

Zugangsberechtigte und Kunden der
DB Netz AG

DB Netz AG
Bauartverantwortung und
Instandhaltungsmanagement
Sicherungskomponenten und INA-Planung
(I.NAI 445)
Caroline-Michaelis-Straße 5-11
10115 Berlin

Herr Steffen Schöneich
steffen.schoeneich@deutschebahn.com

(030) 297 57182
(0175) 4342778

Datum

Neuausgabe der Richtlinie Nr. 483.0100 „Ausführungsbestimmungen für unternehmensspezifische Vorgaben zur Ergänzung der Richtlinien 483.010x“ mit Inkraftsetzungsdatum 15.12.2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit dem Datum der Inkraftsetzung der Nutzungsbedingungen Netz (NBN) 2025 wird auch die netzzugangsrelevante Richtlinie Nr. 483.0100 neu ausgegeben.

Die Richtlinie 483.0100 regelt,

- welche Vorgaben der Richtlinie 483.0101 bzw. 483.0102 Eisenbahnverkehrsunternehmen in eigener Verantwortung ergänzen müssen oder dürfen,
- welche Vorgaben der Richtlinie 483.0101 bzw. 483.0102 Eisenbahnverkehrsunternehmen in eigener Verantwortung ersetzen dürfen,
- welche über die Vorgaben der Richtlinie 483.0101 bzw. 483.0102 hinausgehenden Sachverhalte Eisenbahnverkehrsunternehmen in eigener Verantwortung regeln müssen und
- welche Randbedingungen Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Ausgestaltung der diesbezüglichen unternehmensspezifischen Vorgaben zur Ergänzung der Richtlinie 483.0101 bzw. 483.0102 in eigener Verantwortung einhalten müssen.

Die Richtlinie 483.0100 betrachtet alle Sachverhalte, welche bis zum 14.12.2024 in der Richtlinie 483.0101 sowie den am 15.12.2024 außer Kraft tretenden bauformspezifischen Richtlinien 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 geregelt waren und ab dem

15.12.2024 durch Eisenbahnverkehrsunternehmen in eigener Verantwortung zu regeln sind. Im Wesentlichen betrifft dies die folgenden Themen:

- bauform- bzw. fahrzeugspezifische Beschreibung der Bestandteile der PZB-Fahrzeugeinrichtung (z. B. optische Führerraumanzeigen, Dateneingabe-Schnittstellen, Fahrtenregistrierung)
- unternehmensspezifische Vorgaben zur regelmäßigen Durchführung des Prüflaufs zur Funktionsprüfung der PZB-Fahrzeugeinrichtung
- bauform- bzw. fahrzeugspezifische Beschreibung der Eingabe und Kontrolle der gültigen Zugdaten
- unternehmensspezifische Vorgaben zur Durchführung von Zugfahrten mit PZB-Ersatzdaten bzw. Ersatzzugdaten
- unternehmensspezifische Vorgaben zur Vorbereitung der Fahrtenregistrierung sowie zur Eingabe der weiteren Daten für die Fahrtenregistrierung (Triebfahrzeugführer-Nummer und Zug-Nummer)
- unternehmensspezifische Vorgaben zur Vorbereitung der PZB-Fahrzeugeinrichtung bei Einsatz eines nicht für den Betrieb unter LZB-Führung ausgebildeten Triebfahrzeugführers auf einem Fahrzeug mit PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung
- unternehmensspezifische Vorgaben für den Fall eines automatischen Levelwechsels bei Einsatz eines nicht für ETCS ausgebildeten Triebfahrzeugführers auf einem Fahrzeug, dessen PZB-Fahrzeugeinrichtung über ein Spezifisches Transitions-Modul (STM) in die ETCS-Fahrzeugeinrichtung eingebunden ist und im ETCS-Level NTC PZB bzw. PZB/LZB betrieben wird
- bauform- bzw. fahrzeugspezifische Vorgaben zum Ab- bzw. Ausschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung
- bauform- bzw. fahrzeugspezifische Vorgaben zum Umgang mit technischen Unregelmäßigkeiten und Störungen

Darüber hinaus enthält die Richtlinie 483.0100 die Zusätze 483.0100Z10, 483.0100Z11, 483.0100Z12, 483.0100Z13 und 483.0100Z14. Diese Zusätze enthalten unverbindliche Umsetzungsbeispiele für bauform- und ausführungsvariantspezifische Unternehmensvorgaben nach Maßgabe der Ausführungsbestimmungen der Richtlinie 483.0100.

In den Zusätzen 483.0100Z10, 483.0100Z11, 483.0100Z12, 483.0100Z13 und 483.0100Z14 werden nur diejenigen Sachverhalte behandelt, welche auch in den entfallenden bauformspezifischen Richtlinien 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 enthalten sind. Daher decken die Umsetzungsbeispiele nicht alle Ausführungsbestimmungen der Richtlinie 483.0100 ab, sondern nur eine Auswahl davon.

Zugangsberechtigte und Kunden der
DB Netz AG

DB Netz AG
Bauartverantwortung und
Instandhaltungsmanagement
Sicherungskomponenten und INA-Planung
(I.NAI 445)
Caroline-Michaelis-Straße 5-11
10115 Berlin

Herr Steffen Schöneich
steffen.schoeneich@deutschebahn.com

(030) 297 57182
(0175) 4342778

Datum

Aktualisierung der Richtlinie Nr. 483.0101 „PZB-Fahrzeugeinrichtung bedienen“ mit Inkraftsetzungsdatum 15.12.2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit dem Datum der Inkraftsetzung der Nutzungsbedingungen Netz (NBN) 2025 wird auch die netzzugangsrelevante Richtlinie Nr. 483.0101 aktualisiert.

Die in bauformspezifisch formulierter Form in den am 15.12.2024 außer Kraft tretenden PZB-Bedienrichtlinien 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 sowie die bisher schon in allgemeingültig formulierter Form in der allgemeinen PZB-Richtlinie 483.0101 enthaltenen Vorgaben und Beschreibungen zu den technischen Komponenten einer PZB-Fahrzeugeinrichtung, zur Vorbereitung der PZB-Fahrzeugeinrichtung (Herstellung der Betriebsbereitschaft) einschließlich der Eingabe von Zugdaten, zu betrieblich notwendigen Bedienhandlungen sowie zum Umgang mit technischen Unregelmäßigkeiten und Störungen werden in der aktualisierten Richtlinie 483.0101 zusammengeführt und gebündelt.

Dabei wird der Regelungsumfang der Richtlinie 483.0101 auf diejenigen Vorgaben und Beschreibungen beschränkt, welche für das anforderungsgerechte Funktionieren und Bedienen der PZB-Fahrzeugeinrichtung zwingend erforderlich sind und daher auch weiterhin direkt durch die DB Netz AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen verbindlich für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen vorgegeben werden müssen. In diesem Zusammenhang ist die Vorgabe zur Sichtprüfung bestimmter Außenkomponenten der PZB-Fahrzeugeinrichtung (Fahrzeugmagnete, Wegimpulsgeber, Verbindungsleitungen) durch den Triebfahrzeugführer im Rahmen der Vorbereitungs- oder Abschlussarbeiten ersatzlos entfallen. Alle darüber hinausgehenden Regelungssachverhalte sind zukünftig durch die

Eisenbahnverkehrsunternehmen in eigener Verantwortung nach Maßgabe der ebenfalls am 15.12.2024 in Kraft tretenden Richtlinie 483.0100 zu regeln.

Ferner wurden die die Bedienung der PZB-Fahrzeugeinrichtung betreffenden Inhalte aus den Ausnahmegenehmigungen Nr. 02 und Nr. 04 zur Richtlinienfamilie 483 in die Richtlinie 483.0101 eingearbeitet.

Mit der Aktualisierung erhält die Richtlinie 483.0101 eine neue Gliederungsstruktur:

- Neuer Abschnitt 1

Der neue Abschnitt 1 enthält detaillierte Regelungen zum Geltungsbereich. Hierbei werden nun auch die Besonderheiten von PZB-Fahrzeugeinrichtungen, welche über ein Spezifisches Transmissions-Modul (STM) in die ETCS-Fahrzeugeinrichtung eingebunden sind, sowie von PZB-Fahrzeugeinrichtungen, die im Betriebsprogramm „PZB 90 AVG“ betrieben werden, berücksichtigt.

Zudem regelt ein neuer Passus die Nichtgeltung der Richtlinie 483.0101 in Bezug auf von Eisenbahnverkehrsunternehmen im Streckennetz der S-Bahn Hamburg eingesetzte Fahrzeuge, die signalgeführt und unter Überwachung der PZB im Betriebsprogramm „PZB 90 S-Bahn Hamburg“ verkehren.

- Neuer Abschnitt 2

Der neue Abschnitt 2 enthält Definitionen von in der Richtlinie 483.0101 verwendeten Begrifflichkeiten.

- Neuer Abschnitt 3

Die Beschreibung der Aufgaben der PZB werden mit Richtlinie 301 (Signalbuch) und Richtlinie 819.1310 (Planungsgrundsätze für PZB-Streckeneinrichtungen) harmonisiert und im neuen Abschnitt 3 verortet.

- Neuer Abschnitt 4

Die allgemeinen Beschreibungen der PZB-Streckeneinrichtungen werden präzisiert und im neuen Abschnitt 4 zusammengefasst.

- Neuer Abschnitt 5

Die vormals zum Teil in der Richtlinie 483.0101 und zum Teil in den bauformspezifischen PZB-Bedienrichtlinien 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 enthaltenen Beschreibungen der technischen Komponenten einer PZB-Fahrzeugeinrichtung werden im neuen Abschnitt 5 in allgemeingültiger Form zusammengeführt.

- Neue Abschnitte 6 bis 11

Die vormals zum Teil in der Richtlinie 483.0101 und zum Teil in den bauformspezifischen PZB-Bedienrichtlinien 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 enthaltenen Beschreibungen der Überwachungsfunktionen werden in komplett überarbeiteter, allgemeingültig formulierter und neu gegliederter Form in den neuen Abschnitten 6 bis 11 zusammengefasst.

- Neuer Abschnitt 12

Die vormals zum Teil in der Richtlinie 483.0101 und zum Teil in den bauformspezifischen PZB-Bedienrichtlinien 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 enthaltenen Vorgaben zur Vorbereitung der PZB-Fahrzeugeinrichtung (Herstellung der Betriebsbereitschaft) einschließlich der Eingabe von Zugdaten werden in komplett überarbeiteter, allgemeingültig formulierter und neu gegliederter Form im neuen Abschnitt 12 zusammengefasst. Hierbei entfallen

- die Beschreibungen des Prüflaufs zur Funktionsprüfung der PZB-Fahrzeugeinrichtung,
- alle bauform- bzw. fahrzeugspezifischen Beschreibungen der Bedienabfolgen zur Eingabe und Kontrolle der gültigen Zugdaten,
- die Vorgaben zur Vorbereitung der Fahrtenregistrierung sowie zur Eingabe der weiteren Daten für die Fahrtenregistrierung (Triebfahrzeugführer-Nummer und Zug-Nummer) sowie
- die Vorgaben zur Vorbereitung der PZB-Fahrzeugeinrichtung bei Einsatz eines nicht für den Betrieb unter LZB-Führung ausgebildeten Triebfahrzeugführers auf einem Fahrzeug mit PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung.

Eine neue Bedienvorgabe zur Aktivierung des Startprogramms bei Übergang von einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt schließt die diesbezügliche Regelungslücke.

- Neuer Abschnitt 13

Die vormals zum Teil in der Richtlinie 483.0101 und zum Teil in den bauformspezifischen PZB-Bedienrichtlinien 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 enthaltenen Vorgaben zu betrieblich notwendigen Bedienhandlungen während der Fahrt werden präzisiert, neu gegliedert, mit Richtlinie 301 (Signalbuch) harmonisiert und im neuen Abschnitt 13 zusammengefasst.

Darüber hinaus schreiben neue Bedienvorgaben das Bedienen der Befehlstaste zur Vermeidung von PZB-Zwangsbremsungen zum einen bei Vorbeifahrt an einem als Prüfmagnet dienenden Gleismagnet 2000 Hz in einem Ausfahrgleis einer Fahrzeugeinsatzstelle und zum anderen während des Rangierens mit nicht abgeschalteter PZB-Fahrzeugeinrichtung bei Vorbeifahrt an einem Hauptsignal, welches Hp 0 in Verbindung mit Sh 1/Ra 12 zeigt, oder an einem Sperrsignal, welches auch Ziel für Zugfahrten ist und das Signal Sh 1 oder Ra 12 zeigt, vor.

- Neuer Abschnitt 14

Die vormals zum Teil in der Richtlinie 483.0101 und zum Teil in den bauformspezifischen PZB-Bedienrichtlinien 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 enthaltenen Vorgaben zum Ab- und Ausschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung werden präzisiert und im neuen Abschnitt 14 zusammengefasst.

Des Weiteren werden die Bedienvorgaben zum Abschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung mit dem Störschalter auch die Fälle Triebfahrzeuge in geschobenen Zügen mit Funkfernsteuerung und Rangieren mit Funkfernsteuerung berücksichtigen.

Das Abschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung mit dem Störschalter zur Durchführung von Rangierfahrten wird wie folgt neu geregelt:

- Das Abschalten ist nicht mehr Pflicht, sondern wird erlaubt.
- Zur Minimierung des infrastrukturseitigen Bedarfs an Flankenschutzweichen wird die Erlaubnis zum Abschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung mit dem Störschalter auf Rangierfahrten beschränkt, die nach Einschätzung des Triebfahrzeugführers voraussichtlich länger als 30 Minuten dauern werden.
- Für die Fälle von Rangierfahrten mit Notfalltechnik oder im Rahmen einer Bau- und Betriebsanweisung (Beta) spielt der Flankenschutzbedarf keine Rolle, weswegen diese Fälle von der Zeitvorgabe bezüglich des Abschaltens der PZB-Fahrzeugeinrichtung zur Durchführung von Rangierfahrten ausgenommen werden.
- Neuer Abschnitt 15

Die vormals zum Teil in der Richtlinie 483.0101 und zum Teil in den bauformspezifischen PZB-Bedienrichtlinien 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 enthaltenen allgemeinen Vorgaben zum Umgang mit technischen Unregelmäßigkeiten und Störungen werden präzisiert, neu gegliedert und im neuen Abschnitt 15 zusammengefasst. Hierbei entfallen alle bauform- bzw. fahrzeugspezifischen Vorgaben zur Verfahrensweise im Fall einer Dauerbeeinflussung. Außerdem kommen Definitionen für die Begriffe "technische Unregelmäßigkeit" und "Störung" neu hinzu.
- Anhang 483.0101A01

Anhang 483.0101A01 erhält ein komplett überarbeitetes, neu gegliedertes und mit Richtlinie 301 (Signalbuch) sowie den infrastrukturseitigen Planungsregelwerken (insbesondere mit Richtlinie 819.1310 [Planungsgrundsätze für PZB-Streckeneinrichtungen]) harmonisiertes Erscheinungsbild.
- Neue Anhänge 483.0101A02 und 483.0101A03

Die neuen Anhänge 483.0101A02 und 483.0101A03 enthalten betriebssituationsbezogene Beschreibungen der möglichen Varianten der optischen Führerraumanzeigen einer PZB-Fahrzeugeinrichtung in allgemeingültiger Form.
- Neuer Anhang 483.0101A04

Die vormals in den bauformspezifischen PZB-Bedienrichtlinien 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 enthaltenen Vorgaben zu anzuwendenden Einstellwerten bei Eingabe der PZB-Zugdaten (PZB-Einstelltabelle) werden im neuen Anhang 483.0101A04 in allgemeingültiger Form zusammengeführt.
- Neuer Anhang 483.0101A05

Die vormals zum Teil in der Richtlinie 483.0101 und zum Teil in den bauformspezifischen PZB-Bedienrichtlinien 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 enthaltenen fallbezogenen Vorgaben zum Umgang mit technischen Unregelmäßigkeiten und Störungen werden in neu gegliederter und allgemeingültiger Form im neuen Anhang 483.0101A05 zusammengeführt. Hierbei entfallen alle bauform- bzw. fahrzeugspezifischen sowie auf die Fahrtenregistrierung bezogenen Vorgaben zum Umgang mit technischen Unregelmäßigkeiten und Störungen.

- Neuer Anhang 483.0101A99

Der neue Anhang 483.0101A99 enthält das aktualisierte Verzeichnis der Abkürzungen, das sowohl für die Richtlinien 483.0100, 483.0101 und 483.0102 (inkl. aller Anhänge und Zusätze) als auch für die Richtlinien 483.0200, 483.0201 und 483.0202 (inkl. aller Anhänge) gelten wird.

- Neuer Zusatz 483.0101Z01

Der neue Zusatz 483.0101Z01 enthält die besonderen Bedienvorgaben für eine im Betriebsprogramm „PZB 90 AVG“ betriebene PZB-Fahrzeugeinrichtung und schließt die diesbezügliche Regelungslücke.

- Neuer Zusatz 483.0101Z02

Der neue Zusatz 483.0101Z02 enthält die sich aus dem Einsatz der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M ergebenden Abweichungen von bzw. die erforderlichen Ergänzungen zu den Vorgaben der Richtlinie 483.0101.

Zur Stellungnahme
25.05.2023-26.06.2023

Zugangsberechtigte und Kunden der
DB Netz AG

DB Netz AG
Bauartverantwortung und
Instandhaltungsmanagement
Sicherungskomponenten und INA-Planung
(I.NAI 445)
Caroline-Michaelis-Straße 5-11
10115 Berlin

Herr Steffen Schöneich
steffen.schoeneich@deutschebahn.com

(030) 297 57182
(0175) 4342778

Datum

Neuausgabe der Richtlinie Nr. 483.0102 „PZB-Fahrzeugeinrichtung im Betriebsprogramm PZB 90 S-Bahn Hamburg bedienen“ mit Inkraftsetzungsdatum 15.12.2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit dem Datum der Inkraftsetzung der Nutzungsbedingungen Netz (NBN) 2025 wird auch die netzzugangsrelevante Richtlinie Nr. 483.0102 neu ausgegeben.

Die Richtlinie 483.0102 enthält Vorgaben für das Bedienen einer im Betriebsprogramm PZB 90 S-Bahn Hamburg betriebenen PZB-Fahrzeugeinrichtung:

- Abschnitt 1

Abschnitt 1 enthält detaillierte Regelungen zum Geltungsbereich. Hierbei werden die Besonderheiten von PZB-Fahrzeugeinrichtungen, welche über ein Spezifisches Transmissions-Modul (STM) in die ETCS-Fahrzeugeinrichtung eingebunden sind, berücksichtigt.

Zudem regelt ein Passus die Nichtgeltung der Richtlinie 483.0102 in Bezug auf von Eisenbahnverkehrsunternehmen eingesetzte Fahrzeuge, die signalgeführt und unter Überwachung der PZB im Betriebsprogramm „PZB 90 Standard“ oder im Betriebsprogramm „PZB 90 AVG“ verkehren.

- Abschnitt 2

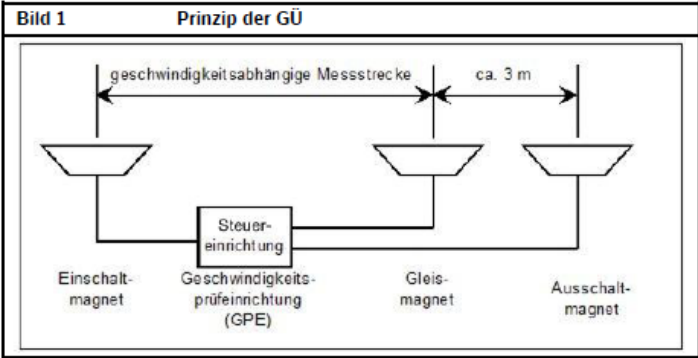
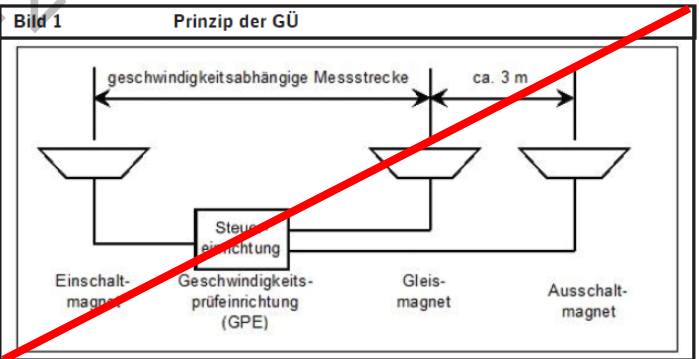
Abschnitt 2 enthält Definitionen von in der Richtlinie 483.0102 verwendeten Begrifflichkeiten.

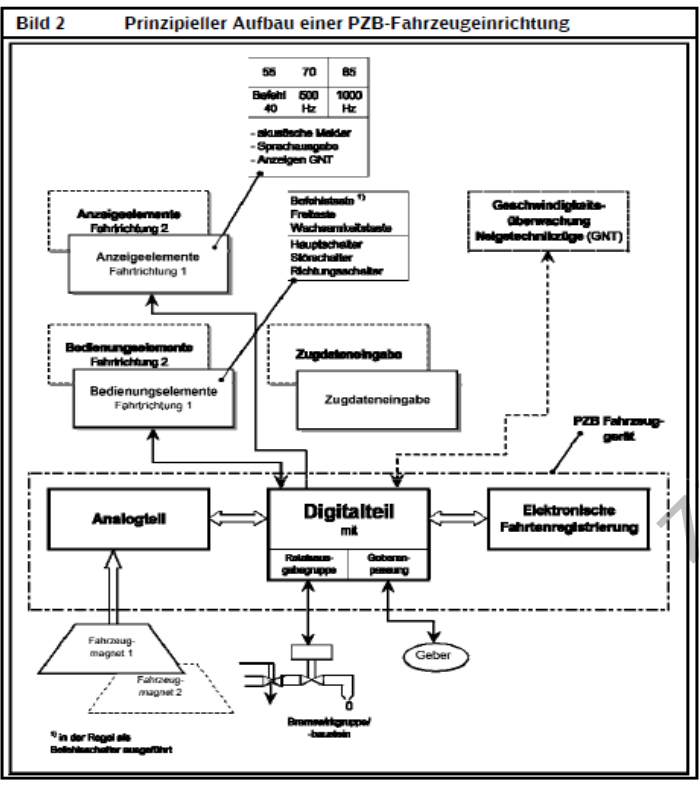
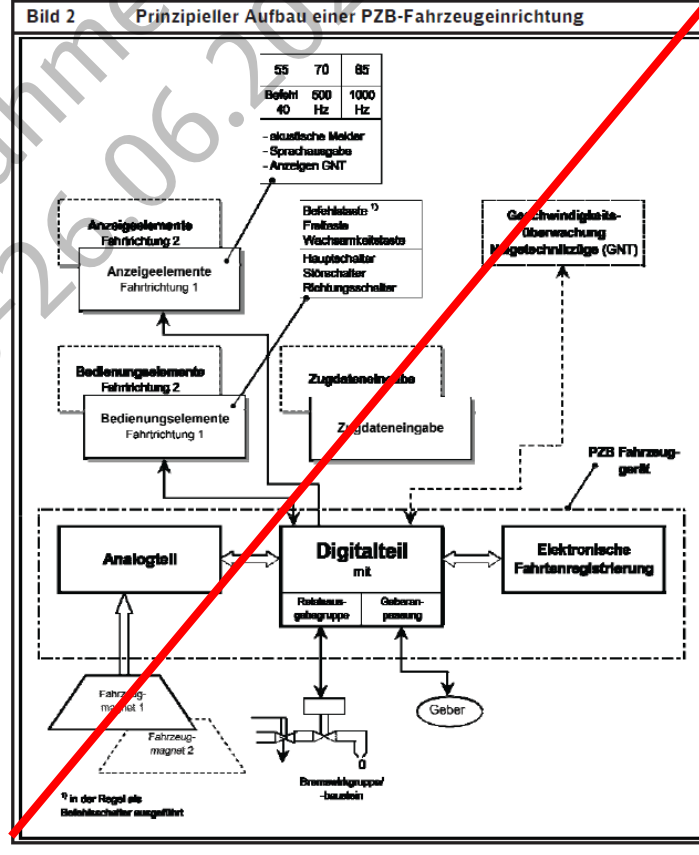
- Abschnitt 3
Abschnitt 3 enthält die mit Richtlinie 301 (Signalbuch) harmonisierte Beschreibung der Aufgaben der PZB.
- Abschnitt 4
Abschnitt 4 enthält die Beschreibungen der PZB-Streckeneinrichtungen.
- Abschnitt 5
Abschnitt 5 enthält die allgemeingültigen Beschreibungen der technischen Komponenten einer PZB-Fahrzeugeinrichtung.
- Abschnitte 6 bis 11
Die Abschnitte 6 bis 11 enthalten die allgemeingültigen Beschreibungen der Überwachungsfunktionen im Betriebsprogramm „PZB 90 S-Bahn Hamburg“.
- Abschnitt 12
Abschnitt 12 enthält die allgemeingültigen Vorgaben zur Vorbereitung der PZB-Fahrzeugeinrichtung (Herstellung der Betriebsbereitschaft).
- Abschnitt 13
Abschnitt 13 enthält die mit Richtlinie 301 (Signalbuch) harmonisierten Vorgaben zu betrieblich notwendigen Bedienhandlungen während der Fahrt.
- Abschnitt 14
Abschnitt 14 enthält Vorgaben zum Ab- und Ausschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung.
- Abschnitt 15
Abschnitt 15 enthält allgemeine Vorgaben zum Umgang mit technischen Unregelmäßigkeiten und Störungen.
- Anhang 483.0102A01
Anhang 483.0102A01 enthält mit Richtlinie 301 (Signalbuch) sowie den infrastrukturseitigen Planungsregelwerken (insbesondere mit Richtlinie 819.2000 [Ausgestaltung der Sicherungsanlagen der gleichstrombetriebenen S-Bahnen Berlin und Hamburg]) harmonisierte Beschreibungen der Einbauorte von PZB-Streckeneinrichtungen und bei welchen Signalisierungen diese wirksam sind.
- Anhang 483.0102A02
Anhang 483.0102A02 enthält betriebssituationsbezogene Beschreibungen der möglichen Varianten der optischen Führerraumanzeigen einer im Betriebsprogramm „PZB 90 S-Bahn Hamburg“ betriebenen PZB-Fahrzeugeinrichtung in allgemeingültiger Form.
- Anhang 483.0102A03
Anhang 483.0102A03 enthält fallbezogene Vorgaben zum Umgang mit technischen Unregelmäßigkeiten und Störungen.

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
1	Vorwort	Vorwort	Vorwort	Vorwort	<ul style="list-style-type: none"> Abschnitt entfallen neue Regelwerksstruktur
2	Vorwort (1)	Der Begriff Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB) bezeichnet das System zur Geschwindigkeitskontrolle und -überwachung von Zugfahrten vor Gefahrenpunkten mit Hilfe von an definierten Stellen der Strecke induktiv koppelnden Gleis- und Fahrzeugmagneten der Dreifrequenzbauart (500 Hz, 1000 Hz und 2000 Hz). Die PZB umfasst sowohl infrastruktur- als auch fahrzeugseitige Einrichtungen, die über die Gleis- und Fahrzeugmagneten zusammenwirken (PZB-Luftschnittstelle).	Vorwort (1) <u>2 (1)</u>	Der Begriff Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB) bezeichnet das System zur Geschwindigkeitskontrolle und -überwachung von Zugfahrten vor Gefahrenpunkten mit Hilfe von an definierten Stellen der Strecke induktiv koppelnden Gleis- und Fahrzeugmagneten der Dreifrequenzbauart (500 Hz, 1000 Hz und 2000 Hz). Die PZB umfasst sowohl infrastruktur- als auch fahrzeugseitige Einrichtungen, die über die Gleis- und Fahrzeugmagneten zusammenwirken (PZB-Luftschnittstelle).	redaktionelle Korrektur
3	Vorwort (2)	PZB-Bauteile können übergangsweise noch mit der alten Bezeichnung „Indusi“ beschriftet sein.	Vorwort (2)	PZB-Bauteile können übergangsweise noch mit der alten Bezeichnung „Indusi“ beschriftet sein.	Absatz ersatzlos entfallen
4	Vorwort (3)	Die bauformspezifischen Regelungen sind im Anhang 03 zu dieser Richtlinie und in den Richtlinien 483.0111, 483.0112, 483.0114 sowie 483.0201 und 483.0202 niedergelegt.	Vorwort (3)	Die bauformspezifischen Regelungen sind im Anhang 03 zu dieser Richtlinie und in den Richtlinien 483.0111, 483.0112, 483.0114 sowie 483.0201 und 483.0202 niedergelegt.	<ul style="list-style-type: none"> Absatz ersatzlos entfallen die mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen bauformspezifischen Richtlinien 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 wurden zum einen durch die allgemein für alle Bauformen der PZB-Fahrzeugeinrichtung gültige aktualisierte Ril 483.0101 sowie zum anderen durch die Zusätze 483.0100Z10, 483.0100Z11, 483.0100Z12, 483.0100Z13, 483.0100Z14 ersetzt
5	Vorwort (4)	In dieser Richtlinie wird im Zusammenhang mit Meldungen von Störungen an der PZB-Fahrzeugeinrichtung allgemein der Begriff „betriebsleitende Stellen“ verwendet. Der Begriff fasst die Leistungszentren, die den Betrieb in den jeweils zugeordneten Bereichen koordinieren, disponieren und steuern, sowohl von der DB Netz AG als auch von den EVU zusammen. Welche Stelle(n) Sie im Einzelfall konkret benachrichtigen müssen, geht zum einen aus den betrieblichen Regelwerken (insbesondere Ril 408) und zum anderen aus den intern festgelegten Meldeprozessen Ihres EVU hervor.	Vorwort (4) <u>2 (3)</u>	In dieser Richtlinie wird im Zusammenhang mit Meldungen von Störungen an der PZB-Fahrzeugeinrichtung allgemein der Begriff „betriebsleitende Stellen“ verwendet. Der Begriff fasst die <u>Die betriebsleitende Stelle ist das Leistungszentrum des Eisenbahninfrastruktur-unternehmens, die den aus dem der Betrieb in den jeweils im zugeordneten Bereichen Streckennetz koordinieren, disponieren und gesteuert wird., sowohl von der DB Netz AG als auch von den EVU zusammen. Welche Stelle(n) Sie im Einzelfall konkret benachrichtigen müssen, geht zum einen aus den betrieblichen Regelwerken (insbesondere Ril 408) und zum anderen aus den intern festgelegten Meldeprozessen Ihres EVU hervor.</u>	redaktionelle Korrektur
6	1	Geltungsbereich Dieses Regelwerk gilt für alle Fahrzeuge, die mit einer PZB- bzw. einer PZB-/LZB-Fahrzeugeinrichtung ausgerüstet sind und auf dem Streckennetz der Eisenbahnen des Bundes verkehren.	1	Geltungsbereich Allgemeines Dieses Regelwerk gilt für alle Fahrzeuge, die mit einer PZB- bzw. einer PZB-/LZB-Fahrzeugeinrichtung ausgerüstet sind und auf dem Streckennetz der Eisenbahnen des Bundes verkehren.	<ul style="list-style-type: none"> Vereinheitlichung der Regelwerksgestaltung neue Regelwerksstruktur entfallener Absatz in neuen Abs. (1) des neuen

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
					Abschn. 1 überführt (siehe Zeile Nr. 7)
7			1 (1)	Diese Richtlinie gilt für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Fahrzeuge signalgeführt und unter Überwachung der Punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB) verkehren lassen.	<ul style="list-style-type: none"> • Vereinheitlichung der Regelwerksgestaltung • sinngemäße Übernahme des entfallenen Absatzes des alten Abschn. 1 (vgl. Zeile Nr. 6)
8			1 (2)	Diese Richtlinie gilt nicht in Bezug auf von Eisenbahnverkehrsunternehmen im Streckennetz der S-Bahn Hamburg eingesetzte Fahrzeuge, die signalgeführt und unter Überwachung der PZB im Betriebsprogramm „PZB 90 S-Bahn Hamburg“ verkehren.	Abgrenzung zur neuen Richtlinie 483.0102
9			1 (3)	Diese Richtlinie enthält Vorgaben für das Bedienen einer im Betriebsprogramm „PZB 90 Standard“ betriebenen PZB-Fahrzeugeinrichtung.	Vereinheitlichung der Regelwerksgestaltung
10			1 (4)	Zielgruppe der Richtlinie sind <ul style="list-style-type: none"> - Triebfahrzeugführer, - Lehrkräfte für Triebfahrzeugführer, - Mitarbeiter von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit betrieblichen Planungs-, Leitungs- und Überwachungsaufgaben. 	Vereinheitlichung der Regelwerksgestaltung
11			1 (5)	Bei einem Fahrzeug, dessen PZB-Fahrzeugeinrichtung über ein Spezifisches Transmissions-Modul (STM) in die ETCS-Fahrzeugeinrichtung eingebunden ist und das im ETCS-Level NTC PZB bzw. Punktförmige Zugbeeinflussung/Linienförmige Zugbeeinflussung (PZB/LZB) betrieben wird, muss der Triebfahrzeugführer zusätzlich die den Betrieb im ETCS-Level NTC PZB bzw. PZB/LZB betreffenden Vorgaben der Richtlinie 483.0701 beachten. Hinweis: Bei einer Fahrzeugeinrichtung des ETCS (European Train Control System) werden die nationalen Zugbeeinflussungssysteme als National Train Control (NTC) bezeichnet.	Regelungslücke geschlossen
12			1 (6)	Bei einem zweisystemfähigen „Leichten Nahverkehrs-triebwagen“ (LNT), welcher signalgeführt und unter Überwachung der PZB im Betriebsprogramm „PZB 90 AVG“ (AVG steht für Albtal-Verkehrsgesellschaft) verkehrt, muss der Triebfahrzeugführer zusätzlich Zusatz 483.0101Z01 beachten.	Regelungslücke geschlossen
13			1 (7)	Bei einem Fahrzeug mit einer PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M, welches signalgeführt und unter Überwachung der PZB verkehrt, muss der Triebfahrzeugführer die von Richtlinie 483.0101 abweichenden Bedienvorgaben in Zusatz 483.0101Z02 beachten.	redaktionelle Korrektur
14			1 (8)	Die ergänzenden Vorgaben gemäß Richtlinie 483.0100 in den Regelwerken des Eisenbahnverkehrsunternehmens sind vorrangig zu den Vorgaben dieser Richtlinie zu beachten.	Abgrenzung zur neuen Richtlinie 483.0100 und den gemäß dieser getroffenen Vorgaben in den Regelwerken des

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
					Eisenbahnverkehrs- unternehmens
15	2	Aufgaben, Aufbau und Wirkungsweise	2	Aufgaben, Aufbau und Wirkungsweise Allgemeine Begriffsbestimmungen	<ul style="list-style-type: none"> Abschnitt umgewidmet neue Regelwerksstruktur
16	2 (1)	<p>Die PZB ist eine verdeckt arbeitende Zugbeeinflussung. Die PZB arbeitet in der Regel mit Signalen zusammen und stellt sicher, dass der Tf die mit den Signalen vermittelten Informationen in seinem Fahrverhalten richtig umsetzt.</p> <p>Die PZB soll durch Zwangsbremungen Unfälle und Gefährdungen verhindern, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> Halt zeigende Signale, Vorsignale in Stellung „Halt erwarten“ oder „Langsamfahrt erwarten“, Überwachungssignale, die einen Halt vor dem BÜ vorschreiben, Signale zur Geschwindigkeitsbeschränkung, Geschwindigkeiten, die überwacht werden, wie <ul style="list-style-type: none"> die zulässige Fz-Höchstgeschwindigkeit, die zulässige Geschwindigkeit bei erlaubter Vorbeifahrt am Halt zeigenden bzw. gestörtem Hauptsignal, <p>nicht beachtet werden.</p> <p>Die PZB kann bei Nichtbeachten der Geschwindigkeitsvorgaben bereits bei der Annäherung an ein Signal oder die im Befehl genannte Stelle eine PZB-Zwangsbremung einleiten.</p>	2-(1)3 (2)	<p>Die PZB ist eine verdeckt arbeitende Zugbeeinflussung. Die PZB arbeitet in der Regel mit Signalen zusammen und stellt sicher, dass der Tf Triebfahrzeugführer die mit den Signalen vermittelten Informationen <u>Vorgaben</u> in seinem Fahrverhalten richtig umsetzt.</p> <p>Die PZB soll durch Zwangsbremungen Unfälle und Gefährdungen verhindern, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> <u>ein</u> Halt zeigendes <u>Signale</u>, <u>ein</u> Vorsignale in Stellung, das ein Signal mit der Bedeutung „Halt erwarten“ oder „Langsamfahrt erwarten“ <u>zeigt</u>, <u>ein</u> Überwachungssignale, die einen Halt vor dem BÜ vorschreiben <u>welches das Signal BÜ 0 zeigt</u>, Signale zur Geschwindigkeitsbeschränkung <u>eine geschwindigkeitsbeschränkende Signalisierung bzw. eine Signalisierung, die eine Geschwindigkeitsbeschränkung ankündigt</u>, <u>eine überwachte</u> Geschwindigkeiten, die überwacht werden, wie <ul style="list-style-type: none"> die zulässige Fahrzeug <u>H</u> höchstgeschwindigkeit, <u>die von der PZB-Zugart abhängige Höchstgeschwindigkeit</u>, die zulässige Geschwindigkeit bei erlaubter Vorbeifahrt am Halt zeigenden bzw. gestörtem <u>m</u> Hauptsignal, <p>nicht beachtet werden <u>wird</u>.</p> <p>Die PZB kann bei Nichtbeachten der Geschwindigkeitsvorgaben bereits bei der Annäherung an ein Signal oder die im Befehl genannte Stelle <u>an das Ziel der mit besonderem Auftrag zugelassenen Zugfahrt</u> eine PZB-Zwangsbremung einleiten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> redaktionelle Korrektur Harmonisierung mit Ril 301 - Signalbuch
17	2 (2)	Die PZB besteht aus Einrichtungen an der Strecke sowie am und im Fahrzeug.	2-(2)	Die PZB besteht aus Einrichtungen an der Strecke sowie am und im Fahrzeug.	Absatz ersatzlos entfallen
18	2 (3)	Die PZB-Streckeneinrichtungen sind Gleismagnete (GM) und Geschwindigkeitsüberwachungseinrichtungen (GÜ). Einzelheiten zu den Streckeneinrichtungen enthält Anhang 01.	2-(3)4 (1)	<p>Die <u>Als</u> PZB-Streckeneinrichtungen sind <u>werden zusammenfassend</u> Gleismagnete (GM) und Geschwindigkeits- Ü <u>Überwachungseinrichtungen (GÜ)</u> <u>bezeichnet</u>.</p> <p><u>PZB-Streckeneinrichtungen sind an bestimmten Stellen der Strecke angeordnet und in bestimmten Betriebssituationen wirksam bzw. aktiv geschaltet, so dass die jeweils erforderliche Überwachungsfunktion streckenseitig über die induktive Kopplung von Gleis- und Fahrzeugmagnet in der PZB-Fahrzeugeinrichtung des führenden Fahrzeugs des Zuges aktiviert wird (streckenseitige Beeinflussung).</u></p> <p>Einzelheiten zu den Streckeneinrichtungen enthält Anhang 01. Wo und wann der Triebfahrzeugführer mit welcher streckenseitigen Beeinflussung rechnen muss, ist in Anhang 483.0101A01 beschrieben.</p>	redaktionelle Korrektur

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
19	2 (4)	<p>GM sind als 500 Hz, 1000 Hz, 2000 Hz oder 1000/2000 Hz (Doppelgleismagnet) ausgeführt. GÜ (Bild 1) bestehen aus GM (innerhalb einer GÜ auch als „Wirkmagnet“ bezeichnet), Schaltmagneten (Einschalt- und Ausschaltmagnete) und der Steuereinrichtung (Geschwindigkeitsprüfeinrichtung, kurz: GPE). Die Schaltmagnete und die GM sind außen, an der in Fahrtrichtung rechten Fahrschiene installiert.</p> <p>GM sind entweder ständig wirksam oder sie werden abhängig von der Signalstellung wirksam oder unwirksam geschaltet.</p> <p>Die GÜ löst eine Beeinflussung aus, wenn eine vorgegebene Geschwindigkeit (Prüfgeschwindigkeit) innerhalb der Messstrecke überschritten wird. GÜ können auch signalabhängig geschaltet sein.</p>  <p>Je nach Ausführung kann der Ausschaltmagnet vor dem Einschaltmagnet oder hinter dem GM liegen.</p>	<p>2-(4)4 (2)</p>	<p>GM sind als 500 Hz, 1000 Hz, 2000 Hz oder 1000/2000 Hz (Doppelgleismagnet) ausgeführt. GÜ (Bild 1) bestehen aus GM (innerhalb einer GÜ auch als „Wirkmagnet“ bezeichnet), Schaltmagneten (Einschalt- und Ausschaltmagnete) und der Steuereinrichtung (Geschwindigkeitsprüfeinrichtung, kurz: GPE). Zur streckenseitigen Beeinflussung werden die drei nach Nenn-Resonanzfrequenz unterschiedenen Gleismagnet-Arten GM 500 Hz, GM 1000 Hz und GM 2000 Hz eingesetzt.</p> <p>Ein GM 1000 Hz und ein GM 2000 Hz können physisch in einem Gehäuse vereint sein (sogenannter Doppel-Gleismagnet). Ein Doppel-Gleismagnet kann somit je nach Erfordernis entweder als GM 1000 Hz oder als GM 2000 Hz fungieren.</p> <p>Die Schaltmagnete und die GM Gleismagnete sind außen, an der Außenseite der in Fahrtrichtung des Zuges rechten Fahrschiene installiertes Gleises montiert.</p> <p>GM sind Ein Gleismagnet ist entweder ständig wirksam geschaltet oder sie werden er wird abhängig von der Signalstellungisierung entsprechend bzw. durch die Geschwindigkeits-Prüf-Einrichtung (GPE) innerhalb einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung wirksam oder unwirksam geschaltet.</p> <p>Die GÜ löst eine Beeinflussung aus, wenn eine vorgegebene Geschwindigkeit (Prüfgeschwindigkeit) innerhalb der Messstrecke überschritten wird. GÜ können auch signalabhängig geschaltet sein.</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Korrektur • entfallene, die Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung betreffenden Regelungsinhalte in den neuen Abs. (3) des neuen Abschn. 4 überführt (siehe Zeile Nr. 30)
20	2 (5)	<p>Informationen zwischen Streckeneinrichtung und Fahrzeugeinrichtung werden nur bei Fahrtrichtungsschalter-Stellung „V“ (fahrzeugbezogen auch nach „M“) übertragen.</p>	<p>2-(4)5 (10)</p>	<p>Informationen zwischen Streckeneinrichtung und Fahrzeugeinrichtung werden nur bei Fahrtrichtungsschalter-Stellung „V“ (fahrzeugbezogen auch nach „M“) übertragen.</p> <p>Je nachdem, ob das Fahrzeug nur für eine Fahrtrichtung oder beide Fahrtrichtungen als führendes Fahrzeug fungieren kann, ist es mit einer Fahrtrichtungsschaltung entweder für eine Fahrtrichtung oder für zwei Fahrtrichtungen ausgerüstet (vgl. Bild 2).</p> <p>Hinweis: Zumeist erfolgt die Schaltung der Fahrtrichtung über einen Fahrtrichtungsschalter mit den Stellungen „0“ (keine Fahrtrichtung), „V“ („Vorwärtsfahrt“), „R“ („Rückwärtsfahrt“) und ggf. „M“ (Mittelstellung).</p> <p>Durch Aktivieren einer Fahrtrichtung (bei entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen durch Verlegen des Fahrtrichtungsschalters in Stellung „V“) wird die PZB-</p>	<ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Korrektur • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • fahrzeug- oder bauformspezifische Beschreibungen der Komponenten der PZB-Fahrzeugeinrichtung liegen im alleinigen Verantwortungsbereich

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<p><u>Fahrzeugeinrichtung für diese Fahrtrichtung aktiv geschaltet und somit empfangsbereit für alle für diese Fahrtrichtung vorgesehenen streckenseitigen Beeinflussungen gemacht (vgl. Absatz (3)).</u></p> <p><u>Durch Deaktivieren einer Fahrtrichtung (bei entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen durch Verlegen des Fahrtrichtungsschalters in Stellung „0“ oder „R“) wird die PZB-Fahrzeugeinrichtung inaktiv geschaltet und kann somit für diese Fahrtrichtung keine streckenseitigen Beeinflussungen empfangen.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> des Eisenbahnverkehrsunternehmens für die fahrzeug- oder bauformspezifischen Beschreibungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens zu Komponenten der PZB-Fahrzeugeinrichtung ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 4 Abs. (3) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
21	2 (6)	<p>Der prinzipielle Aufbau einer PZB-Fahrzeugeinrichtung ist vereinfacht im Bild 2 dargestellt.</p> 	<p>2 (+) 5 (1)</p>	<p>Der prinzipielle Aufbau einer PZB-Fahrzeugeinrichtung ist vereinfacht im Bild 2 dargestellt.</p>  <p><u>Bild 2 zeigt in schematischer und allgemeiner Form den funktionalen Aufbau einer PZB-Fahrzeugeinrichtung.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> redaktionelle Korrektur Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben fahrzeug- oder bauformspezifische Beschreibungen des Aufbaus der PZB-Fahrzeugeinrichtung liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens für die fahrzeug- oder bauformspezifischen Beschreibungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens zum Aufbau der PZB-Fahrzeugeinrichtung ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 4 Abs. (1) der neuen Ril 483.0100 zu beachten

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<p>Bild 2 Funktionales Aufbauschema einer PZB-Fahrzeugeinrichtung</p>	
22	2 (7)	<p>PZB-Fahrzeugeinrichtungen bestehen grundsätzlich aus:</p> <ol style="list-style-type: none"> den Fahrzeugmagneten zur Übertragung der Informationen von der Strecke zum Fahrzeug sowie von Schaltimpulsen vom Fahrzeug zur Strecke (bei GÜ). Während einer Fahrt ist jeweils der in Fahrtrichtung rechts angeordnete Fahrzeugmagnet wirksam. dem PZB-Fahrzeuggerät zur Umsetzung der von den Streckeneinrichtungen aufgenommenen Informationen. Das PZB-Fahrzeuggerät vergleicht die PZB-Überwachungsgeschwindigkeit mit der Ist-Geschwindigkeit und überwacht die Wachsamkeit des Tf. der Bremsausgabe zur Einleitung von PZB-Zwangsbremungen sowie zur Ermittlung der Betriebsbereitschaft der PZB. den Anzeige- und Bedienelementen. Die Anzeigeelemente informieren über die Betriebs- und Überwachungszustände der PZB-Fahrzeugeinrichtung in optischer und akustischer Form. Die Bedienelemente dienen zum Quittieren von bestimmten Signalstellungen sowie zum Befreien aus technischen Restriktionen. der Zugdateneingabe. Die Zugdaten und die Tf-Nr. werden bauformabhängig entweder über einen Dateneinsteller (mit Cursortasten, Daumenradschalter oder Tastatur) oder über ein DMI eingegeben. Diese Daten werden <ul style="list-style-type: none"> zur automatischen Wahl der PZB-Zugart und 	2-(7)	<p>PZB-Fahrzeugeinrichtungen bestehen grundsätzlich aus:</p> <ol style="list-style-type: none"> den Fahrzeugmagneten zur Übertragung der Informationen von der Strecke zum Fahrzeug sowie von Schaltimpulsen vom Fahrzeug zur Strecke (bei GÜ). Während einer Fahrt ist jeweils der in Fahrtrichtung rechts angeordnete Fahrzeugmagnet wirksam. dem PZB-Fahrzeuggerät zur Umsetzung der von den Streckeneinrichtungen aufgenommenen Informationen. Das PZB-Fahrzeuggerät vergleicht die PZB-Überwachungsgeschwindigkeit mit der Ist-Geschwindigkeit und überwacht die Wachsamkeit des Tf. der Bremsausgabe zur Einleitung von PZB-Zwangsbremungen sowie zur Ermittlung der Betriebsbereitschaft der PZB. den Anzeige- und Bedienelementen. Die Anzeigeelemente informieren über die Betriebs- und Überwachungszustände der PZB-Fahrzeugeinrichtung in optischer und akustischer Form. Die Bedienelemente dienen zum Quittieren von bestimmten Signalstellungen sowie zum Befreien aus technischen Restriktionen. der Zugdateneingabe. Die Zugdaten und die Tf-Nr. werden bauformabhängig entweder über einen Dateneinsteller (mit Cursortasten, Daumenradschalter oder Tastatur) oder über ein DMI eingegeben. Diese Daten werden <ul style="list-style-type: none"> zur automatischen Wahl der PZB-Zugart und 	<ul style="list-style-type: none"> redaktionelle Korrektur entfallene Regelungsinhalte in die neuen Absätze (2), (3), (4), (5), (7), (8) und (9) des neuen Abschn. 5 überführt (siehe Zeilen Nr. 32 bis 35 und 37 bis 39)

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
		<p>- zur Registrierung der Betriebs- und Bedienvorgänge verwendet.</p> <p>f) der Wegerfassung. Die Wegerfassung liefert dem PZB-Fahrzeuggerät geschwindigkeits- und wegproportionale Signale.</p> <p>g) der Fahrtenregistrierung zum Nachweis der Betriebs- und Bedienvorgänge. Sie kann bauf ormabhängig als elektronische Fahrtenregistrierung (EFR) oder als Registriergerät mit Schreibstreifen ausgeführt sein.</p>		<p>zur Registrierung der Betriebs- und Bedienvorgänge verwendet.</p> <p>f) der Wegerfassung. Die Wegerfassung liefert dem PZB-Fahrzeuggerät geschwindigkeits- und wegproportionale Signale.</p> <p>g) der Fahrtenregistrierung zum Nachweis der Betriebs- und Bedienvorgänge. Sie kann bauf ormabhängig als elektronische Fahrtenregistrierung (EFR) oder als Registriergerät mit Schreibstreifen ausgeführt sein.</p>	
23	2 (8)	Anhang 02 enthält das Verzeichnis der für die einzelnen Bauformen von PZB-Fahrzeugeinrichtungen geltenden Regelwerke.	2 (9)	<p>Anhang 02 enthält das Verzeichnis der für die einzelnen Bauformen von PZB-Fahrzeugeinrichtungen geltenden Regelwerke.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Absatz und Anhang 02 (alt) ersatzlos entfallen • die mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen bauf ormspezifischen Richtlinien 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 zum einen durch die allgemein für alle Bauformen der PZB-Fahrzeugeinrichtung gültige aktualisierte Ril 483.0101 sowie zum anderen durch die Zusätze 483.0100Z10, 483.0100Z11, 483.0100Z12, 483.0100Z13, 483.0100Z14 ersetzt
24	2 (9)	<p>Die PZB-Fahrzeugeinrichtungen werden durch wirksame GM beeinflusst:</p> <p>a) Die 1000 Hz-Beeinflussung überprüft Ihre Wachsamkeit und startet eine zeit- und wegabhängig begrenzte kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachungsfunktion (ÜF). Das Nichtbetätigen der Wachsamkeitstaste (WT) innerhalb von 4 s bzw. bei MVB-Fahrzeugen von 2,5 s ab 1000 Hz-Beeinflussung oder eine nachfolgende Überschreitung der PZB-Überwachungsgeschwindigkeit führt zu einer PZB-Zwangsbremung.</p> <p>b) Die 500 Hz-Beeinflussung führt zu einer wegabhängig begrenzten, kontinuierlichen Geschwindigkeitsüberwachung. Das Überschreiten der PZB-Überwachungsgeschwindigkeit führt zu einer PZB-Zwangsbremung.</p> <p>c) Eine 2000 Hz-Beeinflussung führt zu einer sofortigen PZB-Zwangsbremung.</p> <p>d) Bei Überschreiten der von der PZB-Zugart abhängigen Überwachungsgeschwindigkeit oder der zulässigen Fz-</p>	2 (9)	<p>Die PZB-Fahrzeugeinrichtungen werden durch wirksame GM beeinflusst:</p> <p>a) Die 1000 Hz-Beeinflussung überprüft Ihre Wachsamkeit und startet eine zeit- und wegabhängig begrenzte kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachungsfunktion (ÜF). Das Nichtbetätigen der Wachsamkeitstaste (WT) innerhalb von 4 s bzw. bei MVB-Fahrzeugen von 2,5 s ab 1000 Hz-Beeinflussung oder eine nachfolgende Überschreitung der PZB-Überwachungsgeschwindigkeit führt zu einer PZB-Zwangsbremung.</p> <p>b) Die 500 Hz-Beeinflussung führt zu einer wegabhängig begrenzten, kontinuierlichen Geschwindigkeitsüberwachung. Das Überschreiten der PZB-Überwachungsgeschwindigkeit führt zu einer PZB-Zwangsbremung.</p> <p>c) Eine 2000 Hz-Beeinflussung führt zu einer sofortigen PZB-Zwangsbremung.</p> <p>d) Bei Überschreiten der von der PZB-Zugart abhängigen Überwachungsgeschwindigkeit oder der zulässigen Fz-</p>	Regelungsinhalte in die neuen Abschnitte 4 und 6 bis 10 überführt (siehe Zeilen Nr. 30, 44, 45, 49, 50, 57, 60, 66, 68 und 71)

