

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
ZusVI Selb-Plößberg - Aš, Auszug für EVU	302.3209Z01 Seite 1

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Zusatzvereinbarung haben:

DB InfraGO AG
Region Süd
Netz Nürnberg
Am Bahnbetriebswerk 4
95028 Hof (Saale)

und

Správa železniční, státní organizace
Dlážděná 1003/7
Praha 1, Nové Město
PSČ 11000
Česká republika

2 Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag; Auszug für EVU

siehe folgende Seiten

DB InfraGO AG
Netz Nürnberg



Auszug aus der Zusatzvereinbarung

für die Grenzstrecke

Selb-Plößberg – Aš

Bestimmungen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen

gültig ab 29.04.2024

Die Vertragspartner für diese ZusVI (weiter nur ZusVI) sind:

DB InfraGO AG
Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Region Süd
Richelstraße 1
München
DEUTSCHLAND

sowie

DB InfraGO AG
Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Region Süd
Richelstraße 1
München
DEUTSCHLAND

(nachfolgend bezeichnet als „DB InfraGO AG“)

Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7
CZ-110 00 Praha 1 Nové Město
TSCHECHISCHE REPUBLIK

(weiter nur als „SŽ“ genannt),

Nachfolgend werden alle gemeinsam auch als „Vertragspartner“ oder „EIU“ bezeichnet.

Verantwortliche Organisationseinheiten

Bei der DB InfraGO AG ist das Ressort

Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Region Süd
Sandstraße 38 - 40
90443 Nürnberg
DEUTSCHLAND

für Betrieb, Produktmanagement und Vertrieb sowie Fahrplan und Kapazitätsmanagement verantwortlich.

Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Region Süd
Sandstraße 38 - 40
90443 Nürnberg
DEUTSCHLAND

für die Eisenbahninfrastruktur verantwortlich.

Befinden sich Eisenbahninfrastrukturanlagen der DB InfraGO AG auf dem Staatsgebiet der Tschechischen Republik, ist ebenfalls der Bereich Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Nürnberg für sie verantwortlich.

Bei der Správa železnic ist die:

Správa železnic, státní organizace
OŘ Ústí nad Labem
Železničářská 1386/31
400 03 Ústí nad Labem
TSCHECHISCHE REPUBLIK

für den Bahnbetrieb und die Gewährleistung der Betriebsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur verantwortlich.

Befinden sich Infrastruktureinrichtungen der SŽ auf dem Staatsgebiet der Bundesrepublik Deutschland, ist die SŽ für sie verantwortlich.

örtlich zuständige Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für das zweisprachige Original der ZusVI üben beide Vertragspartner in gegenseitiger Abstimmung aus.

Für die DB InfraGO AG übernimmt dies eine Örtlich zuständige Geschäftsführung. Sie wird von

Herr Christoph Kießling christoph.kiessling@deutschebahn.com fon: +49 9281 832135
+49 151 2740 1688

DB InfraGO AG
Betrieb Netz Nürnberg
Am Bahnbetriebswerk 4
95028 Hof
DEUTSCHLAND

übernommen, der die deutschsprachigen Ausgaben der ZusVI vorbereitet.

Für die Správa železnic übernimmt dies eine Fachautorenschaft. Sie wird von

Herr Jiří Liška liska@spravazeleznic.cz fon +9724 24305
+420 602 263 928

Správa železnic
státní organizace
K Můstku 1451/2
40001 Ústí nad Labem
ČESKÁ REPUBLIKA

übernommen, der, die tschechischsprachigen Ausgaben der ZusVI vorbereitet.

Werden in der ZusVI sprachlich vereinfachte Bezeichnungen wie „Mitarbeiter“, „Fahrdienstleiter“, „Triebfahrzeugführer“ usw. verwendet, beziehen sich diese auf alle Personen in gleicher Weise.

...

Diese Regeln für die EVU sind in einem Auszug aus der ZusVI zusammengestellt. In ihm werden die ausgelassenen Textstellen mit „(...)“ kenntlich gemacht.

Das vorliegende Regelwerk ist urheberrechtlich geschützt. Die DB InfraGO AG hat an der deutschsprachigen Ausgabe dieses Regelwerk das Urheberrecht
Das Urheberrecht an der tschechischsprachigen Ausgabe dieser Richtlinie hat die Správa železnic.

Nummer der Bekanntgabe	Bekannt gegeben durch	Gültig ab	dne/am	kým/durch
Neuherausgabe				

--

Zielgruppe
Diese ZusVI Selb-Plößberg – Aš ist den
(...)
- Mitarbeitern, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
- Mitarbeitern, die örtliches Regelwerk, Fahrpläne, Sicherungspläne oder Betra aufstellen,
- Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb und bei der Instandhaltung,
- Lehrkräften für den Bahnbetrieb.
Im notwendigen Umfang zugänglich zu machen.
Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist auf deutschem Staatsgebiet der Auszug aus der ZusVI Aš – Selb - Plößberg Bestandteil der aktuellen Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB InfraGO AG. Er ist dort als Ril 302.3209Z01 aufgeführt.
Bei der SŽ ist die ZusVI Selb-Plößberg – Aš verbindlich für:
(...)
c) juristische und natürliche Personen, die aufgrund eines Vertragsverhältnisses mit der Správa železnic am Schienenverkehr auf der Grenzstrecke beteiligt sind (EVU); diese Personen müssen vertraglich zur Erfüllung der ZusVI verpflichtet werden,
(...)

