

Verteiler gemäß Handbuch 42002

Oliver Günther  
Tel: 069-265-31482  
oliver.guenther@deutschebahn.com  
Zeichen: V.IWB 42 OG

25.03.2026

**Korrektur zum Aktualisierungsschreiben der Bekanntgabe 14 zum Handbuch 42002 - Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen - (gültig ab 14.12.2025)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Gesamtausgabe des Handbuches 42000 „Betriebszentralen DB InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg“ wurde zum 14.12.2025 mit der Bekanntgabe 20 aktualisiert. Ein Bestandteil davon ist die Aktualisierung des Handbuches 42002 „Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen“ mit der Bekanntgabe 14. Wichtige Änderungen an einzelnen Richtlinien des Handbuches 42002 sind nachstehend beschrieben – bitte beachten Sie, dass sich mit dem vorliegenden Handbuch nochmals Änderungen an den Richtlinien 420.0240/420.0240A01 sowie an der Richtlinie 420.0209 ergeben.

**1. Änderungen****420.0207 (Dispositionskonzepte vorbereiten und anwenden)**

- Einführung der elektronischen Anwendung Dispositionskonzept "DisKo"
- Schärfung der Regelungen bei der Abstimmung mit den Beteiligten zur In-/Außerkräftsetzung von Dispositionskonzepten
- Vornahme redaktioneller Änderungen

**420.0209 (Abstellung und Rückstau von Zügen disponieren), ab 15.04.2026 gem. Beschluss BNetzA (BK10-25-0697\_Z)**

- Beschreibung des Informations- und Abstimmungsprozesses zwischen DB InfraGO und EVU im Falle zurückgehaltener Züge, aufgrund eingeschränkter Infrastrukturverfügbarkeit, in den Abschnitten 1 (4) und 1 (5).

**420.0240 (Anträge auf Abweichung von der Zugcharakteristik)**

- Grundlegende Überarbeitung der Richtlinie 420.0240 im Rahmen der Neugestaltung der Fahrplan-Mitteilung.

DB InfraGO AG | Sitz: Frankfurt am Main | Registergericht: Frankfurt am Main  
HRB 50879 | USt-IdNr.: DE 199861757 | Vorsitz des Aufsichtsrats: Evelyn Palla  
Vorstand: Dr. Philipp Nagl (Vorsitz), Jens Bergmann, Ralf Thieme; Imke Kellner; Gerd-Dietrich Bolte; Dr. Katja Hüske

- Spezifische Regelungen für das Fehlen von Bremsleistung und Erstellen von Fahrplan-Mitteilungen werden in die Ril 420.0240A01 verlagert.
- Präzisierung von Inhalten und anwendergerechtere Formulierungen.
- Übersichtlichere Strukturierung der Abschnitte und schlüssige Zuordnung der bisherigen Absätze nach:
  - Allgemeines zur Zugcharakteristik,
  - Antrag auf Abweichung von der Zugcharakteristik,
  - Annehmen und Ablehnen eines Antrages auf Abweichung von der Zugcharakteristik,
  - Besonderheiten für Reisezüge.

#### **420.0240A01 (Erstellung und Übermittlung von Fahrplan-Mitteilungen)**

- Mit der Inbetriebnahme des neuen Dispositionssystems von DB InfraGO, und der damit verbundenen neuen Vorgehensweise bei der operativen Bearbeitung von Anträgen zu veränderten Zugeigenschaften, wird das Übermittlungsverfahren von Fahrplan-Mitteilungen im Falle verringerter Bremsleistung digitalisiert.
- Regelungsinhalte zur Erstellung und Übermittlung einer Fahrplan-Mitteilung werden in den Ril 420.0240 und 408.0415/2415 entsprechend angepasst und in die Ril 420.0240A01 überführt.
- Beschreibung der neuen Regelungen zur Erstellung und Übermittlung einer Fahrplan-Mitteilung auf Basis des IT-gestützten Prozesses.

**Hinweis:** In Richtlinien, die zum 15.12.2024 oder zum 14.12.2025 in Kraft treten, wird die Firmierung DB Netz AG durch DB InfraGO AG ersetzt. Bei Richtlinien, in denen keine inhaltlichen Änderungen vorgenommen wurden, bleibt es bei Firmenbezeichnung DB Netz AG; diese Bezeichnung gilt synonym für DB InfraGO AG.

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

## **2. Austauschen/Einfügen/Weglegen von Seiten:**

420.0209	Austauschen
420.0240	Austauschen
420.0240A01	Austauschen

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 InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg, 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 InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg.

<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 InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg gleichermaßen angewendet und sind für diese Zielgruppe inhaltsgleich in anderen Regelwerksmodulen veröffentlicht.)*

## **Impressum**

### **Fachautor**

DB InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg  
I.IBB 42  
Oliver Günther  
Adam-Riese-Straße 11-13  
60327 Frankfurt am Main