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
		Höchstgeschwindigkeit wird eine PZB-Zwangsbremmung eingeleitet. e) GÜ überprüfen an besonderen Punkten der Strecke die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit. Ist die Geschwindigkeit des Zuges größer als die Prüfgeschwindigkeit, so erfolgt eine 2000 Hz- oder eine 1000 Hz-Beeinflussung. f) Es kann zur Überlagerung von ÜF kommen, wenn die bereits laufende ÜF noch nicht abgelaufen ist und eine neue ÜF durch eine weitere Beeinflussung angestoßen wird. Wirksam ist immer die ÜF mit der niedrigsten PZB-Überwachungsgeschwindigkeit.		Höchstgeschwindigkeit wird eine PZB-Zwangsbremmung eingeleitet. e) GÜ überprüfen an besonderen Punkten der Strecke die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit. Ist die Geschwindigkeit des Zuges größer als die Prüfgeschwindigkeit, so erfolgt eine 2000 Hz- oder eine 1000 Hz-Beeinflussung. f) Es kann zur Überlagerung von ÜF kommen, wenn die bereits laufende ÜF noch nicht abgelaufen ist und eine neue ÜF durch eine weitere Beeinflussung angestoßen wird. Wirksam ist immer die ÜF mit der niedrigsten PZB-Überwachungsgeschwindigkeit.	
25			2 (2)	Als PZB-Fahrzeugeinrichtung gilt eine PZB-Fahrzeugeinrichtung mit oder ohne LZB, die ggf. über ein STM in die ETCS-Fahrzeugeinrichtung eingebunden ist.	<ul style="list-style-type: none"> • notwendige Begriffsbestimmung zur Verdeutlichung des Geltungsbereiches • gewählte Formulierung ist Ergebnis einer vom Fachausschuss für Betriebsverfahren und Signalanwendungen (ABV-AfS) einberufenen unternehmensübergreifenden Arbeitsgruppe zur Abstimmung der aktualisierten Ril 483.0101
26			2 (4)	In dieser Richtlinie wird im Zusammenhang mit Meldungen von technischen Unregelmäßigkeiten und Störungen an der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Begriff „auftraggebende Stelle“ verwendet. Die auftraggebende Stelle ist diejenige Stelle des Eisenbahnverkehrsunternehmens, welche dem Triebfahrzeugführer fachliche Anweisungen und Aufträge erteilt. Dies kann z. B. eine Dispostelle, eine Einsatzstelle oder eine Leitstelle sein.	notwendige Begriffsbestimmung zur Abgrenzung von Verantwortlichkeiten
27			3	<u>Aufgaben der PZB</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Harmonisierung mit Ril 819.1310 (Planungsgrundsätze PZB) • neue Regelwerksstruktur
28			3 (1)	Die PZB hat folgende Aufgaben: - „Bremsfahrt überwachen“ - „Weiterfahren gegen Halt zeigende Signale überwachen“ - „Anfahren gegen Halt zeigende Signale überwachen“	Harmonisierung mit Ril 819.1310 (Planungsgrundsätze PZB)
29			4	<u>PZB-Streckeneinrichtungen</u>	neue Regelwerksstruktur
30			4 (3)	Eine Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung besteht aus einem Gleismagnet (GM 1000 Hz oder GM 2000 Hz; im Zusammenhang mit einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung auch als	<ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Korrektur • sinngemäße Übernahme der die Geschwindigkeits-

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<p>„Wirkmagnet“ bezeichnet), einem Gleisschaltmagnet für die Einschaltung (GSE), einem Gleisschaltmagnet für die Ausschaltung (GSA) und der GPE als zentrale Steuereinrichtung der Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung.</p> <p>Eine Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung bewirkt mittels des von ihr gesteuerten Gleismagneten eine streckenseitige Beeinflussung, wenn die vorgegebene Geschwindigkeit (Prüfgeschwindigkeit der Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung) innerhalb der Messstrecke überschritten wird.</p> <p>GSE und GSA einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung dienen als Empfänger für die induktiven Impulse des Fahrzeugmagneten. Wird ein solcher Impuls vom GSE empfangen, verarbeitet die GPE diesen als Startsignal für die Geschwindigkeitsmessung. Empfängt der GSA einen induktiven Impuls eines Fahrzeugmagneten, verarbeitet die GPE diesen als Schaltbefehl zur Grundstellung der Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung.</p> <p>GSE und GSA einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung sind wie Gleismagnete an der Außenseite der in Fahrtrichtung des Zuges rechten Fahrschiene des Gleises montiert. Je nach Montagevariante der Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung (GÜ-Montagevariante) kann der GSA entweder hinter dem Gleismagnet oder vor dem GSE angeordnet sein (Bild 1).</p> <div data-bbox="1528 1087 2190 1608" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Bild 1 Montagevarianten der Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung</p> <p>GÜ-Montagevariante 1</p> <p>GÜ-Montagevariante 2</p> </div> <p>Eine Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung ist entweder ständig aktiv geschaltet oder sie wird der Signalisierung entsprechend aktiv oder passiv geschaltet.</p>	<p>Überwachungseinrichtung betreffenden Regelungsinhalte aus dem alten Abs. (4) des alten Abschn. 2 (vgl. Zeile Nr. 19)</p> <ul style="list-style-type: none"> • sinngemäße Übernahme der Regelungsinhalte des entfallenen Abs. (9) Buchstabe e) des alten Abschn. 2 (vgl. Zeile Nr. 24) • Präzisierung
31			<u>5</u>	Aufbau der PZB-Fahrzeugeinrichtung	neue Regelwerksstruktur
32			<u>5 (2)</u>	Die PZB-Kerneinheit ist der zentrale Rechnerkern der PZB-Fahrzeugeinrichtung. Sie überwacht kontinuierlich die Fahrgeschwindigkeit des führenden Fahrzeugs und leitet eine PZB-Zwangsbremmung ein, wenn die Überwachungsgeschwindigkeit um	<ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Korrektur • sinngemäße Übernahme der Regelungsinhalte des entfallenen Abs. (7)

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<p><u>ein durch die wirksame Überwachungsfunktion bestimmtes Maß überschritten wird. Zudem verarbeitet sie streckenseitige Beeinflussungen und führt die dementsprechenden Überwachungsfunktionen aus.</u></p>	<p>Buchstabe b) des alten Abschn. 2 (vgl. Zeile Nr. 22)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • fahrzeug- oder bauformspezifische Beschreibungen der Komponenten der PZB-Fahrzeugeinrichtung liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die fahrzeug- oder bauformspezifischen Beschreibungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens zu Komponenten der PZB-Fahrzeugeinrichtung ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 4 Abs. (3) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
33			5 (3)	<p><u>Bei aktiv geschalteter PZB-Fahrzeugeinrichtung (vgl. Absatz (10)) strahlt der Fahrzeugmagnet permanent ein elektromagnetisches Wechselfeld ab, das die induktive Kopplung mit wirksam geschalteten Gleismagneten sowie die Übertragung von Schaltimpulsen zum GSE bzw. GSA einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung ermöglicht. Eine induktive Kopplung des Fahrzeug- mit einem Gleismagnet wird als streckenseitige Beeinflussung an die PZB-Kerneinheit übertragen.</u></p> <p><u>Je nachdem, ob das Fahrzeug nur für eine Fahrtrichtung oder beide Fahrtrichtungen als führendes Fahrzeug fungieren kann, ist es mit einem oder zwei Fahrzeugmagneten (jeweils ein Fahrzeugmagnet für jede Fahrtrichtung) ausgerüstet (vgl. Bild 2). Bei aktiv geschalteter PZB-Fahrzeugeinrichtung (vgl. Absatz (10)) ist immer der Fahrzeugmagnet in Fahrtrichtung rechts aktiv geschaltet.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Korrektur • sinngemäße Übernahme der Regelungsinhalte des entfallenen Abs. (7) Buchstabe a) des alten Abschn. 2 (vgl. Zeile Nr. 22) • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • fahrzeug- oder bauformspezifische Beschreibungen der Komponenten der PZB-Fahrzeugeinrichtung liegen im alleinigen

zur Stellungnahme
25.05.2023-26.06.2023

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
					Verantwortungsbereich des Eisenbahn- verkehrsunternehmens <ul style="list-style-type: none"> • für die fahrzeug- oder bauformspezifischen Beschreibungen des Eisenbahnverkehrs- unternehmens zu Komponenten der PZB- Fahrzeugeinrichtung ist die neue Ausführungsbe- stimmung in Abschn. 4 Abs. (3) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
34			5 (4)	<p style="text-align: center;">zur Stellungnahme 25.05.2023-26.06.2023</p> <p>Der Bremsengriff bildet die Schnittstelle der PZB-Fahrzeugeinrichtung zum Bremssystem des Fahrzeugs. Er dient der Einleitung von PZB-Zwangsbremungen sowie der Ermittlung der Betriebsbereitschaft der PZB.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Korrektur • sinngemäße Übernahme der Regelungsinhalte des entfallenen Abs. (7) Buchstabe c) des alten Abschn. 2 (vgl. Zeile Nr. 22) • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • fahrzeug- oder bauformspezifische Beschreibungen der Komponenten der PZB- Fahrzeugeinrichtung liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahn- verkehrsunternehmens • für die fahrzeug- oder bauformspezifischen Beschreibungen des Eisenbahnverkehrs- unternehmens zu Komponenten der PZB- Fahrzeugeinrichtung ist die neue Ausführungsbe- stimmung in Abschn. 4 Abs. (3) der neuen Ril 483.0100 zu beachten

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
35			5 (5)	<p><u>Die akustischen (je nach Bauform und Ausführungsvariante der PZB-Fahrzeugeinrichtung entweder Hupe oder Sprachausgabe sowie ggf. Schnarre im Anzeigegerät) und optischen Anzeigen im Führerraum (je nach Bauform und Ausführungsvariante der PZB-Fahrzeugeinrichtung werden diese in einer lampenbasierten Anzeigeeinrichtung oder auf einem Multi-Funktions-Display generiert) informieren über die Betriebs- und Überwachungszustände der PZB-Fahrzeugeinrichtung in hör- und sichtbarer Form.</u></p> <p><u>In welchen Fällen die PZB-Fahrzeugeinrichtung welche Führerraumanzeigen ausgibt, ist in den Anhängen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>483.0101A02 (lampenbasierte Führerraumanzeigen) und</u> - <u>483.0101A03 (Führerraumanzeigen auf dem Multi-Funktions-Display)</u> <p><u>beschrieben.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Korrektur • sinngemäße Übernahme der Regelungsinhalte des entfallenen Abs. (7) Buchstabe d) des alten Abschn. 2 (vgl. Zeile Nr. 22) • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • fahrzeug- oder bauformspezifische Beschreibungen der Führerraumanzeigen der PZB-Fahrzeugeinrichtung liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die fahrzeug- oder bauformspezifischen Beschreibungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens zu Führerraumanzeigen der PZB-Fahrzeugeinrichtung sind die neuen Ausführungsbestimmungen in Abschn. 4 Absätze (3) und (5) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
36			5 (6)	<p><u>Die PZB-Bedientasten Wachsamkeitstaste, Freitaste und Befehlstaste dienen zum Quittieren von bestimmten Signalen sowie zum Befreien aus überwachungs-technischen Restriktionen.</u></p> <p><u>Hinweis: Ferner kann durch Betätigung der Wachsamkeitstaste im Stillstand des Fahrzeugs für etwa 4 s ein Personalwechsel in der Fahrtenregistrierung gekennzeichnet werden.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Regelungslücke geschlossen • gewählte Formulierung ist Ergebnis einer vom Fachausschuss für Betriebsverfahren und Signalanwendungen (ABV-AfS) einberufenen unternehmensübergreifenden Arbeitsgruppe zur Abstimmung der aktualisierten Ril 483.0101

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
					<ul style="list-style-type: none"> • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • fahrzeug- oder bauformspezifische Beschreibungen der Komponenten der PZB-Fahrzeugeinrichtung liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die fahrzeug- oder bauformspezifischen Beschreibungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens zu Komponenten der PZB-Fahrzeugeinrichtung ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 4 Abs. (3) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
37			5 (7)	<p><u>Über die Dateneingabe-Schnittstelle werden die Zugdaten eingegeben.</u> <u>Anhand der eingegebenen Zugdaten stellt die PZB-Fahrzeugeinrichtung automatisch die passende PZB-Zugart ein.</u> <u>Außerdem können über die Dateneingabe-Schnittstelle weitere Daten für die Fahrtenregistrierung (Triebfahrzeugführer-Nummer und Zug-Nummer) eingegeben werden.</u> <u>Die Dateneingabe erfolgt je nach Bauform und Ausführungsvariante der PZB-Fahrzeugeinrichtung entweder über Dateneingabegeräte oder softwarebasiert und menügeführt über eines der Displays im Führerraum (z. B. über das Multi-Funktions-Display).</u> <u>Erfolgt die Dateneingabe über Dateneingabegerät(e), gibt es je nach Bauform und Ausführungsvariante der PZB-Fahrzeugeinrichtung entweder ein zentrales Dateneingabegerät sowohl für die Eingabe der Zugdaten als auch der weiteren Daten für die Fahrtenregistrierung (Triebfahrzeugführer-Nummer und Zug-Nummer) oder ein Dateneingabegerät nur für die Eingabe der Zugdaten und ein weiteres an der Fahrtenregistrierung nur für die Eingabe der weiteren Daten für die Fahrtenregistrierung (Triebfahrzeugführer-Nummer und Zug-Nummer).</u> <u>Die Zugdaten sowie die weiteren Daten für die Fahrtenregistrierung (Triebfahrzeugführer-Nummer und Zug-Nummer) werden für die</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Korrektur • sinngemäße Übernahme der Regelungsinhalte des entfallenen Abs. (7) Buchstabe e) des alten Abschn. 2 (vgl. Zeile Nr. 22) • gewählte Formulierung ist Ergebnis einer vom Fachausschuss für Betriebsverfahren und Signalanwendungen (ABV-AfS) einberufenen unternehmensübergreifenden Arbeitsgruppe zur Abstimmung der aktualisierten Ril 483.0101 • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				Registrierung der Betriebs- und Bedienvorgänge in der Fahrtenregistrierung verwendet.	erforderlichen Bedienvorgaben <ul style="list-style-type: none"> • Regelungen zur Bedienung der Dateneingabe-Schnittstelle der PZB-Fahrzeugeinrichtung liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu treffenden Regelungen für Bedienung der Dateneingabe-Schnittstelle der PZB-Fahrzeugeinrichtung ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 4 Abs. (7) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
38			5 (8)	Mit Hilfe der Einrichtung für die Weg- und Geschwindigkeitserfassung (je nach Bauform der PZB-Fahrzeugeinrichtung entweder ein eigener Wegimpulsgeber oder Bestandteil der Fahrzeugsteuerung) ermittelt die PZB-Kerneinheit die momentane Geschwindigkeit und die zurückgelegte Wegstrecke.	<ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Korrektur • sinngemäße Übernahme der Regelungsinhalte des entfallenen Abs. (7) Buchstabe f) des alten Abschn. 2 (vgl. Zeile Nr. 22) • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • fahrzeug- oder bauformspezifische Beschreibungen der Komponenten der PZB-Fahrzeugeinrichtung liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die fahrzeug- oder bauformspezifischen Beschreibungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens zu

zur Stellungnahme
25.05.2023-26.06.2023

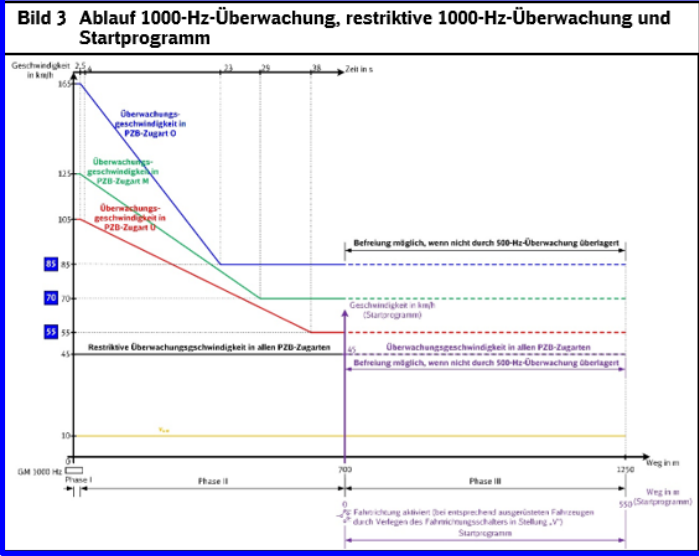
Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
					<p>Komponenten der PZB-Fahrzeugeinrichtung ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 4 Abs. (3) der neuen Ril 483.0100 zu beachten</p>
39			5 (9)	<p><u>Die Fahrtenregistrierung dient zum Nachweis der Betriebs- und Bedienvorgänge und registriert zu diesem Zweck fortlaufend ausgewählte Fahrdaten (z. B. Zugdaten, streckenseitige Beeinflussungen, Bedienhandlungen des Triebfahrzeugführers, Fahrtverlauf, Uhrzeit und Datum). Zudem speichert sie die weiteren Daten für die Fahrtenregistrierung (Triebfahrzeugführer-Nummer und Zug-Nummer) sowie die Fahrzeug-Nummer.</u></p> <p><u>Die Fahrtenregistrierung ist in der Regel ein elektronisches Aufzeichnungsgerät. Bei älteren Bauformen der PZB-Fahrzeugeinrichtung kann sie jedoch auch noch als Registriergerät mit Schreibstreifen ausgeführt sein.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Korrektur • sinngemäße Übernahme der Regelungsinhalte des entfallenen Abs. (7) Buchstabe g) des alten Abschn. 2 (vgl. Zeile Nr. 22) • gewählte Formulierung ist Ergebnis einer vom Fachausschuss für Betriebsverfahren und Signalanwendungen (ABV-AfS) einberufenen unternehmensübergreifenden Arbeitsgruppe zur Abstimmung der aktualisierten Ril 483.0101 • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • die fahrzeug- oder bauformspezifische Beschreibung der Fahrtenregistrierung der PZB-Fahrzeugeinrichtung liegt im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die fahrzeug- oder bauformspezifischen Beschreibungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens zur Fahrtenregistrierung der PZB-Fahrzeugeinrichtung ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 4 Abs. (9) der

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
40			<p>5 (11)</p>	<p>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung lässt sich mit dem PZB-Störschalter (Bezeichnung kann je nach Bauform und Ausführungsvariante der PZB-Fahrzeugeinrichtung abweichen) abschalten und somit manuell in den PZB-Störbetrieb versetzen.</p> <p>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung kann technisch nur dann mit dem PZB-Störschalter abgeschaltet werden, wenn sich der PZB-Hauptschalter gleichzeitig in der Schaltstellung „EIN“ befindet.</p>	<p>neuen Ril 483.0100 zu beachten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regelungslücke geschlossen • sinngemäße Übernahme des zweiten Spiegelstriches des Hinweises des entfallenen Abs. (1) des alten Abschn. 3 (vgl. Zeile Nr. 90) • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • fahrzeug- oder bauformspezifische Beschreibungen der Komponenten der PZB-Fahrzeugeinrichtung liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die fahrzeug- oder bauformspezifischen Beschreibungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens zu Komponenten der PZB-Fahrzeugeinrichtung ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 4 Abs. (3) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
41			<p>5 (12)</p>	<p>Die manuelle Bremsüberbrückung dient dazu, den Bremsengriff der PZB-Fahrzeugeinrichtung im Störfall unwirksam machen zu können.</p> <p>Die manuelle Bremsüberbrückung ist bei PZB-Fahrzeugeinrichtungen entweder als Luftabsperrhahn oder als Schalter zur Bremsüberbrückung ausgeführt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Regelungslücke geschlossen • gewählte Formulierung ist Ergebnis einer vom Fachausschuss für Betriebsverfahren und Signalanwendungen (ABV-AfS) einberufenen unternehmensübergreifenden Arbeitsgruppe zur

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
					<p>Abstimmung der aktualisierten Ril 483.0101</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • fahrzeug- oder bauformspezifische Beschreibungen der Komponenten der PZB-Fahrzeugeinrichtung liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die fahrzeug- oder bauformspezifischen Beschreibungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens zu Komponenten der PZB-Fahrzeugeinrichtung ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 4 Abs. (3) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
42			5 (13)	<p><u>Mit dem PZB-Hauptschalter (Bezeichnung kann je nach Bauform und Ausführungsvariante der PZB-Fahrzeugeinrichtung abweichen) lässt sich die PZB-Fahrzeugeinrichtung ein- oder ausschalten (Unterbrechung der Strom- und Spannungszufuhr).</u> <u>Bei PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtungen ist der PZB-Hauptschalter identisch mit dem LZB-Hauptschalter.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Regelungslücke geschlossen • sinngemäße Übernahme des ersten und dritten Spiegelstriches des Hinweises des entfallenen Abs. (1) des alten Abschn. 3 (vgl. Zeile Nr. 90) • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • fahrzeug- oder bauformspezifische Beschreibungen der Komponenten der PZB-Fahrzeugeinrichtung

zur Stellungnahme
25.05.2023-26.06.2023

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
					<p>liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens</p> <ul style="list-style-type: none"> für die fahrzeug- oder bauformspezifischen Beschreibungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens zu Komponenten der PZB-Fahrzeugeinrichtung ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 4 Abs. (3) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
43			<u>6</u>	Geschwindigkeitsüberwachung bei unbeeinflusster Fahrt	neue Regelwerksstruktur
44			<u>6 (1)</u>	<p>Wenn die zulässige Geschwindigkeit des führenden Fahrzeugs v_{Fz} niedriger ist als die Höchstgeschwindigkeit der eingestellten PZB-Zugart, dann ist in der PZB-Fahrzeugeinrichtung bei unbeeinflusster Fahrt eine Überwachungs-geschwindigkeit von v_{Fz} plus 5 km/h wirksam.</p> <p>Andernfalls ist bei unbeeinflusster Fahrt eine von der Höchstgeschwindigkeit der eingestellten PZB-Zugart abhängende Überwachungsgeschwindigkeit von</p> <ul style="list-style-type: none"> - 165 km/h in der oberen PZB-Zugart (PZB-Zugart O), - 125 km/h in der mittleren PZB-Zugart (PZB-Zugart M), - 105 km/h in der unteren PZB-Zugart (PZB-Zugart U) wirksam. 	Regelungsinhalte sinngemäß sowohl vom entfallenen Abs. (9) Buchstabe d) des alten Abschn. 2 (vgl. Zeile Nr. 24) als auch sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
45			<u>6 (2)</u>	<p>Bei Überschreitung der Überwachungsgeschwindigkeit gemäß Absatz (1) erfolgt eine Warnung je nach Bauform der PZB-Fahrzeugeinrichtung entweder in Form eines Intervalltons der Hupe bzw. Schnarre oder 7 s nach der Überschreitung als eine intermittierende PZB-Zwangsbremung.</p> <p>Je nach Bauform und Ausführungsvariante gibt die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine optische Führerraumanzeige gemäß Anzeigebild 5.3 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 aus.</p>	Regelungsinhalte sinngemäß sowohl vom entfallenen Abs. (9) Buchstabe d) des alten Abschn. 2 (vgl. Zeile Nr. 24) als auch sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
46			<u>6 (3)</u>	<p>Wird die Fahrgeschwindigkeit nach Einsetzen der Warnung (vgl. Absatz (2)) noch weiter erhöht, leitet die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine PZB-Zwangsbremung ein und es ertönt je nach Bauform der PZB-Fahrzeugeinrichtung entweder ein Dauerton der Hupe oder eine Sprachausgabe.</p>	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112,

Nr.	Gliederungs-punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs-punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				Je nach Bauform und Ausführungsvariante gibt die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine optische Führerraumanzeige gemäß Anzeigebild 5.4 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 aus.	483.0113 und 483.0114 übernommen
47			6 (4)	Wird die Überwachungsgeschwindigkeit nach einer Überschreitung wieder unterschritten, wird die Warnung (siehe Absatz (2)) beendet bzw. die PZB-Zwangsbremmung (siehe Absatz (3)) selbsttätig aufgehoben. Je nach Bauform und Ausführungsvariante gibt die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine optische Führerraumanzeige gemäß Anzeigebild 5.1 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 aus.	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
48			Z	1000-Hz-Überwachung und Startprogramm	neue Regelwerksstruktur
49			7 (1)	Die streckenseitige Beeinflussung durch einen GM 1000 Hz (1000-Hz-Beeinflussung) aktiviert in der PZB-Fahrzeugeinrichtung eine 1000-Hz-Überwachung. Eine 1000-Hz-Überwachung ist über eine Wegstrecke von 1250 m aktiv und von mindestens 700 m wirksam. Sie prüft zum einen die Wachsamkeit des Triebfahrzeugführers. Zum anderen ist für die Dauer ihrer Wirksamkeit auch kontinuierlich eine der eingestellten PZB-Zugart entsprechende Überwachungsgeschwindigkeit wirksam. Die Überwachungsgeschwindigkeit hängt zudem von der verstrichenen Zeit sowie der zurückgelegten Wegstrecke ab. In Bild 3 ist u. a. der PZB-Zugart-, zeit- und wegabhängige Ablauf einer 1000-Hz-Überwachung dargestellt. 	Regelungsinhalte sinngemäß sowohl vom entfallenen Abs. (9) Buchstabe a) des alten Abschn. 2 (vgl. Zeile Nr. 24) als auch sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
50			7 (2)	Nach Aktivierung einer 1000-Hz-Überwachung hat der Triebfahrzeugführer je nach Bauform der PZB-Fahrzeugeinrichtung 2,5 oder 4 s lang Zeit, seine Wachsamkeit mittels Betätigung der Wachsamkeitstaste zu bestätigen (Phase I der 1000-Hz-Überwachung).	Regelungsinhalte sinngemäß sowohl vom entfallenen Abs. (9) Buchstabe a) des alten Abschn. 2 (vgl. Zeile Nr. 24) als auch sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<p>Für die Dauer der Betätigung der Wachsamkeitstaste ertönt je nach Bauform der PZB-Fahrzeugeinrichtung entweder ein Dauerton der Hupe oder eine Sprachausgabe.</p> <p>Je nach Bauform und Ausführungsvariante gibt die PZB-Fahrzeugeinrichtung nach zeitgerechter Betätigung der Wachsamkeitstaste eine optische Führerraumanzeige gemäß Anzeigebild 7.1 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 aus.</p> <p>Hat der Triebfahrzeugführer die Wachsamkeitstaste nicht spätestens 2,5 oder 4 s nach der 1000-Hz-Beeinflussung betätigt, leitet die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine PZB-Zwangsbremung bis zum Stillstand des Zuges ein.</p> <p>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung zeigt die PZB-Zwangsbremung je nach Bauform und Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 7.2 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 akustisch und optisch an.</p>	zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
51			<u>7 (3)</u>	<p>In Phase I der 1000-Hz-Überwachung (0 bis 2,5 s nach der 1000-Hz-Beeinflussung) ist je nach eingestellter PZB-Zugart eine der folgenden Überwachungs-geschwindigkeiten wirksam (Bild 3):</p> <ul style="list-style-type: none"> - PZB-Zugart O: 165 km/h - PZB-Zugart M: 125 km/h - PZB-Zugart U: 105 km/h 	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
52			<u>7 (4)</u>	<p>In Phase II der 1000-Hz-Überwachung (mehr als 2,5 s bis 700 m nach der 1000-Hz-Beeinflussung) ist je nach eingestellter PZB-Zugart eine der folgenden Überwachungsgeschwindigkeiten wirksam (Bild 3):</p> <ul style="list-style-type: none"> - PZB-Zugart O: nach der 1000-Hz-Beeinflussung innerhalb von 23 s von 165 km/h auf 85 km/h fallend, danach konstant 85 km/h - PZB-Zugart M: nach der 1000-Hz-Beeinflussung innerhalb von 29 s von 125 km/h auf 70 km/h fallend, danach konstant 70 km/h - PZB-Zugart U: nach der 1000-Hz-Beeinflussung innerhalb von 38 s von 105 km/h auf 55 km/h fallend, danach konstant 55 km/h <p>Je nach Bauform und Ausführungsvariante gibt die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine optische Führerraumanzeige gemäß Anzeigebild 7.1 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 aus.</p>	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
53			<u>7 (5)</u>	<p>In Phase III der 1000-Hz-Überwachung (mehr als 700 m und bis 1250 m nach der 1000-Hz-Beeinflussung) ist je nach eingestellter PZB-Zugart und bei nicht erfolgter Befreiung eine der folgenden Überwachungs-geschwindigkeiten wirksam (Bild 3):</p> <ul style="list-style-type: none"> - PZB-Zugart O: 85 km/h - PZB-Zugart M: 70 km/h - PZB-Zugart U: 55 km/h 	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<u>Je nach Bauform und Ausführungsvariante gibt die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine optische Führerraumanzeige gemäß Anzeigebild 7.3 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 aus.</u>	
54			<u>7 (6)</u>	<u>Eine aktive 1000-Hz-Überwachung wird restriktiv, nachdem der Zug von einer höheren Geschwindigkeit herunterbremsend die Umschaltgeschwindigkeit (v_{um}) von 10 km/h (Bild 3) mindestens 15 s lang unterschritten hat (Halt des Zuges eingeschlossen).</u>	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
55			<u>7 (7)</u>	<u>Bei einer restriktiven 1000-Hz-Überwachung ist unabhängig von der eingestellten PZB-Zugart kontinuierlich eine Überwachungsgeschwindigkeit von 45 km/h wirksam (Bild 3). Die PZB-Fahrzeugeinrichtung zeigt die wirksame restriktive 1000-Hz-Überwachung je nach Bauform und Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 7.4 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 (in Phase II) bzw. Anzeigebild 7.5 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 (in Phase III) optisch an.</u>	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
56			<u>7 (8)</u>	<u>Nach Aktivieren einer Fahrtrichtung (bei entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen durch Verlegen des Fahrtrichtungsschalters in Stellung „V“) aktiviert die PZB-Fahrzeugeinrichtung das Startprogramm (Bild 3). Die Überwachungsfunktion Startprogramm ist über eine Wegstrecke von 550 m aktiv. Bei nicht erfolgter Befreiung ist sie dabei analog zur restriktiven 1000-Hz-Überwachung kontinuierlich mit einer Überwachungsgeschwindigkeit von 45 km/h wirksam (Bild 3). Die PZB-Fahrzeugeinrichtung zeigt die Wirksamkeit des Startprogramms ab einer Zuggeschwindigkeit von mehr als 5 km/h je nach Bauform und Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 6.1 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 optisch an.</u>	Regelungsinhalte sinngemäß sowohl vom letzten Unterabsatz des alten Abs. (4) des alten Abschn. 3 (vgl. Zeile Nr. 93) als auch sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
57			<u>7 (9)</u>	<u>Bei Überschreitung der Überwachungsgeschwindigkeit leitet die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine PZB-Zwangsbremung bis zum Stillstand des Zuges ein und es ertönt je nach Bauform der PZB-Fahrzeugeinrichtung entweder ein Dauerton der Hupe oder eine Sprachausgabe. Je nach Bauform und Ausführungsvariante gibt die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine optische Führerraumanzeige gemäß Anzeigebild 6.2 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 (Startprogramm) bzw. Anzeigebild 7.6 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 (1000-Hz-Überwachung oder restriktive 1000-Hz-Überwachung) aus.</u>	Regelungsinhalte sinngemäß sowohl vom entfallenen Abs. (9) Buchstabe a) des alten Abschn. 2 (vgl. Zeile Nr. 24) als auch sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
58			<u>7 (10)</u>	<u>Für den Triebfahrzeugführer besteht technisch die Möglichkeit, sich mittels Betätigung der Freitaste aus</u>	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<u>Je nach Bauform und Ausführungsvariante gibt die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine optische Führerraumanzeige gemäß Anzeigebild 8.1 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 aus.</u>	483.0113 und 483.0114 übernommen
62			<u>8 (3)</u>	<u>In Phase II der 500-Hz-Überwachung (mehr als 153 m und bis 250 m nach der 500-Hz-Beeinflussung) ist je nach eingestellter PZB-Zugart eine der folgenden Überwachungsgeschwindigkeiten wirksam (Bild 4):</u> <ul style="list-style-type: none"> - PZB-Zugart O: 45 km/h - PZB-Zugart M: 35 km/h - PZB-Zugart U: 25 km/h <u>Je nach Bauform und Ausführungsvariante gibt die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine optische Führerraumanzeige gemäß Anzeigebild 8.1 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 aus.</u>	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
63			<u>8 (4)</u>	<u>Eine aktive 500-Hz-Überwachung wird restriktiv, wenn der Zug die v_{um}</u> <ul style="list-style-type: none"> - <u>nach der 500-Hz-Beeinflussung innerhalb von 153 m von 30 km/h auf 10 km/h fallend in PZB-Zugart O (Bild 4) bzw.</u> - <u>10 km/h in PZB-Zugart M oder U (Bild 4)</u> <u>mindestens 15 s lang unterschritten hat (Halt des Zuges eingeschlossen).</u> <u>Eine restriktive 500-Hz-Überwachung ist in der Folge bis</u> <ul style="list-style-type: none"> - <u>200 m nach der 500-Hz-Beeinflussung aktiv und wirksam (kurze Überwachung), wenn v_{um} im Bereich von 0 bis 100 m nach der 500-Hz-Beeinflussung mindestens 15 s lang unterschritten wurde (Bild 4).</u> - <u>250 m aktiv und wirksam (lange Überwachung), wenn v_{um} im Bereich von mehr als 100 bis 250 m nach der 500-Hz-Beeinflussung mindestens 15 s lang unterschritten wurde (Bild 4).</u> <u>Bei Beendigung einer restriktiven 500-Hz-Überwachung ertönt für die Dauer von 1 s je nach Bauform und Ausführungsvariante der PZB-Fahrzeugeinrichtung entweder die Hupe oder eine Sprachausgabe.</u>	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
64			<u>8 (5)</u>	<u>In Phase I der restriktiven 500-Hz-Überwachung (bis 153 m nach der 500 Hz-Beeinflussung) ist je nach eingestellter PZB-Zugart eine der folgenden Überwachungs-geschwindigkeiten wirksam (Bild 4):</u> <ul style="list-style-type: none"> - <u>PZB-Zugart O: von 45 km/h auf 25 km/h fallend</u> - <u>PZB-Zugart M: 25 km/h</u> - <u>PZB-Zugart U: 25 km/h</u> <u>Je nach Bauform und Ausführungsvariante gibt die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine optische Führerraumanzeige gemäß Anzeigebild 8.2 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 aus.</u>	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
65			<u>8 (6)</u>	<u>In Phase II der restriktiven 500-Hz-Überwachung (bis 200 m bzw. 250 m nach der 500 Hz-Beeinflussung) ist unabhängig von der eingestellten PZB-Zugart kontinuierlich die konstante Überwachungsge-schwindigkeit von 25 km/h wirksam (Bild 4).</u>	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen

Nr.	Gliederungs-punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs-punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				Je nach Bauform und Ausführungsvariante gibt die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine optische Führerraumanzeige gemäß Anzeigebild 8.2 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 aus	Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
66			<u>8 (7)</u>	<p>Bei Überschreitung der Überwachungsgeschwindigkeit leitet die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine PZB-Zwangsbremse bis zum Stillstand des Zuges ein und es ertönt je nach Bauform und Ausführungsvariante der PZB-Fahrzeugeinrichtung entweder ein Dauerton der Hupe oder eine Sprachausgabe.</p> <p>Je nach Bauform und Ausführungsvariante gibt die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine optische Führerraumanzeige gemäß Anzeigebild 8.3 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 aus.</p>	Regelungsinhalte sinngemäß sowohl vom entfallenen Abs. (9) Buchstabe b) des alten Abschn. 2 (vgl. Zeile Nr. 24) als auch sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
67			<u>9</u>	<u>2000-Hz-Beeinflussung</u>	neue Regelwerksstruktur
68			<u>9 (1)</u>	<p>Nach einer streckenseitigen Beeinflussung durch einen GM 2000 Hz (2000-Hz-Beeinflussung) leitet die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine PZB-Zwangsbremse bis zum Stillstand des Zuges ein und es ertönt je nach Bauform und Ausführungsvariante der PZB-Fahrzeugeinrichtung entweder ein Dauerton der Hupe oder eine Sprachausgabe.</p> <p>Je nach Bauform und Ausführungsvariante gibt die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine optische Führerraumanzeige gemäß Anzeigebild 9.1 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 aus.</p>	Regelungsinhalte sinngemäß sowohl vom entfallenen Abs. (9) Buchstabe c) (vgl. Zeile Nr. 24) des alten Abschn. 2 als auch sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
69			<u>9 (2)</u>	<p>Bei Betätigung der Befehlstaste während einer 2000-Hz-Beeinflussung erfolgt keine PZB-Zwangsbremse bis zum Stillstand des Zuges. Stattdessen ist ab dem Zeitpunkt der 2000-Hz-Beeinflussung mit betätigter Befehlstaste bis zur Rücknahme der Befehlstasten-Betätigung unabhängig von der eingestellten PZB-Zugart eine Überwachungsgeschwindigkeit von 45 km/h wirksam. Für die Dauer der Betätigung der Befehlstaste gibt die PZB-Fahrzeugeinrichtung je nach Bauform und Ausführungsvariante eine optische und akustische Führerraumanzeige gemäß Anzeigebild 9.2 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 aus.</p> <p>Bei Überschreitung der Überwachungsgeschwindigkeit leitet die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine PZB-Zwangsbremse bis zum Stillstand des Zuges ein und es ertönt je nach Bauform und Ausführungsvariante der PZB-Fahrzeugeinrichtung entweder ein Dauerton der Hupe oder eine Sprachausgabe.</p> <p>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung zeigt die PZB-Zwangsbremse je nach Bauform und Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 9.3 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 optisch an.</p>	Regelungsinhalte sinngemäß sowohl vom entfallenen Abs. (10) des alten Abschn. 4 (vgl. Zeile Nr. 129) als auch sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
70			<u>10</u>	<u>Überlagerung bei gleichzeitig aktiven Überwachungsfunktionen</u>	neue Regelwerksstruktur
71			<u>10 (1)</u>	<u>Aktiviert die PZB-Fahrzeugeinrichtung infolge einer streckenseitigen Beeinflussung eine Überwachungs-funktion und sind zum selben Zeitpunkt bereits andere Überwachungsfunktionen aktiv, kommt es zur Überlagerung dieser Überwachungsfunktionen. Wirksam ist hierbei immer diejenige Überwachungsfunktion mit der niedrigsten Überwachungsgeschwindigkeit.</u>	Regelungsinhalte sinngemäß sowohl vom entfallenen Abs. (9) Buchstabe f) des alten Abschn. 2 (vgl. Zeile Nr. 24) als auch sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
72			<u>10 (2)</u>	<p><u>Wenn eine 1000-Hz-Überwachung in Phase II (Bild 3) aktiv und wirksam ist und es währenddessen zu einer 1000-Hz-Beeinflussung kommt, aktiviert die PZB-Fahrzeugeinrichtung für eine am Ort dieser 1000-Hz-Beeinflussung beginnende Wegstrecke von 1250 m eine zweite 1000-Hz-Überwachung. Die zweite 1000-Hz-Überwachung ist zunächst unwirksam.</u></p> <p><u>Nach der Aktivierung der zweiten 1000-Hz-Überwachung hat der Triebfahrzeugführer je nach Bauform der PZB-Fahrzeugeinrichtung 2,5 oder 4 s lang Zeit, seine Wachsamkeit mittels Betätigung der Wachsamkeitstaste zu bestätigen (vgl. Phase I der 1000-Hz-Überwachung in Bild 3).</u></p> <p><u>Nach zeitgerechter Betätigung der Wachsamkeitstaste unterbricht die PZB-Fahrzeugeinrichtung zur Bestätigung für 0,5 s die Ausgabe des gelben Leuchtmelders "1000 Hz". Hiernach gibt die PZB-Fahrzeugeinrichtung je nach Bauform und Ausführungsvariante eine optische Führerraumanzeige gemäß Anzeigebild 10.1 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 aus.</u></p> <p><u>Hat der Triebfahrzeugführer die Wachsamkeitstaste nicht spätestens 2,5 oder 4 s nach der 1000-Hz-Beeinflussung betätigt, leitet die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine PZB-Zwangsbremung bis zum Stillstand des Zuges ein (siehe Abschnitt 7 Absatz (2)).</u></p> <p><u>Wenn die erste 1000-Hz-Überwachung in Phase III (Bild 3) übergegangen ist, wird sie unwirksam und die zweite 1000-Hz-Überwachung je nach eingestellter PZB-Zugart mit einer der folgenden Überwachungsgeschwindigkeiten wirksam:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - PZB-Zugart O: 85 km/h - PZB-Zugart M: 70 km/h - PZB-Zugart U: 55 km/h <p><u>Die erste 1000-Hz-Überwachung bleibt noch so lange aktiv, bis eine Wegstrecke von 1250 m ab dem Ort der für ihre Aktivierung ursächlichen 1000-Hz-Beeinflussung zurückgelegt worden ist.</u></p> <p><u>Die Wirksamkeit der zweiten 1000-Hz-Überwachung zeigt die PZB-Fahrzeugeinrichtung je nach Bauform und Ausführungsvariante</u></p>	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<p><u>gemäß Anzeigebild 10.2 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 optisch an.</u> <u>Sich mittels Betätigung der Freitaste aus der wirksamen 1000-Hz-Überwachung zu befreien, ist für den Triebfahrzeugführer technisch erst dann möglich, wenn die zweite 1000-Hz-Überwachung in Phase III (Bild 3) übergegangen ist (mehr als 700 m ab der ursächlichen 1000-Hz-Beeinflussung zurückgelegt).</u></p>	
73			<p><u>10 (3)</u></p>	<p><u>Wenn eine 1000-Hz-Überwachung in Phase III (Bild 3) aktiv ist und es währenddessen zu einer 1000-Hz-Beeinflussung kommt, aktiviert die PZB-Fahrzeugeinrichtung für eine am Ort dieser 1000-Hz-Beeinflussung beginnende Wegstrecke von 1250 m eine zweite 1000-Hz-Überwachung. Die zweite 1000-Hz-Überwachung ist je nach eingestellter PZB-Zugart sofort mit einer der folgenden Überwachungs-geschwindigkeiten wirksam:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - PZB-Zugart O: 85 km/h - PZB-Zugart M: 70 km/h - PZB-Zugart U: 55 km/h <p><u>Die zweite 1000-Hz-Überwachung wird unabhängig davon wirksam, ob die erste 1000-Hz-Überwachung zum Zeitpunkt der 1000-Hz-Beeinflussung noch wirksam ist (der Triebfahrzeugführer hat sich aus der 1000-Hz-Überwachung nicht befreit) oder nicht (der Triebfahrzeugführer hat sich aus der 1000-Hz-Überwachung befreit). Wenn die erste 1000-Hz-Überwachung zum Zeitpunkt der 1000-Hz-Beeinflussung noch wirksam ist, wird sie danach unwirksam.</u></p> <p><u>Nach der Aktivierung der zweiten 1000-Hz-Überwachung hat der Triebfahrzeugführer je nach Bauform der PZB-Fahrzeugeinrichtung 2,5 oder 4 s lang Zeit, seine Wachsamkeit mittels Betätigung der Wachsamkeitstaste zu bestätigen (vgl. Phase I der 1000-Hz-Überwachung in Bild 3).</u></p> <p><u>Hat der Triebfahrzeugführer die Wachsamkeitstaste nicht spätestens 2,5 oder 4 s nach der 1000-Hz-Beeinflussung betätigt, leitet die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine PZB-Zwangsbremse bis zum Stillstand des Zuges ein (siehe Abschnitt 7 Absatz (2)).</u></p> <p><u>Die Wirksamkeit der zweiten 1000-Hz-Überwachung zeigt die PZB-Fahrzeugeinrichtung je nach Bauform und Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 10.2 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 optisch an.</u> <u>Sich mittels Betätigung der Freitaste aus der wirksamen 1000-Hz-Überwachung zu befreien, ist für den Triebfahrzeugführer technisch erst dann wieder möglich, wenn die zweite 1000-Hz-Überwachung in Phase III (Bild 3) übergegangen ist (mehr als 700 m ab der ursächlichen 1000-Hz-Beeinflussung zurückgelegt).</u></p>	<p>Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen</p>
74			<p><u>10 (4)</u></p>	<p><u>Wenn eine restriktive 1000-Hz-Überwachung in Phase II (Bild 3) aktiv und wirksam ist und es währenddessen zu einer 1000-Hz-Beeinflussung kommt, aktiviert die PZB-Fahrzeugeinrichtung für eine am Ort dieser 1000-Hz-Beeinflussung beginnende Wegstrecke von 1250 m eine unwirksame 1000-Hz-Überwachung.</u></p>	<p>Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112,</p>

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<p><u>Nach der Aktivierung der 1000-Hz-Überwachung hat der Triebfahrzeugführer je nach Bauform der PZB-Fahrzeugeinrichtung 2,5 oder 4 s lang Zeit, seine Wachsamkeit mittels Betätigung der Wachsamkeitstaste zu bestätigen (vgl. Phase I der 1000-Hz-Überwachung in Bild 3).</u></p> <p><u>Nach zeitgerechter Betätigung der Wachsamkeitstaste unterbricht die PZB-Fahrzeugeinrichtung zur Bestätigung für 0,5 s die Ausgabe des gelben Leuchtmelders "1000 Hz". Hiernach gibt die PZB-Fahrzeugeinrichtung je nach Bauform und Ausführungsvariante eine optische Führerraumanzeige gemäß Anzeigebild 10.3 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 aus.</u></p> <p><u>Hat der Triebfahrzeugführer die Wachsamkeitstaste nicht spätestens 2,5 oder 4 s nach der 1000-Hz-Beeinflussung betätigt, leitet die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine PZB-Zwangsbremung bis zum Stillstand des Zuges ein (siehe Abschnitt 7 Absatz (2)).</u></p> <p><u>Die 1000-Hz-Überwachung wird erst wirksam, nachdem Phase III der restriktiven 1000-Hz-Überwachung (Bild 3) abgeschlossen worden ist (1250 m ab der ursächlichen 1000-Hz-Beeinflussung zurückgelegt).</u></p> <p><u>Mit dem Wirksamwerden der 1000-Hz-Überwachung wird je nach eingestellter PZB-Zugart eine der folgenden Überwachungsgeschwindigkeiten wirksam:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - PZB-Zugart O: 85 km/h - PZB-Zugart M: 70 km/h - PZB-Zugart U: 55 km/h <p><u>Sich mittels Betätigung der Freitaste aus der wirksamen restriktiven 1000-Hz-Überwachung zu befreien, ist für den Triebfahrzeugführer technisch nur dann möglich, wenn die unwirksame 1000-Hz-Überwachung vor Beendigung der restriktiven 1000-Hz-Überwachung in Phase III (Bild 3) übergegangen ist (mehr als 700 m ab der ursächlichen 1000-Hz-Beeinflussung zurückgelegt).</u></p>	483.0113 und 483.0114 übernommen
75			10 (5)	<p><u>Wenn eine restriktive 1000-Hz-Überwachung in Phase III (Bild 3) aktiv und wirksam ist (der Triebfahrzeugführer hat sich aus der restriktiven 1000-Hz-Überwachung nicht befreit) und es währenddessen zu einer 1000-Hz-Beeinflussung kommt, aktiviert die PZB-Fahrzeugeinrichtung für eine am Ort dieser 1000-Hz-Beeinflussung beginnende Wegstrecke von 1250 m eine unwirksame 1000-Hz-Überwachung.</u></p> <p><u>Die 1000-Hz-Überwachung wird erst wirksam, nachdem Phase III der restriktiven 1000-Hz-Überwachung (Bild 3) abgeschlossen worden ist (1250 m ab der ursächlichen 1000-Hz-Beeinflussung zurückgelegt).</u></p> <p><u>Nach der 1000-Hz-Beeinflussung besteht für den Triebfahrzeugführer technisch keine Möglichkeit mehr, sich mittels Betätigung der Freitaste aus der restriktiven 1000-Hz-Überwachung zu befreien.</u></p> <p><u>Wenn eine restriktive 1000-Hz-Überwachung in Phase III (Bild 3) aktiv, aber nicht mehr wirksam ist (der Triebfahrzeugführer hat sich aus der restriktiven 1000-Hz-Überwachung befreit) und es währenddessen zu einer 1000-Hz-Beeinflussung kommt, aktiviert die PZB-Fahrzeugeinrichtung für eine am Ort dieser 1000-Hz-</u></p>	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<p><u>Beeinflussung beginnende Wegstrecke von 1250 m eine sofort wirksame 1000-Hz-Überwachung.</u> <u>Nach der Aktivierung der 1000-Hz-Überwachung hat der Triebfahrzeugführer in beiden Fällen je nach Bauform der PZB-Fahrzeugeinrichtung 2,5 oder 4 s lang Zeit, seine Wachsamkeit mittels Betätigung der Wachsamkeitstaste zu bestätigen (vgl. Phase I der 1000-Hz-Überwachung in Bild 3).</u> <u>Nach zeitgerechter Betätigung der Wachsamkeitstaste gibt die PZB-Fahrzeugeinrichtung je nach Bauform und Ausführungsvariante eine optische Führerraumanzeige</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>gemäß Anzeigebild 10.3 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 aus, wenn die restriktive 1000-Hz-Überwachung in Phase III (Bild 3) noch aktiv und wirksam ist.</u> - <u>gemäß Anzeigebild 10.4 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 aus, wenn die restriktive 1000-Hz-Überwachung in Phase III (Bild 3) noch aktiv, aber nicht mehr wirksam ist.</u> <p><u>Hat der Triebfahrzeugführer die Wachsamkeitstaste nicht spätestens 2,5 oder 4 s nach der 1000-Hz-Beeinflussung betätigt, leitet die PZB-Fahrzeugeinrichtung in beiden Fällen eine PZB-Zwangsbremung bis zum Stillstand des Zuges ein (siehe Abschnitt 7 Absatz (2)).</u> <u>In beiden Fällen wird mit dem Wirksamwerden der 1000-Hz-Überwachung je nach eingestellter PZB-Zugart eine der folgenden Überwachungsgeschwindigkeiten wirksam:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>PZB-Zugart O: 85 km/h</u> - <u>PZB-Zugart M: 70 km/h</u> - <u>PZB-Zugart U: 55 km/h</u> 	
76			10 (6)	<p><u>Wenn das Startprogramm (Bild 3) aktiv und wirksam ist (der Triebfahrzeugführer hat sich aus dem Startprogramm nicht befreit) und es währenddessen zu einer 1000-Hz-Beeinflussung kommt, aktiviert die PZB-Fahrzeugeinrichtung für eine am Ort dieser 1000-Hz-Beeinflussung beginnende Wegstrecke von 1250 m eine unwirksame 1000-Hz-Überwachung.</u> <u>Die 1000-Hz-Überwachung wird erst wirksam, nachdem das Startprogramm (Bild 3) abgeschlossen worden ist (550 m ab Aktivierung).</u> <u>Nach der 1000-Hz-Beeinflussung besteht für den Triebfahrzeugführer technisch keine Möglichkeit mehr, sich mittels Betätigung der Freitaste aus dem Startprogramm zu befreien.</u> <u>Wenn das Startprogramm (Bild 3) aktiv, aber nicht mehr wirksam ist (der Triebfahrzeugführer hat sich aus dem Startprogramm befreit) und es währenddessen zu einer 1000-Hz-Beeinflussung kommt, aktiviert die PZB-Fahrzeugeinrichtung für eine am Ort dieser 1000-Hz-Beeinflussung beginnende Wegstrecke von 1250 m eine sofort wirksame 1000-Hz-Überwachung.</u> <u>Nach der Aktivierung der 1000-Hz-Überwachung hat der Triebfahrzeugführer je nach Bauform der PZB-Fahrzeugeinrichtung 2,5 oder 4 s lang Zeit, seine Wachsamkeit mittels Betätigung der</u></p>	<p>Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen</p>

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<p><u>Wachsamkeitstaste zu bestätigen (vgl. Phase I der 1000-Hz-Überwachung in Bild 3).</u></p> <p><u>Nach zeitgerechter Betätigung der Wachsamkeitstaste gibt die PZB-Fahrzeugeinrichtung je nach Bauform und Ausführungsvariante eine optische Führerraumanzeige gemäß Anzeigebild 10.5 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 aus.</u></p> <p><u>Hat der Triebfahrzeugführer die Wachsamkeitstaste nicht spätestens 2,5 oder 4 s nach der 1000-Hz-Beeinflussung betätigt, leitet die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine PZB-Zwangsbremung bis zum Stillstand des Zuges ein (siehe Abschnitt 7 Absatz (2)).</u></p> <p><u>Mit dem Wirksamwerden der 1000-Hz-Überwachung wird je nach eingestellter PZB-Zugart eine der folgenden Überwachungsgeschwindigkeiten wirksam:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - PZB-Zugart O: 85 km/h - PZB-Zugart M: 70 km/h - PZB-Zugart U: 55 km/h <p><u>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung zeigt die Wirksamkeit der 1000-Hz-Überwachung je nach Bauform und Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 10.6 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 optisch an.</u></p> <p><u>Sich mittels Betätigung der Freitaste aus der wirksamen 1000-Hz-Überwachung zu befreien, ist für den Triebfahrzeugführer technisch erst möglich, wenn die 1000-Hz-Überwachung in Phase III (Bild 3) übergegangen ist (mehr als 700 m ab der ursächlichen 1000-Hz-Beeinflussung zurückgelegt).</u></p>	
77			10 (7)	<p><u>Wenn eine 1000-Hz-Überwachung in Phase II (Bild 3) aktiv und wirksam ist und es währenddessen zu einer 500-Hz-Beeinflussung kommt, aktiviert die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine wirksame 500-Hz-Überwachung (Bild 4). Die 1000-Hz-Überwachung wird unwirksam.</u></p> <p><u>Die von der 500-Hz-Überwachung überlagerte 1000-Hz-Überwachung bleibt weiterhin aktiv, bis 1250 m nach der 1000-Hz-Beeinflussung zurückgelegt worden sind.</u></p> <p><u>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung zeigt die Wirksamkeit der 500-Hz-Überwachung je nach Bauform und Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 10.7 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 optisch an.</u></p> <p><u>Sind bei Beendigung der 500-Hz-Überwachung noch keine 1250 m seit der 1000-Hz-Beeinflussung zurückgelegt worden, wird die noch aktive 1000-Hz-Überwachung wieder wirksam. Ab diesem Moment ist für die restliche Wegstrecke je nach eingestellter PZB-Zugart eine der folgenden Überwachungsgeschwindigkeiten wirksam:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - PZB-Zugart O: 85 km/h - PZB-Zugart M: 70 km/h - PZB-Zugart U: 55 km/h <p><u>Wurde die 500-Hz-Überwachung in eine restriktive 500-Hz-Überwachung umgeschaltet (vgl. Abschnitt 8 Absatz (4)) und sind bei Beendigung dieser restriktiven 500-Hz-Überwachung noch keine</u></p>	<p>Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen</p>

