

Glossar und Begriffserklärungen zu ETCS

Stichwort	Erläuterung
Aktualisierungsbalise	Überträgt einem ETCS-Zug die Signalinformationen des Hauptsignals bereits bei Annäherung des ETCS-Zuges an das entsprechende Hauptsignal.
Aktualisierungsinformation	Aktualisierungsinformationen (auch Infill-Informationen genannt) werden mittels ETCS-Aktualisierungsgeräten an den Zug übertragen.
Ankündigungsbalise	Mit einer Ankündigungsbalise wird dem ETCS-Zug ein bevorstehender ETCS-Levelwechsel oder Systemwechsel (Wechsel vom zurzeit aktiven Zugsicherungssystem zu einem kommenden Zugsicherungssystem) in einem bestimmten räumlichen Abstand vor dem tatsächlich zu erfolgenden Levelwechsel (Ankündigungsdistanz) angekündigt.
Aufnahmesignal	Signal, an dem der ETCS-Zug in die ETCS-Überwachung aufgenommen wird.
Aufrüsten und Abstellen (Stand By)	Betriebsart des ETCS
Auftrag ETCS-Fahrt	Information der Führerraumanzeige, welche dem Triebfahrzeugführer die Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Fahrt signalisiert.
Balise	Gerät des Systems ETCS (Eurobalise), in Gleismitte angeordnet, das einem darüber hinweg fahrenden Zug Signal-, Fahrweg- u. Ortungs-Informationen usw. punktförmig überträgt.
Balise, nicht schaltbare / (Festdatenbalise)	Balise, die stets denselben festen Datensatz überträgt.
Balise, schaltbare / (Transparentdatenbalise)	Balise, die, gesteuert durch streckenseitige Einrichtungen, unterschiedliche Datensätze überträgt.
Balisengruppe	Besteht aus einer Balise oder mehreren Balisen mit demselben Referenzort.
Balisenverkettung („linking“)	Verfahren, das dem ETCS-Zug die im Fahrweg des Zuges liegenden Balisengruppen anzukündigt. Diese Ankündigung kann per Balisengruppe am Hauptsignal oder per ETCS-Zentrale erfolgen. Der ETCS-Zug erwartet dann diese Balisen an den entsprechenden Orten. Sollte eine dieser so verketteten Balisen vom ETCS-Zug nicht gelesen werden, führt der ETCS-Zug eine vorgegebene Reaktion aus. Im Englischen wird hierfür der Begriff „linking“ verwendet.
Baseline 3	Spezifikationsversion des ETCS Systems, voraussichtlich ab Ende 2012 verfügbar
BÜ-Geschwindigkeit	Geschwindigkeit, mit der ein Zug nach dem Anhalten vor einem BÜ (bei gestörter Bahnübergangsisicherung - BÜSA) und nach örtlicher Sicherung des BÜ diesen ETCS-überwacht in seiner vorprojektierten Breite befahren kann. Danach wird die BÜ-Geschwindigkeit (auch LX-Speed genannt) automatisch gelöscht; dem Tf werden dann ab dem Zeitpunkt wieder die aktuellen Führerraumanzeigen angezeigt.
Change Request	Änderungsanforderung an eine Spezifikation

Stichwort	Erläuterung
Class 1 Spezifikation	Die Class-1-Spezifikation definiert Schnittstellen und Komponenten des Systems ETCS in der Art und Weise, dass das System den am ETCS-Projekt beteiligten europäischen Eisenbahnen die Interoperabilität gewährleistet und sie als funktionsfähig im praktischen Einsatz bei diesen Bahnen angesehen werden kann. Die einzuhaltenden Bedingungen sind in der TSI spezifiziert. Detailvorgaben enthält der Anhang A der TSI in Form der FRS und den UNISIG Subsets. Anmerkung: Der Prozess "Erreichen der Interoperabilität" ist z. Z noch nicht abgeschlossen. Die Feststellung der Interoperabilität erfolgt laut TSI durch ein unabhängiges Gremium.
cold standby	Ein nationales Zugsicherungssystem befindet sich in einem Systemzustand (Ruhezustand), aus dem es bei Anforderung erst wieder aktiviert werden muss, um die gewünschten Funktionen ausführen zu können.