Inhaltsverzeichnis

Die Vertragspartner
Örtlich zuständige Geschäftsführung
Zielgruppe
Nachweis der Aktualisierungen
Inhaltsverzeichnis

Begriffsbestimmung

Skizze der Grenzstrecke

1.	Allgemeine Bestimmungen
1.1	Rechtliche Rahmen
1.2	Wirksamkeit und Geltungsbereich des Regelwerks
1.3	Anzuwendende Sprache
...	
1.6	Fahrzeuge/Ausrüstung der Züge
2.	Beschreibung der Grenzstrecke
2.1	Grenzstrecke, Grenzstreckenabschnitt, Grenzbahnhöfe
2.2	Staatsgrenze
2.3	Streckendaten
2.4	Einträge in zweisprachiger Übersicht La ungültig
3.	Beschreibung und Instandhaltung der Eisenbahninfrastrukturanlagen
...	
...	
3.3	Bahnübergänge
3.4	Tunnel
3.5	Oberleitungsanlagen
3.6	Leit- und Sicherungstechnik
3.7.	Telekommunikationsanlagen
...	
5.	Fahrplan
5.1	Grundlagen
...	
5.6	Außergewöhnliche Sendungen
6.	Betriebsführung
6.1	Zugfahrten – Regelfall
6.2	Zugfahrten-Abweichungen, Störungen
...	
6.3	Rangieren
6.4	Gleise der freien Strecke sperren
...	
7.	Maßnahmen bei gefährlichen Ereignissen
7.1	Definitionen der der gefährlichen Ereignisse
7.2	Meldegrenze der gefährlichen Ereignisse
...	
9.	Schlussbestimmungen, Übergangsbestimmungen

Anlagen

1.	Skizze der Grenzbahnhöfe
2.	Internationale Buchstabiartafel der DB InfraGO AG
3.	Vordruck: Beförderungsanordnung/Fahrplananordnung/Transportanordnung für außergewöhnliche Sendungen von Aš nach Selb-Plößberg

Begriffsbestimmungen

Die Grenzstrecke: umfasst den Grenzstreckenabschnitt und die Grenzbahnhöfe.

Der Grenzstreckenabschnitt: ist der Streckenabschnitt, der von den Einfahrsignalen der Grenzbahnhöfe begrenzt wird.

Grenzbahnhöfe: sind die von den EIU zu beiden Seiten der Staatsgrenze festgelegte Betriebsstellen Selb-Plößberg und Aš.

Grenzüberschreitende Zugfahrten sind Fahrten bei derer der Zug die Staatsgrenze überfahren. Sperrfahrten können ebenfalls grenzüberschreitende Zugfahrten sein.

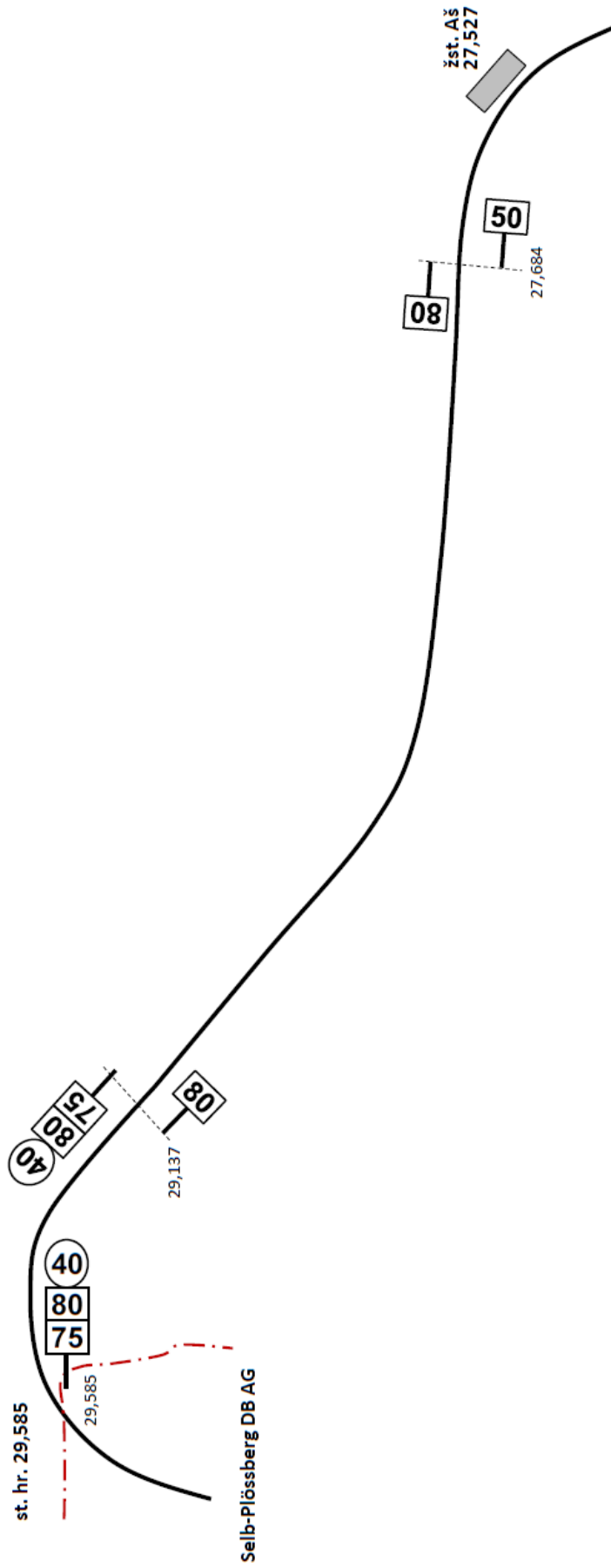
Rangierfahrten auf einem Baugleis der DB InfraGO AG bzw. einem Technologischen Gleis der SŽ sind keine grenzüberschreitenden Zugfahrten.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die eine Eisenbahninfrastruktur betreiben.

Eisenbahnverkehrsunternehmen sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen.

...

Plán traťového úseku Aš - Selb



1. Allgemeine Bestimmungen

1.1 Rechtliche Rahmen

- 1.1.1 Diese Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag SŽ - DB InfraGO AG für die Grenzstrecke AŠ – Selb-Plößberg (weiterhin nur „ZusVI“ genannt) basiert auf den Rechtsvorschriften der Europäischen Union, auf dem Recht der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik und dem Regelwerk der Vertragspartner.
- 1.1.2 Diese ZusVI ergänzt den zwischen SŽ und DB InfraGO AG geschlossenen Infrastrukturverknüpfungsvertrag vom 06.02 2008.
- 1.1.3 Diese ZusVI regelt die Beziehungen zwischen DB InfraGO AG und SŽ, die sich aus der Verknüpfung ihrer Eisenbahninfrastruktur und der Betriebsführung auf der Grenzstrecke Selb Plößberg – AŠ ergeben.
- 1.1.4 Die Vertragspartner sind hinsichtlich der in dieser Vereinbarung übernommenen Verpflichtungen uneingeschränkt handlungs- und verfügungsbefugt.

