenen Zügen auf dem mit dem Zug gekuppelten Schiebe-Tfz,
- bei nachgeschobenen Zügen auf dem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebe-Tfz, wenn dies in den Regeln für das Bedienen der Triebfahrzeuge vorgegeben ist,
- auf nicht führenden Fahrzeugen mit besetzten Führerräumen im Zug, wenn der Fahrtrichtungsschalter jeweils in „V“ (fahrzeugbezogen in „M“) verlegt ist.

**Abschnitt 4.3 „WT betätigen“ Absatz (7) Text über Bild 53 „1000 Hz-ÜF (Befreiungsmöglichkeit“****Abschnitt 4.4 Absatz (3) Text über Bild 68**

Befreien Sie sich, wenn Sie zweifelsfrei einen Fahrtbegriff > 30 km/h wahrgenommen haben und keine 500 Hz-Beeinflussung innerhalb von 550 m zu erwarten ist. Dies gilt sinngemäß auch für Lfst.

**Ril 483.0301****Ril 483.0301A02****Ab Software-Version 27.00 (BR 612) bzw. 2.0 (BR 611) der ZUB 262-Fahrzeugeinrichtung  
Lfd.Nr. XI „Ausfall der PZB-Fahrzeugeinrichtung“ 3.Spalte „Auswirkung“**

- Bremswegüberwachung durch die GNT  
100 m nach Ausfall der PZB bis zum Erreichen einer Geschwindigkeit von 50 km/h.
- Bei Überschreiten der Überwachungskurve der Bremswegüberwachung tritt GNT-Zwangsbremung/Zwangsbetriebsbremsung ein.

**Lfd.Nr. XII „Ausfall der Schnittstelle zur PZB-Fahrzeugeinrichtung“ 3.Spalte „Auswirkung“**

- Bremswegüberwachung durch die GNT  
100 m nach Ausfall der Schnittstelle bis zum Erreichen einer Geschwindigkeit von 50 km/h.
- Bei Überschreiten der Überwachungskurve der Bremswegüberwachung tritt GNT-Zwangsbremung/Zwangsbetriebsbremsung ein.

*Hinweis:*

*Bei Ausfall der Schnittstelle bei Geschwindigkeiten unter 50 km/h wird die Geschwindigkeit durch die GNT auf 50 km/h überwacht, die GNT warnt beim Anfahren akustisch bei 53 km/h bzw. löst bei 56 km/h eine GNT-Zwangsbetriebsbremsung aus.*

**Lfd.Nr. XII „Ausfall der Schnittstelle zur PZB-Fahrzeugeinrichtung“ 3.Spalte „Maßnahmen“**

- Verständigen Sie die betriebsleitenden Stellen

Weiterfahrt nach Fahrplandarstellung ohne GNT bzw. Spalte 2a Buchfahrplan, jedoch mit höchstens 50 km/h; Überwachung durch GNT (PZB betriebsbereit)

**Ril 483.0301A03****Ab Software-Version 28.00 der ZUB 262-Fahrzeugeinrichtung****Lfd.Nr. IX „1. Ausfall der Schnittstelle zur Fahrzeugeinrichtung LZB 80/ I 80“ 3.Spalte „Auswirkung“**

Bremswegüberwachung durch GNT nach 100 m bis zum Erreichen einer Geschwindigkeit von 50 km/h.

**Lfd.Nr. IX „2. Ausfall der Schnittstelle zur Fahrzeugeinrichtung LZB 80/ I 80“ 3.Spalte „Maßnahmen“**

- Verständigen Sie die betriebsleitenden Stellen
- Weiterfahrt nach Fahrplandarstellung ohne GNT bzw. Spalte 2a Buchfahrplan, jedoch mit höchstens 50 km/h (Überwachung durch GNT)

### Erläuterungen zu den geänderten Regeln

#### **Zu Ril 483.0101**

##### **Abschnitt 4 „Bedienen während der Fahrt“ Absatz (9) „BT betätigen“**

Die PZB 90 ist grundsätzlich für die Sicherung von Zugfahrten konzipiert. Gleismagnete (GM) sind deshalb grundsätzlich nur dann signalgesteuert, wenn das betreffende Signal auch Begriffe zeigen kann, die für Zugfahrten gelten.

