

Verteiler gemäß Handbuch 42002

Oliver Günther  
Tel.: 069 265 31482  
oliver.guenther@deutschebahn.com  
Zeichen: I.NBB 32

08.12.2024

## **Aktualisierungsschreiben der Bekanntgabe 13 zur Richtlinie 42002 - Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen - (gültig ab 08.12.2024)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Gesamtausgabe der Richtlinienfamilie 420 „Betriebszentralen DB Netz AG“ wird zum 08.12.2024 mit der Bekanntgabe 19 aktualisiert. Ein Bestandteil davon wird die Aktualisierung der Richtlinie 42002 „Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen“ mit der Bekanntgabe 13 sein. Die beabsichtigten Änderungen an der Richtlinie 42002 sind nachstehend beschrieben:

### **1. Änderungen**

#### **420.0200 (Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen)**

- Vornahme erforderlicher redaktioneller Änderungen im Dokument.
- Änderung im Abschnitt 1, Absatz 9 dahingehend, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) das durch DB Netz bereitgestellte Kommunikationsverfahren „Betrieb Live“ verbindlich nutzen müssen, um über Störungen informiert zu werden.
- Der Zugang zu „Betrieb Live“ wird den EVU kostenfrei zur Verfügung gestellt.
- Weiterhin wurden redaktionelle Änderungen vorgenommen.

#### **420.0209 (Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen - Abstellung und Rückstau von Güterzügen)**

- Im Titel der Richtlinie 420.0209 wird „Güterzüge“ gestrichen, um die Regelungen auch zum Räumen von Betriebsführungsgleisen, auf denen Eisenbahnfahrzeuge oder nicht mit Reisenden besetzte Züge abgestellt sind, anwenden zu können.
- Diesbezüglich wird auch der Abschnitt 1, Absatz 1 überarbeitet, der die

...

- Anwendungsfälle für das Abstellen von Zügen auf Betriebsführungsgleisen beschreibt.
- In den Absatz 3 des Abschnitts 1 werden zur besseren Verständlichkeit der Regelungen Formulierungsüberarbeitungen vorgenommen; inhaltlich ändert sich nichts.
- Der Absatz 4 des Abschnitts 1 wird grundlegend überarbeitet, in ihm wird der neue Eskalationsprozess zur Räumung von Betriebsführungsgleisen in den drei vorgesehenen Stufen beschrieben.
- Der Absatz 5 des Abschnitts 1 entspricht dem frühen Absatz 4 und wird inhaltlich unverändert übernommen.
- Die beschriebenen Änderungen wurden inhaltsgleich aus dem Entwurf zum netzinternen Regelwerk Ril 420.0509 zum gleichen Prozess übernommen, welches ebenfalls zum Fahrplanwechsel 2024/2025 eingeführt werden soll, und das Ihnen zu einem späteren Zeitpunkt zur fachlichen Mitzeichnung vorgelegt wird.
- Weiterhin wurden redaktionelle Änderungen vorgenommen.

#### **420.0212 (Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen - Ausfall/Teilausfall von Zügen)**

- Änderung im Abschnitt 2, Absatz 3. Die Formulierung „kurzfristig“ wird durch „operativ“ ersetzt, um hervorzuheben, dass die Information über Ausfälle/Teilausfälle an die EVU im Rahmen der operativen Störungsdisposition (bis zu 24 Stunden) durch den Bereichsdisponenten erfolgt.
- Weiterhin wurden redaktionelle Änderungen vorgenommen.

Die betrieblich-technischen Anteile werden in den anderen Modulen der Richtlinie 420 mit einer senkrechten Linie am Rand gekennzeichnet

**gez.**

**Oliver Günther**



## Richtlinie

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>42002</b> <b>Seite I</b>

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.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>42002</b>
	<b>Seite II</b>

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.)*

## **Impressum**

### **Fachautor**

DB Netz AG  
I.NBB 32  
Klaus Scheffer  
Adam-Riese-Straße 11-13  
60327 Frankfurt am Main  
Tel. 0160/97439022

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>42002</b> <b>Seite III</b>

## Inhaltsverzeichnis

Regelwerksnummer	Titel	Gültig ab
420.0200	Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	08.12.2024
420.0200A01	Störungsmanagement Betriebsleitstellen DB Netz AG	11.12.2022
420.0201	Zugdisposition durchführen	12.12.2021
420.0202	Dispositionsvereinbarungen	12.06.2016
420.0207	Dispositionskonzepte vorbereiten und anwenden	08.07.2019
420.0209	Abstellung und Rückstau von Güterzügen disponieren	08.12.2024
420.0211	Operatives Umleiten veranlassen	12.12.2021
420.0212	Ausfall/Teilausfall von Zügen	08.12.2024
420.0213	Ersatzzüge und Doppelführungen	11.12.2022
420.0214	Züge mit großen Planabweichungen behandeln	10.12.2023
420.0214V01	Auftrag zur Fahrplan-Neubearbeitung	12.06.2016
420.0240	Anträge auf Abweichung von der Zugcharakteristik bearbeiten	10.12.2023
420.0240A01	Elektronische Übermittlung von Fahrplan-Mitteilungen 2 und 3	01.04.2020
420.0241	Beteiligung der BZ bei Unregelmäßigkeiten Zugfunk	12.12.2021
420.0242	Störungen der elektronischen Anzeige von Fahrplan-Angaben und/oder La-Informationen	10.12.2017
420.0261	Windgefährdete Güterzüge durchführen	11.12.2022
420.0262	Präventive Maßnahmen bei extremen Witterungsverhältnissen	10.12.2023
420.0280	Dringliche Hilfszüge disponieren	11.12.2022
420.0290	Maßnahmen nach dem Liegenbleiben von Reisezügen ergreifen	15.12.2019

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>42002</b> <b>Seite IV</b>

### 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	
Bekanntgabe 8	15.12.2019	
Bekanntgabe 9	01.04.2020	
Bekanntgabe 10	12.12.2021	
Bekanntgabe 11	11.12.2022	
Bekanntgabe 12	10.12.2023	
<u>Bekanntgabe 13</u>	<u>08.12.2024</u>	

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>42002</b> <b>Seite V</b>

## 1 Vorwort

- |   |   |
|---|---|
| <p>(1) Diese Richtliniengruppe, die Richtlinie 420.9001, <a href="#">die Regionalen Zusätze Teil 1 der Betriebszentralen (BZ)</a> und <a href="#">die Zentralen Zusätze der Netzleitzentrale (NLZ)</a> richten sich an die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die mit der DB Netz AG einen Infrastrukturnutzungsvertrag geschlossen haben.</p>   | <b>Zielgruppe</b>                       |
| <p>(2) Die in diesen Richtlinien enthaltenen Regeln dienen der transparenten Darstellung von Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen den Ansprechpartnern/Leitstellen der EVU und den Betriebsleitstellen der DB Netz AG .</p>  | <b>Transparenz zwischen EIU und EVU</b> |
| <p>(3) Die Richtlinien sind so abgefasst, dass Arbeitsabläufe zusammenhängend dargestellt sind.</p>   |   |
| <p>(4) Zusätzliche oder abweichende Regeln wegen spezifischer Belange und Besonderheiten werden in den Regionalen Zusätzen bekanntgegeben.</p> <p>Werden in dieser Richtliniengruppe die Begriffe Ansprechpartner des EVU bzw. Leitstelle des EVU verwendet, so sind darunter die in den Nutzungsbedingungen Netz (NBN) in Verbindung mit dem Infrastrukturnutzungsvertrag § 4, 1.b) durch das EVU zu benennenden Ansprechpartner für die Betriebsführung zu verstehen.</p> | <b>Betriebliche Ansprechpartner</b>     |
| <p>(5) In dieser Richtliniengruppe wird der Begriff „grundsätzlich“ im Kontext der rechtlichen Auslegung verwendet und bedeutet „in der Regel“. Ausnahmen sind zulässig.</p> <p>Eine Abweichung vom Grundsatz in begründeten Einzelfällen bedarf einer Abwägungsentscheidung zwischen den verschiedenen Interessenslagen der Beteiligten.</p>   | <b>Zulässigkeit von Abweichungen</b>    |

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>42002</b> <b>Seite VI</b>

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

### **Bereichsdisponent (Bd)**

Der Bereichsdisponent überwacht und disponiert den Zugbetrieb innerhalb seines Bereiches 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 3 Organisationseinheiten:

- Netzdisposition
- Fahrdienst BZ
- Leit- u. Sicherungstechnik BZ Plankorridor und Planstart (nicht in allen BZ)



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>42002</b> <b>Seite VII</b>

### **Doppelführung**

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

### **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 einzelnfahrende Tfz -, die nach Entscheidung des Netzkoordinators zur schnellstmöglichen Beseitigung von Infrastruktureinschränkungen mit Auswirkungen auf den Bahnbetrieb der DB Netz AG angefordert wurden.