1.2 Wirksamkeit und Geltungsbereich des Regelwerks

- 1.2.1 Grundsätzlich gelten die Rechtsvorschriften des Staates, auf dessen Gebiet sich die Infrastruktur befindet und die Zugangsbedingungen zur Infrastruktur bei beiden Vertragspartnern.
- 1.2.2 In dieser ZusVI werden präzisierende Regelungen zu den Bestimmungen des Regelwerks des örtlich zuständigen Vertragspartners aufgeführt und Ausnahmen vereinbart. Wenn eine Situation eintritt, die in dieser ZusVI nicht geregelt ist, ist nach den Bestimmungen des Regelwerks des örtlich zuständigen Vertragspartners zu verfahren.
- 1.2.3 Zum Regelwerk gibt jedes EIU betriebliche Unterlagen heraus, die auf seinem Teil der Grenzstrecke gelten. Abweichende und ergänzende Regeln sind in dieser ZusVI aufgeführt.
- 1.2.4 Diese ZusVI ist nur auf der Grenzstrecke Selb-Plößberg – AŠ gültig.
- 1.2.5 Auf der Eisenbahninfrastruktur der Správa železnic bis zur Staatsgrenze in km 29,585 (CZ), bzw. km 29,595 (D) gilt das Regelwerk der Správa železnic, wenn nicht in dieser ZusVI anders festgelegt.
Auf der Eisenbahninfrastruktur der DB InfraGO AG bis zur Staatsgrenze in km 29,585 (D), bzw. km 29,595 (CZ) gilt das Regelwerk der DB InfraGO AG, wenn nicht in dieser ZusVI anders festgelegt.

...

1.3 Anzuwendende Sprache

1.3.1 Regelungen der Správa železnic

- 1.3.1.1 Auf der Eisenbahninfrastruktur der Sprava železnic wird die tschechische Sprache benutzt. Alle Personen, die Tätigkeiten auf der Eisenbahninfrastruktur der Sprava železnic durchführen, müssen die tschechische Sprache so weit beherrschen, dass sie Weisungen und Hinweise verstehen. Ausnahmen sind nachstehend aufgeführt.
- 1.3.2 Triebfahrzeugführer verfügen über Sprachkenntnisse gemäß den Rechtsvorschriften der Europäischen Union und der Tschechischen Republik.

Werden Aufgaben der Kommunikation mit dem Fahrdienstleiter innerhalb des Eisenbahnverkehrsunternehmens vom Triebfahrzeugführer auf weiteres Personal übertragen, gelten die Anforderungen an die Sprachkompetenz auch für dieses.

Mit der Trassenanmeldung bzw. dem Antrag auf Nutzung einer Serviceeinrichtung bei der DB InfraGO AG sichert das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Sprachkompetenzen des zum Einsatz kommenden Triebfahrzeugführers zu.

1.3.2 Regelungen der DB InfraGO AG

- 1.3.2.1 Die deutsche Sprache ist im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG die anzuwendende Sprache zwischen dem EIU und den EVU. Der vom EVU eingesetzte Triebfahrzeugführer muss über genügend gute Kompetenzen in der deutschen Sprache verfügen, um seine Tätigkeiten auf diesem Streckenabschnitt im Normalbetrieb, bei Störungen und in Notsituationen ausüben zu können. Dazu gehört neben dem Empfangen und Erteilen von sicherheitsrelevanten Anweisungen (zum Beispiel Nothaltbefehl, Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb, Verständigung im Rangieren) auch der regelkonforme Kommunikationsprozess, wie zum Beispiel „Ich wiederhole“, „richtig“, „falsch“.
- 1.3.2.2 Bei Gesprächen zwischen dem Fahrdienstleiter Rehau und dem Triebfahrzeugführer werden Zahlen als eine

Folge der einzelnen Ziffern ausgesprochen. Sie verzichten auf Abkürzungen und sie verwenden die vollständigen Namen der Betriebsstellen. Müssen sie Begriffe buchstabieren, ist die internationale Buchstabiertafel nach dem Regelwerk der DB InfraGO AG (Anlage 3) zu verwenden.

Werden Aufgaben vom Triebfahrzeugführer auf weiteres Personal übertragen, gelten die Anforderungen an die Sprachkompetenz auch für dieses.

Mit der Trassenanmeldung beziehungsweise dem Antrag auf Nutzung einer Serviceeinrichtung bei der DB InfraGO AG sichert das EVU die Sprachkompetenzen des zum Einsatz kommenden Triebfahrzeugführers zu.

1.3.2.3 Der Fahrdienstleiter Rehau diktiert in der Regel die Befehle dem Zugpersonal.

Im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG muss der Triebfahrzeugführer im Rahmen der erforderlichen Sprachkompetenzen in der Lage sein, schriftliche Befehle auszufüllen, das Diktierte zu wiederholen und zu verstehen.

...

1.4 Personalangelegenheiten

...

1.6 Fahrzeuge/Ausrüstung der Züge

1.6.1 Für grenzüberschreitende Zugfahrten müssen Triebfahrzeuge, Nebenfahrzeuge und andere Fahrzeuge den Rechtsvorschriften des jeweiligen Staates und den Netzzugangsbedingungen des jeweiligen EIU entsprechen.

1.6.2. Das Zugpersonal grenzüberschreitender Zugfahrten muss die Fahrplanunterlagen sowie die zweisprachigen Befehlsvordrucke beider EIU und die zweisprachige Übersicht La mitführen. Für den Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG sind außerdem die Angaben für das Streckenbuch mitzuführen.

Die Unterlagen erhalten die Eisenbahnverkehrsunternehmen auf den in Deutschland und in der Tschechischen Republik üblichen Wegen. Die Partner-Eisenbahnverkehrsunternehmen unterstützen sich gegenseitig bei der Ausrüstung mit den Unterlagen.