<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	15.12.2024
420.0200A01	Störungsmanagement Betriebsleitstellen DB InfraGO AG	15.12.2024
420.0201	Zugdisposition durchführen	12.12.2021
420.0202	Dispositionsvereinbarungen	15.12.2024
420.0207	Dispositionskonzepte vorbereiten und anwenden	14.12.2025
420.0209	Abstellung und Rückstau von Zügen disponieren	15.04.2026
420.0211	Operatives Umleiten veranlassen	12.12.2021
420.0212	Ausfall/Teilausfall von Zügen	15.12.2024
420.0213	Ersatzzüge und Doppelführungen	11.12.2022
420.0214	Züge mit großen Planabweichungen behandeln	10.12.2023
420.0214V01	Auftrag zur Fahrplan-Neubearbeitung	15.12.2024
420.0240	Anträge auf Abweichung von der Zugcharakteristik bearbeiten	15.04.2026
420.0240A01	Erstellung und Übermittlung von Fahrplan-Mitteilungen	15.04.2026
420.0241	Beteiligung der BZ bei Unregelmäßigkeiten Zugfunk	09.06.2024
420.0242	Störungen der elektronischen Anzeige von Fahrplan-Angaben und/oder La-Informationen	15.12.2024
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	15.12.2024

<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	
Bekanntgabe 12.1	09.06.2024	
Bekanntgabe 13	15.12.2024	
Bekanntgabe 14	<u>14.12.2025</u>	Korrektur zum <u>15.04.2026</u>

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

## 1 Vorwort

- (1) Diese Richtliniengruppe, die Richtlinie 420.9001, [die Regionalen Zusätze Teil 1 der Betriebszentralen \(BZ\)](#) und [die Zentralen Zusätze der Netzleitzentrale \(NLZ\)](#) richten sich an die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die mit der DB InfraGO AG einen Infrastrukturnutzungsvertrag geschlossen haben.
- (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 InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg.
- (3) Die Richtlinien sind so abgefasst, dass Arbeitsabläufe zusammenhängend dargestellt sind.
- (4) Zusätzliche oder abweichende Regeln wegen spezifischer Belange und Besonderheiten werden in den Regionalen Zusätzen bekanntgegeben.  
Werden in dieser Richtliniengruppe die Begriffe Ansprechpartner des EVU bzw. Leitstelle des EVU verwendet, so sind darunter die in den Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB) in Verbindung mit dem Infrastrukturnutzungsvertrag § 4, 1.b) durch das EVU zu benennenden Ansprechpartner für die Betriebsführung zu verstehen.
- (5) In dieser Richtliniengruppe wird der Begriff „grundsätzlich“ im Kontext der rechtlichen Auslegung verwendet und bedeutet „in der Regel“. Ausnahmen sind zulässig. Eine Abweichung vom Grundsatz in begründeten Einzelfällen bedarf einer Abwägungsentscheidung zwischen den verschiedenen Interessenslagen der Beteiligten.

**Zielgruppe**

**Transparenz  
zwischen EIU  
und EVU**

**Betriebliche  
Ansprechpart-  
ner**

**Zulässigkeit von  
Abweichungen**

<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 InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg., 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 einzelfahrende Tfz -, die nach Entscheidung des Netzkoordinators zur schnellstmöglichen Beseitigung von Infrastruktureinschränkungen mit Auswirkungen auf den Bahnbetrieb der DB InfraGO 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 Lu-penbild). Sicherheitsrelevante Ersatzhandlungen - KF-Bedienung - liegen ausschließlich in seiner Zuständigkeit.

### **Rückstauzüge**

Rückstauzüge sind Züge, die aus netzbezogenen (wegen eingeschränkter Fahrwegverfügbarkeit) 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 InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg, 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 InfraGO AG.*

Um diesen Einflüssen zu begegnen hat die DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG.**

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

### Organisation

Die Übersichten über die territorialen Zuständigkeiten sowie Rufnummern der Ansprechpartner für die Eisenbahn-

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

verkehrsunternehmen (EVU) sind in den Regionalen Zusätzen der Betriebszentralen enthalten.

- 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. \*
- \*  
\*  
\*  
\*  
\*

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

- \* Der Zugang zu Betrieb Live ist unentgeltlich. Ein Benutzerkonto kann über den zuständigen Vertriebspartner beantragt werden.
- \* Der Zugang zu Betrieb Live ist unentgeltlich. Ein Benutzerkonto kann über den zuständigen Vertriebspartner beantragt werden.
- \* Der Zugang zu Betrieb Live ist unentgeltlich. Ein Benutzerkonto kann über den zuständigen Vertriebspartner beantragt werden.

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 InfraGO 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 InfraGO 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

**Betriebsablauf beobachten**

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

und zur Vermeidung von Verspätungsübertragungen durchzuführen. Dabei prüfen sie vorausschauend, ob dispositive Maßnahmen erforderlich werden. Sie berücksichtigen dabei Anträge anderer Leitstellen, sofern diese den Interessen anderer EVU/EIU oder der DB InfraGO 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 InfraGO AG übergeben wird.

Der Zeitpunkt der Übergabe an die DB InfraGO 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 Trieb-*

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

*fahrzeugführer auf der Grundlage der Richtlinie 408.21-27 an den Fdl abzugeben hat.*

- (4) Aufgrund geänderter Verhältnisse notwendige Ergänzungs- sowie Abschlussmeldungen werden von
- Fdl/özF,
  - Zd,
  - der Notfallleitstelle,
  - Leitstellen der EVU und EIU,
  - sowie ggf. weiteren Stellen

**Ergänzungs- und Abschlussmeldungen**

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.

**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,

**Allgemeine dispositive Maßnahmen**

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

- Vereinigen von Zügen,
  - Bestellen zusätzlicher Tfz und Personale.
- 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 Zugpersonale 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.

