

DB Netz AG
Adam-Riese-Straße 11-13 | 60327 Frankfurt am Main

Unternehmensinterne Mitzeichnung Ril

420.9001

DB Netz AG
Zentrale
I.NBB 32 Grundsätze Betriebsmanagement
Adam-Riese-Straße 11-13
60327 Frankfurt am Main
www.dbnetze.com/fahrweg

Dennis René Sann
Tel.: 069 265-31469
dennis.sann@deutschebahn.com
Zeichen: I.NBB 32

[www. https://www.dbnetze.com/infrastruktur-de](https://www.dbnetze.com/infrastruktur-de)

10.12.2023

Aktualisierungsschreiben der Bekanntgabe 6 zur Richtlinie 420.9001 – Kodierung der Zusatzverspätungen - (gültig ab 10.12.2023)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die Gesamtausgabe der Richtlinienfamilie 420 „Betriebszentralen DB Netz AG“ wird zum 10.12.2023 mit der Bekanntgabe 18 aktualisiert. Ein Bestandteil davon wird die Aktualisierung der Richtlinie 420.9001 „Kodierung der Zusatzverspätungen“ mit der Bekanntgabe 6 sein. Die wesentlichen beabsichtigten Änderungen an der Richtlinie 420.9001 sowie der Anhänge 01 & 02, sind nachstehend beschrieben:

420.9001 (Kodierung der Zusatzverspätungen)

- Abschnitt 3, Absatz 8: Es wird der Hinweis aufgenommen, dass es sich bei dem Kennzeichen VU 00 nicht um eine Verspätungskodierung gem. Ril. 420.9001A02 handelt, sondern um einen vom System genierten Verspätungsdatensatz, dem noch keine Kodierung gem. Ril. 420.9001A02 zugeordnet werden muss. Dies dient der Klarstellung im Hinblick auf die Folgeprozesse der Abrechnung im Anreizsystem.
- Abschnitt 3, Absatz 11: Es wird die Anwendung der Kodierung 90 mit der Ergänzung detailliert, dass die Anwendung dieser Kodierung endet, wenn die Maßnahmen des Notfallmanagements am Ereignisort abgeschlossen sind.
- Abschnitt 5, Absatz 3: Es wird mit dem Zusatz „auf Grundlage der von der DB Netz AG zur Verfügung gestellten Informationen und Daten“ detailliert, wie Kunden von den ihnen zugewiesenen Verspätungen erfahren.
- Abschnitt 5, Absatz 5: Es wird die Beschreibung zur Anwendung der Kodierung 96 dahingehend detailliert, dass die Anwendung der Kodierung nur möglich ist, wenn Unklarheit bei der Prozesszuständigkeit zwischen EVU und EIU besteht.

DB Netz AG | Sitz: Frankfurt am Main | Registergericht: Frankfurt am Main
HRB 50 879 | USt-IdNr.: DE199 861 757 | Vorsitz des Aufsichtsrats: Berthold Huber
Vorstand: Dr. Philipp Nagl (Vorsitz), Jens Bergmann, Ingrid Felipe, Dr. Christian Gruß, Heike Junge-Latz,
Heinz Siegmund

Nähere Informationen zur Datenverarbeitung im DB-Konzern finden Sie hier: www.deutschebahn.com/datenschutz

- Abschnitt 6 Absatz 1: Auf Grund von Anforderungen der BNetzA wurde im Kontext des Nachreichens von Informationen zu einem Umkodierungsantrag der Abschnitt um den Zusatz „Bewertungen“ ergänzt.
- Abschnitt 6 Absatz 2: Auf Grund von Anforderungen der BNetzA wurde der Abschnitt um einen Hinweis zur Fristenregelung (Validierung) ergänzt.
- Abschnitt 6 Absatz 3: Auf Grund von Anforderungen der BNetzA musste bei der Begrifflichkeit „berechtigte Beanstandungen“ der Zusatz „berechtigte“ aus rechtlichen Aspekten gestrichen werden, um das Transparenzgebot zu wahren.

420.9001A01 (Kodierliste)

- Kodierung 13 „Vorbereitung (Betrieb)“ wird zu Kodierung 13 „Vorbereitung“.
- Im Kodierungsbereich der sekundären Ursachen wird die Kodierung 93 aufgrund des Beschlusses der Bundesnetzagentur von „Wende“ auf „Umlauf“ umbenannt.

420.9001A02 (Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen)

- In diesem Anhang werden Veränderungen an Kodierungsbezeichnungen und Feinkodierungen vorgenommen. Die Einzelheiten bitten wir dem beigefügten Ril-Entwurf 420.9001A02 im Überarbeitungsmodus zu entnehmen.

Alle weiteren Details finden Sie in den beigefügten Anlagen.

Für inhaltliche Rückfragen steht Ihnen Herr Dennis René Sann, Tel. 955 31469, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dennis Sann

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Kodierung der Zusatzverspätungen	420.9001
	Seite 1

1 Einleitung

1. Planbarkeit und Pünktlichkeit sind systemspezifische Vorteile des Schienenverkehrs. Es ist ein Unternehmensziel der DB Netz AG, die Durchführung des Bahnbetriebes in hoher Qualität sicherzustellen. Störungen im Betriebsablauf mindern die Qualität für die Kunden und schmälern die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur. Diese Richtlinie regelt das Zuordnen von Zusatzverspätungen zu Kodierungen. Ziel ist es, allen Prozessbeteiligten eine transparente, nachvollziehbare Grundlage zur sachgerechten Zuordnung störungsbedingter Zusatzverspätungen im Bereich der DB Netz AG zur Verfügung zu stellen. Die Prozessbeteiligten werden dadurch in die Lage versetzt, Hinweise zur kontinuierlichen Verbesserung ihrer Anlagen und Prozesse zu erhalten.

Ziel und Zweck der Richtlinie

2. Im Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) ist geregelt, dass der Betreiber der Schienenwege (BdS) mit den Zugangsberechtigten Eckwerte für leistungsabhängige Entgeltregelungen treffen muss. Grundlage dafür sind Verspätungen (Zusatzverspätungen). Die Zusatzverspätungen werden durch den BdS ermittelt. Weiterhin regelt das ERegG die grundsätzliche Struktur der Verspätungskategorien sowie der Unterkategorien (Kodierungen).

Entstehung

2 Regeln der Zusammenarbeit

- * 1. Die konstruktive Zusammenarbeit aller Prozessbeteiligten ist eine Grundlage für den Kodierprozess, um das Kernziel, nämlich die korrekte Ermittlung der primären Ursachen für die Zusatzverspätungen von Zügen, zu erreichen. Die Prozessbeteiligten verpflichten sich deshalb, die korrekten Störursachen zu ermitteln und zur sachgerechten Kodierungszuordnung entstandener Zusatzverspätungen beizutragen.

Zusammenarbeit der Prozessbeteiligten

2. Der Kodierprozess ist von aktivem, wechselseitigem Informationsaustausch geprägt. Die mit der Kodierung beauftragten Mitarbeiter ordnen auf Grundlage dieser

Information/Kommunikation bei Störungen

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Kodierung der Zusatzverspätungen	420.9001
	Seite 2

Kommunikation Zusatzverspätungen unvoreingenommen und wahrheitsgemäß zu. Die Prozessbeteiligten unterstützen sich gegenseitig.

Schulung von Mitarbeitern

3. Zur Gewährleistung einer hohen Kodierungsqualität ist die regelmäßige Schulung der mit der Kodierung beauftragten Mitarbeiter eine wichtige Voraussetzung.

Ansprechpartner

4. Für den Validierungs- und Korrekturprozess der kodierten Zusatzverspätungen müssen von den EVU und den Betreibern der Schienenwege zuständige Ansprechpartner benannt werden.

3 Definitionen und Messkonzept

Störungen im Betriebsablauf

1. Störungen im Betriebsablauf im Sinne dieser Richtlinie sind alle Abweichungen von Planungen und Sollzuständen. Sie treten in Prozessen, an technischen Objekten, durch Bauarbeiten oder durch äußere Einflüsse auf.

Verspätungen (Relativzeit Δt)

2. Eine Verspätung ergibt sich aus der Differenz zwischen einer im Fahrplan festgelegten Soll-Zeit und einer gemessenen IST-Zeit (Relativzeit Δt). Der Vergleich erfolgt in der Leittechnik. Ist die Differenz positiv, spricht man von einer Verspätung.

Soll-Fahrplanzeiten

3. Aus der Trassenkonstruktion liegen für jeden Zug Soll-Fahrplanzeiten für Betriebsstellen vor. Diese beziehen sich auf Fahrzeitmesspunkte bei Durchfahrten bzw. auf Halteplätze für planmäßig haltende Züge.

Fahrzeitmesspunkte, Halteplätze

4. Die Fahrzeitmesspunkte liegen in der Regel in der Mitte des Empfangsgebäudes eines Bahnhofs. Die Sollzeiten für planmäßig haltende Züge beziehen sich auf den im Leitsystem der Betriebsführung der DB Netz AG hinterlegten Halteplatz.

Automatische IST-Zeiterfassung

5. Gemessen wird am Hauptsignal, nachdem der vorbeifahrende Zug den Haltfall des Signals ausgelöst hat (Zeitstempel).

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Kodierung der Zusatzverspätungen	420.9001 Seite 3

Hinweis:

Im Leitsystem wird, ausgehend vom Zeitpunkt des Signalhaltfalls, die Ankunft bzw. Abfahrt am Halteplatz des Zuges, oder bei Durchfahrt die Durchfahrtszeit am Fahrzeitmesspunkt, durch eine Fahrzeitberechnung ermittelt.

6. Bei manueller Erfassung gibt der Fdl die IST-Zeit in eine Eingabestation ein. Wenn keine Eingabestation vorhanden ist, muss durch die Betriebszentrale (BZ) festgelegt werden, dass der Fdl die Angaben an eine geeignete Stelle zur Eingabe weitermelden muss.

Manuelle IST-Zeit-Erfassung

7. Im Bereich der DB Netz AG gilt: Eine zwischen zwei benachbarten Fahrzeitmesspunkten oder eine am Zugbeginn entstehende Verspätung wird als Zusatzverspätung bezeichnet. Fahrzeitmesspunkte zur Ermittlung von Zusatzverspätungen sind Bahnhöfe, Bahnhofsteile, Abzweig- und Überleitstellen oder zusätzlich definierte Betriebsstellen.

Zusatzverspätungen und Messpunkte

Hinweis:

Verspätete Übernahmen von Zügen aus netzexterner Infrastruktur sind keine Zusatzverspätungen.

8. Erreicht eine Zusatzverspätung einen Wert von mindestens 90 Sekunden, so muss ihr eine Verspätungskodierung zugeordnet werden. Zusatzverspätungen kleiner 90 Sekunden werden nicht kodiert. Die Verspätungskodierung wird dem Fahrzeitmesspunkt zugeordnet an dem eine Zusatzverspätung ermittelt wird. Zugeordnet werden Primär- oder Sekundärkodierungen.