Dunkelschaltung	Dunkelschaltung eines Halt zeigenden Signals erfolgt, wenn der nachfolgende durch Hauptsignale begrenzte und in mehrere Teilblockabschnitte unterteilte Zugfolgeabschnitt durch einen Zug mit derselben Fahrtrichtung belegt ist, jedoch mindestens der erste nachfolgende Teilblockabschnitt frei ist und ein ETCS-Zug sich diesem Signal nähert.
Durchrutschweg	Hinter einem Halt zeigenden Signal abhängig von der Einfahrtgeschwindigkeit vom Stellwerk. temporär freigehaltener Gleisabschnitt, der über den Gefahrpunkt hinwegreichen kann.
End of Authority	Ende der Fahrerlaubnis, siehe ETCS-Halt
Level 0	ETCS Level 0 repräsentiert die Betriebsweise, in der eine Übertragung von Informationen von der Strecke an das Fahrzeug nicht möglich ist, entweder, weil die Strecke nicht ausgerüstet ist, oder weil das Fahrzeug die streckenseitige Technik nicht unterstützt (z.B. bei nationalen Systemen, wenn das entsprechende STM nicht auf dem Zug vorhanden ist). Im Level 0 überwacht die ETCS Fahrzeugeinrichtung lediglich die in dieser Betriebsart maximal erlaubte Geschwindigkeit. Andere Überwachungsfunktionen werden nicht ausgeführt.
Level 1	ETCS Level 1 basiert auf Eurobalisen als einziges Medium für die punktförmige Übertragung von Informationen von der Streckenseite zum Zug. Die Strecke ist mit herkömmlichen Signalen ausgestattet, die der Triebfahrzeugführer beachten muss. Eurobalisen übertragen die Streckendaten, schaltbare Eurobalisen die Signalinformation an den Zug. Die Züge werden durch streckenseitige Gleisfreimeldeanlagen geortet, die die ERTMS/ETCS-Spezifikationen nicht enthalten. Um die Information über die Signalstellung schon vor dem Erreichen der Balise am Signal zu übermitteln, können zusätzliche Eurobalisen, z.B. zwischen dem Vor- und dem Hauptsignal, platziert werden (sog. "Infill-Balisen"). Diese Information kann auch über Leiterschleifen im Gleis (Infill via Euroloop) oder über Funk (Radio-Infill) übertragen werden.
Level 2	ETCS Level 2 basiert auf Funk für die Kommunikation zwischen Zug und Streckenseite (GSM-R und Euroradio-Protokoll zur Sicherung), und auf Eurobalisen als punktförmiges Übertragungsmedium, vor allem

Stichwort	Erläuterung
	<p>zu Ortungszwecken. Informationen aus der Fahrerlaubnis (wie z.B. erlaubte Geschwindigkeit, Zielgeschwindigkeit und Zielentfernung) werden dem Triebfahrzeugführer im Führerraum angezeigt. Da eine Beobachtung von Signalen nicht mehr erforderlich ist, kann auf diese verzichtet werden. Die Züge werden durch streckenseitige Gleisfreimeldeanlagen geortet, die außerhalb der ERTMS/ETCS-Spezifikationen sind.</p>
<p>Level 3</p>	<p>Der Level 3 basiert auf Funk für die Kommunikation zwischen Zug und Streckenseite, und auf Eurobalisen als punktförmiges Übertragungsmedium, vor allem zu Ortungszwecken. Die Ortung der Züge (und damit die Gleisfreimeldung) sowie die Zugvollständigkeitsüberwachung erfolgt in der Streckenzentrale über Orts- und Vollständigkeitsmeldungen, die die Züge in konfigurierbaren Abständen senden. Die Streckenzentrale, die die Informationen und Fahrerlaubnisse für die Züge zusammenstellt und überträgt, kennt jeden von ihr überwachten Zug anhand der ETCS ID des führenden Fahrzeugs.</p>