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<p><u>1250 m seit der 1000-Hz-Beeinflussung zurückgelegt worden, wird die noch aktive 1000-Hz-Überwachung als restriktive 1000-Hz-Überwachung wieder wirksam. In diesem Fall wird für die restliche Wegstrecke unabhängig von der eingestellten PZB-Zugart eine Überwachungsgeschwindigkeit von 45 km/h wirksam (Bild 3).</u></p> <p><u>Wenn die 1000-Hz-Überwachung zwischenzeitlich in Phase III (Bild 3) übergegangen ist, besteht für den Triebfahrzeugführer nach Beendigung der 500-Hz-Überwachung bzw. der restriktiven 500-Hz-Überwachung die technische Möglichkeit, sich mittels Betätigung der Freitaste aus der wirksamen 1000-Hz-Überwachung bzw. restriktiven 1000-Hz-Überwachung zu befreien.</u></p>	
78			<p><u>10 (8)</u></p>	<p><u>Wenn eine 1000-Hz-Überwachung in Phase III (Bild 3) aktiv und wirksam ist und es währenddessen zu einer 500-Hz-Beeinflussung kommt, aktiviert die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine wirksame 500-Hz-Überwachung (Bild 4). Die 1000-Hz-Überwachung wird unwirksam.</u></p> <p><u>Die von der 500-Hz-Überwachung überlagerte 1000-Hz-Überwachung bleibt weiterhin aktiv, bis 1250 m nach der 1000-Hz-Beeinflussung zurückgelegt worden sind.</u></p> <p><u>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung zeigt die Wirksamkeit der 500-Hz-Überwachung je nach Bauform und Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 10.7 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 optisch an.</u></p> <p><u>Sind bei Beendigung der 500-Hz-Überwachung noch keine 1250 m seit der 1000-Hz-Beeinflussung zurückgelegt worden, wird die noch aktive 1000-Hz-Überwachung wieder wirksam. Ab diesem Moment ist für die restliche Wegstrecke je nach eingestellter PZB-Zugart eine der folgenden Überwachungsgeschwindigkeiten wirksam:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - PZB-Zugart O: 85 km/h - PZB-Zugart M: 70 km/h - PZB-Zugart U: 55 km/h <p><u>Wurde die 500-Hz-Überwachung in eine restriktive 500-Hz-Überwachung umgeschaltet (vgl. Abschnitt 8 Absatz (4)) und sind bei Beendigung dieser restriktiven 500-Hz-Überwachung noch keine 1250 m seit der 1000-Hz-Beeinflussung zurückgelegt worden, wird die noch aktive 1000-Hz-Überwachung als restriktive 1000-Hz-Überwachung wieder wirksam. In diesem Fall ist für die restliche Wegstrecke unabhängig von der eingestellten PZB-Zugart eine Überwachungsgeschwindigkeit von 45 km/h wirksam (Bild 3).</u></p> <p><u>Nach Beendigung der 500-Hz-Überwachung bzw. der restriktiven 500-Hz-Überwachung besteht für den Triebfahrzeugführer die technische Möglichkeit, sich mittels Betätigung der Freitaste aus der wieder wirksam gewordenen 1000-Hz-Überwachung bzw. restriktiven 1000-Hz-Überwachung zu befreien.</u></p> <p><u>Wenn eine 1000-Hz-Überwachung in Phase III (Bild 3) aktiv, aber nicht mehr wirksam ist (der Triebfahrzeugführer hat sich aus der 1000-Hz-Überwachung befreit) und es währenddessen zu einer 500-Hz-Beeinflussung kommt, wertet die PZB-Fahrzeugeinrichtung dies als unberechtigte Befreiung und leitet sofort eine PZB-</u></p>	<p>Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen</p>

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<p>Zwangsbremung bis zum Stillstand des Zuges ein. Gleichzeitig aktiviert die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine kurze restriktive 500-Hz-Überwachung (Bild 4). Die kurze restriktive 500-Hz-Beeinflussung wird in diesem Fall erst nach dem Lösen der PZB-Zwangsbremung wirksam.</p> <p>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung zeigt die PZB-Zwangsbremung je nach Bauform und Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 10.8 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 akustisch und optisch an. Die danach wirksame kurze restriktive 500-Hz-Überwachung zeigt die PZB-Fahrzeugeinrichtung je nach Bauform und Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 10.9 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 optisch an.</p>	
79			<p><u>10 (9)</u></p>	<p>Wenn eine restriktive 1000-Hz-Überwachung in Phase II (Bild 3) aktiv und wirksam ist und es währenddessen zu einer 500-Hz-Beeinflussung kommt, aktiviert die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine wirksame kurze restriktive 500-Hz-Überwachung (Bild 4). Die restriktive 1000-Hz-Überwachung wird unwirksam.</p> <p>Die von der kurzen restriktiven 500-Hz-Überwachung überlagerte restriktive 1000-Hz-Überwachung bleibt weiterhin aktiv, bis 1250 m nach der 1000-Hz-Beeinflussung zurückgelegt worden sind.</p> <p>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung zeigt die Wirksamkeit der kurzen restriktiven 500-Hz-Überwachung je nach Bauform und Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 10.9 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 optisch an.</p> <p>Sind bei Beendigung der kurzen restriktiven 500-Hz-Überwachung noch keine 1250 m seit der 1000-Hz-Beeinflussung zurückgelegt worden, wird die noch aktive restriktive 1000-Hz-Überwachung wieder wirksam. Ab diesem Moment ist für die restliche Wegstrecke unabhängig von der eingestellten PZB-Zugart eine Überwachungsgeschwindigkeit von 45 km/h wirksam (Bild 3).</p> <p>Wenn die restriktive 1000-Hz-Überwachung zwischenzeitlich in Phase III (Bild 3) übergegangen ist, besteht für den Triebfahrzeugführer nach Beendigung der kurzen restriktiven 500-Hz-Überwachung die technische Möglichkeit, sich mittels Betätigung der Freitaste aus der wirksamen restriktiven 1000-Hz-Überwachung zu befreien.</p>	<p>Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen</p>
80			<p><u>10 (10)</u></p>	<p>Wenn eine restriktive 1000-Hz-Überwachung in Phase III (Bild 3) aktiv und wirksam ist und es währenddessen zu einer 500-Hz-Beeinflussung kommt, aktiviert die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine wirksame kurze restriktive 500-Hz-Überwachung (Bild 4). Die restriktive 1000-Hz-Überwachung wird unwirksam.</p> <p>Die von der kurzen restriktiven 500-Hz-Überwachung überlagerte restriktive 1000-Hz-Überwachung bleibt weiterhin aktiv, bis 1250 m nach der 1000-Hz-Beeinflussung zurückgelegt worden sind.</p> <p>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung zeigt die Wirksamkeit der kurzen restriktiven 500-Hz-Überwachung je nach Bauform und</p>	<p>Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen</p>

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<p><u>Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 10.9 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 optisch an.</u> <u>Sind bei Beendigung der kurzen restriktiven 500-Hz-Überwachung noch keine 1250 m seit der 1000-Hz-Beeinflussung zurückgelegt worden, wird die noch aktive restriktive 1000-Hz-Überwachung wieder wirksam. Ab diesem Moment ist für die restliche Wegstrecke unabhängig von der eingestellten PZB-Zugart eine Überwachungsgeschwindigkeit von 45 km/h wirksam (Bild 3)</u> <u>Nach Beendigung der kurzen restriktiven 500-Hz-Überwachung besteht für den Triebfahrzeugführer die technische Möglichkeit, sich mittels Betätigung der Freitaste aus der wieder wirksam gewordenen restriktiven 1000-Hz-Überwachung zu befreien.</u> <u>Wenn eine restriktive 1000-Hz-Überwachung in Phase III (Bild 3) aktiv, aber nicht mehr wirksam ist (der Triebfahrzeugführer hat sich aus der restriktiven 1000-Hz-Überwachung befreit) und es währenddessen zu einer 500-Hz-Beeinflussung kommt, wertet die PZB-Fahrzeugeinrichtung dies als unberechtigte Befreiung und leitet sofort eine PZB-Zwangsbremung bis zum Stillstand des Zuges ein. Gleichzeitig aktiviert die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine kurze restriktive 500-Hz-Überwachung (Bild 4). Die kurze restriktive 500-Hz-Beeinflussung wird in diesem Fall erst nach dem Lösen der PZB-Zwangsbremung wirksam.</u> <u>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung zeigt die PZB-Zwangsbremung je nach Bauform und Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 10.8 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 akustisch und optisch an. Die danach wirksame kurze restriktive 500-Hz-Überwachung zeigt die PZB-Fahrzeugeinrichtung je nach Bauform und Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 10.9 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 optisch an.</u></p>	
81			<u>10 (11)</u>	<p><u>Wenn das Startprogramm (Bild 3) aktiv und wirksam ist und es währenddessen zu einer 500-Hz-Beeinflussung kommt, aktiviert die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine wirksame kurze restriktive 500-Hz-Überwachung (Bild 4). Das Startprogramm wird unwirksam.</u> <u>Das von der kurzen restriktiven 500-Hz-Überwachung überlagerte Startprogramm bleibt weiterhin aktiv, bis 550 m nach dessen Aktivierung (Bild 3) zurückgelegt worden sind.</u> <u>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung zeigt die Wirksamkeit der kurzen restriktiven 500-Hz-Überwachung je nach Bauform und Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 10.9 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 optisch an.</u> <u>Sind bei Beendigung der kurzen restriktiven 500-Hz-Überwachung noch keine 550 m seit der Aktivierung des Startprogramms zurückgelegt worden, wird das noch aktive Startprogramm wieder wirksam. Ab diesem Moment ist für die restliche Wegstrecke unabhängig von der eingestellten PZB-Zugart eine Überwachungsgeschwindigkeit von 45 km/h wirksam (Bild 3)</u> <u>Nach Beendigung der kurzen restriktiven 500-Hz-Überwachung besteht für den Triebfahrzeugführer die technische Möglichkeit, sich</u></p>	<p>Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen</p>

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<p><u>mittels Betätigung der Freitaste aus dem wieder wirksam gewordenen Startprogramm zu befreien.</u> <u>Wenn das Startprogramm (Bild 3) aktiv, aber nicht mehr wirksam ist (der Triebfahrzeugführer hat sich aus dem Startprogramm befreit) und es währenddessen zu einer 500-Hz-Beeinflussung kommt, wertet die PZB-Fahrzeugeinrichtung dies als unberechtigte Befreiung und leitet sofort eine PZB-Zwangsbremung bis zum Stillstand des Zuges ein. Gleichzeitig aktiviert die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine kurze restriktive 500-Hz-Überwachung (Bild 4). Die kurze restriktive 500-Hz-Beeinflussung wird in diesem Fall erst nach Lösen der PZB-Zwangsbremung wirksam.</u> <u>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung zeigt die PZB-Zwangsbremung je nach Bauform und Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 10.8 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 akustisch und optisch an. Die danach wirksame kurze restriktive 500-Hz-Überwachung zeigt die PZB-Fahrzeugeinrichtung je nach Bauform und Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 10.9 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 optisch an.</u></p>	
82			<u>10 (12)</u>	<p><u>Eine 500-Hz-Beeinflussung während einer aktiven und wirksamen 500-Hz-Überwachung bzw. restriktiven 500-Hz-Überwachung wird durch die PZB-Fahrzeugeinrichtung nicht verarbeitet.</u></p>	<p>Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen</p>
83			<u>10 (13)</u>	<p><u>Sind ab dem Zeitpunkt einer 2000-Hz-Beeinflussung bei betätigter Befehlstaste bis zur Rücknahme der Befehlstasten-Betätigung weitere Überwachungs-funktionen aktiv, dann ist während der Dauer der Befehlstasten-Betätigung die Überwachungsfunktion mit der niedrigsten Überwachungsgeschwindigkeit wirksam.</u> <u>Für die Dauer der Betätigung der Befehlstaste gibt die PZB-Fahrzeugeinrichtung je nach Bauform und Ausführungsvariante eine optische und akustische Führerraumanzeige gemäß</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Anzeigebild 10.10 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 (überlagerte 1000-Hz-Überwachung in Phase II),</u> - <u>Anzeigebild 10.11 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 (überlagerte 1000-Hz-Überwachung in Phase III),</u> - <u>Anzeigebild 10.12 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 (überlagerte restriktive 1000-Hz-Überwachung in Phase II),</u> - <u>Anzeigebild 10.13 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 (überlagerte restriktive 1000-Hz-Überwachung in Phase III bzw. überlagertes Startprogramm),</u> - <u>Anzeigebild 10.14 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 (überlagerte 500-Hz-Überwachung) bzw.</u> - <u>Anzeigebild 10.15 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 (überlagerte restriktive 500-Hz-Überwachung)</u> 	<p>Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen</p>

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<u>aus.</u>	
84			<u>11</u>	<u>Geschwindigkeitsüberwachung im PZB-Störbetrieb</u>	neue Regelwerksstruktur
85			<u>11 (1)</u>	<p>Wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit des führenden Fahrzeugs v_{Fz} niedriger ist als die Höchstgeschwindigkeit im PZB-Störbetrieb, dann ist in der PZB-Fahrzeugeinrichtung bei unbeeinflusster Fahrt eine Überwachungsgeschwindigkeit von v_{Fz} plus 5 km/h wirksam.</p> <p>Andernfalls ist im PZB-Störbetrieb eine Überwachungsgeschwindigkeit von 55 km/h wirksam.</p> <p><u>Hinweise:</u></p> <p><u>Bei älteren Bauformen von PZB-Fahrzeugeinrichtungen bzw. noch nicht mit entsprechend aktualisierter Betriebsprogramm-Software betriebenen PZB-Fahrzeugeinrichtungen ist im PZB-Störbetrieb eine Überwachungsgeschwindigkeit von 105 km/h wirksam.</u></p> <p><u>Generell gilt, dass ein signalgeführter Zug bei nicht wirksamer PZB und somit auch im PZB-Störbetrieb höchstens 50 km/h fahren darf.</u></p>	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
86			<u>11 (2)</u>	<p><u>Bei Überschreitung der Überwachungsgeschwindigkeit gemäß Absatz (1) erfolgt eine Warnung je nach Bauform der PZB-Fahrzeugeinrichtung entweder in Form eines Intervalltons der Hupe bzw. Schnarre oder 7 s nach der Überschreitung als eine intermittierende PZB-Zwangsbremung.</u></p> <p><u>Je nach Bauform und Ausführungsvariante gibt die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine optische Führerraumanzeige gemäß Anzeigebild 11.2 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 aus.</u></p>	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
87			<u>11 (3)</u>	<p><u>Wird die Fahrgeschwindigkeit nach Einsetzen der Warnung (vgl. Absatz (2)) noch weiter erhöht, leitet die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine PZB-Zwangsbremung ein und es ertönt je nach Bauform und Ausführungsvariante der PZB-Fahrzeugeinrichtung entweder ein Dauerton der Hupe oder eine Sprachausgabe.</u></p> <p><u>Je nach Bauform und Ausführungsvariante gibt die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine optische Führerraumanzeige gemäß Anzeigebild 11.3 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 aus.</u></p>	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
88			<u>11 (4)</u>	<p><u>Wird die Überwachungsgeschwindigkeit nach einer Überschreitung wieder unterschritten, wird die Warnung (siehe Absatz (2)) beendet bzw. die PZB-Zwangsbremung (siehe Absatz (3)) selbsttätig aufgehoben.</u></p> <p><u>Je nach Bauform und Ausführungsvariante gibt die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine optische Führerraumanzeige gemäß Anzeigebild 11.1 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 aus.</u></p>	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
89	3	Vorbereitungsarbeiten	3 12	<u>Vorbereitung</u>arbeiten der PZB-Fahrzeugeinrichtung	<ul style="list-style-type: none"> neue Regelwerksstruktur gewählte Formulierung ist Ergebnis einer vom Fachausschuss für Betriebsverfahren und Signalanwendungen (ABV-AfS) einberufenen

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
					unternehmens- übergreifenden Arbeitsgruppe zur Abstimmung der aktualisierten Ril 483.0101
90	3 (1)	<p>Schalten Sie die PZB-Fahrzeugeinrichtung ein.</p> <p>a) Die PZB-Fahrzeugeinrichtung wird im Stillstand des Fahrzeuges durch Schalten des Fahrtrichtungsschalters nach „V“ (fahrzeugbezogen auch nach „M“) aktiv geschaltet, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stromversorgung vorhanden, - PZB-Hauptschalter Stellung „EIN“, - PZB-Störschalter Stellung „EIN“, - PZB-Luftabsperrrahn geöffnet. <p>- Bei LZB-Bauformen muss auch der LZB-Störschalter in Stellung „EIN“ (fahrzeugbezogen Stellung „Betrieb“) geschaltet sein.</p> <p>Hinweis:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der PZB-Hauptschalter kann auch andere Bezeichnungen haben (z. B. „Indusi“ oder „PZB“, bei der I 80*) auch „LZB“ oder „LZB-Hauptschalter“). <p>*) Der Begriff „I 80“ wird hier für die integrierte PZB-Funktionalität der LZB/PZB-Bauform verwendet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der PZB-Störschalter kann auch als „Indusi-Störschalter“ bezeichnet sein. - Bei LZB-Bauarten mit integrierten PZB-Funktionen wird die PZB mit dem LZB-Hauptschalter ein- bzw. ausgeschaltet. <p>b) Sobald der Hauptluftleitungsdruck (HLL-Druck) mehr als 3,0 bar beträgt, ist die PZB betriebsbereit.</p> <p>c) Die Betriebsbereitschaft wird durch einen leuchtenden blauen Leuchtmelder (LM) bzw. durch einen blauen LM „PZB“ auf dem DMI angezeigt. Von der Betriebsbereitschaft müssen Sie sich vor Beginn der Fahrt überzeugen.</p>	3(1)	<p>Schalten Sie die PZB-Fahrzeugeinrichtung ein.</p> <p>a) Die PZB-Fahrzeugeinrichtung wird im Stillstand des Fahrzeuges durch Schalten des Fahrtrichtungsschalters nach „V“ (fahrzeugbezogen auch nach „M“) aktiv geschaltet, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stromversorgung vorhanden; - PZB-Hauptschalter Stellung „EIN“; - PZB-Störschalter Stellung „EIN“; - PZB-Luftabsperrrahn geöffnet. <p>- Bei LZB-Bauformen muss auch der LZB-Störschalter in Stellung „EIN“ (fahrzeugbezogen Stellung „Betrieb“) geschaltet sein.</p> <p>Hinweis:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der PZB-Hauptschalter kann auch andere Bezeichnungen haben (z. B. „Indusi“ oder „PZB“, bei der I 80*) auch „LZB“ oder „LZB-Hauptschalter“). <p>*) Der Begriff „I 80“ wird hier für die integrierte PZB-Funktionalität der LZB/PZB-Bauform verwendet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der PZB-Störschalter kann auch als „Indusi-Störschalter“ bezeichnet sein. - Bei LZB-Bauarten mit integrierten PZB-Funktionen wird die PZB mit dem LZB-Hauptschalter ein- bzw. ausgeschaltet. <p>b) Sobald der Hauptluftleitungsdruck (HLL-Druck) mehr als 3,0 bar beträgt, ist die PZB betriebsbereit.</p> <p>e) Die Betriebsbereitschaft wird durch einen leuchtenden blauen Leuchtmelder (LM) bzw. durch einen blauen LM „PZB“ auf dem DMI angezeigt. Von der Betriebsbereitschaft müssen Sie sich vor Beginn der Fahrt überzeugen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Absatz entfallen • Regelungsinhalte außer den Hinweisen in die neuen Absätze (1), (4), (5), (6), (7), (8) des neuen Abschn. 12 (siehe Zeilen Nr. 95, 97, 98, 99, 100 und 101) überführt • erster und dritter Spiegelstrich der entfallenen Hinweise in den neuen Abs.(13) des neuen Abschn. 5 (siehe Zeile Nr. 42) überführt • zweiter Spiegelstrich der entfallenen Hinweise in den neuen Abs.(11) des neuen Abschn. 5 (siehe Zeile Nr. 40) überführt
91	3 (2)	<p>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung ist täglich einmal zu prüfen. Bei welchen Vorbereitungs- oder Abschlussarbeiten Sie die Funktionsprüfung durchführen müssen, ist in den Regeln für das Bedienen der Fahrzeuge vorgegeben.</p>	3(2) <u>12 (2)</u>	<p>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung ist täglich einmal zu prüfen. Bei welchen Vorbereitungs- oder Abschlussarbeiten Sie die Funktionsprüfung durchführen müssen, ist in den Regeln für das Bedienen der Fahrzeuge vorgegeben.</p> <p><u>Der Prüflauf zur Funktionsprüfung der PZB-Fahrzeugeinrichtung ist regelmäßig durchzuführen.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • weiterführende Regelungen zur Durchführung des Prüflaufs zur Funktionsprüfung der PZB-Fahrzeugeinrichtung liegen im alleinigen Verantwortungsbereich

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
					<ul style="list-style-type: none"> des Eisenbahnverkehrsunternehmens für die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu treffenden Regelungen für den Prüflauf zur Funktionsprüfung der PZB-Fahrzeugeinrichtung ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 5 Abs. (1) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
92	3 (3)	<p>Bei den rechnergestützten PZB- bzw. PZB-/LZB-Fahrzeugeinrichtungen der Bauformen I 60R, I 60 / ER 24, PZ 80R, EBI Cab 500, Trainguard Basic Indusi sowie LZB 80 / I 80, LZB 80E, LZB 80 EBICAB 2000 ist die Funktionsprüfung ausschließlich durch Ablauf des Prüfprogramms durchzuführen.</p> <p>a) Führen Sie die Prüfung nicht auf Schiebebühnen, Drehscheiben, Brücken o. ä. durch, wo sich größere Metallteile unter dem Fahrzeugmagneten befinden können. Sie ist nur im Stillstand des Fahrzeugs möglich.</p> <p>b) Beachten Sie bei der Funktionsprüfung, dass das Prüfprogramm ordnungsgemäß (s. Abschnitte „Vorbereitungsarbeiten“ in Ril 483.0111, 483.0112 und 483.0114) abläuft und die Anlage wieder in die Grundstellung zurückkehrt.</p>	3 (3)	<p>Bei den rechnergestützten PZB- bzw. PZB-/LZB-Fahrzeugeinrichtungen der Bauformen I 60R, I 60 / ER 24, PZ 80R, EBI Cab 500, Trainguard Basic Indusi sowie LZB 80 / I 80, LZB 80E, LZB 80 EBICAB 2000 ist die Funktionsprüfung ausschließlich durch Ablauf des Prüfprogramms durchzuführen:</p> <p>a) Führen Sie die Prüfung nicht auf Schiebebühnen, Drehscheiben, Brücken o. ä. durch, wo sich größere Metallteile unter dem Fahrzeugmagneten befinden können. Sie ist nur im Stillstand des Fahrzeugs möglich.</p> <p>b) Beachten Sie bei der Funktionsprüfung, dass das Prüfprogramm ordnungsgemäß (s. Abschnitte „Vorbereitungsarbeiten“ in Ril 483.0111, 483.0112 und 483.0114) abläuft und die Anlage wieder in die Grundstellung zurückkehrt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Regelungen entfallen, wegen Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben Regelungen zur Durchführung des Prüflaufs zur Funktionsprüfung der PZB-Fahrzeugeinrichtung liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens für die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu treffenden Regelungen für den Prüflauf zur Funktionsprüfung der PZB-Fahrzeugeinrichtung ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 5 Abs. (1) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
93	3 (4)	<p>Vor Beginn einer Zugfahrt müssen Sie die Zugdaten gemäß der für das Fahrzeug geltenden Einstelltabelle zur automatischen Wahl der PZB-Zugart eingeben.</p> <p>a) Bei bestimmten Fahrzeugen ist die PZB-Zugart fest eingestellt.</p> <p>b) Können die Zugdaten nicht eingegeben werden, dürfen die im PZB-Fahrzeuggerät hinterlegten PZB-Ersatzdaten verwendet werden. Sollen die PZB-Ersatzdaten aufgrund kurzer Aufenthalt-</p>	3 (4) 12 (9)	<p>Vor Beginn einer Zugfahrt müssen Sie die Zugdaten gemäß der für das Fahrzeug geltenden Einstelltabelle zur automatischen Wahl der PZB-Zugart eingeben:</p> <p>a) Bei bestimmten Fahrzeugen ist die PZB-Zugart fest eingestellt.</p> <p>b) Können die Zugdaten nicht eingegeben werden, dürfen die im PZB-Fahrzeuggerät hinterlegten PZB-Ersatzdaten verwendet werden. Sollen die PZB-Ersatzdaten aufgrund kurzer Aufenthalt-</p>	<ul style="list-style-type: none"> redaktionelle Korrektur letzter Unterabsatz der entfallenen Regelungsinhalte in den neuen Abs. (8) des neuen Abschn. 7 überführt (siehe Zeile Nr. 56)

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
		<p>/Wendezeiten genutzt werden, ist hierfür vom EVU eine betriebliche Regelung festzulegen.</p> <p>Durch Legen des Fahrtrichtungsschalters in die Stellung „V“ (fahrzeugbezogen auch nach „M“) wird das Startprogramm (restriktive 1000 Hz-ÜF) aktiviert.</p>		<p>/Wendezeiten genutzt werden, ist hierfür vom EVU eine betriebliche Regelung festzulegen.</p> <p>Durch Legen des Fahrtrichtungsschalters in die Stellung „V“ (fahrzeugbezogen auch nach „M“) wird das Startprogramm (restriktive 1000 Hz-ÜF) aktiviert.</p> <p><u>Wenn ihn die aktiv geschaltete PZB-Fahrzeugeinrichtung je nach Bauform und Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 4.1 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 dazu auffordert, muss der Triebfahrzeugführer grundsätzlich die gültigen Zugdaten an der Dateneingabe-Schnittstelle eingeben.</u></p> <p><u>Der Triebfahrzeugführer darf auf die Eingabe der gültigen Zugdaten verzichten, wenn die bevorstehenden Zugfahrten gemäß Absatz (10) mit den PZB-Ersatzdaten begonnen werden sollen.</u></p> <p><u>Lassen sich die gültigen Zugdaten aufgrund einer Fehlfunktion der Dateneingabe-Schnittstelle nicht eingeben, ist nach Abschnitt 15 zu verfahren.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • Regelungen zur Bedienung der Dateneingabe-Schnittstelle der PZB-Fahrzeugeinrichtung liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu treffenden Regelungen für Bedienung der Dateneingabe-Schnittstelle der PZB-Fahrzeugeinrichtung ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 5 Abs. (2) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
94	3 (5)	Bedienen Sie die Fahrtenregistrierung nach Tabelle 1.	3(5)	Bedienen Sie die Fahrtenregistrierung nach Tabelle 1.	<ul style="list-style-type: none"> • Regelungen entfallen, wegen Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • Regelungen zur Bedienung der Fahrtenregistrierung der PZB-Fahrzeugeinrichtung liegen im alleinigen

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen																																																																								
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Tabelle 1: Bedienung der Fahrtenregistrierung</th> </tr> <tr> <th>Tätigkeit</th> <th>EFR</th> <th>Fahrtenregistrierung mit Registrierstreifen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Registrierstreifen prüfen</td> <td></td> <td>Prüfen Sie vor dem Beschriften ob: 1. ausreichend Registrierstreifen vorhanden ist. Wechseln Sie bei Bedarf den Registrierstreifen aus. 2. die Zug-Weg-Geschwindigkeitslinie (Zsv-Linie) geschrieben wurde und ob sie Auslenkungen aufweist.</td> </tr> <tr> <td>Registrierstreifen beschriften</td> <td></td> <td>Notieren Sie auf dem Registrierstreifen, in der Regel vor jeder Zugfahrt: 1. Datum 2. Ihre Tf-Nr. bzw. Ihren Namen (bei entsprechender Regelung des EVU) 3. Zugnummer 4. Fahrzeugnummer Änderungen der Fahtaufzeichnung auf dem Registrierstreifen sind nicht zulässig.</td> </tr> <tr> <td>Daten für EFR eingeben, Dateneinsteller</td> <td>Geben Sie Ihre Tf-Nr. und die Zugnummer ein.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Nachträgliche Eingaben/ Kennzeichnung für einen Personalwechsel</td> <td>Reicht beim Personalwechsel die Zeit zur Dateneingabe vor der Fahrt nicht aus, müssen Sie dies während eines Aufenthaltes oder nach beendeter Fahrt nachholen. Um den Ort des Personalwechsels zu kennzeichnen, betätigen Sie im Stillstand des Fahrzeuges für etwa 4 s die WT.</td> <td>Reicht beim Personalwechsel die Zeit zum Beschriften des Registrierstreifens vor der Fahrt nicht aus, müssen Sie dies während eines geeigneten Aufenthaltes oder nach beendeter Fahrt nachholen. Versehen Sie Ihre Eintragungen mit einem Hinweispfeil, entgegen dem aufgezeichneten Fahrverlauf. Um den Ort des Personalwechsels zu kennzeichnen, betätigen Sie im Stillstand des Fahrzeuges für etwa 4 s die WT.</td> </tr> <tr> <th>Tätigkeit</th> <th>EFR</th> <th>Fahrtenregistrierung mit Registrierstreifen</th> </tr> <tr> <td>Außerplanmäßiger Triebfahrzeugführer</td> <td>Führen Sie als außerplanmäßiger Tf (z. B. zum Zwecke der Ausbildung) das Fahrzeug, müssen Sie die erforderlichen Daten für die EFR eingeben, bzw. den Registrierstreifen beschriften. Reicht die Zeit dazu nicht aus, müssen Sie dem planmäßigen Tf einen formlosen schriftlichen Vermerk mit den erforderlichen Angaben (Name/Vorname, Einsatzstelle, Datum, Zugnummer, Streckenabschnitt, auf dem Sie das Fahrzeug führen) übergeben.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Uhrzeit korrigieren</td> <td>Überprüfen Sie bei der PZ 80R mit DSE 8 die Uhrzeit im Registriergerät und korrigieren Sie diese erforderlichenfalls (Zulässige Toleranz +/- 2 min)</td> <td>Überprüfen Sie bei der PZ 80R mit GMR die Uhrzeit im Registriergerät und korrigieren Sie diese erforderlichenfalls (Zulässige Toleranz +/- 2 min)</td> </tr> <tr> <td>Registrierstreifen wechseln</td> <td></td> <td>Wechseln Sie, falls erforderlich, den Registrierstreifen aus. Tragen Sie auf dem entnommenen Registrierstreifen außen die Fahrzeugnummer, das Entnahmedatum und die Einsatzstelle des Fahrzeuges ein und legen Sie ihn in den in der Regel vorhandenen Behälter für Registrierstreifen auf dem Fahrzeug ab. Ansonsten geben Sie den Registrierstreifen nach Beendigung Ihrer Zugfahrt bei Ihrer Einsatzstelle ab.</td> </tr> <tr> <td>Füllgrad 100% bei EFR</td> <td>Ist abzuwarten, dass der Füllgrad des Datenspeichers während der Fahrt 100 % erreicht oder diese bereits überschritten sind, dürfen Sie die Fahrt trotzdem durchführen. Alte Daten werden jedoch überschrieben. Verständigen Sie die betriebsleitende Stelle Ihres EVU. Die betriebsleitende Stelle des EVU veranlasst das Auslesen der Daten nach dem EVU-internen Regelwerk.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sonderregelungen bei kurzen Wendezeiten</td> <td>Bei sehr kurzen Wendezeiten (wie z. B. S-Bahn) können für die Eingabe der Zug- und der Tf-Nr. Sonderregelungen getroffen werden.</td> <td>Bei sehr kurzen Wendezeiten (wie z. B. S-Bahn) können für die Behandlung der Registrierstreifen Sonderregelungen getroffen werden.</td> </tr> </tbody> </table>	Tabelle 1: Bedienung der Fahrtenregistrierung			Tätigkeit	EFR	Fahrtenregistrierung mit Registrierstreifen	Registrierstreifen prüfen		Prüfen Sie vor dem Beschriften ob: 1. ausreichend Registrierstreifen vorhanden ist. Wechseln Sie bei Bedarf den Registrierstreifen aus. 2. die Zug-Weg-Geschwindigkeitslinie (Zsv-Linie) geschrieben wurde und ob sie Auslenkungen aufweist.	Registrierstreifen beschriften		Notieren Sie auf dem Registrierstreifen, in der Regel vor jeder Zugfahrt: 1. Datum 2. Ihre Tf-Nr. bzw. Ihren Namen (bei entsprechender Regelung des EVU) 3. Zugnummer 4. Fahrzeugnummer Änderungen der Fahtaufzeichnung auf dem Registrierstreifen sind nicht zulässig.	Daten für EFR eingeben, Dateneinsteller	Geben Sie Ihre Tf-Nr. und die Zugnummer ein.		Nachträgliche Eingaben/ Kennzeichnung für einen Personalwechsel	Reicht beim Personalwechsel die Zeit zur Dateneingabe vor der Fahrt nicht aus, müssen Sie dies während eines Aufenthaltes oder nach beendeter Fahrt nachholen. Um den Ort des Personalwechsels zu kennzeichnen, betätigen Sie im Stillstand des Fahrzeuges für etwa 4 s die WT.	Reicht beim Personalwechsel die Zeit zum Beschriften des Registrierstreifens vor der Fahrt nicht aus, müssen Sie dies während eines geeigneten Aufenthaltes oder nach beendeter Fahrt nachholen. Versehen Sie Ihre Eintragungen mit einem Hinweispfeil, entgegen dem aufgezeichneten Fahrverlauf. Um den Ort des Personalwechsels zu kennzeichnen, betätigen Sie im Stillstand des Fahrzeuges für etwa 4 s die WT.	Tätigkeit	EFR	Fahrtenregistrierung mit Registrierstreifen	Außerplanmäßiger Triebfahrzeugführer	Führen Sie als außerplanmäßiger Tf (z. B. zum Zwecke der Ausbildung) das Fahrzeug, müssen Sie die erforderlichen Daten für die EFR eingeben, bzw. den Registrierstreifen beschriften. Reicht die Zeit dazu nicht aus, müssen Sie dem planmäßigen Tf einen formlosen schriftlichen Vermerk mit den erforderlichen Angaben (Name/Vorname, Einsatzstelle, Datum, Zugnummer, Streckenabschnitt, auf dem Sie das Fahrzeug führen) übergeben.		Uhrzeit korrigieren	Überprüfen Sie bei der PZ 80R mit DSE 8 die Uhrzeit im Registriergerät und korrigieren Sie diese erforderlichenfalls (Zulässige Toleranz +/- 2 min)	Überprüfen Sie bei der PZ 80R mit GMR die Uhrzeit im Registriergerät und korrigieren Sie diese erforderlichenfalls (Zulässige Toleranz +/- 2 min)	Registrierstreifen wechseln		Wechseln Sie, falls erforderlich, den Registrierstreifen aus. Tragen Sie auf dem entnommenen Registrierstreifen außen die Fahrzeugnummer, das Entnahmedatum und die Einsatzstelle des Fahrzeuges ein und legen Sie ihn in den in der Regel vorhandenen Behälter für Registrierstreifen auf dem Fahrzeug ab. Ansonsten geben Sie den Registrierstreifen nach Beendigung Ihrer Zugfahrt bei Ihrer Einsatzstelle ab.	Füllgrad 100% bei EFR	Ist abzuwarten, dass der Füllgrad des Datenspeichers während der Fahrt 100 % erreicht oder diese bereits überschritten sind, dürfen Sie die Fahrt trotzdem durchführen. Alte Daten werden jedoch überschrieben. Verständigen Sie die betriebsleitende Stelle Ihres EVU. Die betriebsleitende Stelle des EVU veranlasst das Auslesen der Daten nach dem EVU-internen Regelwerk.		Sonderregelungen bei kurzen Wendezeiten	Bei sehr kurzen Wendezeiten (wie z. B. S-Bahn) können für die Eingabe der Zug- und der Tf-Nr. Sonderregelungen getroffen werden.	Bei sehr kurzen Wendezeiten (wie z. B. S-Bahn) können für die Behandlung der Registrierstreifen Sonderregelungen getroffen werden.		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Tabelle 1: Bedienung der Fahrtenregistrierung</th> </tr> <tr> <th>Tätigkeit</th> <th>EFR</th> <th>Fahrtenregistrierung mit Registrierstreifen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Registrierstreifen prüfen</td> <td></td> <td>Prüfen Sie vor dem Beschriften ob: 1. ausreichend Registrierstreifen vorhanden ist. Wechseln Sie bei Bedarf den Registrierstreifen aus. 2. die Zug-Weg-Geschwindigkeitslinie (Zsv-Linie) geschrieben wurde und ob sie Auslenkungen aufweist.</td> </tr> <tr> <td>Registrierstreifen beschriften</td> <td></td> <td>Notieren Sie auf dem Registrierstreifen, in der Regel vor jeder Zugfahrt: 1. Datum 2. Ihre Tf-Nr. bzw. Ihren Namen (bei entsprechender Regelung des EVU) 3. Zugnummer 4. Fahrzeugnummer Änderungen der Fahtaufzeichnung auf dem Registrierstreifen sind nicht zulässig.</td> </tr> <tr> <td>Daten für EFR eingeben, Dateneinsteller</td> <td>Geben Sie Ihre Tf-Nr. und die Zugnummer ein.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Nachträgliche Eingaben/ Kennzeichnung für einen Personalwechsel</td> <td>Reicht beim Personalwechsel die Zeit zur Dateneingabe vor der Fahrt nicht aus, müssen Sie dies während eines Aufenthaltes oder nach beendeter Fahrt nachholen. Um den Ort des Personalwechsels zu kennzeichnen, betätigen Sie im Stillstand des Fahrzeuges für etwa 4 s die WT.</td> <td>Reicht beim Personalwechsel die Zeit zum Beschriften des Registrierstreifens vor der Fahrt nicht aus, müssen Sie dies während eines geeigneten Aufenthaltes oder nach beendeter Fahrt nachholen. Versehen Sie Ihre Eintragungen mit einem Hinweispfeil, entgegen dem aufgezeichneten Fahrverlauf. Um den Ort des Personalwechsels zu kennzeichnen, betätigen Sie im Stillstand des Fahrzeuges für etwa 4 s die WT.</td> </tr> <tr> <th>Tätigkeit</th> <th>EFR</th> <th>Fahrtenregistrierung mit Registrierstreifen</th> </tr> <tr> <td>Außerplanmäßiger Triebfahrzeugführer</td> <td>Führen Sie als außerplanmäßiger Tf (z. B. zum Zwecke der Ausbildung) das Fahrzeug, müssen Sie die erforderlichen Daten für die EFR eingeben, bzw. den Registrierstreifen beschriften. Reicht die Zeit dazu nicht aus, müssen Sie dem planmäßigen Tf einen formlosen schriftlichen Vermerk mit den erforderlichen Angaben (Name/Vorname, Einsatzstelle, Datum, Zugnummer, Streckenabschnitt, auf dem Sie das Fahrzeug führen) übergeben.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Uhrzeit korrigieren</td> <td>Überprüfen Sie bei der PZ 80R mit DSE 8 die Uhrzeit im Registriergerät und korrigieren Sie diese erforderlichenfalls (Zulässige Toleranz +/- 2 min)</td> <td>Überprüfen Sie bei der PZ 80R mit GMR die Uhrzeit im Registriergerät und korrigieren Sie diese erforderlichenfalls (Zulässige Toleranz +/- 2 min)</td> </tr> <tr> <td>Registrierstreifen wechseln</td> <td></td> <td>Wechseln Sie, falls erforderlich, den Registrierstreifen aus. Tragen Sie auf dem entnommenen Registrierstreifen außen die Fahrzeugnummer, das Entnahmedatum und die Einsatzstelle des Fahrzeuges ein und legen Sie ihn in den in der Regel vorhandenen Behälter für Registrierstreifen auf dem Fahrzeug ab. Ansonsten geben Sie den Registrierstreifen nach Beendigung Ihrer Zugfahrt bei Ihrer Einsatzstelle ab.</td> </tr> <tr> <td>Füllgrad 100% bei EFR</td> <td>Ist abzuwarten, dass der Füllgrad des Datenspeichers während der Fahrt 100 % erreicht oder diese bereits überschritten sind, dürfen Sie die Fahrt trotzdem durchführen. Alte Daten werden jedoch überschrieben. Verständigen Sie die betriebsleitende Stelle Ihres EVU. Die betriebsleitende Stelle des EVU veranlasst das Auslesen der Daten nach dem EVU-internen Regelwerk.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sonderregelungen bei kurzen Wendezeiten</td> <td>Bei sehr kurzen Wendezeiten (wie z. B. S-Bahn) können für die Eingabe der Zug- und der Tf-Nr. Sonderregelungen getroffen werden.</td> <td>Bei sehr kurzen Wendezeiten (wie z. B. S-Bahn) können für die Behandlung der Registrierstreifen Sonderregelungen getroffen werden.</td> </tr> </tbody> </table>	Tabelle 1: Bedienung der Fahrtenregistrierung			Tätigkeit	EFR	Fahrtenregistrierung mit Registrierstreifen	Registrierstreifen prüfen		Prüfen Sie vor dem Beschriften ob: 1. ausreichend Registrierstreifen vorhanden ist. Wechseln Sie bei Bedarf den Registrierstreifen aus. 2. die Zug-Weg-Geschwindigkeitslinie (Zsv-Linie) geschrieben wurde und ob sie Auslenkungen aufweist.	Registrierstreifen beschriften		Notieren Sie auf dem Registrierstreifen, in der Regel vor jeder Zugfahrt: 1. Datum 2. Ihre Tf-Nr. bzw. Ihren Namen (bei entsprechender Regelung des EVU) 3. Zugnummer 4. Fahrzeugnummer Änderungen der Fahtaufzeichnung auf dem Registrierstreifen sind nicht zulässig.	Daten für EFR eingeben, Dateneinsteller	Geben Sie Ihre Tf-Nr. und die Zugnummer ein.		Nachträgliche Eingaben/ Kennzeichnung für einen Personalwechsel	Reicht beim Personalwechsel die Zeit zur Dateneingabe vor der Fahrt nicht aus, müssen Sie dies während eines Aufenthaltes oder nach beendeter Fahrt nachholen. Um den Ort des Personalwechsels zu kennzeichnen, betätigen Sie im Stillstand des Fahrzeuges für etwa 4 s die WT.	Reicht beim Personalwechsel die Zeit zum Beschriften des Registrierstreifens vor der Fahrt nicht aus, müssen Sie dies während eines geeigneten Aufenthaltes oder nach beendeter Fahrt nachholen. Versehen Sie Ihre Eintragungen mit einem Hinweispfeil, entgegen dem aufgezeichneten Fahrverlauf. Um den Ort des Personalwechsels zu kennzeichnen, betätigen Sie im Stillstand des Fahrzeuges für etwa 4 s die WT.	Tätigkeit	EFR	Fahrtenregistrierung mit Registrierstreifen	Außerplanmäßiger Triebfahrzeugführer	Führen Sie als außerplanmäßiger Tf (z. B. zum Zwecke der Ausbildung) das Fahrzeug, müssen Sie die erforderlichen Daten für die EFR eingeben, bzw. den Registrierstreifen beschriften. Reicht die Zeit dazu nicht aus, müssen Sie dem planmäßigen Tf einen formlosen schriftlichen Vermerk mit den erforderlichen Angaben (Name/Vorname, Einsatzstelle, Datum, Zugnummer, Streckenabschnitt, auf dem Sie das Fahrzeug führen) übergeben.		Uhrzeit korrigieren	Überprüfen Sie bei der PZ 80R mit DSE 8 die Uhrzeit im Registriergerät und korrigieren Sie diese erforderlichenfalls (Zulässige Toleranz +/- 2 min)	Überprüfen Sie bei der PZ 80R mit GMR die Uhrzeit im Registriergerät und korrigieren Sie diese erforderlichenfalls (Zulässige Toleranz +/- 2 min)	Registrierstreifen wechseln		Wechseln Sie, falls erforderlich, den Registrierstreifen aus. Tragen Sie auf dem entnommenen Registrierstreifen außen die Fahrzeugnummer, das Entnahmedatum und die Einsatzstelle des Fahrzeuges ein und legen Sie ihn in den in der Regel vorhandenen Behälter für Registrierstreifen auf dem Fahrzeug ab. Ansonsten geben Sie den Registrierstreifen nach Beendigung Ihrer Zugfahrt bei Ihrer Einsatzstelle ab.	Füllgrad 100% bei EFR	Ist abzuwarten, dass der Füllgrad des Datenspeichers während der Fahrt 100 % erreicht oder diese bereits überschritten sind, dürfen Sie die Fahrt trotzdem durchführen. Alte Daten werden jedoch überschrieben. Verständigen Sie die betriebsleitende Stelle Ihres EVU. Die betriebsleitende Stelle des EVU veranlasst das Auslesen der Daten nach dem EVU-internen Regelwerk.		Sonderregelungen bei kurzen Wendezeiten	Bei sehr kurzen Wendezeiten (wie z. B. S-Bahn) können für die Eingabe der Zug- und der Tf-Nr. Sonderregelungen getroffen werden.	Bei sehr kurzen Wendezeiten (wie z. B. S-Bahn) können für die Behandlung der Registrierstreifen Sonderregelungen getroffen werden.	<p>Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens</p> <ul style="list-style-type: none"> für die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu treffenden Regelungen für Bedienung der Fahrtenregistrierung der PZB-Fahrzeugeinrichtung sind die neuen Ausführungsbestimmungen in Abschn. 5 Absätze (15) und (16) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
Tabelle 1: Bedienung der Fahrtenregistrierung																																																																													
Tätigkeit	EFR	Fahrtenregistrierung mit Registrierstreifen																																																																											
Registrierstreifen prüfen		Prüfen Sie vor dem Beschriften ob: 1. ausreichend Registrierstreifen vorhanden ist. Wechseln Sie bei Bedarf den Registrierstreifen aus. 2. die Zug-Weg-Geschwindigkeitslinie (Zsv-Linie) geschrieben wurde und ob sie Auslenkungen aufweist.																																																																											
Registrierstreifen beschriften		Notieren Sie auf dem Registrierstreifen, in der Regel vor jeder Zugfahrt: 1. Datum 2. Ihre Tf-Nr. bzw. Ihren Namen (bei entsprechender Regelung des EVU) 3. Zugnummer 4. Fahrzeugnummer Änderungen der Fahtaufzeichnung auf dem Registrierstreifen sind nicht zulässig.																																																																											
Daten für EFR eingeben, Dateneinsteller	Geben Sie Ihre Tf-Nr. und die Zugnummer ein.																																																																												
Nachträgliche Eingaben/ Kennzeichnung für einen Personalwechsel	Reicht beim Personalwechsel die Zeit zur Dateneingabe vor der Fahrt nicht aus, müssen Sie dies während eines Aufenthaltes oder nach beendeter Fahrt nachholen. Um den Ort des Personalwechsels zu kennzeichnen, betätigen Sie im Stillstand des Fahrzeuges für etwa 4 s die WT.	Reicht beim Personalwechsel die Zeit zum Beschriften des Registrierstreifens vor der Fahrt nicht aus, müssen Sie dies während eines geeigneten Aufenthaltes oder nach beendeter Fahrt nachholen. Versehen Sie Ihre Eintragungen mit einem Hinweispfeil, entgegen dem aufgezeichneten Fahrverlauf. Um den Ort des Personalwechsels zu kennzeichnen, betätigen Sie im Stillstand des Fahrzeuges für etwa 4 s die WT.																																																																											
Tätigkeit	EFR	Fahrtenregistrierung mit Registrierstreifen																																																																											
Außerplanmäßiger Triebfahrzeugführer	Führen Sie als außerplanmäßiger Tf (z. B. zum Zwecke der Ausbildung) das Fahrzeug, müssen Sie die erforderlichen Daten für die EFR eingeben, bzw. den Registrierstreifen beschriften. Reicht die Zeit dazu nicht aus, müssen Sie dem planmäßigen Tf einen formlosen schriftlichen Vermerk mit den erforderlichen Angaben (Name/Vorname, Einsatzstelle, Datum, Zugnummer, Streckenabschnitt, auf dem Sie das Fahrzeug führen) übergeben.																																																																												
Uhrzeit korrigieren	Überprüfen Sie bei der PZ 80R mit DSE 8 die Uhrzeit im Registriergerät und korrigieren Sie diese erforderlichenfalls (Zulässige Toleranz +/- 2 min)	Überprüfen Sie bei der PZ 80R mit GMR die Uhrzeit im Registriergerät und korrigieren Sie diese erforderlichenfalls (Zulässige Toleranz +/- 2 min)																																																																											
Registrierstreifen wechseln		Wechseln Sie, falls erforderlich, den Registrierstreifen aus. Tragen Sie auf dem entnommenen Registrierstreifen außen die Fahrzeugnummer, das Entnahmedatum und die Einsatzstelle des Fahrzeuges ein und legen Sie ihn in den in der Regel vorhandenen Behälter für Registrierstreifen auf dem Fahrzeug ab. Ansonsten geben Sie den Registrierstreifen nach Beendigung Ihrer Zugfahrt bei Ihrer Einsatzstelle ab.																																																																											
Füllgrad 100% bei EFR	Ist abzuwarten, dass der Füllgrad des Datenspeichers während der Fahrt 100 % erreicht oder diese bereits überschritten sind, dürfen Sie die Fahrt trotzdem durchführen. Alte Daten werden jedoch überschrieben. Verständigen Sie die betriebsleitende Stelle Ihres EVU. Die betriebsleitende Stelle des EVU veranlasst das Auslesen der Daten nach dem EVU-internen Regelwerk.																																																																												
Sonderregelungen bei kurzen Wendezeiten	Bei sehr kurzen Wendezeiten (wie z. B. S-Bahn) können für die Eingabe der Zug- und der Tf-Nr. Sonderregelungen getroffen werden.	Bei sehr kurzen Wendezeiten (wie z. B. S-Bahn) können für die Behandlung der Registrierstreifen Sonderregelungen getroffen werden.																																																																											
Tabelle 1: Bedienung der Fahrtenregistrierung																																																																													
Tätigkeit	EFR	Fahrtenregistrierung mit Registrierstreifen																																																																											
Registrierstreifen prüfen		Prüfen Sie vor dem Beschriften ob: 1. ausreichend Registrierstreifen vorhanden ist. Wechseln Sie bei Bedarf den Registrierstreifen aus. 2. die Zug-Weg-Geschwindigkeitslinie (Zsv-Linie) geschrieben wurde und ob sie Auslenkungen aufweist.																																																																											
Registrierstreifen beschriften		Notieren Sie auf dem Registrierstreifen, in der Regel vor jeder Zugfahrt: 1. Datum 2. Ihre Tf-Nr. bzw. Ihren Namen (bei entsprechender Regelung des EVU) 3. Zugnummer 4. Fahrzeugnummer Änderungen der Fahtaufzeichnung auf dem Registrierstreifen sind nicht zulässig.																																																																											
Daten für EFR eingeben, Dateneinsteller	Geben Sie Ihre Tf-Nr. und die Zugnummer ein.																																																																												
Nachträgliche Eingaben/ Kennzeichnung für einen Personalwechsel	Reicht beim Personalwechsel die Zeit zur Dateneingabe vor der Fahrt nicht aus, müssen Sie dies während eines Aufenthaltes oder nach beendeter Fahrt nachholen. Um den Ort des Personalwechsels zu kennzeichnen, betätigen Sie im Stillstand des Fahrzeuges für etwa 4 s die WT.	Reicht beim Personalwechsel die Zeit zum Beschriften des Registrierstreifens vor der Fahrt nicht aus, müssen Sie dies während eines geeigneten Aufenthaltes oder nach beendeter Fahrt nachholen. Versehen Sie Ihre Eintragungen mit einem Hinweispfeil, entgegen dem aufgezeichneten Fahrverlauf. Um den Ort des Personalwechsels zu kennzeichnen, betätigen Sie im Stillstand des Fahrzeuges für etwa 4 s die WT.																																																																											
Tätigkeit	EFR	Fahrtenregistrierung mit Registrierstreifen																																																																											
Außerplanmäßiger Triebfahrzeugführer	Führen Sie als außerplanmäßiger Tf (z. B. zum Zwecke der Ausbildung) das Fahrzeug, müssen Sie die erforderlichen Daten für die EFR eingeben, bzw. den Registrierstreifen beschriften. Reicht die Zeit dazu nicht aus, müssen Sie dem planmäßigen Tf einen formlosen schriftlichen Vermerk mit den erforderlichen Angaben (Name/Vorname, Einsatzstelle, Datum, Zugnummer, Streckenabschnitt, auf dem Sie das Fahrzeug führen) übergeben.																																																																												
Uhrzeit korrigieren	Überprüfen Sie bei der PZ 80R mit DSE 8 die Uhrzeit im Registriergerät und korrigieren Sie diese erforderlichenfalls (Zulässige Toleranz +/- 2 min)	Überprüfen Sie bei der PZ 80R mit GMR die Uhrzeit im Registriergerät und korrigieren Sie diese erforderlichenfalls (Zulässige Toleranz +/- 2 min)																																																																											
Registrierstreifen wechseln		Wechseln Sie, falls erforderlich, den Registrierstreifen aus. Tragen Sie auf dem entnommenen Registrierstreifen außen die Fahrzeugnummer, das Entnahmedatum und die Einsatzstelle des Fahrzeuges ein und legen Sie ihn in den in der Regel vorhandenen Behälter für Registrierstreifen auf dem Fahrzeug ab. Ansonsten geben Sie den Registrierstreifen nach Beendigung Ihrer Zugfahrt bei Ihrer Einsatzstelle ab.																																																																											
Füllgrad 100% bei EFR	Ist abzuwarten, dass der Füllgrad des Datenspeichers während der Fahrt 100 % erreicht oder diese bereits überschritten sind, dürfen Sie die Fahrt trotzdem durchführen. Alte Daten werden jedoch überschrieben. Verständigen Sie die betriebsleitende Stelle Ihres EVU. Die betriebsleitende Stelle des EVU veranlasst das Auslesen der Daten nach dem EVU-internen Regelwerk.																																																																												
Sonderregelungen bei kurzen Wendezeiten	Bei sehr kurzen Wendezeiten (wie z. B. S-Bahn) können für die Eingabe der Zug- und der Tf-Nr. Sonderregelungen getroffen werden.	Bei sehr kurzen Wendezeiten (wie z. B. S-Bahn) können für die Behandlung der Registrierstreifen Sonderregelungen getroffen werden.																																																																											
95			12 (1)	<p><u>Der Triebfahrzeugführer muss auf dem führenden Fahrzeug bzw. im führenden Endführerraum des führenden Fahrzeugs</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>vor der ersten Zugfahrt unter Überwachung der PZB nach Beginn seines Dienstes bzw. nach einem Personalwechsel,</u> <u>vor der ersten Zugfahrt unter Überwachung der PZB nach einem Führerraum- bzw. Fahrtrichtungswechsel und</u> <u>bei Übergang von einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt unter Überwachung der PZB vor Beginn der Zugfahrt</u> <p><u>im Stillstand die Betriebsbereitschaft der PZB-Fahrzeugeinrichtung gemäß Absatz (4) prüfen.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben sinngemäße Übernahme des letzten Satzes vom entfallenen Abs. (1) Buchstabe c) des alten Abschn. 3 (vgl. Zeile Nr. 90) 																																																																								
96			12 (3)	<p><u>Bei einer PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung darf der Prüflauf zur Funktionsprüfung nicht während der LZB-Führung durchgeführt werden.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> sinngemäße Übernahme vom Hinweis in Abschn. 3 Abs. (4) der mit Inkrafttreten der 																																																																								