Kodierungspflicht und Zuordnung zu Verspätungsmesspunkten

*
*
*
*
*
*
*
*

Hinweis: Solange einem vom Leitsystem erfassten Verspätungsdatensatz noch keine Kodierung gemäß Ril 420.9001A02 zugeordnet wurde, erhält diese die Kennung VU00.

9. Primärkodierungen werden für Zusatzverspätungen durch Störungen im Betriebsablauf (siehe Abschnitt 3, Punkt 1) angewendet. Sie entsprechen den Verspätungsursachen (Kodierungen) 10 bis 85 gemäß Ril 420.9001A01 und Ril 420.9001A02.

Primärkodierungen

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Kodierung der Zusatzverspätungen	420.9001
	Seite 4

Sekundärkodierungen

10. Sekundärkodierungen werden für Zusatzverspätungen angewendet, die Folgen von Störungen im Primärursachenbereich gemäß Abschnitt 3, Punkt 9 sind oder keiner Primärursache zugeordnet werden können. Sie entsprechen den Verspätungsursachen (Kodierungen) 90 bis 96 gemäß Ril 420.9001A01 und Ril 420.9001A02.

Gefährliche Ereignisse

11. Zusatzverspätungen infolge Gefährlicher Ereignisse (Kodierung 90) werden bezüglich der betroffenen Züge sowie der räumlichen und zeitlichen Zuordnung zu diesen Störungen wie Primärkodierungen gemäß Abschnitt 4, Punkt 3 bis 6 kodiert. Die Anwendung der Kodierung 90 endet, wenn Untersuchungen und Maßnahmen des Notfallmanagements vor Ort abgeschlossen sind und Betriebsstellen wieder befahren werden können (ggf. auch eingeschränkt). Danach weiterhin auftretende Zusatzverspätungen werden mit der ereignisauslösenden Ursache kodiert.

4 Kodierungsprinzip

Kodierungen nach dem Zuständigkeitsprinzip

1. Zusatzverspätungen werden entsprechend der Zuständigkeit für gestörte Anlagen, Fahrzeuge und Prozesse mit den in der Ril 420.9001A01 und Ril 420.9001A02 vorgegebenen Verspätungskodierungen kodiert. Die Kodierung erfolgt im direkten Bezug auf die gestörten oder in der Verfügbarkeit eingeschränkten Anlagen, Fahrzeuge oder Prozesse, welche unmittelbar Zusatzverspätungen bei Zügen verursachen. Es erfolgt keine Kausalitätsbetrachtung der Störungsentstehung (Verursacherprinzip). Zusatzverspätungen durch externe Einflüsse auf den Betriebsablauf werden mit den dafür vorgesehenen Verspätungskodierungen erfasst.

Störungsort

2. Als Störungsort gelten Betriebsstellen oder Streckenabschnitte zwischen Zugmeldestellen, in denen Störungen vorliegen.

Hinweis:

Treten bei Anwendung des Verfahrens "Umleiten unter erleichterten Bedingungen" Zusatzverspätungen auf, werden diese den ursächlichen primären

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Kodierung der Zusatzverspätungen	420.9001 Seite 5

Störungen gemäß Abschnitt 4, Punkt 3 zugeordnet. Das Verfahren Umleitung unter erleichterten Bedingungen ist keine Umleitung gemäß Ril 420.0211.

3. Züge sind von einer Störung betroffen, wenn sie planmäßig oder auf Grund betrieblicher Regelungen den Störungsort befahren sollen. Ein eventuell verspätetes Eintreffen am Störungsort (Relativlage der Züge) ist bei der Kodierung der Zusatzverspätungen am Störungsort nicht maßgeblich, es wird auf die örtlich wirkende Verspätungsursache kodiert. Züge, die den Störungsort selbst nicht durchfahren, aber im räumlichen Umfeld einer Störung auf Grund störungsbedingter Zugfolgeregelungen Zusatzverspätungen erhalten, werden nicht mit der Ursache am Störungsort, sondern mit den Zugfolgekodierungen kodiert.
4. Zusatzverspätungen bei Zügen gemäß Abschnitt 4, Punkt 3 werden bis zum Störungsort Primärursachen zugeordnet, das heißt:
 - a) Zusatzverspätungen durch Staueffekte vor, oder am Störungsort (auch regionalbereichsübergreifende Staueffekte)
 - b) Zusatzverspätungen durch Abstellungen vor oder am Störungsort (auch vorsorglich)
 - c) Zusatzverspätungen durch Befehle und Fahrplanmitteilung
 - d) Zusatzverspätungen durch Umleitungen (beachte Abschnitt 4, Punkt 5)
 - e) Zusatzverspätungen durch besondere betriebliche Verfahren, z.B. Gleiswechselbetrieb, Umleiten unter erleichterten Bedingungen, Fahrten auf Ersatzsignal usw.

Von Störungen betroffene Züge

Primärkodierung/ räumliche Zuordnung zum Störungsort

Hinweis:

Zusatzverspätungen bei Rückführung auf den Regelweg aus Anlässen zu d) und e) werden ebenfalls der primären Ursache zugeordnet.

Zusatzverspätungen im weiteren Zuglauf, nach dem Passieren des Störungsortes, werden den sekundären Kodierungen gemäß Abschnitt 3, Punkt 10 zugeordnet, sofern keine erneuten Primärstörungen gemäß Abschnitt 3, Punkt 9 vorliegen. Das gilt auch für

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Kodierung der Zusatzverspätungen	420.9001
	Seite 6

Verspätungsübertragungen auf andere, nicht direkt von einer Störung betroffene Züge.

Zusatzverspätungen auf Umleitungsstrecken

5. Treten auf Umleitungsstrecken durch dort wirkende Störungen weitere Zusatzverspätungen auf, werden diese nicht mit den Ursachen der umleitungsauslösenden Störungen, sondern mit den Ursachen der zusätzlich wirkenden Störungen auf der Umleitungsstrecke kodiert (siehe Ril 420.9001A03, Bild 2).

Primärkodierungen – zeitliche Zuordnung

6. Die Zuordnung der Zusatzverspätungen zu den Primärkodierungen erfolgt so lange, bis Staueffekte beseitigt sind und geplante Trassen wieder uneingeschränkt belegt werden können (Störungsende). Nach dem Störungsende können Zusatzverspätungen noch bis zu vier Stunden einer Primärursache zugewiesen werden, wenn sie im Zusammenhang mit der Störung stehen. Zusatzverspätungen, die darüber hinaus weiterhin auftreten, können nicht mehr der ursächlichen Störung zugeordnet werden und werden mit der dann wirkenden Ursache kodiert.

Aufteilen von Zusatzverspätungen

7. Wird ein Zug in einer Betriebsstelle oder in einem Streckenabschnitt durch verschiedene Ursachen zusätzlich verspätet, und ist eine zeitliche Zuordnung der verschiedenen Ursachen möglich, so sind die entstandenen Zusatzverspätungen entsprechend aufzuteilen (zu splitten) und mit den betreffenden Verspätungsursachen zu kodieren.

Feinkodierungen

8. Die im Anhang 420.9001A02 aufgeführten Feinkodierungen sind Beispiele und dienen, ergänzend zu den Kodierungen, der näheren Störungsbeschreibung. Die Feinkodierung erfolgt in der BZ. Wenn Feinkodierungen die vorliegenden Ursachen nicht hinreichend beschreiben, können sie von den Mitarbeitern im Kodierprozess entsprechend angepasst werden. Anpassungen bei EVU-Kodierungen sind mit dem jeweiligen EVU abzustimmen.

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Kodierung der Zusatzverspätungen	420.9001
	Seite 7

5 Kodierungsprozess

1. Verantwortlich für die Erstkodierung von Zusatzverspätungen ist grundsätzlich der Fdl. Die erforderlichen Informationen erhält er durch Anzeigen der technischen Anlagen, eigene Wahrnehmungen und durch Kommunikation im Rahmen seiner fahrdienstlichen Aufgaben. Die Erstkodierung ist unmittelbar nach Verspätungseintritt vorzunehmen. Bei komplexen Störungen, deren Hintergründe dem Fdl nicht im Detail bekannt sind, erfolgt die Erstkodierung ggf. in der BZ.

Erstkodierung von Zusatzverspätungen

2. Das Zugpersonal meldet dem Fdl die zur Kodierung notwendigen Informationen über Störursachen, die in eigener Zuständigkeit des EVU liegen, z.B. Gründe für eine verspätete Abfahrt. Informationen, die nur der Leitstelle des Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) vorliegen, sind der BZ mitzuteilen. Die der BZ vorliegenden Informationen werden von dort an den Fdl kommuniziert. Wenn dem Fdl als Erstkodierer keine Informationen über EVU bedingte Zusatzverspätungen vorliegen, werden diese mit der Kodierung 57 (Keine Meldung durch EVU) kodiert.

Informationspflichten der EVU

3. Die Kunden der DB Netz AG können sich über zugewiesene Zusatzverspätungen und Kodierungen auf Grundlage der von DB Netz zur Verfügung gestellten Informationen und Daten informieren. Außerdem können besondere Auswertungen in Form von E-Mail-Versand oder kontinuierlich über eine Datenschnittstelle, sofern dafür eine Lizenz besteht, übergeben werden.

Übermittlung Verspätungsdaten und Kodierungen an Kunden

*
*

4. Die Validierung der Kodierungen erfolgt durch Mitarbeiter der BZ, Mitarbeiter der EVU und weiteren am Kodierprozess Beteiligten. Sie stellen die Vollständigkeit und die Plausibilität der Verspätungskodierungen sicher. Die Beteiligten am Kodierprozess informieren sich ggf. über weitere Erkenntnisse aus Untersuchungen. Der Validierungszeitraum beträgt bis zu 24 Stunden nach der Erstkodierung.

Validierung der Verspätungskodierungen

Liegen neue Erkenntnisse über Verspätungsursachen vor, werden Kodierungen geändert. Die von Kodierungsänderungen Betroffenen sind zu informieren. Im

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Kodierung der Zusatzverspätungen	420.9001
	Seite 8

Validierungszeitraum kann der Informationsaustausch formfrei erfolgen, jedoch nicht mittels Umkodierungsanträgen gemäß Abschnitt 6 Punkt 1.

Weitere Untersuchungen für Kodierung erforderlich

- Bei der Erstkodierung werden Zusatzverspätungen den Kodierungen 10 bis 95 zugewiesen. Besteht ein begründeter Klärungsbedarf der Störungsursache, bei dem zu prüfen ist, ob die Zuständigkeit beim EIU oder beim EVU liegt, kann in Ausnahmefällen im Rahmen der Validierungsphase mit Zustimmung der NLZ vorübergehend die Kodierung 96 (Anordnung NLZ – Weitere Untersuchung erforderlich) angewendet werden. Nach 8 Tagen muss die Kodierung 96 abschließend in eine Kodierung 10 bis 95 geändert werden. Die Klärung und Änderung der Kodierung 96 erfolgt durch die BZ. Für eine Kodierung 96, die abschließend geklärt und in eine Kodierung 10 bis 95 geändert wurde, kann kein Umkodierungsantrag gemäß Abschnitt 6, Punkt 1 gestellt werden.