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

Ist aufgrund der aktuellen Betriebssituation ein kurzfristiger Ausfall eines geplanten Halts erforderlich (z. B. ein nutzbarer Bahnsteig kann aufgrund einer Infrastruktureinschränkung nicht erreicht werden, behördliche Anordnung), informiert der Bd das zuständige EVU und stimmt sich mit 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 Anbiетverfahren,
  - 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 InfraGO AG</b>	<b>Seite 1</b>

## 1 Allgemeines

- (1) Mit dem Störungsmanagement Betriebsleitstellen (BLST) sollen im Bereich der DB InfraGO AG gesamt 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 bspw.
  - 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 InfraGO AG</b>	<b>Seite 2</b>

*Hinweis:*

*Die Befreiung von Reisenden aus Zwangslagen (liegendebliebener 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.*

- |                        |  |                       |
|------------------------|--|-----------------------|
| <b>Geltungsbereich</b> | (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 InfraGO AG betroffen, so wird das Störungsmanagement auf diese erweitert und zentral koordiniert. Bei der Betroffenheit nur einzelner Netze innerhalb einer Region kann die Stufe 0 auch nur für diese ausgerufen werden. | *<br>*<br>*<br>*<br>* |

## 2 Stufenplan Störungsmanagement

- |                   |  |                  |
|-------------------|--|------------------|
| <b>Stufenplan</b> | (1) Die Auswirkungen der Ereignisse auf den Betriebsablauf sind Kriterien für folgenden Stufenplan:      |                  |
|                   | <b>0 Maßnahmen zur Vorbereitung</b> bei sich anbahnenden größeren infrastrukturbezogenen Einschränkungen | *<br>*<br>*<br>* |
|                   | <b>1 Punktuelle Einzelstörung(en) mit regionaler</b> Auswirkung auf den Betriebsablauf                   | *<br>*           |
|                   | <b>2 Störung(en) mit überregionaler Auswirkung</b> auf den Betriebsablauf                                | *<br>*           |
|                   | <b>3 Störung(en) mit erheblicher überregionaler</b> Auswirkung auf den Betriebsablauf                    | *<br>*           |

- |                        |   |   |
|------------------------|---|---|
| <b>Lagebeobachtung</b> | (2) Die Betriebsleitstellen der DB InfraGO AG beobachten fortlaufend Anzeichen, welche auf die Entwicklung größerer infrastrukturbezogener Störungen hindeuten könnten.   | * |
|                        | Diese Aufgabe wird vom Netzkoordinator der BZ (Betriebszentrale) bzw. der (Netzleitzentrale) 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 InfraGO AG</b>	<b>Seite 3</b>

*Hinweis:*

- \* Die Lagebeobachtung der BZ/NLZ entbindet die EVU nicht
- \* von der eigenen Beobachtung.

\* **(3) Stufe 0 – Maßnahmen zur Vorbereitung**

**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 InfraGO 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 und der NLZ zur Abstimmung von Maßnahmen aufgrund der zu erwartenden Ereignisse.

*Hinweis:*

*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 InfraGO AG</b>	<b>Seite 4</b>

<b>Stufe 1</b>	<b>(4) Stufe 1 - Punktuelle Einzelstörung(en)</b>	
<b>Definition / Kriterien</b>	<p>Folgende Kriterien gelten als Richtwert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Das geplante regionale Betriebsprogramm kann nur mit erheblichen Einschränkungen durchgeführt werden,</li> <li>- die Abstimmung und Abwicklung des angepassten Betriebsprogramms erfordern einen erhöhten Kommunikationsbedarf zwischen allen betroffenen Prozessbeteiligten.</li> </ul> <p><i>Hinweis:</i></p> <p><i>Bei einer punktuellen Störung, mit Auswirkungen auf das regionale Betriebsprogramm mehrerer Regionen, kann die Telefonkonferenz auch durch die NLZ eingeladen und moderiert werden (z.B. bei einer Störung an der Regionengrenze).</i></p>	* * * * * * * *
<b>Maßnahmen</b>	Eine verstärkte Kommunikation und gemeinsame Abstimmung von Betriebsprogrammen, insbesondere durch Telefonkonferenzen, um den EVU und weiteren Fach- und Geschäftsbereichen eine übergreifende Abstimmungsplattform zu bieten.	* * * * *
<b>Stufe 2</b>	<b>(5) Stufe 2 - Störung(en) mit überregionalen Auswirkungen</b>	*
<b>Definition / Kriterien</b>	<p>Folgende Kriterien gelten als Richtwert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Das geplante Betriebsprogramm kann regional nicht bzw. nur mit erheblichen Einschränkungen durchgeführt werden, ggf. mit Auswirkungen auf weitere Regionen,</li> <li>- die Bewältigung des Ereignisses und die Aufrechterhaltung des Zugbetriebs erfordern eine schwerpunktbezogene Teilbesetzung des Arbeitsstabs,</li> <li>- die Abstimmung und Abwicklung des Ereignisses erfordern einen erhöhten Kommunikationsbedarf zwischen allen betroffenen Prozessbeteiligten,</li> <li>- das 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).</li> </ul>	* *

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

\* Einrichten des regionalen Arbeitsstabs Stufe 2/Einrichten des zentralen Arbeitsstabs Stufe 2. **Maßnahmen**

**(6) Stufe 3 - Störung(en) mit erheblicher, überregionaler Auswirkung** **Stufe 3**

Folgende Kriterien gelten als Richtwert:

**Definition / Kriterien**

- Es besteht eine netzweite Einschränkung des Betriebsprogramms,
- die Bewältigung des Ereignisses und Aufrechterhaltung des Zugbetriebs erfordern eine gewerkeübergreifende Vollbesetzung des Arbeitsstabs,
- das 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,
- die Abstimmung und Abwicklung des Ereignisses erfordern einen hohen Kommunikationsbedarf zwischen allen betroffenen Prozessbeteiligten.