<p>Level 1 Limited Supervision (ein Mode von ETCS Level 1)</p>	<p>In der Betriebsart ETCS-Signalgeführt sind weiterhin nationale Signale erforderlich, da die Zugfahrten signalgeführt durchgeführt werden. ETCS übernimmt die Aufgaben eines signalgeführten Zugbeeinflussungssystems. Führungsgrößen werden dem Triebfahrzeugführer nicht angezeigt, jedoch im Hintergrund von ETCS überwacht. Die Datenübertragung an den Zug erfolgt ausschließlich über Balisen. Durch den Einsatz von ETCS-Signalgeführt kann nur eine technische Interoperabilität der Tzf auf den europäischen ETCS-Strecken erreicht werden. Eine einheitliche Betriebsführung ist jedoch nicht möglich, da die jeweiligen nationalen Signale und Betriebsvorschriften weiterhin gelten. ETCS-Signalgeführt kann auf dem Netz der DB AG bis zu einer zulässigen Geschwindigkeit von 160 km/h eingesetzt werden.</p>
<p>Level STM</p>	<p>Insbesondere, um die Migration zu ETCS zu vereinfachen wurde beschlossen, dass es über „Specific Transmission Modules“ (STM) auf dem Fahrzeug möglich sein soll, mit ETCS Fahrzeugen Strecken zu befahren, die nur mit einem nationalen Zugsicherungssystem ausgerüstet sind. Die 14 europäischen nationalen Systeme, für die ein entsprechendes STM gebaut werden soll, sind in der TSI im Anhang B genannt. Neben der vereinfachten Migration war ein weiteres Ziel, die Zahl der benötigten Sensoren etc. zu verringern. Daher greifen die als STM realisierten Systeme über ETCS auf Wegmessung, MMI etc. zu. Je nach Fähigkeiten des nationalen Systems übersetzt das STM entweder die spezifischen Daten in ein ETCS-lesbares Format („european STM“ genannte Betriebsart), oder das STM übernimmt die Überwachung des Zuges und sendet lediglich die Bremsbefehle und Anzeige-Informationen an das ETCS-Modul („national STM“ genannte Betriebsart). Die Übermittlung der Informationen zum nationalen Fahrzeuggerät ist dabei außerhalb von ERTMS/ETCS.</p>
<p>ETCS-Aktualisierungsgeräte</p>	<p>Hierunter versteht man Balisen oder Loops, welche einem ETCS-Zug die Signalinformationen des Hauptsignals bereits bei Annäherung des ETCS-Zuges an das entsprechende Hauptsignal übertragen.</p>
<p>ETCS-Befehlsfahrt (Staff Responsible)</p>	<p>Fahrt unter Verantwortung des Tf (Betriebsart des ETCS).</p>

Stichwort	Erläuterung
ETCS-Bereich	Streckenbereich, in dem ETCS die Aufgaben einer Zugbeeinflussung übernehmen kann.
ETCS-Betriebsart	Technische Betriebszustände des ETCS-Fahrzeuggerätes, um verschiedene betriebliche Verfahren durchführen zu können (beginnend von einem Fahren ausschließlich mit Führerraumanzeige bis hin zu einem Fahren auf schriftlichen Befehl).
ETCS-Blockabschnitt	Siehe ETCS-Blockstrecken
ETCS-Blockkennzeichen	Zeichen, das bei fehlenden Hauptsignalen die ETCS-Blockstellen kennzeichnet. Ein europäisches Kennzeichen wird angestrebt.
ETCS-Blockstelle	Die ETCS-Blockstelle begrenzt eine ETCS-Blockstrecke. Standorte von Hauptsignalen sind immer auch ETCS-Blockstellen.
ETCS-Blockstrecke	ETCS-Blockstrecken sind Gleisabschnitte, in die ein ETCS-Zug nur einfahren darf, wenn sie frei von Fahrzeugen sind.
ETCS-Erwartungsfenster	Eine verkettete Balise wird vom ETCS-Fahrzeuggerät innerhalb eines bestimmten Streckenbereiches erwartet.
ETCS-Fahrterlaubnis	Erlaubt dem Zug einen bestimmten Streckenabschnitt zu befahren. Die ETCS-Fahrterlaubnis wird an den Zug übertragen; sie erlaubt die Durchführung von Zugfahrten in den Betriebsarten „ETCS-Vollüberwachung“ und „ETCS-Vorsichtauftrag“.
ETCS-Fahrzeugeinrichtung	Gesamtheit der fahrzeugseitig vorhandenen Einrichtungen für das ETCS.
ETCS-Fahrzeuggerät	Siehe ETCS-Fahrzeugeinrichtung.
ETCS-Führung	Anzeigegeführte Zugfahrt im Sinne der KoRil 408 in Level 1, 2 oder 3, dabei werden Führungsgrößen bzw. Überwachungsgrößen angezeigt.
ETCS-Gleisgeräte	Unter ETCS-Gleisgeräten werden Balisen (schaltbare und nicht-schaltbare) und Leiterschleifen verstanden.