2. Beschreibung der Grenzstrecke

...

2.1 Grenzstrecke, Grenzstreckenabschnitt, Grenzbahnhöfe

Die Grenzstrecke Selb-Plößberg – Aš ist Bestandteil der Eisenbahnstrecke, die Cheb in der Tschechischen Republik mit Oberkotzau in Deutschland verbindet.

Die Bf Selb-Plößberg und Aš sind die Grenzbahnhöfe. Der Streckenabschnitt zwischen dem Bf Selb-Plößberg und Aš ist der Grenzstreckenabschnitt. Die Grenzbahnhöfe bilden zusammen mit dem Grenzstreckenabschnitt die Grenzstrecke.

Der Bahnhof Bf Selb-Plößberg befindet sich in km 34,823. Die Kilometrierung fällt weiter in Richtung Staatsgrenze in (DB Grenze) km 29,595, bzw (SŽ Grenze) km 29,585. Der Bf Aš befindet sich in km 27,527

Auf dem Grenzstreckenabschnitt befinden sich keine weiteren Betriebsstellen.

Der Grenzbahnhof Aš ist nicht ständig mit einem Fahrdienstleiter besetzt und wird vom Fahrdienstleiter des Bahnhofs Františkovy Lázně fernsteuert. Im Notfall kann der Fdl den Bf Aš örtlich bedienen.

Wird in diesem ZusVI der Begriff „Fahrdienstleiter des Grenzbahnhofs Aš“ verwendet, ist damit jener Fahrdienstleiter gemeint, welcher – unabhängig von seinem eigenen örtlichen Standort den Betrieb und den Eisenbahnverkehr im Grenzbahnhof Aš leitet und regelt.

Der Grenzbahnhof Selb-Plößberg ist nicht mit einem Fahrdienstleiter besetzt und wird vom Fahrdienstleiter Rehau ferngesteuert.

2.2 Staatsgrenze

(1) Die Staatsgrenze befindet sich im km (DB Grenze) km 29,595 bzw. (SŽ Grenze) km 29,585. (Kilometersprung) Die Staatsgrenze ist die Grenze der Betriebsführung.

2.3 Streckendaten

2.3.1 Grenzstrecke

2.3.1.1 Die Grenzstrecke im Bereich der Betriebsführung durch die SŽ ist eine regionale Bahn, die Grenzstrecke im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG ist eine Nebenbahn. Die Grenzstrecke ist eingleisig und nicht elektrifiziert.

Die obligatorischen aktuellen Angaben für den Abschnitt Aš - Staatsgrenze Tschechische Republik/Deutschland sind in den TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse) Nummer 543 A zusammengestellt.

Die obligatorischen aktuellen Angaben für den Abschnitt Selb-Plößberg - Staatsgrenze sind im VzG der DB InfraGO AG unter den Nummern 5027 zusammengestellt.

2.3.1.2 Der Bremswegabstand auf der Grenzstrecke beträgt 700 m.

2.3.1.3 Im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG gilt die Streckenklasse D4 (zulässige Achslast 22,5 t, zulässiges Fahrzeuggewicht je Längeneinheit 8 t/m).

Im Bereich der Betriebsführung der SŽ gilt die Streckenklasse D3 (zulässige Achslast 22,5 t, zulässiges Fahrzeuggewicht je Längeneinheit 7,2 t/m).

Für grenzüberschreitende Zugfahrten gilt die Streckenklasse D3 (zulässige Achslast 22,5 t, zulässiges Fahrzeuggewicht je Längeneinheit 7,2 t/m).

2.3.1.4 Die maßgebende Neigung beträgt im Bf Aš sowie bis zur Staatsgrenze -4,8‰. Ab der Staatsgrenze in Richtung Selb-Plößberg beträgt die maßgebende Neigung:

- von km 30,049 bis km 31,674 - 7,69 ‰,
- von km 31,674 bis km 32,262 - 3,78 ‰,
- von km 32,470 bis km 32,708 - 3,10 ‰.

Im Bf Selb-Plößberg beträgt die maßgebende Neigung: zwischen Esig 13A – Weiche 13W1 3,07 ‰.

2.3.1.5 Dieselfahrzeuge mit zentraler Stromquelle (Zugsammelschiene) können ohne Einschränkungen fahren.

2.3.2 Örtlich zulässige Geschwindigkeiten und weitere Infrastrukturdaten

2.3.2.1 Die Streckengeschwindigkeit auf der Grenzstrecke beträgt 80 km/h.

2.3.2.2 Die zulässigen Geschwindigkeiten auf der Grenzstrecke werden sowohl im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) der DB InfraGO AG als auch in den Tabellen der Streckenverhältnisse „Tabulky traťových poměrů“ (TTP) der SŽ veröffentlicht.

...

2.3.3 Vorübergehende Langsamfahrtstellen und zweisprachige Übersicht La

2.3.3.1 Für alle deutsch-tschechischen Grenzstrecken wird eine zweisprachige Übersicht La gemeinsam herausgegeben. Die Grenzstrecke Selb-Plößberg - Aš wird darin unter der Streckennummer 8900 aufgeführt.

2.3.3.2 Die zweisprachige Übersicht La wird in der Regel wöchentlich herausgegeben. Eine La-Ausgabe ist in der Regel von Freitag 00:00 Uhr bis zum darauffolgenden Donnerstag 24:00 Uhr gültig. Die DB InfraGO AG kann andere Tage für Beginn und Ende der Gültigkeit der La festlegen. Der Bereich Koordination Betrieb/Bau der Region Südost der DB InfraGO AG informiert zu Jahresbeginn über abweichende Gültigkeitstermine.

2.3.3.3 Die deutschen EVU bestellen die zweisprachige Übersicht La bei der DB InfraGO AG, Region Südost, Bereich Koordination Betrieb/Bau. Die tschechischen EVU bestellen die zweisprachige Übersicht La bei der SŽ, ORŮ Ústí n. L.

...