### **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 Lupenbild). Sicherheitsrelevante Ersatzhandlungen - KF-Bedienung - liegen ausschließlich in seiner Zuständigkeit.

### **Rückstauzüge**

Rückstauzüge sind Züge, die aus netzbezogenen (wegen eingeschränkter Fahrweverfügbarkeit) 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.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>42002</b> <b>Seite VIII</b>

### **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.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0200</b>
	<b>Seite 1</b>

## 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

*Hinweis:*

*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.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0200</b>
	<b>Seite 2</b>

- 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 Betriebsleitstellen 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 das Kommunikationsverfahren Betrieb Live. Die EVU sind verpflichtet, das Verfahren zu nutzen. \*
- \* Der Zugang zu Betrieb Live ist unentgeltlich. Ein Benutzerkonto kann über den zuständigen Vertriebspartner beantragt werden. \*

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0200</b>
	<b>Seite 3</b>

Die [Nutzungsbestimmungen Betrieb Live](#) sind im Internet abrufbar.

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 Anweisungen 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.

*Hinweis:*

*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

**Betriebsablauf beobachten**

\*

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0200</b>
	<b>Seite 4</b>

Interessen anderer EVU/EIU oder der DB Netz AG nicht entgegenstehen.

**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.

*Hinweis:*

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

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0200</b> <b>Seite 5</b>

- (4) Aufgrund geänderter Verhältnisse notwendige Ergänzungs- sowie Abschlussmeldungen werden von
- Fdl/özF,
  - Zd,
  - der Notfalleitstelle,
  - Leitstellen der EVU und EIU,
  - sowie ggf. weiteren Stellen
- an den Bd gegeben.
- Hinweis:*  
*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.

**Ergänzungs- und Abschlussmeldungen**

**Informationspflicht der BZ**

**Kommunikation mit Medien**

## 4 Dispositive Maßnahmen

*Hinweis:*  
*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.

**Allgemeine dispositive Maßnahmen**

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0200</b>
	<b>Seite 6</b>

- Abstimmung** (2) Die ausgewählten Maßnahmen werden zwischen den Leitstellen der betroffenen EVU/EIU und der BZ abgestimmt. 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 Zugbildungsplänen** (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.
- Hinweis:*  
*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 geplanter 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), in-



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0200</b> <b>Seite 7</b>

formiert der Bd das zuständige EVU und stimmt sich mit diesem ab. Der Bd verständigt den zuständigen Fdl und veranlasst die Information des Tf.

*Hinweis:*

*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**



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0200A01</b>
<b>Störungsmanagement Betriebsleitstellen DB Netz AG</b>	<b>Seite 1</b>

## 1 Allgemeines

- (1) Mit dem Störungsmanagement Betriebsleitstellen (BLST) sollen Ereignisse mit erheblichen Auswirkungen auf den Bahnbetrieb unter Beteiligung von Entscheidungsträgern mit entsprechender Kompetenz dispositiv beherrscht, zusätzliche erforderliche Arbeitskapazitäten bereitgestellt und die Einbeziehung von Mitarbeitern mit entsprechender Fachkompetenz gewährleistet werden. Die unmittelbaren dispositiven Aufgaben werden weiterhin von den dafür verantwortlichen Stellen wahrgenommen.

### Grundsatz

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.**

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0200A01</b>
<b>Störungsmanagement Betriebsleitstellen DB Netz AG</b>	<b>Seite 2</b>

Anmerkung:

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

**Geltungsbereich**

- (2) Ziel des Störungsmanagements ist es, die erforderlichen Maßnahmen zur geordneten Einstellung, Weiterführung oder Wiederaufnahme des Bahnbetriebs zu koordinieren und zeitnah umzusetzen.
- (3) Das Störungsmanagement ist auf den territorialen Zuständigkeitsbereich einer Region anzuwenden. Sind mehrere Regionen der DB Netz AG betroffen, so wird das Störungsmanagement auf diese erweitert und zentral koordiniert. \*

## 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.

Diese Aufgabe wird vom Netzkoordinator der BZ/der NLZ wahrgenommen, es sei denn in den Regionalen oder Zentralen Zusätzen zur Richtlinienfamilie 420 sind abweichende Regelungen getroffen. Es sind alle zur Verfügung stehenden Möglichkeiten zu nutzen, um Informationen über die weitere Entwicklung zu erlangen (z.B. Rundfunk, Fernsehen, Internet). \*

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0200A01</b>
<b>Störungsmanagement Betriebsleitstellen DB Netz AG</b>	<b>Seite 3</b>

*Anmerkung:*

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

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

**Stufe 0**

Bei Anzeichen, welche auf die Entwicklung einer größeren infrastrukturbezogenen Störung hindeuten, z.B.:

- Unwetterwarnungen
- Hochwasservorhersagen
- Verdacht auf organisierte Fremdeinwirkung
- Pandemien
- Sonstige drohende Einschränkungen der Infrastruktur der DB Netz AG

\* Bei regionaler Betroffenheit wird die Stufe 0 durch die entsprechende Region (Betriebszentrale) in Absprache mit der Netzleitzentrale ausgerufen.

**Ausrufung der Stufe 0**

\* Bei zu erwartender überregionaler Betroffenheit wird die Stufe 0 durch die Netzleitzentrale in Absprache mit den betroffenen Regionen ausgerufen.

Die Stufe 0 ist rechtzeitig anzukündigen. Dies bedeutet, dass der Eintritt zu einem definierten Zeitpunkt erfolgt (z.B. am Folgetag zu einer bestimmten Uhrzeit). Ziel ist die volle Einsatzbereitschaft der Betroffenen zum Eintritt der Stufe 0.

**Ankündigung der Stufe 0**

Die Geltungsdauer der Stufe 0 ist möglichst bei Ausrufung dieser zeitlich zu begrenzen. Sollte dies nicht möglich sein, muss die Stufe 0 nach Wegfall des Anlasses durch den Ausrufenden zeitnah aufgehoben werden.

**Geltungsdauer der Stufe 0**

Aus den durch die fortwährende Lagebeobachtung gewonnenen Erkenntnissen heraus sind bereits dispositive Vorsorgemaßnahmen zu ergreifen, wie z.B.

**Dispositive Vorsorgemaßnahmen**

- 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 Einladung durch die NLZ erfolgen.*



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0200A01</b>
<b>Störungsmanagement Betriebsleitstellen DB Netz AG</b>	<b>Seite 4</b>

**Stufe 1**

**(4) Punktuelle Einzelstörung(en)**

**Definition / Kriterien**

Folgende Kriterien gelten als Richtwert:

- Das geplante Betriebsprogramm kann lokal nicht bzw. nur mit erheblichen Einschränkungen durchgeführt werden,
- Anpassung des Betriebsprogramms erfordert zusätzliche Ressourcen zur Entlastung bedrängter Arbeitsplätze.

Hierzu gehören insbesondere:

- Lokal wirkende Streckensperrungen/Ausfälle von Infrastruktureinrichtungen
- Lokal wirkende witterungsbedingte Einschränkungen
- An die NLZ bekanntgegebene internationale Störungen auf einem SGV Korridor durch einen ausländischen Infrastrukturbetreiber

*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 gewerkeübergreifende Koordination innerhalb der Region, \*
- 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),

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0200A01</b>
<b>Störungsmanagement Betriebsleitstellen DB Netz AG</b>	<b>Seite 5</b>

- 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 der Region,
- \* - Ereignisse, die eine regionale Einstellung des Betriebes auf mehreren Strecken erforderlich machen können.