Darüber hinaus gilt der Grundsatz, dass die Befehlstaste (BT) bei Zugfahrten nur nach dem Erteilen eines Befehls oder eines anderen besonderen Auftrags (z. B. Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8) bedient werden soll.

#### **Zu Ril 483.0101**

##### **Abschnitt 6 „Ab-/Ausschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung“ Absatz (1) „Abschalten mit dem PZB-Störschalter“ Ziffer 1**

#### **Zu Ril 483.0111**

##### **Abschnitt 2 Absatz (9) Bild 7 „Bedienelemente“ Rubrik „Schalttafel“ Zeile „PZB-Störschalter“**

#### **Zu Ril 483.0112**

##### **Abschnitt 2 Absatz (3) Tabelle „Dateneinsteller“ Zeile „PZB-Störschalter (PZB-Störbetrieb)“**

#### **Zu Ril 483.0113**

##### **Abschnitt 2.3 Absatz (6) Bild 11 Rubrik „Schalttafel“ Zeile „PZB-Störschalter“**

#### **Zu Ril 483.0114**

##### **Abschnitt 2.3 Absatz (5) Bild 8 Zeile „PZB-Störschalter“**

Die Regeln zum Abschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung im Zusammenhang mit Rangierfahrten wurden geändert. Mit der neuen Regel wird vorgegeben, dass die PZB-Fahrzeugeinrichtung grundsätzlich abzuschalten ist, wenn rangiert werden soll. Die PZB-Fahrzeugeinrichtung sollte vor dem Beginn der Rangierfahrt abgeschaltet werden, da nicht in jedem Fall ausgeschlossen werden kann, dass es auch bei vorhandener Zustimmung des Weichenwärters zur Fahrt zu PZB-Beeinflussungen an für Zugfahrten geltenden Signalen kommt. Durch das Abschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung mit dem PZB-Störschalter werden diese für Rangierfahrten nicht erforderlichen PZB-Beeinflussungen vermieden. Dennoch erlaubt die neue Regel, dass die PZB-Fahrzeugeinrichtung beim Rangieren erst nach 30 Minuten abgeschaltet wird. Hiermit liegt es im Ermessen des Triebfahrzeugführers, ob er bspw. während einer kurzzeitigen Rangierfahrt die PZB-Fahrzeugeinrichtung eingeschaltet lässt.

Die neue Regel steht im Gleichklang mit der betrieblichen Verfahrensweise beim Rangieren in ETCS. In der ETCS-Betriebsart „SH“ erfolgt bei der Vorbeifahrt an Halt zeigenden Signalen keine Beeinflussung.



**Zu Ril 483.0101**

**Abschnitt 6 „Ab-/Ausschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung“ Absatz (1) „Abschalten mit dem PZB-Störschalter“ Ziffer 2**

**Zu Ril 483.0111**

**Abschnitt 2 Absatz (9) Bild 7 „Bedienelemente“ Rubrik „Schalttafel“ Zeile „PZB-Störschalter“**

**Zu Ril 483.0112**

**Abschnitt 2 Absatz (3) Tabelle „Dateneinsteller“ Zeile „PZB-Störschalter (PZB-Störbetrieb)“**

**Zu Ril 483.0113**

**Abschnitt 2.3 Absatz (6) Bild 11 Rubrik „Schalttafel“ Zeile „PZB-Störschalter“**

**Zu Ril 483.0114**

**Abschnitt 2.3 Absatz (5) Bild 8 Zeile „PZB-Störschalter“**

In der EBA-Fachmitteilung 20/2014 „Technische Überwachung der Höchstgeschwindigkeit im PZB-Störbetrieb bei Fahrzeugeinrichtungen mit PZB 90 Funktionalität“ vom 20.08.2014 wurde u. a. Folgendes bekanntgegeben:

*„Im Zusammenhang mit der EBO-Änderung vom 25.07.2012 hat der Lenkungskreis Fahrzeuge beschlossen, dass die technische Überwachung einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im PZB Störbetrieb im Rahmen der anstehenden Weiterentwicklungen der PZB-Fahrzeuggesteuerungssoftware (auch LZB und PZB-STM-Systeme) umzusetzen ist. Hierzu wird die entsprechende Anforderung in den einschlägigen Lastenheften von bisher 100km/h auf 50 km/h geändert. [...]“*

Die erwähnte Änderung der Lastenhefte hat die DB Netz AG allen derzeitigen Herstellern von Zugbeeinflussungseinrichtungen auf Fahrzeugen mit PZB-90-Funktionalität bereits am 13.08.2014 mit der Technischen Mitteilung 4-2014-10681 I.NVT 3 bekanntgegeben.