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
					aktualisierten Ril 483.0101 entfallenen Ril 483.0113 <ul style="list-style-type: none"> Hinweis zur Regelwerksvorgabe umgewidmet
97			12 (4)	<p><u>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung des führenden Fahrzeugs ist betriebsbereit, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung ist aktiv geschaltet.</u> <u>Die eingestellte und von der PZB-Fahrzeugeinrichtung im Führerraum optisch angezeigte PZB-Zugart entspricht den gültigen Zugdaten.</u> <u>Bei einer PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung gilt zusätzlich:</u> <ul style="list-style-type: none"> <u>Die in der PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung gespeicherten Zugdaten stimmen mit den gültigen überein.</u> <u>Die PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung zeigt die Betriebsbereitschaft der LZB im Führerraum optisch an (Dauerlicht des blauen Leuchtmelders „B“).</u> <p><u>Sind eine oder mehrere der aufgeführten Bedingungen nicht erfüllt, muss der Triebfahrzeugführer die Betriebsbereitschaft der PZB-Fahrzeugeinrichtung herstellen.</u></p>	Regelungsinhalte sinngemäß sowohl vom entfallenen Abs. (1) Buchstabe c) des alten Abschn. 3 (vgl. Zeile Nr. 90) als auch sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
98			12 (5)	<p><u>Der Triebfahrzeugführer schaltet die PZB-Fahrzeugeinrichtung aktiv, indem er im Stillstand des führenden Fahrzeugs die vorgesehene Fahrtrichtung aktiviert (bei entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen durch Verlegen des Fahrtrichtungs-schalters in Stellung „V“).</u></p>	Regelungsinhalte sinngemäß sowohl vom entfallenen Abs. (1) Buchstabe a) des alten Abschn. 3 (vgl. Zeile Nr. 90) als auch sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
99			12 (6)	<p><u>Wenn die PZB-Fahrzeugeinrichtung aktiv geschaltet ist, muss sie eine der folgenden optischen Führerraumanzeigen ausgeben:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>Wenn keine durch streckenseitige Beeinflussung aktivierte Überwachungsfunktion wirksam ist und die PZB-Fahrzeugeinrichtung keine Zugdaten gespeichert hat, fordert sie den Triebfahrzeugführer je nach Bauform und Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 4.1 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 zur Eingabe der Zugdaten auf.</u> <u>Wenn keine durch streckenseitige Beeinflussung aktivierte Überwachungsfunktion wirksam ist und die PZB-Fahrzeugeinrichtung noch Zugdaten gespeichert hat, zeigt sie die eingestellte PZB-Zugart je nach Bauform und Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 4.2 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 an.</u> 	<ul style="list-style-type: none"> Regelungsinhalte sinngemäß sowohl vom entfallenen Abs. (1) Buchstabe c) des alten Abschn. 3 (vgl. Zeile Nr. 90) als auch sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<p>- <u>Wenn eine durch streckenseitige Beeinflussung aktivierte Überwachungsfunktion wirksam ist, zeigt die PZB-Fahrzeugeinrichtung diese an (vgl. Abschnitte 7 bis 10).</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Präzisierung
100			<p><u>12 (7)</u></p>	<p><u>Wenn die aktiv geschaltete PZB-Fahrzeugeinrichtung keine der in Absatz (6) beschriebenen optischen Führerraumanzeigen ausgibt, muss der Triebfahrzeugführer das Zutreffen der folgenden Bedingungen überprüfen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>PZB-Fahrzeugeinrichtung eingeschaltet</u> - <u>PZB nicht mit PZB-Störschalter abgeschaltet</u> - <u>nur bei PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung:</u> <u>LZB nicht mit LZB-Störschalter abgeschaltet</u> - <u>manuelle Bremsüberbrückung unwirksam</u> - <u>Bremssystem des Fahrzeugs funktionsbereit und Bremsengriff nicht wirksam</u> - <u>bei Fahrzeugen, bei denen der Bremsengriff primär über die Hauptluftleitung erfolgt, muss zudem folgende Bedingung erfüllt sein:</u> <u>Hauptluftleitungs-Druck größer als 3,0 bar</u> <p><u>Sind eine oder mehrere der oben aufgeführten Bedingungen nicht erfüllt, muss der Triebfahrzeugführer diese herstellen. Ist ihm dies wegen einer technischen Unregelmäßigkeit bzw. Störung nicht möglich, muss er nach Abschnitt 15 verfahren.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Regelungsinhalte sinngemäß sowohl vom entfallenen Abs. (1) Buchstaben a) und b) des alten Abschn. 3 (vgl. Zeile Nr. 90) als auch sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen • gewählte Formulierung ist Ergebnis einer vom Fachausschuss für Betriebsverfahren und Signalanwendungen (ABV-AfS) einberufenen unternehmensübergreifenden Arbeitsgruppe zur Abstimmung der aktualisierten Ril 483.0101
101			<p><u>12 (8)</u></p>	<p><u>Der Triebfahrzeugführer schaltet die PZB-Fahrzeugeinrichtung ein, indem er im Stillstand des führenden Fahrzeugs den PZB-Hauptschalter in die Schaltstellung „EIN“ verlegt.</u></p>	<p>Regelungsinhalte sinngemäß sowohl vom entfallenen Abs. (1) des alten Abschn. 3 (vgl. Zeile Nr. 90) als auch sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen</p>
102			<p><u>12 (10)</u></p>	<p><u>Wenn es bei einer PZB-Fahrzeugeinrichtung ohne LZB nach den Regelwerken des Eisenbahnverkehrs-unternehmens für den Fall kurzer Aufenthalts- bzw. Wendezeiten zugelassen ist und die auf Grundlage der PZB-Ersatzdaten von der PZB-Fahrzeugeinrichtung eingestellte PZB-Zugart den gültigen Zugdaten entspricht, darf der Triebfahrzeugführer zunächst auf die Eingabe der gültigen Zugdaten verzichten und die Zugfahrten abweichend von Absatz (9) mit PZB-Ersatzdaten beginnen. Ist dies nicht der Fall, muss der</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<p><u>Triebfahrzeugführer die gültigen Zugdaten vor Beginn der Zugfahrten an der Dateneingabe-Schnittstelle eingeben.</u> <u>Werden die Zugfahrten mit PZB-Ersatzdaten begonnen, muss der Triebfahrzeugführer die Eingabe der gültigen Zugdaten beim nächsten Halt des Zuges mit dafür ausreichender Aufenthaltszeit nachholen.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> und 483.0114 übernommen für die Regelungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens für den Fall kurzer Aufenthalts- bzw. Wendezeiten ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 5 Abs. (3) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
103			<p><u>12 (11)</u></p>	<p><u>Wenn der Triebfahrzeugführer bei einer PZB-Fahrzeugeinrichtung ohne LZB, welche</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>- noch Zugdaten gespeichert hat und</u> <u>- nach dem Aktivschalten dementsprechend bereits eine eingestellte PZB-Zugart je nach Bauform und Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 4.2 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 optisch anzeigt,</u> <p><u>die Betriebsbereitschaft gemäß Absatz (4)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>- feststellen kann, darf er auf die Eingabe der gültigen Zugdaten verzichten.</u> <u>- nicht feststellen kann, muss er die gültigen Zugdaten an der Dateneingabe-Schnittstelle eingeben.</u> <p><u>Lassen sich die Zugdaten aufgrund einer Fehlfunktion der Dateneingabe-Schnittstelle nicht eingeben, ist nach Abschnitt 15 zu verfahren.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112 und 483.0114 übernommen Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben Regelungen zur Bedienung der Dateneingabe-Schnittstelle der PZB-Fahrzeugeinrichtung liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens für die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu treffenden Regelungen für Bedienung der Dateneingabe-Schnittstelle der PZB-Fahrzeugeinrichtung ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 5 Abs. (4) der neuen Ril 483.0100 zu beachten

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
104			12 (12)	<p><u>Wenn der Triebfahrzeugführer bei einer PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung, welche</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>noch Zugdaten gespeichert hat und</u> - <u>nach dem Aktivschalten dementsprechend bereits eine eingestellte PZB-Zugart je nach Bauform und Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 4.2 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 optisch anzeigt, muss er die von der PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung gespeicherten Zugdaten kontrollieren und von den gültigen Zugdaten abweichende Einstellwerte an der Dateneingabe-Schnittstelle korrigieren. Lassen sich die gültigen Zugdaten aufgrund einer Fehlfunktion der Dateneingabe-Schnittstelle nicht kontrollieren bzw. korrigieren, ist nach Abschnitt 15 zu verfahren.</u> 	<ul style="list-style-type: none"> • Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von der mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Ril 483.0113 übernommen • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • Regelungen zur Bedienung der Dateneingabe-Schnittstelle der PZB-Fahrzeugeinrichtung liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu treffenden Regelungen für Bedienung der Dateneingabe-Schnittstelle der PZB-Fahrzeugeinrichtung ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 5 Abs. (5) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
105			12 (13)	<p><u>Die gültigen Zugdaten setzen sich aus den gültigen Einstellwerten für</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>die Bremsart (BRA) und</u> - <u>die Bremsleistung (BRH)</u> <p><u>zusammen. Bei einer PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung sind zusätzlich noch</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>die Zuglänge (ZL) und</u> - <u>die maximal zulässige Geschwindigkeit des Zuges (VMZ)</u> <p><u>Bestandteile der Zugdaten.</u></p>	<p>Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen</p>
106			12 (14)	<p><u>Die gültigen Einstellwerte BRA und BRH muss der Triebfahrzeugführer auf Grundlage</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von der mit Inkrafttreten der aktualisierten

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<p>- <u>der betrieblichen Angaben über die Bremsstellung und die vorhandenen Bremswertstel (Brh) des Zuges in Verbindung mit</u></p> <p>- <u>der je nach Bauform und Ausführungsvariante der PZB-Fahrzeugeinrichtung für das führende Fahrzeug zutreffenden PZB-Einstelltabelle (siehe Anhang 483.0101A04), wenn in den Regelwerken des Eisenbahnverkehrsunternehmens nichts anderes vorgegeben ist, bzw. der für das führende Fahrzeug gültigen LZB-Einstelltabelle bei einer PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung bestimmen.</u></p>	<p>Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regelungen bezüglich fahrzeug- oder bauformspezifisch zu beachtender PZB-Einstelltabellen liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die Regelungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens bezüglich fahrzeug- oder bauformspezifisch zu beachtender PZB-Einstelltabellen ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 5 Abs. (7) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
107			<u>12 (15)</u>	<p><u>Bei einer PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung muss der Triebfahrzeugführer die Zuglänge in Meter aufgerundet auf das nächsthöhere Vielfache von Zehn als gültigen Einstellwert ZL verwenden.</u></p> <p><u>Beispiel: Bei einer Zuglänge von 112 m ist der Wert 120 m als Einstellwert ZL bei der Zugdateneingabe zu verwenden.</u></p> <p><u>Hinweis: Die Zuglänge ergibt sich aus der Wagenzuglänge zuzüglich der Summe der Längen aller arbeitenden Triebfahrzeuge.</u></p>	<p>Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von der mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Ril 483.0113 übernommen</p>
108			<u>12 (16)</u>	<p><u>Bei einer PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung muss der Triebfahrzeugführer den gültigen Einstellwert VMZ wie folgt bestimmen:</u></p> <p><u>1. Ermittlung der kleinsten der nachfolgend aufgeführten Geschwindigkeiten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>größte zulässige Geschwindigkeit im Fahrplan</u> - <u>zulässige Geschwindigkeit des Fahrzeugs</u> - <u>zulässige Geschwindigkeit des Wagenzuges</u> <p><u>2. Ggf. Reduzierung der nach 1. ermittelten Geschwindigkeit gemäß den Vorgaben der für das führende Fahrzeug gültigen LZB-Einstelltabelle.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von der mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Ril 483.0113 übernommen • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
					<ul style="list-style-type: none"> gewählte Formulierung ist Ergebnis der Abstimmung mit den Fachautoren der Ril 483.02xx und Ril 483.0701
109			12 (17)	<p><u>Die eingegebenen Einstellwerte der gültigen Zugdaten werden jeweils an der Dateneingabe-Schnittstelle zur Kontrolle angezeigt. Wenn die eingegebenen Zugdaten den gültigen entsprechen, muss der Triebfahrzeugführer seine Eingabe quittieren.</u></p> <p><u>Nach dem Quittieren übernimmt die PZB-Fahrzeugeinrichtung die eingegebenen Einstellwerte und prüft sie automatisch auf Plausibilität. Danach zeigt die PZB-Fahrzeugeinrichtung die übernommenen Zugdaten zur Kontrolle an.</u></p> <p><u>Wurden unplausible Einstellwerte eingegeben, weist die PZB-Fahrzeugeinrichtung je nach Bauform und Ausführungsvariante entweder die gesamte Zugdateneingabe ab oder sie korrigiert die eingegebenen Einstellwerte automatisch auf den jeweils naheliegendsten plausiblen Einstellwert.</u></p> <p><u>Bei einer PZB-Fahrzeugeinrichtung, bei der die Eingabe der Zugdaten über eines der Displays im Führerraum erfolgt (z. B. über das Multi-Funktions-Display), muss der Triebfahrzeugführer die von der PZB-Fahrzeugeinrichtung übernommenen und zur Kontrolle angezeigten Zugdaten mit den ursprünglich von ihm eingegebenen Einstellwerten vergleichen und bei Übereinstimmung durch Betätigen der Wachsamkeitstaste bestätigen.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von der mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben Regelungen zur Bedienung der Dateneingabe-Schnittstelle der PZB-Fahrzeugeinrichtung liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens für die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu treffenden Regelungen für Bedienung der Dateneingabe-Schnittstelle der PZB-Fahrzeugeinrichtung ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 5 Abs. (8) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
110			12 (18)	<p><u>Nachdem die PZB-Fahrzeugeinrichtung die Zugdaten übernommen hat, stellt sie automatisch die passende PZB-Zugart ein.</u></p> <p><u>Der Triebfahrzeugführer muss prüfen, ob die PZB-Fahrzeugeinrichtung hiernach den blauen PZB-Zugart-Leuchtmelder</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - „85“ für PZB-Zugart O, - „70“ für PZB-Zugart M oder 	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von der mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112,

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<p>- „55“ für PZB-Zugart U dauerhaft leuchtend bzw. den Leuchtmelder „Blau“ dauerhaft leuchtend in Verbindung mit dem Wert</p> <p>- „85“ auf der LCD-Anzeige für PZB-Zugart O, - „70“ auf der LCD-Anzeige für PZB-Zugart M oder - „55“ auf der LCD-Anzeige für PZB-Zugart U, anzeigt (vgl. Anzeigebild 4.3 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03).</p> <p><i>Hinweis: Ist der eingegebene Einstellwert BRH kleiner als 60, wird bei einer PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung nach Übernahme der eingegebenen Zugdaten die LZB-Betriebssperre wirksam, d. h. eine Fahrt unter LZB-Führung ist dann nicht möglich.</i></p>	483.0113 und 483.0114 übernommen
111			12 (19)	<p>Werden trotz Aufforderung (vgl. Anzeigebild 4.1 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03) keine oder nicht plausible Zugdaten eingegeben, stellt die PZB-Fahrzeugeinrichtung automatisch die PZB-Ersatzdaten bzw. bei einer PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung die Grunddaten als Zugdaten ein.</p> <p><i>Hinweise:</i></p> <p><i>Je nach Bauform und Ausführungsvariante der PZB-Fahrzeugeinrichtung führt die Eingabe unplausibler Zugdaten nicht zur Einstellung der PZB-Ersatzdaten bzw. bei einer PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung der Grunddaten, sondern zu einer automatischen Korrektur der Einstellwerte auf den jeweils naheliegendsten plausiblen Einstellwert.</i></p> <p><i>Bei einer PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung ist bei einer Fahrt mit Grunddaten eine Aufnahme in die LZB-Führung nicht möglich.</i></p> <p>Die PZB-Ersatzdaten bzw. bei einer PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung die in der für das führende Fahrzeug gültigen LZB-Einstelltable aufgeführten Grunddaten sind in der PZB-Fahrzeugeinrichtung fest hinterlegt und durch den Triebfahrzeugführer nicht veränderbar.</p> <p>Die Wirksamkeit der PZB-Ersatzdaten bzw. bei einer PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung der Grunddaten zeigt die PZB-Fahrzeugeinrichtung je nach Bauform und Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 4.4 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 optisch an.</p> <p>Bei einer PZB-Fahrzeugeinrichtung ohne LZB ist eine Zugfahrt mit den PZB-Ersatzdaten nur gemäß Absatz (10) oder Abschnitt 15 zulässig.</p> <p>Bei einer PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung ist eine Zugfahrt mit den Grunddaten nur gemäß Abschnitt 15 zulässig.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von der mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen • fahrzeug- oder bauformspezifische Beschreibung des Umgangs der PZB-Fahrzeugeinrichtung mit unplausiblen Einstellwerten der Zugdaten liegt im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die fahrzeug- oder bauformspezifische Beschreibung des Eisenbahnverkehrsunternehmens zum Umgang der PZB-Fahrzeugeinrichtung mit unplausiblen Einstellwerten der Zugdaten ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 5 Abs. (9) der neuen Ril 483.0100 zu beachten

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
112			12 (20)	<p><u>Eine Zugfahrt mit Ersatzzugdaten ist bei einer PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung nur gemäß Abschnitt 15 zulässig.</u> <u>Wurden bei einer PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung die Ersatzzugdaten aktiviert, zeigt die PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung dies je nach Bauform und Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 4.5 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 optisch an.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von der mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Ril 483.0113 übernommen • fahrzeug- oder baufomrspezifische Regelungen zur Einstellung der Ersatzzugdaten liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die fahrzeug- oder baufomrspezifischen Regelungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens zur Einstellung der Ersatzzugdaten ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 5 Abs. (10) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
113			12 (21)	<p><u>Wenn bei einer aktiv geschalteten PZB-Fahrzeugeinrichtung ohne LZB und mit lampenbasierten Führerraumanzeigen durch streckenseitige Beeinflussungen aktivierte Überwachungsfunktionen wirksam sind und der Triebfahrzeugführer die Betriebsbereitschaft gemäß Absatz (4) deswegen nicht vollständig prüfen kann, darf er zunächst von der Betriebsbereitschaft der PZB-Fahrzeugeinrichtung ausgehen und die Zugfahrt beginnen.</u> <u>Hinweis: Wenn eine restriktive 1000-Hz- oder 500-Hz-Überwachung wirksam ist, lässt sich anhand der von der PZB-Fahrzeugeinrichtung mit lampenbasierten Führerraumanzeigen in diesem Überwachungszustand ausgegebenen optischen Führerraumanzeige (vgl. Abschnitte 7 bis 10) nicht feststellen, welche PZB-Zugart eingestellt ist.</u> <u>Sobald die Überwachungsfunktionen, welche die vollständige Prüfung der Betriebsbereitschaft gemäß Absatz (4) im Stillstand des führenden Fahrzeugs verhindert haben, beendet sind, muss der Triebfahrzeugführer spätestens beim nächsten Halt des Zuges prüfen, ob die eingestellte und von der PZB-Fahrzeugeinrichtung dann im Führerraum optisch angezeigte PZB-Zugart den gültigen Zugdaten entspricht. Wenn er dies</u></p>	Regelungslücke geschlossen

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<p>- <u>feststellen kann, darf er auf die Eingabe der gültigen Zugdaten verzichten.</u></p> <p>- <u>nicht feststellen kann, muss er beim nächsten Halt des Zuges mit dafür ausreichender Aufenthaltszeit die gültigen Zugdaten an der Dateneingabe-Schnittstelle eingeben.</u></p> <p><u>Lassen sich die gültigen Zugdaten aufgrund einer Fehlfunktion der Dateneingabe-Schnittstelle nicht eingeben, ist nach Abschnitt 15 zu verfahren.</u></p>	
114			<p><u>12 (22)</u></p>	<p><u>Wenn bei einer aktiv geschalteten PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung durch streckenseitige Beeinflussungen aktivierte Überwachungsfunktionen wirksam sind und der Triebfahrzeugführer die Betriebsbereitschaft gemäß Absatz (4) deswegen nicht vollständig prüfen kann, muss er kontrollieren, inwieweit die die PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung Zugdaten gespeichert hat.</u></p> <p><u>Wenn die PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung keine Zugdaten gespeichert hat, muss der Triebfahrzeugführer die gültigen Zugdaten an der Dateneingabe-Schnittstelle eingeben.</u></p> <p><u>Wenn die PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung noch Zugdaten gespeichert hat, muss der Triebfahrzeugführer die von den gültigen Zugdaten abweichenden Einstellwerte an der Dateneingabe-Schnittstelle korrigieren.</u></p> <p><u>Anschließend darf der Triebfahrzeugführer von der Betriebsbereitschaft der PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung ausgehen und die Zugfahrt beginnen.</u></p> <p><u>Hinweis: Wenn eine restriktive 1000-Hz- oder 500-Hz-Überwachung wirksam ist, lässt sich anhand der von einigen Bauformen und Ausführungsvarianten der PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung in diesem Überwachungszustand ausgegebenen optischen Führerraumanzeige (vgl. Abschnitte 7 bis 10) nicht feststellen, welche PZB-Zugart eingestellt ist.</u></p> <p><u>Lassen sich die gültigen Zugdaten aufgrund einer Fehlfunktion der Dateneingabe-Schnittstelle nicht eingeben bzw. korrigieren, ist nach Abschnitt 15 zu verfahren.</u></p> <p><u>Sobald die Überwachungsfunktionen, welche die vollständige Prüfung der Betriebsbereitschaft gemäß Absatz (4) im Stillstand des führenden Fahrzeugs verhindert haben, beendet sind, muss der Triebfahrzeugführer spätestens beim nächsten Halt des Zuges prüfen, ob die eingestellte und von der PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung dann im Führerraum optisch angezeigte PZB-Zugart den gültigen Zugdaten entspricht. Wenn er dies</u></p> <p>- <u>feststellen kann, ist die Betriebsbereitschaft der PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung damit bestätigt.</u></p> <p>- <u>nicht feststellen kann, liegt eine Fehlfunktion der Dateneingabe-Schnittstelle vor und es ist nach Abschnitt 15 zu verfahren.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Regelungslücke geschlossen • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • Regelungen zur Bedienung der Dateneingabe-Schnittstelle der PZB-Fahrzeugeinrichtung liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu treffenden Regelungen für Bedienung der Dateneingabe-Schnittstelle der PZB-Fahrzeugeinrichtung ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 5 Abs. (11) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
115			<p><u>12 (23)</u></p>	<p><u>Ändern sich die gültigen Zugdaten während einer Zugfahrt, muss der Triebfahrzeugführer anhalten und die geänderten gültigen Zugdaten vor der Weiterfahrt an der Dateneingabe-Schnittstelle eingeben,</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				wenn es in den Regelwerken des Eisenbahnverkehrsunternehmens nicht anders vorgegeben ist.	<p>von der mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • abweichende Regelungen zur Verfahrensweise bei sich während der Zugfahrt ändernden Zugdaten liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die abweichenden Regelungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens zur Verfahrensweise bei sich während der Zugfahrt ändernden Zugdaten ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 5 Abs. (12) der neuen Ril 483.0100 zu beachten • gewählte Formulierung ist Ergebnis der Abstimmung mit den Fachautoren der Ril 483.02xx und Ril 483.0701
116			12 (24)	<p>Reicht bei einem Personalwechsel während eines Haltes im Rahmen einer Zugfahrt die Zeit vor der Weiterfahrt zur vollständigen Prüfung der Betriebsbereitschaft gemäß Absatz (4) nicht aus, darf der übernehmende Triebfahrzeugführer sich zunächst darauf beschränken, die Aktivschaltung der PZB-Fahrzeugeinrichtung zu überprüfen und die Zugfahrt danach fortsetzen.</p> <p>Beim nächsten Halt des Zuges mit dafür ausreichender Aufenthaltszeit muss der Triebfahrzeugführer prüfen, ob die eingestellte und von der PZB-Fahrzeugeinrichtung im Führerraum optisch angezeigte PZB-Zugart den gültigen Zugdaten entspricht. Wenn er dies</p>	Regelungslücke geschlossen

zur Stellungnahme
25.05.2023-26.06.2023

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<ul style="list-style-type: none"> - <u>feststellen kann, darf er auf die Eingabe der gültigen Zugdaten verzichten.</u> - <u>nicht feststellen kann, muss er die gültigen Zugdaten an der Dateneingabe-Schnittstelle eingeben.</u> <p><u>Lassen sich die gültigen Zugdaten aufgrund einer Fehlfunktion der Dateneingabe-Schnittstelle nicht eingeben, ist nach Abschnitt 15 zu verfahren.</u></p>	
117			<u>12 (25)</u>	<p><u>Der Triebfahrzeugführer muss vor einer Rangierfahrt mit einem führenden Fahrzeug, die</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>unter Überwachung der PZB durchgeführt werden soll, überprüfen, ob die PZB-Fahrzeugeinrichtung des führenden Fahrzeugs bzw. im führenden Endführerraum des führenden Fahrzeugs aktiv geschaltet ist.</u> - <u>mit abgeschalteter PZB-Fahrzeugeinrichtung gemäß Abschnitt 14 Absatz (3) durchgeführt werden soll, überprüfen, ob die PZB-Fahrzeugeinrichtung des führenden Fahrzeugs bzw. im führenden Endführerraum des führenden Fahrzeugs abgeschaltet ist (PZB-Hauptschalter befindet sich in der Schaltstellung „EIN“ und PZB-Störschalter ist betätigt).</u> 	Regelungslücke geschlossen
118			<u>12 (26)</u>	<p><u>Wenn eine Rangierfahrt in eine Zugfahrt unter Überwachung der PZB übergeht und dabei die Zugfahrt erst nach dem Halt an einem Bahnsteig beginnt, muss der Triebfahrzeugführer vor Beginn der Zugfahrt, im Stillstand des führenden Fahrzeugs und nach Prüfen der Betriebsbereitschaft der PZB-Fahrzeugeinrichtung gemäß Absatz (4) die Fahrtrichtung erst deaktivieren und dann wieder aktivieren (bei entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen durch Verlegen des Fahrtrichtungs-schalters zunächst in Stellung „0“ und danach in Stellung „V“), um auf diese Weise das Startprogramm (vgl. Abschnitt 7 Absatz (8)) zu aktivieren.</u></p>	Regelungslücke geschlossen
119	4	Bedienen während der Fahrt	4 <u>13</u>	Bedienen während der Fahrt	neue Regelwerksstruktur
120	4 (1)	<p>Betätigen Sie die WT innerhalb von 4 s (bei MVB-Fahrzeugen 2,5 s) nach der Vorbeifahrt an</p> <ul style="list-style-type: none"> - Signalen, die „Halt erwarten“ signalisieren, - Signalen, die Geschwindigkeiten < 100 km/h für das nächste Signal signalisieren, - „BÜ 0“ zeigenden Überwachungssignalen und - alleinstehenden Vorsignaltafeln (Ne 2). 	4(1) <u>13 (10)</u>	<p>Betätigen Sie die WTDer Triebfahrzeugführer muss je nach Bauform der PZB-Fahrzeugeinrichtung innerhalb von <u>2,5 oder 4 s</u> (bei MVB-Fahrzeugen 2,5 s) nach der Vorbeifahrt an</p> <ul style="list-style-type: none"> - Signalen, die „Halt erwarten“ signalisieren<u>einem Signal mit der Bedeutung „Halt erwarten“,</u> - <u>einem Signal mit der Bedeutung „Langsamfahrt erwarten“</u> - Signalen, die Geschwindigkeiten < 100 km/h für das nächste Signal signalisieren<u>einem Signal, das eine zulässige Geschwindigkeit von weniger als 100 km/h ankündigt,</u> - „BÜ 0“ zeigenden Überwachungssignalen und<u>einem Überwachungssignal, welches das Signal Bü 0 zeigt oder</u> - einer allein stehenden Vorsignaltafel (Signal Ne 2):<u>die Wachsamkeitstaste betätigen.</u> 	<ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Korrektur • Harmonisierung mit Ril 301 - Signalbuch
121	4 (2)	Während der Bedienung der WT ertönt ein akustisches Signal (Hupe bzw. Sprachausgabe).	4(2) <u>13 (12)</u>	Während der Bedienung der WT ertönt ein akustisches Signal (Hupe bzw. Sprachausgabe):	redaktionelle Korrektur

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<u>Für die Dauer der Betätigung der Wachsamkeitstaste ertönt je nach Bauform der PZB-Fahrzeugeinrichtung entweder ein Dauerton der Hupe oder eine Sprachausgabe.</u>	
122	4 (3)	Betätigen Sie die WT auch bei gestörten, ständig wirksamen 1000 Hz-GM, wenn deshalb ein Befehl erteilt wurde.	4(3) 13 (13)	Betätigen Sie die WT auch bei gestörten, ständig wirksamen 1000 Hz-GM, wenn deshalb ein Befehl erteilt wurde. <u>Nach der Vorbeifahrt an einem infolge einer Störung ständig wirksamen GM 1000 Hz, welcher ihm gemeldet wurde, muss der Triebfahrzeugführer unabhängig von der Signalisierung je nach Bauform der PZB-Fahrzeugeinrichtung innerhalb von 2,5 oder 4 s die Wachsamkeitstaste betätigen.</u>	redaktionelle Korrektur
123	4 (4)	Betätigen Sie die WT erneut, wenn Sie während einer bereits laufenden 1000 Hz-ÜF an Signalen nach Absatz (1) vorbeifahren.	4(4) 13 (11)	Betätigen Sie die WT erneut, wenn Sie während einer bereits laufenden 1000 Hz-ÜF an Signalen nach Absatz (1) vorbeifahren. <u>Der Triebfahrzeugführer muss die Wachsamkeitstaste auch dann gemäß Absatz (10) betätigen, wenn zur selben Zeit bereits eine 1000-Hz-Überwachung aktiv und wirksam ist.</u>	redaktionelle Korrektur
124	4 (5)	Regeln Sie die Fahrgeschwindigkeit unter Beachtung betrieblicher Regeln durch eine Betriebsbremsung so ein, dass Sie die Geschwindigkeitsüberwachungen - der 1000 Hz-ÜF, - der 500 Hz-ÜF, - der 2000 Hz-ÜF bei Befehlstasten (BT) - Betätigung und - der GÜ um mindestens 5 km/h unterfahren.	4(5) 13 (4)	Regeln Sie die Fahrgeschwindigkeit unter Beachtung betrieblicher Regeln durch eine Betriebsbremsung so ein, dass Sie die Geschwindigkeitsüberwachungen - der 1000 Hz-ÜF, - der 500 Hz-ÜF, - der 2000 Hz-ÜF bei Befehlstasten (BT) - Betätigung und - der GÜ um mindestens 5 km/h unterfahren. <u>Wenn eine Überwachungsfunktion wirksam ist, muss der Triebfahrzeugführer die Fahrgeschwindigkeit des Zuges unter Beachtung der betrieblichen Regeln und mittels Betriebsbremsungen so anpassen, dass die Überwachungsgeschwindigkeit</u> - <u>des Startprogramms,</u> - <u>der 1000-Hz-Überwachung,</u> - <u>der restriktiven 1000-Hz-Überwachung,</u> - <u>der 500-Hz-Überwachung,</u> - <u>der restriktiven 500-Hz-Überwachung oder</u> - <u>bei Befehlstasten-Betätigung nach einer 2000-Hz-Beeinflussung um mindestens 5 km/h unterschritten wird.</u>	<ul style="list-style-type: none"> redaktionelle Korrektur letzter Spiegelstrich der entfallenen Regelungsinhalte in den neuen Abs. (6) des neuen Abschn. 13 überführt (siehe Zeile Nr. 132)
125	4 (6)	Die jeweils wirksame Überwachungsgeschwindigkeit oder die zeit- und wegabhängig begrenzte kontinuierliche ÜF einer 1000 Hz-Beeinflussung wird Ihnen angezeigt. Die wegabhängig begrenzte, kontinuierliche ÜF einer 500 Hz-Beeinflussung wird ebenfalls angezeigt.	4(6) 13 (3)	Die jeweils wirksame Überwachungsgeschwindigkeit oder die zeit- und wegabhängig begrenzte kontinuierliche ÜF einer 1000 Hz-Beeinflussung wird Ihnen angezeigt. Die wegabhängig begrenzte, kontinuierliche ÜF einer 500 Hz-Beeinflussung wird ebenfalls angezeigt. <u>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung zeigt stets die aktuell wirksame Überwachungsfunktion (vgl. Abschnitte 7 bis 11) optisch an. Im Fall von Überlagerung mehrerer Überwachungs-funktionen (vgl. Abschnitt 10) zeigt die PZB-Fahrzeugeinrichtung nur die restriktivste Über-wachungsfunktion bzw. die Überwachungsfunktion mit der</u>	redaktionelle Korrektur

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<u>niedrigsten Überwachungsgeschwindigkeit an. Zusätzlich werden hierbei bestimmte PZB-Bedientasten-Betätigungen akustisch und optisch angezeigt.</u>	
126	4 (7)	<p>Bei Änderungen des Signalbegriffes müssen Sie wie folgt verfahren:</p> <p>a) Sie müssen die vorgegebenen Überwachungsgeschwindigkeiten einer 1000 Hz - ÜF auch dann einhalten, wenn nach der Vorbeifahrt an einem Signal mit wirksamer 1000 Hz - Beeinflussung das zugehörige Zielsignal seinen Signalbegriff zwischenzeitlich auf einen höheren Geschwindigkeitswert ändert.</p> <p>b) Bei der 500 Hz - ÜF müssen Sie die vorgegebenen Überwachungsgeschwindigkeiten auch dann einhalten, wenn das zugehörige Zielsignal seinen Signalbegriff zwischenzeitlich auf einen höheren Geschwindigkeitswert ändert.</p> <p>c) Bei PZB-Fahrzeugeinrichtungen können Sie sich aus einer 1000 Hz - ÜF nach Ablauf einer vorgegebenen Wegstrecke ab der 1000 Hz-Beeinflussung durch Freitasten (FT) - Betätigung befreien. Die Möglichkeit zur Befreiung aus technischer Sicht wird Ihnen angezeigt.</p> <p>Befreien Sie sich, wenn Sie zweifelsfrei einen Fahrtbegriff > 30 km/h wahrgenommen haben und keine 500 Hz-Beeinflussung innerhalb von 550 m zu erwarten ist. Dies gilt sinngemäß auch für Lfst.</p>	←(7)13 (5)	<p>Bei Änderungen des Signalbegriffes müssen Sie wie folgt verfahren:</p> <p>a) Sie müssen die vorgegebenen Überwachungsgeschwindigkeiten einer 1000 Hz - ÜF auch dann einhalten, wenn nach der Vorbeifahrt an einem Signal mit wirksamer 1000 Hz - Beeinflussung das zugehörige Zielsignal seinen Signalbegriff zwischenzeitlich auf einen höheren Geschwindigkeitswert ändert.</p> <p>b) Bei der 500 Hz - ÜF müssen Sie die vorgegebenen Überwachungsgeschwindigkeiten auch dann einhalten, wenn das zugehörige Zielsignal seinen Signalbegriff zwischenzeitlich auf einen höheren Geschwindigkeitswert ändert.</p> <p>c) Bei PZB-Fahrzeugeinrichtungen können Sie sich aus einer 1000 Hz - ÜF nach Ablauf einer vorgegebenen Wegstrecke ab der 1000 Hz-Beeinflussung durch Freitasten (FT) - Betätigung befreien. Die Möglichkeit zur Befreiung aus technischer Sicht wird Ihnen angezeigt.</p> <p>Befreien Sie sich, wenn Sie zweifelsfrei einen Fahrtbegriff > 30 km/h wahrgenommen haben und keine 500 Hz-Beeinflussung innerhalb von 550 m zu erwarten ist. Dies gilt sinngemäß auch für Lfst.</p> <p><u>Ist eine Überwachungsfunktion wirksam und ändert sich währenddessen die Signalisierung derart, dass sie die Fahrt mit einer höheren als die durch die wirksame Überwachungsfunktion überwachte Geschwindigkeit zulässt (zwischenzeitliche Signalaufwertung), muss sich der Triebfahrzeugführer bis zur Beendigung der wirksamen Überwachungsfunktion in seinem Fahrverhalten dennoch nach Absatz (4) richten.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Korrektur • Harmonisierung mit Ril 301 - Signalbuch • Buchstabe c) der entfallenen Regelungsinhalte in die neuen Absätze (8) und (14) des neuen Abschn. 13 überführt (siehe Zeilen Nr. 134 und 136)
127	4 (8)	<p>Bei Überschreitung der Überwachungsgeschwindigkeit wird eine PZB-Zwangsbremung wie folgt eingeleitet:</p> <p>a) Die PZB verursacht eine PZB-Zwangsbremung bis zum Stillstand, wenn Sie</p> <ul style="list-style-type: none"> - die WT nicht innerhalb 4 s (bei MVB-Fahrzeugen 2,5 s) nach einer 1000 Hz-Beeinflussung betätigen (Wachsamkeitsprüfung), - die Prüfgeschwindigkeit einer GÜ mit 2000 Hz -Beeinflussung überschreiten, - an einem Halt zeigenden Signal oder an einem wirksamen 2000 Hz GM ohne BT-Betätigung vorbeifahren, - sich unzulässig aus einer 1000 Hz - ÜF befreit haben und sich innerhalb einer bestimmten Wegstrecke eine 500 Hz-Beeinflussung anschließt <p>sowie folgende Geschwindigkeiten überschreiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die vorgegebene Überwachungsgeschwindigkeit einer 1000 Hz - oder 500 Hz-ÜF (nicht restriktiv oder restriktiv), 	←(8)13 (19)	<p>Bei Überschreitung der Überwachungsgeschwindigkeit wird eine PZB-Zwangsbremung wie folgt eingeleitet:</p> <p>a) Die PZB verursacht eine PZB-Zwangsbremung bis zum Stillstand, wenn Sie</p> <ul style="list-style-type: none"> - die WT nicht innerhalb 4 s (bei MVB-Fahrzeugen 2,5 s) nach einer 1000 Hz-Beeinflussung betätigen (Wachsamkeitsprüfung); - die Prüfgeschwindigkeit einer GÜ mit 2000 Hz -Beeinflussung überschreiten; - an einem Halt zeigenden Signal oder an einem wirksamen 2000 Hz GM ohne BT-Betätigung vorbeifahren; - sich unzulässig aus einer 1000 Hz - ÜF befreit haben und sich innerhalb einer bestimmten Wegstrecke eine 500 Hz-Beeinflussung anschließt <p>sowie folgende Geschwindigkeiten überschreiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die vorgegebene Überwachungsgeschwindigkeit einer 1000 Hz - oder 500 Hz-ÜF (nicht restriktiv oder restriktiv); 	<ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Korrektur • erster Satz von Buchstabe b) der entfallenen Regelungsinhalte in den neuen Abs. (20) des neuen Abschn. 13 überführt (siehe Zeile Nr. 140) • zweiter Satz von Buchstabe b) der entfallenen Regelungsinhalte in den neuen Abs. (21) des neuen Abschn. 13 überführt (siehe Zeile Nr. 141) • Buchstabe c) der entfallenen

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
		<p>- die Überwachungsgeschwindigkeit ab 2000 Hz-Beeinflussung bei betätigter BT.</p> <p>b) Betätigen Sie zum Lösen der PZB-Zwangsbremung die FT bis das akustische Signal verstummt. Die FT-Betätigung ist wirksam bei,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Druckverminderung in der Hauptluftleitung auf < 3,0 bar mit einer Dauer von mindestens 3 s (nur bei der Bauform PZ 80R) und - einer Fahrzeuggeschwindigkeit $v \leq 30$ km/h (fahrzeugabhängig auch bis zum Stillstand). <p>c) Die PZB leitet eine PZB-Zwangsbremung mit automatischer Aufhebung ein, wenn folgende Geschwindigkeiten überschritten wurden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die zulässige Höchstgeschwindigkeit der eingestellten PZB-Zugart, - die zulässige Fz-Höchstgeschwindigkeit, - die Geschwindigkeit von 100 km/h im PZB-Störbetrieb. <p><i>Hinweis:</i> Die PZB überwacht im Störbetrieb die Geschwindigkeit von 100 km/h. Bei nicht wirksamer PZB und somit auch im PZB-Störbetrieb darf ein signalgeführter Zug jedoch mit höchstens 50 km/h weiterfahren.</p> <p>Nach Unterschreitung der Überwachungsgeschwindigkeit wird die PZB-Zwangsbremung aufgehoben.</p> <p>d) Für die Zeit vom Beginn einer PZB-Zwangsbremung bis zum wirksamen Betätigen der FT bzw. der selbsttätigen Aufhebung ertönt ein akustisches Signal.</p>		<p>- die Überwachungsgeschwindigkeit ab 2000 Hz-Beeinflussung bei betätigter BT.</p> <p>b) Betätigen Sie zum Lösen der PZB-Zwangsbremung die FT bis das akustische Signal verstummt. Die FT-Betätigung ist wirksam bei,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Druckverminderung in der Hauptluftleitung auf < 3,0 bar mit einer Dauer von mindestens 3 s (nur bei der Bauform PZ 80R) und - einer Fahrzeuggeschwindigkeit $v \leq 30$ km/h (fahrzeugabhängig auch bis zum Stillstand). <p>c) Die PZB leitet eine PZB-Zwangsbremung mit automatischer Aufhebung ein, wenn folgende Geschwindigkeiten überschritten wurden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die zulässige Höchstgeschwindigkeit der eingestellten PZB-Zugart, - die zulässige Fz-Höchstgeschwindigkeit, - die Geschwindigkeit von 100 km/h im PZB-Störbetrieb. <p><i>Hinweis:</i> Die PZB überwacht im Störbetrieb die Geschwindigkeit von 100 km/h. Bei nicht wirksamer PZB und somit auch im PZB-Störbetrieb darf ein signalgeführter Zug jedoch mit höchstens 50 km/h weiterfahren.</p> <p>Nach Unterschreitung der Überwachungsgeschwindigkeit wird die PZB-Zwangsbremung aufgehoben.</p> <p>d) Für die Zeit vom Beginn einer PZB-Zwangsbremung bis zum wirksamen Betätigen der FT bzw. der selbsttätigen Aufhebung ertönt ein akustisches Signal.</p> <p><u>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung leitet eine bis zum Stillstand des Zuges wirkende PZB-Zwangsbremung ein, wenn der Triebfahrzeugführer</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>- ohne betätigte Befehlstaste an einem wirksam geschalteten GM 2000 Hz vorbeigefahren ist,</u> <u>- die Wachsamkeitstaste nach einer 1000-Hz-Beeinflussung nicht zeitgerecht betätigt hat,</u> <u>- sich unberechtigterweise mit der Freitaste aus einer 1000-Hz-Überwachung, einer restriktiven 1000-Hz-Überwachung oder dem Startprogramm befreit hat,</u> <u>- die Prüfgeschwindigkeit einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung mit GM 2000 Hz überschritten hat,</u> <u>- die Überwachungsgeschwindigkeit</u> <ul style="list-style-type: none"> <u>- während einer wirksamen 1000-Hz-Überwachung bzw. restriktiven 1000-Hz-Überwachung,</u> <u>- während einer wirksamen 500-Hz-Überwachung bzw. restriktiven 500-Hz-Überwachung oder</u> <u>- bei betätigter Befehlstaste nach einer 2000-Hz-Beeinflussung überschritten hat oder</u> 	<p>Regelungsinhalte in den neuen Abs. (23) des neuen Abschn. 13 überführt (siehe Zeile Nr. 143)</p>

Nr.	Gliederungs-punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs-punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				- <u>die PZB-Fahrzeugeinrichtung während der Fahrt mit dem PZB-Störschalter abgeschaltet hat.</u> <u>Während einer bis zum Stillstand des Zuges wirkenden PZB-Zwangsbremmung ertönt je nach Bauform und Ausführungsvariante der PZB-Fahrzeugeinrichtung entweder ein Dauerton der Hupe oder eine Sprachausgabe.</u>	
128	4 (9)	Betätigen Sie die BT zur Vermeidung von PZB-Zwangsbremmungen durch 2000 Hz-Beeinflussungen bei a) erlaubter Vorbeifahrt an - Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignalen, - Halt zeigenden Schutzsignalen, - Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignalen, - sonstigen Haltsignalen für Zugfahrten, - einem Signal Ne 1 (Trapeztafel) am Gegengleis. b) gestörten, ständig wirksamen GÜ oder GM, wenn ein Befehl erteilt wurde.	4 (9) 13 (16)	Betätigen Sie die BT Der Triebfahrzeugführer muss zur Vermeidung von einer PZB-Zwangsbremmung durch <u>eine</u> 2000 Hz-Beeinflussung bei a) erlaubter Vorbeifahrt an <u>einem</u> - Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignalen; - Halt zeigenden Schutzsignalen; - Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignalen; - sonstigen Haltsignalen für Zugfahrten; - einem Signal Ne 1 (Trapeztafel) am Gegengleis; b) gestörten, Vorbeifahrt an einem infolge einer Störung ständig wirksamen GÜ oder GM <u>2000 Hz</u> , wenn ein Befehl erteilt wurde; c) <u>Vorbeifahrt an einem als Prüfmagnet dienenden GM 2000 Hz in einem Ausfahrgleis einer Fahrzeugeinsatzstelle die Befehlstaste betätigen.</u>	<ul style="list-style-type: none"> redaktionelle Korrektur Ergänzung von Buchstabe c) ist Ergebnis einer vom Fachausschuss für Betriebsverfahren und Signalanwendungen (ABV-AfS) einberufenen unternehmensübergreifenden Arbeitsgruppe zur Abstimmung der aktualisierten Ril 483.0101
129	4 (10)	Ab Beeinflussung und wirksamer Betätigung der BT wird eine Geschwindigkeitsüberwachung v = 40 km/h wirksam.	4 (10)	Ab Beeinflussung und wirksamer Betätigung der BT wird eine Geschwindigkeitsüberwachung v = 40 km/h wirksam.	Regelungsinhalt in den neuen Abs. (2) des neuen Abschnitts 9 (siehe Zeile Nr. 69) überführt
130			13 (1)	<u>Bei unbeeinflusster Fahrt ist in der PZB-Fahrzeugeinrichtung eine Überwachungsgeschwindigkeit gemäß Abschnitt 6 wirksam.</u> <u>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung zeigt die wirksame PZB-Zugart mit dem entsprechenden blauen PZB-Zugart-Leuchtmelder optisch gemäß Anzeigebild 5.1 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 an.</u>	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von der mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
131			13 (2)	<u>Werden für die Fahrt die PZB-Ersatzdaten bzw. bei einer PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung die Grunddaten verwendet, zeigt die PZB-Fahrzeugeinrichtung dies sowie die dementsprechend wirksame PZB-Zugart mit dem zugehörigen blauen PZB-Zugart-Leuchtmelder optisch gemäß Anzeigebild 5.2 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 an.</u>	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von der mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
132			13 (6)	<u>Beim Durchfahren einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung muss der Triebfahrzeugführer die Fahrgeschwindigkeit des Zuges unter Beachtung der betrieblichen Regeln und mittels Betriebsbremsungen so anpassen, dass der Zug die Prüfgeschwindigkeit der Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung um mindestens 5 km/h unterschreitet.</u>	sinngemäße Übernahme des entfallenen letzten Spiegelstrichs des alten Abs. (5) des alten Abschn. 4 (vgl. Zeile Nr. 124)

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<u>Hinweis: Auf diese Weise wird eine unzeitige streckenseitige Beeinflussung durch eine aktiv geschaltete Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung vermieden.</u>	
133			<u>13 (7)</u>	<u>Bei einem beginnenden oder wendenden Zug muss die Anfahrt mit wirksamem Startprogramm (vgl. Abschnitt 7 Absatz (8)) erfolgen. Die PZB-Fahrzeugeinrichtung zeigt die Wirksamkeit des Startprogramms ab einer Zuggeschwindigkeit von mehr als 5 km/h je nach Bauform und Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 6.1 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 optisch an.</u>	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von der mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
134			<u>13 (8)</u>	<u>Bei wirksamem Startprogramm besteht für den Triebfahrzeugführer ab dem Startplatz des Zuges technisch die Möglichkeit, sich mittels Betätigung der Freitaste aus dem Startprogramm zu befreien (vgl. Abschnitt 7 Absatz (10)). Die PZB-Fahrzeugeinrichtung zeigt die technische Möglichkeit zur Befreiung je nach Bauform und Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 6.1 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 optisch an. Der Triebfahrzeugführer muss sich bei bestehender technischer Möglichkeit aus dem Startprogramm befreien, wenn er zweifelsfrei die Fahrtstellung des Hauptsignals sowie eine die Fahrt mit mehr als 30 km/h erlaubende Signalisierung wahrgenommen hat und innerhalb der nächsten 550 m ab dem Startplatz der Fahrt keine 500-Hz-Beeinflussung zu erwarten ist.</u>	<ul style="list-style-type: none"> Regelungsinhalte sinngemäß sowohl vom entfallenen Buchstaben c) des alten Abs. (7) des alten Abschn. 4 (vgl. Zeile Nr. 126) als auch sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen Präzisierung
135			<u>13 (9)</u>	<u>Für die Dauer der Betätigung der Freitaste zur Befreiung aus dem Startprogramm ertönt je nach Bauform und Ausführungsvariante der PZB-Fahrzeugeinrichtung entweder ein Dauerton der Hupe oder eine Sprachausgabe.</u>	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von der mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
136			<u>13 (14)</u>	<u>Bei einer wirksamen 1000-Hz-Überwachung bzw. restriktiven 1000-Hz-Überwachung besteht für den Triebfahrzeugführer nach mehr als 700 m ab dem Ort der ursächlichen 1000-Hz-Beeinflussung über eine weitere Wegstrecke von 550 m technisch die Möglichkeit, sich mittels Betätigung der Freitaste aus der 1000-Hz-Überwachung bzw. restriktiven 1000-Hz-Überwachung zu befreien (vgl. Abschnitt 7 Absatz (10)). Die PZB-Fahrzeugeinrichtung zeigt die technische Möglichkeit zur Befreiung je nach Bauform und Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 7.3 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 bzw. Anzeigebild 7.5 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 optisch an.</u>	<ul style="list-style-type: none"> Regelungsinhalte sinngemäß sowohl vom entfallenen Buchstaben c) des alten Abs. (7) des alten Abschn. 4 (vgl. Zeile Nr. 126) als auch sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112,

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<u>Der Triebfahrzeugführer muss sich aus der 1000-Hz-Überwachung bzw. der restriktiven 1000-Hz-Überwachung befreien, wenn er zweifelsfrei die Fahrtstellung des Hauptsignals sowie eine die Fahrt mit mehr als 30 km/h erlaubende Signalisierung wahrgenommen hat und keine 500-Hz-Beeinflussung bis 1250 m ab dem Ort der letzten 1000-Hz-Beeinflussung zu erwarten ist.</u>	483.0113 und 483.0114 übernommen <ul style="list-style-type: none"> • Präzisierung
137			<u>13 (15)</u>	<u>Für die Dauer der Betätigung der Freitaste zur Befreiung aus einer wirksamen 1000-Hz-Überwachung ertönt je nach Bauform und Ausführungsvariante der PZB-Fahrzeugeinrichtung entweder ein Dauerton der Hupe oder eine Sprachausgabe.</u>	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von der mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
138			<u>13 (17)</u>	<u>Wenn bei einer Rangierfahrt die PZB-Fahrzeugeinrichtung nicht gemäß Abschnitt 14 abgeschaltet wurde, muss der Triebfahrzeugführer bei der Vorbeifahrt an einem</u> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Hauptsignal, welches das Signal Sh 1 oder Ra 12 in Verbindung mit dem Signal Hp 0 zeigt,</u> - <u>Sperrsignal, welches auch Ziel für Zugfahrten ist und das Signal Sh 1 oder Ra 12 zeigt,</u> <u>die Befehlstaste betätigen, um eine PZB-Zwangsbremung durch eine 2000-Hz-Beeinflussung zu vermeiden.</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Regelungslücke geschlossen • Ergänzung ist Ergebnis einer vom Fachausschuss für Betriebsverfahren und Signalanwendungen (ABV-AfS) einberufenen unternehmensübergreifenden Arbeitsgruppe zur Abstimmung der aktualisierten Ril 483.0101
139			<u>13 (18)</u>	<u>Für die Dauer der Betätigung der Befehlstaste ertönt je nach Bauform und Ausführungsvariante der PZB-Fahrzeugeinrichtung entweder ein Dauerton der Hupe oder eine Sprachausgabe.</u>	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von der mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
140			<u>13 (20)</u>	<u>Um die Fahrt nach einer bis zum Stillstand des Zuges wirkenden PZB-Zwangsbremung fortsetzen zu können, muss der Triebfahrzeugführer die PZB-Zwangsbremung durch Betätigung der Freitaste lösen. Hierzu ist die Freitaste so lange zu betätigen, bis der Dauerton der Hupe bzw. die Sprachausgabe verstummt.</u>	Regelungsinhalte sinngemäß sowohl vom entfallenen ersten Satz des Buchstaben b) des alten Abs. (8) des alten Abschn. 4 (vgl. Zeile Nr. 127) als auch sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
141			13 (21)	<p><u>Das Lösen einer bis zum Stillstand wirkenden PZB-Zwangsbremung durch Betätigung der Freitaste ist erst möglich, wenn</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>die PZB-Zwangsbremung eine von der Bauform der PZB-Fahrzeugeinrichtung abhängende Mindestzeit lang wirksam war und</u> - <u>die Fahrgeschwindigkeit des Zuges kleiner als oder gleich 30 km/h ist.</u> 	Regelungsinhalte sinngemäß sowohl vom entfallenen zweiten Satz des Buchstaben b) des alten Abs. (8) des alten Abschn. 4 (vgl. Zeile Nr. 127) als auch sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
142			13 (22)	<p><u>Wenn der Zug beim Lösen der PZB-Zwangs-bremung durch Betätigung der Freitaste noch nicht zum Halten gekommen war, muss der Triebfahrzeugführer den Zug manuell weiter bis zum Stillstand abbremsen.</u></p> <p><u>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung reaktiviert die gelöste PZB-Zwangsbremung selbsttätig, wenn der Zug 15 s nach Unterschreiten einer Geschwindigkeit von 30 km/h noch nicht zum Halten gekommen ist. Das Lösen dieser reaktivierten PZB-Zwangsbremung durch Betätigung der Freitaste ist erst im Stillstand des Zuges möglich.</u></p>	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von der mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
143			13 (23)	<p><u>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung leitet bei weiterer Geschwindigkeitserhöhung nach Einsetzen der Warnung eine PZB-Zwangsbremung mit selbsttätiger Aufhebung ein, wenn der Triebfahrzeugführer die Überwachungs-geschwindigkeit im Rahmen der Überwachung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>bei unbeeinflusster Fahrt oder</u> - <u>im PZB-Störbetrieb</u> <p><u>überschritten hat.</u></p> <p><u>Nach Unterschreitung der Überwachungsge-schwindigkeit hebt die PZB-Fahrzeugeinrichtung diese PZB-Zwangsbremung selbsttätig auf.</u></p> <p><u>Während einer PZB-Zwangsbremung mit selbsttätiger Aufhebung ertönt je nach Bauform der PZB-Fahrzeugeinrichtung entweder ein Dauerton der Hupe oder eine Sprachausgabe.</u></p>	Regelungsinhalte sinngemäß sowohl vom entfallenen Buchstaben c) des alten Abs. (8) des alten Abschn. 4 (vgl. Zeile Nr. 127) als auch sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
144	5	Abschlussarbeiten	5	Abschlussarbeiten	<ul style="list-style-type: none"> • Abschnitt entfallen • neue Regelwerksstruktur
145	5 (1)	Schalten Sie die PZB-Fahrzeugeinrichtung unwirksam, indem Sie den Fahrtrichtungsschalter in die Nullstellung schalten.	5(1) 13 (24)	<p>Schalten Sie die PZB-Fahrzeugeinrichtung unwirksam, indem Sie den Fahrtrichtungsschalter in die Nullstellung schalten.</p> <p><u>Zum Inaktivschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung nach Beendigung der Fahrt muss der Triebfahrzeugführer die Fahrtrichtung deaktivieren (bei entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen durch Verlegen des Fahrtrichtungsschalters in Stellung „0“).</u></p>	redaktionelle Korrektur