6 Korrekturprozess Kodierungen

Stellen eines Umkodierungsantrages

- Liegen nach dem Validierungsprozess weiterhin Beanstandungen zu Verspätungskodierungen vor, kann innerhalb der in Absatz 2 vorgegebenen Fristen eine Umkodierung bei der zuständigen BZ beantragt werden. Der Umkodierungsantrag kann mittels einer von der DB Netz AG zur Verfügung gestellten webbasierten Anwendung oder unter Verwendung des Vordrucks „Umkodierungsantrag“ gemäß Ril 420.9001A04 gestellt werden. Mit dem Stellen des Umkodierungsantrages können weitere Anlagen zur Erläuterung oder zum Nachweis der beantragten Kodierung übersendet werden. Innerhalb des Umkodierungsverfahrens können bei Vorliegen neuer Tatsachen weitere Informationen und Bewertungen zu einem bestehenden Umkodierungsantrag als Anhänge nachgereicht oder bereits mit dem Umkodierungsantrag zusammen übersendet werden.

*
*
*
*

Hinweis: Die webbasierte Anwendung steht ausschließlich den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zur Verfügung.

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Kodierung der Zusatzverspätungen	420.9001 Seite 9

2. Abhängig vom Zeitpunkt der Entstehung einer Zusatzverspätung, ergeben sich für die nachfolgenden Prozessschritte innerhalb des 12-tägigen Kodierungsprozesses unterschiedliche Fristen für das Beantragen und die Bearbeitung von Umkodierungsanträgen. Die in der nachfolgenden Grafik dargestellten Fristen sind für alle am Umkodierungsprozess Beteiligten verbindlich anzuwenden. **Fristenregelung**

Fristenregelung															
Varianten	Erstkodierung		Validierung + Korrektur		Antragstellung						Prüfung				
	x	x+1	x+2	x+3	x+4	x+5	x+6	x+7	x+8	x+9	x+10	x+11	x+12		
A	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr		
B	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa		
C	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So		
D	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo		
E	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di		
F	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi		
G	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do		

Phase	Farbe
Erstkodierung (Netz)	
Validierung (Netz/EVU)	
Antrag (EVU)	
Prüfung (Netz)	
Stellungnahme (EVU)	
Entscheidung (Netz)	

* Hinweis: Die Validierungsphase endet 24 Stunden nach der Erstkodierung. Dem steht nicht entgegen, dass sich der Strich in der Grafik, der den Zeitraum der Validierung und der Antragstellung voneinander trennt, zwischen dem ersten und zweiten Tag nach dem Tag der Erstkodierung befindet.

3. Die BZ prüft den eingereichten Umkodierungsantrag und sendet ihn spätestens nach den gemäß Absatz 2 geltenden Fristen, ergänzt um die Zustimmung oder eine begründete Ablehnung, an den Antragsteller zurück. Die Rückmeldungen zu den mittels der webbasierten Anwendung gestellten Umkodierungsanträgen werden den Antragstellern in dieser Anwendung angezeigt. Bei Akzeptanz des Umkodierungsantrages wird die Verspätungskodierung durch die BZ geändert. Bestehen aufgrund von Tatsachen, die dem Antragsteller zum Zeitpunkt der ersten Bearbeitung des Umkodierungsantrages nicht bekannt **Fachliche Prüfung Umkodierungsantrag**

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Kodierung der Zusatzverspätungen	420.9001 Seite 10

waren und nicht hätten bekannt sein müssen, weiterhin Beanstandungen gegen die Entscheidung innerhalb des bearbeiteten Umkodierungsantrages, wird den Antragstellern die Möglichkeit zur Stellungnahme nach Absatz 1 gemäß den in Absatz 2 genannten Fristen eingeräumt. Nach Prüfung der Stellungnahme entscheidet die BZ anhand der vorliegenden Informationen über die Zustimmung oder Ablehnung des Umkodierungs-antrages. Alle von Kodierungsänderungen Be-troffenen sind spätestens nach 12 Tagen über das Ergebnis zu informieren.



Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Kodierliste	420.9001A01 Seite 1

Kodierung der Zusatzverspätungen

Betriebsplanung Betriebsführung		Betreiber der Schienenwege (BdS)				Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)				Externe Einflüsse		Sekundäre Ursachen					
		Infrastruktur Technik	Bauliche Gründe	andere Infrastruktur (EIU)		Verkehrliche Durchführung	Fahrzeuge	EVU auf Nachbarnetz									
10	Fahrplanerstellung	20	Stromversorgungs- anlagen (Fahrstrom)	30	Mängellangsam fahrstelle	40	Nächster EIU	50	Haltezeitüber- schreitung	60	Umlauf- Einsatzplanung	70	Nächstes EVU	80	Externe Einflüsse nächstes EIU	90	Gefährliche Ereignisse
		21	Telekommunikations- anlagen	31	Bauarbeiten/Arbeiten	41	Vorheriger EIU	51	Antrag EVU	61	Zugbildung durch EVU	71	Vorheriges EVU	81	Anordnung NLZ - Streik	91	Zugfolge - wegen Vorrang andere Züge
12	Fehldisposition	22	Bauwerke	32	Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten/Arbeiten			52	Ladearbeiten	62	Reisezugwagen			82	Witterung	92	Zugfolge - betroffener Zug war verspätet
13	Vorbereitung	23	Fahrbahn					53	Unregelmäßigkeiten an der Ladung	63	Güterwagen			83	Schmierfilm	93	Umlauf
14	Anfangsverspätung bei Zügen des Netzes	24	Bahnübergangs- sicherungsanlagen					54	Verkehrliche Zugvorbereitung	64	Triebfahrzeuge			84	Behörden	94	Anschluss
		25	Anlagen Leit- und Sicherungstechnik											85	Fremdeinwirkung	95	Flügeln
		26	Weichen			46	Anlagen DB Energie									96	Anordnung NLZ - Weitere Untersuchungen erforderlich
		27	Netzfahrzeuge			47	Anlagen S&S	57	Keine Meldung durch EVU								
18	Betriebliches Personal Netz	28	Technisches Personal Netz			48	Personal S&S und DB Energie	58	Verkehrliches Personal EVU	68	Technisches Personal EVU						
19	Sonstiges Betrieb Netz	29	Sonstiges Technik Netz			49	Sonstiges S&S und DB Energie	59	Sonstige verkehrliche Gründe EVU	69	Sonstiges Fahrzeuge EVU						

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 1

1 Kodierungen und Zuordnungsbeispiele

- * Der vorliegende Anhang Ril 420.9001A02 zur Richtlinie 420.9001 dient der Unterstützung der Mitarbeiter im Kodierungsprozess bei der Zuordnung der Zusatzverspätungen zu den Verspätungsursachen (Kodierungen).

10 - Fahrplanerstellung

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Unregelmäßigkeiten oder Abweichungen im Fahrplanstellungs- und Übergabeprozess. Dazu gehören auch fahrplanbedingte Zugfolgekonflikte.

Betriebsplanung, Betriebsführung

Feinkodierung

- Abfahrtszeiten im Fahrplan falsch
- Alternativweg im Fahrplan fehlt
- Angaben zum Zugziel falsch
- Arbeitsruhe nicht beachtet
- Auslegung Regelzug fehlt
- Bahnsteiglänge nicht ausreichend
- Betra nicht berücksichtigt
- EBuLa-Fahrplan falsch
- Einlegung BZA fehlt
- Fahrplan/Fplo durch Vertrieb nicht versendet
- Fahrplananordnung zum Fahrplanwechsel
- Fahrpläne EIU nicht abgestimmt
- Fahrzeiten Lü falsch
- Fahrzeiten für im Netzfahrplan ausgeregelte Bauarbeiten falsch
- Fahrzeiten nicht ausreichend
- Fahrzeugparameter im Fahrplan falsch
- Fahrzeugübergang falsch
- * Fehler im Fahrplan für Zugmeldestellen
- Fehlende/falsche Fahrplandaten im Leitsystem
- Gleisbelegung nicht beachtet

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 2

Keine Fahrplananpassung bei unterjährigen Infrastrukturänderungen

Unstimmigkeiten zwischen EBuLa/Buchfahrplan/VzG

Verdrängung aus Regeltrasse durch zusätzliche/geänderte Züge

Versand Fahrplaneinlegung gestört

Verspätete Fahrplanübergabe an EVU

Zeit für Reisendensicherung bei höhengleichen Bahnsteigen nicht berücksichtigt

Sonstiges - Fahrplanerstellung

12 – Fehldisposition

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Unregelmäßigkeiten im Zugdispositionsprozess. Die Unregelmäßigkeiten können in der Betriebszentrale (BZ) oder beim Fahrdienst (Fahrdienstleiter [Fdl]) liegen.

Feinkodierungen

Abnahmeschwierigkeiten - keine Info Fdl an BZ

Abweichung von Dispositionsvereinbarungen

Fahrt im Gegengleis durch Fdl ohne Abstimmung mit BZ

Keine Vormeldung über abweichende Zugcharakteristik an nächste BZ *

Fehler bei der Zugdisposition in BZ

Fehler bei Umsetzung Zugdisposition Fdl

Mangelhafte Abstimmung zwischen den BZ zur Zugdisposition

Mangelhafte Abstimmung zwischen Fdl und BZ zur Zugdisposition

Zulauf auf Betriebsstellen mit Dienstruhe
Sonstiges - Fehldisposition

13 – Vorbereitung

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Unregelmäßigkeiten in Vorbereitungs- und Unterstützungsprozessen zur Durchführung des Betriebes (z.B. Fehler/Störungen im VzG, in La-Einträgen, Betriebsstellenbuch). *

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 3

Feinkodierungen

Fehler bei Zugnummernvergabe
Fehler in Fdl-Unterlagen zum Abstellkonzept
Fehler in Betriebsstellenbuch
Fehler in sonstigen betrieblichen Unterlagen
Fehlerhafte La-Einträge
Fehlerhafte VzG-Einträge
Sonstiges - Betriebsdurchführung Netz

14 – Anfangsverspätung bei Zügen des Netzes

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch verspätete Abfahrt von Zügen der DB Netz AG.

Feinkodierungen

Verspätete Abfahrt aus Netzgründen
Kraftstoffaufnahme vor der Abfahrt
Personelle Ursachen
Planung
Tfz-/Wagenstörung
Sonstiges - Verspätungen Züge DB Netz

18 – Betriebliches Personal Netz

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen aus personalbedingten Gründen im Bereich Disposition und Fahrdienst. Ausgenommen sind Dispositionsfehler. Hierfür ist die Kodierung 12 anzuwenden.

