

Hersteller und Anwender des
Zugbeeinflussungssystems ETCS

DB Netz AG
Systementwicklung Zentrale Systeme
I.NDE 231
Völckerstr. 5
80939 München
www.dbnetze.com/fahrweg



Zeichen: I.NDE 231 Pi

27.01.2022

Übersicht der nationalen Werte für ETCS auf den Strecken der DB Netz AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit diesem Schreiben informieren wir Sie über die auf den Strecken der DB Netz AG verwendeten nationalen Werte für das europäische Zugbeeinflussungssystem ETCS.

Die Tabelle im Anhang enthält die Werte für Strecken, die mit Level 2 (Baseline 2 und 3) bzw. Level 1 LS (Baseline 3) ausgerüstet sind. Weiterhin sind auch die Werte für den Levelwechsel von Level 2 (Baseline 2) nach Level NTC PZB enthalten.

Die Tabelle enthält nur die Werte, die in Subset 026 (Version 3.4.0) in Kapitel 7.5 Definitions of Variables in der Beschreibung mit „This variable is part of the National Values“ gekennzeichnet sind.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG



Anhang: Tabelle mit den nationalen Werten für ETCS

Beschreibung der Variablen	Variablen (Subset 026 SRS)	Baseline 2		Baseline 3	
		Level 2 Strecken	Wechsel zu PZB Strecken	Level 2 Strecken	Level 1 LS Strecken
Modification of adhesion factor by driver	Q_NVDRIVER_ADHES	0 (nicht erlaubt)	0 (nicht erlaubt)	0 (nicht erlaubt)	0 (nicht erlaubt)
Shunting mode speed limit	V_NVSHUNT	40 km/h	40 km/h	40 km/h	40 km/h
Staff Responsible mode speed limit	V_NVSTFF	40 km/h	40 km/h	40 km/h ^[4]	20 km/h
On Sight mode speed limit	V_NVONSIGHT	40 km/h	40 km/h	40 km/h	40 km/h
Limited Supervision mode speed limit	V_NVLIMSUPERV	--	--	160 km/h	160 km/h
Unfitted mode speed limit	V_NVUNFIT	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h
Release Speed	V_NVREL	40 km/h	40 km/h	40 km/h	25 km/h
Distance to be used in Roll Away protection, Reverse movement protection and Standstill supervision	D_NVROLL	5 m	5 m	5 m	5 m
Use service brake when braking to a target	Q_NVSRBKTRG	0 (nein)	0 (nein)	--	--
Permission to use service brake in target speed monitoring	Q_NVSBTSMPerm	--	--	0 (nein)	0 (nein)
Permission to release emergency brake	Q_NVEMRRLS	1 (Aufhebung der Zwangsbremmung sofort bei Entfall der Bedingung)	1 (Aufhebung der Zwangsbremmung sofort bei Entfall der Bedingung)	1 (Aufhebung der Zwangsbremmung sofort bei Entfall der Bedingung)	0 (Aufhebung der Zwangsbremmung im Stillstand)
Permission to use guidance curves	Q_NVGUIPERM	^[2] Level 1: 0 (nein) Level 2: 1 (ja)	--	Level 1: 0 (nein) Level 2: 1 (ja)	0 (nein)
Permission to use the service brake feedback	Q_NVSBFBPerm	^[2] 0 (nein)	--	0 (nein)	0 (nein)
Permission to inhibit the compensation of the speed measurement inaccuracy	Q_NVINHSMICPerm	^[2] 1 (ja)	--	1 (ja)	1 (ja)
Speed limit for triggering the override function	V_NVALLOWOVTRP	40 km/h	40 km/h	40 km/h	20 km/h
Override speed limit to be supervised when the "override" function is active	V_NVSUPOVTRP	40 km/h	40 km/h	40 km/h	20 km/h
Distance for train trip suppression when override function is triggered	D_NVOVTRP	400 m	5 m	400 m	400 m
Max. time for train trip suppression when override function is triggered	T_NVOVTRP	255 s	5 s	255 s ^[5]	255 s
Change of driver ID permitted while running	M_NVDERUN	1 (ja)	0 (nein)	1 (ja)	1 (ja)
System reaction if radio channel monitoring time limit expires (T-Contact)	M_NVCONTACT	1 (Zwangsbetriebsbremsung)	1 (Zwangsbetriebsbremsung)	1 (Zwangsbetriebsbremsung)	1 (Zwangsbetriebsbremsung)
Maximum time since creation in the RBC of last received telegram	T_NVCONTACT	40 s	40 s	40 s	40 s
Distance to be allowed for reversing in Post Trip mode	D_NVPOTRP	5 m	5 m	5 m	5 m
Max permitted distance to run in Staff Responsible mode	D_NVSTFF	unendlich	unendlich	unendlich	unendlich
Default location accuracy of a balise group	Q_NVLOCACC	--	--	12 m	12 m
Weighting factor for available wheel/rail adhesion	M_NVAVADH	^[2] 1,00	--	1,00	1,00
Confidence level for emergency brake safe deceleration on dry rails	M_NVEBCL	^[2] 7	--	7	1
Qualifier for integrated correction factors	Q_NVKINT	^[2] ^[3] 0 oder 1	--	^[3] 0 oder 1	1
Train length step used for the integrated correction factor Kr_int	L_NVKRINT	^[2] L_NVKRINT (0) = 0 m L_NVKRINT (1 bis ...) = kein Wert hinterlegt	--	L_NVKRINT (0) = 0 m L_NVKRINT (1 bis ...) = kein Wert hinterlegt	0 m
Train length dependent integrated correction factor Kr_int	M_NVKRINT ^[1]	^[2] M_NVKRINT (0) = 1,00 M_NVKRINT (1 bis 4) = kein Wert hinterlegt	--	M_NVKRINT (0) = 1,00 M_NVKRINT (1 bis 4) = kein Wert hinterlegt	M_NVKRINT (0) = 1,00 M_NVKRINT (1 bis 4) = kein Wert hinterlegt
Speed step used for the integrated correction factor Kv_int	V_NVKVINT	^[2] V_NVKVINT (0) = 0 km/h V_NVKVINT (1) = 155 km/h V_NVKVINT (2) = 200 km/h V_NVKVINT (3) = 250 km/h V_NVKVINT (4) = 300 km/h	--	V_NVKVINT (0) = 0 km/h V_NVKVINT (1) = 155 km/h V_NVKVINT (2) = 200 km/h V_NVKVINT (3) = 250 km/h V_NVKVINT (4) = 300 km/h	Reisezüge: V_NVKVINT (0) = 0 km/h V_NVKVINT (1) = 60 km/h V_NVKVINT (2) = 65 km/h V_NVKVINT (3) = kein Wert hinterlegt Güterzüge: V_NVKVINT (0) = 0 km/h V_NVKVINT (1) = 45 km/h V_NVKVINT (2) = 50 km/h V_NVKVINT (3) = kein Wert hinterlegt V_NVKVINT (4) = kein Wert hinterlegt