Einrichten des regionalen Arbeitsstabs/Einrichten des zentralen Arbeitsstabs Stufe 2.

**Maßnahmen**

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

Folgende Kriterien gelten als Richtwert:

- Netzweite Einschränkung des Betriebsprogramms,
- Bewältigung des Ereignisses und Aufrechterhaltung des Zugbetriebs erfordern eine zentrale, gewerkeübergreifende 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 Regionen 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 Regionen, wie z. B. Knotenbahnhöfe, Rangierbahnhöfe, Zulaufstrecken zu Seehäfen, internationale Güterverkehrskorridore,

**Stufe 3**

**Definition / Kriterien**

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0200A01</b>
<b>Störungsmanagement Betriebsleitstellen DB Netz AG</b>	<b>Seite 6</b>

- Überregional wirkende witterungsbedingte Einschränkungen bzw. witterungsbedingte Einschränkungen auf den Kernstrecken der DB Netz AG,
- Ereignisse, die eine regionenübergreifende Einstellung des Betriebes erforderlich machen können, \*
- Arbeitskampfmaßnahmen mit Folgen für den netzweiten Zugbetrieb.

**Maßnahmen** Einrichten des zentralen Arbeitsstabs Stufe 3.

### **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

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0200A01</b>
<b>Störungsmanagement Betriebsleitstellen DB Netz AG</b>	<b>Seite 7</b>

Umsetzung der getroffenen Entscheidungen in den jeweiligen Regionen.

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

**Aufgaben der Arbeitsstäbe**

Hierzu zählen insbesondere folgende Aufgaben:

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

**Abstimmung**



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0200A01</b>
<b>Störungsmanagement Betriebsleitstellen DB Netz AG</b>	<b>Seite 8</b>

üblichen Zusammenarbeit der beteiligten EVU untereinander ab.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0201</b>
<b>Zugdisposition durchführen</b>	<b>Seite 1</b>

## 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> | <b>Allgemeines</b>          |
| <p>(2) Bei der Durchführung von Zügen gilt als übergeordnetes Ziel die Gewährleistung einer maximalen Betriebsqualität zur Erreichung einer hohen Gesamtplanmäßigkeit.</p>                  | <b>Ziel</b>                 |
| <p>(3) Bei Planabweichungen gelten für die Reihenfolge der Züge folgende Dispositionsziele:</p>   | <b>Reihenfolge der Züge</b> |

- 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.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0201</b>
<b>Zugdisposition durchführen</b>	<b>Seite 2</b>

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 Nutzungsbedingungen Netz 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.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen; Dispositionsvereinbarungen</b>	<b>420.0202 Seite 1</b>

## 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**

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen; Dispositionsvereinbarungen</b>	<b>420.0202 Seite 2</b>

- 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.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen; Dispositionskonzepte vorbereiten und anwenden</b>	<b>420.0207 Seite 1</b>

## 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. **Zweck**
- \* 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 **Inhalt**
- 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. **Gültigkeitszeitraum**

## 2 Erstellung und Abstimmung

- (1) Die Erstellung und Aktualisierung der „Handbücher für Dispositionskonzepte“ erfolgt **Erstellung**
- \* - 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.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen; Dispositionskonzepte vorbereiten und anwenden</b>	<b>420.0207 Seite 2</b>

- 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. \*

## Richtlinie

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen; Dispositionskonzepte vorbereiten und anwenden</b>	<b>420.0207 Seite 3</b>

\* 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 dispositiven erforderlichen Maßnahmen operativ zwischen dem jeweiligen EVU und der BZ / NLZ abgestimmt.

**Nicht enthaltene Züge**





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen - Abstellung und Rückstau von Zügen disponieren</b>	<b>420.0209 Seite 1</b>

## \* 1 Züge auf Betriebsführungsgleisen

- (1) Bei kurzfristig auftretender Einschränkung der Verfügbarkeit der DB Netz AG -Infrastruktur oder fremder Infrastruktur, sowie auch aus anderen als infrastrukturbezogenen Gründen, kann das Zurückhalten von nicht mit Personen besetzten Zügen durch den Bereichsdisponenten (Bd) oder den Zugdisponenten (Zd) in Abstimmung mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) veranlasst werden.
- Bd und Zd nutzen dazu geeignete Betriebsführungsgleise. Das EVU wird zeitnah verständigt.
- Züge zurückhalten**
- (2) Betriebsführungsgleise sind:
- durchgehende Hauptgleise sowie sonstige Hauptgleise (Überholungs- Kreuzungsgleise).
- Betriebsführungsgleise**
- (3) Auf Betriebsführungsgleisen stehende Züge werden unterschieden:
- nach Rückstauzügen, die aus netzverursachten Gründen abgespannt sind bzw. nicht gefahren werden können (wegen eingeschränkter Fahrwegverfügbarkeit). Ein Zug wird so lange als zurückgestaut betrachtet, bis wieder freie Trassenkapazität zur Verfügung steht. Das EVU muss dann veranlassen, dass der Zug innerhalb einer angemessenen Frist abgefahren wird. Den vorgesehenen Abfahrtszeitpunkt teilt das EVU der BZ mit.
  - nach abgestellten Zügen, die nicht aus netzverursachten Gründen abgespannt sind bzw. nicht gefahren werden können. Dazu gehören auch Züge,
    - die wegen Weigerung durch Nachbarbahnen (EVU/Eisenbahninfrastrukturbetreiber EIU)), oder
    - wegen EVU-bedingter Verzögerungen in der Weiterbeförderung stehen, oder
    - wegen Störungen an Fahrzeugen abgestellt wurden.
- Stehende Züge und Fahrzeuge**
- (4) Das EVU muss sicherstellen, dass die Betriebsführungsgleise der DB Netz AG durch dieses umgehend geräumt werden, wenn die Nutzung nicht dem vertraglich verein-
- Räumung Betriebsführungsgleise organisieren**

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen - Abstellung und Rückstau von Zügen disponieren</b>	<b>420.0209 Seite 2</b>

barten Umfang entspricht, oder sonstige Ursachen für das außerplanmäßige Abstellen von Zügen oder Eisenbahnfahrzeugen auf Betriebsführungsgleisen nicht mehr vorliegen.

Eine Räumung von Betriebsführungsgleisen wird gemäß folgendem Verfahren herbeigeführt:

- Die Räumung der Betriebsführungsleise muss durch das EVU und durch die BZ umgehend veranlasst werden (innerhalb von maximal 48 Stunden). \*
- Wenn die Räumung der Betriebsführungsgleise innerhalb dieser Frist nicht erfolgt, oder für die Betriebsführung dringend benötigte Gleise blockiert werden, erfolgt zusätzlich eine Koordination durch die NLZ. \*
- Erfolgt weiterhin keine Abfahrt der Züge bzw. Eisenbahnfahrzeuge, wird die Räumung der Gleise durch die DB Netz AG veranlasst. \*
- Bei abgestellten grenzüberschreitenden Zügen wird ggf. zusätzlich das Nachbar-EIU mit einbezogen. \*

**Verspätung von  
20 Stunden und  
mehr**

- (5) Hat ein abgestellter oder zurückgestauter Zug gegenüber seinem Fahrplan eine Verspätung von 20 Stunden und mehr, so sind vor der Weiterfahrt die Regeln der Richtlinie 420.0214 zu beachten.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0211</b>
<b>Operatives Umleiten veranlassen</b>	<b>Seite 1</b>

## 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 Nutzungsbedingungen Netz 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.
- (3) Die vorhandene Zugnummer wird beibehalten.