Feinkodierungen

Dienstunfähigkeit während der Schicht - Mitarbeiter BZ Disposition
Dienstunfähigkeit während der Schicht - Mitarbeiter Fahrdienst
Fehlhandlung - Mitarbeiter BZ Disposition (kein Dispositionsfehler)
Fehlhandlung - Mitarbeiter Fahrdienst
Personaldisposition für Mitarbeiter BZ Disposition
Personaldisposition für Mitarbeiter Fahrdienst

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 4

Verspätete Arbeitsaufnahme
 Sonstiges - Betriebliches Personal Netz

19 – Sonstiges Betriebsdurchführung DB Netz

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Störungen in der Betriebsdurchführung, die nicht den Kodierungen 10 bis 18 zuzuordnen sind.

Feinkodierungen

Arbeitsverzögerung wegen Zugangsschwierigkeiten
 Ladearbeiten zur Vorbereitung von Bauarbeiten
 Unregelmäßigkeit durch Test-/ Mess-/ Instandhaltungsfahrten oder Sonderverkehre
 Sonstiges - Betriebsdurchführung Netz

**Infrastruktur
 Technik**

20 – Stromversorgungsanlagen (Fahrstrom)

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Verfügbarkeitseinschränkungen oder Unregelmäßigkeiten an Stromversorgungsanlagen der elektrischen Traktion und der Infrastruktur.

Feinkodierungen

Angeordnete Oberstrombegrenzung
 Betriebliche Weisungen zu Stromversorgungsanlagen
 Inspektions-/Wartungsarbeiten ohne Betra/Betriebliche Anordnung
 Schaden Oberleitung/Ausrüstungsteile
 Schaden Stromschiene/Ausrüstungsteile
 Störung Streckentrennung, Orientierungszeichen 14 gemäß Ril 301.9001 ist nicht vorhanden *
 *
 *
 Störung Stromversorgung Weichenheizung/Vorheizanlagen/50 Hz-Anlagen *
 *
 *
 Sonstiges - Stromversorgungsanlagen

21 – Telekommunikationsanlagen

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Verfügbarkeitseinschränkungen oder Unregelmäßigkeiten an Telekommunikationsanlagen.

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 5

Feinkodierungen

Betriebliche Weisungen zu Telekommunikationsanlagen
 Fernsprecheinrichtungen gestört
 Funkleitbetrieb gestört
 GSM-R Handy gestört
 GSM-R-Netz gestört
 HOA/FBOA gestört
 Inspektions-/Wartungsarbeiten ohne Betra/Betriebliche
 Anordnung
 Kabelstörung IT-Netzwerk
 Kabelstörung Verbindung Komponenten LST
 Meldungsüberwachungsverfahren (MÜV/MAS90) gestört
 Ortsfeste Zugfunkanlagen gestört
 Technische Probleme bei der Zugfunkvermittlung
 Telefonkabel gestört
 Uhren gestört
 Überwachungssensorik Tunnelausrüstung gestört
 Verbindungsstörung Unterzentrale - Betriebszentrale
 Video-Anlagen gestört
 Zug/GSMR-Handy kein Netzempfang
 Zugmeldeleitung gestört
 Sonstiges - Telekommunikationsanlagen

22 – Bauwerke

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Verfügbarkeitseinschränkungen oder Unregelmäßigkeiten an Brücken und Tunneln und sonstigen Bauwerken des Fahrweges.

*
*

Feinkodierungen

Betriebliche Weisungen zu Bauwerken
 Inspektions-/Wartungsarbeiten ohne Betra/Betriebliche
 Anordnung
 Schadhafte Brücke
 Schadhafte Schallschutzwand

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 6

Schadhafte Tunnel/Tunnelausrüstung
 Sonstiges - Bauwerke

23 – Fahrbahn

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Verfügbarkeitseinschränkungen oder Unregelmäßigkeiten an Fahrbahnanlagen.

Ab der Gültigkeit einer eingerichteten Mängellangsamfahrstelle, mit La-Eintrag, erfolgt ein Wechsel auf die Kodierung 30 (Mängel-La). *
*
*

Feinkodierungen

Aufschweißung - Verursacher unbekannt

Betriebliche Weisungen zu Fahrbahn

Böschungsalarmanlage gestört

F1-Fehler (Schiene)

Generalalarm Bahnkörperüberwachungsanlage

Gleisabsenkung

Gleislagefehler

Hang-, Damm- und Böschungsrutsch

Hangrutschwarnanlage gestört

Inspektions-/Wartungsarbeiten ohne Beta/Betriebliche Anordnung

Isolierstoß defekt/gestört

Notlaschenverband lose/gebrochen *

Oberbaumangel

Schienenbruch Gleis

Schienenfehler (sonstige)

Schlammstelle

Schleuderstelle - Verursacher unbekannt

Vegetation im Fahrwegprofil

Vegetationsarbeiten ohne Beta/Betriebliche Anordnung

Zu geringer Bettungswiderstand Oberbau *

Sonstiges - Fahrbahn

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 7

24 – Bahnübergangssicherungsanlagen

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Verfügbarkeitseinschränkungen oder Unregelmäßigkeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen (BÜ).

Feinkodierungen

Achszähleinrichtung BÜ gestört

Arbeiten am BÜ gemäß Arbeitsbucheintrag

Betriebliche Weisungen zu BÜ-Anlagen

Defekte Pultausleuchtung

Drahtseilbruch

* Gefahrraumfreimeldeanlage gestört

Gitterbehang verhakt

Inspektions-/Wartungsarbeiten ohne Betra/Betriebliche Anordnung

Motorschaden am Antrieb

* Rückwärtige Einschaltung BÜ anlagenbedingt

Schadhafter Straßen-/Fußgängerbelag im Bereich BÜ

Störung an BÜ-Innenanlagen

Störung der BÜ-Stromversorgung

Sonstiges - BÜ-Anlagen

25 – Anlagen Leit- und Sicherungstechnik

* *Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Verfügbarkeitseinschränkungen oder Unregelmäßigkeiten an Anlagen Leit- und Sicherungstechnik (LST).*

Feinkodierungen

Arbeiten nach Arbeitsbuch

Bedieneinrichtung gestört

Betriebliche Weisungen zu LST-Anlagen

Einmalige/kurzzeitige Störungen LST-Anlagen

Fernsteuerung gestört/ausgefallen

Fehlerhaft erzeugte Fahrpläne im Leitsystem BZ Inspektions-/Wartungsarbeiten ohne Betra/Betriebliche Anordnung *

Kabelschaden

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 8

Klimaanlage für LST gestört
 Kommandostörung
 Rotausleuchtung
 Schlechte Signalsicht durch Sonneneinstrahlung
 Schlechte Signalsicht durch Vegetation
 Signalstörung
 Störung/Ausfall von Anzeigen und Zuglenküberwachungsfunktionen
 Störungen an Anlagen des automatisierten Rangierbetriebes
 Störung Leitsystem BZ *
 Störung Server Zugvorbereitungsmeldung *
 Störungen LZB/ETCS/ZWS/PZB/Neigetechik Fahrbahn, mehr als ein Zug betroffen *
 Störungen/Ausfall von sonstiger LST *
 Störungen/Ausfall Zugnummernmeldeanlage
 Sonstiges - Leit- und Sicherungstechnik

26 – Weichen

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Verfügbarkeitseinschränkungen oder Unregelmäßigkeiten an Weichen. *

Feinkodierungen

Betriebliche Weisungen zu Weichen
 Inspektions-/Wartungsarbeiten ohne Betra/Betriebliche Anordnung
 Störung an der Weichenheizanlage
 Störung im Weichenstellsystem (z.B. Weichenantrieb, Verschluss)
 Störung Weiche Fahrbahn
 Weichenstörung einmalig
 Weichenüberprüfung gem. Arbeitsbucheintrag
 Zungenausbruch Weiche *
 Sonstiges - Weichen

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 9

27 – Netzfahrzeuge

- Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Unregelmäßigkeiten bei Zügen der DB Netz AG (z.B. Hilfszug, Notfallkrane, Messfahrzeuge, Gaf).*

Feinkodierungen

Fahrzeugstörung

Messeinrichtung gestört

Sonstiges - Netzfahrzeuge

28 – Technisches Personal Netz

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen aus personalbedingten Gründen im Bereich Instandhaltung (auch Fahrpersonal DB Netz) sowie im Auftrag handelnder Personen. Die Zusatzverspätungen resultieren aus Fehlhandlungen oder der Nichtverfügbarkeit der Personale und wirken sich zeitlich unmittelbar auf den Betriebsablauf aus.

- Verzögerungen bei der Störungsbehebung aus Gründen der Arbeitszeitregelung zählen nicht hierunter, sondern werden mit den Kodierungen der gestörten Anlagen erfasst.*

Feinkodierungen

Fehler bei Aufstellung von Signalen

Fehler bei der Arbeitsausführung

- * Kraftstoffaufnahme Netzfahrzeuge

Personaldisposition

Verspätete Arbeitsaufnahme

Sonstiges - Technisches Personal Netz

29 – Sonstiges Technik Netz

- * *Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Verfügbarkeitseinschränkungen oder Unregelmäßigkeiten im Bereich Netz-Technik, die nicht den Kodierungen 20 bis 27 zugeordnet werden können.*

Außerdem werden hierunter Zusatzverspätungen durch erforderliche Anlagenprüfungen sowie eingegangene Fehlalarme und Verdachtshinweise auf gestörte Netz-Technik kodiert.

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 10

Feinkodierungen

Anlagenstörung durch Test-/Mess-/Instandhaltungs-/Bauzug-/ Sonderverkehre

Durchführung vorgeschriebener Gleisbefahr-Zyklus

Fehlalarm Heißläufer-/ Festbremsortungsanlage

Fehlalarme durch Überwachungssysteme für Infrastruktur-anlagen
Leuchtmittel Tunnelbeleuchtung defekt

Meldung zu Schäden an Anlagen DB Netz ohne Befund

Notrufgeber Zugfunk nicht ermittelbar

Schäden an sonstigen Anlagen DB Netz

Verdacht auf Störungen an Anlagen DB Netz

Sonstiges - Ursachen Netztechnik

30 – Mängellangsamfahrstelle

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch mangelbedingte Langsamfahrstellen ab Gültigkeit des La-Eintrags sowie LZB-La ab 160 km/h ohne La-Eintrag. Dazu zählen auch behördlich angeordnete Langsamfahrstellen.

*
*

Feinkodierungen

Angeordnete Langsamfahrstelle/Hilfsbrücke (Ano-La)

Angeordnete Langsamfahrstelle Bahnübergang (Ano-La)

Langsamfahrstelle wegen mangelbedingter Hilfsbrücke

Langsamfahrstelle wegen mangelhaftem Anlagenzustand

Mangelbedingte LZB-La ohne La-Eintrag größer/gleich 160 km/h

Sonstiges - Mängellangsamfahrstelle

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 11

**Bauliche
Gründe**

31 – Bauarbeiten/Arbeiten

*

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Bauarbeiten, baubedingte Umleitungen und Arbeiten am Gleis oder in Gleisnähe. Voraussetzung ist das Vorliegen einer Betra oder Betrieblichen Anordnung und dass die Bauarbeiten nicht im Netzfahrplan ausgeregelt sind.