ETCS-Halt	Punkt der Strecke, an dem die ETCS-Fahrterlaubnis endet und den ein Fahrzeug nicht überfahren darf.
ETCS-Rangierbereichsgrenzen	In der ETCS-Betriebsart »Rangieren« kann durch ETCS das Überfahren vorbestimmter ETCS-Rangierbereichsgrenzen durch ETCS überwacht und die Rangierfahrt bei Überfahren bestimmter Balisen zwangsgebremst werden.
ETCS-Sperre	Bereich, in dem technisch verhindert wird, dass Züge in Level 2 oder Level 3 fahren.
ETCS-Startlauf	Der Startlauf ist ein Teil der Aufrüstprozedur, mit der ein ETCS-Zug abfahrbereit gemacht wird; dies betrifft u.a. die Eingabe von Zugnummer, Tf-Nummer, Zugdaten, Wahl des Levels usw.
ETCS-Streckeneinrichtung	Gesamtheit der streckenseitig vorhandenen Einrichtungen (Geräte, Balisen, Leitungsnetz...) für das ETCS.
ETCS-Streckengerät	Das ETCS-Streckengerät greift Signal- und/oder Stellwerksinformationen ab und setzt diese, ergänzt um

Stichwort	Erläuterung
	<p>weitere für die Durchführung einer Fahrt notwendigen Informationen, in der Erlaubnis einer Fahrt bis zu einem bestimmten Ort um. Diese Daten werden vom ETCS-Streckengerät über eine definierte Schnittstelle an die angeschlossenen ETCS-Gleisgeräte weitergegeben.</p> <p>Im ETCS-Streckengerät werden darüber hinaus ortsspezifische Fahrwegdaten projiziert, die es ebenfalls an die ETCS-Gleisgeräte weitergibt.</p> <p>Das ETCS-Streckengerät wird im Englischen LEU (line side electronic unit) genannt.</p>
ETCS-Teilüberwachung	Fahrt wird durch ETCS nur teilweise überwacht, z.B. bei ETCS-Befehlsfahrt lediglich Überwachung der für die Betriebsart definierten Höchstgeschwindigkeit und der Halteorte.
ETCS-Überwachung	ETCS führt eine, in der jeweiligen Betriebsart mögliche, durchaus unterschiedliche Überwachung der Fahrt durch.
ETCS-Vollüberwachung (Full Supervision)	Betriebsart des ETCS
ETCS-Vorsichtauftrag (On Sight)	Betriebsart des ETCS
ETCS-Zentrale	Die ETCS-Zentrale erhält vom Stellwerk Signalinformationen, Informationen über Weichenlagen und ggf. Fahrstraßenstellungen. Sie verknüpft diese Informationen mit den in der ETCS-Zentrale abgelegten Fahrweginformationen. Sie bildet daraus geeignete Steuertelegramme, die an das ETCS-Fahrzeug zur Steuerung und Überwachung des ETCS-Zuges übertragen werden.
ETCS-Zugfolgeabschnitt	Gesicherter Zugfolgeabschnitt, in den (wenn mindestens der erste nachfolgende ETCS-Zugfolgeabschnitt frei ist) ein ETCS-überwachter Zug eingelassen werden darf; kann durch Blocktafel(n) oder Hauptsignale begrenzt sein.
ETCS-Zugfolgestellen	Begrenzen ETCS-Zugfolgeabschnitte und regeln die Folge der ETCS-Züge auf den freien Strecken.
Exit-Signal	Letztes Signal eines mit einem bestimmten ETCS-Level ausgerüsteten Bereiches
Fahrterlaubnis-Anzeiger (FE-Anz)	Lichtanzeiger am ETCS-Blockkennzeichen, der dem Tf anzeigt, dass die dem ETCS-Blockkennzeichen zugeordnete Balise eine „Fahrinformation“ enthält (gilt nur für Ausstattung ohne Signale).
Fahrterlaubnis-Aufnahmegeschwindigkeit (Release Speed“) (FE-AG)	Eine, in Abhängigkeit von den jeweiligen örtlichen Verhältnissen festgelegte, zulässige Geschwindigkeit mit der ein ETCS-geführter Zug das Ende einer Fahrterlaubnis überfahren kann, um eine sich dort befindende Balise zum Zweck der Aufnahme einer neuen Fahrterlaubnis für die nachfolgende ETCS-Blockstrecke zu befahren. Auch Release Speed genannt.