**Umleitfähigkeit**

**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
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0212</b>
<b>Ausfall/Teilausfall von Zügen</b>	<b>Seite 1</b>

## 1 Allgemeines

- |   |                       |
|---|-----------------------|
| <p>(1) Grundsätzlich ist der Bereich Fahrplan für die Bekanntgabe von Zugausfällen einschließlich der Eingabe in die Fahrplan-DV-Systeme zuständig.</p>   | <b>Bekanntgabe</b>    |
| <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> | <b>Züge ohne Last</b> |
| <p>(3) Ein bekannt gegebener Ausfall eines Zuges darf <b>nicht</b> zurückgenommen werden.</p>   | <b>Rücknahme</b>      |

## 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>   | <b>Initiative</b>            |
| <p>(2) Die Entscheidung über einen Ausfall/Teilausfall trifft die Leitstelle des betroffenen EVU zeitnah und teilt sie dem Bd mit.</p>  |                              |
| <p>* (3) Bei diesem operativen Ausfall/Teilausfall ist der Bd für die Bekanntgabe verantwortlich.</p>   | <b>Bekanntgabe</b>           |
| <p>(4) Wird ein Zuglauf im Reiseverkehr 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> | <b>Brechen von Zugläufen</b> |



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0213</b>
<b>Ersatzzüge und Doppelführungen</b>	<b>Seite 1</b>

## 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 Leitsystem der BZ erfasst. **Fpl-Datenerfassung**



Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	420.0214
<b>Züge mit großen Planabweichungen behandeln</b>	Seite 1

## 1 Allgemeines

- (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.

**Grundsatz**

*Hinweis:*

*Diese Regeln dienen der Vermeidung von Zugverwechslungen bei 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 Absatz 2 verweigert, benachrichtigt der Fdl
- den Triebfahrzeugführer (Tf) unter Angabe des Grundes sowie
  - den zuständigen Disponenten der BZ.

**Anfangsbahnhof/Unterwegsaufenthalt**

**Verspätung im Zuglauf**

**Verständigung**

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

- (4) Für verspätete Züge gemäß Absatz 1 oder Absatz 2 beauftragt das EVU eine Fahrplan-Neubearbeitung. Es nutzt hierzu das „20-Stunden-Zug-Tool“ der DB Netz AG über den Link <https://20hzug.dbnetze.com/> bzw., falls dieses nicht zur Verfügung steht, den Vordruck 420.0214V01

**Fahrplan-Neubearbeitung (Aufgaben EVU)**

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

(„Auftrag zur Fahrplan-Neubearbeitung für Züge mit Verspätungen > 20 Stunden“).

*Hinweis: Mit der Beauftragung der Fahrplan-Neubearbeitung 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 bzw. von ihm im „20-Stunden-Zug-Tool“ eingetragen werden.*

**Fahrplan-Neubearbeitung (Aufgaben BZ)**

- (5) Geht in Einzelfällen ein Antrag auf Fahrplan-Neubearbeitung mit dem Vordruck 420.0214V01 bei der BZ ein, erfasst der Bereichsdisponent die Angaben aus dem Vordruck im „20-Stunden-Zug-Tool“. Die weitere Bearbeitung erfolgt in diesem Tool. Der Vordruck 420.0214V01 ist abzulegen.

Der Bd überprüft die vom EVU übersandten Angaben auf Richtigkeit sowie Vollständigkeit und ergänzt ggf. nach Rücksprache mit dem EVU die fehlenden Angaben. Insbesondere prüft der Bd, ob die Verspätung von mehr als 20 Stunden nicht bereits am Zuganfangsbahnhof (auf der Infrastruktur der DB Netz AG) entstanden ist. Sofern vom EVU keine eigene Zugnummer vorgegeben wurde, erfasst er eine Zugnummer aus dem Kontingent der BZ im Tool. Er bestätigt im entsprechenden Eingabefeld, dass die Verspätung des Zuges von 20 Stunden und mehr während der Zugfahrt bzw. nach einem Unterwegaufenthalt entstanden ist. Mit Betätigung des Buttons „Anmeldung bestätigen“ ist der Vorgang für den Bd abgeschlossen und der Bereich Fahrplan übernimmt die weitere Bearbeitung.

*Hinweis:*

*Weitere Details der Bearbeitung sowie zur Nutzung des Tools können der Kurzanleitung „20-Stunden-Zug-Tool“ entnommen werden.*

**Entscheidung Bd**

- (6) 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**

- (7) Ein neuer Fahrplan wird (außer bei Entscheidung gemäß Absatz 6) durch den Bereich Fahrplan erstellt und bekanntgegeben.

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0214</b>
<b>Züge mit großen Planabweichungen behandeln</b>	<b>Seite 3</b>

- (8) 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 Richtlinie 420.0241 Abschnitt 2.

**GSM-R-  
Zugnummer  
belegt**

### **3 Vor Plan fahrende Züge**

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

**Anfangsbahn-  
hof/Unterwegs-  
aufenthalt**

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.

*Hinweis:*

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



Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen	420.0214
Züge mit großen Planabweichungen behandeln	Seite 4

- Zuglauf** (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.
- Hinweis:*  
Über die weiteren Maßnahmen kann das EVU gemäß Absatz 3 entscheiden
- Entscheidung des EVU** (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 Bd** (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.



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

<sup>1)</sup> optionale Angabe

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

-----  
**Ort und Datum**

-----  
**Name und Unterschrift des Antragstellers**

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0240</b>
<b>Anträge auf Abweichung von der Zugcharakteristik bearbeiten</b>	<b>Seite 1</b>

## 1 Allgemeines zur Zugcharakteristik

- (1) Die Zugcharakteristik umfasst die betrieblich - technischen Angaben für die Trassenkonstruktion und wird vom Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit der Trassenanmeldung verbindlich geliefert.

**Zug-  
charakteristik**

- (2) Wird bei der Zugbildung eine kurzfristig aufgetretene Abweichung von der geplanten Zugcharakteristik festgestellt, richtet das EVU einen Antrag auf Abweichung von der Zugcharakteristik an den Bereichsdisponenten der Betriebszentrale (BZ). Anträge auf Abweichungen von der Zugcharakteristik, die über den aktuellen Verkehrstag hinaus wirken, sind durch das EVU an den Bereich Fahrplan zu richten.

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

- \* *Hinweis:  
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.*

*Die Übermittlung von Zugbildungsdaten über elektronische Schnittstellen befreit das EVU nicht davon, Anträge auf Abweichung von der Zugcharakteristik an den Bereichsdisponenten der BZ zu richten.*

- (3) Der Bd entscheidet über die Anträge, dokumentiert diese und teilt den Beteiligten die Entscheidung mit. Die Gewährleistung einer maximalen Betriebsqualität, zur Erreichung einer hohen Gesamtplanmäßigkeit sowie der bestmöglichen Ausnutzung der Kapazität von Strecken und Knoten, ist bei der Bearbeitung von Anträgen auf Abweichung von der Zugcharakteristik zu beachten.

**Bearbeitung  
und Prüfkrite-  
rien**

Insbesondere folgende Abweichungen von der Zugcharakteristik sind zu beantragen:

- Überschreiten der Zuglänge,
- fehlende Bremsleistung,
- Lastüberschreitung,
- Einstellen von Fahrzeugen mit niedrigerer zulässiger Geschwindigkeit als im Fahrplan vorgegeben,
- Ab-/Weiterfahrt trotz Leistungsminderung bei Triebfahrzeugen und Triebzügen,

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

- Einstellung leistungsschwächerer/langsamere Triebfahrzeuge,
- Änderung der Traktionsart,
- 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**

- (4) 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.

**Ablehnung des Antrages**

- (5) Kann dem Antrag nicht stattgegeben werden, so entscheidet das EVU in eigener Verantwortung über die weitere Vorgehensweise.

**Fahrplan-Mitteilung erteilen**

- (6) In folgenden Fällen ist eine Fahrplan-Mitteilung gem. Richtlinie 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.

Regeln zur Übermittlung von Fahrplan-Mitteilungen in elektronischer Form, sowie zur Teilnahme am elektroni-

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0240</b>
<b>Anträge auf Abweichung von der Zugcharakteristik bearbeiten</b>	<b>Seite 3</b>

schen Versandverfahren bei den vorstehend genannten Fällen, enthält Richtlinie 420.0240A01.

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.

\* *Hinweis:*

*Auch anzeigegeführte Züge müssen bei Ausfall der Führerraumanzeige des Fahrplans in jedem Fall anhalten. Fahrplan-Mitteilung 6 ist zu übermitteln, wenn der Zug anzeigegeführt weiterfahren 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 Bremshundertstel**

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

- ob die nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeiten ermäßigt werden müssen oder
- der Zug trotz fehlender Bremshundertstel 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

**Zulässige Geschwindigkeit ermitteln**

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

ändern, auch wenn hierdurch die Abfahrt des Zuges verspätet wird.