Zusatzverspätungen durch Zugfolgeregelungen bei Bauarbeiten, die im Netzfahrplan ausgeregelt sind, werden mit den Kodierung 91 oder 92 kodiert (siehe Ril 420.90001A05).

Feinkodierungen

Baubedingte Hilfsbrücke

Baubedingte Langsamfahrstelle im Bauabschnitt

*

Langsamfahrstelle nach Bauarbeiten

Schutz-Langsamfahrstelle wegen Arbeiten in Gleisnähe

Verspätungen am Umleitungsende bei baubedingten Umleitungen

*

Verspätungen im Bauabschnitt

Warten auf Schienenersatzverkehr gemäß Fplo

Sonstiges - Bauarbeiten/Arbeiten

32 – Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten/Arbeiten

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen bei Bauarbeiten und Arbeiten mit Betra oder Betrieblicher Anordnung, die durch Abweichungen gegenüber den Planungen entstehen. Die Kodierung 32 ist für im Netzfahrplan ausgeregelte sowie für nicht ausgeregelte Bauarbeiten und Arbeiten anzuwenden.

Feinkodierung

Anlagenstörung nach Bauarbeiten gemäß Betra

Betra-Überziehung

Durch Baumaßnahmen verursachte Beschädigung der Infrastruktur

Fehlende Personal-/Materialressourcen

Geplanter Bauzustand nicht erreicht

Mängel bei der Vorbereitung des Bauablaufs

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 12

Maschinendefekte/-ausfälle im Zusammenhang mit Bau-
maßnahmen

Nacharbeiten zur Beta (nicht vorhersehbar)

Planungsfehler betriebliche Baudurchführung

Planungsfehler technische Bauausführung

Sprechverbindung zur Arbeitsstelle gestört

Überschreitung geplanter Sperrzeiten

Zusätzliche erforderliche Dispositionsmaßnahmen zur Be-
tra

Sonstiges - Unregelmäßigkeiten im Bauablauf

**Andere Infra-
struktur**

**40 – Nächster Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmer
(EIU)**

*Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen, die auf dem
Streckennetz der DB Netz entstehen, aber Folgen techni-
scher, betrieblicher oder sonstiger Einschränkungen bei ei-
nem übernehmenden Eisenbahn-Infrastruktur-Unterneh-
mer (EIU) oder Betreiber der Schienenwege (BdS) sind.*

*

Feinkodierung

Annahmeweigerung Züge wegen Störung beim überneh-
menden Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmer

*

*

Bauarbeiten beim übernehmenden Eisenbahn-Infrastruk-
tur-Unternehmer

Sonstiges - Nächster Eisenbahn-Infrastruktur-Unterneh-
mers

**41 - Vorheriger Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmer
(EIU)**

*Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen, die auf dem
Streckennetz der DB Netz entstehen, aber Folgen techni-
scher, betrieblicher oder sonstiger Einschränkungen bei ei-
nem übergebenden EIU oder Betreiber der Schienenwege
(BdS) sind.*

*

*

Feinkodierung

Verspätungen durch Umleitungen wegen Störungen bei
vorherigen EIU

*

*

Sonstiges - Vorheriger Eisenbahn-Infrastruktur-Unterneh-
mer

*

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 13

46 - Anlagen DB Energie

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Verfügbarkeitseinschränkungen und Unregelmäßigkeiten bei der Fahr- oder Anlagenstrombereitstellung durch DB Energie oder einen Subunternehmer (ggf. durch BZ zu ermitteln).

Feinkodierungen

Fehlende/ungenügende Fahrstromversorgung
Fehlende Stromversorgung von Stellwerksanlagen
Störung Einspeisung externer Energieversorger
Störung/Ausfall Umform-/Transformatorstationen
Störung/Ausfall Unterwerk
Störung Tankanlage/kein Kraftstoff vorrätig
Sonstiges - Anlagen DB Energie

47 - Anlagen Station&Service (S&S)

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Unregelmäßigkeiten an Anlagen DB Station&Service.

Feinkodierungen

Autoladerampe gestört
Bahnhofsinfrastruktur entspricht nicht Anforderungen für mobilitätseingeschränkte Reisende
Defekte Fahrgastinformationsanlagen
Fahrstuhl defekt
Fehlerhafte Fahrplananzeigen/-aushänge
Gestörte Reisendensicherungsanlage
Lautsprecher oder Beleuchtung gestört
Mobile Rampe für mobilitätseingeschränkte Reisende gestört
Schadhafter Bahnsteig
Sonstige bauliche Mängel Bahnhofsanlagen
Sonstiges - Anlagen S&S

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 14

48 - Personal Station&Service und DB Energie

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen infolge personalbedingter Ursachen bei DB Station&Service oder DB Energie sowie im Auftrag handelnder Personen.

Feinkodierungen

Anschlussicherung durch S&S ohne Zustimmung EVU
Aushändigung Fahrplanmitteilung nicht erfolgt
Falsche An-/Durchsagen
Falsche/fehlende Reisendenlenkung/-betreuung
Fehlendes Personal zur Reisendensicherung/-betreuung
Fehlschaltung ZES
Keine Vormeldung mobilitätseingeschränkte Person
Personaldisposition
Verspätete Freimeldung durch Schneesäumkräfte
Verspätete Zugabfertigung durch Aufsicht
Verspäteter Arbeitsbeginn
Sonstiges - Personal S&S/DB Energie

49 – Sonstiges Station&Service und DB Energie

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Unregelmäßigkeiten bei DB Station&Service und DB Energie, die nicht den Kodierungen 46 bis 48 zugeordnet werden können.

Feinkodierungen

Sonstiges - Ursachen DB Station&Service
Sonstiges - Ursachen DB Energie

EVU Kommerzielle Ursachen

50 – Haltezeitüberschreitung

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Überschreitungen festgelegter Aufenthaltszeiten in Bahnhöfen und an Haltepunkten. Die Zugnummer des verursachenden Zuges ist anzugeben.

Feinkodierungen

Erhöhtes Reisendenaufkommen
Rollstühle/ Kinderwagen/ Einstieghilfen /Fahrräder

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 15

Teilräumung wegen erhöhtem Reisendenaufkommen
 Verzögerungen durch Reisendenverhalten
 Verzögerungen bei der Zugabfertigung
 Sonstiges - Ursachen Haltezeitüberschreitung

51 – Antrag EVU

* *Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen, die durch Anträge der EVU an DB Netz bezüglich Änderungen geplanter Fahr- und Aufenthaltszeiten, Trassenführungen, Zugziele oder für außerplanmäßige Zugbehandlungen entstehen. Die Zugnummer des verursachenden Zuges ist anzugeben.*

Feinkodierungen

Außerplanmäßiger Anschluss
 Außerplanmäßiger Halt für Reisende
 Außerplanmäßiger Personalwechsel
 Außerplanmäßige Zugbehandlung unterwegs
 * Beantragte vorzeitige Wende
 Fahren in anderem Fahrplan bzw. Fahrzeiten
 Herabsetzung Geschwindigkeit wegen Überbesetzung
 Überschreitung Wartezeit gemäß WZR/ Fplo
 Weigerung/ Abruf durch das EVU
 Zusätzlicher Halt für Zugbildung
 Sonstiges - Antrag EVU

52 – Ladearbeiten

* *Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen, die nach der erfolgten Zugübergabe an DB Netz durch Ladearbeiten/ Catering während Zugfahrten entstehen. Die Zugnummer des verursachenden Zuges ist anzugeben.*

Feinkodierungen

Tiertransporte (Füttern/Tränken)
 Catering/Dienstleistungen
 Wasseraufnahme/Reinigungsarbeiten
 Sonstiges - Ladearbeiten

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 16

53 – Unregelmäßigkeiten an der Ladung

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen, die während Zugfahrten durch Unregelmäßigkeiten an der Ladung entstehen. Dazu zählen auch Unregelmäßigkeiten an geladenen Fahrzeugen, Fahrzeugteilen und Befestigungsmaterial bei Autoreisezügen, Zügen der „Rollenden Landstraße“ oder ähnlichen Transporten. Die Zugnummer des verursachenden Zuges ist anzugeben.

Feinkodierungen

Ausleger/bewegliche Teile nicht arretiert
 Fehlende Frachtpapiere
 Ladung/Ladungsteile verloren
 Ladungskontrolle auf Unversehrtheit
 Lose Planen/Spanngurte
 Mangelhafte Bezettelung/Plombierung
 Mängel an Ladung
 Türen/Luken offen
 Verschobene Ladung
 Sonstiges - Unregelmäßigkeiten an der Ladung

54 – Verkehrliche Zugvorbereitung

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch verspätet an DB Netz übergebene Züge in Zuganfangsbahnhöfen aus Gründen, die im Zuständigkeitsbereich des EVU liegen.

Maßgeblich für die rechtzeitige Übergabe an DB Netz sind die Festlegungen zum Zeitpunkt der Abgabe der Zugvorbereitungsmeldung. Der Zuganfangsbahnhof liegt im Bereich des Streckennetzes von DB Netz. Die Zugnummer des verursachenden Zuges ist anzugeben.

*
*

Hinweis: Abfahrtsverspätungen beginnender Züge aus Flügelzügen werden mit der Kodierung 95 (Flügel) kodiert.

Feinkodierung

Verspätete Zugvorbereitungsmeldung an DB Netz
 Sonstiges - Verkehrliche Zugvorbereitung

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 17

57 – Keine Meldung durch EVU

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen infolge von Abfahrts-, Fahrplan- oder Haltezeitüberschreitungen ohne Information des Fdl. Die Ursachen liegen bei dem EVU selbst. Die verursachende Zugnummer ist anzugeben.

Feinkodierungen

Fahrzeitüberschreitung ohne Angabe von Gründen
Haltezeitüberschreitung ohne Angabe von Gründen
Sonstiges - Keine Meldung EVU

58 – Verkehrliches Personal EVU

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen aus personalbedingten Gründen im Bereich Zugbegleitpersonale, Catering-/Servicepersonale und Zugfertigsteller. Die verursachende Zugnummer ist anzugeben.

Beachte: Unregelmäßigkeiten im Bereich Personale Triebfahrzeugführer, Rangierer, Wagenmeister werden mit der Kodierung 68 (Technisches Personal EVU) erfasst.