\* Einrichten des regionalen Arbeitsstabes Stufe 3 sowie des zentralen Arbeitsstabes Stufe 3. **Maßnahmen**

**3 Grundsätzliche Organisation**

(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. **Arbeitsstäbe**

\* Sie bündeln die Maßnahmen zur Entscheidungsfindung innerhalb der DB InfraGO AG in Zusammenarbeit mit anderen Geschäftsbereichen (GB) 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 bekanntzugeben.

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

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

- Kompetenzen** (2) Mitglieder in den Arbeitsstäben leisten ihre Arbeitsbeiträge und -aufgaben eigenverantwortlich. Sie müssen die erforderliche Kompetenz und Befugnis für weitreichende und einschneidende Entscheidungen innerhalb ihres Arbeitsgebietes besitzen.
- Zusammenarbeit mit BZ/NLZ** (3) Die Aufgaben zwischen BZ, NLZ und Arbeitsstab sind klar abzugrenzen. Dabei bleibt die Dispositionstätigkeit im vollen Umfang bei der BZ/NLZ. Bei überregionalen Auswirkungen werden die dispositiven Maßnahmen durch die NLZ koordiniert.
- Zusammenarbeit zentraler/regionaler Arbeitsstab** (4) Außerhalb der Dispositionstätigkeit liegende Maßnahmen werden bei überregionalen Auswirkungen durch den zentralen Arbeitsstab koordiniert und intensiv mit den regionalen Arbeitsstäben ausgetauscht. Diese koordinieren die Umsetzung der getroffenen Entscheidungen in den jeweiligen Regionen.
- Aufgaben der Arbeitsstäbe** (5) Die Arbeitsstäbe koordinieren und treffen grundsätzliche Entscheidungen, die über die fachliche Zuständigkeit der Betriebsleitstellen der DB InfraGO AG hinausgehen. 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**

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

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

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

*Hinweis:*

*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 InfraGO AG entscheiden die EVU in eigener Verantwortung.

**Beteiligung  
EVU/Verantwortung  
der EVU**

Eine Beteiligung bei Nichtpräsenz vor Ort erfolgt über regelmäßige Telefonkonferenzen.

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

**Abstimmung**



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

- 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 InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg (im Weiteren DB InfraGO AG) definiert auf stark belasteten Strecken und Knoten besondere Szenarien für operative Einschränkungen der Verfügbarkeit der Infrastruktur. Für diese Szenarien werden Dispositionskonzepte vorbereitet.

**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 Dispositionskonzepte werden jeweils auf Grundlage einer Netzfahrplanperiode herausgegeben.

**Gültigkeitszeitraum**

## 2 Erstellung und Abstimmung

- (1) Die Erstellung und Aktualisierung der Dispositionskonzepte erfolgt

**Erstellung**

- \* - für den SPNV und SPFV durch die Betriebszentralen der DB InfraGO 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 InfraGO 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 über die elektronische Anwendung „Disko“ an die DB InfraGO 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 EVU erfolgt spätestens zwei Wochen vor Beginn der jeweiligen Netzfahrplanperiode über die elektronische Anwendung „Disko“. \*  
Für den SGV ist zusätzlich ein [Handbuch](#) im Internet aufrufbar. \*  
Die interne Verteilung der Dispositionskonzepte obliegt den jeweiligen Unternehmen und Organisationseinheiten in eigener Verantwortung. \*
- 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 in Abstimmung mit den betroffenen EVU und bei überregional wirkenden Dispositionskonzepten mit den betroffenen 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 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.

*Hinweis:*

*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.  
Die Bereichs- und Zugdisponenten informieren die beteiligten Fahrdienstleiter. **Bekanntgabe**
- (3) Die erforderlichen dispositiven Maßnahmen zur Überleitung in das Betriebsprogramm gemäß Dispositionskonzept sowie die Rückkehr zum Regelbetrieb werden zwischen den Beteiligten gesondert abgestimmt. **Ein- und Ausschwingphase**
- (4) Für Züge, Linien oder Streckenabschnitte, die nicht Bestandteil des Dispositionskonzeptes sind, werden die dispositiv erforderlichen Maßnahmen operativ zwischen dem jeweiligen EVU und der BZ / NLZ abgestimmt. **Nicht enthaltene Züge**