*Hinweis:*

*Im Interesse einer maximalen Betriebsqualität, zur Erreichung einer hohen Gesamtplanmäßigkeit sowie der bestmöglichen Ausnutzung der Kapazität von Strecken und Knoten, kann auch die Neukonstruktion einer Trasse erforderlich werden. Das EVU hat sich in diesen Fällen an den Bereich Fahrplan zu wenden.*

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

**Fahrt mit Geschwindigkeitsermäßigung**

(2) Soll die zulässige Geschwindigkeit des Zuges ermäßigt werden, sind die Weisungen mit Fahrplan-Mitteilung 2 auf Richtlinie 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 Haltebahnhöfe ein anderes Geschwindigkeitsheft zugewiesen werden.

**Fahrt mit nach Fahrplan zulässiger Geschwindigkeit**

(3) Ergibt die Prüfung, dass trotz fehlender Bremswertstellen mit den nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeiten gefahren werden darf, erhält der Zug Weisung mit Fahrplan-Mitteilung 3 auf Richtlinie 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 Mindestbremswertstellen für Züge, die angezeigt oder signalgeführt sind.

Wenn Bremswertstellen fehlen, sind erforderliche Geschwindigkeitsermäßigungen durch Vergleichen der zulässigen Geschwindigkeiten nach

- Spalte 2 des Fahrplans und
- dem Verzeichnis der für die betreffenden Streckenabschnitte erforderlichen Bremswertstellen

zu ermitteln.

**LZB**

Auf Strecken mit LZB erhält der Zug eine Fahrplan-Mitteilung nachfolgenden Regeln:

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0240</b>
<b>Anträge auf Abweichung von der Zugcharakteristik bearbeiten</b>	<b>Seite 5</b>

- a) Sind im Zug noch mindestens 56 Bremschundertstel 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 Bremschundertstel vorhanden, darf der Zug nur signalgeführt weiterfahren. Es sind die Geschwindigkeiten nach a) vorzuschreiben.

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

**ETCS**

- a) Sind im Zug noch mindestens 30 Bremschundertstel 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 Bremschundertstel vorhanden, darf der Zug nur signalgeführt weiterfahren. Es sind die Geschwindigkeiten nach a) vorzuschreiben.

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

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

**Unterrichten der beteiligten BZ**

### **3 Fehlende Bremschundertstel bei Fahrten mit eingeschränkter Streckenkenntnis**

- (1) Für Fahrten mit eingeschränkter Streckenkenntnis werden bei der Konstruktion die für die Strecke normalerweise erforderlichen Mindestbremschundertstel (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.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0240</b>
<b>Anträge auf Abweichung von der Zugcharakteristik bearbeiten</b>	<b>Seite 6</b>

**Zulässige Geschwindigkeit ermitteln**

- 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.

<b>Ermittlungsverfahren</b>
$\frac{\text{mitgeteilte Brh}}{1,4} = \text{neuer Vergleichswert}$

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.

*Hinweis:*

*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.

*Hinweis:*

*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.*

\*





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Elektronische Übermittlung von Fahrplan-Mitteilungen 2 und 3</b>	<b>420.0240A01 Seite 1</b>

\* **1 Allgemeines**

- \* (1) Fahrplan-Mitteilungen können dem Triebfahrzeugführer **Übermittlungs-**  
 \* - ausgehändigt oder **arten**  
 \* - diktiert oder  
 \* - elektronisch übermittelt  
 \* werden.

- \* (2) Dieser Anhang enthält die Regeln zur elektronischen Über- **Elektronische**  
 \* mittlung **Übermittlung**  
 \* - der Fahrplan-Mitteilung 2, die erstellt wird, wenn  
 \* wegen fehlender Bremsleistung die Ge-  
 \* schwindigkeit herabgesetzt werden muss, sowie  
 \* - der Fahrplan-Mitteilung 3, die erstellt wird, wenn  
 \* trotz fehlender Bremsleistung mit nach Fahr-  
 \* plan zulässiger Geschwindigkeit gefahren wer-  
 \* den darf.

- \* (3) Entscheidet sich ein Eisenbahnverkehrsunternehmen **Grundsatz**  
 \* (EVU) am Verfahren „Elektronische Übermittlung von Fahr-  
 \* plan-Mitteilungen 2 und 3“ teilzunehmen und ist es für die-  
 \* ses Verfahren registriert, so werden die Fahrplan-Mitteilun-  
 \* gen 2 und 3 für dieses EVU grundsätzlich elektronisch über-  
 \* mittelt.

\* **2 Teilnahme am elektronischen Versandver-**  
 \* **fahren**

- \* (1) Grundsätzlich ist jedes EVU berechtigt, am Verfahren **Voraussetzun-**  
 \* „Elektronische Übermittlung von Fahrplan-Mitteilungen 2 **gen**  
 \* und 3“ teilzunehmen. Folgende Voraussetzungen sind hier-  
 \* bei zu erfüllen:  
 \* - Es ist sicherzustellen, dass alle eingesetzten  
 \* Triebfahrzeugführer mit einem geeigneten elekt-  
 \* ronischen Anzeigerät ausgestattet sind.  
 \* - Das EVU verfügt über eine ständig besetzte  
 \* Leitstelle, die unverzüglich nach Erhalt einer von  
 \* der DB Netz AG elektronisch übermittelten Fahr-  
 \* plan-Mitteilung diese an das elektronische An-  
 \* zeigerät des Triebfahrzeugführers weiterlei-  
 \* tet, **oder**

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Elektronische Übermittlung von Fahrplan-Mitteilungen 2 und 3</b>	<b>420.0240A01</b> <b>Seite 2</b>

- es ist beim jeweiligen EVU ein Verfahren vorhanden, mit dem sichergestellt wird, dass eine von der DB Netz AG per **E-Mail** elektronisch übermittelte Fahrplan-Mitteilung 2 oder 3 unverzüglich, vollständig und korrekt zum elektronischen Anzeigegerät des Triebfahrzeugführers gelangt, für den die Fahrplan-Mitteilung bestimmt ist. \*
  - Insbesondere bei der Nutzung eines automatisierten Verfahrens ohne Einbindung einer Leitstelle muss dieses Verfahren die in Abschnitt 3 (5) beschriebene Nomenklatur verarbeiten können. Eine Anpassung der Nomenklatur für einzelne EVU ist nicht möglich. \*
- Beantragung** (2) EVU, welche die vorstehenden Voraussetzungen erfüllen und am Verfahren „Elektronische Übermittlung von Fahrplan-Mitteilungen 2 und 3“ teilnehmen möchten, beantragen dies unter Angabe \*
- des Firmennamens \*
  - der von der DB Netz AG zugewiesenen Kundennummer und \*
  - der für den Versand von elektronischen Fahrplan-Mitteilungen 2 und 3 vorgesehenen Mailadresse \*
- per E-Mail an [efplm@deutschebahn.com](mailto:efplm@deutschebahn.com) bei der DB Netz AG. \*
- Abmeldung** (3) Die Abmeldung vom Verfahren erfolgt seitens des EVU auf dem gleichen Wege, wie die Beantragung zur Teilnahme am Verfahren. \*
- Registrierung** Nach Antragseingang bei der DB Netz AG wird das jeweilige EVU mit den unter Absatz 2 genannten Angaben als Teilnehmer am Verfahren „Elektronische Übermittlung von Fahrplan-Mitteilungen 2 und 3“ in den Zentralen Zusätzen zur Richtlinie 420, Teil 2, Abschnitt „eFplm“ registriert. \*
- Nach Eingang der Abmeldung bei der DB Netz AG erfolgt die Deregistrierung des jeweiligen EVU in gleicher Weise. \*
- Die Zentralen Zusätze Teil 2 werden nach erfolgter Registrierung / Deregistrierung allen Betriebszentralen zur Verfügung gestellt. \*
- Benachrichtigung** (4) Nach erfolgter Registrierung / Deregistrierung wird das EVU von der DB Netz AG benachrichtigt. \*

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Elektronische Übermittlung von Fahrplan-Mitteilungen 2 und 3</b>	<b>420.0240A01</b> <b>Seite 3</b>

\* Nach Ablauf von drei Werktagen werden Fahrplan-Mitteilungen 2 und 3 an dieses EVU in der Regel nur noch elektronisch übermittelt (nach Registrierung) bzw. nicht mehr übermittelt (nach Deregistrierung).