Feinkodierung

Anschlussaufnahme ohne Absprache mit DB Netz
Anschlussaufnahme ohne Zustimmung andere Transportleitung
Arbeitsschutzpause
Dienstdauer überschritten
Dienstunfähig während der Schicht
Fehlendes Personal
Fehlende/ungültige Fahrplanunterlagen des Personals
Fehler in der Zugplanung durch Leitstellen EVU
Fehler Einsatzplanung verkehrliches Personal
Keine Information an DB Netz über zu erwartende Personalwechselferzögerungen/-änderungen
Keine Verständigung über zusätzlichen Kundenhalt
Nicht beantragter außerplanmäßiger Halt für Personalwechsel
Sonstige personelle Fehlhandlungen

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 18

Verspäteter Arbeitsbeginn
 Sonstiges - Verkehrliches Personal EVU

59 – Sonstige verkehrliche Gründe EVU

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Unregelmäßigkeiten aus verkehrlichen Gründen, die nicht den Kodierungen 50 bis 58 zugeordnet werden können. Die verursachende Zugnummer ist anzugeben.

Feinkodierung

Verkehrliche Gründe EVU,
 Sonstige Ursachen

**EVU
 Fahrzeuge/
 Fahrzeugperso-
 nale**

60 – Umlauf-, Einsatzplanung

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen, die aus Fehlern bei der Umlaufplanung von Fahrzeugen sowie aus Abweichungen von den geplanten Fahrzeugeigenschaften resultieren. Die abweichenden Fahrzeugeigenschaften sind bei Übergabe an DB Netz bekannt. Die verursachende Zugnummer ist anzugeben.

Beachte: Fahrzeugwechsel oder außerplanmäßige Rangierbehandlungen, infolge technischer Unterwegsstörungen, werden mit den entsprechenden Fahrzeugkodierungen 62 bis 64 erfasst.

Feinkodierungen

Abweichung von geplanten Zugeigenschaften
 Aushändigung Fahrplanmitteilung/sonstige betriebliche Unterlagen aus EVU-bedingten Ursachen
 Außerplanmäßige Drehfahrt
 Außerplanmäßige Stärkung/Schwächung
 Außerplanmäßige Zugbildung
 Außerplanmäßiger Parktausch/Ersatzpark
 Außerplanmäßiger Tfz-Wechsel
 Fehlende Bremshundertstel vor Fahrtbeginn
 Fehlende Fahrplanunterlagen auf Fahrzeug
 Sonstiges - Umlauf-/Einsatzplanung

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 19

61 – Zugbildung durch EVU

* *Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch EVU bedingte Unregelmäßigkeiten bei der planmäßigen Zugbildung. Die verursachende Zugnummer ist anzugeben.*

Beachte: Zusatzverspätungen durch technische Störungen (z.B. Kupplungen, Verbindungskabel, Wendezugsteuerung usw.) werden mit den Fahrzeugkodierungen 62 bis 64 erfasst.

Feinkodierungen

Behebung von Fehlern bei der Zugbildung

Verzögerung bei planmäßigem Tzf-Wechsel

Verzögerungen beim planmäßigen Stärken/Schwächen

Warten auf Schiebelok

Zugbildung im Fahrplan falsch/nicht berücksichtigt

Sonstiges - Zugbildung EVU

62 – Reisezugwagen

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Unregelmäßigkeiten bei Reisezugwagen und mitgeführten Fahrzeugen. Dazu zählen u.a. Unregelmäßigkeiten an Steuerwagen, nichtaktiven Tzf und Triebzügen sowie an ggf. mitgeführten Güterwagen. Die verursachende Zugnummer ist anzugeben.

Feinkodierungen

Bordstrom/Beleuchtung/Heizung/Klima/WC

Bremsstörungen/fehlende Bremshundertstel

Beschädigte Scheiben

Catering-Einrichtungen

Verunreinigungen außen/innen

Fehlende/gestörte Heizkabel/UIC-Kabel

Steuerwagenschaden

Türstörung

Sonstiges - Reisezugwagen

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 20

63 – Güterwagen

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Unregelmäßigkeiten bei Güterwagen und an mitgeführten Fahrzeugen. Dazu zählen u.a. Unregelmäßigkeiten an nichtaktiven Tzf und Triebzügen sowie an ggf. mitgeführten Personenwagen. Die verursachende Zugnummer ist anzugeben.

Beachte: Nicht Unregelmäßigkeiten bei Zügen von DB Netz, hierfür ist Kodierung 27 anzuwenden.

Feinkodierungen

Achs-/Achslagerstörung/Heißläufer
Auffahrrampe/Ladungssicherungstechnik
Bordstrom/Heizung/Kühlaggregate
Bremsstörung/fehlende Bremsleistung
Schäden an der Luftversorgung
Sonstiges - Güterwagen

64 – Triebfahrzeuge

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Unregelmäßigkeiten an aktiven Tzf, Triebzügen und Triebwagen (einschließlich Mittelwagen). Die verursachende Zugnummer ist anzugeben.

Feinkodierungen

Antriebsstörung Fahrzeug
Bordstrom/Beleuchtung/Heizung/Klima/WC
Bremsstörung/fehlende Bremsleistung
Bugklappe/Schaltkupplung
Catering-Einrichtungen
Fahrwerk-/Radsatz /-Achsstörung
Fahrzeugsbordsysteme/100 Hz-Überwachung
Fahrzeugverbindungskabel
Heißläufer
Kühlpausen wegen Motorüberhitzungen
Luftversorgungsanlagen
Störung EBU-Bordgerät

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 21

Störung Zugfunk

Stromabnehmerstörung

Stromschienen-/Oberleitungsbeschädigung durch schadhafte Fahrzeugabnahmeeinrichtungen (Bügel, Schleifschuh)

Türüberwachung

Wendezugsteuerung

Zugbeeinflussungsanlagen Fahrzeug, Sifa/PZB/LZB/ETCS/Funksteuerung

Zugsignalanlagen

Zugzielanzeiger Fahrzeug

* Zwangsbremmung an Zugbeeinflussungsanlagen einmalig
Sonstiges - Triebfahrzeuge

68 – Technisches Personal EVU

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch personalbedingte Ursachen im Bereich technische EVU Personale (Triebfahrzeugführer, Bordtechniker, Rangierer, Wagenmeister). Die verursachende Zugnummer ist anzugeben.

Feinkodierungen

Aufnahme von Betriebsstoffen nicht beachtet

Arbeitsschutzpause

Diensthandy defekt/nicht eingeschaltet

Dienstunfähigkeit während der Schicht

Erforderliche Unterlagen nicht vorhanden

Energiesparendes Fahren verursacht Verspätung

Fehlendes Personal

Fehler beim Bedienen von Fahrzeug- und Sicherheitseinrichtungen

Fehler beim Führen des Zuges

Fehler bei Rangierarbeiten/Kommunikationsprobleme

Fehlende Spitzen-/Zugschlussignale

Personaldisposition

Verspäteter Dienstbeginn

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 22

Zugnummer in GSM-R nicht abgemeldet

Sonstiges - Technisches Personal EVU

69 – Sonstiges Fahrzeuge EVU

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch fahrzeug- oder personalbedingte Unregelmäßigkeiten, die nicht den Kodierungen 60 bis 68 zugeordnet werden können. Die verursachende Zugnummer ist anzugeben.

Feinkodierungen

Verdacht auf Störungen an Fahrzeugen ohne Befund

Fahrzeuge EVU, sonstige Ursachen

**EVU auf
Nachbarnetz**

70 – Nächstes EVU

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen, die im Gebiet der DB Netz AG entstehen, aber aus Unregelmäßigkeiten resultieren, deren Ursachen beim übernehmenden (nächsten) Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auf externer Infrastruktur liegen.

*

Feinkodierung

Abrufverzögerungen durch nächstes EVU

Annahmeweigerung nächstes EVU

Fehlendes Zugpersonal nächstes EVU

Streik Personal nächstes EVU

Vorabfuhr nächstes EVU

Sonstiges - nächstes EVU

71 – Vorheriges EVU

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen, die im Gebiet der DB Netz AG entstehen, aber aus Unregelmäßigkeiten resultieren, deren Ursachen beim übergebenden (vorherigen) Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auf externer Infrastruktur liegen.

*

Feinkodierungen

Anbringen von fehlenden Zugsignalen

Aussetzen von Schadwagen

Korrektur der Zugbildung

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 23

Nachkuppeln
Warten auf Papiere
Sonstiges - vorheriges EVU

Externe Einflüsse

80 – Externe Einflüsse bei externen EIU

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch externe Einflüsse bei externen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Die Zusatzverspätungen wirken sich auf dem Gebiet der DB Netz AG aus.

Feinkodierungen

Fremdeinwirkung bei externem EIU
Streik Personal externes EIU
Witterungsstörungen externes EIU
Züge auf Abruf wegen sonstiger externer Einflüsse bei externem EIU
Sonstiges - externe Einflüsse nächstes EIU

81 – Anordnung NLZ - Streik

Hinweis: Diese Kodierung darf nur auf Anordnung der Netzleitzentrale (NLZ) angewendet werden.

Feinkodierungen

Streik Personal konzernexternes EVU
Streik Personal konzerninternes EVU
Streik Infrastrukturpersonal
Streik Personale von Auftragnehmern
Streik Rangierpersonal
Sonstiges - Anordnung NLZ - Streik

82 – Anordnung NLZ - Witterung

Hinweis: Diese Kodierung darf nur auf Anordnung oder nach Vorgaben der Netzleitzentrale (NLZ) angewendet werden. Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Unregelmäßigkeiten an Anlagen, Fahrzeugen oder sonstigen Einschränkungen des Eisenbahnbetriebs, wenn die Unregelmäßigkeiten nachweislich durch außergewöhnliche Witterungseinflüsse verursacht wurden. Außergewöhnliche

*
*
*

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 24

Witterungseinflüsse liegen vor, wenn mindestens folgende Grenzwerte erreicht werden:

Außen-Temperatur: $\leq - 10^{\circ} C$ oder $\geq 38^{\circ} C$

*

Regen: ab 25 l/m² je Stunde

*

* *Neuschnee in 24h: In Lagen bis 800m Höhe: ab 30 cm, in Lagen über 800m Höhe: ab 40 cm*

*

Wind: ab 8 Bft: ab 65 km/h

Gewitter: bei Gewitterwarnungen gelten die vorgenannten Grenzwerte für Regen und Wind

Bei Blitzschlag ist immer Abstimmung mit NLZ erforderlich.

Einzelfallentscheidungen, zur Anwendung der Kodierung 82 für andere außergewöhnliche Witterungseinflüsse, sind in Abstimmung mit der NLZ möglich.