2.4 Einträge in zweisprachiger Übersicht La ungültig

2.4.1 Werden vorübergehende Langsamfahrtstellen aufgehoben oder nicht eingerichtet, erfolgt keine gesonderte Berichtigung der zweisprachigen Übersicht La. Der zugehörige La-Eintrag ist ungültig, wenn die DB-Signale Lf 1 bzw. Lf 1/2 (DV 301) durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand gekennzeichnet sind oder wenn die SŽ-Signale Z bzw. K nicht aufgestellt sind.

2.4.2 Abweichungen von sonstigen in der zweisprachigen Übersicht La bekannt gegebenen Betriebsregeln beziehungsweise anderen Besonderheiten muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer mündlich mitteilen.

3. Beschreibung und Instandhaltung der Eisenbahninfrastrukturanlagen

...

3.2 Oberbau, Bahnkörper und dazugehörige Bauwerke

...

3.3 Bahnübergänge

Im Bereich der Betriebsführung durch die SŽ, befinden sich auf der Grenzstrecke keine Bahnübergänge.

Im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG befinden sich die Bahnübergänge in km 30,175, 31,587, 32,479, 33,650 und 35,021 alle mit Lichtzeichen und Halbschranken gesichert. Die Bahnübergänge 30,175, 31,587, 32,479 und 33,650 sind mit Überwachungssignalen ausgerüstet.

3.4 Tunnel

Bleibt frei

3.5 Oberleitungsanlage

Bleibt frei

3.6 Leit und Sicherungstechnik

...

3.6.4 Der Bahnhof Selb-Plößberg und der Grenzstreckenabschnitt im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG sind mit Einrichtungen der punktförmigen Zugbeeinflussung PZB 90 der DB InfraGO AG ausgerüstet, dazu gehört auch das Überwachungssignal in km 29,495. Grenzüberschreitende Zugfahrten müssen bei Fahrt nach Selb-Plößberg vor Abfahrt in Aš die Fahrzeugeinrichtungen der PZB 90 in Betrieb gesetzt haben. Bei der Fahrt von Selb-Plößberg nach Aš dürfen die Fahrzeugeinrichtungen der PZB 90 frühestens nach dem Anhalten in Aš ausgeschaltet werden.

Alle Störungen an der PZB Streckeneinrichtung auf der Grenzstrecke sind stets dem Fdl Rehau zu melden.

Auf der Grenzstrecke im Bereich der Betriebsführung durch die SŽ sind keine Einrichtungen der Zugsicherung der SŽ vorhanden.

...

3.7. Telekommunikationsanlagen

...

3.7.3 Im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG ist Zugfunk GSM-R (D) vorhanden. Im Bereich der Betriebsführung der Správa železnic ist Zugfunk GSM-R (CZ) vorhanden.

3.7.4 Die grenzüberschreitenden Zugfahrten nutzen den Zugfunk GSM-R.

Im Bereich der Staatsgrenze ist zwischen dem tschechischen Zugfunk GSM-R (CZ) und dem deutschen Zugfunk GSM-R (D) zu wechseln. Das Umschalten soll bis zu dem Orientierungszeichen „Beginn des Zugfunks GSM-R (CZ)“ in Fahrtrichtung nach Bf Aš beziehungsweise bis zu dem Orientierungszeichen „Zugfunk GSM-R (D)“ in Fahrtrichtung nach Selb-Plößberg erfolgt sein.

...

5. Fahrplan

5.1 Grundlagen

5.1.1 Die in diesem Abschnitt getroffenen Vereinbarungen gelten nur für grenzüberschreitende Zugfahrten. Die Binnenverkehre, die ausschließlich auf der Infrastruktur eines Vertragspartners verkehren, werden von jedem Vertragspartner eigenverantwortlich behandelt.

...

5.2 Allgemeines

5.2.1 Die EVU schließen Trassennutzungsverträge beziehungsweise bestellen die Trassen für ihre Züge bis zur beziehungsweise ab der Staatsgrenze gemäß den Regeln des Staates, in dem sie zugelassen sind.

Auf dieser Grundlage vergeben die Vertragspartner freie Kapazitäten auf ihrer Infrastruktur.

5.2.2 Jeder Zug, der die Grenzstrecke befährt, muss über gültige Fahrpläne verfügen. Zwischen den von den Vertragspartnern herausgegebenen Fahrplanunterlagen wird während der Fahrt an der Staatsgrenze gewechselt.

Der Vordruck Fahrplan-Mitteilung der DB InfraGO AG wird auf der Grenzstrecke nicht angewendet.

...

5.2.5 Die grenzüberschreitenden Zugfahrten verkehren mit einer Zugnummer gemäß der internationalen Vereinbarungen.

Dies gilt auch bei Sperr- und Schneeräumfahrten und Fahrten anderer Arbeitszüge auf der Grenzstrecke. Davon ausgenommen sind die Rangierfahrten auf einem Baugleis der DB InfraGO AG bzw. einem Technologischen Gleis der SŽ.

5.2.6 Sollte die Verspätung einer grenzüberschreitenden Zugfahrt 20 Stunden überschreiten, ist sie neu anzumelden und mit einer neuen Zugnummer (aus dem Bereich der 20-Stunden-Zugnummern 98xxx) neu zu vereinbaren.

5.2.7 Werden in besonderen Situationen operative Zugfahrten bzw. Sperrfahrten erforderlich, können die EVU die Zugnummer und die Fahrplandaten vom FdI Rehau erhalten. Im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG können diese Daten auch direkt durch die BZ München der DB InfraGO AG vermittelt werden.

Auf dem Streckenabschnitt zwischen Selb-Plößberg und Aš müssen die Zugnummern zwischen den Vertragspartnern abgestimmt sein

...

5.6 Außergewöhnliche Sendungen

5.6.1 Allgemeines

5.6.1.1 Die EVU melden die Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung auf der Grenzstrecke auf den national üblichen Wegen bei der DB InfraGO AG und bei der Správa železnic an.

5.6.1.2 Die Beförderung außergewöhnlicher Sendungen auf der Grenzstrecke muss im Vorfeld zwischen der SŽ, Odbor řízení provozu URMIZA und der DB InfraGO AG, RB Süd, Bereich Fahrplan vereinbart werden. Die Beteiligten müssen über die Beförderung durch Fplo verständigt sein.