Ferngesteuert (Sleeping)	Betriebsart des ETCS
Führerraumanzeige (FRAnz)	In der Führerraumanzeige werden in geeigneter Weise Signalinformationen und ggf. weitere Informationen dargestellt, entweder direkt, d.h., dass die Signalinformationen 1:1 angezeigt werden oder auch indirekt, das bedeutet, dass sie z.B. in Form von Geschwindigkeitsvorgaben für den Zug selbst oder für einen Punkt auf der Strecke ausgegeben werden.

Stichwort	Erläuterung
	Werden alle für eine ETCS-Fahrt in Vollüberwachung benötigten Informationen angezeigt, spricht man von einer vollen Führerraumsignalisierung. <u>Anmerkung:</u> Die unter dem Begriff Führungsgrößen bekannten Anzeigen sind Bestandteil der Führerraumanzeige.
Führungsgrößen	Führungsgrößen sind: Sollgeschwindigkeit (V_{Soll}), Zielgeschwindigkeit (V_{Ziell}) und Zielentfernung. Wird von Führungsgrößen gesprochen, so wird immer V_{Soll} angezeigt, V_{Ziell} und Zielentfernung werden nur bei Geschwindigkeitsbeschränkungen angezeigt. Führungsgrößen stellen eine Teilmenge der Führerraumanzeigen dar.
Funkaufbau-Balise	Die Funkaufbau-Balise initiiert rechtzeitig vor dem Ort des Levelwechsels den Aufbau der Funkverbindung zwischen Fahrzeug und ETCS-Zentrale. Funkaufbau-Balise wird im Englischen Sessionbalise genannt.
Gefahrpunkt	Punkt an dem bei Überfahren eine Gefährdung für einen Zug auftreten kann.
Gefahrstelle, maßgebliche	Unter einer maßgeblichen Gefahrstelle wird der 1. Gefahrpunkt hinter einem Hauptsignal oder einem „Ende der Fahrerlaubnis“ (EOA) verstanden. Ein maßgeblicher Gefahrpunkt kann auch identisch sein mit dem Ende eines eingestellten Durchrutschweges.
Geschwindigkeitsprofil, dynamisches	Das Geschwindigkeits-Weg-Diagramm des Zuges, welches aus dem statischen Geschwindigkeitsprofil unter Berücksichtigung der Zugeigenschaften und der Dynamik der Übergänge abgeleitet wird, so dass das statische Geschwindigkeitsprofil an keinem Punkt überschritten wird.
Geschwindigkeitsüberwachungskurve	Geschwindigkeits-Weg-Diagramm, bezogen auf den Fahrweg eines Zuges, bei dessen Überschreiten eine Sicherheits-Reaktion ausgelöst wird.
Grenzbalise	Mit einer Grenzbalise werden dem ETCS-Zug der Ort des Levelwechsels, die im nachfolgenden Streckenabschnitt relevanten ETCS-Level und deren jeweilige Priorität mitgeteilt.
Halt, wenn in Betriebsart „ETCS-Befehl“ steht	Bei Fahrten auf Befehl in der Betriebsart ETCS-Befehl beachtet der Tf die ortsfeste Signalisierung. Halt gebietende Hauptsignale haben für derartige Zugfahrten die Bedeutung eines ETCS-Haltes. Die technische Sicherung auf Überfahren eines ETCS-Haltes in der Betriebsart „ETCS-Befehlsfahrt“ erfolgt durch eine Balise mit der Information „Stop if in Staff Responsible“.
Hauptbalise	Balise am Standort des Hauptsignals, die im ETCS-Level 1 die Fahrtinformationen überträgt.
hot standby	Ein nationales Zugsicherungssystem befindet sich vor der Verantwortungsübernahme in einem Zustand, in dem es bereits Informationen aufnehmen kann, die es nach der Verantwortungsübernahme benötigt.
Infill-Balise	Siehe Aktualisierungsbalise

Stichwort	Erläuterung
Leiterschleife	Siehe Loop
LEU	Siehe ETCS-Streckengerät
Level-2-Ankündigungs-Balise	Siehe Sessionbalise
Loop (Euroloop)	Überträgt einem ETCS-Zug im Verlegebereich der Loop (Euroloop = Antennenkabel welches am Schienenfuß angeordnet ist) permanent die Signalinformationen des Hauptsignals bereits bei Annäherung des ETCS-Zuges an das entsprechende Hauptsignal.