Feinkodierungen

Bahnsteig nicht von Schnee und Eis geräumt

Beschädigung Bahnübergangsanlagen durch Sturmeinwirkung

Blitzschlag (in Abstimmung mit NLZ)

Eiszapfenbildung an Bauwerken

Gleisunter-/ -überspülung

Kritische Wettersituation (Sturmwarnung)

* *Präventive Maßnahmen bei extremen Naturereignissen (gem. Richtlinie 420.0262 und 420.0562)*

*

Reifbildung auf Straßen-/Fußwegbelag, Bahnübergangsanlagen
Schnee auf den Schrankenbäumen

Teilweise oder vollständige Einstellung des Bahnbetriebes wegen starker Unwetter

Vegetation im Fahrweg durch Witterung

Vereisung der Oberleitung

Video-Überwachung an technischen Anlagen durch extreme Witterung beeinträchtigt

Weichen wegen starken Schneefalls keine Endlage

Witterungsbedingte Türstörung Wagen/ Triebzug

Witterungsbedingte Störung Fahrzeugtechnik

Sonstiges - Witterung

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 25

* *Hinweis: Die Grenzwerte der entsprechenden Kategorien* *
 * *wurden anhand der Warnstufe 3 des Deutschen Wetter-* *
 * *dienstes (DWD) mit Stand November 2021 festgelegt. Die* *
 * *Außen-Temperatur wird vom DWD in nur 2 Kategorien* *
 * *bestimmt, so dass diese Werte zugrunde gelegt werden.* *
 * *Für den Grenzwert der Kategorie Wind wird die Warnstufe* *
 * *2 (8 Bft) aufgrund des Verfahren „kritische Wettersituation* *
 * *(Sturmwarnung)“ festgelegt (gemäß Ril 408.1541 71(1)* *
 * *entsprechend EBA Maßgabe).* *

83 – Schmierfilm

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Traktionsprobleme auf Grund schlüpfriger Schienen oder diesbezüglich vorsorgender Anordnungen.

Beachte: Grenzlastüberschreitungen (auch genehmigte) mit der Folge von Traktionsproblemen werden mit der Kodierung 60 (Umlauf-, Einsatzplanung) erfasst.

Feinkodierung

Anfahr- und Bremsschwierigkeiten

Angeordnete Langsamfahrt durch La-Eintrag

Bahnsteigverfehlungen/erforderliches Zurücksetzen

Fahrzeugbezogene Geschwindigkeitsherabsetzung

Fahrzeitüberschreitung

Liegenbleiben von Zügen

Sonstiges – Schmierfilm

84 – Behörden

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch behördliche oder Rettungseinsätze (z.B. Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienst) sowie durch vorsorgliche behördliche Anordnungen zur Schadensverhütung (z.B. bei Bombendrohungen).

Nicht zur Kodierung 84 zählen Zusatzverspätungen infolge behördlicher Anordnungen (z.B. EBA) zu Anlagen, Prozessen oder Fahrzeugen. Diese werden mit den betreffenden Prozess-, Anlagen- oder Fahrzeugkodierungen kodiert.

Feinkodierungen

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 26

Außerplanmäßiges Wagenaussetzung wegen behördlicher Maßnahmen

Begegnungsverbot SPV mit SGV in Tunneln

Behördliche Anordnung wegen starken Fahrgastaufkommens

Fahndungs- und Ermittlungsarbeiten

Feststellen von Personalien

Gleisperrung wegen Entschärfung Fliegerbombe

Großveranstaltung mit Auswirkungen auf den Bahnverkehr

Kontrollzeitenüberschreitung Grenzbehörden/ BPOL

Polizeieinsatz in Gleisnähe

Rettungseinsatz am Bahnsteig/ am Zug

Schadensverhütung behördlich angeordnet

Straftatbestände mit behördlichem Einsatz

Zeitumstellung

Sonstiges - Behörden

85 – Fremdeinwirkung

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Unregelmäßigkeiten an Anlagen und Fahrzeugen sowie sonstiger betrieblicher Einschränkungen durch Fremdeinwirkung. Als Fremdeinwirkungen gelten Eingriffe in den Eisenbahnbetrieb durch Dritte, die sich zeitlich unmittelbar auf den Eisenbahnbetrieb auswirken. Im Auftrag von Unternehmen der DB AG handelnde Firmen oder Personen gelten nicht als Dritte. Durch solche Personen verursachte Unregelmäßigkeiten werden fachlich den betreffenden Anlagen oder Prozessen zugewiesen.

Feinkodierung

Behinderung des Öffnungs-/ Schließvorgangs am BÜ durch Verkehrsteilnehmer

Beschädigungen/ Eingriffe durch Fremde oder Tiere

Besetztanzeige wegen starkem Streusalzeinsatz auf Bahnübergang

Bestätigte Einbruchmeldungen durch Überwachungsanlagen

Bombendrohung

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 27

Böschungsbrand
 Brückenanfahrschaden
 Diebstahl an/ von Infrastrukturanlagen
 Feueralarm
 Gegenstände am oder im Gleis
 Gegenstände in der Oberleitung
 Hilfloose Person auf Bahnsteig
 Kabelbeschädigung bei Straßenbauarbeiten
 Kinder am/ im Gleis
 Löscharbeiten in Gleisnähe
 Missbrauch Signal Zp9/ Nothaltauftrag durch Reisende
 Nichtbeachtung der Straßenverkehrsordnung am BÜ
 durch Verkehrsteilnehmer
 Missbrauch Notbremse durch Reisende
 Personen im/ am Gleis
 Schäden durch Vandalismus
 Schrankenbeschädigung durch Verkehrsteilnehmer
 Brand Gleisschwellen
 Sprengstoffverdächtiges Gepäckstück
 Straftatbestände gegen Bahnanlagen
 Verdacht auf Anschläge, Brände an Infrastrukturanlagen
 des Netzes ohne Befund
 Verdacht auf Anschläge, Brände an Fahrzeugen ohne Be-
 fund
 Schottersteine in Weiche/ im Achszähler
 Wassereinbruch in Gleisnähe
 Überfüllter Bahnsteig bei Großveranstaltungen
 Sonstiges - Fremdeinwirkung

**Sekundäre Ur-
sachen**

90 – Gefährliche Ereignisse

*Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Ge-
fährliche Ereignisse gemäß Vorgaben der Bundesstelle für
Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU).*

*

Feinkodierungen

Anfahrt am Haltbegriff ohne Zustimmung

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 28

Austreten/Mögliches Austreten von gefährlichen Gütern
 Bahnübergangsunfall (Zusammenprall)
 Fahrzeugbrand
 Freiwerden von gefährlichen Betriebsstoffen
 Personenunfall am bewegten Eisenbahnfahrzeug
 Personenunfall am stehenden Eisenbahnfahrzeug
 Sicherheitsrelevante Störung an der Infrastruktur (Bahnkörper)
 Sicherheitsrelevante Störung an der Infrastruktur (EI-Anlagen)
 Sicherheitsrelevante Störung an der Infrastruktur (LST)
 Sicherheitsrelevante Störung am Bahnübergang (Rangierfahrt)
 Sicherheitsrelevante Störung am Bahnübergang (Zugfahrt)
 Sicherheitsrelevante Störung am Fahrzeug
 Sicherheitsrelevante Störung durch betriebliche Fehllandung (Zugfahrt)
 Sicherheitsrelevante Störung durch betriebliche Fehllandung (Rangierfahrt)
 Sonstige Entgleisung
 Sonstige Kollision
 Sonstige Kollision mit Gegenstand
 Sonstiger Unfall im Eisenbahnbetrieb (EUB)
 Suizid/versuchter Suizid
 Unzulässige Einfahrt in besetzten Gleisabschnitt
 Vorbeifahrt am Haltbegriff ohne Zustimmung (Zugfahrt)
 Vorbeifahrt am Haltbegriff ohne Zustimmung (Rangierfahrt)
 Zugentgleisung
 Zugkollision
 Zugkollision mit Gegenstand
 Sonstiges gefährliches Ereignis (nur interne Untersuchung)

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 29

91 – Zugfolge - wegen Vorrang anderer Züge

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch erforderliche Zugfolgeregelungen, wenn der betroffene Zug wegen Verspätung eines anderen Zuges aus seiner eigenen Trasse verdrängt wird. Der betroffene Zug war nicht mehr als 3 Minuten verspätet. Die Zugnummer des verursachenden Zuges ist anzugeben.

Hinweis: Mit der Kodierung 91 werden auch zugfolgebedingte Zusatzverspätungen vor und in Bauarbeiten kodiert, die im Netzfahrplan ausgeregelt sind (siehe auch Ril 420.9001A05). Die Zugnummer des verursachenden Zuges ist anzugeben.

Feinkodierungen

Besetzte Gleise

Betrieblich/ökonomisch optimierte Zugdisposition (Grüne Funktion)

Zugkreuzung

Überholung

Sonstiges - Zugfolge

92 – Zugfolge - betroffener Zug war verspätet

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch Zugfolgeregelungen, wenn der betroffene Zug auf Grund seiner eigenen Verspätung (>3 Minuten) durch Warten nochmals verspätet wird. Die Zugnummer des verursachenden Zuges ist anzugeben.

Hinweis: Mit der Kodierung 92 werden auch zugfolgebedingte Zusatzverspätungen vor und in Bauarbeiten kodiert, die im Netzfahrplan ausgeregelt sind (siehe auch Ril 420.9001A05). Die Zugnummer des verursachenden Zuges ist anzugeben.

Außerdem werden hierunter Zusatzverspätungen durch verspätetes Eintreffen der Züge an Verkehrskreuzungspunkten kodiert (BÜ, Klappbrücken).

Feinkodierungen

Besetzte Gleise

Betrieblich/ökonomisch optimierte Zugdisposition (Grüne Funktion)

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 30

Verspätung wegen Grundstellung BÜ

Verspätung wegen offener Klappbrücke

Zugkreuzung

Ökonomisches Vorausfahren schwerer Güterzug

Überholung

Sonstiges - Zugfolge

93 – Umlauf

* *Hinweis: Es muss ein Zugnummernwechsel bei den Fahr-*
 * *zeugen oder ein Zugwechsel beim Personal erfolgen.*
 * *Zugnummernwechsel aus fahrplantechnischen Gründen*
 * *während eines Zuglaufes unterwegs gelten ebenfalls als*
 * *Zugumlauf, sofern die Vorgaben der nachfolgenden Fein-*
 * *kodierungen eingehalten werden.*

* *Umlaufverspätungen dürfen maximal der Höhe der An-*
 * *kunftsverspätungen des übergebenden Zuges (Zubringer)*
 * *entsprechen. Dessen Zugnummer ist anzugeben. DB Netz*
 * *muss die Umläufe beobachten oder überprüfen können.*

* *Die Kodierung 93 wird nur für den Zug verwendet, auf den*
 * *Fahrzeuge oder Personal übergehen. Zusatzverspätungen*
 * *anderer betroffener Züge werden mit den Zugfolgekodie-*
 * *rungen kodiert.*

Feinkodierungen

* Übertragung der Verspätung bei der Ankunft eines Zuges
 * auf die Abfahrt eines anderen Zuges aufgrund der Wieder-
 * verwendung von:

- * - Zugpersonal
- * - Triebfahrzeugen
- * - Triebfahrzeugführern
- * - Catering (Personal)
- * - Wagen

94 – Anschluss

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen infolge An-
schlussgewährung gemäß den Wartezeitregelungen
(WZR) nach Ril 420.0401Z01. Die Zugnummer des Zuges,
auf den gewartet wird, ist anzugeben. Die Kodierung wird

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 31

nur für den wartenden Zug angewendet. Andere durch Gleisbelegung betroffene Züge werden mit Zugfolgekodierungen kodiert.