Diese Änderung in Verbindung mit der in der EBA-Fachmitteilung 20/2014 beschriebenen Übergangsregelung führt dazu, dass bei sukzessive immer mehr Fahrzeugen die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h im PZB-Störbetrieb technisch überwacht wird. Weil die PZB-Fahrzeugeinrichtung auf Schiebe-Tfz gemäß der bisherigen Regelung in Ril 483.0101 Abschnitt 6 Absatz (1) mit dem PZB-Störschalter abzuschalten war, hätten diese Fahrzeuge nur mit höchstens 50 km/h nachschieben können. Die zulässige Geschwindigkeit beim Nachschieben beträgt gemäß Ril 408 jedoch 60 km/h bzw. bei mit dem Zug gekuppeltem Schiebe-Tfz 80 km/h.

Um beim Nachschieben mit einem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebe-Tfz die Fahrtenregistrierung zu gewährleisten, darf die PZB-Fahrzeugeinrichtung grundsätzlich nur ab-, jedoch nicht ausgeschaltet werden.

Wird beim Nachschieben mit einem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebe-Tfz ein Tfz eingesetzt, bei dem trotz abgeschalteter PZB-Fahrzeugeinrichtung die Fahrt mit den beim Nachschieben zulässigen 60 km/h technisch möglich ist, dann dürfen in den Regeln für das Bedienen der Triebfahrzeuge ergänzende Regelungen getroffen werden.

**Zu Ril 483.0101**

**Abschnitt 6 „Ab-/Ausschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung“ Absatz (2) „Ausschalten mit dem PZB-Hauptschalter“**

**Zu Ril 483.0111**

**Abschnitt 2 Absatz (9) Bild 7 Rubrik „Schalttafel“ Zeile „PZB-Hauptschalter“**

**Zu Ril 483.0112**

**Abschnitt 2 Absatz (7) Bild 6 Rubrik „Schalttafel“ Zeile „PZB-Hauptschalter“**

**Zu Ril 483.0113**

**Abschnitt 2.3 Absatz (6) Bild 11 Rubrik „Schalttafel“ Zeile „PZB/LZB-Hauptschalter (bei EBICAB LSS ‚ATP‘)“**

**Zu Ril 483.0114**

**Abschnitt 2.3 Absatz (5) Bild 8 Zeile „PZB-Hauptschalter“**

Beim Nachschieben mit einem mit dem Zug gekuppelten Schiebe-Tfz ist die PZB-Fahrzeugeinrichtung auszuschalten, um mit der hierbei zulässigen Geschwindigkeit von 80 km/h nachschieben zu können. Die Fahrtenregistrierung durch das nachschiebende Tfz ist hierbei nicht erforderlich, da das Schiebe-Tfz mit dem Zug gekuppelt ist und der Fahrtverlauf durch das Tfz an der Spitze des Zuges aufgezeichnet wird.

In den Regeln für das Bedienen der Triebfahrzeuge kann bei nachgeschobenen Zügen mit nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebe-Tfz vorgeben sein, dass die PZB-Fahrzeugeinrichtung statt ab-, auszuschalten ist. Dies darf in den Regeln für das Bedienen der Triebfahrzeuge nur vorgegeben sein, wenn trotz ausgeschalteter PZB-Fahrzeugeinrichtung die Fahrtenregistrierung wirksam ist.