Mit ETCS-Störschalter abgeschaltet	Betriebsart des ETCS
Mode, technischer	Interner Zustand des ETCS-Fahrzeuggerätes. Einem technischen Mode sind aktivierte Funktionen zugeordnet, die ein bestimmtes Maß der Übernahme von Sicherheitsverantwortung erlauben. (Spezielle technische Modi sind lediglich an die Inbetriebnahme des Fahrzeuggerätes gebunden.)
Neupositionierungs-Balise	Balise, die dem ETCS-Zug Informationen zur Korrektur der Fahrterlaubnis mitteilt und so den ETCS-Zug in die Lage versetzt, auch nach Fahrt über Weichen mit unbekannter Weichenlage eine Bremskurve auf das nächste Hauptsignal zu errechnen (Repositioning Balise).
Nichtführendes Fahrzeug (Non Leading)	Betriebsart des ETCS
nomineller Ausfahrtpunkt	Ende des Verantwortungsbereichs von ETCS
Odometer	Wegmesseinrichtung des ETCS
Prüflauf	Aus Sicherheitsgründen muss das ETCS-FzG mindestens alle 24 Stunden einem speziellen, durch den Triebfahrzeugführer initiierten Test, dem sog. Prüflauf unterzogen werden.
Quittierung	Mit einer Quittierung bestätigt der Tf, dass er bestimmte Anzeigen (z.B. Leuchtmelder) zur Kenntnis genommen hat und fallbezogen, entsprechende zusätzliche Regelungen beachtet.
Quittierungsfenster	Führerraumanzeige, welche dem Tf entlang eines bestimmten Bereiches einer Strecke mitteilt, dass für ein bevorstehendes Ereignis eine Quittierung von ihm verlangt wird, z.B. für einen Levelwechsel.
Rangieren (Shunting)	Betriebsart des ETCS
RBC	Siehe ETCS-Zentrale
Schnellbremsablaufkurve	Geschwindigkeits-Weg-Verlauf des Zuges beim Bremsen.
Schnellbremsablaufkurve, einhüllende	Theoretische Kurve, die alle möglichen Schnellbremsablaufkurven eines Zuges mit demselben Fußpunkt überdeckt.
Schnellbremseinsatzkurve	Im Fahrzeuggerät berechnete Geschwindigkeitskurve, nach deren Überfahren die Schnellbremse ausgelöst wird.
Sessionbalise	Siehe Funkaufbau-Balise

Stichwort	Erläuterung
Sichere Zugspitze	Zugposition der Wegmessenheit, korrigiert um den Abstand zwischen Wegmessenheit und Zugspitze plus maximal zulässiger Wegmessungenauigkeit in Fahrtrichtung.
Sicheres Zugende	Zugposition der Wegmessenheit, korrigiert um den Abstand zwischen Wegmessenheit und Zugschluss plus maximal zulässiger Wegmessungenauigkeit entgegen der Fahrtrichtung.
Sicherheitsreaktion Aufheben (Post Trip)	Betriebsart des ETCS (Beschreibung siehe Teil-LH 1 Kap. 1.3.2.).
Sicherheitsreaktion Zwangsbremmung (Trip)	Betriebsart des ETCS (Beschreibung siehe Teil-LH 1 Kap. 1.3.2.).
signalisierter Halteort	Halteort am Ende einer Fahrtfreigabe
Sollgeschwindigkeit (-skurve)	Geschwindigkeit, die dem Tf und der AFB als betrieblich gewünschte Geschwindigkeit vorgegeben wird.
SRS-Version	Spezifikationsversion des ETCS Systems (System Requirement Specification)
statisches Geschwindigkeitsprofil	Aus (zugspezifischer) Streckengeschwindigkeit, Zughöchstgeschwindigkeit und fahrwegspezifischen Geschwindigkeiten ermittelter örtlich zulässiger Geschwindigkeitsverlauf in einem Streckenabschnitt.
STM Europäisch (STM European mode)	Betriebsart des ETCS
STM National (STM National mode)	Betriebsart des ETCS
Streckenatlas	Datenbank mit allen statischen streckenspezifischen Informationen
Stromlos (No Power)	Betriebsart des ETCS
Systemfehler (System Failure)	Betriebsart des ETCS
temporäre Ausfahrstelle	Stelle, an der zeitweilig eine Ausfahrt aus ETCS eingerichtet werden kann.