Hinweis: Beantragt ein EVU das Warten über die WZR hinaus, dann werden Zusatzverspätungen nicht mit der Kodierung 94, sondern mit der Kodierung 51 (Antrag EVU) erfasst.

Feinkodierungen

Anschlussaufnahme - Zubringer verspätet

Planmäßiger Wagen-/ Kurswagenübergang SPV

Warten auf Bus / Fähre gemäß Fahrplanverbindung

Sonstiges - Anschluss

95 – Flügeln

Hinweis: Kodiert werden Zusatzverspätungen durch das planmäßige Flügeln von Zügen (Teilen oder Zusammenführen von Zügen in Unterwegsbahnhöfen). Die Kodierung wird nur für Züge des Schienenpersonenverkehrs (SPV) und nur für den betroffenen Zug angewendet. *

*Nach dem Teilen von Zügen wird die **Kodierung 95 für den verspätet abfahrenden Zugteil mit der neuen Zug-nummer** angewendet, wenn dieser verspätet abfährt, weil der Zubringerzug verspätet war.*

*Nach dem Zusammenführen von Zügen wird die **Kodierung 95 für den vereinten Zug** angewendet, wenn dieser verspätet abfährt, weil auf einen Flügelteil (Flügelzug) gewartet wurde.*

*Die **Kodierung 95 darf nur bis zur Höhe der Ankunftsverspätungen** der flügelnden Züge am Flügelbahnhof angewendet werden. Die Zugnummer des verspätet eintreffenden Flügelzuges ist anzugeben.*

Über die Ankunftsverspätungen hinausgehende Abfahrtsverspätungen sind mit den entsprechenden Ursachen zu kodieren (z.B. technische Störungen am Zug, Zugfolgeregelungen im Bf).

Feinkodierungen

Ankommender Flügelzug für Zugvereinigung war verspätet

Ankommender Hauptzug für Zugteilung war verspätet

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Leitfaden für die Zuordnung von Verspätungskodierungen	420.9001A02 Seite 32

Sonstiges - Flügeln

96 – Anordnung NLZ - Weitere Untersuchungen erforderlich

Hinweis: Die Kodierung 96 wird nicht für die Erstkodierung angewendet. Die Anwendung der Kodierung 96 kann nur innerhalb der Validierungsphase mit Zustimmung der NLZ in solchen Fällen erfolgen, in denen die Ursachenzuständigkeit zwischen verschiedenen Prozesseignern (EVU/EIU) zu überprüfen ist..

*
*
*
*

Nach 6 Tagen muss die Kodierung 96 abschließend in eine Kodierung 10 bis 95 geändert werden.

Feinkodierungen

Ursachen in Untersuchung auf Antrag EIU

Ursachen in Untersuchung auf Antrag EVU



Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Erörterung des Kodierungszuordnungsprinzip	420.9001A03 Seite 1

Abschnitt 4 – Kodierungsprinzip

Bild 1: zu Ril 420.9001, Abschnitt 4, Punkt 4

Zusatzverspätungen bei Zügen gemäß Abschnitt 4, Punkt 3 werden bis zum Störungsort Primärursachen zugeordnet.

Primärkodierung – räumliche Zuordnung

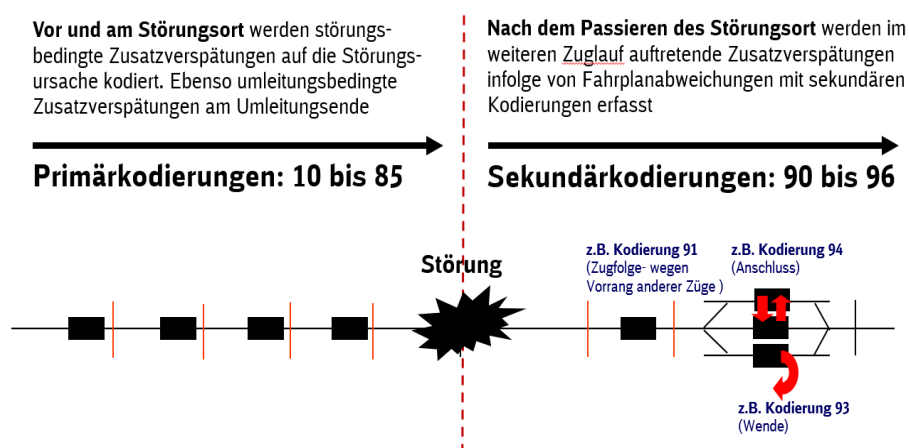
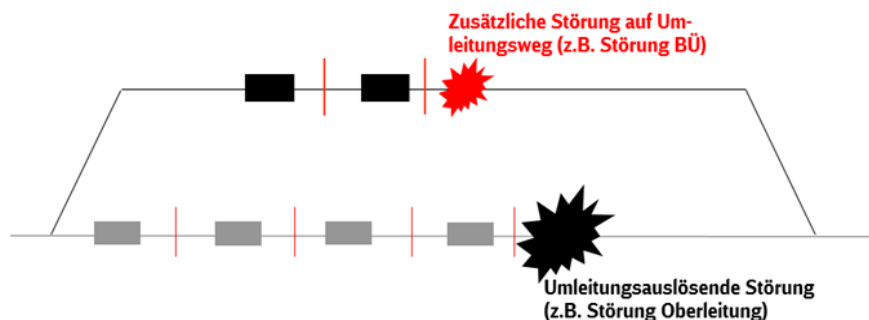


Bild 2: zu Ril 420.9001, Abschnitt 4, Punkt 5

Treten auf Umleitungsstrecken durch dort wirkende Störungen weitere Zusatzverspätungen auf, werden diese nicht mit den Ursachen der umleitungsauslösenden Störung, sondern mit den Ursachen der zusätzlich wirkenden Störungen auf der Umleitungsstrecke kodiert.

Zusatzverspätungen auf Umleitungsstrecken



Richtlinie

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Umkodierungsantrag (kommentiert)	420.9001A04
	Seite 1

▪ Nr. LeiDis-Auswertung, auf die sich ein Antrag bezieht

Umkodierungsantrag											
EVU: Ansprechpartner, Rufnummer											
RB	Datum Uhrzeit	Zugnummer	Betriebsstelle	von DB Netz im Stunden-nachweis/online		Vorschlag für Neukodierung von Seiten des Kunden		Erledigungsvermerk BZ			Bearbeiter/Handzeichen
				Minuten	Verspätungs-kodierung	Verspätungs-kodierung	Begründung	Vorschlag des Kunden akzeptiert	Begründung bei Ablehnung		
(E)	(Istzeit)	(Zn)	(Btrst)	(Ant)	(Vu)	(Vu)		ja	nein		

▪ Von Verspätung betroffener Zug

▪ Erlittene Zusatzverspätungen

▪ Von DB ermittelte Verspätungsursache

▪ Neu beantragte Kodierung

▪ Begründung für die neu beantragte Kodierung

▪ Begründung einer Ablehnung durch die BZ

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Erörterungen Kodierung baubedingte Verspätungen	420.9001A05 Seite 1

Zu Abschnitt 4 Ril 420.9001 (Kodierungsprinzip)

Kodierung von Zusatzverspätungen bei nicht im Netzfahrplan ausgeregelten Baustellen

Fallbeispiele		Ankunft/ Einfahrt Baustelle	Verspätung an/ in Baustelle	Kodierung
1	Einzelner Zug	Zug 1	Zusatzverspätung durch Bauen	Kodierung 31
2	Baubedingt ein-gleisiger Abschnitt, zwei Züge	Zug 1 plan, muss warten Zug 2 verspätet, kann fahren	Zusatzverspätung durch Warten auf Zug 2 Unveränderte Verspätung	Kodierung 31 keine
3	Baubedingt ein-gleisiger Abschnitt, zwei Züge	Zug 1 verspätet, muss warten Zug 2 verspätet, kann fahren	Zusatzverspätung durch Warten auf Zug 2 unveränderte Verspätung	Kodierungen 31 keine
4	Baubedingt ein-gleisiger Abschnitt, zwei Züge	Zug 1, kann fahren Zug 2, muss warten	Zusatzverspätung durch Fahrplanfehler Zusatzverspätung durch Fahrplanfehler Zug 1	Kodierung 10 Kodierung 10
Allgemein gilt: <ul style="list-style-type: none"> • Bei Unregelmäßigkeiten im Bauablauf wird die Kodierung 32 für alle betroffenen Züge angewendet, auch für von Rückstau betroffene Züge • Bei anderen Primärstörungen im Baustellenbereich wird die entsprechende Primärkodierung angewendet, auch für von Rückstau betroffene Züge 				

Hinweis: die Fallbeispiele bilden nicht alle möglichen Konstellationen ab, sie sollen das grundsätzliche Kodierungsprinzip verdeutlichen.

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Erörterungen Kodierung baubedingte Verspätungen	420.9001A05 Seite 2

Kodierung von Zusatzverspätungen bei im Netzfahrplan ausgeregelten Baustellen

Fallbeispiele	Ankunft/ Einfahrt Baustelle	Verspätung an/ in Baustelle	Kodierung
1 Baubedingt eingleisiger Abschnitt, zwei Züge	Zug 1 plan, muss warten Zug 2 verspätet, kann fahren	Zusatzverspätung durch Warten auf Zug 2 unveränderte Verspätung	Kodierung 91 keine
2 Baubedingt eingleisiger Abschnitt, zwei Züge	Zug 1 >3 Min verspätet, muss warten Zug 2 verspätet, kann fahren	Zusatzverspätung durch Warten auf Zug 2 Unveränderte Verspätung	Kodierungen 92 keine
3 Baubedingt eingleisiger Abschnitt, zwei Züge	Zug 1, kann fahren Zug 2, muss warten	Zusatzverspätung in Baustelle durch Fahrplanfehler Zusatzverspätung durch Fahrplanfehler Zug 1	Kodierung 10 Kodierung 10
4 Baubedingt eingleisiger Abschnitt, zwei Züge	Zug 1, kann fahren Zug 2, muss warten	Zusatzverspätung in Baustelle durch Fahrzeugstörung Zusatzverspätung durch Fahrzeugstörung Zug 1	Kodierung 64 Kodierung 64
<p>Allgemein gilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei Unregelmäßigkeiten im Bauablauf wird die Kodierung 32 für alle betroffenen Züge angewendet, auch für von Rückstau betroffene Züge • Bei anderen Primärstörungen im Baustellenbereich wird die entsprechende Primärkodierung angewendet, auch für von Rückstau betroffene Züge 			

Hinweis: die Fallbeispiele bilden nicht alle möglichen Konstellationen ab, sie sollen das grundsätzliche Kodierungsprinzip verdeutlichen.