### \* **3 Elektronische Übermittlung**

\* (1) Die grundsätzlichen Regeln zur Erstellung von Fahrplan-Mitteilungen 2 und 3 beinhaltet die Richtlinie 420.0240 in den Abschnitten 2 und 3.

**Erstellung**

\* (2) Das EVU beantragt die Erstellung einer Fahrplan-Mitteilung aufgrund der Unterschreitung der im Fahrplan angegebenen Mindestbremschwindigkeit telefonisch beim Bereichsdisponenten der zuständigen Betriebszentrale (BZ).

**Ablauf**

\* Der Bereichsdisponent prüft anhand der Zentralen Zusätze zur Richtlinie 420, Teil 2, Abschnitt „eFplm“, ob für dieses EVU der elektronische Versand von Fahrplan-Mitteilungen vorgesehen ist. Ist dies der Fall, übermittelt der Bereichsdisponent die Fahrplan-Mitteilung 2 oder 3 per E-Mail an die in den Zentralen Zusätzen zur Richtlinie 420, Teil 2, Abschnitt „eFplm“ angegebene Mailadresse.

\* Als Rückfallebene bei technischen Störungen kann die Fahrplan-Mitteilung 2 und 3 grundsätzlich immer auch diktiert bzw. ausgehändigt werden.

\* (3) Ist eine Erstellung der Fahrplan-Mitteilung bis zum Zielbahnhof nicht möglich, verständigt der Bereichsdisponent den Bereichsdisponenten der im Zuglauf folgenden nächsten BZ und teilt diesem zusätzlich die Übermittlungsart mit. Die weitere Bearbeitung erfolgt im Stafettenverfahren.

**Stafettenverfahren**

\* (4) Die vom Bereichsdisponenten der BZ versandte E-Mail enthält die Fahrplan-Mitteilung 2 oder 3 im Format „pdf“.

**Inhalt der E-Mail**

\* (5) Die Dateibezeichnung des in der Mail angehängten pdf-Dokumentes folgt immer der nachstehenden, beispielhaften Nomenklatur (hier Zug 2294):

**Nomenklatur**

\* 2294\_20190912\_2005\_186\_R\_2\_0\_Fplm.pdf

\* Bedeutung der Nomenklatur:

\* Zugnummer | Datum | Uhrzeit | Bremschwindigkeit | Bremsstellung | Regionalbereichskennzahl | Blattnummer beginnend bei „0“ | Fplm.pdf

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Elektronische Übermittlung von Fahrplan-Mitteilungen 2 und 3</b>	<b>420.0240A01</b> <b>Seite 4</b>

Die Angabe zum „Betreff“ in der Mail ist der Nomenklatur jeweils vorangestellt (hier Zug 2294):

Fahrplanmitteilung\_für\_2294:\_2294\_20190912\_2005\_186\_R\_2\_0\_Fplm.pdf

Die Regionalbereichskennzahlen entsprechen folgenden Betriebsleitstellen:

<b>Regionalbereichskennzahlen</b>						
BZ	BZ	BZ	BZ	BZ	BZ	BZ
Berlin	Hannover	Duisburg	Leipzig	Frankfurt	Karlsruhe	München
1	2	3	4	5	6	7

Die Nomenklatur ist aus technischen Gründen vorgegeben. Eine von dieser Bezeichnung abweichende Nomenklatur ist nicht zugelassen.

#### **4 Verantwortung des EVU**

**Kenntnis über Verfahren**

(1) Nimmt ein EVU am Verfahren „Elektronische Übermittlung von Fahrplan-Mitteilungen 2 und 3“ teil, so ist es verpflichtet, seine Mitarbeiter, insbesondere die Triebfahrzeugführer, vorab davon in Kenntnis zu setzen, dass die DB Netz AG Fahrplan-Mitteilungen 2 und 3 an dieses EVU in der Regel nur noch elektronisch übermitteln wird.

**Verantwortung**

(2) Unabhängig davon, ob beim EVU ein automatisiertes Verfahren zur Weiterverarbeitung und Weiterleitung einer von der DB Netz AG elektronisch übermittelten Fahrplan-Mitteilung 2 und 3 vorliegt, oder das EVU die Fahrplan-Mitteilung 2 und 3 über eine ständig besetzte Leitstelle an den Triebfahrzeugführer weiterleitet, liegt die Verantwortung für eine unverzügliche und vollständige Übermittlung sowie die korrekte Darstellung immer beim EVU.

**Ersatzmaßnahmen**

(3) Es obliegt dem EVU, geeignete Maßnahmen zu ergreifen für den Fall, dass eine Fahrplan-Mitteilung nicht vollständig auf dem elektronischen Anzeigerät des Triebfahrzeugführers dargestellt wird.

**Übergabe**

(4) Bei einem Triebfahrzeugführerwechsel muss sichergestellt sein, dass der den Zug übernehmende Triebfahrzeugführer Kenntnis über eine ggf. für diesen Zug geltende, elektronisch übermittelte, Fahrplan-Mitteilung 2 oder 3 erlangt.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0241</b>
<b>Beteiligung der BZ bei Unregelmäßigkeiten Zugfunk</b>	<b>Seite 1</b>

## 1 Gestörte Zugfunk-Fahrzeugeinrichtungen

- \* (1) In den Nutzungsbedingungen Netz 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, Störungen, 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 Richtlinie 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.*

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0241</b>
<b>Beteiligung der BZ bei Unregelmäßigkeiten Zugfunk</b>	<b>Seite 2</b>

- 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 zwangs deregistriert.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0241</b>
<b>Beteiligung der BZ bei Unregelmäßigkeiten Zugfunk</b>	<b>Seite 3</b>

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
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	420.0242
<b>Störungen der elektronischen Anzeige von Fahrplan-Angaben und/oder La-Informationen</b>	Seite 1

## 1 Allgemeines

- \* (1) Die Führerraumanzeige des Fahrplans ersetzt grundsätzlich den gedruckten Buchfahrplan.

**Grundsatz**

\* 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.

## 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:

**Fahrplan- und/oder La-Anzeige nicht verfügbar**

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



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

\* (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
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0261</b>
<b>Güterzüge mit windgefährdeten Ladungen durchführen</b>	<b>Seite 1</b>

420.0260 (alt)

## 1 Allgemeines

- |  |  |
|--|--|
| <p>(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 Regionen in einer Übersicht den beteiligten Stellen bekanntgegeben.</p> <p>(2) Windgefährdete Güterzüge sind Züge, die Wagen mit windgefährdeten Ladungen befördern. Solche Wagen sind in der Wagenliste mit dem Wort „WIND“ gekennzeichnet.</p> <p>(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:</p> <p>Stufe 1 - Windgeschwindigkeit 72 - 89 km/h:<br/>windgefährdete Güterzüge erhalten Befehl 12: (80 km/h)</p> <p>Stufe 2 - Windgeschwindigkeit 90 - 114 km/h:<br/>windgefährdete Güterzüge zurückhalten, übrige Güterzüge erhalten Befehl 12 (80 km/h)</p> <p>Stufe 3 - Windgeschwindigkeit 115 km/h und mehr:<br/>alle Güterzüge zurückhalten</p> | <p><b>Windgefährdete Abschnitte</b></p><br><p><b>Windgefährdete Güterzüge</b></p><br><p><b>Kriterien für windgefährdete Wagenladungen Warnstufen</b></p> |
|--|--|

## 2 Aufgaben der Betriebszentrale (BZ)

- |  |  |
|--|--|
| <p>(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 Richtlinienfamilie 420 bekannt gegebene Rückfallebene, z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vorliegende Windwarnungen auf der Grundlage von Windwarnabonnements,</li> <li>- stündliche Abfrage der Intranet- oder Internetseite eines Wetterdienstes,</li> <li>- stündliche Abfrage telefonischer Ansagedienste.</li> </ul> <p>(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 Windwarnstufe und</p> | <p><b>Ausfall der Windmeldeanlage</b></p><br><br><br><br><br><p><b>Windwarnung</b></p> |
|--|--|

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0261</b>
<b>Güterzüge mit windgefährdeten Ladungen durchführen</b>	<b>Seite 2</b>

die Dauer der Windwarnung sind den betroffenen Fdl mitzuteilen. Enthält die Windwarnung keine zeitliche Dauer, erkündigt 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.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Präventive Maßnahmen bei extremen Naturereignissen</b>	<b>420.0262</b>
	<b>Seite 1</b>

\* **1 Präventive Maßnahmen bei extremen Naturereignissen**

\* (1) Zielgruppen zur Anwendung dieser Richtlinie sind gleichermaßen die Betriebsleitstellen der DB Netz AG sowie die Leitstellen der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

**Zielgruppen**

\* (2) Die in dieser Richtlinie beschriebenen Maßnahmen haben zum Ziel, die Auswirkungsfolgen (Gefährdung für Leben und Gesundheit von Menschen, Schäden an Fahrzeugen und Anlagen) bei extremen Naturereignissen durch zügiges und präventives Handeln weitestgehend zu minimieren sowie länger anhaltende Kapazitätseinschränkungen zu vermeiden.

