

Betriebliche Information 2024.03 der DB Fahrwegdienste GmbH

Lernfall Nr. 2 für Triebfahrzeugführer

Verhalten nach PZB-Zwangsbremungen



Sicher
im Betrieb

Sachstand

Bei Auswertungen der elektronischen Fahrtenregistrierung (EFR) seitens DB Fahrwegdienste GmbH sowie dem Eisenbahnbundesamt (EBA) wurde festgestellt, dass nach Eintreten einer PZB-Zwangsbremung die Triebfahrzeugführer nicht immer entsprechend den gültigen Regelwerken handeln.

Dabei stehen insbesondere die Kommunikation zwischen Triebfahrzeugführer und Fahrdienstleiter sowie die Maßnahmen bei Eintreten einer PZB-Zwangsbremung im Vordergrund.

Rahmenbedingungen

In der Ril 408.2651 Abschnitt 3 heißt es in Absatz 1:

Wenn ein Zug infolge einer PZB-Zwangsbremung zum Halten gekommen ist, muss der Triebfahrzeugführer sofort den Fahrdienstleiter verständigen. Der Triebfahrzeugführer muss gemeinsam mit dem Fahrdienstleiter feststellen, wo die Zwangsbremung eingetreten ist.

Die Ril 408.2681 Abschnitt 1 sagt zudem, dass eine PZB-Zwangsbremung im Gefahrenfall sofort mit einer Schnellbremung zu unterstützen ist.

Das sichere und korrekte Handeln aller Beteiligten beim Ansprechen einer Sicherheitseinrichtung des Fahrzeuges ist wesentlicher Bestandteil des sicheren Eisenbahnbetriebes. Insbesondere die korrekte Verständigung der Beteiligten sowie das Einhalten der Regeln zur Weiterfahrt des Zuges verhindern Unfälle und Störungen.

Was wurde festgestellt?

Die ausgewerteten EFR-Daten zeigen, dass die Standzeit nach einer PZB-Zwangsbremung in sehr vielen Fällen sehr kurz war. Dies führt zu der Schlussfolgerung, dass

- der Fahrdienstleiter bereits verständigt wurde, bevor der Zug zum Halten kam oder
- dass es zu keiner Verständigung mit dem Fahrdienstleiter kam.

Die Regeln der Ril 408 sehen eindeutig vor, dass der Fahrdienstleiter erst verständigt wird, wenn der Zug infolge einer PZB-Zwangsbremung zum Halten gekommen ist, um mit ihm gemeinsam den Ort der PZB-Zwangsbremung zu ermitteln.

Weiterhin zeigen die EFR-Daten, dass die Hauptluftleitung bei Eintreten einer PZB-Zwangsbremung schon vor Stillstand des Zuges wieder aufgefüllt wurde.

Die PZB-Fahrzeugeinrichtung ist eine Sicherheitseinrichtung, die verhindern soll, dass es im Gefahrenfall zu Beeinträchtigungen der Sicherheit z.B. durch Kollisionen kommt. Die in der Ril 408 geforderte sofortige Unterstützung der Schnellbremung durch den Triebfahrzeugführer soll dies zusätzlich unterstützen.

Das Auffüllen der Hauptluftleitung vor dem Stillstand des Zuges führt zu Bremswegverlängerungen und stellen damit eine erhöhte Gefahr dar.

Was kann ich tun?

Eine PZB-Zwangsbremung muss vom Triebfahrzeugführer mit einer Schnellbremsung und Sanden bis zum Stillstand des Fahrzeuges unterstützt werden, um Gefahren zu verhindern.

Wenn ein Zug infolge einer PZB-Zwangsbremung zum Halten gekommen ist, muss der Triebfahrzeugführer sofort den Fahrdienstleiter verständigen. Die gemeinsame Feststellung zwischen dem Triebfahrzeugführer und dem Fahrdienstleiter, wo die PZB-Zwangsbremung eingetreten ist, darf erst durchgeführt werden, wenn der Zug infolge einer PZB-Zwangsbremung zum Halten gekommen ist.

Bei der Frage „Wo fand die PZB-Zwangsbremung statt?“ sind in 408.2651, Absatz 3 (1a) bis c)) und in 408.2531 weitere Regeln vorgegeben. Insbesondere bei PZB-Zwangsbremungen an Hauptsignalen, an Sperrsignalen oder Signal Ne 1 ist für die Weiterfahrt ein schriftlicher Befehl des Fahrdienstleiters erforderlich. Dies gilt auch, wenn nicht eindeutig zu ermitteln ist, ob die PZB-Zwangsbremung an den genannten Signalen eintrat.

PZB-Zwangsbremungen sind in jedem Fall mit dem Formblatt P4-01-06 Meldezettel bei PZB-Unregelmäßigkeiten intern an den Eisenbahnbetrieb zu melden.

Zum Nachlesen:

- 408.2531
- 408.2651
- 408.2681
- 483.0101