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<u>Hinweis: Die PZB-Fahrzeugeinrichtung wird bei entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen auch durch Verlegen des Fahrtrichtungsschalters in Stellung „R“ inaktiv geschaltet (vgl. Abschnitt 5 Absatz (10)).</u>	
146	5 (2)	Entsprechend den Regeln für das Bedienen des Fahrzeugs müssen Sie bei den Vorbereitungs- oder Abschlussarbeiten eine Sichtprüfung der PZB- bzw. PZB-/LZB-Wegimpulsgeber, der Fahrzeugmagnete und der Verbindungsleitungen auf offensichtliche Mängel vornehmen.	5(2)	Entsprechend den Regeln für das Bedienen des Fahrzeugs müssen Sie bei den Vorbereitungs- oder Abschlussarbeiten eine Sichtprüfung der PZB- bzw. PZB-/LZB-Wegimpulsgeber, der Fahrzeugmagnete und der Verbindungsleitungen auf offensichtliche Mängel vornehmen.	Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben
147	6	Ab-/Ausschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung	6 14	Ab-/Ausschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung	<ul style="list-style-type: none"> redaktionelle Korrektur neue Regelwerksstruktur
148	6 (1)	<p>Schalten Sie die PZB-Fahrzeugeinrichtung mit dem PZB-Störschalter nur im Stillstand des Fahrzeuges bei Störungen und in folgenden Fällen ab:</p> <ol style="list-style-type: none"> Es wird rangiert (PZB-Fahrzeugeinrichtung spätestens nach 30 Minuten abschalten). Bei nachgeschobenen Zügen auf dem <u>nicht</u> mit dem Zug gekuppelten Schiebe-Tfz. Bei ergänzenden oder abweichenden Festlegungen in den Regeln für das Bedienen des Triebfahrzeuges müssen Sie diese beachten. Auf Tfz an geschobenen Zügen, wenn der in Fahrtrichtung vordere Führerraum besetzt werden muss, um die Signal- und Streckenbeobachtung sicherzustellen. <p>Bei einigen Bauformen existieren besondere Programme für die vorgenannten Fälle. Bei diesen Fahrzeugen ist der PZB-Störschalter nur bei Störungen zu betätigen.</p>	6(1) 14 (2)	<p>Schalten Sie Der Triebfahrzeugführer muss die PZB-Fahrzeugeinrichtung mit dem PZB-Störschalter nur im Stillstand des Fahrzeuges bei Störungen und in folgenden Fällen <u>abschalten</u>:</p> <ol style="list-style-type: none"> Es wird rangiert. (PZB-Fahrzeugeinrichtung spätestens nach 30 Minuten abschalten): 1. Bei nachgeschobenen Zügen auf dem <u>nicht</u> mit dem Zug gekuppelten Schiebe-Tfz <u>Triebfahrzeug</u>. Bei ergänzenden oder abweichenden Festlegungen in den Regeln für das Bedienen des Triebfahrzeuges müssen Sie diese beachten. 2. Auf Tfz <u>Triebfahrzeugen</u> an geschobenen Zügen, wenn der in Fahrtrichtung vordere Führerraum besetzt werden muss, um die Signal- und Streckenbeobachtung sicherzustellen. <u>Auf Triebfahrzeugen in geschobenen Zügen, wenn diese funkferngesteuert sind.</u> <u>Es wird mit Funkfernsteuerung rangiert.</u> <p>Bei einigen Bauformen existieren besondere Programme für die vorgenannten Fälle. Bei diesen Fahrzeugen ist der PZB-Störschalter nur bei Störungen zu betätigen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> redaktionelle Korrektur sinngemäße Übernahme des entfallenen Buchstaben a) des alten Abs. (3) des alten Abschn. 7 (vgl. Zeile Nr. 156) gewählte Formulierung ist Ergebnis einer vom Fachausschuss für Betriebsverfahren und Signalanwendungen (ABV-AfS) einberufenen unternehmensübergreifenden Arbeitsgruppe zur Abstimmung der aktualisierten Ril 483.0101 Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben sofern benötigt, liegt die fahrzeug- oder bauformspezifische Beschreibung besonderer Programme bzw. Betriebsarten für einen oder mehrere der Fälle 1. bis 4. im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
					<ul style="list-style-type: none"> für die fahrzeug- oder bauformspezifischen Beschreibungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens zu besonderen Programme bzw. Betriebsarten für einen oder mehrere der Fälle 1. bis 4. ist im Bedarfsfall die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 6 Abs. (1) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
149	6 (2)	<p>Schalten Sie die PZB-Fahrzeugeinrichtung mit dem PZB-Hauptschalter in folgenden Fällen aus:</p> <ol style="list-style-type: none"> Auf der Zuglok bei Fahrten mit Vorspann. Bei nachgeschobenen Zügen auf dem mit dem Zug gekuppelten Schiebe-Tfz. Bei nachgeschobenen Zügen auf dem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebe-Tfz, wenn dies in den Regeln für das Bedienen der Triebfahrzeuge vorgegeben ist. Auf anderen nicht führenden Fahrzeugen mit besetzten Führerräumen im Zug, wenn der Fahrtrichtungsschalter jeweils in „V“ (fahrzeugbezogen in „M“) verlegt ist. Wenn bei Störungen das Abschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung mit dem PZB-Störschalter erfolglos war. <p>Einige Bauformen besitzen besondere Programme für die Fälle 1 bis 4. Bei diesen Fahrzeugen ist das Ausschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung nur in Fall 5. vorzunehmen.</p> <p>Hinweis: <i>Mit dem LZB-Hauptschalter wird die PZB- und die LZB-Fahrzeugeinrichtung ausgeschaltet. Ist hierbei das Fahrzeug LZB-geführt, gilt zusätzlich Ril 483.0202.</i></p>	6 (2) 14 (5)	<p>Schalten Sie Der Triebfahrzeugführer muss die PZB-Fahrzeugeinrichtung mit dem PZB-Hauptschalter in folgenden Fällen ausschalten:</p> <ol style="list-style-type: none"> Auf der Zuglok bei Fahrten mit Vorspann. Bei nachgeschobenen Zügen auf dem mit dem Zug gekuppelten Schiebe- Tfz Triebfahrzeug. Bei nachgeschobenen Zügen auf dem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebe-Tfz, wenn dies in den Regeln für das Bedienen der Triebfahrzeuge vorgegeben ist. 3. Auf anderen nicht führenden Fahrzeugen mit besetzten Führerräumen im Zug, wenn der Fahrtrichtungsschalter eine Fahrtrichtung aktiviert ist (bei entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen bei jeweils in <u>Stellung „V“ (oder fahrzeugbezogen in „M“)</u> verlegt ist <u>verlegtem Fahrtrichtungsschalter</u>. 4. Wenn bei Störungen das Abschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung mit dem PZB-Störschalter erfolglos war. <p>Einige Bauformen besitzen besondere Programme für die Fälle 1 bis 4. Bei diesen Fahrzeugen ist das Ausschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung nur in Fall 5. vorzunehmen.</p> <p>Hinweis: Mit dem LZB-Hauptschalter wird die PZB- und die LZB-Fahrzeugeinrichtung ausgeschaltet. Ist hierbei das Fahrzeug LZB-geführt, gilt zusätzlich Ril 483.0202.</p>	<ul style="list-style-type: none"> redaktionelle Korrektur entfallenen Hinweis in den neuen Abs. (4) des neuen Abschn. 14 überführt (siehe Zeile Nr. 152) Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben sofern benötigt ist, liegt die fahrzeug- oder bauformspezifische Beschreibung besonderer Programme bzw. Betriebsarten für einen oder mehrere der Fälle 1. bis 3. im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens für die fahrzeug- oder bauformspezifischen Beschreibungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens zu besonderen Programme bzw. Betriebsarten für einen oder mehrere der Fälle 1. bis 3. ist im Bedarfsfall die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 6 Abs. (3) der

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
					neuen Ril 483.0100 zu beachten
150			<u>14 (1)</u>	<p><u>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung wird mit dem PZB-Stör-schalter abgeschaltet (manuelle Umschaltung in den PZB-Störbetrieb).</u> <u>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung darf nur im Stillstand des Fahrzeugs abgeschaltet werden.</u> <u>Hinweis: Wird die PZB-Fahrzeugeinrichtung während der Fahrt abgeschaltet, kommt es zu einer PZB-Zwangsbremung bis zum Stillstand des Zuges (vgl. Abschnitt 13 Absatz (19)).</u> <u>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung zeigt die erfolgte Abschaltung je nach Bauform und Ausführungsvariante gemäß Anzeigebild 11.1 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03 optisch an.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von der mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen • Präzisierung
151			<u>14 (3)</u>	<p><u>Der Triebfahrzeugführer darf die PZB-Fahrzeugeinrichtung mit dem PZB-Störschalter für die Durchführung von Rangierfahrten abschalten, wenn</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>mit Notfalltechnik im Fall dringlicher Anforderung,</u> - <u>im Rahmen von Arbeiten auf Grundlage einer Bau- und Betriebsanweisung (Beta) oder</u> - <u>voraussichtlich länger als 30 Minuten rangiert wird.</u> 	<ul style="list-style-type: none"> • gewählte Formulierung ist zum Teil Ergebnis einer vom Fachausschuss für Betriebsverfahren und Signalanwendungen (ABV-AfS) einberufenen unternehmensübergreifenden Arbeitsgruppe zur Abstimmung der aktualisierten Ril 483.0101 • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • die Zeitvorgabe ist erforderlich zur Minimierung des Flankenschutzbedarfs; die Anzahl von Rangieraktivitäten mit abgeschalteter PZB-Fahrzeugeinrichtung wird hierdurch auf ein Minimum reduziert, da im Betriebsalltag die meisten Rangiervorgänge weniger als 30 Minuten lang dauern • für die Fälle von Rangierfahrten mit Notfalltechnik oder im Rahmen einer Beta spielt

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
					<p>der Flankenschutzbedarf keine Rolle, weswegen diese Fälle von der Zeitvorgabe ausgenommen werden</p> <ul style="list-style-type: none"> • sofern genauere oder restriktivere Regelungen zur Abschaltung der PZB-Fahrzeugeinrichtung beim Rangieren benötigt werden, muss das Eisenbahnverkehrsunternehmen diese in eigener Verantwortung treffen • für die genaueren oder restriktiveren Regelungen zur Abschaltung der PZB-Fahrzeugeinrichtung beim Rangieren des Eisenbahnverkehrsunternehmens ist im Bedarfsfall die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 6 Abs. (2) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
152			<u>14 (4)</u>	<p><u>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung wird mit dem PZB-Hauptschalter ausgeschaltet.</u></p> <p><u>Bei PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtungen ist der PZB-Hauptschalter identisch mit dem LZB-Hauptschalter. Es sind zusätzlich die Bedienvorgaben in Richtlinie 483.0202 für den LZB-Hauptschalter zu beachten.</u></p>	<p>Regelungsinhalte sinngemäß sowohl vom entfallenen Hinweis des alten Abs. (2) des alten Abschn. 6 (vgl. Zeile Nr. 149) als auch sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen</p>
153	7	Unregelmäßigkeiten beim Einschalten und im Betrieb der PZB	7 <u>15</u>	Technische Unregelmäßigkeiten beim Einschalten und im Betrieb der PZB Störungen	<ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Korrektur • neue Regelwerksstruktur
154	7 (1)	<p>Unregelmäßigkeiten erkennen Sie durch</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nichtaufleuchten bzw. Erlöschen der Anzeige für die Betriebsbereitschaft, - Aufleuchten eines Störungsmelders, Ertönen des akustischen Signalgebers bzw. der Sprachausgabe, - keine bzw. fehlerhafte Registrierung. 	7 (1) <u>15 (4)</u>	<p>Unregelmäßigkeiten erkennen Sie durch In folgenden Fällen liegt eine <u>Störung der PZB-Fahrzeugeinrichtung vor:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Nichtaufleuchten bzw. Erlöschen der <u>A</u> Führerraumanzeigen für die Betriebsbereitschaft <u>erscheinen nicht bzw. erlöschen,</u> - Aufleuchten eines Störungsmelders, Ertönen des akustischen Signalgebers bzw. der Sprachausgabe, - keine bzw. fehlerhafte Registrierung. 	<ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Korrektur • entfallenen zweiten Spiegelstrich in den neuen Abs. (3) des neuen Abschn. 15 überführt (siehe Zeile Nr. 160) • gewählte Formulierung ist Ergebnis einer vom

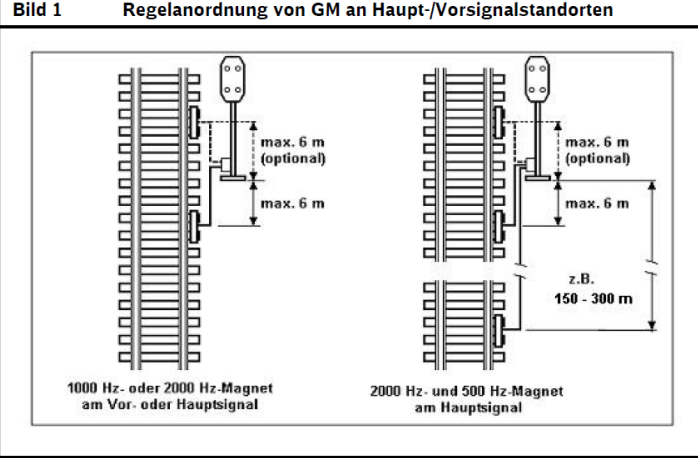
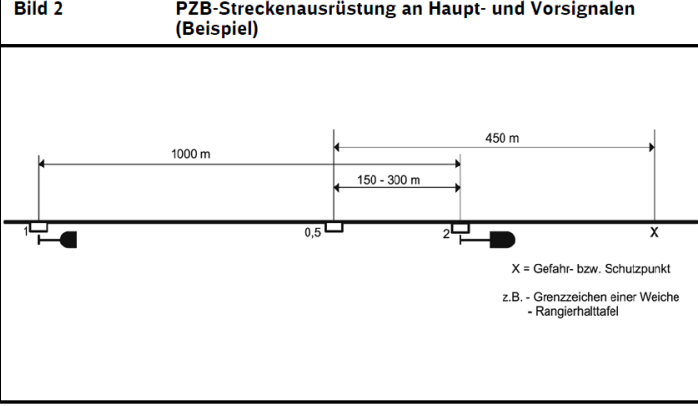
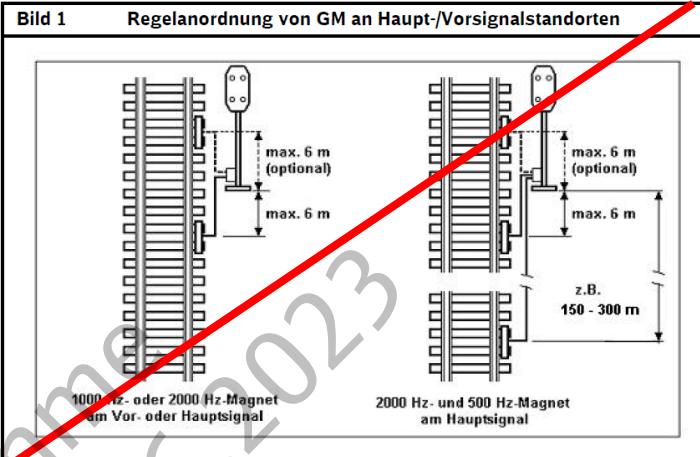
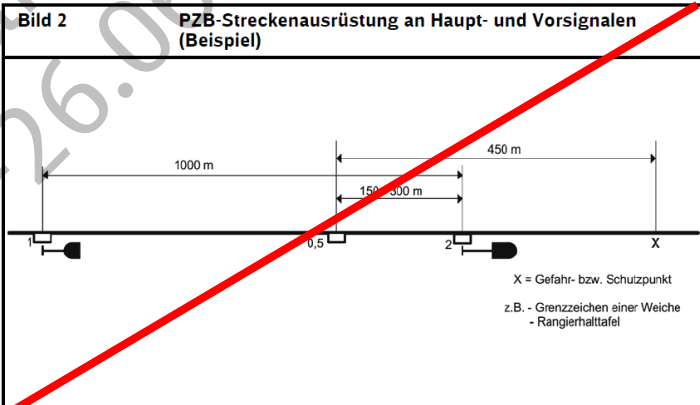
Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
		<p>- PZB-Zwangsbremungen, die trotz ordnungsgemäßer Bedienung und Einhaltung der Geschwindigkeitsüberwachungen wiederholt auftreten.</p>		<p>- <u>die PZB-Fahrzeugeinrichtung zeigt je nach Bauform und Ausführungsvariante eine Störung der PZB-Fahrzeugeinrichtung und ggf. deren Ursache sowie den automatisch aktivierten PZB-Störbetrieb an (vgl. Anzeigebild 12.1 des Anhangs 483.0101A02 oder 483.0101A03)</u></p> <p>- <u>PZB-Zwangsbremungen können nicht wirksam werden (z. B. bei nicht funktionierendem Bremsengriff)</u></p> <p>- <u>es kommt zu wiederholten PZB-Zwangsbremungen, die trotz ordnungsgemäßer Bedienung und Einhaltung der Geschwindigkeitsüberwachungen wiederholt Unterschreitung der wirksamen Überwachungsgeschwindigkeit auftreten und deren Ursache nicht ersichtlich ist und daher nicht behoben werden kann-</u></p> <p>- <u>die Dateneingabe-Schnittstelle funktioniert fehlerhaft oder gar nicht und die Fahrt mit PZB-Ersatzdaten bzw. bei einer PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung mit Grund- oder Ersatzzugdaten ist nicht möglich</u></p>	<p>Fachausschuss für Betriebsverfahren und Signalanwendungen (ABV-AfS) einberufenen unternehmensübergreifenden Arbeitsgruppe zur Abstimmung der aktualisierten Ril 483.0101</p>
155	7 (2)	<p>Bei Unregelmäßigkeiten während des Einschaltens verfahren Sie jeweils nach Anhang 01 der für die Bauform der PZB-Fahrzeugeinrichtung geltenden Richtlinie.</p>	<p>7(2) <u>15 (5)</u></p>	<p>Bei Unregelmäßigkeiten während des Einschaltens verfahren Sie jeweils nach Anhang 01 der für die Bauform der PZB-Fahrzeugeinrichtung geltenden Richtlinie.</p> <p><u>Für bestimmte Fälle von technischen Unregelmäßigkeiten und Störungen, die unabhängig von der Bauform und Ausführungsvariante der PZB-Fahrzeugeinrichtung auftreten können, sind Vorgaben zu Abhilfemaßnahmen oder die Beschreibung der Auswirkungen in Anhang 483.0101A05 enthalten.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von der mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • weiterführende bzw. fahrzeug- oder bauformspezifische Regelungen zur Verfahrensweise bei technischen Unregelmäßigkeiten und Störungen liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für weiterführende bzw. die fahrzeug- oder bauformspezifischen Regelungen des

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
					Eisenbahnverkehrs- unternehmens zur Verfahrensweise bei technischen Unregelmäßigkeiten und Störungen sind die neuen Ausführungsbe- stimmungen in Abschn. 7 Absätze (3), (7), (8) und (9) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
156	7 (3)	Können Sie während des Betriebes eine Störung nicht beseitigen, gelten folgende Regelungen: a) Schalten Sie die PZB-Fahrzeugeinrichtung mit dem PZB- Störschalter ab. b) Melden Sie die Störung gemäß den betrieblichen Regelwerken und den EVU-internen Meldeprozessen. Im Folgenden sowie in den bauformspezifischen Richtlinien (Ril 483.0111, 483.0112 und 483.0114) wird in diesem Zusammenhang nur noch der Begriff „betriebsleitende Stellen“ verwendet (vgl. auch Vorwort Abs. (4)).	7(3) <u>15 (7)</u>	Können Sie während des Betriebes eine Störung nicht beseitigen, gelten folgende Regelungen: a) Schalten Sie die PZB-Fahrzeugeinrichtung mit dem PZB- Störschalter ab. b) Melden Sie die Störung gemäß den betrieblichen Regelwerken und den EVU-internen Meldeprozessen. Im Folgenden sowie in den bauformspezifischen Richtlinien (Ril 483.0111, 483.0112 und 483.0114) wird in diesem Zusammenhang nur noch der Begriff „betriebsleitende Stellen“ verwendet (vgl. auch Vorwort Abs. (4)). <u>Wenn die PZB-Fahrzeugeinrichtung gestört ist, muss der Triebfahrzeugführer dies unverzüglich der betriebsleitenden Stelle sowie der auftraggebenden Stelle melden.</u>	<ul style="list-style-type: none"> redaktionelle Korrektur Regelungsinhalte des entfallenen Buchstaben a) in den neuen Abs. (2) des neuen Abschn. 14 überführt (siehe Zeile Nr. 148)
157	7 (4)	PZB-Streckeneinrichtungen sind als gestört zu betrachten, wenn die Beeinflussung oder ausbleibende Beeinflussung im Widerspruch zur Signalisierung steht. a) Tritt trotz Unterschreiten der Prüfgeschwindigkeit nach Anhang 01 um ca. 5 km/h eine Beeinflussung bzw. beim Überschreiten um ca. 5 km/h keine Beeinflussung ein, so ist die GÜ als gestört zu betrachten und der Fdl sofort zu verständigen. b) Bei einer PZB-Zwangsbremung aus unbekannter Ursache verfahren Sie jeweils nach Anhang 02 der für die Bauform der PZB-Fahrzeugeinrichtung geltenden Richtlinie.	7(4) <u>15 (9)</u>	Der Triebfahrzeugführer muss eine PZB-Streckeneinrichtung <u>als gestört zu betrachten, wenn die streckenseitige</u> Beeinflussung oder ausbleibende <u>streckenseitige</u> Beeinflussung im Widerspruch zur Signalisierung steht. a) Tritt trotz Unterschreiten der Prüfgeschwindigkeit nach Anhang 01 um ca. 5 km/h eine Beeinflussung bzw. beim Überschreiten um ca. 5 km/h keine Beeinflussung ein, so ist die GÜ <u>Der</u> <u>Triebfahrzeugführer muss zudem eine Geschwindigkeits- Überwachungseinrichtung als gestört zu betrachten und der Fdl</u> sofort zu verständigen, wenn trotz Unterschreiten der Prüfgeschwindigkeit der Geschwindigkeits- Überwachungseinrichtung (vgl. Anhang 483.0101A01) um ca. 5 km/h eine streckenseitige Beeinflussung bzw. bei Überschreitung der Prüfgeschwindigkeit um ca. 5 km/h keine streckenseitige Beeinflussung erfolgt. <u>Der Triebfahrzeugführer muss eine gestörte PZB-Streckeneinrichtung unverzüglich der betriebsleitenden Stelle melden.</u> b) Bei einer PZB-Zwangsbremung aus unbekannter Ursache verfahren Sie jeweils nach Anhang 02 der für die Bauform der PZB-Fahrzeugeinrichtung geltenden Richtlinie.	redaktionelle Korrektur
158			<u>15 (1)</u>	<u>Eine technische Unregelmäßigkeit innerhalb einer PZB- Fahrzeugeinrichtung ist eine Fehlfunktion bzw. ein Funktionsausfall, welche bzw. welcher die Betriebsbereitschaft der PZB- Fahrzeugeinrichtung und die PZB-Überwachung durch die PZB-</u>	notwendige Begriffsbestimmung zur Verdeutlichung des Unterschieds zwischen

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				Fahrzeugeinrichtung in einer zu den Bremseigenschaften des Zuges passenden PZB-Zugart nicht beeinträchtigt.	technischer Unregelmäßigkeit (Fehler) und Störung.
159			15 (2)	Eine Störung der PZB-Fahrzeugeinrichtung liegt dann vor, wenn infolge einer Fehlfunktion bzw. eines Funktionsausfalls die Betriebsbereitschaft der PZB-Fahrzeugeinrichtung nicht hergestellt werden kann oder die PZB-Überwachung durch die PZB-Fahrzeugeinrichtung nur in einer PZB-Zugart erfolgen könnte, die ein höheres Bremsvermögen erfordert als es der Zug aufweist.	notwendige Begriffsbestimmung zur Verdeutlichung des Unterschieds zwischen technischer Unregelmäßigkeit (Fehler) und Störung.
160			15 (3)	<p>In folgenden Fällen gibt es eine technische Unregelmäßigkeit an der PZB-Fahrzeugeinrichtung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - es wird je nach Bauform und Ausführungsvariante der PZB-Fahrzeugeinrichtung eine Störungssammel-meldung und eine akustische Führerraumanzeige (vgl. Anzeigebild 12.2 des Anhangs 483.0101A02) oder eine spezifische, die technische Unregelmäßigkeit beschreibende Meldung auf einem nicht zur PZB-Fahrzeugeinrichtung gehörenden Führerraum-anzeigegerät ausgegeben - es kommt zu wiederholten PZB-Zwangsbremungen, die trotz ordnungsgemäßer Bedienung und Unterschreitung der wirksamen Überwachungsgeschwindigkeit auftreten, deren Ursache sich jedoch ermitteln und beheben lässt - die Dateneingabe-Schnittstelle funktioniert fehlerhaft oder gar nicht und die Fahrt mit PZB-Ersatzdaten bzw. bei einer PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung mit Grund- oder Ersatzzugdaten ist möglich 	<ul style="list-style-type: none"> • Notwendige Ergänzung infolge der Unterscheidung zwischen technischer Unregelmäßigkeit (Fehler) und Störung • sinngemäße Übernahme des entfallenen zweiten Spiegelstrichs des alten Abs. (1) des alten Abschn. 7 (vgl. Zeile Nr. 154) • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • die fahrzeug- oder bauformspezifische Beschreibung der Führerraumanzeige einer technischen Unregelmäßigkeit in der PZB-Fahrzeugeinrichtung liegt im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die fahrzeug- oder bauformspezifischen Beschreibung des Eisenbahnverkehrsunternehmens zur Beschreibung der Führerraumanzeige einer technischen Unregelmäßigkeit in der PZB-Fahrzeugeinrichtung ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 7

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101 gültig ab 08.06.2014 in Verbindung mit Ausnahmegenehmigung Nr. 04 gültig ab 11.12.2016	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisierter Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
					Abs. (1) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
161			15 (6)	Alle technischen Unregelmäßigkeiten, die zu einer Verspätung oder Beschränkung der Geschwindigkeit führen können, muss der Triebfahrzeugführer der betriebsleitenden Stelle sowie der auftraggebenden Stelle melden.	Notwendige Ergänzung infolge der Unterscheidung zwischen technischer Unregelmäßigkeit (Fehler) und Störung
162			15 (8)	Befindet sich der Fahrzeugmagnet beim Aktivschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung oder während eines Haltes über einem wirksam geschalteten Gleismagnet, kommt es zu einer Dauerbeeinflussung. Wie in dieser Situation zu verfahren ist, hängt von der Bauform und Ausführungsvariante der PZB-Fahrzeugeinrichtung ab und ist in den Regelwerken des Eisenbahnverkehrsunternehmens beschrieben.	<ul style="list-style-type: none"> • Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von der mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • fahrzeug- oder bauformspezifische Regelungen zur Verfahrensweise bei einer Dauerbeeinflussung liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die fahrzeug- oder bauformspezifischen Regelungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens zur Verfahrensweise bei einer Dauerbeeinflussung ist die neuen Ausführungsbestimmung in Abschn. 7 Abs. (5) der neuen Ril 483.0100 zu beachten

zur Stellungnahme
25.05.2023
26.06.2023

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A01 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisiertem Anhang 483.0101A01	Änderungsgrund/ Anmerkungen
163	1	<p>Grundsätze 2000 Hz - und 1000 Hz - GM sind in der Regel in Höhe der Signalstandorte angeordnet. Abweichungen von bis zu 6 m vor und hinter dem Signal sind zulässig (Bild 1). 500 Hz - GM sind in der Regel 150 - 300 m vor einem Hauptsignal angeordnet. (Bild 2).</p> <p>Bild 1 Regelanordnung von GM an Haupt-/Vorsignalstandorten</p>  <p>Bild 2 PZB-Streckenausrüstung an Haupt- und Vorsignalen (Beispiel)</p>  <p>Bei GÜ ist der Einbauort der GM abhängig von der zu überwachenden Geschwindigkeit.</p>	1	<p>Grundsätze<u>Grundprinzipien der Anordnung von PZB-Streckeneinrichtungen</u> 2000 Hz — und 1000 Hz — GM sind in der Regel in Höhe der Signalstandorte angeordnet. Abweichungen von bis zu 6 m vor und hinter dem Signal sind zulässig (Bild 1). 500 Hz — GM sind in der Regel 150 — 300 m vor einem Hauptsignal angeordnet. (Bild 2):</p> <p>Bild 1 Regelanordnung von GM an Haupt-/Vorsignalstandorten</p>  <p>Bild 2 PZB-Streckenausrüstung an Haupt- und Vorsignalen (Beispiel)</p>  <p>Bei GÜ ist der Einbauort der GM abhängig von der zu überwachenden Geschwindigkeit.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Korrektur • entfallene Regelungs- inhalte außer Bild 2 in die neuen Absätze (1) bis (5) überführt (siehe Zeilen Nr. 164 bis 168) • Bild 2 ersatzlos entfallen
164			1 (1)	<p><u>Ein GM 2000 Hz ist am Standort des Signals angeordnet, zu dem er gehört.</u> Mit der Anordnung am Standort des Signals ist in diesem Zusammenhang gemeint, dass ein GM 2000 Hz entweder auf derselben Höhe wie das Signal oder bis zu 6 m vor bzw. hinter dem Signal angeordnet sein kann (Bild 1). Der Einbauort eines GM 2000 Hz ohne Signalzuordnung ist durch ein Orientierungszeichen gekennzeichnet.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • sinngemäße Übernahme der entfallenen Regelungsinhalte bezüglich des GM 2000 Hz vom alten Abschn. 1 (vgl. Zeile Nr. 163) • Präzisierung
165			1 (2)	<p><u>Ein GM 1000 Hz ist am Standort des Signals angeordnet, zu dem er gehört.</u> Mit der Anordnung am Standort des Signals ist in diesem Zusammenhang gemeint, dass ein GM 1000 Hz entweder auf derselben Höhe wie das Signal oder bis zu 6 m vor bzw. hinter dem Signal angeordnet sein kann (Bild 1).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • sinngemäße Übernahme der entfallenen Regelungsinhalte bezüglich des GM 1000 Hz vom alten Abschn. 1 (vgl. Zeile Nr. 163)

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A01 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisiertem Anhang 483.0101A01	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<p>Ist ein Vorsignal (auch Hauptsignal mit Vorsignalfunktion) sowohl mit einem GM 1000 Hz als auch mit 1000-Hz-Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtungen (vgl. Absatz (4)) ausgerüstet, ist es möglich, dass derselbe GM 1000 Hz, der bei bestimmten Signalisierungen für sich allein streckenseitige Beeinflussungen bewirkt, bei bestimmten anderen Signalisierungen auch als Wirkmagnet der 1000-Hz-Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtungen fungiert.</p> <p><i>Hinweis: Auf diese Weise muss bei der Ausrüstung eines Vorsignals sowohl mit einem GM 1000 Hz als auch mit 1000-Hz-Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtungen nur ein einziger GM 1000 Hz angeordnet werden.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Präzisierung
166			1 (3)	<p>Ein GM 500 Hz ist in einem Bereich von 150 bis 300 m vor dem Signal angeordnet, zu dem er gehört (Bild 1).</p> <p>Im Bereich einer Bahnsteigausfahrt können GM 500 Hz zur Überwachung von im Startprogramm anfahrenden Zügen abweichend davon auch in einem Abstand von weniger als 150 m vor dem Signal angeordnet sein.</p> <div data-bbox="1531 884 2193 1350" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Bild 1: Grundprinzip der Anordnung von Gleismagneten in der Umgebung des Signals, zu dem sie gehören</p> <p>Mögliche Einbauorte eines GM 1000 Hz z. B. an einem Vorsignal</p> <p>Mögliche Einbauorte eines GM 1000/2000 Hz und eines GM 500 Hz z. B. an einem Hauptsignal mit Vorsignalfunktion</p> </div>	<ul style="list-style-type: none"> sinngemäße Übernahme des entfallenen Bildes 1 sowie der entfallenen Regelungsinhalte bezüglich des GM 500 Hz vom alten Abschn. 1 (vgl. Zeile Nr. 163) Präzisierung
167			1 (4)	<p>Eine Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung mit einem GM 1000 Hz als Wirkmagnet (1000-Hz-Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung) kann nur am Standort eines Vorsignals (auch Hauptsignal mit Vorsignalfunktion), eines Signals Lf 6 oder eines Signals Lf 1 angeordnet sein.</p> <p>Es ist möglich, dass der zum einen als Wirkmagnet der Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung fungierende GM 1000 Hz zum anderen je nach Signalisierung auch für sich allein und unabhängig von der Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung streckenseitige Beeinflussungen bewirkt (vgl. Absatz (2)).</p>	<ul style="list-style-type: none"> sinngemäße Übernahme der entfallenen Regelungsinhalte bezüglich der Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung vom alten Abschn. 1 (vgl. Zeile Nr. 163) Präzisierung
168			1 (5)	<p>Eine Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung mit einem GM 2000 Hz als Wirkmagnet (2000-Hz-Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung) kann vor einem Hauptsignal (auch Hauptsignal mit Vorsignalfunktion), einem Signal Lf 7 oder einem Signal Lf 2 angeordnet sein.</p>	<ul style="list-style-type: none"> sinngemäße Übernahme der entfallenen Regelungsinhalte bezüglich der Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung

Nr.	Gliederungspunkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A01 gültig ab 08.06.2014	Gliederungspunkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisiertem Anhang 483.0101A01	Änderungsgrund/Anmerkungen																																																																																																																																																																																																																																																
				Darüber hinaus kann eine 2000-Hz-Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung zur streckenseitigen Geschwindigkeitsüberwachung ohne Signalzuordnung an einer örtlich festgelegten Stelle der Strecke angeordnet sein.	vom alten Abschn. 1 (vgl. Zeile Nr. 163) <ul style="list-style-type: none"> Präzisierung 																																																																																																																																																																																																																																																
169	2	<p>Einbauorte und Wirksamkeit von 2000 Hz - GM</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Lfd. Nr.</th> <th>Einbauort</th> <th colspan="3">Wirksamkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Hauptsignale</td> <td colspan="3">Bei Halt, auch wenn gleichzeitig Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 gezeigt wird.</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Sperrsignale (wenn diese Zugziel oder Startpunkt für Zugfahrten sind; ausgenommen Einfahrgleise von Rangierbahnhöfen)</td> <td colspan="3">Bei Halt, Fahrverbot.</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Signal Ne 1 - Trapeztafel - am Gegengleis</td> <td colspan="3">Ständig.</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Signal Ne 1 - Trapeztafel - und Signal Ne 5 - Haljetafel - im Zugleitbetrieb mit technischer Unterstützung (TU-ZLB)</td> <td colspan="3">Bei fehlender Fahrerlaubnis (Unwirksamschaltung durch Zugleiter).</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Lfd. Nr.</th> <th>Einbauort</th> <th colspan="3">Wirksamkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5</td> <td>Hauptsignale mit signalisierten Geschwindigkeiten v = 100 km/h bis v = 130 km/h in Verbindung mit GÜ <i>(nicht generell ausgerüstet)</i></td> <td>Bei signalisierter Geschwindigkeit (km/h)</td> <td>Bei Prüfungsgeschwindigkeit (km/h)¹⁾</td> <td>Bei Entfernung zum Signal (m)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>100¹⁾</td> <td>120</td> <td>485</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>110</td> <td>130</td> <td>405</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>120</td> <td>135</td> <td>355</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>130</td> <td>140</td> <td>315</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="3">¹⁾ bei Streckengeschwindigkeit 120 km/h im Bereich der ehemaligen DR auch durch GÜ 105 am Standort von Lichthauptsignalen</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>Vor Lfst mit signalisierten Geschwindigkeiten v = 100 ≤ 140 km/h in Verbindung mit GÜ <i>(nicht generell ausgerüstet)</i></td> <td>Bei signalisierter Geschwindigkeit (km/h)</td> <td>Bei Prüfungsgeschwindigkeit (km/h)¹⁾</td> <td>Bei Entfernung zum Signal (m)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>100</td> <td>120</td> <td>485</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>110</td> <td>130</td> <td>405</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>120</td> <td>135</td> <td>355</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>130</td> <td>140</td> <td>315</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>140¹⁾</td> <td>150</td> <td>215</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="3">¹⁾ nur bei vorübergehend eingerichteten Lfst</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>Als Prüfmagnet an Ausfahrgleisen, teilweise auch an Einfahrgleisen von Werken und Abstellanlagen.</td> <td colspan="3">Ständig.</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>Als Wirkmagnet in einer GÜ, wenn der Abstand zwischen Hauptsignal und Gefahrpunkt nicht ausreicht. Bei bestimmten Infrastrukturverhältnissen ist zusätzlich ein 500 Hz-GM angeordnet. (Bild 3)</td> <td>Bei Halt</td> <td>Bei Prüfungsgeschwindigkeit (km/h)¹⁾</td> <td>Bei Entfernung zum Signal (m)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>30¹⁾</td> <td>≤ 100¹⁾</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="3">Auch bei Halt, wenn gleichzeitig Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 gezeigt wird. (verzögerte Wirksamkeitsschaltung 20 - 30 s)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="3">¹⁾ bei S-Bahn auch andere Prüfungsgeschwindigkeiten möglich</td> </tr> </tbody> </table> <p>¹⁾ Infolge der Toleranzen an den PZB-Strecken- und -Fahrzeugeinrichtungen können die, für die GÜ genannten Prüfungsgeschwindigkeiten (Nennwerte) um ca. ± 5 km/h abweichen.</p>	Lfd. Nr.	Einbauort	Wirksamkeit			1	Hauptsignale	Bei Halt, auch wenn gleichzeitig Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 gezeigt wird.			2	Sperrsignale (wenn diese Zugziel oder Startpunkt für Zugfahrten sind; ausgenommen Einfahrgleise von Rangierbahnhöfen)	Bei Halt, Fahrverbot.			3	Signal Ne 1 - Trapeztafel - am Gegengleis	Ständig.			4	Signal Ne 1 - Trapeztafel - und Signal Ne 5 - Haljetafel - im Zugleitbetrieb mit technischer Unterstützung (TU-ZLB)	Bei fehlender Fahrerlaubnis (Unwirksamschaltung durch Zugleiter).			Lfd. Nr.	Einbauort	Wirksamkeit			5	Hauptsignale mit signalisierten Geschwindigkeiten v = 100 km/h bis v = 130 km/h in Verbindung mit GÜ <i>(nicht generell ausgerüstet)</i>	Bei signalisierter Geschwindigkeit (km/h)	Bei Prüfungsgeschwindigkeit (km/h) ¹⁾	Bei Entfernung zum Signal (m)			100 ¹⁾	120	485			110	130	405			120	135	355			130	140	315			¹⁾ bei Streckengeschwindigkeit 120 km/h im Bereich der ehemaligen DR auch durch GÜ 105 am Standort von Lichthauptsignalen			6	Vor Lfst mit signalisierten Geschwindigkeiten v = 100 ≤ 140 km/h in Verbindung mit GÜ <i>(nicht generell ausgerüstet)</i>	Bei signalisierter Geschwindigkeit (km/h)	Bei Prüfungsgeschwindigkeit (km/h) ¹⁾	Bei Entfernung zum Signal (m)			100	120	485			110	130	405			120	135	355			130	140	315			140 ¹⁾	150	215			¹⁾ nur bei vorübergehend eingerichteten Lfst			7	Als Prüfmagnet an Ausfahrgleisen, teilweise auch an Einfahrgleisen von Werken und Abstellanlagen.	Ständig.			8	Als Wirkmagnet in einer GÜ, wenn der Abstand zwischen Hauptsignal und Gefahrpunkt nicht ausreicht. Bei bestimmten Infrastrukturverhältnissen ist zusätzlich ein 500 Hz-GM angeordnet. (Bild 3)	Bei Halt	Bei Prüfungsgeschwindigkeit (km/h) ¹⁾	Bei Entfernung zum Signal (m)				30 ¹⁾	≤ 100 ¹⁾			Auch bei Halt, wenn gleichzeitig Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 gezeigt wird. (verzögerte Wirksamkeitsschaltung 20 - 30 s)					¹⁾ bei S-Bahn auch andere Prüfungsgeschwindigkeiten möglich			2	<p>Einbauorte und Wirksamkeit von GM 2000 Hz - GM</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Lfd. Nr.</th> <th>Einbauort</th> <th colspan="3">Wirksamkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Hauptsignale</td> <td colspan="3">Bei Halt, auch wenn gleichzeitig Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 gezeigt wird.</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Sperrsignale (wenn diese Zugziel oder Startpunkt für Zugfahrten sind; ausgenommen Einfahrgleise von Rangierbahnhöfen)</td> <td colspan="3">Bei Halt, Fahrverbot.</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Signal Ne 1 - Trapeztafel - am Gegengleis</td> <td colspan="3">Ständig.</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Signal Ne 1 - Trapeztafel - und Signal Ne 5 - Haljetafel - im Zugleitbetrieb mit technischer Unterstützung (TU-ZLB)</td> <td colspan="3">Bei fehlender Fahrerlaubnis (Unwirksamschaltung durch Zugleiter).</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Lfd. Nr.</th> <th>Einbauort</th> <th colspan="3">Wirksamkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5</td> <td>Hauptsignale mit signalisierten Geschwindigkeiten v = 100 km/h bis v = 130 km/h in Verbindung mit GÜ <i>(nicht generell ausgerüstet)</i></td> <td>Bei signalisierter Geschwindigkeit (km/h)</td> <td>Bei Prüfungsgeschwindigkeit (km/h)¹⁾</td> <td>Bei Entfernung zum Signal (m)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>100¹⁾</td> <td>120</td> <td>485</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>110</td> <td>130</td> <td>405</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>120</td> <td>135</td> <td>355</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>130</td> <td>140</td> <td>315</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="3">¹⁾ bei Streckengeschwindigkeit 120 km/h im Bereich der ehemaligen DR auch durch GÜ 105 am Standort von Lichthauptsignalen</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>Vor Lfst mit signalisierten Geschwindigkeiten v = 100 ≤ 140 km/h in Verbindung mit GÜ <i>(nicht generell ausgerüstet)</i></td> <td>Bei signalisierter Geschwindigkeit (km/h)</td> <td>Bei Prüfungsgeschwindigkeit (km/h)¹⁾</td> <td>Bei Entfernung zum Signal (m)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>100</td> <td>120</td> <td>485</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>110</td> <td>130</td> <td>405</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>120</td> <td>135</td> <td>355</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>130</td> <td>140</td> <td>315</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>140¹⁾</td> <td>150</td> <td>215</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="3">¹⁾ nur bei vorübergehend eingerichteten Lfst</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>Als Prüfmagnet an Ausfahrgleisen, teilweise auch an Einfahrgleisen von Werken und Abstellanlagen.</td> <td colspan="3">Ständig.</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>Als Wirkmagnet in einer GÜ, wenn der Abstand zwischen Hauptsignal und Gefahrpunkt nicht ausreicht. Bei bestimmten Infrastrukturverhältnissen ist zusätzlich ein 500 Hz-GM angeordnet. (Bild 3)</td> <td>Bei Halt</td> <td>Bei Prüfungsgeschwindigkeit (km/h)¹⁾</td> <td>Bei Entfernung zum Signal (m)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>30¹⁾</td> <td>≤ 100¹⁾</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="3">Auch bei Halt, wenn gleichzeitig Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 gezeigt wird. (verzögerte Wirksamkeitsschaltung 20 - 30 s)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="3">¹⁾ bei S-Bahn auch andere Prüfungsgeschwindigkeiten möglich</td> </tr> </tbody> </table> <p>¹⁾ Infolge der Toleranzen an den PZB-Strecken- und -Fahrzeugeinrichtungen können die, für die GÜ genannten Prüfungsgeschwindigkeiten (Nennwerte) um ca. ± 5 km/h abweichen.</p>	Lfd. Nr.	Einbauort	Wirksamkeit			1	Hauptsignale	Bei Halt, auch wenn gleichzeitig Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 gezeigt wird.			2	Sperrsignale (wenn diese Zugziel oder Startpunkt für Zugfahrten sind; ausgenommen Einfahrgleise von Rangierbahnhöfen)	Bei Halt, Fahrverbot.			3	Signal Ne 1 - Trapeztafel - am Gegengleis	Ständig.			4	Signal Ne 1 - Trapeztafel - und Signal Ne 5 - Haljetafel - im Zugleitbetrieb mit technischer Unterstützung (TU-ZLB)	Bei fehlender Fahrerlaubnis (Unwirksamschaltung durch Zugleiter).			Lfd. Nr.	Einbauort	Wirksamkeit			5	Hauptsignale mit signalisierten Geschwindigkeiten v = 100 km/h bis v = 130 km/h in Verbindung mit GÜ <i>(nicht generell ausgerüstet)</i>	Bei signalisierter Geschwindigkeit (km/h)	Bei Prüfungsgeschwindigkeit (km/h) ¹⁾	Bei Entfernung zum Signal (m)			100 ¹⁾	120	485			110	130	405			120	135	355			130	140	315			¹⁾ bei Streckengeschwindigkeit 120 km/h im Bereich der ehemaligen DR auch durch GÜ 105 am Standort von Lichthauptsignalen			6	Vor Lfst mit signalisierten Geschwindigkeiten v = 100 ≤ 140 km/h in Verbindung mit GÜ <i>(nicht generell ausgerüstet)</i>	Bei signalisierter Geschwindigkeit (km/h)	Bei Prüfungsgeschwindigkeit (km/h) ¹⁾	Bei Entfernung zum Signal (m)			100	120	485			110	130	405			120	135	355			130	140	315			140 ¹⁾	150	215			¹⁾ nur bei vorübergehend eingerichteten Lfst			7	Als Prüfmagnet an Ausfahrgleisen, teilweise auch an Einfahrgleisen von Werken und Abstellanlagen.	Ständig.			8	Als Wirkmagnet in einer GÜ, wenn der Abstand zwischen Hauptsignal und Gefahrpunkt nicht ausreicht. Bei bestimmten Infrastrukturverhältnissen ist zusätzlich ein 500 Hz-GM angeordnet. (Bild 3)	Bei Halt	Bei Prüfungsgeschwindigkeit (km/h) ¹⁾	Bei Entfernung zum Signal (m)				30 ¹⁾	≤ 100 ¹⁾			Auch bei Halt, wenn gleichzeitig Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 gezeigt wird. (verzögerte Wirksamkeitsschaltung 20 - 30 s)					¹⁾ bei S-Bahn auch andere Prüfungsgeschwindigkeiten möglich			<ul style="list-style-type: none"> redaktionelle Korrektur Harmonisierung mit Ril 301 - Signalbuch Harmonisierung mit Ril 819.1310 (Planungsgrundsätze PZB) sinngemäße Übernahme der entfallenen Regelungsinhalte bezüglich der Einbauorte von GM 2000 Hz vom entfallenen Abschn. 5 (vgl. Zeile Nr. 172) Bild 3 ersatzlos entfallen
Lfd. Nr.	Einbauort	Wirksamkeit																																																																																																																																																																																																																																																			
1	Hauptsignale	Bei Halt, auch wenn gleichzeitig Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 gezeigt wird.																																																																																																																																																																																																																																																			
2	Sperrsignale (wenn diese Zugziel oder Startpunkt für Zugfahrten sind; ausgenommen Einfahrgleise von Rangierbahnhöfen)	Bei Halt, Fahrverbot.																																																																																																																																																																																																																																																			
3	Signal Ne 1 - Trapeztafel - am Gegengleis	Ständig.																																																																																																																																																																																																																																																			
4	Signal Ne 1 - Trapeztafel - und Signal Ne 5 - Haljetafel - im Zugleitbetrieb mit technischer Unterstützung (TU-ZLB)	Bei fehlender Fahrerlaubnis (Unwirksamschaltung durch Zugleiter).																																																																																																																																																																																																																																																			
Lfd. Nr.	Einbauort	Wirksamkeit																																																																																																																																																																																																																																																			
5	Hauptsignale mit signalisierten Geschwindigkeiten v = 100 km/h bis v = 130 km/h in Verbindung mit GÜ <i>(nicht generell ausgerüstet)</i>	Bei signalisierter Geschwindigkeit (km/h)	Bei Prüfungsgeschwindigkeit (km/h) ¹⁾	Bei Entfernung zum Signal (m)																																																																																																																																																																																																																																																	
		100 ¹⁾	120	485																																																																																																																																																																																																																																																	
		110	130	405																																																																																																																																																																																																																																																	
		120	135	355																																																																																																																																																																																																																																																	
		130	140	315																																																																																																																																																																																																																																																	
		¹⁾ bei Streckengeschwindigkeit 120 km/h im Bereich der ehemaligen DR auch durch GÜ 105 am Standort von Lichthauptsignalen																																																																																																																																																																																																																																																			
6	Vor Lfst mit signalisierten Geschwindigkeiten v = 100 ≤ 140 km/h in Verbindung mit GÜ <i>(nicht generell ausgerüstet)</i>	Bei signalisierter Geschwindigkeit (km/h)	Bei Prüfungsgeschwindigkeit (km/h) ¹⁾	Bei Entfernung zum Signal (m)																																																																																																																																																																																																																																																	
		100	120	485																																																																																																																																																																																																																																																	
		110	130	405																																																																																																																																																																																																																																																	
		120	135	355																																																																																																																																																																																																																																																	
		130	140	315																																																																																																																																																																																																																																																	
		140 ¹⁾	150	215																																																																																																																																																																																																																																																	
		¹⁾ nur bei vorübergehend eingerichteten Lfst																																																																																																																																																																																																																																																			
7	Als Prüfmagnet an Ausfahrgleisen, teilweise auch an Einfahrgleisen von Werken und Abstellanlagen.	Ständig.																																																																																																																																																																																																																																																			
8	Als Wirkmagnet in einer GÜ, wenn der Abstand zwischen Hauptsignal und Gefahrpunkt nicht ausreicht. Bei bestimmten Infrastrukturverhältnissen ist zusätzlich ein 500 Hz-GM angeordnet. (Bild 3)	Bei Halt	Bei Prüfungsgeschwindigkeit (km/h) ¹⁾	Bei Entfernung zum Signal (m)																																																																																																																																																																																																																																																	
			30 ¹⁾	≤ 100 ¹⁾																																																																																																																																																																																																																																																	
		Auch bei Halt, wenn gleichzeitig Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 gezeigt wird. (verzögerte Wirksamkeitsschaltung 20 - 30 s)																																																																																																																																																																																																																																																			
		¹⁾ bei S-Bahn auch andere Prüfungsgeschwindigkeiten möglich																																																																																																																																																																																																																																																			
Lfd. Nr.	Einbauort	Wirksamkeit																																																																																																																																																																																																																																																			
1	Hauptsignale	Bei Halt, auch wenn gleichzeitig Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 gezeigt wird.																																																																																																																																																																																																																																																			
2	Sperrsignale (wenn diese Zugziel oder Startpunkt für Zugfahrten sind; ausgenommen Einfahrgleise von Rangierbahnhöfen)	Bei Halt, Fahrverbot.																																																																																																																																																																																																																																																			
3	Signal Ne 1 - Trapeztafel - am Gegengleis	Ständig.																																																																																																																																																																																																																																																			
4	Signal Ne 1 - Trapeztafel - und Signal Ne 5 - Haljetafel - im Zugleitbetrieb mit technischer Unterstützung (TU-ZLB)	Bei fehlender Fahrerlaubnis (Unwirksamschaltung durch Zugleiter).																																																																																																																																																																																																																																																			
Lfd. Nr.	Einbauort	Wirksamkeit																																																																																																																																																																																																																																																			
5	Hauptsignale mit signalisierten Geschwindigkeiten v = 100 km/h bis v = 130 km/h in Verbindung mit GÜ <i>(nicht generell ausgerüstet)</i>	Bei signalisierter Geschwindigkeit (km/h)	Bei Prüfungsgeschwindigkeit (km/h) ¹⁾	Bei Entfernung zum Signal (m)																																																																																																																																																																																																																																																	
		100 ¹⁾	120	485																																																																																																																																																																																																																																																	
		110	130	405																																																																																																																																																																																																																																																	
		120	135	355																																																																																																																																																																																																																																																	
		130	140	315																																																																																																																																																																																																																																																	
		¹⁾ bei Streckengeschwindigkeit 120 km/h im Bereich der ehemaligen DR auch durch GÜ 105 am Standort von Lichthauptsignalen																																																																																																																																																																																																																																																			
6	Vor Lfst mit signalisierten Geschwindigkeiten v = 100 ≤ 140 km/h in Verbindung mit GÜ <i>(nicht generell ausgerüstet)</i>	Bei signalisierter Geschwindigkeit (km/h)	Bei Prüfungsgeschwindigkeit (km/h) ¹⁾	Bei Entfernung zum Signal (m)																																																																																																																																																																																																																																																	
		100	120	485																																																																																																																																																																																																																																																	
		110	130	405																																																																																																																																																																																																																																																	
		120	135	355																																																																																																																																																																																																																																																	
		130	140	315																																																																																																																																																																																																																																																	
		140 ¹⁾	150	215																																																																																																																																																																																																																																																	
		¹⁾ nur bei vorübergehend eingerichteten Lfst																																																																																																																																																																																																																																																			
7	Als Prüfmagnet an Ausfahrgleisen, teilweise auch an Einfahrgleisen von Werken und Abstellanlagen.	Ständig.																																																																																																																																																																																																																																																			
8	Als Wirkmagnet in einer GÜ, wenn der Abstand zwischen Hauptsignal und Gefahrpunkt nicht ausreicht. Bei bestimmten Infrastrukturverhältnissen ist zusätzlich ein 500 Hz-GM angeordnet. (Bild 3)	Bei Halt	Bei Prüfungsgeschwindigkeit (km/h) ¹⁾	Bei Entfernung zum Signal (m)																																																																																																																																																																																																																																																	
			30 ¹⁾	≤ 100 ¹⁾																																																																																																																																																																																																																																																	
		Auch bei Halt, wenn gleichzeitig Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 gezeigt wird. (verzögerte Wirksamkeitsschaltung 20 - 30 s)																																																																																																																																																																																																																																																			
		¹⁾ bei S-Bahn auch andere Prüfungsgeschwindigkeiten möglich																																																																																																																																																																																																																																																			