**Ziele**

\* *Hinweis:*  
\* *Diese Richtlinie behandelt weder den Betriebsablauf im Störfall beschleunigende Maßnahmen noch Maßnahmen zur Wiederherstellung von Infrastrukturanlagen.*

\* (3) Alle Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, sich eigenverantwortlich über außergewöhnliche Ereignisse mit erwartbar erheblichen Auswirkungen auf den Bahnbetrieb zu informieren.

**Grundsatz**

\* Erwartbare erhebliche Auswirkungen können sein:

- \* - Schäden an der Infrastruktur,
- \* - Auftreten von Gefahrensituationen (z. B. durch herabstürzende Äste, umherfliegende Teile),
- \* - Liegenbleiben von Zügen außerhalb von Bahnhöfen,
- \* - Erreichen der Kapazitätsgrenze von Rettungskräften und/oder des Notfallmanagements für einen Bereich, sodass bei Weiterführung des Betriebes eine Rettung von Reisenden oder der Schutz des Bahnbetriebes gefährdet wären,
- \* - Schäden an Eisenbahnfahrzeugen.

\* *Hinweis:*  
\* *Die in dieser Richtlinie dargestellten Regeln ergänzen die Regeln des Störungsmanagements Betriebsleitstellen gemäß Ril 420.0200 A01 oder 420.1000. Sie können aber bereits zur Anwendung kommen, bevor eine Störfallstufe 0, 1, 2 oder 3 ausgerufen wurde.*

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Präventive Maßnahmen bei extremen Naturereignissen</b>	<b>420.0262</b>
	<b>Seite 2</b>

- Naturereignisse** (4) Erwartbare erhebliche Auswirkungen auf den Bahnbetrieb können insbesondere aus nachfolgenden genannten Naturereignissen resultieren:
- Schneefälle,
  - Schneeverwehungen,
  - Orkanartige Stürme,
  - Starkregen/Hochwasser,
  - Sturmflut,
  - Waldbrände/Hitze,
  - Erdbeben.
- Kenntnis über Naturereignisse** (5) Informationsgrundlage über bevorstehende Naturereignisse, mit erwartbaren erheblichen Auswirkungen auf den Bahnbetrieb, sind in der Regel die Informationen des Deutschen Wetterdienstes (DWD), z. B.:
- Eigenständige Recherchen auf den Internetseiten des DWD,
  - Abonnements beim DWD (ggf. auch über den Internetauftritt der DB Netz AG).
- Falls Informationen des DWD für konkrete Gefahrenlagen nicht zur Verfügung stehen, können folgende Quellen genutzt werden:
- Informationen durch Betriebspersonale (z.B. Fahrdienstleiter, Triebfahrzeugführer),
  - Durchsagen in Rundfunk und Fernsehen.
- Präventive Maßnahmen** (6) Bei extremen Naturereignissen, mit erwartbaren erheblichen Auswirkungen auf den Eisenbahnbetrieb, können betrieblich präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Gefährdungen für Leben und Gesundheit von Menschen sowie von Schäden an Anlagen und Fahrzeugen beziehungsweise zur Verringerung des Schadenausmaßes erforderlich werden.
- Präventive Maßnahmen auf wahrscheinlich betroffenen Strecken oder Bereiche sind insbesondere:
- **Maßnahme 1 (durch EVU):** Fahren mit niedrigerer Geschwindigkeit als fahrplanmäßig zugelassen,
  - **Maßnahme 2 (durch EVU):** Geordnete Einstellung von Verkehren,

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Präventive Maßnahmen bei extremen Naturereignissen</b>	<b>420.0262</b> <b>Seite 3</b>

- \* - **Maßnahme 3 (auf Anordnung DB Netz):** Sofortige Einstellung des gesamten Eisenbahnverkehrs im jeweils betroffenen Bereich.

\* Die konkrete Auswahl einer Maßnahme orientiert sich am  
\* jeweiligen Naturereignis und dessen Risikopotenzial.

## \* 2 Maßnahmenauswahl

- \* (1) Die EVU entscheiden eigenverantwortlich, ob eine Geschwindigkeitsreduktion für den Betrieb ihrer Züge erforderlich ist. Darauf aufbauend obliegt es den EVU, ihren Triebfahrzeugführern über geeignete Kommunikationswege die Geschwindigkeitsreduktion anzuordnen.

**Geschwindigkeitsreduktion des Zugbetriebes durch EVU (Maßnahme 1)**

\* Die Betriebsleitstellen beraten die vsl. betroffenen EVU auf  
\* Anfrage bei der ggf. erforderlichen Herabsetzung von Geschwindigkeiten, basierend auf eventuell vorhandenen Erfahrungswerten.

\* Die Betriebsleitstellen müssen von den EVU über durch diese veranlasste Geschwindigkeitsreduzierungen informiert werden.

\* *Hinweis:*  
\* *Bei sich abzeichnenden Zugfolgekonflikten, aufgrund erheblicher Abweichung von der fahrplanmäßigen Geschwindigkeit, erfolgt die dispositive Aussteuerung durch die Betriebsleitstellen.*

- \* (2) Wenn sich ein Naturereignis abzeichnet, können EVU jederzeit eigenverantwortlich den Betrieb ihrer Züge einstellen. Die Einstellung des Zugbetriebes kann dabei (z. B. aus Umlaufgründen) auch über die vsl. betroffenen Streckenabschnitte hinauswirken.

**Einstellung des Zugbetriebes durch EVU (Maßnahme 2)**

\* Die Betriebsleitstellen müssen von den EVU über durch diese veranlasste Einstellung des Zugbetriebes informiert werden.

\* Ebenso können die Betriebsleitstellen den EVU, für den Zeitraum des Vorliegens einer konkreten Unwetterwarnung sowie begrenzt auf die vsl. betroffenen Streckenabschnitte, eine Einstellung des Betriebs ihrer Züge vorschlagen. Die Entscheidung zur Betriebseinstellung obliegt grundsätzlich dem jeweiligen EVU.

- \* (3) Die Betriebsleitstellen sind bestrebt, alle Maßnahmen mit den EVU abzustimmen, d.h. die Interessen der EVU zu berücksichtigen. In Einzelfällen können die Betriebsleitstellen die sofortige Einstellung des Zugbetriebes in den

**Einstellung des Zugbetriebes durch DB Netz (Maßnahme 3)**

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Präventive Maßnahmen bei extremen Naturereignissen</b>	<b>420.0262</b>
	<b>Seite 4</b>

wahrscheinlich betroffenen Bereichen anordnen. Eine Zustimmung der EVU zu solchen Maßnahmen ist nicht erforderlich.

Die Entscheidung zur Einstellung des Zugbetriebes wird insbesondere von nachfolgenden Szenarien beeinflusst:

- Großflächige Schäden an der Infrastruktur in anderen Bereichen mit zu erwartenden vergleichbaren Schadensprognosen für den eigenen Bereich (z.B.:ein Sturmtief verläuft von Nord nach Süd mit Betroffenheit mehrerer Regionen),
- Mehrere Gefahrensituationen treten innerhalb eines Bereichs auf,
- Vermeidung von liegengebliebenen Zügen,
- Erreichung der Kapazitätsgrenze von Rettungskräften und/oder des Notfallmanagements für einen Bereich, sodass bei Weiterführung des Betriebes eine Rettung von Reisenden oder der Schutz des Bahnbetriebes gefährdet wären,
- Vermeidung von nachhaltigen Schäden an Anlagen.