<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 InfraGO-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.
- Züge zurückhalten**
- Bd und Zd nutzen dazu geeignete Betriebsführungsgleise. Das EVU wird zeitnah verständigt.
- (2) Betriebsführungsgleise sind:
- durchgehende Hauptgleise sowie sonstige Hauptgleise (Überholungs- Kreuzungsgleise).
- Betriebsführungsgleise**
- (3) Auf Betriebsführungsgleisen stehende Züge werden unterschieden nach:
- Stehende Züge und Fahrzeuge**
- a) Rückstauzügen, die aus netzverursachten Gründen abgespannt sind bzw. nicht gefahren werden können (wegen eingeschränkter Fahrwegverfügbarkeit). Dabei wird ein Zug 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.
- b) abgestellten Zügen, die aus anderen als netzverursachten Gründen abgespannt sind bzw. nicht gefahren werden können. Dazu gehören auch Züge, die wegen
- Weigerung durch Nachbarbahnen (EVU, Eisenbahninfrastrukturbetreiber (EIU)) oder
  - EVU-bedingter Verzögerungen in der Weiterbeförderung stehen
- oder
- Störungen an Fahrzeugen abgestellt wurden.
- \* (4) Muss ein Zug gemäß einer der Gründe in Abschnitt 1 (3) zurückgehalten werden, informiert die DB InfraGO AG das EVU unverzüglich textlich (z.B. per E-Mail) über den Abstellort, den Abstellgrund sowie die verworfenen und ggf. bestehenden Möglichkeiten einer Weiterfahrt. Diese
- Information zu zurückgehaltenen Zügen**

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

Erstinformation an das EVU muss immer erfolgen und wird \*  
in der Regel durch den Bd der Betriebszentralen (BZ) über- \*  
geben. Der Bd ist bis zur Weiterfahrt eines zurückgehalte- \*  
nen Zuges der Ansprechpartner für das EVU. Mit der Erst- \*  
information werden die zu diesem Zeitpunkt zur Verfügung \*  
stehenden Informationen an das EVU übergeben und dem \*  
EVU, soweit zu diesem Zeitpunkt möglich, Lösungsvor- \*  
schläge zur Weiterfahrt des Zuges angeboten.

**Abstimmung zur  
Weiterfahrt bei  
Infrastrukturein-  
schränkungen**

- (5) Wird ein Zug auf Grund infrastruktureller Einschränkungen \*  
zurückgehalten, und erfolgte dazu eine Information an das \*  
EVU, prüft der Bd umgehend die Möglichkeiten einer Wei- \*  
terfahrt (z.B. Umleiten, Rückfahrt, Weiterfahrt in veränderte \*  
Zugkonstellation). Sobald Möglichkeiten für eine Weiter- \*  
fahrt bestehen, informiert der Bd das EVU darüber. Das \*  
EVU kann nach eingehender Prüfung aus eigener Initiative \*  
oder als Reaktion auf die mitgeteilten Vorschläge zur Wei- \*  
terfahrt dem Bd ebenfalls Vorschläge unterbreiten. Im Falle \*  
der Nichteinigung auf einen Lösungsvorschlag steht der BZ \*  
gemäß Ril 420.0200, Abschnitt 1 der Letztentscheid dar- \*  
über zu, welche Maßnahme umgesetzt werden soll. Die Ab- \*  
stimmung über die Weiterfahrt bzw. den Letztentscheid er- \*  
folgt telefonisch zwischen EVU und BZ.

Die BZ dokumentiert unverzüglich das Abstimmungsergeb- \*  
nis bzw. die Entscheidung im Rahmen des Letztentscheids \*  
und teilt dies in Textform (z.B. per E-Mail) dem EVU mit.

Kann die Abstimmung nicht unverzüglich nach dem Zurück- \*  
halten abgeschlossen werden, wird dem EVU textlich (z.B. \*  
per E-Mail) der aktuelle Stand mitgeteilt.

**Räumung Be-  
triebsführungs-  
gleise organisie-  
ren**

- (6) Das EVU muss sicherstellen, dass die Betriebsführungs- \*  
gleise der DB InfraGO AG durch dieses umgehend geräumt \*  
werden, wenn die Nutzung nicht dem vertraglich vereinbar- \*  
ten Umfang entspricht, oder sonstige Ursachen für das au- \*  
ßerplanmäßige Abstellen von Zügen oder Eisenbahnfahr- \*  
zeugen auf Betriebsführungsgleisen nicht mehr vorliegen.

Eine Räumung von Betriebsführungsgleisen wird gemäß \*  
folgendem Verfahren herbeigeführt:

- Die Räumung der Betriebsführungsgleise muss durch \*  
das EVU und durch die BZ umgehend veranlasst wer- \*  
den (innerhalb von maximal 48 Stunden).
- Wenn die Räumung der Betriebsführungsgleise inner- \*  
halb dieser Frist nicht erfolgt, oder für die Betriebsfüh- \*  
rung dringend benötigte Gleise blockiert werden, er- \*  
folgt zusätzlich eine Koordination durch die NLZ.

Bahnbetrieb	Betriebsleitstellen
Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen - Abstellung und Rückstau von Zügen disponieren	420.0209 Seite 3

- Erfolgt weiterhin keine Abfahrt der Züge bzw. Eisenbahnfahrzeuge, wird die Räumung der Gleise durch die DB InfraGO AG veranlasst.
  - Bei abgestellten grenzüberschreitenden Zügen wird ggf. zusätzlich das Nachbar-EIU mit einbezogen.
- (7) 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.

**Verspätung von  
20 Stunden und  
mehr**



<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**

□

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<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>  | <b>Entscheidung</b>          |
| <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> |





## Richtlinie

<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-Daten-Erfassung**



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.dbinfrago.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 InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg.