Tunnel-Langsamfahrstelle	Temporärer Langsamfahrbereich in Tunneln auf Schnellfahrstrecken, wenn dort nicht druckertüchtigte Züge verkehren oder verkehren könnten. (siehe Teil-LH 3)
Überwachung, betrieblich erforderliche	Gesamtheit der für den sicheren Bahnbetrieb notwendigen Überwachung der Zugbewegung. Die technische Überwachung kann in bestimmten Fällen unvollständig sein. In diesen Fällen muss das Betriebspersonal verantwortlich Überwachungsaufgaben übernehmen.
Unüberwacht (Unfitted)	Betriebsart des ETCS
Verfügbarkeit	Fähigkeit einer Betrachtungseinheit, sich in dem Zustand zu befinden, in dem sie unter vorgegebenen Bedingungen zu einem vorgegebenen Zeitpunkt oder während einer vorgegebenen Zeitspanne unter der Voraussetzung, dass die äußeren Betriebsmittel zur Verfügung stehen, eine geforderte Funktion erfüllt.

Stichwort	Erläuterung
Verfügbarkeit, betriebliche	Ein Maß für die Verfügbarkeit, das den kombinierten Effekt von Entwicklung, Einbau, Qualität, Umgebung, Betrieb, Instandhaltung und Reparatur eines Bauteils umfasst. Ausfallzeiten aufgrund der Wartung und der korrektiven Instandhaltung ebenso wie Ausfallzeiten aufgrund von Lieferung und verwaltungstechnische Ausfallzeiten sind hierin enthalten.
Vollbremseinsatzkurve	Im Fahrzeuggerät berechnete Geschwindigkeitskurve, nach deren Überfahren die Vollbremse ausgelöst wird.
Vorbeifahrt ETCS-Halt	Mit Befehl (des FdL) erlaubte und durch Bedienung der Befehlstaste technisch mögliche Vorbeifahrt des ETCS-Zuges am ETCS-Halt - auch „Override EoA“ genannt.
Warnkurve	Im Fahrzeuggerät berechnete Geschwindigkeitskurve, nach deren Überfahren eine Warnung vor dem bevorstehenden Vollbremseinsatz gegeben wird.
Widerruf-Balise	Die Widerrufbalise ermöglicht die Ankündigung einer vorübergehenden Langsamfahrstelle zu widerrufen. Sie wird angewandt, wenn eine Fahrt nach erfolgter Ankündigung der vorübergehenden Lfst abzweigen kann und damit die Lfst nicht befährt. Dazu wird die Widerrufbalise nach der Verzweigungsstelle angeordnet
Zugdaten	Den Zug beschreibende Daten wie z.B. Zuglänge, zulässige Geschwindigkeit, Bremsvermögen etc. .Es wird unterschieden zwischen Zugdaten, die vom Tf. in das Fahrzeuggerät eingegeben / ausgelesen werden und Zugdaten, die an die oder von der ETCS-Streckenzentrale übertragen werden.
Zugfolgeabschnitt	Sind Gleisabschnitte der freien Strecke, in die ein Zug nur einfahren darf, wenn sie frei von Fahrzeugen sind und das Gleis bis zur nächsten Zugmeldestelle nicht durch einen Zug der Gegenrichtung beansprucht wird. Es gibt Zugfolgeabschnitte für signalgeführte Züge und für anzeigegeführte Züge.
Zugfolgestellen	Begrenzen Zugfolgeabschnitte und regeln die Folge der Züge auf der freien Strecke. In den Örtlichen Richtlinien kann angeordnet sein, dass einzelne Zugfolgestellen für bestimmte Zeiten aus der Regelung der Zugfolge ausgeschaltet werden. Es gibt Zugfolgestellen für signalgeführte Züge und für anzeigegeführte Züge.
Zugmeldestellen	Sind diejenigen Zugfolgestellen, die die Reihenfolge der Züge auf der freien Strecke regeln. Bahnhöfe, Abzweigstellen und Überleitstellen sind stets Zugmeldestellen; in den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen können andere Zugfolgestellen zu Zugmeldestellen erklärt sein.
Zugposition, nominelle	Im Fahrzeug ermittelte Zugposition in Bezug auf eine Balise; die Angabe ist durch die maximal zulässige Ungenauigkeit der Wegmessenheit „belastet“.