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerktext in Ril 483.0101A01 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerktext in aktualisiertem Anhang 483.0101A01	Änderungsgrund/ Anmerkungen																																				
				<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">Lfd. Nr.</th> <th style="text-align: center;">Einbauort / Funktion eines GM 2000 Hz</th> <th style="text-align: center;">Wirksamkeit des GM 2000 Hz</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">3</td> <td>Am Standort eines Sperrsignals, wenn dieses Ziel- oder Startpunkt für Zugfahrten ist⁵</td> <td>- Bei Signal Hp 0 oder Sh 0 - Bei Signal Sh 1 bzw. Ra 12⁶ 7</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">4</td> <td>Am Standort eines Signals Ne 1 (Trapeztafel) am Gegengleis</td> <td>Ständig</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">5</td> <td>Am Standort eines Lichtsperrsignals am Gegengleis</td> <td>Bei Signal Hp 0</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Wenn aufgrund streckenseitiger Verhältnisse (u. a. Geschwindigkeitsprofil) erforderlich (nicht generell vorhanden): Als Wirkmagnet einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung im Abstand von</td> <td style="text-align: center;">Bei Signal</td> </tr> <tr> <td></td> <td>- 485 m</td> <td style="text-align: center;">und Überschreitung der Prüfgeschwindig- keit³ (km/h)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>- 405 m</td> <td style="text-align: center;">120</td> </tr> <tr> <td></td> <td>- 355 m</td> <td style="text-align: center;">130</td> </tr> <tr> <td></td> <td>- 315 m</td> <td style="text-align: center;">135</td> </tr> <tr> <td></td> <td>- 215 m</td> <td style="text-align: center;">140</td> </tr> <tr> <td></td> <td>vor einem Signal Lf 2 oder Lf 7</td> <td style="text-align: center;">150</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">7</td> <td>Wenn zur Sicherung eines besonders langen Einfahrwegs erforderlich (nicht generell vorhanden): Vor einer Weiche als Wirkmagnet einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung</td> <td>Wenn der Fahrweg über das Zweiggleis einer der Weichen im Fahrweg führt, bei Überschreitung der örtlich zulässigen Geschwindigkeit</td> </tr> </tbody> </table> <p>⁵ Außer Sperrsignal an einem Einfahrgleis eines Rangierbahnhofs ⁶ Gilt nicht im Fall eines Sperrsignals, das als Startpunkt für Zugfahrten vor einem Gruppenausfahrtsignal fungiert ⁷ Örtliche Abweichungen möglich</p>	Lfd. Nr.	Einbauort / Funktion eines GM 2000 Hz	Wirksamkeit des GM 2000 Hz	3	Am Standort eines Sperrsignals, wenn dieses Ziel- oder Startpunkt für Zugfahrten ist ⁵	- Bei Signal Hp 0 oder Sh 0 - Bei Signal Sh 1 bzw. Ra 12 ⁶ 7	4	Am Standort eines Signals Ne 1 (Trapeztafel) am Gegengleis	Ständig	5	Am Standort eines Lichtsperrsignals am Gegengleis	Bei Signal Hp 0		Wenn aufgrund streckenseitiger Verhältnisse (u. a. Geschwindigkeitsprofil) erforderlich (nicht generell vorhanden): Als Wirkmagnet einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung im Abstand von	Bei Signal		- 485 m	und Überschreitung der Prüfgeschwindig- keit ³ (km/h)		- 405 m	120		- 355 m	130		- 315 m	135		- 215 m	140		vor einem Signal Lf 2 oder Lf 7	150	7	Wenn zur Sicherung eines besonders langen Einfahrwegs erforderlich (nicht generell vorhanden): Vor einer Weiche als Wirkmagnet einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung	Wenn der Fahrweg über das Zweiggleis einer der Weichen im Fahrweg führt, bei Überschreitung der örtlich zulässigen Geschwindigkeit	
Lfd. Nr.	Einbauort / Funktion eines GM 2000 Hz	Wirksamkeit des GM 2000 Hz																																							
3	Am Standort eines Sperrsignals, wenn dieses Ziel- oder Startpunkt für Zugfahrten ist ⁵	- Bei Signal Hp 0 oder Sh 0 - Bei Signal Sh 1 bzw. Ra 12 ⁶ 7																																							
4	Am Standort eines Signals Ne 1 (Trapeztafel) am Gegengleis	Ständig																																							
5	Am Standort eines Lichtsperrsignals am Gegengleis	Bei Signal Hp 0																																							
	Wenn aufgrund streckenseitiger Verhältnisse (u. a. Geschwindigkeitsprofil) erforderlich (nicht generell vorhanden): Als Wirkmagnet einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung im Abstand von	Bei Signal																																							
	- 485 m	und Überschreitung der Prüfgeschwindig- keit ³ (km/h)																																							
	- 405 m	120																																							
	- 355 m	130																																							
	- 315 m	135																																							
	- 215 m	140																																							
	vor einem Signal Lf 2 oder Lf 7	150																																							
7	Wenn zur Sicherung eines besonders langen Einfahrwegs erforderlich (nicht generell vorhanden): Vor einer Weiche als Wirkmagnet einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung	Wenn der Fahrweg über das Zweiggleis einer der Weichen im Fahrweg führt, bei Überschreitung der örtlich zulässigen Geschwindigkeit																																							

zur Stellungnahme
25.05.2023

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A01 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisiertem Anhang 483.0101A01		Änderungsgrund/ Anmerkungen	
				Lfd. Nr.	Einbauort / Funktion eines GM 2000 Hz		Wirksamkeit des GM 2000 Hz
				8	Nur bei Strecke bzw. Streckenabschnitt mit besonderer PZB-Ausrüstung für ausschließlichen S-Bahn-Betrieb ⁸ : Als Wirkmagnet einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung vor einem Hauptsignal ^{1 2}	- Bei Signal Hp 0 - Bei Signal Hp 0 in Verbindung mit Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 - Bei Signal Hp 0 in Verbindung mit Signal Sh 1 bzw. Ra 12 - Bei Signal-Dunkelschaltung im LZB- oder ETCS-Betrieb und Überschreitung der Prüfgeschwindigkeit ³	
				9	Nur bei Strecke im Zugleitbetrieb mit technischer Unterstützung (TU ZLB): Am Standort eines Signals Ne 1 (Trapeztafel) und eines Signals Ne 5 (Haltetafel)	Bei fehlender Fahrerlaubnis ⁹	
				10	Nur bei Strecke im Zugmeldebetrieb mit technischer Unterstützung (TU ZMB): Am Standort eines Ausfahrsignals oder hinter einem Ausfahrsignal an einem Orientierungszeichen „PZB 2000 Hz“	Bei fehlender Fahrerlaubnis ¹⁰	
				11	An einem Orientierungszeichen „PZB BÜ“ vor einem wärterbedienten Bahnübergang	Bei nicht gesichertem Bahnübergang	
				12	Als Prüfmagnet am Ausfahrgleis einer Fahrzeugeinsatzstelle	Ständig	
				⁸ Auf Strecken bzw. Streckenabschnitten mit ausschließlichem Verkehr von S-Bahn-Triebzügen, kann zur Ermöglichung einer dichten Zugfolge anstelle von 1000-Hz- und 500-Hz-Überwachungen eine streckenseitige treppenförmige PZB-Überwachung mit Staffeln von Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtungen realisiert sein. ¹ Unwirksamschaltung erfolgt durch den Zugleiter ² Unwirksamschaltung erfolgt durch den Fahrdienstleiter			

zur Stellungnahme
25.05.2023/26.05.2023

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A01 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisiertem Anhang 483.0101A01	Änderungsgrund/ Anmerkungen																																																
				<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #d3d3d3;">Lfd. Nr.</th> <th style="background-color: #d3d3d3;">Einbauort / Funktion eines GM 2000 Hz</th> <th colspan="2" style="background-color: #d3d3d3;">Wirksamkeit des GM 2000 Hz</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">13</td> <td rowspan="3">Nur bei bestimmten Einfahrten mit stufenweiser Geschwindigkeits-signalisierung bis auf 20 oder 30 km/h in bestimmten Betriebsstellen¹¹: Als Wirkmagnet einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung am Standort des allein stehenden Signals Zs 3</td> <td>Bei Signal</td> <td>und Überschreitung der Prüfgeschwindig- keit³ (km/h)</td> </tr> <tr> <td>Zs 3 Kz 3</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>Zs 3 Kz 2</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">14</td> <td rowspan="2">Nur in bestimmten Fällen, bei verkürztem Durchrutschweg: Als Wirkmagnet einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung im Abstand von 30 bis 100 m vor dem Hauptsignal</td> <td>Bei Signal</td> <td>und Überschreitung der Prüfgeschwindig- keit³ (km/h)</td> </tr> <tr> <td> Hp 0 - Hp 0 in Verbindung mit Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 - Hp 0 in Verbindung mit Signal Sh 1 bzw. Ra 12 </td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>Nur in besonderen Einzelfällen zur örtlichen Risikominimierung: Als Wirkmagnet einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung an örtlich festgelegter Stelle</td> <td colspan="2">Bei Überschreitung der Prüfgeschwindigkeit³</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="text-align: center;">¹¹ Als Ersatz für Abschnitt 4 lfd. Nr. 2</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th style="background-color: #d3d3d3;">Lfd. Nr.</th> <th style="background-color: #d3d3d3;">Einbauort / Funktion eines GM 2000 Hz</th> <th colspan="2" style="background-color: #d3d3d3;">Wirksamkeit des GM 2000 Hz</th> </tr> <tr> <td rowspan="10">16</td> <td rowspan="10">Nur in bestimmten Fällen in einem Fahrweg, auf dem ein ETCS-Level-2-Bereich verlassen wird: Als Wirkmagnet einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung im Abstand von 150 m vor einem Signal Lf 2 oder Lf 7</td> <td>Bei Signal</td> <td>und Überschreitung der Prüfgeschwindig- keit³ (km/h)</td> </tr> <tr> <td>- Lf 1 mit Kz 4 - Lf 6 mit Kz 4</td> <td>55</td> </tr> <tr> <td>- Lf 1 mit Kz 5 - Lf 6 mit Kz 5</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>- Lf 1 mit Kz 6 - Lf 6 mit Kz 6</td> <td>75</td> </tr> <tr> <td>- Lf 1 mit Kz 7 - Lf 6 mit Kz 7</td> <td>85</td> </tr> <tr> <td>- Lf 1 mit Kz 8 - Lf 6 mit Kz 8</td> <td>95</td> </tr> <tr> <td>- Lf 1 mit Kz 9 - Lf 6 mit Kz 9</td> <td>105</td> </tr> </tbody> </table>	Lfd. Nr.	Einbauort / Funktion eines GM 2000 Hz	Wirksamkeit des GM 2000 Hz		13	Nur bei bestimmten Einfahrten mit stufenweiser Geschwindigkeits-signalisierung bis auf 20 oder 30 km/h in bestimmten Betriebsstellen ¹¹ : Als Wirkmagnet einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung am Standort des allein stehenden Signals Zs 3	Bei Signal	und Überschreitung der Prüfgeschwindig- keit ³ (km/h)	Zs 3 Kz 3	30	Zs 3 Kz 2	20	14	Nur in bestimmten Fällen, bei verkürztem Durchrutschweg: Als Wirkmagnet einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung im Abstand von 30 bis 100 m vor dem Hauptsignal	Bei Signal	und Überschreitung der Prüfgeschwindig- keit ³ (km/h)	Hp 0 - Hp 0 in Verbindung mit Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 - Hp 0 in Verbindung mit Signal Sh 1 bzw. Ra 12	30	15	Nur in besonderen Einzelfällen zur örtlichen Risikominimierung: Als Wirkmagnet einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung an örtlich festgelegter Stelle	Bei Überschreitung der Prüfgeschwindigkeit ³		¹¹ Als Ersatz für Abschnitt 4 lfd. Nr. 2						Lfd. Nr.	Einbauort / Funktion eines GM 2000 Hz	Wirksamkeit des GM 2000 Hz		16	Nur in bestimmten Fällen in einem Fahrweg, auf dem ein ETCS-Level-2-Bereich verlassen wird: Als Wirkmagnet einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung im Abstand von 150 m vor einem Signal Lf 2 oder Lf 7	Bei Signal	und Überschreitung der Prüfgeschwindig- keit ³ (km/h)	- Lf 1 mit Kz 4 - Lf 6 mit Kz 4	55	- Lf 1 mit Kz 5 - Lf 6 mit Kz 5	65	- Lf 1 mit Kz 6 - Lf 6 mit Kz 6	75	- Lf 1 mit Kz 7 - Lf 6 mit Kz 7	85	- Lf 1 mit Kz 8 - Lf 6 mit Kz 8	95	- Lf 1 mit Kz 9 - Lf 6 mit Kz 9	105	
Lfd. Nr.	Einbauort / Funktion eines GM 2000 Hz	Wirksamkeit des GM 2000 Hz																																																			
13	Nur bei bestimmten Einfahrten mit stufenweiser Geschwindigkeits-signalisierung bis auf 20 oder 30 km/h in bestimmten Betriebsstellen ¹¹ : Als Wirkmagnet einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung am Standort des allein stehenden Signals Zs 3	Bei Signal	und Überschreitung der Prüfgeschwindig- keit ³ (km/h)																																																		
		Zs 3 Kz 3	30																																																		
		Zs 3 Kz 2	20																																																		
14	Nur in bestimmten Fällen, bei verkürztem Durchrutschweg: Als Wirkmagnet einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung im Abstand von 30 bis 100 m vor dem Hauptsignal	Bei Signal	und Überschreitung der Prüfgeschwindig- keit ³ (km/h)																																																		
		Hp 0 - Hp 0 in Verbindung mit Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 - Hp 0 in Verbindung mit Signal Sh 1 bzw. Ra 12	30																																																		
15	Nur in besonderen Einzelfällen zur örtlichen Risikominimierung: Als Wirkmagnet einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung an örtlich festgelegter Stelle	Bei Überschreitung der Prüfgeschwindigkeit ³																																																			
¹¹ Als Ersatz für Abschnitt 4 lfd. Nr. 2																																																					
Lfd. Nr.	Einbauort / Funktion eines GM 2000 Hz	Wirksamkeit des GM 2000 Hz																																																			
16	Nur in bestimmten Fällen in einem Fahrweg, auf dem ein ETCS-Level-2-Bereich verlassen wird: Als Wirkmagnet einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung im Abstand von 150 m vor einem Signal Lf 2 oder Lf 7	Bei Signal	und Überschreitung der Prüfgeschwindig- keit ³ (km/h)																																																		
		- Lf 1 mit Kz 4 - Lf 6 mit Kz 4	55																																																		
		- Lf 1 mit Kz 5 - Lf 6 mit Kz 5	65																																																		
		- Lf 1 mit Kz 6 - Lf 6 mit Kz 6	75																																																		
		- Lf 1 mit Kz 7 - Lf 6 mit Kz 7	85																																																		
		- Lf 1 mit Kz 8 - Lf 6 mit Kz 8	95																																																		
		- Lf 1 mit Kz 9 - Lf 6 mit Kz 9	105																																																		
		170	3	Einbauorte und Wirksamkeit von 1000 Hz-GM	3	Einbauorte und Wirksamkeit von <u>GM</u> 1000 Hz- GM	<ul style="list-style-type: none"> redaktionelle Korrektur Harmonisierung mit Ril 301 - Signalbuch 																																														

Nr.	Gliederungspunkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A01 gültig ab 08.06.2014	Gliederungspunkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisiertem Anhang 483.0101A01	Änderungsgrund/Anmerkungen																																																															
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Lfd. Nr.</th> <th>Einbauort</th> <th colspan="2">Wirksamkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Vorsignale und Hauptsignale, die zugleich Vorsignalfunktion haben, Vorsignalwiederholer (nicht generell ausgerüstet)</td> <td>Bei Signalisierung (angezeigt durch Zs 3v oder durch HI-Signale) (km/h)</td> <td>Bei Prüfgeschwindigkeit (km/h) ¹⁾</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>„Halt erwarten“ bis 70 80 ^{*)} 90 ^{*)}</td> <td>- 95 105</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Langsamfahrsignale (nicht generell ausgerüstet)</td> <td>Bei Signalisierung (km/h)</td> <td>Bei Prüfgeschwindigkeit (km/h) ¹⁾</td> </tr> <tr> <td>a)</td> <td>Signal Lf 1</td> <td>5 bis 70</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>b)</td> <td>Signal Lf 6 (nicht vor BÜ und an wiederholt aufgestellten Signalen)</td> <td>80 ^{*)} 90 ^{*)}</td> <td>95 105</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Signale Ne 2 - Vorsignaltafel -, die anstelle eines Vorsignals stehen</td> <td colspan="2">Ständig.</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Überwachungssignale (ausgenommen Überwachungssignalwiederholer und Überwachungssignale unmittelbar vor dem BÜ) (Bild 4 und 5)</td> <td colspan="2">Bei unwirksamer technischer BÜ-Sicherung (bei BÜ 0 - „Halt vor dem Bahnübergang! Weiterfahrt nach Sicherung“).</td> </tr> </tbody> </table> <p>^{*)} Wirksamerschaltung durch GÜ ¹⁾ Infolge der Toleranzen an den PZB-Strecken- und -Fahrzeugeinrichtungen können die, für die GÜ genannten Prüfgeschwindigkeiten (Nennwerte) um ca. ± 5 km/h abweichen.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Bild 4 Streckenausrüstung der Bahnübergangssicherungsanlagen (Anordnung Geltungsbereich DS 301) (Beispiel)</p> <p>K1 = Einschaltkontakt K3 = Ausschaltkontakt</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Bild 5 Streckenausrüstung der Bahnübergangssicherungsanlagen (Anordnung Geltungsbereich DV 301) (Beispiel)</p> <p>K1 = Einschaltkontakt K3 = Ausschaltkontakt</p> <p>^{*)} alte bzw. ^{**)} neue Anordnung des 1000 Hz Magneten</p> </div>	Lfd. Nr.	Einbauort	Wirksamkeit		1	Vorsignale und Hauptsignale, die zugleich Vorsignalfunktion haben, Vorsignalwiederholer (nicht generell ausgerüstet)	Bei Signalisierung (angezeigt durch Zs 3v oder durch HI-Signale) (km/h)	Bei Prüfgeschwindigkeit (km/h) ¹⁾			„Halt erwarten“ bis 70 80 ^{*)} 90 ^{*)}	- 95 105	2	Langsamfahrsignale (nicht generell ausgerüstet)	Bei Signalisierung (km/h)	Bei Prüfgeschwindigkeit (km/h) ¹⁾	a)	Signal Lf 1	5 bis 70	-	b)	Signal Lf 6 (nicht vor BÜ und an wiederholt aufgestellten Signalen)	80 ^{*)} 90 ^{*)}	95 105	3	Signale Ne 2 - Vorsignaltafel -, die anstelle eines Vorsignals stehen	Ständig.		4	Überwachungssignale (ausgenommen Überwachungssignalwiederholer und Überwachungssignale unmittelbar vor dem BÜ) (Bild 4 und 5)	Bei unwirksamer technischer BÜ-Sicherung (bei BÜ 0 - „Halt vor dem Bahnübergang! Weiterfahrt nach Sicherung“).		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Lfd. Nr.</th> <th>Einbauort</th> <th colspan="2">Wirksamkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Vorsignale und Hauptsignale, die zugleich Vorsignalfunktion haben, Vorsignalwiederholer (nicht generell ausgerüstet)</td> <td>Bei Signalisierung (angezeigt durch Zs 3v oder durch HI-Signale) (km/h)</td> <td>Bei Prüfgeschwindigkeit (km/h) ¹⁾</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>„Halt erwarten“ bis 70 80 ^{*)} 90 ^{*)}</td> <td>- 95 105</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Langsamfahrsignale (nicht generell ausgerüstet)</td> <td>Bei Signalisierung (km/h)</td> <td>Bei Prüfgeschwindigkeit (km/h) ¹⁾</td> </tr> <tr> <td>a)</td> <td>Signal Lf 1</td> <td>5 bis 70</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>b)</td> <td>Signal Lf 6 (nicht vor BÜ und an wiederholt aufgestellten Signalen)</td> <td>80 ^{*)} 90 ^{*)}</td> <td>95 105</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Signale Ne 2 - Vorsignaltafel -, die anstelle eines Vorsignals stehen</td> <td colspan="2">Ständig.</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Überwachungssignale (ausgenommen Überwachungssignalwiederholer und Überwachungssignale unmittelbar vor dem BÜ) (Bild 4 und 5)</td> <td colspan="2">Bei unwirksamer technischer BÜ-Sicherung (bei BÜ 0 - „Halt vor dem Bahnübergang! Weiterfahrt nach Sicherung“).</td> </tr> </tbody> </table> <p>^{*)} Wirksamerschaltung durch GÜ ¹⁾ Infolge der Toleranzen an den PZB-Strecken- und -Fahrzeugeinrichtungen können die, für die GÜ genannten Prüfgeschwindigkeiten (Nennwerte) um ca. ± 5 km/h abweichen.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Bild 4 Streckenausrüstung der Bahnübergangssicherungsanlagen (Anordnung Geltungsbereich DS 301) (Beispiel)</p> <p>K1 = Einschaltkontakt K3 = Ausschaltkontakt</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Bild 5 Streckenausrüstung der Bahnübergangssicherungsanlagen (Anordnung Geltungsbereich DV 301) (Beispiel)</p> <p>K1 = Einschaltkontakt K3 = Ausschaltkontakt</p> <p>^{*)} alte bzw. ^{**)} neue Anordnung des 1000 Hz Magneten</p> </div>	Lfd. Nr.	Einbauort	Wirksamkeit		1	Vorsignale und Hauptsignale, die zugleich Vorsignalfunktion haben, Vorsignalwiederholer (nicht generell ausgerüstet)	Bei Signalisierung (angezeigt durch Zs 3v oder durch HI-Signale) (km/h)	Bei Prüfgeschwindigkeit (km/h) ¹⁾			„Halt erwarten“ bis 70 80 ^{*)} 90 ^{*)}	- 95 105	2	Langsamfahrsignale (nicht generell ausgerüstet)	Bei Signalisierung (km/h)	Bei Prüfgeschwindigkeit (km/h) ¹⁾	a)	Signal Lf 1	5 bis 70	-	b)	Signal Lf 6 (nicht vor BÜ und an wiederholt aufgestellten Signalen)	80 ^{*)} 90 ^{*)}	95 105	3	Signale Ne 2 - Vorsignaltafel -, die anstelle eines Vorsignals stehen	Ständig.		4	Überwachungssignale (ausgenommen Überwachungssignalwiederholer und Überwachungssignale unmittelbar vor dem BÜ) (Bild 4 und 5)	Bei unwirksamer technischer BÜ-Sicherung (bei BÜ 0 - „Halt vor dem Bahnübergang! Weiterfahrt nach Sicherung“).		<ul style="list-style-type: none"> • Harmonisierung mit Ril 819.1310 (Planungsgrundsätze PZB) • Harmonisierung mit Anhang 819.1344A02 • sinngemäße Übernahme der entfallenen Regelungsinhalte bezüglich der Einbauorte von GM 1000 Hz vom entfallenen Abschn. 5 (vgl. Zeile Nr. 172) • Bilder 4 und 5 ersatzlos entfallen
Lfd. Nr.	Einbauort	Wirksamkeit																																																																		
1	Vorsignale und Hauptsignale, die zugleich Vorsignalfunktion haben, Vorsignalwiederholer (nicht generell ausgerüstet)	Bei Signalisierung (angezeigt durch Zs 3v oder durch HI-Signale) (km/h)	Bei Prüfgeschwindigkeit (km/h) ¹⁾																																																																	
		„Halt erwarten“ bis 70 80 ^{*)} 90 ^{*)}	- 95 105																																																																	
2	Langsamfahrsignale (nicht generell ausgerüstet)	Bei Signalisierung (km/h)	Bei Prüfgeschwindigkeit (km/h) ¹⁾																																																																	
a)	Signal Lf 1	5 bis 70	-																																																																	
b)	Signal Lf 6 (nicht vor BÜ und an wiederholt aufgestellten Signalen)	80 ^{*)} 90 ^{*)}	95 105																																																																	
3	Signale Ne 2 - Vorsignaltafel -, die anstelle eines Vorsignals stehen	Ständig.																																																																		
4	Überwachungssignale (ausgenommen Überwachungssignalwiederholer und Überwachungssignale unmittelbar vor dem BÜ) (Bild 4 und 5)	Bei unwirksamer technischer BÜ-Sicherung (bei BÜ 0 - „Halt vor dem Bahnübergang! Weiterfahrt nach Sicherung“).																																																																		
Lfd. Nr.	Einbauort	Wirksamkeit																																																																		
1	Vorsignale und Hauptsignale, die zugleich Vorsignalfunktion haben, Vorsignalwiederholer (nicht generell ausgerüstet)	Bei Signalisierung (angezeigt durch Zs 3v oder durch HI-Signale) (km/h)	Bei Prüfgeschwindigkeit (km/h) ¹⁾																																																																	
		„Halt erwarten“ bis 70 80 ^{*)} 90 ^{*)}	- 95 105																																																																	
2	Langsamfahrsignale (nicht generell ausgerüstet)	Bei Signalisierung (km/h)	Bei Prüfgeschwindigkeit (km/h) ¹⁾																																																																	
a)	Signal Lf 1	5 bis 70	-																																																																	
b)	Signal Lf 6 (nicht vor BÜ und an wiederholt aufgestellten Signalen)	80 ^{*)} 90 ^{*)}	95 105																																																																	
3	Signale Ne 2 - Vorsignaltafel -, die anstelle eines Vorsignals stehen	Ständig.																																																																		
4	Überwachungssignale (ausgenommen Überwachungssignalwiederholer und Überwachungssignale unmittelbar vor dem BÜ) (Bild 4 und 5)	Bei unwirksamer technischer BÜ-Sicherung (bei BÜ 0 - „Halt vor dem Bahnübergang! Weiterfahrt nach Sicherung“).																																																																		

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerktext in Ril 483.0101A01 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerktext in aktualisiertem Anhang 483.0101A01	Änderungsgrund/ Anmerkungen																						
				<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">Lfd. Nr.</th> <th style="text-align: center;">Einbauort / Funktion eines GM 1000 Hz</th> <th style="text-align: center;">Wirksamkeit des GM 1000 Hz</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">1</td> <td>Am Standort eines Vorsignals¹¹ oder Vorsignalswiederholers¹¹</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> - Bei Signal Vr 0, HI 10 oder Ks 2 - Bei Signal HI 11, HI 12a, HI 12b - Bei Signal Vr 2 - Bei Signal HI 7, HI 8, HI 9a oder HI 9b - Bei Signal Vr 1 mit Signal Zs 3v Kz 7¹² - Bei Signal Ks 1 mit Signal Zs 3v Kz 1, 2, 3, 4, 5 oder 6 - Bei Signal Ks 1 mit Signal Zs 3v Kz 7¹² - Bei Signal-Dunkelschaltung im LZB- oder ETCS-Betrieb¹³ </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2</td> <td>Wenn aufgrund des örtlichen streckenseitigen Geschwindig- keitsprofils erforderlich (nicht generell vorhanden): Als Wirkmagnet einer Geschwindigkeits-Überwachungs- einrichtung am Standort eines Vorsignals¹</td> <td> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; border-right: 1px dashed black;">Bei Signal</td> <td style="text-align: center; border-right: 1px dashed black;">und Überschreitung der Prüfgeschwindig- keit³ (km/h)</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">- Vr 1 mit Zs 3v Kz 8</td> <td style="border-right: 1px dashed black; text-align: center;">95</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">- Ks 1 mit Zs 3v Kz 8</td> <td style="border-right: 1px dashed black;"></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">- Vr 1 mit Zs 3v Kz 9</td> <td style="border-right: 1px dashed black; text-align: center;">105</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">- Ks 1 mit Zs 3v Kz 9</td> <td style="border-right: 1px dashed black;"></td> </tr> </table> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">3</td> <td>Am Standort eines allein stehenden Signals'Ne 2 (Vorsignaltafel)</td> <td style="text-align: center;">Ständig</td> </tr> </tbody> </table> <p style="font-size: small; margin-top: 5px;"> ¹¹ Nur in Einzelfällen ausgerüstet ¹² Nur, wenn aufgrund des örtlichen streckenseitigen Geschwindigkeitsprofils erforderlich ¹³ Nicht bei Hauptsignal mit Vorsignalfunktion </p>	Lfd. Nr.	Einbauort / Funktion eines GM 1000 Hz	Wirksamkeit des GM 1000 Hz	1	Am Standort eines Vorsignals ¹¹ oder Vorsignalswiederholers ¹¹	<ul style="list-style-type: none"> - Bei Signal Vr 0, HI 10 oder Ks 2 - Bei Signal HI 11, HI 12a, HI 12b - Bei Signal Vr 2 - Bei Signal HI 7, HI 8, HI 9a oder HI 9b - Bei Signal Vr 1 mit Signal Zs 3v Kz 7¹² - Bei Signal Ks 1 mit Signal Zs 3v Kz 1, 2, 3, 4, 5 oder 6 - Bei Signal Ks 1 mit Signal Zs 3v Kz 7¹² - Bei Signal-Dunkelschaltung im LZB- oder ETCS-Betrieb¹³ 	2	Wenn aufgrund des örtlichen streckenseitigen Geschwindig- keitsprofils erforderlich (nicht generell vorhanden): Als Wirkmagnet einer Geschwindigkeits-Überwachungs- einrichtung am Standort eines Vorsignals ¹	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; border-right: 1px dashed black;">Bei Signal</td> <td style="text-align: center; border-right: 1px dashed black;">und Überschreitung der Prüfgeschwindig- keit³ (km/h)</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">- Vr 1 mit Zs 3v Kz 8</td> <td style="border-right: 1px dashed black; text-align: center;">95</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">- Ks 1 mit Zs 3v Kz 8</td> <td style="border-right: 1px dashed black;"></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">- Vr 1 mit Zs 3v Kz 9</td> <td style="border-right: 1px dashed black; text-align: center;">105</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">- Ks 1 mit Zs 3v Kz 9</td> <td style="border-right: 1px dashed black;"></td> </tr> </table>	Bei Signal	und Überschreitung der Prüfgeschwindig- keit ³ (km/h)	- Vr 1 mit Zs 3v Kz 8	95	- Ks 1 mit Zs 3v Kz 8		- Vr 1 mit Zs 3v Kz 9	105	- Ks 1 mit Zs 3v Kz 9		3	Am Standort eines allein stehenden Signals'Ne 2 (Vorsignaltafel)	Ständig	
Lfd. Nr.	Einbauort / Funktion eines GM 1000 Hz	Wirksamkeit des GM 1000 Hz																									
1	Am Standort eines Vorsignals ¹¹ oder Vorsignalswiederholers ¹¹	<ul style="list-style-type: none"> - Bei Signal Vr 0, HI 10 oder Ks 2 - Bei Signal HI 11, HI 12a, HI 12b - Bei Signal Vr 2 - Bei Signal HI 7, HI 8, HI 9a oder HI 9b - Bei Signal Vr 1 mit Signal Zs 3v Kz 7¹² - Bei Signal Ks 1 mit Signal Zs 3v Kz 1, 2, 3, 4, 5 oder 6 - Bei Signal Ks 1 mit Signal Zs 3v Kz 7¹² - Bei Signal-Dunkelschaltung im LZB- oder ETCS-Betrieb¹³ 																									
2	Wenn aufgrund des örtlichen streckenseitigen Geschwindig- keitsprofils erforderlich (nicht generell vorhanden): Als Wirkmagnet einer Geschwindigkeits-Überwachungs- einrichtung am Standort eines Vorsignals ¹	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; border-right: 1px dashed black;">Bei Signal</td> <td style="text-align: center; border-right: 1px dashed black;">und Überschreitung der Prüfgeschwindig- keit³ (km/h)</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">- Vr 1 mit Zs 3v Kz 8</td> <td style="border-right: 1px dashed black; text-align: center;">95</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">- Ks 1 mit Zs 3v Kz 8</td> <td style="border-right: 1px dashed black;"></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">- Vr 1 mit Zs 3v Kz 9</td> <td style="border-right: 1px dashed black; text-align: center;">105</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">- Ks 1 mit Zs 3v Kz 9</td> <td style="border-right: 1px dashed black;"></td> </tr> </table>	Bei Signal	und Überschreitung der Prüfgeschwindig- keit ³ (km/h)	- Vr 1 mit Zs 3v Kz 8	95	- Ks 1 mit Zs 3v Kz 8		- Vr 1 mit Zs 3v Kz 9	105	- Ks 1 mit Zs 3v Kz 9																
Bei Signal	und Überschreitung der Prüfgeschwindig- keit ³ (km/h)																										
- Vr 1 mit Zs 3v Kz 8	95																										
- Ks 1 mit Zs 3v Kz 8																											
- Vr 1 mit Zs 3v Kz 9	105																										
- Ks 1 mit Zs 3v Kz 9																											
3	Am Standort eines allein stehenden Signals'Ne 2 (Vorsignaltafel)	Ständig																									

zur Stellungnahme
25.05.2023/26.06.2023

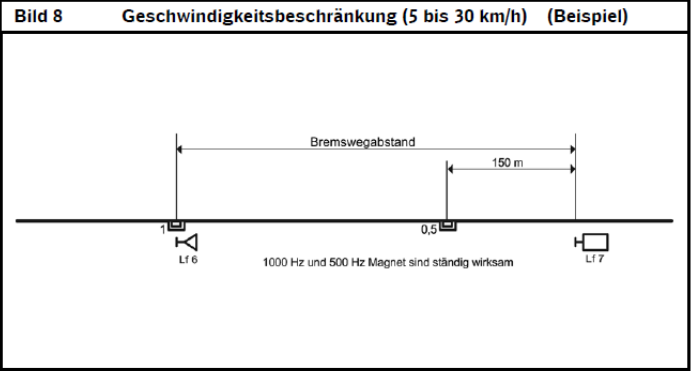
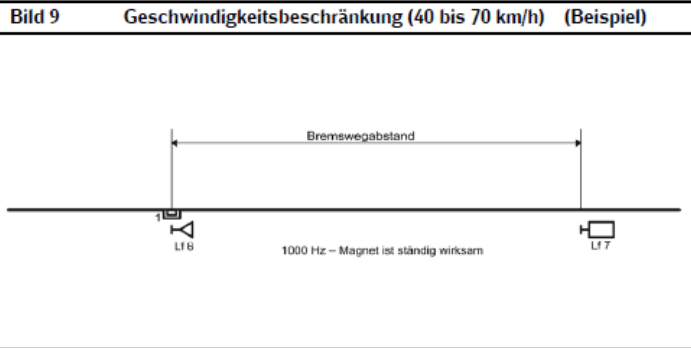
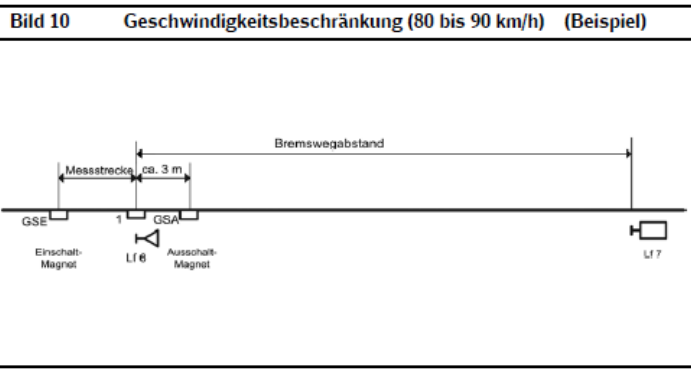
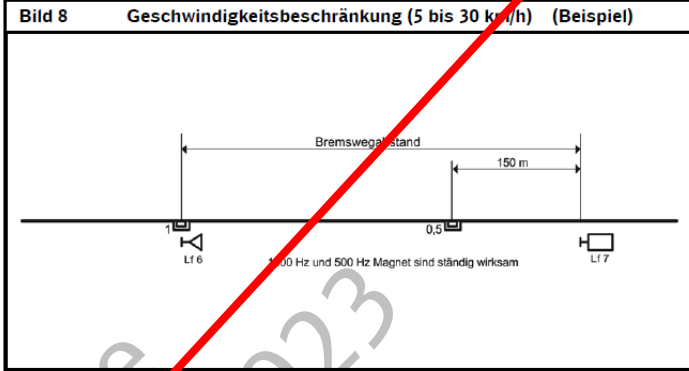
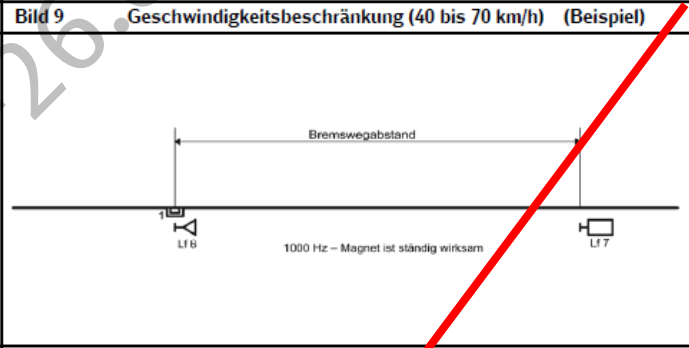
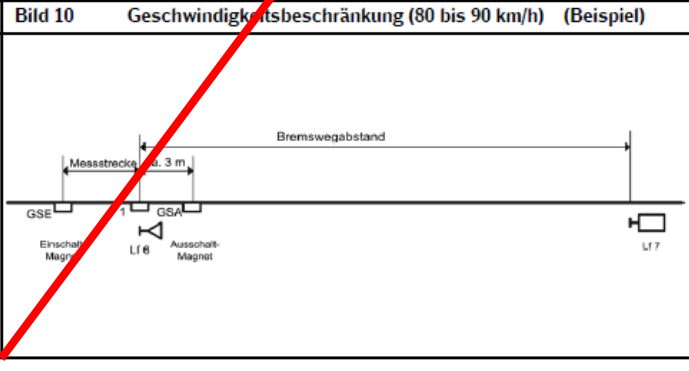
Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A01 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisiertem Anhang 483.0101A01		Änderungsgrund/ Anmerkungen																							
				Lfd. Nr.	Einbauort / Funktion eines GM 1000 Hz		Wirksamkeit des GM 1000 Hz																						
				<table border="1"> <tr> <td>4</td> <td>Wenn aufgrund streckenseitiger Verhältnisse (u. a. Geschwindigkeitsprofil) erforderlich (nicht generell vorhanden): Am Standort eines Signals Lf 1 oder Lf 6</td> <td>- Bei Signal Lf 1 mit Kz im Bereich 0,5 bis 7 - Bei Signal Lf 6 mit Kz im Bereich 0,5 bis 7</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Wenn aufgrund streckenseitiger Verhältnisse (u. a. Geschwindigkeitsprofil) erforderlich (nicht generell vorhanden): Als Wirkmagnet einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung am Standort eines Signals Lf 1 oder Lf 6</td> <td>Bei Signal</td> <td>und Überschreitung der Prüfgeschwindigkeit³ (km/h)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>- Lf 1 mit Kz 8 - Lf 6 mit Kz 8</td> <td>95</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>- Lf 1 mit Kz 9 - Lf 6 mit Kz 9</td> <td>105</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>Am Standort eines Überwachungssignals^{14 15} oder eines zugleich als Überwachungssignal eines folgenden Bahnübergangs dienenden Überwachungssignal-Wiederholers</td> <td>Bei Signal Bü 0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>Am Standort eines Signals So 106 (Kreuztafel)</td> <td>Ständig</td> <td></td> </tr> </table> <p>¹⁴ Außer unmittelbar vor dem Bahnübergang aufgestelltes Überwachungssignal ¹⁵ Bei Bahnübergängen, vor denen ein Signal So 15 (Warntafel) aufgestellt ist, kann der GM 1000 Hz statt am Überwachungssignal am Standort des Signals So 15 angeordnet sein.</p>	4	Wenn aufgrund streckenseitiger Verhältnisse (u. a. Geschwindigkeitsprofil) erforderlich (nicht generell vorhanden): Am Standort eines Signals Lf 1 oder Lf 6	- Bei Signal Lf 1 mit Kz im Bereich 0,5 bis 7 - Bei Signal Lf 6 mit Kz im Bereich 0,5 bis 7	5	Wenn aufgrund streckenseitiger Verhältnisse (u. a. Geschwindigkeitsprofil) erforderlich (nicht generell vorhanden): Als Wirkmagnet einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung am Standort eines Signals Lf 1 oder Lf 6	Bei Signal	und Überschreitung der Prüfgeschwindigkeit ³ (km/h)			- Lf 1 mit Kz 8 - Lf 6 mit Kz 8	95			- Lf 1 mit Kz 9 - Lf 6 mit Kz 9	105	6	Am Standort eines Überwachungssignals ^{14 15} oder eines zugleich als Überwachungssignal eines folgenden Bahnübergangs dienenden Überwachungssignal-Wiederholers	Bei Signal Bü 0		7	Am Standort eines Signals So 106 (Kreuztafel)	Ständig			
4	Wenn aufgrund streckenseitiger Verhältnisse (u. a. Geschwindigkeitsprofil) erforderlich (nicht generell vorhanden): Am Standort eines Signals Lf 1 oder Lf 6	- Bei Signal Lf 1 mit Kz im Bereich 0,5 bis 7 - Bei Signal Lf 6 mit Kz im Bereich 0,5 bis 7																											
5	Wenn aufgrund streckenseitiger Verhältnisse (u. a. Geschwindigkeitsprofil) erforderlich (nicht generell vorhanden): Als Wirkmagnet einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung am Standort eines Signals Lf 1 oder Lf 6	Bei Signal	und Überschreitung der Prüfgeschwindigkeit ³ (km/h)																										
		- Lf 1 mit Kz 8 - Lf 6 mit Kz 8	95																										
		- Lf 1 mit Kz 9 - Lf 6 mit Kz 9	105																										
6	Am Standort eines Überwachungssignals ^{14 15} oder eines zugleich als Überwachungssignal eines folgenden Bahnübergangs dienenden Überwachungssignal-Wiederholers	Bei Signal Bü 0																											
7	Am Standort eines Signals So 106 (Kreuztafel)	Ständig																											
171	4	Einbauorte und Wirksamkeit von 500 Hz-GM	4	Einbauorte und Wirksamkeit von <u>GM 500 Hz</u> -GM		<ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Korrektur • Harmonisierung mit Ril 301 - Signalbuch • Harmonisierung mit Ril 819.1310 (Planungsgrundsätze PZB) • sinngemäße Übernahme der entfallenen Regelungsinhalte bezüglich der Einbauorte von GM 500 Hz vom entfallenen Abschn. 5 (vgl. Zeile Nr. 172) • Bilder 6 und 7 ersatzlos entfallen 																							

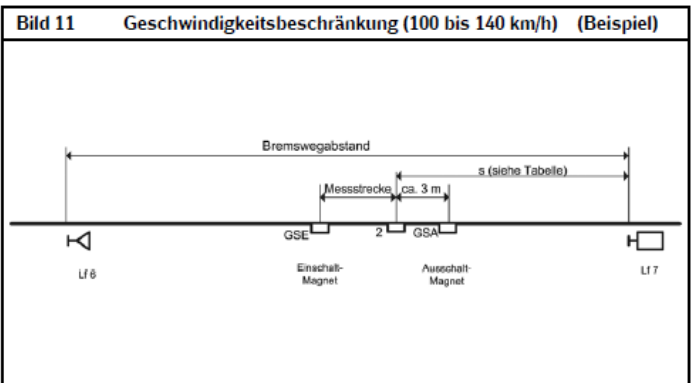
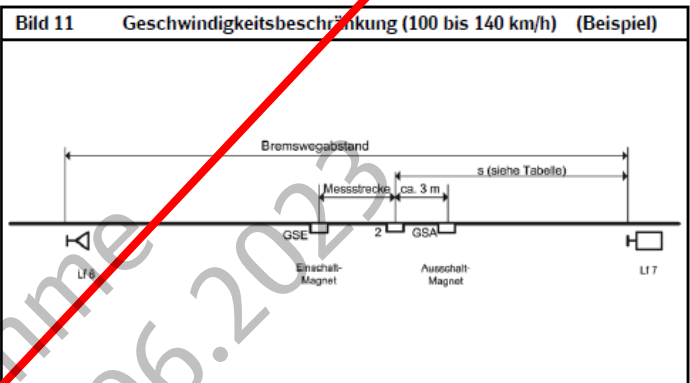
Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A01 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisiertem Anhang 483.0101A01	Änderungsgrund/ Anmerkungen																																																						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Lfd. Nr.</th> <th>Einbauort</th> <th>Wirksamkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>150 - 300 m (in besonderen Fällen mehr als 300 m) vor Hauptsignalen (nicht generell ausgerüstet)</td> <td>Bei Signalisierung Halt ≤ 30 km/h Im Geltungsbereich DV 301 noch bis 40 km/h möglich (Übergangsregelung)</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>250 m vor Hauptsignalen, auf dem Gegengleis, die in Höhe von Einfahrsignalen oder Blocksignalen von Abzweigstellen stehen (Streckenabschnitt mit v > 60 km/h) (Bild 6)</td> <td>Ständig.</td> </tr> </tbody> </table> <p>Bild 6 Streckenausrüstung für Regelgleis und Gegengleis mit Vor- und Hauptsignalisierung (nur für eine Fahrtrichtung dargestellt) (Beispiel GWB)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Lfd. Nr.</th> <th>Einbauort</th> <th>Wirksamkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3</td> <td>Am Gegengleis 250 m vor Signalen Ne 1 oder vor dem Standort des Einfahr- oder Blocksignals des Regelgleises wenn Einfahr- oder Blocksignale am Gegengleis nicht vorhanden sind. (Bild 7)</td> <td>Ständig.</td> </tr> </tbody> </table> <p>Bild 7 Streckenausrüstung für Regelgleis und Gegengleis Gegengleis ohne Vor- und Hauptsignalisierung (Beispiel)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Lfd. Nr.</th> <th>Einbauort</th> <th>Wirksamkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4</td> <td>150 m vor Hauptsignalen bei Einfahrten in Stumpfgleise (im Geltungsbereich DS 301).</td> <td>Ständig.</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>150 m vor ständigen und vorübergehenden Lfst (nicht generell ausgerüstet). (Bild 8)</td> <td>Bei Signalisierung 5 bis 30 km/h.</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>An Hauptsignalen mit Frühhaltanzeiger.</td> <td>Bei signalisiertem Zs 13.</td> </tr> </tbody> </table>	Lfd. Nr.	Einbauort	Wirksamkeit	1	150 - 300 m (in besonderen Fällen mehr als 300 m) vor Hauptsignalen (nicht generell ausgerüstet)	Bei Signalisierung Halt ≤ 30 km/h Im Geltungsbereich DV 301 noch bis 40 km/h möglich (Übergangsregelung)	2	250 m vor Hauptsignalen, auf dem Gegengleis, die in Höhe von Einfahrsignalen oder Blocksignalen von Abzweigstellen stehen (Streckenabschnitt mit v > 60 km/h) (Bild 6)	Ständig.	Lfd. Nr.	Einbauort	Wirksamkeit	3	Am Gegengleis 250 m vor Signalen Ne 1 oder vor dem Standort des Einfahr- oder Blocksignals des Regelgleises wenn Einfahr- oder Blocksignale am Gegengleis nicht vorhanden sind. (Bild 7)	Ständig.	Lfd. Nr.	Einbauort	Wirksamkeit	4	150 m vor Hauptsignalen bei Einfahrten in Stumpfgleise (im Geltungsbereich DS 301).	Ständig.	5	150 m vor ständigen und vorübergehenden Lfst (nicht generell ausgerüstet). (Bild 8)	Bei Signalisierung 5 bis 30 km/h.	6	An Hauptsignalen mit Frühhaltanzeiger.	Bei signalisiertem Zs 13.		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Lfd. Nr.</th> <th>Einbauort</th> <th>Wirksamkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>150 - 300 m (in besonderen Fällen mehr als 300 m) vor Hauptsignalen (nicht generell ausgerüstet)</td> <td>Bei Signalisierung Halt ≤ 30 km/h Im Geltungsbereich DV 301 noch bis 40 km/h möglich (Übergangsregelung)</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>250 m vor Hauptsignalen, auf dem Gegengleis, die in Höhe von Einfahrsignalen oder Blocksignalen von Abzweigstellen stehen (Streckenabschnitt mit v > 60 km/h) (Bild 6)</td> <td>Ständig.</td> </tr> </tbody> </table> <p>Bild 6 Streckenausrüstung für Regelgleis und Gegengleis mit Vor- und Hauptsignalisierung (nur für eine Fahrtrichtung dargestellt) (Beispiel GWB)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Lfd. Nr.</th> <th>Einbauort</th> <th>Wirksamkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3</td> <td>Am Gegengleis 250 m vor Signalen Ne 1 oder vor dem Standort des Einfahr- oder Blocksignals des Regelgleises wenn Einfahr- oder Blocksignale am Gegengleis nicht vorhanden sind. (Bild 7)</td> <td>Ständig.</td> </tr> </tbody> </table> <p>Bild 7 Streckenausrüstung für Regelgleis und Gegengleis Gegengleis ohne Vor- und Hauptsignalisierung (Beispiel)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Lfd. Nr.</th> <th>Einbauort</th> <th>Wirksamkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4</td> <td>150 m vor Hauptsignalen bei Einfahrten in Stumpfgleise (im Geltungsbereich DS 301).</td> <td>Ständig.</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>150 m vor ständigen und vorübergehenden Lfst (nicht generell ausgerüstet). (Bild 8)</td> <td>Bei Signalisierung 5 bis 30 km/h.</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>An Hauptsignalen mit Frühhaltanzeiger.</td> <td>Bei signalisiertem Zs 13.</td> </tr> </tbody> </table>	Lfd. Nr.	Einbauort	Wirksamkeit	1	150 - 300 m (in besonderen Fällen mehr als 300 m) vor Hauptsignalen (nicht generell ausgerüstet)	Bei Signalisierung Halt ≤ 30 km/h Im Geltungsbereich DV 301 noch bis 40 km/h möglich (Übergangsregelung)	2	250 m vor Hauptsignalen, auf dem Gegengleis, die in Höhe von Einfahrsignalen oder Blocksignalen von Abzweigstellen stehen (Streckenabschnitt mit v > 60 km/h) (Bild 6)	Ständig.	Lfd. Nr.	Einbauort	Wirksamkeit	3	Am Gegengleis 250 m vor Signalen Ne 1 oder vor dem Standort des Einfahr- oder Blocksignals des Regelgleises wenn Einfahr- oder Blocksignale am Gegengleis nicht vorhanden sind. (Bild 7)	Ständig.	Lfd. Nr.	Einbauort	Wirksamkeit	4	150 m vor Hauptsignalen bei Einfahrten in Stumpfgleise (im Geltungsbereich DS 301).	Ständig.	5	150 m vor ständigen und vorübergehenden Lfst (nicht generell ausgerüstet). (Bild 8)	Bei Signalisierung 5 bis 30 km/h.	6	An Hauptsignalen mit Frühhaltanzeiger.	Bei signalisiertem Zs 13.	
Lfd. Nr.	Einbauort	Wirksamkeit																																																									
1	150 - 300 m (in besonderen Fällen mehr als 300 m) vor Hauptsignalen (nicht generell ausgerüstet)	Bei Signalisierung Halt ≤ 30 km/h Im Geltungsbereich DV 301 noch bis 40 km/h möglich (Übergangsregelung)																																																									
2	250 m vor Hauptsignalen, auf dem Gegengleis, die in Höhe von Einfahrsignalen oder Blocksignalen von Abzweigstellen stehen (Streckenabschnitt mit v > 60 km/h) (Bild 6)	Ständig.																																																									
Lfd. Nr.	Einbauort	Wirksamkeit																																																									
3	Am Gegengleis 250 m vor Signalen Ne 1 oder vor dem Standort des Einfahr- oder Blocksignals des Regelgleises wenn Einfahr- oder Blocksignale am Gegengleis nicht vorhanden sind. (Bild 7)	Ständig.																																																									
Lfd. Nr.	Einbauort	Wirksamkeit																																																									
4	150 m vor Hauptsignalen bei Einfahrten in Stumpfgleise (im Geltungsbereich DS 301).	Ständig.																																																									
5	150 m vor ständigen und vorübergehenden Lfst (nicht generell ausgerüstet). (Bild 8)	Bei Signalisierung 5 bis 30 km/h.																																																									
6	An Hauptsignalen mit Frühhaltanzeiger.	Bei signalisiertem Zs 13.																																																									
Lfd. Nr.	Einbauort	Wirksamkeit																																																									
1	150 - 300 m (in besonderen Fällen mehr als 300 m) vor Hauptsignalen (nicht generell ausgerüstet)	Bei Signalisierung Halt ≤ 30 km/h Im Geltungsbereich DV 301 noch bis 40 km/h möglich (Übergangsregelung)																																																									
2	250 m vor Hauptsignalen, auf dem Gegengleis, die in Höhe von Einfahrsignalen oder Blocksignalen von Abzweigstellen stehen (Streckenabschnitt mit v > 60 km/h) (Bild 6)	Ständig.																																																									
Lfd. Nr.	Einbauort	Wirksamkeit																																																									
3	Am Gegengleis 250 m vor Signalen Ne 1 oder vor dem Standort des Einfahr- oder Blocksignals des Regelgleises wenn Einfahr- oder Blocksignale am Gegengleis nicht vorhanden sind. (Bild 7)	Ständig.																																																									
Lfd. Nr.	Einbauort	Wirksamkeit																																																									
4	150 m vor Hauptsignalen bei Einfahrten in Stumpfgleise (im Geltungsbereich DS 301).	Ständig.																																																									
5	150 m vor ständigen und vorübergehenden Lfst (nicht generell ausgerüstet). (Bild 8)	Bei Signalisierung 5 bis 30 km/h.																																																									
6	An Hauptsignalen mit Frühhaltanzeiger.	Bei signalisiertem Zs 13.																																																									