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

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



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>420.0240</b>
<b>Anträge auf Abweichungen von der Zugcharakteristik bearbeiten</b>	<b>Seite 2</b>

- Änderung der Traktionsart,
- Leistungsminderung angetriebener Fahrzeuge,
- fehlende oder nicht wirksame LZB/ETCS Fahrzeuginrichtung. \*  
\*

**Zeitpunkt Antragstellung** (3) Der Antrag auf Abweichung der Zugcharakteristik darf für den Zug nur am jeweils aktuellen Verkehrstag bei der BZ gestellt werden.

**Zuginhaltsdaten** (4) Die Übermittlung von Zuginhaltsdaten über elektronische Schnittstellen befreit das EVU nicht davon, Anträge auf Abweichung von der Zugcharakteristik an den Bd der BZ zu richten.

### **3 Annehmen und Ablehnen eines Antrags auf Abweichung von der Zugcharakteristik**

**Prüfkriterien** (1) Ein Antrag auf Abweichung von der Zugcharakteristik ist vom Bd anzunehmen, wenn für die betroffene Zugfahrt die Trassenverträglichkeit angenommen werden kann. Dabei ist zu beachten, ob sich die aus einer Antrags-genehmigung ergebenden Zugfolgeverspätungen erheblich negativ auf die Planmäßigkeit der betroffenen Trasse selbst sowie auf die Betriebslage im Netz auswirken. Der Antrag ist vom Bd abzulehnen, wenn infolge der Abweichungen von der Zugcharakteristik die betroffene Zugfahrt als nicht mehr trassenverträglich eingestuft werden muss.

**Bearbeitungsnummer** (2) Jeder Antrag auf Abweichung von der Zugcharakteristik ist vom Bd mit Bearbeitungsnummer zu dokumentieren. Die Bearbeitungsnummer kann aus den in der BZ angewandten DV-Verfahren heraus vergeben werden. Wenn mehrere BZ beteiligt sind, wird die Bearbeitungsnummer der BZ verwendet, bei welcher der Antrag gestellt wurde.

**Fahrplan-Mitteilung** (3) Wird ein Antrag wegen fehlender Bremsleistung angenommen, sind die Regeln zur Erstellung und Übermittlung von Fahrplan-Mitteilungen gemäß Richtlinie 420.0240A01/420.0540A01 zu beachten.

**Angabe zu Fahrzeugen** (4) Der Bd darf für Züge, die von der geplanten Zugcharakteristik abweichen, vom EVU verlangen, die Fahrzeugnummer des führenden oder letzten Fahrzeugs anzugeben. Er ist berechtigt, diese zu dokumentieren.

**Mitwirkung EVU** (5) Das EVU muss auf Verlangen des Bd die Fahrzeugnummer des führenden oder letzten Fahrzeugs angeben.

**Ablehnung des Antrages** (6) Wird ein Antrag abgelehnt, entscheidet das EVU über die weitere Vorgehensweise.

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

#### **4 Besonderheiten für Reisezüge**

- (1) Der Bd trifft die Entscheidung eines Antrags auf Überschreitung der im Fahrplan angegebenen Zuglänge ohne Überprüfung der Anforderungen, die an den gewöhnlichen Halteplatz eines Reisezuges gestellt werden.

**Überschreiten der Zuglänge**

Eine sicherheitliche Bewertung der Auswirkungen auf den Ein- und Ausstieg von Reisenden findet durch den Bd nicht statt.

- (2) Das beantragende EVU muss davon ausgehen, dass der betroffene Zug in ein Gleis eingelassen wird, dessen Bahnsteiglänge für die in der Trassenbestellung angegebene, nicht jedoch für die neu beantragte Länge des Zuges ausreichend ist.

**Prüfung Bahnsteiglänge**

- (3) Das EVU trägt bei einer ggf. für den Zug nicht ausreichenden Bahnsteiglänge die Sicherheitsverantwortung für ein- und aussteigende Reisende. Es hat Maßnahmen zur Reisendensicherung in eigenem Ermessen zu treffen.

**Reisenden-sicherung durch EVU**



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

## 1 Allgemeines zur Fahrplan-Mitteilung

- (1) Eine Fahrplan-Mitteilung ist ein verbindliches, nachweispflichtiges Dokument und dient zur Bekanntgabe von Fahrplanangaben bei Abweichungen vom Fahrplan des Zuges.
- (2) In folgenden Fällen wird eine Fahrplan-Mitteilung durch die Betriebszentrale (BZ) herausgegeben:
  - operative Umleitung (außer Umleiten unter erleichterten Bedingungen),
  - Bekanntgabe Ersatzzug,
  - Bekanntgabe Doppelführung,
  - Ausfall/Teilausfall von Zügen,
  - dringlicher Hilfszug,
  - Unregelmäßigkeiten beim Zugfunk (GSM-R Doppelbelegung),
  - \* - Ausfall der Führerraumanzeige des Fahrplans während der Fahrt,
  - \* - fehlende Brems Hundertstel,
  - Sperren der Wirbelstrombremse (WB) und
  - zusätzliche Züge, die nicht im tagesaktuellen Fahrplan enthalten sind (gilt nur für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin).
- (3) Die Gültigkeit einer Fahrplan-Mitteilung beschränkt sich auf eine einzelne Zugfahrt sowie den datierten Verkehrstag.