Voraussetzung hierfür ist das Vorliegen einer konkreten Gefährdung. Die Entscheidung für diese Maßnahme dient zur Vermeidung von Gefährdungen für Leben und Gesundheit von Menschen sowie der Sicherstellung infrastruktureller Kapazität zur Wiederaufnahme des Betriebs.

**Entscheidungsbefugnis**

- (4) Die Entscheidung über die sofortige Einstellung des Zugbetriebes obliegt den Betriebsleitstellen, im Einzelnen:
- dem Netzkoordinator einer Betriebszentrale bei Betroffenheit des jeweiligen BZ-Bereichs, sofern kein Arbeitsstab eingerichtet ist,
  - dem Netzkoordinator der Netzleitzentrale aufgrund seines überregionalen Kenntnisstandes, wenn kein zentraler Arbeitsstab eingerichtet ist,
  - dem Leiter des BZ- bzw. regionalen Arbeitsstabes bei Betroffenheit des jeweiligen BZ-Bereichs bzw. der Region, oder
  - dem Leiter des zentralen Arbeitsstabes, wenn ein zentraler Arbeitsstab eingerichtet ist.

**Durchführung der sofortigen Einstellung des Zugbetriebes**

- (5) Die sofortige Einstellung des Zugbetriebes erfolgt durch die Betriebsleitstellen in mehreren Schritten. Diese sind nach Möglichkeit parallel durchzuführen:



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Präventive Maßnahmen bei extremen Naturereignissen</b>	<b>420.0262</b> <b>Seite 5</b>

- \* 1. Aufforderung an Fahrdienstleiter (ggf. auch durch Disponenten), Personenzüge an geeigneten Bahnsteiggleisen zurückzuhalten bzw. keine Abfahrt eines Personenzuges aus einem Bahnsteiggleis mehr zuzulassen und die jeweiligen Triebfahrzeugführer über den Grund zu unterrichten.
- \* 2. Aufforderung an Fahrdienstleiter (ggf. auch durch Disponenten), Güterzüge in geeigneten Gleisen zurückzuhalten bzw. keine Abfahrt eines Güterzuges mehr zuzulassen und die jeweiligen Triebfahrzeugführer über den Grund zu unterrichten.
- \* 3. Aufforderung benachbarter Regionen und Infrastrukturbetreiber, keine Zugfahrten mehr in den betroffenen Bereich zuzulassen. Die NLZ hat hierbei die Federführung.
- \* 4. Verständigung aller betroffenen EVU über die sofortige Einstellung des Zugbetriebes.
- \* 5. Verständigung von DB Station und Service über die sofortige Einstellung des Zugbetriebes.
- \* 6. Verständigung von DB Energie über die sofortige Einstellung des Zugbetriebes.

(6) Zur Kodierung der durch die vorstehenden Maßnahmen ggf. entstehenden Verspätungsminuten gelten allein die Regeln bzw. Kriterien der Richtlinie 420.9001.

**Kodierung der Verspätungsminuten**

### **3 Maßnahmenaufhebung**

(1) Die Zuständigkeit für die Aufhebung der Maßnahmen 1 (Geschwindigkeitsreduktion der Züge) und 2 (geordnete Einstellung des Betriebs der eigenen Züge) obliegt dem jeweiligen EVU. Die Betriebsleitstellen sind darüber zu informieren.

**Aufhebung der Maßnahmen 1 und 2**

(2) Die Zuständigkeit für die Aufhebung der Maßnahme 3 (sofortige Einstellung des Zugbetriebes) obliegt der DB Netz AG analog zu Abschnitt 2 (4) dem Netzkoordinator der BZ/NLZ bzw. dem Leiter des jeweiligen Arbeitsstabes. Wenn nach Einführung der Maßnahme nachträglich ein für das betroffene Gebiet zuständiger Arbeitsstab eingerichtet wurde, geht die Zuständigkeit für die Aufhebung der Maßnahme 3 auf den Leiter des Arbeitsstabes über.

**Aufhebung der Maßnahme 3**



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0280</b>
<b>Dringliche Hilfszüge disponieren</b>	<b>Seite 1</b>

## 1 Allgemeines

- |  |   |
|--|---|
| <p>(1) Die Entscheidung, ob ein Fahrzeug zur Beseitigung von Ereignisfolgen dringlich angefordert wird, trifft der Notfallmanager.</p>   | <p><b>Entscheidung des Notfallmanagers</b></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><b>Entscheidung des Netzkoordinators</b></p> |

## 2 Disposition

- |  |   |
|--|---|
| <p>(1) Die Vergabe der Zugnummer zur Durchführung eines dringlichen Hilfszuges erfolgt durch die BZ aus ihrem Zugnummernkontingent.</p>  | <p><b>Vergabe der Zugnummer</b></p>                 |
| <p>(2) Die Bekanntgabe des Fahrplans erfolgt - sofern keine besonderen Beförderungsbedingungen vorliegen - auf der Basis des Ersatzfahrplanes grundsätzlich durch den Netzkoordinator.</p>   | <p><b>Fahrplanbekanntgabe</b></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 und ggf. die Heranführung des Triebfahrzeugs ein und dokumentiert diese in dem entsprechenden Störfall. Darüber hinaus überwacht er die zeitgerechte Abfahrt des dringlichen Hilfszuges.</p>   | <p><b>Bespannung von dringlichen Hilfszügen</b></p> |
| <p>(4) Der Netzkoordinator entscheidet, ob es aufgrund des Ausmaßes einer Störung erforderlich ist, zum sofortigen Einsatz eines dringlichen Hilfszuges ein geeignetes Tzf durch Abspannen eines Zuges zu verwenden. Hierzu ist eine entsprechende Anforderung an das betroffene EVU zu richten.</p> <p>Aus den Nutzungsbedingungen Netz ergibt sich die Verpflichtung des EVU, auf Anforderung der DB Netz AG durch Abspannung seines Zuges Traktionshilfe zum Zwecke der Störungsbeseitigung zu leisten, soweit ihm dies zumutbar ist.</p> | <p><b>Abspannen eines Zuges</b></p>                 |
| <p>(5) Die gegebenenfalls erforderliche Rückführung erfolgt in der Regel - ausgenommen Notfallkrane - nicht dringlich.</p>   | <p><b>Rückführung</b></p>                           |

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0280</b>
<b>Dringliche Hilfszüge disponieren</b>	<b>Seite 2</b>

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. Er löst die Bestellung nach Abstimmung mit dem bereitchaftshabenden Einsatzleiter Notfallkrane aus. \*

\*  
\*

#### **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.

#### **Fahrplanbestellung**

- (4) Der Netzkoordinator der NLZ beauftragt die Erstellung und Bekanntgabe des Fahrplans beim Bereich Fahrplan in der Regel auf elektronischem Weg.

#### **Überwachung**

- (5) Der Netzkoordinator der NLZ koordiniert und überwacht die unverzügliche Zuführung des Krantransportes zur Einsatzstelle.

#### **Rückführung des Krantransportes**

- (6) Zur schnellstmöglichen Herstellung der Wiederverfügbarkeit des Kranes ist die unverzügliche Rückführung zum Regelstandort notwendig. Diese erfolgt ebenfalls als dringlicher Hilfszug. Der Netzkoordinator der NLZ beauftragt die Erstellung und Bekanntgabe des Fahrplans beim Bereich Fahrplan.

□

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen Maßnahmen nach dem Liegenbleiben von Reisezügen ergreifen</b>	<b>420.0290 Seite 1</b>

\* **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**

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0290</b>
<b>Maßnahmen nach dem Liegenbleiben von Reisezügen ergreifen</b>	<b>Seite 2</b>

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.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen Maßnahmen nach dem Liegenbleiben von Reisezügen ergreifen</b>	<b>420.0290 Seite 3</b>

*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 Netzkordinator 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
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen Maßnahmen nach dem Liegenbleiben von Reisezügen ergreifen</b>	<b>420.0290 Seite 4</b>

*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.*

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