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A01 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisiertem Anhang 483.0101A01	Änderungsgrund/ Anmerkungen									
				<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1528 277 1576 317">Lfd. Nr.</th> <th data-bbox="1576 277 1852 317">Einbauort / Funktion eines GM 500 Hz</th> <th data-bbox="1852 277 2190 317">Wirksamkeit des GM 500 Hz</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1528 457 1576 485">1</td> <td data-bbox="1576 436 1852 506">Im Abstand von 150 bis 300 m vor einem Hauptsignal^{16 17} (nicht generell vorhanden)</td> <td data-bbox="1852 327 2190 617"> <ul style="list-style-type: none"> - Bei Signal Hp 0 - Bei Signal Hp 0 in Verbindung mit Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 - Bei Signal Hp 0 in Verbindung mit Signal Sh 1 bzw. Ra 12 - Bei Signal Hp 2 mit Signal Zs 3 Kz 1, 2 oder 3 - Bei Signal Ks 1 mit Signal Zs 3 Kz 2 oder 3 - Bei Signal Ks 2 mit Signal Zs 3 Kz 1, 2 oder 3 - Bei Signal-Dunkelschaltung im LZB- oder ETCS-Betrieb </td> </tr> <tr> <td data-bbox="1528 680 1576 707">2</td> <td data-bbox="1576 625 1852 768">Bei Bahnhofsinfahrten mit stufenweiser Geschwindigkeits- signalisierung bis auf 20 oder 30 km/h¹⁸: Im Abstand von 150 bis 250 m vor einem allein stehenden Signal Zs 3</td> <td data-bbox="1852 680 2190 707">Bei Signal Zs 3 Kz 2 bzw. 3</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="1528 1016 2190 1161"> ¹⁶ Im Bereich einer Bahnsteigausfahrt können insgesamt bis zu drei GM 500 Hz zur Überwachung im Startprogramm anfahrnder Züge vorhanden sein, von denen ein oder zwei auch in einem Abstand von weniger als 150 m vor dem Hauptsignal angeordnet sein können. ¹⁷ Auch vor einem Signal Ne 4 (Schachbrettafel) ¹⁸ Bei bestimmten Einfahrten in bestimmten Betriebsstellen gilt abweichend Abschnitt 2 lfd. Nr. 11 </p>	Lfd. Nr.	Einbauort / Funktion eines GM 500 Hz	Wirksamkeit des GM 500 Hz	1	Im Abstand von 150 bis 300 m vor einem Hauptsignal ^{16 17} (nicht generell vorhanden)	<ul style="list-style-type: none"> - Bei Signal Hp 0 - Bei Signal Hp 0 in Verbindung mit Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 - Bei Signal Hp 0 in Verbindung mit Signal Sh 1 bzw. Ra 12 - Bei Signal Hp 2 mit Signal Zs 3 Kz 1, 2 oder 3 - Bei Signal Ks 1 mit Signal Zs 3 Kz 2 oder 3 - Bei Signal Ks 2 mit Signal Zs 3 Kz 1, 2 oder 3 - Bei Signal-Dunkelschaltung im LZB- oder ETCS-Betrieb 	2	Bei Bahnhofsinfahrten mit stufenweiser Geschwindigkeits- signalisierung bis auf 20 oder 30 km/h ¹⁸ : Im Abstand von 150 bis 250 m vor einem allein stehenden Signal Zs 3	Bei Signal Zs 3 Kz 2 bzw. 3	
Lfd. Nr.	Einbauort / Funktion eines GM 500 Hz	Wirksamkeit des GM 500 Hz												
1	Im Abstand von 150 bis 300 m vor einem Hauptsignal ^{16 17} (nicht generell vorhanden)	<ul style="list-style-type: none"> - Bei Signal Hp 0 - Bei Signal Hp 0 in Verbindung mit Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 - Bei Signal Hp 0 in Verbindung mit Signal Sh 1 bzw. Ra 12 - Bei Signal Hp 2 mit Signal Zs 3 Kz 1, 2 oder 3 - Bei Signal Ks 1 mit Signal Zs 3 Kz 2 oder 3 - Bei Signal Ks 2 mit Signal Zs 3 Kz 1, 2 oder 3 - Bei Signal-Dunkelschaltung im LZB- oder ETCS-Betrieb 												
2	Bei Bahnhofsinfahrten mit stufenweiser Geschwindigkeits- signalisierung bis auf 20 oder 30 km/h ¹⁸ : Im Abstand von 150 bis 250 m vor einem allein stehenden Signal Zs 3	Bei Signal Zs 3 Kz 2 bzw. 3												

zur Stellungnahme
25.05.2023
06.2023

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A01 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisiertem Anhang 483.0101A01			Änderungsgrund/ Anmerkungen																	
				Lfd. Nr.	Einbauort / Funktion eines GM 500 Hz	Wirksamkeit des GM 500 Hz																		
				<table border="1"> <tr> <td>3</td> <td>Bei Bahnhofsinfahrten mit Signal Zs 13 (Stumpfgleis- und Frühhaltanzeiger) und einer signalisierten Geschwindigkeit von 40 km/h oder weniger: Im Abstand von 6 bis 9 m hinter dem Signal Zs 13¹⁹</td> <td>Bei Signal Zs 13</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Im Abstand von 150 bis 300 m vor einem Sperrsignal, wenn dieses Ziel- oder Startpunkt für Zugfahrten ist⁵ (nicht generell vorhanden)</td> <td>- Bei Signal Hp 0 oder Sh 0 - Bei Signal Sh 1 bzw. Ra 12^{6 7}</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Im Abstand von 250 bis 300 m vor einem Signal Ne 1 (Trapeztafel) am Gegengleis</td> <td>Ständig</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>Im Abstand von 250 m vor einem Lichtsperrsignal am Gegengleis</td> <td>Ständig</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>Wenn aufgrund streckenseitiger Verhältnisse (u. a. Geschwindigkeitsprofil) erforderlich (nicht generell vorhanden): Im Abstand von 150 m vor einem Signal Lf 1 oder Lf 6</td> <td>- Bei Signal Lf 1 mit Kz im Bereich 0,5 bis 3 - Bei Signal Lf 6 mit Kz im Bereich 0,5 bis 3</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>Wenn aufgrund der Bauform der Bahnübergangssicherungsanlage erforderlich (nicht generell vorhanden): Hinter einem Überwachungssignal im Abstand von 210 bis 450 m vor der äußeren Kante des Bahnübergangs</td> <td>Bei Signal Bü 0</td> </tr> </table>	3	Bei Bahnhofsinfahrten mit Signal Zs 13 (Stumpfgleis- und Frühhaltanzeiger) und einer signalisierten Geschwindigkeit von 40 km/h oder weniger: Im Abstand von 6 bis 9 m hinter dem Signal Zs 13 ¹⁹	Bei Signal Zs 13	4	Im Abstand von 150 bis 300 m vor einem Sperrsignal, wenn dieses Ziel- oder Startpunkt für Zugfahrten ist ⁵ (nicht generell vorhanden)	- Bei Signal Hp 0 oder Sh 0 - Bei Signal Sh 1 bzw. Ra 12 ^{6 7}	5	Im Abstand von 250 bis 300 m vor einem Signal Ne 1 (Trapeztafel) am Gegengleis	Ständig	6	Im Abstand von 250 m vor einem Lichtsperrsignal am Gegengleis	Ständig	7	Wenn aufgrund streckenseitiger Verhältnisse (u. a. Geschwindigkeitsprofil) erforderlich (nicht generell vorhanden): Im Abstand von 150 m vor einem Signal Lf 1 oder Lf 6	- Bei Signal Lf 1 mit Kz im Bereich 0,5 bis 3 - Bei Signal Lf 6 mit Kz im Bereich 0,5 bis 3	8	Wenn aufgrund der Bauform der Bahnübergangssicherungsanlage erforderlich (nicht generell vorhanden): Hinter einem Überwachungssignal im Abstand von 210 bis 450 m vor der äußeren Kante des Bahnübergangs	Bei Signal Bü 0		
3	Bei Bahnhofsinfahrten mit Signal Zs 13 (Stumpfgleis- und Frühhaltanzeiger) und einer signalisierten Geschwindigkeit von 40 km/h oder weniger: Im Abstand von 6 bis 9 m hinter dem Signal Zs 13 ¹⁹	Bei Signal Zs 13																						
4	Im Abstand von 150 bis 300 m vor einem Sperrsignal, wenn dieses Ziel- oder Startpunkt für Zugfahrten ist ⁵ (nicht generell vorhanden)	- Bei Signal Hp 0 oder Sh 0 - Bei Signal Sh 1 bzw. Ra 12 ^{6 7}																						
5	Im Abstand von 250 bis 300 m vor einem Signal Ne 1 (Trapeztafel) am Gegengleis	Ständig																						
6	Im Abstand von 250 m vor einem Lichtsperrsignal am Gegengleis	Ständig																						
7	Wenn aufgrund streckenseitiger Verhältnisse (u. a. Geschwindigkeitsprofil) erforderlich (nicht generell vorhanden): Im Abstand von 150 m vor einem Signal Lf 1 oder Lf 6	- Bei Signal Lf 1 mit Kz im Bereich 0,5 bis 3 - Bei Signal Lf 6 mit Kz im Bereich 0,5 bis 3																						
8	Wenn aufgrund der Bauform der Bahnübergangssicherungsanlage erforderlich (nicht generell vorhanden): Hinter einem Überwachungssignal im Abstand von 210 bis 450 m vor der äußeren Kante des Bahnübergangs	Bei Signal Bü 0																						
172	5	Ausrüstung von signalisierten Geschwindigkeitsbeschränkungen (nicht generell ausgerüstet)	5	Ausrüstung von signalisierten Geschwindigkeitsbeschränkungen (nicht generell ausgerüstet)			<ul style="list-style-type: none"> entfallene Regelungs-inhalte außer Bilder 8 bis 11 in die neuen Abschnitte 2 bis 4 überführt (siehe Zeilen Nr. 169 bis 171) Bilder 8 bis 11 ersatzlos entfallen 																	

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A01 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisiertem Anhang 483.0101A01	Änderungsgrund/ Anmerkungen																																
		<table border="1" data-bbox="468 279 1113 409"> <thead> <tr> <th>Signalisierte Geschwindigkeit (km/h)</th> <th>Beeinflussung</th> <th>Einbauort</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">5 bis 30</td> <td>500 Hz</td> <td>150 m vor Geschwindigkeitswechsel ¹⁾</td> </tr> <tr> <td>1000 Hz</td> <td>am Ankündigungssignal ²⁾</td> </tr> </tbody> </table> <p>¹⁾ Lf 1, Lf 4, Lf 6, Zs 3v ²⁾ Lf 2, Lf 5, Lf 7, Zs 3</p> <p>Bild 8 Geschwindigkeitsbeschränkung (5 bis 30 km/h) (Beispiel)</p>  <p>Signalisierte Geschwindigkeit (km/h) Beeinflussung Einbauort</p> <table border="1" data-bbox="468 850 1113 976"> <tbody> <tr> <td>40 bis 70</td> <td>1000 Hz</td> <td>am Ankündigungssignal ¹⁾</td> </tr> </tbody> </table> <p>¹⁾ Lf 1, Lf 4, Lf 6, Zs 3v</p> <p>Bild 9 Geschwindigkeitsbeschränkung (40 bis 70 km/h) (Beispiel)</p>  <p>Signalisierte Geschwindigkeit (km/h) Beeinflussung beginnend bei v ≥ (km/h) Einbauort mit 1000 Hz</p> <table border="1" data-bbox="468 1354 1113 1480"> <tbody> <tr> <td>80</td> <td>95</td> <td rowspan="2">am Ankündigungssignal ¹⁾</td> </tr> <tr> <td>90</td> <td>105</td> </tr> </tbody> </table> <p>¹⁾ Lf 1, Lf 4, Lf 6, Zs 3v</p> <p>Bild 10 Geschwindigkeitsbeschränkung (80 bis 90 km/h) (Beispiel)</p> 	Signalisierte Geschwindigkeit (km/h)	Beeinflussung	Einbauort	5 bis 30	500 Hz	150 m vor Geschwindigkeitswechsel ¹⁾	1000 Hz	am Ankündigungssignal ²⁾	40 bis 70	1000 Hz	am Ankündigungssignal ¹⁾	80	95	am Ankündigungssignal ¹⁾	90	105		<table border="1" data-bbox="1537 279 2181 409"> <thead> <tr> <th>Signalisierte Geschwindigkeit (km/h)</th> <th>Beeinflussung</th> <th>Einbauort</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">5 bis 30</td> <td>500 Hz</td> <td>150 m vor Geschwindigkeitswechsel ¹⁾</td> </tr> <tr> <td>1000 Hz</td> <td>am Ankündigungssignal ²⁾</td> </tr> </tbody> </table> <p>¹⁾ Lf 1, Lf 4, Lf 6, Zs 3v ²⁾ Lf 2, Lf 5, Lf 7, Zs 3</p> <p>Bild 8 Geschwindigkeitsbeschränkung (5 bis 30 km/h) (Beispiel)</p>  <p>Signalisierte Geschwindigkeit (km/h) Beeinflussung Einbauort</p> <table border="1" data-bbox="1537 850 2181 976"> <tbody> <tr> <td>40 bis 70</td> <td>1000 Hz</td> <td>am Ankündigungssignal ¹⁾</td> </tr> </tbody> </table> <p>¹⁾ Lf 1, Lf 4, Lf 6, Zs 3v</p> <p>Bild 9 Geschwindigkeitsbeschränkung (40 bis 70 km/h) (Beispiel)</p>  <p>Signalisierte Geschwindigkeit (km/h) Beeinflussung beginnend bei v ≥ (km/h) Einbauort mit 1000 Hz</p> <table border="1" data-bbox="1537 1354 2181 1480"> <tbody> <tr> <td>80</td> <td>95</td> <td rowspan="2">am Ankündigungssignal ¹⁾</td> </tr> <tr> <td>90</td> <td>105</td> </tr> </tbody> </table> <p>¹⁾ Lf 1, Lf 4, Lf 6, Zs 3v</p> <p>Bild 10 Geschwindigkeitsbeschränkung (80 bis 90 km/h) (Beispiel)</p> 	Signalisierte Geschwindigkeit (km/h)	Beeinflussung	Einbauort	5 bis 30	500 Hz	150 m vor Geschwindigkeitswechsel ¹⁾	1000 Hz	am Ankündigungssignal ²⁾	40 bis 70	1000 Hz	am Ankündigungssignal ¹⁾	80	95	am Ankündigungssignal ¹⁾	90	105	
Signalisierte Geschwindigkeit (km/h)	Beeinflussung	Einbauort																																			
5 bis 30	500 Hz	150 m vor Geschwindigkeitswechsel ¹⁾																																			
	1000 Hz	am Ankündigungssignal ²⁾																																			
40 bis 70	1000 Hz	am Ankündigungssignal ¹⁾																																			
80	95	am Ankündigungssignal ¹⁾																																			
90	105																																				
Signalisierte Geschwindigkeit (km/h)	Beeinflussung	Einbauort																																			
5 bis 30	500 Hz	150 m vor Geschwindigkeitswechsel ¹⁾																																			
	1000 Hz	am Ankündigungssignal ²⁾																																			
40 bis 70	1000 Hz	am Ankündigungssignal ¹⁾																																			
80	95	am Ankündigungssignal ¹⁾																																			
90	105																																				

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A01 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisiertem Anhang 483.0101A01	Änderungsgrund/ Anmerkungen																																																																																				
		<table border="1" data-bbox="468 279 1113 535"> <thead> <tr> <th>Signalisierte Geschwindigkeit (km/h)</th> <th>Beeinflussung bei km/h</th> <th>Einbauort mit 2000 Hz</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>100</td> <td>120</td> <td>s = 485 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)}</td> </tr> <tr> <td>110</td> <td>130</td> <td>s = 405 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)}</td> </tr> <tr> <td>120</td> <td>135</td> <td>s = 355 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)}</td> </tr> <tr> <td>130</td> <td>140</td> <td>s = 315 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)}</td> </tr> <tr> <td>140</td> <td>150</td> <td>s = 215 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)} (nur bei vorübergehenden Langsamfahrstellen)</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="742 535 890 556">^{*)} Lf 2, Lf 5, Lf 7, Zs 3</p> <div data-bbox="468 588 1113 945"> <p>Bild 11 Geschwindigkeitsbeschränkung (100 bis 140 km/h) (Beispiel)</p>  </div>	Signalisierte Geschwindigkeit (km/h)	Beeinflussung bei km/h	Einbauort mit 2000 Hz	100	120	s = 485 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)}	110	130	s = 405 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)}	120	135	s = 355 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)}	130	140	s = 315 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)}	140	150	s = 215 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)} (nur bei vorübergehenden Langsamfahrstellen)		<table border="1" data-bbox="1543 279 2187 535"> <thead> <tr> <th>Signalisierte Geschwindigkeit (km/h)</th> <th>Beeinflussung bei km/h</th> <th>Einbauort mit 2000 Hz</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>100</td> <td>120</td> <td>s = 485 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)}</td> </tr> <tr> <td>110</td> <td>130</td> <td>s = 405 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)}</td> </tr> <tr> <td>120</td> <td>135</td> <td>s = 355 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)}</td> </tr> <tr> <td>130</td> <td>140</td> <td>s = 315 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)}</td> </tr> <tr> <td>140</td> <td>150</td> <td>s = 215 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)} (nur bei vorübergehenden Langsamfahrstellen)</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="1825 535 1973 556">^{*)} Lf 2, Lf 5, Lf 7, Zs 3</p> <div data-bbox="1543 588 2187 945"> <p>Bild 11 Geschwindigkeitsbeschränkung (100 bis 140 km/h) (Beispiel)</p>  </div>	Signalisierte Geschwindigkeit (km/h)	Beeinflussung bei km/h	Einbauort mit 2000 Hz	100	120	s = 485 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)}	110	130	s = 405 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)}	120	135	s = 355 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)}	130	140	s = 315 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)}	140	150	s = 215 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)} (nur bei vorübergehenden Langsamfahrstellen)																																																	
Signalisierte Geschwindigkeit (km/h)	Beeinflussung bei km/h	Einbauort mit 2000 Hz																																																																																							
100	120	s = 485 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)}																																																																																							
110	130	s = 405 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)}																																																																																							
120	135	s = 355 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)}																																																																																							
130	140	s = 315 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)}																																																																																							
140	150	s = 215 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)} (nur bei vorübergehenden Langsamfahrstellen)																																																																																							
Signalisierte Geschwindigkeit (km/h)	Beeinflussung bei km/h	Einbauort mit 2000 Hz																																																																																							
100	120	s = 485 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)}																																																																																							
110	130	s = 405 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)}																																																																																							
120	135	s = 355 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)}																																																																																							
130	140	s = 315 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)}																																																																																							
140	150	s = 215 m vor Geschwindigkeitswechsel ^{*)} (nur bei vorübergehenden Langsamfahrstellen)																																																																																							
173		<p>Bedeutung der verwendeten Symbole (nach Ril 819.9002) in den Darstellungen</p> <table border="1" data-bbox="468 1039 1113 1816"> <thead> <tr> <th>Nr.</th> <th>Symbol</th> <th>Bedeutung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td></td> <td>Ks Vorsignal</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td></td> <td>Ks Hauptsignal</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td></td> <td>Trapeztafel Ne 1</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td></td> <td>Vorsignaltafel Ne 2</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td></td> <td>Geschwindigkeitssignal Lf 7</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td></td> <td>Geschwindigkeits-Ankündesignal Lf 6</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td></td> <td>Überwachungssignal BÜ 0/1</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td></td> <td>Merkpfahl So14 (DV 301)</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td></td> <td>Warntafel So15 (DV 301)</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td></td> <td>Rautentafel BÜ 2 (DS 301)</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td></td> <td>Gleismagnet schaltbar (0,5 = 500 Hz - 1 = 1000 Hz - 2 = 2000 Hz) (GSE = GÜ-Einschalt- bzw. GSA = GÜ-Ausschaltmagnet)</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td></td> <td>Gleismagnet ständig wirksam (0,5 = 500 Hz - 1 = 1000 Hz - 2 = 2000 Hz)</td> </tr> <tr> <td>13</td> <td></td> <td>BÜ-Schaltkontakt</td> </tr> </tbody> </table>	Nr.	Symbol	Bedeutung	1		Ks Vorsignal	2		Ks Hauptsignal	3		Trapeztafel Ne 1	4		Vorsignaltafel Ne 2	5		Geschwindigkeitssignal Lf 7	6		Geschwindigkeits-Ankündesignal Lf 6	7		Überwachungssignal BÜ 0/1	8		Merkpfahl So14 (DV 301)	9		Warntafel So15 (DV 301)	10		Rautentafel BÜ 2 (DS 301)	11		Gleismagnet schaltbar (0,5 = 500 Hz - 1 = 1000 Hz - 2 = 2000 Hz) (GSE = GÜ-Einschalt- bzw. GSA = GÜ-Ausschaltmagnet)	12		Gleismagnet ständig wirksam (0,5 = 500 Hz - 1 = 1000 Hz - 2 = 2000 Hz)	13		BÜ-Schaltkontakt		<p>Bedeutung der verwendeten Symbole (nach Ril 819.9002) in den Darstellungen</p> <table border="1" data-bbox="1543 1039 2187 1816"> <thead> <tr> <th>Nr.</th> <th>Symbol</th> <th>Bedeutung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td></td> <td>Ks Vorsignal</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td></td> <td>Ks Hauptsignal</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td></td> <td>Trapeztafel Ne 1</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td></td> <td>Vorsignaltafel Ne 2</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td></td> <td>Geschwindigkeitssignal Lf 7</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td></td> <td>Geschwindigkeits-Ankündesignal Lf 6</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td></td> <td>Überwachungssignal BÜ 0/1</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td></td> <td>Merkpfahl So14 (DV 301)</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td></td> <td>Warntafel So15 (DV 301)</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td></td> <td>Rautentafel BÜ 2 (DS 301)</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td></td> <td>Gleismagnet schaltbar (0,5 = 500 Hz - 1 = 1000 Hz - 2 = 2000 Hz) (GSE = GÜ-Einschalt- bzw. GSA = GÜ-Ausschaltmagnet)</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td></td> <td>Gleismagnet ständig wirksam (0,5 = 500 Hz - 1 = 1000 Hz - 2 = 2000 Hz)</td> </tr> <tr> <td>13</td> <td></td> <td>BÜ-Schaltkontakt</td> </tr> </tbody> </table>	Nr.	Symbol	Bedeutung	1		Ks Vorsignal	2		Ks Hauptsignal	3		Trapeztafel Ne 1	4		Vorsignaltafel Ne 2	5		Geschwindigkeitssignal Lf 7	6		Geschwindigkeits-Ankündesignal Lf 6	7		Überwachungssignal BÜ 0/1	8		Merkpfahl So14 (DV 301)	9		Warntafel So15 (DV 301)	10		Rautentafel BÜ 2 (DS 301)	11		Gleismagnet schaltbar (0,5 = 500 Hz - 1 = 1000 Hz - 2 = 2000 Hz) (GSE = GÜ-Einschalt- bzw. GSA = GÜ-Ausschaltmagnet)	12		Gleismagnet ständig wirksam (0,5 = 500 Hz - 1 = 1000 Hz - 2 = 2000 Hz)	13		BÜ-Schaltkontakt	Abschnitt ersatzlos entfallen
Nr.	Symbol	Bedeutung																																																																																							
1		Ks Vorsignal																																																																																							
2		Ks Hauptsignal																																																																																							
3		Trapeztafel Ne 1																																																																																							
4		Vorsignaltafel Ne 2																																																																																							
5		Geschwindigkeitssignal Lf 7																																																																																							
6		Geschwindigkeits-Ankündesignal Lf 6																																																																																							
7		Überwachungssignal BÜ 0/1																																																																																							
8		Merkpfahl So14 (DV 301)																																																																																							
9		Warntafel So15 (DV 301)																																																																																							
10		Rautentafel BÜ 2 (DS 301)																																																																																							
11		Gleismagnet schaltbar (0,5 = 500 Hz - 1 = 1000 Hz - 2 = 2000 Hz) (GSE = GÜ-Einschalt- bzw. GSA = GÜ-Ausschaltmagnet)																																																																																							
12		Gleismagnet ständig wirksam (0,5 = 500 Hz - 1 = 1000 Hz - 2 = 2000 Hz)																																																																																							
13		BÜ-Schaltkontakt																																																																																							
Nr.	Symbol	Bedeutung																																																																																							
1		Ks Vorsignal																																																																																							
2		Ks Hauptsignal																																																																																							
3		Trapeztafel Ne 1																																																																																							
4		Vorsignaltafel Ne 2																																																																																							
5		Geschwindigkeitssignal Lf 7																																																																																							
6		Geschwindigkeits-Ankündesignal Lf 6																																																																																							
7		Überwachungssignal BÜ 0/1																																																																																							
8		Merkpfahl So14 (DV 301)																																																																																							
9		Warntafel So15 (DV 301)																																																																																							
10		Rautentafel BÜ 2 (DS 301)																																																																																							
11		Gleismagnet schaltbar (0,5 = 500 Hz - 1 = 1000 Hz - 2 = 2000 Hz) (GSE = GÜ-Einschalt- bzw. GSA = GÜ-Ausschaltmagnet)																																																																																							
12		Gleismagnet ständig wirksam (0,5 = 500 Hz - 1 = 1000 Hz - 2 = 2000 Hz)																																																																																							
13		BÜ-Schaltkontakt																																																																																							

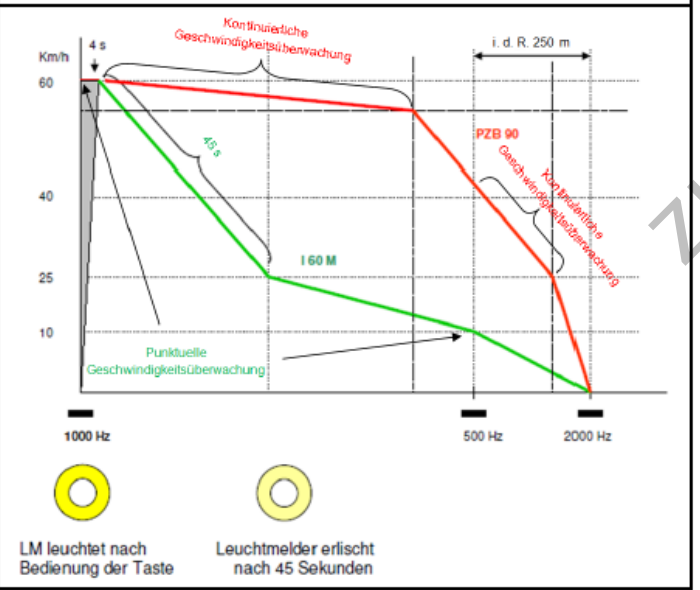
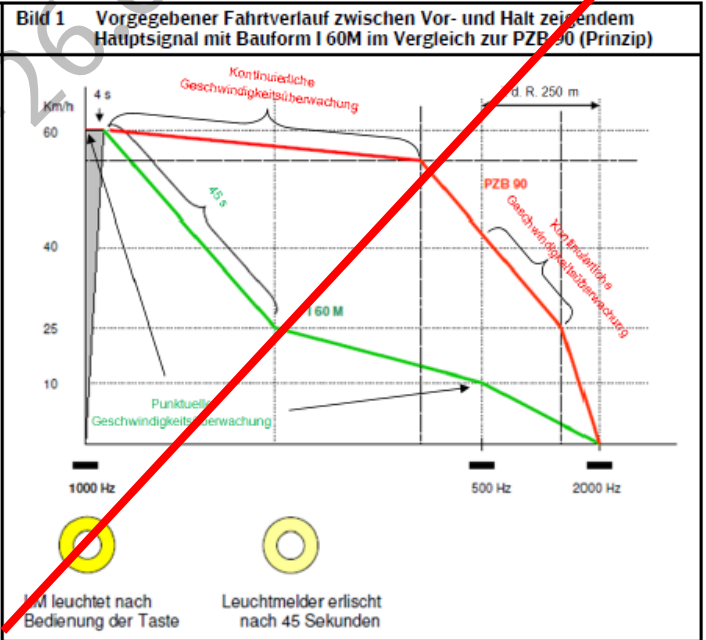
Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A02 gültig ab 08.06.2014			Änderungsgrund/ Anmerkungen																																
174		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Regelwerks-Nr.</th> <th>Titel</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>483.0101</td> <td>Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; Allgemeiner Teil</td> </tr> <tr> <td>483.0111</td> <td>Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; I 60R, System PZB 90; I 60/ER 24, System PZB 90</td> </tr> <tr> <td>483.0112</td> <td>Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; PZ 80R, System PZB 90</td> </tr> <tr> <td>483.0113</td> <td>Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen auf Fahrzeugen mit LZB-Einrichtungen</td> </tr> <tr> <td>483.0114</td> <td>Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; EBI Cab 500, System PZB 90</td> </tr> <tr> <td>483.0201</td> <td>Linienformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; Allgemeiner Teil</td> </tr> <tr> <td>483.0202</td> <td>Linienformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; LZB 80-Fahrzeugeinrichtungen</td> </tr> </tbody> </table>	Regelwerks-Nr.	Titel	483.0101	Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; Allgemeiner Teil	483.0111	Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; I 60R, System PZB 90; I 60/ER 24, System PZB 90	483.0112	Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; PZ 80R, System PZB 90	483.0113	Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen auf Fahrzeugen mit LZB-Einrichtungen	483.0114	Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; EBI Cab 500, System PZB 90	483.0201	Linienformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; Allgemeiner Teil	483.0202	Linienformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; LZB 80-Fahrzeugeinrichtungen		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Regelwerks-Nr.</th> <th>Titel</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>483.0101</td> <td>Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; Allgemeiner Teil</td> </tr> <tr> <td>483.0111</td> <td>Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; I 60R, System PZB 90; I 60/ER 24, System PZB 90</td> </tr> <tr> <td>483.0112</td> <td>Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; PZ 80R, System PZB 90</td> </tr> <tr> <td>483.0113</td> <td>Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen auf Fahrzeugen mit LZB-Einrichtungen</td> </tr> <tr> <td>483.0114</td> <td>Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; EBI Cab 500, System PZB 90</td> </tr> <tr> <td>483.0201</td> <td>Linienformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; Allgemeiner Teil</td> </tr> <tr> <td>483.0202</td> <td>Linienformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; LZB 80-Fahrzeugeinrichtungen</td> </tr> </tbody> </table>	Regelwerks-Nr.	Titel	483.0101	Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; Allgemeiner Teil	483.0111	Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; I 60R, System PZB 90; I 60/ER 24, System PZB 90	483.0112	Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; PZ 80R, System PZB 90	483.0113	Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen auf Fahrzeugen mit LZB-Einrichtungen	483.0114	Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; EBI Cab 500, System PZB 90	483.0201	Linienformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; Allgemeiner Teil	483.0202	Linienformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; LZB 80-Fahrzeugeinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> • alter Anhang 483.0101A02 ersatzlos entfallen • die mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen bauformspezifischen Richtlinien 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 wurden zum einen durch die allgemein für alle Bauformen der PZB-Fahrzeugeinrichtung gültige aktualisierte Ril 483.0101 sowie zum anderen durch die Zusätze 483.0100Z10, 483.0100Z11, 483.0100Z12, 483.0100Z13, 483.0100Z14 ersetzt
Regelwerks-Nr.	Titel																																				
483.0101	Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; Allgemeiner Teil																																				
483.0111	Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; I 60R, System PZB 90; I 60/ER 24, System PZB 90																																				
483.0112	Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; PZ 80R, System PZB 90																																				
483.0113	Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen auf Fahrzeugen mit LZB-Einrichtungen																																				
483.0114	Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; EBI Cab 500, System PZB 90																																				
483.0201	Linienformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; Allgemeiner Teil																																				
483.0202	Linienformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; LZB 80-Fahrzeugeinrichtungen																																				
Regelwerks-Nr.	Titel																																				
483.0101	Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; Allgemeiner Teil																																				
483.0111	Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; I 60R, System PZB 90; I 60/ER 24, System PZB 90																																				
483.0112	Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; PZ 80R, System PZB 90																																				
483.0113	Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen auf Fahrzeugen mit LZB-Einrichtungen																																				
483.0114	Punktformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; EBI Cab 500, System PZB 90																																				
483.0201	Linienformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; Allgemeiner Teil																																				
483.0202	Linienformige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; LZB 80-Fahrzeugeinrichtungen																																				

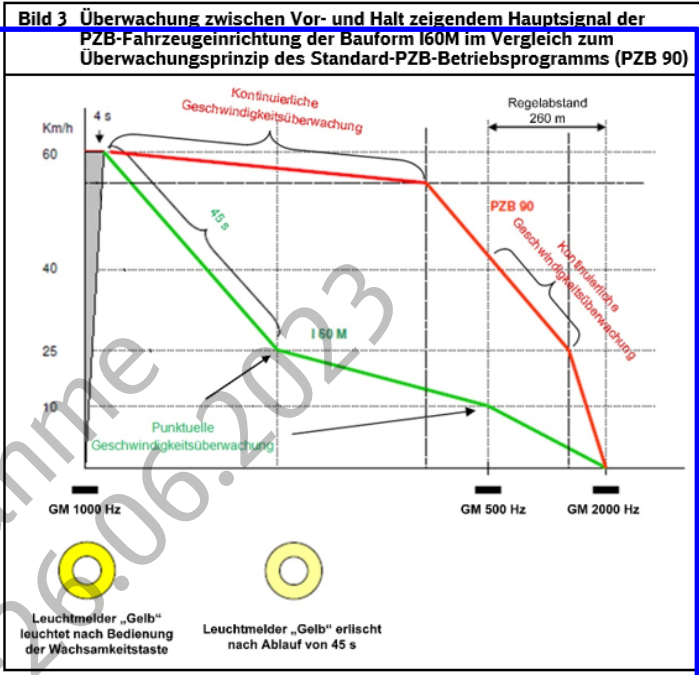
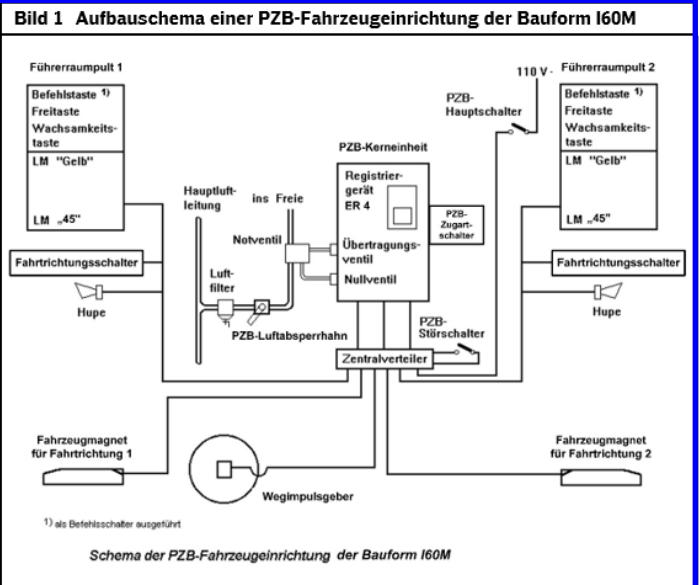
zur Stellungnahme
25.05.2023-26.06.2023

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A03 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in Zusatz 483.0101Z02 (Neuausgabe als Zusatz 483.0101Z02)	Änderungsgrund/ Anmerkungen
175	1	Geltungsbereich Diese Regeln gelten für Tfz BR 36x mit der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I 60M und enthalten die abweichenden bzw. ergänzenden Bestimmungen zur Ril 483.0101.	1	Geltungsbereich Allgemeines Diese Regeln gelten für Tfz BR 36x mit der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I 60M und enthalten die abweichenden bzw. ergänzenden Bestimmungen zur Ril 483.0101.	<ul style="list-style-type: none"> • Vereinheitlichung der Regelwerksgestaltung • neue Regelwerksstruktur • entfallener Absatz in die neuen Absätze (1) und (2) des neuen Abschn. 1 überführt (siehe Zeilen Nr. 176 und 177)
176			1 (1)	<u>Dieser Zusatz gilt nur in Verbindung mit und in Ergänzung zu Richtlinie 483.0101 für das Bedienen einer PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M eines Fahrzeugs, das signalgeführt und unter Überwachung der PZB verkehrt.</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Vereinheitlichung der Regelwerksgestaltung • sinngemäße Übernahme des entfallenen Absatzes des alten Abschn. 1 (vgl. Zeile Nr. 175) • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben
177			1 (2)	<u>Die nachfolgenden Abschnitte enthalten nur die sich aus dem Einsatz der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M ergebenden Abweichungen von bzw. die erforderlichen Ergänzungen zu den Vorgaben der Richtlinie 483.0101.</u> <u>Alle hierbei nicht betroffenen Inhalte der Richtlinie 483.0101 gelten unverändert auch für das Bedienen einer PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M eines Fahrzeugs, das signalgeführt und unter Überwachung der PZB verkehrt.</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Vereinheitlichung der Regelwerksgestaltung • sinngemäße Übernahme des entfallenen Absatzes des alten Abschn. 1 (vgl. Zeile Nr. 175) • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben
178			1 (3)	<u>Bei einer PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M kann ausschließlich die PZB-Zugart U eingestellt werden. Die Einstellung einer anderen PZB-Zugart ist nicht möglich.</u>	einheitliche Regelwerksgestaltung
179	2	Aufgaben, Aufbau und Wirkungsweise	2	Aufgaben, Aufbau und Wirkungsweise Abweichungen beim Aufbau der PZB-Fahrzeugeinrichtung	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliche Regelwerksgestaltung • neue Regelwerksstruktur
180	2 (1)	Bei der Bauform I 60 M ist im Maschinen- oder im Führerraum ein Schaltkasten eingebaut. Er enthält - die Relaisgruppe, - das elektrische Registriergerät ER 4 (durch eine Klappe im Deckel zugänglich), - die Bremswirkgruppe, - die Raddurchmesseranpassungsdose,	2 (1)(2)	Bei der Bauform I 60 M ist im Maschinen- oder im Führerraum ein Schaltkasten eingebaut. Er enthält <u>Abweichend von Abschnitt 5 Absatz (2) der Richtlinie 483.0101 gilt: Die PZB-Kerneinheit ist die zentrale Verarbeitungseinheit der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M. Sie verarbeitet streckenseitige Beeinflussungen und führt die dementsprechenden Überwachungsfunktionen aus.</u>	<ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Korrektur • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben

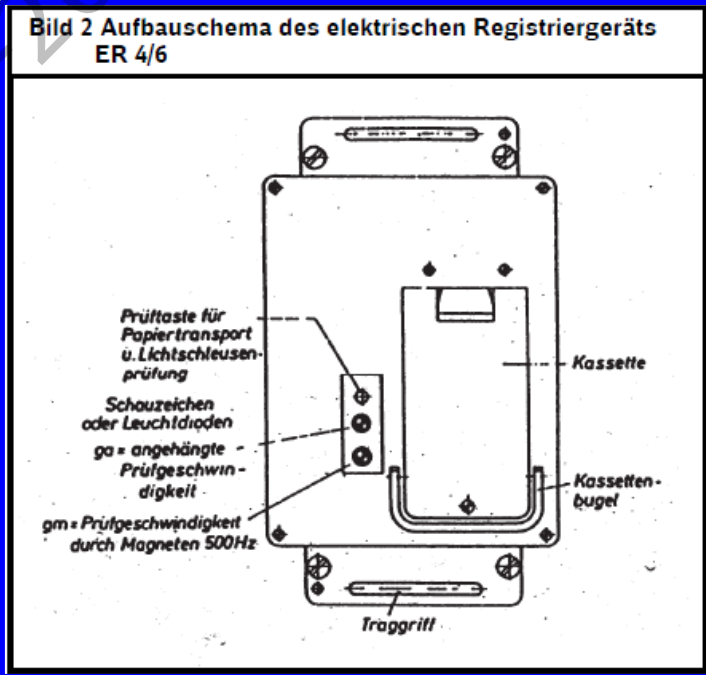
Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A03 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in Zusatz 483.0101Z02 (Neuausgabe als Zusatz 483.0101Z02)	Änderungsgrund/ Anmerkungen
		- das Netzgerät und - die Transistorgeneratoren.		<u>Die PZB-Kerneinheit besteht aus:</u> - die Relaisgruppe, - das elektrische Registriergerät ER 4/6 (durch eine Klappe im Deckel zugänglich), - die Bremswirkgruppe, - die Raddurchmesser- a Anpassungsdose, - das Netzgerät und - die Transistorgeneratoren.	<ul style="list-style-type: none"> fahrzeugspezifische Beschreibungen der Komponenten der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens für die fahrzeugspezifischen Beschreibungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens zu Komponenten der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 4 Abs. (4) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
181	2 (2)	Zu den Druckluftbauteilen gehören Luftabsperrhahn, Filter und Notventil. Sie verbinden die Hauptluftleitung mit dem Übertragungs- und Nullventil am Schaltkasten oder am Bremsgebilde.	2 (2) (4)	<u>Abweichend von Abschnitt 5 Absatz (4) der Richtlinie 483.0101 gilt:</u> <u>Der Bremseingriff bildet die Schnittstelle der PZB-Fahrzeugeinrichtung zur Hauptluftleitung des Fahrzeugs. Er dient der Einleitung von PZB-Zwangsbremungen sowie der Ermittlung der Betriebsbereitschaft der PZB.</u> Zu den Druckluftbauteilen <u>des Bremseingriffs</u> gehören <u>der PZB-Luftabsperrhahn, der LuftFilter und das Notventil</u> . Sie verbinden die Hauptluftleitung mit dem Übertragungs- und Nullventil am Schaltkasten oder am Bremsgebilde <u>an der Bremswirkgruppe in der PZB-Kerneinheit (Bild 1).</u>	<ul style="list-style-type: none"> redaktionelle Korrektur Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben fahrzeugspezifische Beschreibungen der Komponenten der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens für die fahrzeugspezifischen Beschreibungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens zu Komponenten der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 4 Abs. (4) der neuen Ril 483.0100 zu beachten

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A03 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in Zusatz 483.0101Z02 (Neuausgabe als Zusatz 483.0101Z02)	Änderungsgrund/ Anmerkungen
182	2 (3)	Am PZB-Zugartschalter kann nur die Stellung „U“ eingestellt werden.	2 (3) (6)	<p style="color: red;">Am PZB-Zugartschalter kann nur die Stellung „U“ eingestellt werden.</p> <p><u>Abweichend von Abschnitt 5 Absatz (7) der Richtlinie 483.0101 gilt: Die PZB-Zugart U ist über den PZB-Zugartschalter fest eingestellt.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Korrektur • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • fahrzeugspezifische Beschreibungen des PZB-Zugartschalters der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die fahrzeugspezifischen Beschreibungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens zum PZB-Zugartschalter der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M sind die neuen Ausführungsbestimmungen in Abschn. 4 Absätze (4) und (8) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
183	2 (4)	Je nach Fahrzeugart sind 1 bis 3 blaue LM und 1 gelber LM vorhanden.	2 (4) (5)	<p style="color: red;">Je nach Fahrzeugart sind 1 bis 3 blaue LM und 1 gelber LM vorhanden.</p> <p><u>Abweichend von Abschnitt 5 Absatz (5) der Richtlinie 483.0101 gilt: Die Hupe, der blaue Leuchtmelder „45“ und der Leuchtmelder „Gelb“ im Führerraum informieren über die Betriebs- und Überwachungszustände der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M in hör- und sichtbarer Form.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Korrektur • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • fahrzeugspezifische Beschreibungen der Führerraumanzeigen der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die fahrzeugspezifischen Beschreibungen des

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A03 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in Zusatz 483.0101Z02 (Neuauflage als Zusatz 483.0101Z02)	Änderungsgrund/ Anmerkungen																				
					Eisenbahnverkehrs- unternehmens zu Führerraumanzeigen der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M sind die neuen Ausführungsbe- stimmungen in Abschn. 4 Absätze (4) und (6) der neuen Ril 483.0100 zu beachten																				
184	2 (5)	<p>Nach einer Beeinflussung durch einen 1000 Hz-GM oder vor einer Beeinflussung durch einen 500 Hz-GM muss die Fahrgeschwindigkeit unter den in der nachstehenden Tabelle festgelegten Prüfgeschwindigkeiten liegen (vgl. auch Bild 1). Die eingestellte Prüfgeschwindigkeit nach einer 1000 Hz-Beeinflussung wird mit dem blauen LM angezeigt.</p> <table border="1" data-bbox="468 987 1121 1071"> <thead> <tr> <th>PZB-Zugartschalter in Stellung</th> <th>Prüfgeschwindigkeit nach 1000 Hz - Beeinflussung</th> <th>Prüfgeschwindigkeit nach 500 Hz - Beeinflussung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>U</td> <td>Nach 45 s</td> <td>25 km/h</td> <td>10 km/h</td> </tr> </tbody> </table> <p>Bild 1 Vorgegebener Fahrtverlauf zwischen Vor- und Halt zeigendem Hauptsignal mit Bauform I 60M im Vergleich zur PZB 90 (Prinzip)</p>  <p>LM leuchtet nach Bedienung der Taste Leuchtmelder erlischt nach 45 Sekunden</p>	PZB-Zugartschalter in Stellung	Prüfgeschwindigkeit nach 1000 Hz - Beeinflussung	Prüfgeschwindigkeit nach 500 Hz - Beeinflussung	U	Nach 45 s	25 km/h	10 km/h	<p>2 (5) 3 (3)</p>	<p>45 s Nach einer Beeinflussung durch einen 1000 Hz-GMBeeinflussung oder vor einer Beeinflussung durch einen 500 Hz-GMBeeinflussung muss die Fahrgeschwindigkeit <u>des führenden Fahrzeugs</u> unter den in <u>der nachstehenden</u> Tabelle <u>1</u> <u>festgelegten</u> <u>aufgeführten</u> Prüfgeschwindigkeiten liegen (<u>vgl. auch Bild 1</u>). Die eingestellte Prüfgeschwindigkeit nach einer 1000 Hz-Beeinflussung wird mit dem blauen LM angezeigt.</p> <table border="1" data-bbox="1537 871 2196 955"> <thead> <tr> <th>PZB-Zugartschalter in Stellung</th> <th>Prüfgeschwindigkeit nach 1000 Hz - Beeinflussung</th> <th>Prüfgeschwindigkeit nach 500 Hz - Beeinflussung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>U</td> <td>Nach 45 s</td> <td>25 km/h</td> <td>10 km/h</td> </tr> </tbody> </table> <p>Bild 1 Vorgegebener Fahrtverlauf zwischen Vor- und Halt zeigendem Hauptsignal mit Bauform I 60M im Vergleich zur PZB 90 (Prinzip)</p>  <table border="1" data-bbox="1537 1606 2196 1690"> <thead> <tr> <th>PZB-Zugartschalter in Stellung</th> <th>Prüfgeschwindigkeit nach 1000-Hz-Beeinflussung</th> <th>Prüfgeschwindigkeit nach 500-Hz-Beeinflussung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>U</td> <td>nach Ablauf von 45 s: 25 km/h</td> <td>10 km/h</td> </tr> </tbody> </table> <p>Tabelle 1: Wirksame Prüfgeschwindigkeiten in Abhängigkeit von der streckenseitigen Beeinflussung</p> <p>Während des Ablaufs der 45 s (siehe Tabelle 1) leuchtet der Leuchtmelder „Gelb“ dauerhaft. Der Leuchtmelder „Gelb“ erlischt, sobald die 45 s abgelaufen sind.</p>	PZB-Zugartschalter in Stellung	Prüfgeschwindigkeit nach 1000 Hz - Beeinflussung	Prüfgeschwindigkeit nach 500 Hz - Beeinflussung	U	Nach 45 s	25 km/h	10 km/h	PZB-Zugartschalter in Stellung	Prüfgeschwindigkeit nach 1000-Hz-Beeinflussung	Prüfgeschwindigkeit nach 500-Hz-Beeinflussung	U	nach Ablauf von 45 s: 25 km/h	10 km/h	<ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Korrektur • einheitliche Regelwerksgestaltung • sinngemäße Übernahme der entfallenen Regelungsinhalte bezüglich der optischen Führerraumanzeigen nach einer 1000-Hz-Beeinflussung des alten Abs. (1) des alten Abschn. 4 (vgl. Zeile Nr. 212)
PZB-Zugartschalter in Stellung	Prüfgeschwindigkeit nach 1000 Hz - Beeinflussung	Prüfgeschwindigkeit nach 500 Hz - Beeinflussung																							
U	Nach 45 s	25 km/h	10 km/h																						
PZB-Zugartschalter in Stellung	Prüfgeschwindigkeit nach 1000 Hz - Beeinflussung	Prüfgeschwindigkeit nach 500 Hz - Beeinflussung																							
U	Nach 45 s	25 km/h	10 km/h																						
PZB-Zugartschalter in Stellung	Prüfgeschwindigkeit nach 1000-Hz-Beeinflussung	Prüfgeschwindigkeit nach 500-Hz-Beeinflussung																							
U	nach Ablauf von 45 s: 25 km/h	10 km/h																							

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A03 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in Zusatz 483.0101Z02 (Neuausgabe als Zusatz 483.0101Z02)	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<p>In Bild 3 ist das Überwachungsprinzip der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M mit Prüfgeschwindigkeiten veranschaulicht und zum Vergleich dem Überwachungsprinzip einer PZB-Fahrzeugeinrichtung mit Standard-PZB-Betriebsprogramm gegenübergestellt.</p> 	
185			2 (1)	<p>Abweichend von Abschnitt 5 Absatz (1) der Richtlinie 483.0101 gilt: Bild 1 zeigt in schematischer Form den funktionalen Aufbau einer PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M.</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliche Regelwerksgestaltung • zur Beschreibung des Aufbaus der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 4 Abs. (2) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
186			2 (3)	<p>Abweichend von Abschnitt 5 Absatz (3) der Richtlinie 483.0101 gilt: Bei aktiv geschalteter PZB-Fahrzeugeinrichtung (vgl. Abschnitt 5 Absatz (10) der Richtlinie 483.0101) strahlt der Fahrzeugmagnet</p>	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliche Regelwerksgestaltung

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A03 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in Zusatz 483.0101Z02 (Neuausgabe als Zusatz 483.0101Z02)	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<p><u>permanent ein elektromagnetisches Wechselfeld ab, das die induktive Kopplung mit wirksam geschalteten Gleismagneten sowie die Übertragung von Schaltimpulsen zum GSE bzw. GSA einer Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung ermöglicht. Eine induktive Kopplung des Fahrzeug- mit einem Gleismagnet wird als streckenseitige Beeinflussung an die PZB-Kerneinheit übertragen.</u></p> <p><u>Das Fahrzeug ist mit zwei Fahrzeugmagneten (jeweils ein Fahrzeugmagnet für jede Fahrtrichtung) ausgerüstet (vgl. Bild 1). Bei aktiv geschalteter PZB-Fahrzeugeinrichtung (vgl. Abschnitt 5 Absatz (10) der Richtlinie 483.0101) ist immer der Fahrzeugmagnet in Fahrtrichtung rechts aktiv geschaltet.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • fahrzeugspezifische Beschreibungen der Komponenten der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die fahrzeug-spezifischen Beschreibungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens zu Komponenten der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 4 Abs. (4) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
187			<p><u>2 (7)</u></p>	<p><u>Abweichend von Abschnitt 5 Absatz (8) der Richtlinie 483.0101 gilt: Mit Hilfe des Wegimpulsgebers ermittelt die PZB-Kerneinheit die momentane Geschwindigkeit und die zurückgelegte Wegstrecke.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliche Regelwerksgestaltung • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • fahrzeugspezifische Beschreibungen der Komponenten der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die fahrzeug-spezifischen Beschreibungen des Eisenbahnverkehrs-

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A03 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in Zusatz 483.0101Z02 (Neuausgabe als Zusatz 483.0101Z02)	Änderungsgrund/ Anmerkungen
					unternehmens zu Komponenten der PZB- Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 4 Abs. (4) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
188			2 (8)	<p><u>Abweichend von Abschnitt 5 Absatz (9) der Richtlinie 483.0101 gilt:</u> Das elektrische Registriergerät ER 4/6 dient zum Nachweis der Betriebs- und Bedienvorgänge und registriert zu diesem Zweck fortlaufend ausgewählte Fahrdaten (streckenseitige Beeinflussungen, Bedienhandlungen des Triebfahrzeugführers, Fahrtverlauf, Uhrzeit und Datum).</p> <p>Beim elektrischen Registriergerät ER 4/6 handelt es sich um ein Registriergerät mit Schreibstreifen. Der Aufbau des elektrischen Registriergeräts ER 4/6 ist in Bild 2 veranschaulicht.</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliche Regelwerksgestaltung • sinngemäße Übernahme von Bild 2 des entfallenen Abs. (7) des alten Abschn. 3 (vgl. Zeile Nr. 203) • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • fahrzeugspezifische Ergänzungen zur Beschreibung des elektrischen Registriergeräts ER 4/6 der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die fahrzeugspezifischen Beschreibungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens zur Beschreibung des elektrischen Registriergeräts ER 4/6 der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M sind die neuen Ausführungsbestimmungen in Abschn. 4 Absätze (4) und (10) der neuen Ril 483.0100 zu beachten

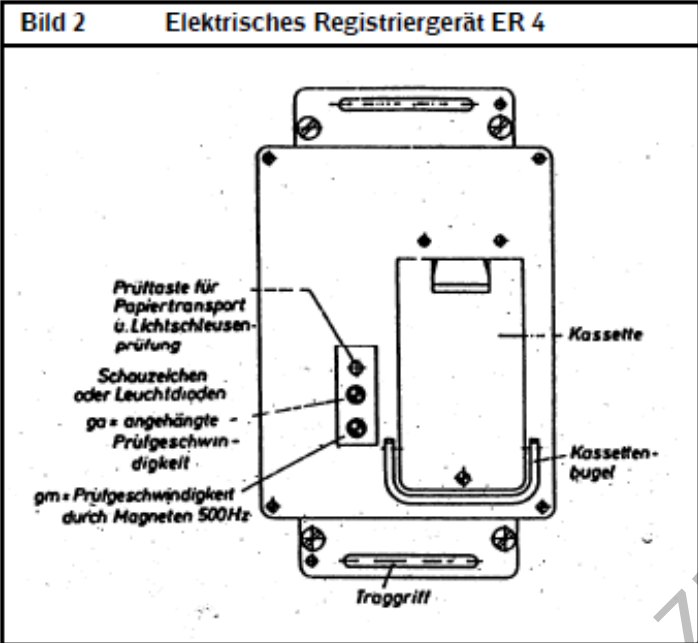
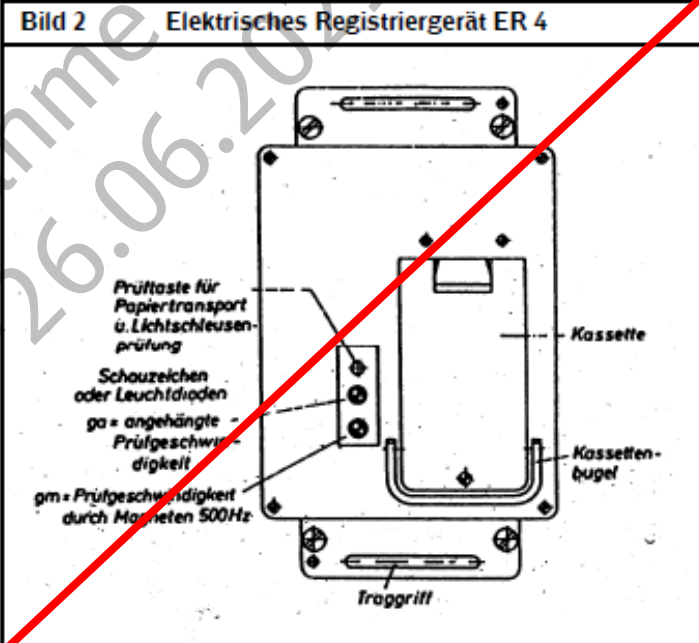
Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A03 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in Zusatz 483.0101Z02 (Neuausgabe als Zusatz 483.0101Z02)	Änderungsgrund/ Anmerkungen
189			2 (9)	Abweichend von Abschnitt 5 Absatz (12) der Richtlinie 483.0101 gilt: Der PZB-Luftabsperrhahn dient dazu, den Bremsengriff der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M im Störfall manuell unwirksam machen zu können.	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliche Regelwerksgestaltung • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • fahrzeugspezifische Beschreibungen der Komponenten der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die fahrzeugspezifischen Beschreibungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens zu Komponenten der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 4 Abs. (4) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
190			3	Abweichung bei den Überwachungsfunktionen	neue Regelwerksstruktur
191			3 (1)	Die Abschnitte 6, 7, 8, 10 und 11 der Richtlinie 483.0101 gelten nicht, da die dort beschriebenen Überwachungsfunktionen bei einer PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M nicht realisiert sind.	einheitliche Regelwerksgestaltung
192			3 (2)	Nach einer 1000-Hz-Beeinflussung hat der Triebfahrzeugführer 4 s lang Zeit, seine Wachsamkeit mittels Betätigung der Wachsamkeitstaste zu bestätigen. Für die Dauer der Betätigung der Wachsamkeitstaste ertönt ein Dauerton der Hupe. Hat der Triebfahrzeugführer die Wachsamkeitstaste nicht spätestens 4 s nach der 1000-Hz-Beeinflussung betätigt, wird eine PZB-Zwangsbremse eingeleitet.	einheitliche Regelwerksgestaltung
193			4	Abweichungen bei der 2000-Hz-Beeinflussung	neue Regelwerksstruktur
194			4 (1)	Abweichend von Abschnitt 9 Absatz (1) der Richtlinie 483.0101 gilt: Nach einer streckenseitigen Beeinflussung durch einen GM 2000 Hz (2000-Hz-Beeinflussung) leitet die PZB-Fahrzeugeinrichtung eine	einheitliche Regelwerksgestaltung