**Zu Ril 483.0101**

**Abschnitt 4 „Bedienen während der Fahrt“ Absatz (7) Buchstabe c) letzter Unterabsatz**

**Zu Ril 483.0111**

**Abschnitt 4 „Bedienen während der Fahrt“ Absatz (6) letzter Unterabsatz**

**Zu Ril 483.0112**

**Abschnitt 4 „Bedienen während der Fahrt“ Absatz (6) letzter Unterabsatz**

**Zu Ril 483.0113**

**Abschnitt 4 „Bedienen während der Fahrt“ Absatz (8) *kursiver Text* unter *Beachten Sie:***

**Zu Ril 483.0114**

**Abschnitt 4.3 „WT betätigen“ Absatz (7) Text über Bild 53 „1000 Hz-ÜF (Befreiungsmöglichkeit“**

**Abschnitt 4.4 Absatz (3) Text über Bild 68**

Mit der seit 08.06.2014 gültigen Neuherausgabe der Ril 483.0101, 483.0111, 483.0112, 483.0114 wurde die Regel zum Befreien aus einer 1000-Hz-Überwachung für alle PZB-Bauformen vereinheitlicht (Wahrnehmung eines Fahrtbegriffes größer als 30 km/h, keine 1000-Hz- oder 500-Hz-Beeinflussung innerhalb des möglichen Befreiungsfensters der 1000-Hz-Überwachungsfunktion [ÜF] von 550 m zu erwarten). Mit dieser Regel sollte erreicht werden, dass sich ein Tf aus der 1000-Hz-Überwachung befreit, wenn die o. g. genannten Bedingungen erfüllt sind. Bei einer irrtümlichen Anfahrt gegen ein Halt zeigendes Signal wird somit der Zug bereits am nächstgelegenen, durch das Halt zeigende Signal wirksam geschalteten GM 500 Hz zwangsgebremst.

Zudem sollte durch diese Regel sichergestellt werden, dass es infolge der Befreiung nicht zu unnötigen PZB-Zwangsbremungen kommt, wenn innerhalb von 550 m eine Beeinflussung durch einen ständig wirksamen GM 500 Hz (z. B. vor Lf 2 / Lf 7) oder eine weitere 1000-Hz-Beeinflussung bei einer Geschwindigkeit größer als die PZB-Überwachungsgeschwindigkeit (z. B. in PZB-Zugart O 85 km/h) eintritt.

Die bisherige Regel berücksichtigt jedoch nicht den besonderen Fall, dass die 1000-Hz-ÜF durch den Halt des Zuges restriktiv geworden ist und innerhalb des Befreiungsfensters von 550 m eine weitere 1000-Hz-Beeinflussung zu erwarten ist. Hierbei waren die Voraussetzungen für eine Befreiung gemäß Ril 483 bisher nicht gegeben. In der Folge musste ein Zug, der eine weitere 1000-Hz-Beeinflussung innerhalb der 550 m des 1000-Hz-Befreiungsfensters zu erwarten hatte, im ungünstigsten Fall über 550 m mit weniger als 45 km/h fahren.

**Beispiel:**

*Das Hauptsignal zeigt einen Fahrtbegriff größer als 30 km/h (z. B. Hp 1 oder Hp 2 mit Zs 3 "6") und am selben Standort befindet sich ein Vorsignal mit wirksamem GM 1000 Hz, das z. B. Vr 2 mit Zs 3v "6" zeigt. Hierbei wäre eine Befreiung aus der noch wirksamen, restriktiven 1000-Hz-ÜF aus sicherheitlicher Sicht unkritisch. Nach den bisherigen Regeln war eine solche Befreiung jedoch nicht zulässig.*

Da diese Einschränkung z. T. erhebliche Fahrzeitverlängerungen verursacht, werden mit dem Inkrafttreten dieser Ausnahmegenehmigung die Regeln für das „Befreien aus einer 1000 Hz-ÜF in Ril 483.0101, Ril 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 geändert.

**Zu Ril 483.0301**

Ab

- SW-Version 28.00 der ZUB 262-Fahrzeugeinrichtung mit Funktionalität GNT für die BR 411/415,
- SW-Version 27.00 der ZUB 262-Fahrzeugeinrichtung mit Funktionalität GNT für die BR 612 und
- SW-Version 2.0 der ZUB 262-Fahrzeugeinrichtung mit Funktionalität GNT für die BR 611 erfolgt die technische Überwachung der Geschwindigkeit bei Ausfall der PZB bzw. bei gestörter Schnittstelle zwischen PZB und ZUB 262-Fahrzeugeinrichtung auf 50 km/h. Diese Geschwindigkeit entspricht den Forderungen der EBO zur Überwachung der Geschwindigkeit bei Ausfall der PZB. Die technische Überwachung der Geschwindigkeit bei Ausfall der PZB bzw. bei gestörter Schnittstelle zwischen PZB und ZUB 262-Fahrzeugeinrichtung in niedrigeren SW-Versionen liegt bei 100 km/h.

Geben Sie die Ausnahmegenehmigung Nr. 04 den von Ihnen eingesetzten Anwendern der Ril 483 bekannt.