5.6.1.3 Die Begriffe „Außergewöhnliche Transporte“, „Außergewöhnliche Fahrzeuge“ und „Außergewöhnliche Züge“ nach deutschem Regelwerk kommen nicht zur Anwendung. Diese Transporte, Fahrzeuge beziehungsweise Züge werden auf der Grenzstrecke als außergewöhnliche Sendungen befördert.

5.6.1.4 Außergewöhnliche Sendungen können als

- Zug des Gelegenheitsverkehrs,
- Einzeltransport in Zügen des Netzfahrplans/Gelegenheitsverkehrs oder
- regelmäßig verkehrende außergewöhnliche Sendung in Zügen für außergewöhnliche Sendungen.

Kodifizierte Ladeeinheiten auf zugelassenen codierten Tragwagen des kombinierten Verkehrs, die das kleinste Lademaß eines am Laufweg beteiligten EIU überschreiten, jedoch auf KV-kodifizierten Strecken in vereinbarten KV-Zügen verkehren, werden ohne weitere Zustimmung, das heißt, ohne DB-Bza beziehungsweise CZ-Mz befördert.

Wird eine der vorgenannten Bedingungen nicht eingehalten, gelten sie nicht mehr als Sendungen des KV, sondern unterliegen den Bestimmungen des UIC-Merkblatts 502-1.

5.6.1.5 Die Beförderungsbedingungen für regelmäßig verkehrende Züge mit außergewöhnlichen

Sendungen gelten auch dann, wenn in diese Züge keine außergewöhnliche Sendung eingestellt ist.

...

5.6.3 Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen

5.6.3.1 Die deutschen und tschechischen Partner-EVU arbeiten bei der Übergabe der Züge, die außergewöhnliche Sendungen befördern, zusammen. Sie stellen sicher, dass der vorgesehene Beförderungstag und der vorgesehene Beförderungszug für eine außergewöhnliche Sendung eingehalten werden.

Sollte eine außergewöhnliche Sendung ausnahmsweise den Beförderungszug auf der Grenzstrecke nicht rechtzeitig erreicht haben, ist ihre Beförderung neu zu beantragen.

5.6.3.2 Die Vertragspartner verständigen die an der Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung auf der Grenzstrecke beteiligten Stellen und die EVU auf den bei ihnen üblichen Wegen.

...

5.6.5 Besonderheiten bei der Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen in Zügen des Gelegenheitsverkehrs beziehungsweise als Einzeltransport mit Zügen des Netzfahrplans/Gelegenheitsverkehrs in Fahrrichtung von Aš nach Selb-Plößberg

5.6.5.1 Das EVU, das außergewöhnliche Sendungen als Zug des Gelegenheitsverkehrs beziehungsweise als Einzeltransport mit Zügen des Netzfahrplans/Gelegenheitsverkehrs durchführen möchte, beantragt vor dem Befahren der Grenzstrecke ab Aš beim Bereich Spezialverkehr Region Süd der DB InfraGO AG das Einlegen der außergewöhnlichen Sendungen.

...

6. Betriebsführung

6.1 Zugfahrten – Regelfall

6.1.1 Die Grenze der Betriebsführung befindet sich auf der Staatsgrenze.

Die Betriebsführung erfolgt grundsätzlich durch die:

- DB InfraGO AG Regionalbereich Süd als EIU von Selb-Plößberg bis zur Grenze der Betriebsführung,
- SŽ als EIU von Aš bis zur Grenze der Betriebsführung

nach den Regelwerken der EIU und den in der ZusVI vereinbarten Sonderregeln. Für zeitlich befristete Regelungen genügt die Veröffentlichung in betrieblichen Unterlagen (z.B. La bzw. Beta/VR).

6.1.2 Im Bahnhof Aš. wird der Eisenbahnbetrieb nach der Vorschrift SŽ D1 und weiteren betrieblichen Regelwerken der Správa železnic durchgeführt. Der Bahnhof Aš ist durch den Fdl aus dem Bf Františkovy Lázně fernbedient.

6.1.3 Im Bahnhof Selb-Plößberg wird der Eisenbahnbetrieb nach der Ril 408 „Fahrdienstvorschrift“ und weiteren betrieblichen Regelwerken der DB InfraGO AG durchgeführt. Der Bahnhof Selb-Plößberg wird aus dem Stellwerk des Bf Rehau fernbedient.

6.1.4 Erreichbarkeit

Schichtleiter CDP Praha

e-mail: CDPPHAveldisp@spravazeleznice.cz

fon öffentlich +420 972 095 001 oder +420 972 095 000
Handy +420 602 291 600

...

Fahrdienstleiter Aš (Fernbedienung aus dem Bf. Františkovy Lázně)

fon öffentlich +420 972 4 44800 oder 420 972 4 44801
mobil +420 724 496 791
von GSM-R 900 420 774 005 52
GSM-R +420 77400502 (nur für die fahrdienstliche Meldungen)
Rufnummer
e-mail ZSTKVRmankan@spravazeleznic.cz

Fahrdienstleiter Aš (örtliche Bedienung aus dem Bf. Aš)

fon öffentlich +420 9724 44860
mobil

...

6.1.5 Bleibt frei

...

6.1.6 Befehlsvordrucke

6.1.6.1 Auf der Grenzstrecke werden für Aufträge an alle grenzüberschreitenden Zugfahrten die zweisprachigen Befehlsvordrucke nach gemeinsamer Anlage zu den Zusatzvereinbarungen zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag zwischen SŽ und DB InfraGO AG verwendet.

6.1.6.2 Der Fdl Rehau verwendet die Vordrucke der DB InfraGO AG ‚Befehle 1-14‘ mit den Gründen zum Befehl 12 auf der Rückseite (Vordruck 302.3000V01), Wortlaute zum Befehl 14‘ einseitig bedruckt (Vordruck 302.3000V02) sowie ‚Befehle 14.1-14.35‘ einseitig bedruckt (Vordruck 302.3000V03).