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A03 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in Zusatz 483.0101Z02 (Neuausgabe als Zusatz 483.0101Z02)	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<u>PZB-Zwangs-bremsung bis zum Stillstand des Zuges ein und es ertönt ein Dauerton der Hupe.</u>	
195			<u>4 (2)</u>	<u>Abweichend von Abschnitt 9 Absatz (2) der Richtlinie 483.0101 gilt: Bei Betätigung der Befehlstaste während einer 2000-Hz-Beeinflussung erfolgt keine PZB-Zwangs-bremsung bis zum Stillstand des Zuges.</u>	einheitliche Regelwerksgestaltung
196	3	Vorbereitungsarbeiten	35	<u>Abweichungen bei Vorbereitung</u> arbeiten <u>der PZB-Fahrzeugeinrichtung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliche Regelwerksgestaltung • neue Regelwerksstruktur • gewählte Formulierung ist Ergebnis einer vom Fachausschuss für Betriebsverfahren und Signalanwendungen (ABV-AfS) einberufenen unternehmens-übergreifenden Arbeitsgruppe zur Abstimmung der aktualisierten Ril 483.0101
197	3 (1)	Die elektrischen Registriergeräte ER 4 müssen immer, auch bei ausgeschalteter Fahrzeugeinrichtung, mit einem Schreibstreifen versehen sein. Dafür ist der Tf verantwortlich (vgl. aber Abs. 2). Der Schreibstreifen ist sorgfältig zu behandeln. Änderungen der Aufzeichnungen sind nicht statthaft.	3 (1)	Die elektrischen Registriergeräte ER 4 müssen immer, auch bei ausgeschalteter Fahrzeugeinrichtung, mit einem Schreibstreifen versehen sein. Dafür ist der Tf verantwortlich (vgl. aber Abs. 2). Der Schreibstreifen ist sorgfältig zu behandeln. Änderungen der Aufzeichnungen sind nicht statthaft.	<ul style="list-style-type: none"> • Regelungen entfallen, wegen Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • Regelungen zur Bedienung der Fahrtenregistrierung der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu treffenden Regelungen für Bedienung der Fahrtenregistrierung der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M sind die neuen Ausführungsbestimmungen in Abschn. 5 Absätze (15) und (16) der

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A03 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in Zusatz 483.0101Z02 (Neuauflage als Zusatz 483.0101Z02)	Änderungsgrund/ Anmerkungen
198	3 (2)	Reicht beim Personalwechsel die Zeit zum Beschriften vor der Fahrt nicht aus, so kann der übernehmende Tf dies während eines Aufenthaltes oder nach Beendigung der Fahrt nachholen. In diesem Falle legt er bei Übernahme den Fahrtrichtungsschalter kurz in Nullstellung, um durch das Inaktiv- und Aktivschalten der PZB den Personalwechsel auf dem Schreibstreifen zu kennzeichnen.	3 (2)	Reicht beim Personalwechsel die Zeit zum Beschriften vor der Fahrt nicht aus, so kann der übernehmende Tf dies während eines Aufenthaltes oder nach Beendigung der Fahrt nachholen. In diesem Falle legt er bei Übernahme den Fahrtrichtungsschalter kurz in Nullstellung, um durch das Inaktiv- und Aktivschalten der PZB den Personalwechsel auf dem Schreibstreifen zu kennzeichnen.	neuen Ril 483.0100 zu beachten <ul style="list-style-type: none"> Regelungen entfallen, wegen Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben Regelungen zur Bedienung der Fahrtenregistrierung der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens für die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu treffenden Regelungen für Bedienung der Fahrtenregistrierung der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M sind die neuen Ausführungsbestimmungen in Abschn. 5 Absätze (15) und (16) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
199	3 (3)	Der Schreibstreifen aus Metallpapier für das elektrische Registriergerät ER 4 ist 50 mm breit und reicht für einen Fahrweg von etwa 7000 km. Dabei entspricht 1 km Fahrweg ungefähr 5 mm Papiervorschub.	3 (3)	Der Schreibstreifen aus Metallpapier für das elektrische Registriergerät ER 4 ist 50 mm breit und reicht für einen Fahrweg von etwa 7000 km. Dabei entspricht 1 km Fahrweg ungefähr 5 mm Papiervorschub.	<ul style="list-style-type: none"> Regelungen entfallen, wegen Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben Regelungen zur Bedienung der Fahrtenregistrierung der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A03 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in Zusatz 483.0101Z02 (Neuausgabe als Zusatz 483.0101Z02)	Änderungsgrund/ Anmerkungen
					<ul style="list-style-type: none"> für die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu treffenden Regelungen für Bedienung der Fahrtenregistrierung der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M sind die neuen Ausführungsbestimmungen in Abschn. 5 Absätze (15) und (16) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
200	3 (4)	Die Schreibrolle ist in eine Kassette eingelegt, die der Triebfahrzeugführer aus dem elektrischen Registriergerät herausnehmen kann. Dazu wird die Klappe des Schaltkastens geöffnet, die Kassette mit dem Bügelgriff nach vorn geschwenkt und nach oben ausgehoben.	3 (4)	Die Schreibrolle ist in eine Kassette eingelegt, die der Triebfahrzeugführer aus dem elektrischen Registriergerät herausnehmen kann. Dazu wird die Klappe des Schaltkastens geöffnet, die Kassette mit dem Bügelgriff nach vorn geschwenkt und nach oben ausgehoben.	<ul style="list-style-type: none"> Regelungen entfallen, wegen Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben Regelungen zur Bedienung der Fahrtenregistrierung der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens für die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu treffenden Regelungen für Bedienung der Fahrtenregistrierung der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M sind die neuen Ausführungsbestimmungen in Abschn. 5 Absätze (15) und (16) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
201	3 (5)	Zum Auswechseln des Schreibstreifens sind zunächst die beiden Rollen (Auf- und Abwickelrolle) nach Betätigen des Sperrhebels nacheinander der Kassette zu entnehmen. Dann ist der beschriebene Streifen von der Aufwickelrolle abzustreifen. Hierzu sind die beiden Teller abzuziehen und die Schreibstreifenrolle ist auf der Achse zu lockern. Beim Einlegen der neuen Rolle ist darauf zu achten, dass die	3 (5)	Zum Auswechseln des Schreibstreifens sind zunächst die beiden Rollen (Auf- und Abwickelrolle) nach Betätigen des Sperrhebels nacheinander der Kassette zu entnehmen. Dann ist der beschriebene Streifen von der Aufwickelrolle abzustreifen. Hierzu sind die beiden Teller abzuziehen und die Schreibstreifenrolle ist auf der Achse zu lockern. Beim Einlegen der neuen Rolle ist darauf zu achten, dass die	<ul style="list-style-type: none"> Regelungen entfallen, wegen Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A03 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in Zusatz 483.0101Z02 (Neuausgabe als Zusatz 483.0101Z02)	Änderungsgrund/ Anmerkungen
		<p>Metallschicht nach oben zeigt, der Anfang der Rolle sorgfältig am Stift des Aufwickeltellers befestigt wird und der Schreibstreifen mittig auf der Transportrolle liegt. Die metallisierte Seite des Schreibstreifens darf nicht mit den Fingern berührt oder beschmutzt werden, da sonst die Metallschicht beschädigt wird.</p>		<p>Metallschicht nach oben zeigt, der Anfang der Rolle sorgfältig am Stift des Aufwickeltellers befestigt wird und der Schreibstreifen mittig auf der Transportrolle liegt. Die metallisierte Seite des Schreibstreifens darf nicht mit den Fingern berührt oder beschmutzt werden, da sonst die Metallschicht beschädigt wird.</p>	<p>erforderlichen Bedienvorgaben</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regelungen zur Bedienung der Fahrtenregistrierung der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu treffenden Regelungen für Bedienung der Fahrtenregistrierung der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M sind die neuen Ausführungsbestimmungen in Abschn. 5 Absätze (15) und (16) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
202	3 (6)	<p>Nach dem Einsetzen und Sperren der beiden Rollen ist der Schreibstreifen mit dem Zahnrad an der Außenseite der Kassette zu spannen. Dann ist die Kassette wieder einzusetzen und anzudrücken, bis sie hörbar einrastet.</p>	3 (6)	<p>Nach dem Einsetzen und Sperren der beiden Rollen ist der Schreibstreifen mit dem Zahnrad an der Außenseite der Kassette zu spannen. Dann ist die Kassette wieder einzusetzen und anzudrücken, bis sie hörbar einrastet.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Regelungen entfallen, wegen Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • Regelungen zur Bedienung der Fahrtenregistrierung der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu treffenden Regelungen für Bedienung der Fahrtenregistrierung der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M sind die neuen Ausführungsbe-

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A03 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in Zusatz 483.0101Z02 (Neuausgabe als Zusatz 483.0101Z02)	Änderungsgrund/ Anmerkungen
203	3 (7)	<p>Bei der Bauform I 60M ist nach dem Einsetzen der Kassette zum Spannen des Schreibstreifens und Prüfen des Lichtschleusenblocks die Prüftaste (vgl. Bild 1) etwa 3 Sekunden lang zu drücken. Leuchten hierbei die beiden Leuchtdioden nicht auf bzw. wechseln die Schauzeichen nicht von weiß in rot, ist die PZB gestört.</p> 	<p>3 (7)</p>	<p>Bei der Bauform I 60M ist nach dem Einsetzen der Kassette zum Spannen des Schreibstreifens und Prüfen des Lichtschleusenblocks die Prüftaste (vgl. Bild 1) etwa 3 Sekunden lang zu drücken. Leuchten hierbei die beiden Leuchtdioden nicht auf bzw. wechseln die Schauzeichen nicht von weiß in rot, ist die PZB gestört.</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • stimmungen in Abschn. 5 Absätze (15) und (16) der neuen Ril 483.0100 zu beachten • Regelungen außer Bild 2 entfallen, wegen Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • entfallenes Bild 2 in den neuen Abs. (8) des neuen Abschn. 2 überführt (siehe Zeile Nr. 188) • Regelungen zur Bedienung der Fahrtenregistrierung der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu treffenden Regelungen für Bedienung der Fahrtenregistrierung der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M sind die neuen Ausführungsbestimmungen in Abschn. 5 Absätze (15) und (16) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
204	3 (8)	<p>Funktionsprüfung für die PZB-Fahrzeugeinrichtung:</p> <ol style="list-style-type: none"> Für die Funktionsprüfung der PZB-Fahrzeugeinrichtung muss der Richtungsschalter in „V“ und der HLL Druck von 5 bar eingeregelt sein. Bei der Bauform I 60M ist die Funktionsprüfung durch einen 2000 Hz-Prüfmagneten bzw. durch PZB-Prüftafel (Blechtafel) durchzuführen. Prüfen Sie die PZB-Fahrzeugeinrichtung durch einen ständig wirksamen 2000 Hz-Gleismagneten. 	<p>3 (8)</p>	<p>Funktionsprüfung für die PZB-Fahrzeugeinrichtung:</p> <ol style="list-style-type: none"> Für die Funktionsprüfung der PZB-Fahrzeugeinrichtung muss der Richtungsschalter in „V“ und der HLL Druck von 5 bar eingeregelt sein. Bei der Bauform I 60M ist die Funktionsprüfung durch einen 2000 Hz-Prüfmagneten bzw. durch PZB-Prüftafel (Blechtafel) durchzuführen. Prüfen Sie die PZB-Fahrzeugeinrichtung durch einen ständig wirksamen 2000 Hz-Gleismagneten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Regelungen entfallen, wegen Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • weiterführende Regelungen zur

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A03 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in Zusatz 483.0101Z02 (Neuausgabe als Zusatz 483.0101Z02)	Änderungsgrund/ Anmerkungen
		<p>In der Regel sind die Ausfahr Gleise der Tfz-Einsatzstellen mit Prüfmagneten ausgerüstet. Die Prüfmagnete an den Gleisen sind in der Regel durch Hinweisschilder gekennzeichnet.</p> <p>d) Wenn die Prüfung nach Pkt. c) nicht möglich ist, prüfen Sie die PZB-Fahrzeugeinrichtung täglich vor dem Einsatz, indem Sie dazu die PZB-Prüftafel bzw. einen geeigneten metallischen Gegenstand zur Einleitung einer PZB-Zwangsbremung unter den eingeschalteten Fahrzeugmagnet halten.</p> <p>e) Prüfen Sie bei der Funktionsprüfung, ob</p> <ul style="list-style-type: none"> - der akustische Signalgeber ertönt, - eine PZB-Zwangsbremung eingeleitet wird, - der blaue LM für die Anzeige der Betriebsbereitschaft erlischt. <p>f) Betätigen Sie im Stillstand des Fahrzeuges die Frei-Taste, bis der akustische Signalgeber verstummt und füllen Sie die HLL wieder auf 5 bar auf.</p> <p>Prüfen Sie, dass nach Ende der Funktionsprüfung der blaue LM für die Anzeige der Betriebsbereitschaft wieder aufleuchtet und damit die PZB-Zugart wieder angezeigt wird.</p> <p>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung arbeitet dann fehlerfrei.</p>		<p>In der Regel sind die Ausfahr Gleise der Tfz-Einsatzstellen mit Prüfmagneten ausgerüstet. Die Prüfmagnete an den Gleisen sind in der Regel durch Hinweisschilder gekennzeichnet.</p> <p>d) Wenn die Prüfung nach Pkt. c) nicht möglich ist, prüfen Sie die PZB-Fahrzeugeinrichtung täglich vor dem Einsatz, indem Sie dazu die PZB-Prüftafel bzw. einen geeigneten metallischen Gegenstand zur Einleitung einer PZB-Zwangsbremung unter den eingeschalteten Fahrzeugmagnet halten.</p> <p>e) Prüfen Sie bei der Funktionsprüfung, ob</p> <ul style="list-style-type: none"> - der akustische Signalgeber ertönt, - eine PZB-Zwangsbremung eingeleitet wird, - der blaue LM für die Anzeige der Betriebsbereitschaft erlischt. <p>f) Betätigen Sie im Stillstand des Fahrzeuges die Frei-Taste, bis der akustische Signalgeber verstummt und füllen Sie die HLL wieder auf 5 bar auf.</p> <p>Prüfen Sie, dass nach Ende der Funktionsprüfung der blaue LM für die Anzeige der Betriebsbereitschaft wieder aufleuchtet und damit die PZB-Zugart wieder angezeigt wird.</p> <p>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung arbeitet dann fehlerfrei.</p>	<p>Durchführung des Prüflaufs zur Funktionsprüfung der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens</p> <ul style="list-style-type: none"> • für die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu treffenden Regelungen für den Prüflauf zur Funktionsprüfung der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 5 Abs. (1) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
205			5 (1)	<p><u>Abweichend von Abschnitt 12 Absatz (1) der Richtlinie 483.0101 gilt:</u> <u>Der Triebfahrzeugführer muss auf dem führenden Fahrzeug</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>vor der ersten Zugfahrt unter Überwachung der PZB nach Beginn seines Dienstes bzw. nach einem Personalwechsel,</u> - <u>vor der ersten Zugfahrt unter Überwachung der PZB nach einem Führerraum- bzw. Fahrtrichtungswechsel und</u> - <u>bei Übergang von einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt unter Überwachung der PZB vor Beginn der Zugfahrt</u> <p><u>im Stillstand die Betriebsbereitschaft der PZB-Fahrzeugeinrichtung gemäß Absatz (2) prüfen.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliche Regelwerksgestaltung • Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben
206			5 (2)	<p><u>Abweichend von Abschnitt 12 Absatz (4) der Richtlinie 483.0101 gilt:</u> <u>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung des führenden Fahrzeugs ist betriebsbereit, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung ist aktiv geschaltet.</u> - <u>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung zeigt die fest eingestellte PZB-Zugart U mit dem dauerhaft leuchtenden blauen Leuchtmelder „45“ an.</u> <p><u>Ist die PZB-Fahrzeugeinrichtung nicht aktiv geschaltet, muss der Triebfahrzeugführer die PZB-Fahrzeugeinrichtung aktiv schalten.</u></p>	einheitliche Regelwerksgestaltung
207			5 (3)	<p><u>Abweichend von Abschnitt 12 Absatz (5) der Richtlinie 483.0101 gilt:</u> <u>Der Triebfahrzeugführer schaltet die PZB-Fahrzeugeinrichtung aktiv, indem er die vorgesehene Fahrtrichtung des Zuges mit dem Fahrtrichtungsschalter aktiviert.</u></p> <p><u>Abschnitt 12 Absatz (6) der Richtlinie 483.0101 gilt nicht.</u></p>	einheitliche Regelwerksgestaltung

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A03 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in Zusatz 483.0101Z02 (Neuausgabe als Zusatz 483.0101Z02)	Änderungsgrund/ Anmerkungen
208			5 (4)	<p><u>Wenn die aktiv geschaltete PZB-Fahrzeugeinrichtung die fest eingestellte PZB-Zugart U mit dem dauerhaft leuchtenden blauen Leuchtmelder „45“ nicht anzeigt, muss der Triebfahrzeugführer das Zutreffen der folgenden Bedingungen überprüfen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>PZB-Fahrzeugeinrichtung eingeschaltet</u> - <u>PZB nicht mit PZB-Störschalter abgeschaltet</u> - <u>manuelle Bremsüberbrückung unwirksam</u> - <u>Bremssystem des Fahrzeugs funktionsbereit und Bremsengriff nicht wirksam</u> - <u>Hauptluftleitungs-Druck größer als 3,0 bar</u> <p><u>Sind eine oder mehrere der oben aufgeführten Bedingungen nicht erfüllt, muss der Triebfahrzeugführer diese herstellen. Ist ihm dies wegen einer technischen Unregelmäßigkeit bzw. Störung nicht möglich, muss er nach Abschnitt 8 verfahren.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliche Regelwerksgestaltung • gewählte Formulierung ist Ergebnis einer vom Fachausschuss für Betriebsverfahren und Signalanwendungen (ABV-AfS) einberufenen unternehmensübergreifenden Arbeitsgruppe zur Abstimmung der aktualisierten Ril 483.0101
209			5 (5)	<p><u>Abschnitt 12 Absätze (9), (10), (11), (12), (13), (14), (15), (16), (17), (18), (19), (20), (21), (22), (23) und (24) der Richtlinie 483.0101 gelten nicht.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliche Regelwerksgestaltung • zur Bedienung des PZB-Zugartschalters der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 5 Abs. (14) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
210			5 (6)	<p><u>Abschnitt 12 Absatz (26) der Richtlinie 483.0101 gilt nicht, da bei der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M das Startprogramm nicht realisiert ist.</u></p>	einheitliche Regelwerksgestaltung
211	4	Bedienen während der Fahrt	4 6	<u>Abweichungen beim Bedienen während der Fahrt</u>	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliche Regelwerksgestaltung • neue Regelwerksstruktur
212	4 (1)	Beim Bedienen der WT ertönt ein akustisches Signal und der gelbe LM zeigt nach dem Überfahren eines wirksamen 1000 Hz - GM Dauerlicht. Das Signal verstummt, sobald die WT losgelassen wird. Der gelbe LM erlischt nach 45 Sekunden nach der 1000 Hz - Beeinflussung. (angehängte Geschwindigkeitsprüfung ist erfolgt).	4(1) 6 (5)	<p>Beim Bedienen der WT ertönt ein akustisches Signal und der gelbe LM zeigt nach dem Überfahren eines wirksamen 1000 Hz - GM Dauerlicht. Das Signal verstummt, sobald die WT losgelassen wird. Der gelbe LM erlischt nach 45 Sekunden nach der 1000 Hz - Beeinflussung. (angehängte Geschwindigkeitsprüfung ist erfolgt).</p> <p><u>Abweichend von Abschnitt 13 Absatz (12) der Richtlinie 483.0101 gilt: Für die Dauer der Betätigung der Wachsamkeitstaste ertönt ein Dauerton der Hupe.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliche Regelwerksgestaltung • entfallene Regelungsinhalte bezüglich der optischen Führerraumanzeigen nach einer 1000-Hz-Beeinflussung in den neuen Abs. (3) des neuen Abschn. 3 überführt (siehe Zeile Nr. 184)
213	4 (2)	Die Fahrgeschwindigkeit darf erst wieder erhöht werden, wenn der gelbe LM erloschen ist.	4(2) 6 (2)	<p><u>Abweichend von Abschnitt 13 Absätze (4) und (5) der Richtlinie 483.0101 gilt:</u></p> <p><u>Wenn eine Prüfgeschwindigkeit gemäß Abschnitt 3 Absatz (3) wirksam ist, muss der Triebfahrzeugführer die Fahrgeschwindigkeit des Zuges unter Beachtung der betrieblichen Regeln und mittels</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Korrektur • einheitliche Regelwerksgestaltung • Harmonisierung mit Ril 301 - Signalbuch

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A03 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in Zusatz 483.0101Z02 (Neuausgabe als Zusatz 483.0101Z02)	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<u>Betriebsbremsungen so anpassen, dass die jeweilige Prüfgeschwindigkeit um mindestens 5 km/h unterschritten wird. Ist die Prüfgeschwindigkeit nach einer 1000-Hz-Beeinflussung wirksam und ändert sich währenddessen die Signalisierung derart, dass sie die Fahrt mit einer höheren als die durch die wirksame Prüfgeschwindigkeit überwachte Geschwindigkeit zulässt (zwischenzeitliche Signalaufwertung), darf der Triebfahrzeugführer die Fahrgeschwindigkeit darf des Zuges erst wieder erhöhen werden, wenn nachdem der gelbe Leuchtmelder „Gelb“ erloschen ist.</u>	
214	4 (3)	Befindet sich der Fahrzeugmagnet während eines Haltes unmittelbar über einem wirksamen 1000 Hz- oder 2000 Hz-GM, so tritt eine Dauerbeeinflussung mit PZB-Zwangsbremung ein. Diese PZB-Zwangsbremung ist wie folgt zu lösen: <ul style="list-style-type: none"> - Fahrzeugeinrichtung mit PZB-Störschalter abschalten, - Luftabsperrhahn schließen, - Bremse lösen, - Standort des Fahrzeuges ändern, damit keine erneute Dauerbeeinflussung eintreten kann, - Luftabsperrhahn öffnen, danach wird wieder eine PZB-Zwangsbremung eingeleitet, - Fahrzeugeinrichtung mit PZB-Störschalter einschalten und Freitaste bedienen und - Bremse lösen. 	4 (3) 8 (4)	<u>Abweichend von Abschnitt 15 Absatz (8) der Richtlinie 483.0101 gilt: Befindet sich der Fahrzeugmagnet beim Aktivschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung oder während eines Haltes unmittelbar über einem wirksamen geschalteten Gleismagnet 1000 Hz- oder GM 2000 Hz-GM, so tritt eine kommt es zu einer Dauerbeeinflussung mit PZB-Zwangsbremung ein. Diese PZB-Zwangsbremung ist wie folgt zu lösen:</u> <ol style="list-style-type: none"> -1. <u>PZB-Fahrzeugeinrichtung mit PZB-Störschalter abschalten;</u> -2. <u>PZB-Luftabsperrhahn schließen;</u> -3. <u>Bremse lösen;</u> -4. <u>Standort des Fahrzeuges ändern, damit so dass keine erneute Dauerbeeinflussung eintreten kann;</u> -5. <u>PZB-Luftabsperrhahn öffnen, danach wird wieder eine PZB-Zwangsbremung eingeleitet,</u> -6. <u>PZB-Fahrzeugeinrichtung mit wieder einschalten (PZB-Störschalter in Grundstellung bringen) einschalten und Freitaste bedienen und zum Lösen der PZB-Zwangsbremung betätigen –Bremse lösen.</u> 	<ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Korrektur • einheitliche Regelwerksgestaltung • zur Verfahrensweise bei einer Dauerbeeinflussung der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 7 Abs. (6) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
215	4 (4)	Schalten Sie die PZB-Fahrzeugeinrichtung mit dem PZB-Störschalter ab, wenn Sie voraussichtlich länger als 30 Minuten rangieren.	4 (4)	Schalten Sie die PZB-Fahrzeugeinrichtung mit dem PZB-Störschalter ab, wenn Sie voraussichtlich länger als 30 Minuten rangieren.	Entfall der Regelung, da bereits in neuem Abschn. 14 Abs. 3 der Ril 483.0101 geregelt (vgl. Zeile Nr. 151)
216			6 (1)	<u>Abweichend von Abschnitt 13 Absätze (1), (2) und (3) der Richtlinie 483.0101 gilt: Bei unbeeinflusster Fahrt wird dem Triebfahrzeugführer die wirksame PZB-Zugart U mit dem blauen Leuchtmelder „45“ optisch angezeigt.</u>	einheitliche Regelwerksgestaltung
217			6 (3)	<u>Abschnitt 13 Absätze (7), (8) und (9) der Richtlinie 483.0101 gelten nicht, da bei der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M das Startprogramm nicht realisiert ist.</u>	einheitliche Regelwerksgestaltung
218			6 (4)	<u>Abweichend von Abschnitt 13 Absatz (11) der Richtlinie 483.0101 gilt: Der Triebfahrzeugführer muss die Wachsamkeitstaste auch dann gemäß Abschnitt 13 Absatz (10) der Richtlinie 483.0101 betätigen, wenn zur selben Zeit bereits eine Prüfgeschwindigkeit nach einer vorhergehenden 1000-Hz-Überwachung (vgl. Abschnitt 3 Absatz (3)) wirksam ist.</u>	einheitliche Regelwerksgestaltung

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A03 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in Zusatz 483.0101Z02 (Neuausgabe als Zusatz 483.0101Z02)	Änderungsgrund/ Anmerkungen
219			<u>6 (6)</u>	<u>Abschnitt 13 Absätze (14) und (15) der Richtlinie 483.0101 gelten nicht, da bei der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M die 1000-Hz-Überwachung und die restriktive 1000-Hz-Überwachung nicht realisiert sind.</u>	einheitliche Regelwerksgestaltung
220			<u>6 (7)</u>	<p><u>Abweichend von Abschnitt 13 Absatz (16) der Richtlinie 483.0101 gilt:</u> <u>Der Triebfahrzeugführer muss zur Vermeidung einer PZB-Zwangsbremung durch eine 2000 Hz-Beeinflussung bei</u></p> <p>a) <u>erlaubter Vorbeifahrt an einem</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal,</u> - <u>Halt zeigenden Schutzsignal,</u> - <u>Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignal,</u> - <u>sonstigen Haltsignal für Zugfahrten oder</u> - <u>Signal Ne 1 (Trapeztafel) am Gegengleis</u> <p>b) <u>Vorbeifahrt an einem infolge einer Störung ständig wirksamen GM 2000 Hz, wenn ein Befehl erteilt wurde</u></p> <p>c) <u>Vorbeifahrt an einem als Prüfmagnet dienenden GM 2000 Hz in einem Ausfahrgeleis einer Fahrzeugeinsatzstelle, wenn die letzte Funktionsprüfung bestanden und am Tag der Fahrt bereits ein Mal durchgeführt worden ist,</u> <u>die Befehlstaste betätigen.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliche Regelwerksgestaltung • Ergänzung ist Ergebnis einer vom Fachausschuss für Betriebsverfahren und Signalanwendungen (ABV-AfS) einberufenen unternehmensübergreifenden Arbeitsgruppe zur Abstimmung der aktualisierten Ril 483.0101
221			<u>6 (8)</u>	<p><u>Abweichend von Abschnitt 13 Absätze (19), (20), (21), (22) und (23) der Richtlinie 483.0101 gilt:</u> <u>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung leitet eine bis zum Stillstand des Zuges wirkende PZB-Zwangsbremung ein, wenn der Triebfahrzeugführer</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>ohne betätigte Befehlstaste an einem wirksam geschalteten GM 2000 Hz vorbeigefahren ist,</u> - <u>die Wachsamkeitstaste nach einer 1000-Hz-Beeinflussung nicht zeitgerecht betätigt hat,</u> - <u>die Prüfgeschwindigkeit einer 2000-Hz-Geschwindigkeits-Überwachungseinrichtung überschritten hat,</u> - <u>die Prüfgeschwindigkeit</u> <ul style="list-style-type: none"> - <u>45 s nach einer 1000-Hz-Beeinflussung</u> - <u>bei einer 500-Hz-Beeinflussung</u> <u>überschritten hat oder</u> - <u>die PZB-Fahrzeugeinrichtung mit dem PZB-Stör-schalter abgeschaltet hat.</u> <p><u>Während einer bis zum Stillstand des Zuges wirkenden PZB-Zwangsbremung ertönt ein Dauerton der Hupe.</u> <u>Der Triebfahrzeugführer muss die bis zum Stillstand des Zuges wirkende PZB-Zwangsbremung durch Betätigung der Freitaste lösen. Hierzu ist die Freitaste so lange zu betätigen, bis der Dauerton der Hupe verstummt.</u></p>	einheitliche Regelwerksgestaltung

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A03 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in Zusatz 483.0101Z02 (Neuausgabe als Zusatz 483.0101Z02)	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				Das Lösen einer bis zum Stillstand wirkenden PZB-Zwangsbremung durch Betätigung der Freitaste ist erst möglich, wenn, wenn die PZB-Zwangsbremung mindestens 7 s lang wirksam war.	
222			<u>7</u>	<u>Abweichungen beim Ab-/Ausschalten</u>	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliche Regelwerksgestaltung • neue Regelwerksstruktur
223			<u>7 (1)</u>	<p>Abweichend von Abschnitt 14 Absatz (1) der Richtlinie 483.0101 gilt:</p> <p>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung wird mit dem PZB-Störschalter abgeschaltet.</p> <p>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung darf nur im Stillstand des Fahrzeugs abgeschaltet werden.</p> <p><i>Hinweis: Wird die PZB-Fahrzeugeinrichtung während der Fahrt abgeschaltet, kommt es zu einer PZB-Zwangsbremung bis zum Stillstand des Zuges (vgl. Abschnitt 6 Absatz (8)).</i></p> <p>Die erfolgte Abschaltung wird dem Triebfahrzeugführer mit dem blinkenden Leuchtmelder „Gelb“ optisch angezeigt.</p>	einheitliche Regelwerksgestaltung
224	5	Unregelmäßigkeiten beim Einschalten und im Betrieb der PZB	<u>58</u>	<u>Abweichungen bei technischen Unregelmäßigkeiten beim Einschalten und im Betrieb der PZB Störung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliche Regelwerksgestaltung • neue Regelwerksstruktur
225	5 (1)	Leuchtet nach dem Einschalten der PZB der blaue LM nicht und blinkt der gelbe LM, so ist zu prüfen, ob der PZB-Störschalter eingeschaltet, die Hauptluftleitung aufgefüllt und der Luftabsperrhahn geöffnet ist.	5 (1) <u>8 (3)</u>	<p>Abweichend von Abschnitt 15 Absatz (5) der Richtlinie 483.0101 gilt:</p> <p>Leuchtet Wenn nach dem Einschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M der blaue LM leuchtet und blinkt der gelbe LM leuchtet „Gelb“ blinkt, so ist zu prüfen, ob der PZB-Störschalter eingeschaltet, die Hauptluftleitung aufgefüllt und der Luftabsperrhahn geöffnet ist. sind folgende Abhilfemaßnahmen durchzuführen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>PZB-Störschalter in Grundstellung bringen,</u> - <u>prüfen, ob die Hauptluftleitung gefüllt ist und</u> - <u>PZB-Luftabsperrhahn in geöffnete Stellung bringen</u> <p>Wenn diese Abhilfemaßnahmen erfolglos sind, ist die PZB-Fahrzeugeinrichtung als gestört zu betrachten, mit dem PZB-Störschalter abzuschalten und es sind die betriebsleitende Stelle und die auftraggebenden Stellen darüber zu verständigen. Die Weiterfahrt darf mit höchstens 50 km/h erfolgen.</p> <p>Leuchtet der blaue Leuchtmelder „45“ nach dem Aktivschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung nicht, so ist zu überprüfen, ob alle erforderlichen Leitungsschutzschalter eingelegt und die Glühlampen der Leuchtmelder funktionstüchtig sind.</p> <p>Wenn diese Abhilfemaßnahmen erfolglos sind, ist die PZB-Fahrzeugeinrichtung als gestört zu betrachten, mit dem PZB-Störschalter abzuschalten und es sind die betriebsleitende Stelle und die auftraggebenden Stellen darüber zu verständigen. Die Weiterfahrt darf nur mit höchstens 50 km/h erfolgen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliche Regelwerksgestaltung • sinngemäße Übernahme der entfallenen Absätze (2), (3), (4), (5), (7) und (8) des alten Abschn. 5 (vgl. Zeilen Nr. 226 bis 229, 231 und 232) • zu den Regelungen zur Verfahrensweise bei technischen Unregelmäßigkeiten und Störungen der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 7 Abs. (4) der neuen Ril 483.0100 zu beachten

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A03 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in Zusatz 483.0101Z02 (Neuausgabe als Zusatz 483.0101Z02)	Änderungsgrund/ Anmerkungen
				<p><u>Tritt beim Einschalten der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M eine PZB-Zwangsbremung ein, so ist die Freitaste zum Lösen der PZB-Zwangsbremung zu betätigen.</u></p> <p><u>Lässt sich die PZB-Zwangsbremung nicht lösen, ist die PZB-Fahrzeugeinrichtung als gestört zu betrachten, mit dem PZB-Störschalter abzuschalten und es sind die betriebsleitenden Stellen zu verständigen. Die Weiterfahrt darf nur mit höchstens 50 km/h erfolgen.</u></p> <p><u>Tritt während der Fahrt eine (wiederholte) PZB-Zwangsbremung ein,</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>die nicht durch Betätigung der Freitaste gelöst werden kann oder</u> - <u>deren Ursache unbekannt ist,</u> <p><u>ist die PZB-Fahrzeugeinrichtung als gestört zu betrachten und mit dem PZB-Störschalter abzuschalten sowie der PZB-Luftabsperrhahn zu schließen. Die betriebsleitende Stelle und die auftraggebenden Stellen sind zu verständigen. Die Weiterfahrt darf nur mit höchstens 50 km/h erfolgen.</u></p> <p><u>Die PZB-Fahrzeugeinrichtung muss jedoch eingeschaltet bleiben, wenn eine PZB-Zwangsbremung trotz Beachtung der Prüfungsgeschwindigkeiten gemäß Abschnitt 3 Absatz (3) eintritt.</u></p> <p><u>Löst ein PZB-Leitungsschutzschalter aus und lässt sich dieser nicht wieder einlegen, ist die PZB-Fahrzeugeinrichtung als gestört zu betrachten und es sind betriebsleitende Stelle und die auftraggebenden Stellen darüber zu verständigen. Die Weiterfahrt darf nur mit höchstens 50 km/h erfolgen.</u></p> <p><u>Erlischt der blaue Leuchtmelder „45“ während der Fahrt, ist die PZB-Fahrzeugeinrichtung als gestört zu betrachten, mit dem PZB-Störschalter abzuschalten und es sind die betriebsleitende Stelle und die auftraggebenden Stellen darüber zu verständigen. Die Weiterfahrt darf nur mit höchstens 50 km/h erfolgen.</u></p>	
226	5 (2)	Leuchtet nach dem Einschalten der PZB weder der blaue noch der gelbe LM, so ist zu prüfen, ob alle erforderlichen Leitungsschutzschalter eingelegt oder die Glühlampen schadhaft sind. Kann ein Schaden nicht behoben werden, dann ist die PZB gestört. Für die weiteren Maßnahmen siehe Abs. (7).	5(2)	Leuchtet nach dem Einschalten der PZB weder der blaue noch der gelbe LM, so ist zu prüfen, ob alle erforderlichen Leitungsschutzschalter eingelegt oder die Glühlampen schadhaft sind. Kann ein Schaden nicht behoben werden, dann ist die PZB gestört. Für die weiteren Maßnahmen siehe Abs.(7).	entfallene Regelungsinhalte in den neuen Abs. (3) des neuen Abschn. 8 überführt (siehe Zeile Nr. 225)
227	5 (3)	Tritt beim Einschalten der PZB eine PZB-Zwangsbremung ein, so ist die Freitaste zu bedienen. Lässt sich die PZB-Zwangsbremung nicht lösen, so ist die Einrichtung gestört. Für die weiteren Maßnahmen siehe Abs. (7).	5(3)	Tritt beim Einschalten der PZB eine PZB-Zwangsbremung ein, so ist die Freitaste zu bedienen. Lässt sich die PZB-Zwangsbremung nicht lösen, so ist die Einrichtung gestört. Für die weiteren Maßnahmen siehe Abs.(7).	entfallene Regelungsinhalte in den neuen Abs. (3) des neuen Abschn. 8 überführt (siehe Zeile Nr. 225)
228	5 (4)	Löst ein PZB-Leitungsschutzschalter aus und lässt sich dieser nicht wieder einlegen, so ist die PZB gestört. Für die weiteren Maßnahmen siehe Abs. (7).	5(4)	Löst ein PZB-Leitungsschutzschalter aus und lässt sich dieser nicht wieder einlegen, so ist die PZB gestört. Für die weiteren Maßnahmen siehe Abs.(7).	entfallene Regelungsinhalte in den neuen Abs. (3) des neuen Abschn. 8 überführt (siehe Zeile Nr. 225)
229	5 (5)	Erlischt der blaue LM, so ist die PZB als gestört zu betrachten. Auf dem nächsten Bahnhof sind der Luftabsperrhahn und die Leitungsschutzschalter zu prüfen. Kann keine Unregelmäßigkeit festgestellt werden oder ist die Behebung des Schadens nicht möglich, so ist die PZB gestört. Sie bleibt jedoch eingeschaltet, wenn	5(5)	Erlischt der blaue LM, so ist die PZB als gestört zu betrachten. Auf dem nächsten Bahnhof sind der Luftabsperrhahn und die Leitungsschutzschalter zu prüfen. Kann keine Unregelmäßigkeit festgestellt werden oder ist die Behebung des Schadens nicht möglich, so ist die PZB gestört. Sie bleibt jedoch eingeschaltet, wenn	entfallene Regelungsinhalte in den neuen Abs. (3) des neuen Abschn. 8 überführt (siehe Zeile Nr. 225)

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A03 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in Zusatz 483.0101Z02 (Neuausgabe als Zusatz 483.0101Z02)	Änderungsgrund/ Anmerkungen
		ausreichend Batteriespannung vorhanden ist. Für die weiteren Maßnahmen siehe Abs. (7).		ausreichend Batteriespannung vorhanden ist. Für die weiteren Maßnahmen siehe Abs. (7).	
230	5 (6)	Bei festgestellten Schäden am schreibenden Geschwindigkeitsmesser des elektrischen Registriergerätes ER 4 ist die PZB-Fahrzeugeinrichtung als gestört zu betrachten. Für die weiteren Maßnahmen siehe Abs. (7).	5 (6)	Bei festgestellten Schäden am schreibenden Geschwindigkeitsmesser des elektrischen Registriergerätes ER 4 ist die PZB-Fahrzeugeinrichtung als gestört zu betrachten. Für die weiteren Maßnahmen siehe Abs. (7).	<ul style="list-style-type: none"> • Regelungen entfallen, wegen Beschränkung der Regelungen der Ril 483.0101 auf die seitens des Infrastrukturbetreibers erforderlichen Bedienvorgaben • Regelungen zur Verfahrensweise bei einer Fehlfunktion des elektrischen Registriergerätes ER 4/6 der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens • für die Regelungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens zur Verfahrensweise bei einer Fehlfunktion des elektrischen Registriergerätes ER 4/6 der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M sind die neuen Ausführungsbestimmungen in Abschn. 7 Absätze (8) und (9) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
231	5 (7)	Bei Störungen während einer Zug- bzw. Rangierfahrt melden Sie die Störung gemäß den betrieblichen Regelwerken und den EVU-internen Meldeprozessen.	5 (7)	Bei Störungen während einer Zug- bzw. Rangierfahrt melden Sie die Störung gemäß den betrieblichen Regelwerken und den EVU-internen Meldeprozessen.	entfallene Regelungsinhalte in den neuen Abs. (3) des neuen Abschn. 8 überführt (siehe Zeile Nr. 225)
232	5 (8)	Die PZB ist mit dem Störschalter abzuschalten, wenn - eine PZB-Zwangsbremung durch Bedienen der Freitaste nicht gelöst werden kann (zuvor ist auch der Luftabsperrhahn zu schließen) oder - zwei PZB-Zwangsbremungen eintreten, deren Ursachen Sie nicht erkennen können. Die PZB-Fahrzeugeinrichtung bleibt jedoch eingeschaltet, wenn eine PZB-Zwangsbremung trotz Beachtung der Prüfgeschwindigkeiten gemäß Abschn. 2 Abs. (5) eintritt.	5 (8)	Die PZB ist mit dem Störschalter abzuschalten, wenn - eine PZB-Zwangsbremung durch Bedienen der Freitaste nicht gelöst werden kann (zuvor ist auch der Luftabsperrhahn zu schließen) oder - zwei PZB-Zwangsbremungen eintreten, deren Ursachen Sie nicht erkennen können. Die PZB-Fahrzeugeinrichtung bleibt jedoch eingeschaltet, wenn eine PZB-Zwangsbremung trotz Beachtung der Prüfgeschwindigkeiten gemäß Abschn. 2 Abs. (5) eintritt.	entfallene Regelungsinhalte in den neuen Abs. (3) des neuen Abschn. 8 überführt (siehe Zeile Nr. 225)

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A03 gültig ab 08.06.2014	Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in Zusatz 483.0101Z02 (Neuausgabe als Zusatz 483.0101Z02)	Änderungsgrund/ Anmerkungen
233			<u>8 (1)</u>	<p><u>Abweichend von Abschnitt 15 Absatz (3) der Richtlinie 483.0101 gilt: Im folgenden Fall gibt es eine technische Unregelmäßigkeit an der PZB-Fahrzeugeinrichtung:</u> <u>Es kommt zu PZB-Zwangsbremungen, die trotz ordnungsgemäßer Bedienung und Unterschreitung der wirksamen Prüfgeschwindigkeit auftreten, deren Ursache sich jedoch ermitteln und beheben lässt.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliche Regelwerksgestaltung • notwendige Ergänzung infolge der Unterscheidung zwischen technischer Unregelmäßigkeit (Fehler) und Störung • zur Beschreibung der Anzeige von technischen Unregelmäßigkeiten der PZB-Fahrzeugeinrichtung der Bauform I60M im Führerraum ist die neue Ausführungsbestimmung in Abschn. 7 Abs. (2) der neuen Ril 483.0100 zu beachten
234			<u>8 (2)</u>	<p><u>Abweichend von Abschnitt 15 Absatz (4) der Richtlinie 483.0101 gilt: In folgenden Fällen liegt eine Störung der PZB-Fahrzeugeinrichtung vor:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>der blaue Leuchtmelder „45“ leuchtet nicht bzw. erlischt</u> - <u>der Leuchtmelder „Gelb“ blinkt</u> - <u>PZB-Zwangsbremungen können nicht wirksam werden (z. B. bei nicht funktionierendem Bremsengriff)</u> - <u>es kommt zu PZB-Zwangsbremungen, die trotz ordnungsgemäßer Bedienung und Unterschreitung der wirksamen Prüfgeschwindigkeit auftreten und deren Ursache nicht ersichtlich ist und daher nicht behoben werden kann</u> 	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliche Regelwerksgestaltung • notwendige Ergänzung infolge der Unterscheidung zwischen technischer Unregelmäßigkeit (Fehler) und Störung

zur Stellungnahme
25.05.2023

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A99 gültig ab 08.06.2014		Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisiertem Anhang 99 zu Ril 483.0101 (Ril 483.0101A99)		Änderungsgrund/ Anmerkungen
235		Vorbemerkung Dieses Verzeichnis der Abkürzungen gilt für Ril 483.0101, 483.0111, 483.0112, 483.0114, 483.0201 und 483.0202			Vorbemerkung Dieses Verzeichnis der Abkürzungen gilt sowohl für Ril <u>die Richtlinien</u> 483.0101 x ; (inkl. aller Anhänge und Zusätze) als auch für <u>die Richtlinien</u> 483.0111, 483.0112, 483.0114, 483.0201x und 483.0202 (inkl. aller Anhänge).		redaktionelle Korrektur
236		Abkürzung	Bedeutung		Abkürzung	Bedeutung	
237		Brh	vorhandene Brems Hundertstel		Brh	<u>Im Zug</u> vorhandene Brems Hundertstel	redaktionelle Korrektur
238		BWG	Bremswirkgruppe		BWG	Bremswirkgruppe	Abkürzung nicht mehr verwendet
239		DMI	Driver Machine Interface - Mensch-Maschine-Schnittstelle auf Tfz		DMI	Driver Machine Interface - Mensch-Maschine-Schnittstelle auf Tfz	Abkürzung nicht mehr verwendet
240		DS	Druckschrift		DS	Druckschrift	Abkürzung nicht mehr verwendet
241		DSK	Datenspeicherkassette		DSK	Datenspeicherkassette	Abkürzung nicht mehr verwendet
242		DV	Dienstvorschrift		DV	Dienstvorschrift	Abkürzung nicht mehr verwendet
243		EFR	Elektronische Fahrtenregistrierung		EFR	Elektronische Fahrtenregistrierung	Abkürzung nicht mehr verwendet
244		ep	elektro-pneumatisch		ep	elektro-pneumatisch	Abkürzung nicht mehr verwendet
245		EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen		EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	Abkürzung nicht mehr verwendet
246		Fdl	Fahrdienstleiter		Fdl	Fahrdienstleiter	Abkürzung nicht mehr verwendet
247		FT	Freitaste		FT	Freitaste	Abkürzung nicht mehr verwendet
248		Fz	Fahrzeug		Fz	Fahrzeug	Abkürzung nicht mehr verwendet
249		GMR	Geschwindigkeitsmess- und Registriereinrichtung		GMR	Geschwindigkeitsmess- und Registriereinrichtung	Abkürzung nicht mehr verwendet
250		GPE	Geschwindigkeitsprüfeinrichtung		GPE	Geschwindigkeits <u>p</u> - <u>Prüfe</u> - <u>E</u> inrichtung	redaktionelle Korrektur
251		GWB	Gleiswechselbetrieb		GWB	Gleiswechselbetrieb	Abkürzung nicht mehr verwendet
252		H/V	Haupt-/Vorsignal		H/V	Haupt-/Vorsignal	Abkürzung nicht mehr verwendet
253		HLL	Hauptluftleitung		HLL	Hauptluftleitung	Abkürzung nicht mehr verwendet
254		KBD	Keyboard		KBD	Keyboard	Abkürzung nicht mehr verwendet

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A99 gültig ab 08.06.2014		Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisiertem Anhang 99 zu Ril 483.0101 (Ril 483.0101A99)		Änderungsgrund/ Anmerkungen
255		KS	Kleinselbstschalter		KS	Kleinselbstschalter	Abkürzung nicht mehr verwendet
256		LM	Leuchtmelder		LM	Leuchtmelder	Abkürzung nicht mehr verwendet
257		LSS	Leitungsschutzschalter		LSS	Leitungsschutzschalter	Abkürzung nicht mehr verwendet
258		LZB-Tel.	LZB-Telegramm		LZB-Tel.	LZB-Telegramm	Abkürzung nicht mehr verwendet
259		"M"	Stellung des Richtungsschalters in "Mitte"		"M"	Stellung des <u>Fahrtr</u> Richtungsschalters in "Mitte"	redaktionelle Korrektur
260		MFD	Modulares Führerraumdisplay		MFD	Modulares Führerraumdisplay	Abkürzung nicht mehr verwendet
261		MVB	Multifunction Vehicle Bus		MVB	Multifunction Vehicle Bus	Abkürzung nicht mehr verwendet
262		"R"	Stellung des Richtungsschalters in "Rückwärts"		"R"	Stellung des <u>Fahrtr</u> Richtungsschalters in "Rückwärts"	redaktionelle Korrektur
263		SBS	Schnellbremsschleife		SBS	Schnellbremsschleife	Abkürzung nicht mehr verwendet
264		Tf	Triebfahrzeugführer		Tf	Triebfahrzeugführer	Abkürzung nicht mehr verwendet
265		Tf-Nr.	Triebfahrzeugführer-Nummer		Tf	Triebfahrzeugführer-Nummer	Abkürzung nicht mehr verwendet
266		Tfz	Triebfahrzeug		Tfz	Triebfahrzeug	Abkürzung nicht mehr verwendet
267		TK	Triebkopf		TK	Triebkopf	Abkürzung nicht mehr verwendet
268		ÜF	Geschwindigkeitsüberwachungsfunktion		ÜF	Geschwindigkeitsüberwachungsfunktion	Abkürzung nicht mehr verwendet
269		"V"	Stellung des Richtungsschalters in "Vorwärts"		"V"	Stellung des <u>Fahrtr</u> Richtungsschalters in "Vorwärts"	redaktionelle Korrektur
270		v _{lim}	Limitgeschwindigkeit		v_{lim}	Limitgeschwindigkeit	Abkürzung nicht mehr verwendet
271		VMZ	Größte zulässige Geschwindigkeit des Zuges		VMZ	Größte <u>Einstellwert der maximal</u> zulässigen <u>Geschwindigkeit des Zuges</u>	redaktionelle Korrektur
272		v _{prüf}	Prüfgeschwindigkeit		v_{prüf}	Prüfgeschwindigkeit	Abkürzung nicht mehr verwendet
273		v _{PZB-Zugart}	Höchstgeschwindigkeit der entsprechenden PZB-Zugart		v_{PZB-Zugart}	Höchstgeschwindigkeit der entsprechenden PZB-Zugart	Abkürzung nicht mehr verwendet
274		WT	Wachsamkeitstaste		WT	Wachsamkeitstaste	Abkürzung nicht mehr verwendet

Nr.	Gliederungs- punkt alt	Regelwerkstext in Ril 483.0101A99 gültig ab 08.06.2014		Gliederungs- punkt neu	Geänderter Regelwerkstext in aktualisiertem Anhang 99 zu Ril 483.0101 (Ril 483.0101A99)		Änderungsgrund/ Anmerkungen
275		ZD	Taste Zugdatenübernahme		ZD	Taste-Zugdatenübernahme	Abkürzung nicht mehr verwendet
276		ZDE	Zugdateneinsteller		ZDE	Zugdateneinsteller	Abkürzung nicht mehr verwendet
277		ZE-Taste	Zugdateneingabetaste		ZE-Taste	Zugdateneingabetaste	Abkürzung nicht mehr verwendet
278		ZL	Länge des Gesamtzuges		ZL	Länge des Gesamtzuges Einstellwert (Gesamt-)Zug-Länge	redaktionelle Korrektur
279		ZSG	Zentralsteuergerät/Zug-steuergerät		ZSG	Zentralsteuergerät/Zug-steuergerät	Abkürzung nicht mehr verwendet
280					„0“	Null-Stellung des Fahrtrichtungsschalters (keine Fahrtrichtung)	Regelungslücke geschlossen
281					AVG	Albtal-Verkehrs-Gesellschaft	neue Abkürzung
282					ER 4/6	Elektrisches Registriergerät des Typs 4/6	Regelungslücke geschlossen
283					GPE	Geschwindigkeits-Prüf-Einrichtung	neue Abkürzung
284					GSE	Gleisschaltmagnet für die Einschaltung	neue Abkürzung
285					GSA	Gleisschaltmagnet für die Ausschaltung	neue Abkürzung
286					LCD	Liquid Crystal Display - Flüssigkristallbildschirm	neue Abkürzung
287					LM-Block	Leuchtmelder-Block	neue Abkürzung
288					LME	Leuchtmelder-Einheit	neue Abkürzung
289					LNT	Leichter Nahverkehrstriebwagen	neue Abkürzung
290					PZB-Zugart M	Mittlere PZB-Zugart	Regelungslücke geschlossen
291					PZB-Zugart O	Obere PZB-Zugart	Regelungslücke geschlossen
292					PZB-Zugart U	Untere PZB-Zugart	Regelungslücke geschlossen
293					PZB 90	PZB-Systementwicklungsstufe der 1990er Jahre	Regelungslücke geschlossen
294					STM	Spezifisches Transmissions-Modul	neue Abkürzung
295					V-Überwachung	Geschwindigkeits-Überwachung	neue Abkürzung

Nr.	Komplett neue Regelwerksbestandteile der aktualisierten Ril 483.0101	Änderungsgrund/ Anmerkungen
296	Anhang 483.0101A02 PZB-Fahrzeugeinrichtung bedienen; Lampenbasierte Führerraumanzeigen	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
297	Anhang 483.0101A03 PZB-Fahrzeugeinrichtung bedienen; Führerraumanzeigen auf dem Multi-Funktions-Display	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
298	Anhang 483.0101A04 PZB-Fahrzeugeinrichtung bedienen; Allgemeine PZB-Einstelltabellen	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
299	Anhang 483.0101A05 PZB-Fahrzeugeinrichtung bedienen; Umgang mit bestimmten Unregelmäßigkeiten/Störungen	Regelungsinhalte sinngemäß und in verallgemeinerter Form von den mit Inkrafttreten der aktualisierten Ril 483.0101 zurückgezogenen Rils 483.0111, 483.0112, 483.0113 und 483.0114 übernommen
300	Zusatz 483.0101Z01 PZB-Fahrzeugeinrichtung bedienen; PZB-Betriebsprogramm-Variante PZB 90 AVG	Regelungslücke geschlossen