Beschreibung der Variablen	Variablen (Subset 026 SRS)	Baseline 2		Baseline 3	
		Level 2 Strecken	Wechsel zu PZB Strecken	Level 2 Strecken	Level 1 LS Strecken
Speed dependent integrated correction factor Kv_int	M_NVKVINT ^[1]	^[2] M_NVKVINT (0) = 0,88 M_NVKVINT (1) = 0,76 M_NVKVINT (2) = 0,72 M_NVKVINT (3) = 0,64 M_NVKVINT (4) = 0,58	--	M_NVKVINT (0) = 0,88 M_NVKVINT (1) = 0,76 M_NVKVINT (2) = 0,72 M_NVKVINT (3) = 0,64 M_NVKVINT (4) = 0,58	Reisezüge: M_NVKVINT(0)_a = 0,96 M_NVKVINT(0)_b = 1,08 M_NVKVINT(1)_a = 0,96 M_NVKVINT(1)_b = 1,06 M_NVKVINT(2)_a = 1,04 M_NVKVINT(2)_b = 1,06 M_NVKVINT(3)_a = kein Wert hinterlegt M_NVKVINT(3)_b = kein Wert hinterlegt Güterzüge: M_NVKVINT(0) = 1,00 M_NVKVINT(1) = 1,14 M_NVKVINT(2) = 1,08 M_NVKVINT(3) = kein Wert hinterlegt M_NVKVINT(4) = kein Wert hinterlegt
Integrated correction factor for brake build up time	M_NVKTINT	^[2] 1,15	--	1,15	1,15
Maximum deceleration value under reduced adhesion conditions (1)	A_NVMAXREDADH1	^[2] 2,5 m/s ²	--	3,05 m/s ² ^[6]	2,5 m/s ²
Maximum deceleration value under reduced adhesion conditions (2)	A_NVMAXREDADH2	^[2] 2,5 m/s ²	--	3,05 m/s ² ^[6]	2,5 m/s ²
Maximum deceleration value under reduced adhesion conditions (3)	A_NVMAXREDADH3	^[2] 2,5 m/s ²	--	3,05 m/s ² ^[6]	2,5 m/s ²
Lower deceleration limit to determine the set of Kv_int to be used	A_NVP12	^[2] 1,2 m/s ²	--	1,2 m/s ²	Reisezüge: 0,8 m/s ² Güterzüge: kein Wert hinterlegt
Upper deceleration limit to determine the set of Kv_int to be used	A_NVP23	^[2] 2,3 m/s ²	--	2,3 m/s ²	Reisezüge: 0,8 m/s ² Güterzüge: kein Wert hinterlegt

^[1] The default value of the correction factor Kr_int shall be valid for any train length, and likewise the default value of the correction factor Kv_int shall be valid for any brake position, speed and maximum emergency brake deceleration. This means that the Kr_int model does not contain any train length step, and that the Kv_int model is valid for all train types and does neither contain any speed step nor any pivot deceleration limit.

^[2] Mit UNISIG CR 595 enthalten.
^[3] Es können beide Werte verwendet werden, abhängig von der Verwendung des vollständigen oder des gekürzten Pakets 3 mit den nationalen Werten aus Subset 026 Kapitel 7.4.1.1 Track to Train.

^[4] Bei Beginn einer Fahrt (SoM) in der Betriebsart SR kann in bestimmten Situationen der abweichende Wert von 20 km/h gelten.

^[5] Bei Beginn einer Fahrt (SoM) in der Betriebsart SR kann in bestimmten Situationen der abweichende Wert von 0 s gelten.

^[6] Fahrzeuge ab Release 2 (Subset 026 Version 3.6.0) interpretieren den Wert als Sonderwert für „dauerhafte Anzeige der Zielgeschwindigkeit und der Zielentfernung“ (Special/Reserved Values: 61 = No maximum deceleration, display target information in CSM).