6.1.6.3 Der Fdl. Aš verwendet zu Erteilen von Befehlen an Züge, die die Grenzstrecke befahren, die zweisprachigen Befehlsvordrucke Befehl V (Allgemeiner Befehl) (Muster 2) bzw. Befehl Op (Muster 4) und der Vordruck „Závazná dvojjazyčná slovní znění pro všeobecný rozkaz, rozkaz Z a rozkaz Op/Verbindliche zweisprachige Wortlaute für den Allgemeinen Befehl, den Befehl Z und den Befehl Op“ (Muster 5) der SŽ.

Die verbindlichen Wortlaute können durch Computertechnik ausgefertigt und im Form eines Klebezettel in Befehl eingeklebt werden. Anzahl der Klebezettel ist auf dem Befehl anzugeben (z.B 3 Klebezettel/3 nálepky“).

6.1.6.4 Auf jedem Zug müssen die zweisprachigen Befehlsvordrucke der SŽ Befehl V (Allgemeiner Befehl) Befehl Op und „Závazná dvojjazyčná slovní znění pro všeobecný rozkaz, rozkaz Z a rozkaz Op/Verbindliche zweisprachige Wortlaute für den Allgemeinen Befehl, den Befehl Z und den Befehl Op“ und die zweisprachige Befehlsvordrucke der DB InfraGO AG Befehl 1 – 14, Wortlaute Wortlaute zum Befehl 14 sowie Befehle 14.1-14.35 mitführen.

Die Druckvorlagen für die zweisprachigen Befehlsvordrucke der DB InfraGO AG sind im „Betrieblich-technischen Regelwerk – Zusammenstellung“ (Abschnitt 302.3000 + Vordrucknummer) der jeweils gültigen Nutzungsbedingungen Netz (NBN) der DB InfraGO AG veröffentlicht und können heruntergeladen werden.

Die Druckvorlagen für die zweisprachigen Vordrucke des Befehls V, des Befehls Op und der Verbindlichen zweisprachigen Wortlaute für den Allgemeinen Befehl, den Befehl Z und den Befehl Op können bei der SŽ, Generální ředitelství SŽ, odbor řízení provozu abgerufen werden.

...

6.1.8 Aufträge mit Befehlen erteilen – nur bei Betriebsführung der DB InfraGO AG

6.1.8.1 Auf den Vordrucken 302.3000V01, V02, V03 dürfen mehrere Befehle erteilt werden, wenn diese vom Triebfahrzeugführer in der im Vordruck angegebenen Reihenfolge ausgeführt werden können. Ist

dies nicht möglich, werden mehrere Vordrucke verwendet.

Mehrere Vordrucke müssen stets fortlaufend nummeriert werden (z.B. Vordruck 1 von 3 Vordrucken, Vordruck 2 von 3 Vordrucken, Vordruck 3 von 3 Vordrucken) und in dieser Reihenfolge dem Zugpersonal übergeben ggf. diktiert werden. Bei Übergabe unterschreibt das Zugpersonal nur auf dem letzten Vordruck.

6.1.8.2 Gründe für einen Befehl 12 sind auf der Rückseite des Vordrucks Befehls 1-14 angegeben. Die Gründe 80 - 84 werden nur für die Grenzstrecke genutzt.

Auf einem Vordruck Wortlaute zum Befehl 14 dürfen mehrere Befehle erteilt werden, wenn diese vom Triebfahrzeugführer in der im Vordruck angegebenen Reihenfolge ausgeführt werden können; andernfalls müssen mehrere Vordrucke verwendet werden. Die Vordrucke werden immer im Befehle 14 im Feld Vordruck/tiskopis ... W und im Kopf der „Wortlauten zum Befehl 14“ gleichlautend nummeriert. Die Vordrucke mit den Wortlauten folgen stets unmittelbar im Anschluss an den Vordruck mit dem Befehl 14, der darauf verweist. Bei einem Befehl für einen anderen Zug kann die Nummerierung wieder mit 1 beginnen.

Muss ausnahmsweise ein anderer Wortlaut verwendet werden, ist der zweisprachigen Eintrag „siehe Wortlaute zum Befehl 14 (eigenes Blatt)/viz Slovní znění pro Rozkaz 14 (samostatný list)“ zu streichen und der andere Wortlaut zweisprachig in den Vordruck des Befehls 14 einzutragen.

6.1.8.3 Der Fdl Rehau kennzeichnet von ihm erteilte Befehle in der Regel mit einem Übermittlungscode. Der Übermittlungscode setzt sich aus der Abkürzung der Örtlichkeit „NRU“ und nach einem Bindestrich die fortlaufenden Ziffern von 001 bis 999 zusammen.

Fordert der Fdl Aš vom Fdl Rehau die Erteilung eines Auftrags mit einem der Befehle 1-14 bzw. Befehle 14.1-14.35, wird er mit dem Übermittlungscode des Fdl Rehau versehen. Fordert der Fdl Rehau vom Fahrdienstleiter Aš die Erteilung eines Auftrags mit einem Befehl, kann auf die Weitergabe des Übermittlungscode verzichtet werden.

6.1.8.4 Die zweisprachigen Befehle 14.1-14.35 (Vordruck 302.0000V03) wurden bei einigen Texten dem Gebrauch auf der Grenzstrecke angepasst. Sie sind als eigenständige Befehle zu behandeln. Da sie auf einem eigenen Vordruck dargestellt werden, können sie an Triebfahrzeugführer übergeben werden. Der Übermittlungscode der DB InfraGO AG wird, wie unter 6.1.8.3) beschrieben, angewendet.

6.1.8.5 Für den zweisprachigen Befehl 14.35 ist die eigene Unterschriftenzeile zu nutzen.

6.1.8.6 Zweisprachige Befehle der DB InfraGO AG dürfen im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG den Tf von grenzüberschreitenden Zügen diktiert oder ausgehändigt werden

6.1.8.7 Wird ein Befehl 14.35 diktiert und weicht der aktuelle Standort des Zuges beim Zurückziehen eines Befehls von den Angaben im Kopf des zurückziehenden Befehls ab, ist der Standort formlos auf einer geeigneten Stelle des Befehls zu vermerken.

6.1.8.8 Muss ein Fdl der DB InfraGO AG einer grenzüberschreitenden Zugfahrt Fahrplandaten übermitteln, verwendet er Befehl 14 Wortlaute zum Befehl 14, Wortlaut W1.