**Fahrplan-Mitteilung**
**Anwendungsfälle Fahrplan-Mitteilung**
**Gültigkeit**

## 2 Erstellung und Übermittlung einer Fahrplan-Mitteilung

- (1) Sind die vorhandenen Fahrplanangaben aufgrund einer Einschränkung der Infrastruktur, Fahrzeugstörung oder Abweichung von der Zugcharakteristik nicht mehr gültig, kann der Bereichsdisponent (Bd) nach Abstimmung mit dem betroffenen EVU eine Fahrplan-Mitteilung ausstellen.
- (2) Mithilfe von DV-Verfahren ermittelt der Bd die neuen Fahrplanangaben.
- (3) Die aktualisierten Fahrplanangaben werden dem Triebfahrzeugführer (Tf) in digitalisierter Form auf die Führerraumanzeige des Fahrplans übertragen. Ist eine Führerraumanzeige nicht verfügbar, wird die Fahrplan-Mitteilung dem

**Allgemein**
**DV-Verfahren**
**Übermittlung Fahrplanangaben**

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

	EVU zugesandt. Diese enthält Verweise auf Ersatzfahrplanhefte.	
<b>Schwellwert Trassenverträglichkeit bei fehlenden Brh</b>	(4) Die Trassenverträglichkeit ist immer dann anzunehmen, wenn die relative Minderung der Brems Hundertstel (Brh) maximal 10% beträgt und noch mindestens 56 Brh vorhanden sind.	
<b>Übermittlung geänderte Zugeigenschaften/ Fahrplan-Mitteilung durch BZ</b>	(5) Das EVU ist verantwortlich, dass die DB InfraGO AG (zuständige BZ) rechtzeitig vor der Abfahrt des Zuges, bzw. bei Änderung der Zugeigenschaften unterwegs vor der Weiterfahrt des Zuges, Informationen zu den gegenüber der Fahrplananmeldung abweichenden Zugeigenschaften erhält. Der Bd prüft die Trassenverträglichkeit mit den veränderten Zugeigenschaften, gibt die neuen Daten in das DV-System ein und stößt den Versand der Fahrplan-Mitteilung an das EVU an.	* * * * * * * *
<b>Trassenunverträglichkeit bei fehlenden Brh</b>	(6) Ist die relative Minderung der Brems Hundertstel größer als in Absatz 4 genannt, ist aufgrund der neuen, zulässigen Geschwindigkeiten die Trassenverträglichkeit nicht mehr gegeben. Dies gilt auch für Fahrten mit eingeschränkter/ fehlender Streckenkenntnis.  Lassen es die Betriebsverhältnisse zu, kann der Bd abweichend vom festgelegten Brh-Schwellwert über die Trassenverträglichkeit im Sinne der Dispositionsziele entscheiden.  Bei veränderten Betriebsverhältnissen, die nach dem Versand einer Fahrplan-Mitteilung auftreten, kann der Bd nach Absprache mit dem EVU, neue dispositive Maßnahmen veranlassen.	
<b>Neue Trassenbestellung</b>	(7) Wird die Trasse als nicht verträglich eingestuft, oder ist die elektronische Übermittlung einer Fahrplan-Mitteilung mittels DV-Verfahren nicht möglich, entscheidet das EVU in eigener Verantwortung, ob eine neue Trassenanmeldung bei der DB InfraGO AG zweckdienlich ist.	
<b>Stafettenverfahren</b>	(8) Es ist stets anzugeben, bis zu welcher Betriebsstelle die Fahrplan-Mitteilung gültig ist. Ist die Erstellung für den gesamten Zuglauf im Zuständigkeitsbereich einer BZ nicht möglich, ist für die weitere Bearbeitung das Stafettenverfahren anzuwenden.	
<b>Ausfall der Führerraumanzeige</b>	(9) Bei einem Ausfall der Führerraumanzeige des Fahrplans, ist eine Fahrplan-Mitteilung zu erteilen, wenn die Weiterfahrt des Zuges auf Basis des Ersatzfahrplans erfolgen soll.	* * *
<b>Information der Beteiligten</b>	(10) Alle an der Zugfahrt Beteiligten (EVU, Zugdisponent, Fahrdienstleiter, Vertrieb und ggf. Nachbar-BZ) werden	

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

automatisiert über die Fahrplan-Mitteilungen elektronisch informiert.

- (11) Die Fahrplan-Mitteilungen werden in der Dateibezeichnung als Fplm herausgegeben und enthalten den Zusatz „Fahrplan-Mitteilung durch Betriebszentralen“.

**Nomenklatur**



<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 für das Streckennetz der DB InfraGO 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 InfraGO AG festgestellt,  
\* dass die Zugfunk-Fahrzeugeinrichtung gestört oder nicht  
\* kompatibel ist, darf ein Zug nicht verkehren.

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

- \* (3) Fällt die Zugfunk-Fahrzeugeinrichtung nach Übergabe an  
\* die DB InfraGO AG aus, meldet der Triebfahrzeugführer  
\* (Tf) die Störung unverzüglich an den Fahrdienstleiter (Fdl)  
\* oder an seine zuständige Leitstelle. Der Fdl, und ggf. er-  
\* gänzend die Leitstelle, verständigen den zuständigen Dis-  
\* ponenten der Betriebszentrale (BZ). Der Bereichsdispo-  
\* nent (Bd) entscheidet in Absprache mit dem Eisenbahn-  
\* verkehrsunternehmen (EVU) über die Weiterfahrt des Zu-  
\* ges.

**Maßnahmen  
während der  
Fahrt**

Bei der Entscheidung sind zu berücksichtigen:

- \* – Ersatzmaßnahmen des EVU (z.B. Tfz-Tausch am  
\* Laufweg, Reparatur, zusätzliches Triebfahrzeug)  
\* unter Berücksichtigung des (Rest-)Laufweges,
- \* – aktuelle Betriebsverhältnisse (z.B. Bauarbeiten,  
\* Störungen, erforderliche Übermittlung von Befeh-  
\* len oder Fahrplan-Mitteilungen),
- \* – ggf. Zustimmung der/des Nachbar-BZ/-EIU.

- (4) Der Bd verständigt die Fdl der Streckenabschnitte, die der Zug mit gestörter Zugfunk-Fahrzeugeinrichtung befährt. Gegebenenfalls ist auch die Nachbar-BZ zu verständigen.

**Abgabe von  
Meldungen**

- (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 wei-

**Tf über Zugfunk  
nicht erreichbar**

<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>

tere Vorgehen (z.B. Stellen des Zuges). Es gelten die Entscheidungskriterien nach Absatz 3 dieses Abschnittes.

**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 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 InfraGO 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**

Der Bd prüft, ob der bereits angemeldete Zug unter der korrekten Zugnummer angemeldet ist bzw. versehentlich die Deregistrierung unterlassen wurde. Wurde die Deregistrierung versehentlich unterlassen, veranlasst der Bd, dass der Tf des neu anzumeldenden Zuges den bereits angemeldeten Zug zwangsderegistriert.

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

## 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 InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg.

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	420.0242
Störungen der elektronischen Anzeige von Fahrplan-Angaben und/oder La-Informationen	Seite 2

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

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

2. Nach Übergabe des Zuges an die DB InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg.

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 Ersatz-*

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

*gerät ausgeliefert bzw. gültige Fahrplan- und/oder La-Angaben ausgehändigt wurden.*

- (2) Die Weiterfahrt **mit** Fahrplan-Mitteilung (unter Nutzung des Ersatzfahrplans) setzt voraus, dass dem Tf für den aktuellen Verkehrstag gültige La-Informationen zur Verfügung stehen. Dieses lässt sich der Bd durch den Tf bestätigen.

**Weiterfahrt mit Fahrplan-Mitteilung**

Darüber hinaus prüft der Bd, ob im Fahrplan für den weiteren Zuglauf Änderungen der größten zulässigen Geschwindigkeit eines anzeigegeführten Zuges (VMZ) vorgesehen 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 unvollständigen Fahrplan-Angaben und/oder La-Informationen vorwiegend der Streckenräumung bis zu einem geeigneten Bahnhof.

**Weiterfahrt ohne 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 abweichende Standorte von Hauptsignalen bekannt gegeben sind.
- Wenn über die La das Fahren im Gleiswechselbetrieb 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 erleichterten Bedingungen (gemäß Modul 408.0431 Abschnitt 2 Absatz 2) umgeleitet werden. Die Fahrdienstleiter am Laufweg des Zuges sind darüber durch den Bd zu verständigen.

**Verbot des Umleitens unter erleichterten Bedingungen**





<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, erkundigt sich die BZ stündlich beim Wetterdienst durch Abhören von Ansgediensten 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 alleinig 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**

- |  |   |        |
|--|---|--------|
| <b>Zuständigkeit der NLZ</b>           | (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 bereitschaftshabenden Einsatzleiter Notfallkrane aus.  | *<br>* |
| <b>Bespannung von Krantransporten</b>  | (2) Die Triebfahrzeuge für den Kraneinsatz bestellt der Netzkoordinator der NLZ bei der ihm bekanntgegebenen jeweils zuständigen Stelle.  |        |
| <b>Zuführung zur Ereignisstelle</b>    | (3) Der Krantransport wird grundsätzlich als Dringlicher Hilfszug durchgeführt.   |        |
| <b>Fahrplanbestellung</b>              | (4) Der Netzkoordinator der NLZ beauftragt die Erstellung und Bekanntgabe des Fahrplans beim Bereich Fahrplan in der Regel auf elektronischem Weg.  |        |
| <b>Überwachung</b>                     | (5) Der Netzkoordinator der NLZ koordiniert und überwacht die unverzügliche Zuführung des Krantransportes zur Einsatzstelle.  |        |
| <b>Rückführung des Krantransportes</b> | (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.
- (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.

**Liegengebliebener Reisezug**

**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.
- (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.
- (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.

**Sicherheit**

**Grundsatz**

**Maßnahmen parallel betreiben**

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Betriebsleitstellen</b>
<b>Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen Maßnahmen nach dem Liegenbleiben von Reisezügen ergreifen</b>	<b>420.0290 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 InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg 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.  | <b>Situation vor Ort</b>                            |
| (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.   | <b>Zuführung von<br/>Hilfstriebfahr-<br/>zeugen</b> |
| (5) | Die Entscheidung über die Evakuierung eines liegengebliebenen Reisezuges trifft das EVU.<br><br>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. | <b>Evakuierung<br/>von Zügen</b>                    |
| (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.   | <b>Weiterbeförde-<br/>rung der Rei-<br/>senden</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.*