6.1.8.9 **Aufträge mit Befehlen erteilen – nur bei Betriebsführung der SŽ**

Bei der Befehlsaushändigung trägt der Fdl den zutreffenden Wortlaut handschriftlich in den Befehl ein, klebt einen Klebezettel mit dem zutreffenden Wortlaut auf oder der Befehl mit dem zutreffenden Wortlaut wird maschinell erstellt.

Wenn die Befehle diktiert werden, gilt folgende Regelung:

beim Diktieren eines Befehls teilt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer erst die Nummer des Wortlauts mit und diktiert danach dem Triebfahrzeugführer den Wortlaut.

Muss ausnahmsweise ein anderer Wortlaut benutzt werden, als unter Nummer 1 bis 53 aufgeführt ist, diktiert der Fdl dem Triebfahrzeugführer den geeigneten Wortlaut.

Der Triebfahrzeugführer schreibt den diktierten Wortlaut in den Befehlsvordruck ein, wiederholt den diktierten Wortlaut dem Fahrdienstleiter und bestätigt, dass er den Diktierten Text verstanden hat.

Wenn sich die Ursache für Erteilung eines Befehls im Bereich der Betriebsführung durch die SŽ, außerhalb der Grenzstrecke befindet, kann der Fdl Aš den schriftlichen Befehl dem Zugpersonal eines in der Tschechischen Republik zugelassenen EVU während des Halts des Zuges im Bf Selb Plößberg diktieren. Auf eine Verständigung des Fdl Rehau kann verzichtet werden.

Im Bereich der Betriebsführung der SŽ dürfen die zweisprachigen Befehle der SŽ den Tf von grenzüberschreitenden Zugfahrten diktiert oder ausgehändigt werden.

6.1.10 Zugschluss

Grenzüberschreitende Zugfahrten dürfen mit Zugschlussignalen nach Ril 301 Signalbuch oder nach SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Betriebs- und Signalvorschrift ausgerüstet sein.

6.2 Zugfahrten-Abweichungen, Störungen

...

6.2.3 Fahren auf Sicht/ fahren nach Sichtverhältnissen

Wird ein Triebfahrzeugführer beauftragt nach Sichtverhältnissen zu fahren, muss er auf deutschem Staatsgebiet nach den Regeln der Richtlinie Ril 408 auf Sicht und höchstens 40 km/h fahren.

6.2.4 Fahren ohne Streckenkenntnis

Ist ein Triebfahrzeugführer für die Fahrt auf der Grenzstrecke nicht streckenkundig, muss ihm ein streckenkundiger Mitarbeiter beigegeben werden. Das Befahren der Grenzstrecke ohne streckenkundige Mitarbeiter oder mit einem Mitarbeiter mit eingeschränkter Streckenkenntnis gemäß Regelwerk der DB AG ist nicht zulässig.

6.2.5 Schneeräumfahrten/Kontrollfahrten

Schneeräumfahrten mit Schneeräumern - außer Schneepflügen, die mit dem Triebfahrzeug fest verbunden sind - dürfen nur als Sperrfahrten verkehren. Sie verkehren in der Regel nur bis zur Grenze der Betriebsführung, Die Weiterfahrt kann zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Zug des Gelegenheitsverkehrs vereinbart werden.

6.2.6 Sperrfahrten

Sperrfahrten, die aus Kleinwagen gebildet sind, dürfen zwischen Selb-Plößberg und Aš nicht verkehren.

6.2.6.1 Zugnummer der Sperrfahrt

Zwischen Selb-Plößberg und Aš erhalten Sperrfahrten eine zwischen der DB InfraGO AG und der SŽ abgestimmte Zugnummer. Wurde kein Fahrplan herausgegeben, ist sie operativ durch den die Sperrfahrt ablassenden Fdl bekanntzugeben.

Einer Sperrfahrt können Fahrplandaten mit zweisprachigem Befehl übermittelt werden.

Die EVU beantragen die Zuteilung einer Zugnummer für den Bereich der Betriebsführung der SŽ beim OSS Praha, für den Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG bei der BZ München.

...

6.2.6.5 Geschwindigkeit einer Sperrfahrt

- a) Die zulässige Geschwindigkeit einer gezogenen Sperrfahrt ist 50 km/h.
- b) Die zulässige Geschwindigkeit einer geschobenen Sperrfahrt ist 30 km/h.
- c) Die zulässige Geschwindigkeit einer Schneeräumfahrt richtet sich nach der Bedienungsanweisung

des Schneeräumfahrzeugs.

6.2.6.6 Rück - oder Weiterfahrt der Sperrfahrt

Bei Halt einer Sperrfahrt auf freier Strecke muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter, der die Sperrfahrt abgelaufen hat, sobald wie möglich über die Rück- oder Weiterfahrt verständigen. Der Fahrdienstleiter muss sofort die Beteiligten von der Rück- oder Weiterfahrt benachrichtigen und der Rück- oder Weiterfahrt zustimmen.

6.2.6.7 Sperrfahrt beenden

Wenn eine Sperrfahrt auf einem Bahnhof endet, muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter die Ankunft aller Fahrzeuge melden. Ist anschließend eine Räumungsprüfung erforderlich, führt diese der Fahrdienstleiter nach seinem betrieblichen Regelwerk durch.

...

6.2.8 Nothaltauftrag an Züge

6.2.8.2 Zwischen Selb-Plößberg und Aš wechseln die Züge zwischen den Zugfunksystemen GSM-R (D) und GSM-R (CZ). Muss der Fdl Rehau bzw. der Fdl Aš einen Nothaltauftrag über den Zugfunk an Züge, die sich zwischen den beiden Bf befinden, erteilen, fordert er nach dem eigenen Absetzen des Nothaltauftrags den anderen Fdl auf, ebenfalls den Nothaltauftrag über Zugfunk abzusetzen. Fährt ein Zug auf den eigenen Bf zu, wiederholt der Fdl anschließend nochmals den Nothaltauftrag per Zugfunk. Nothaltaufträge löst der Fdl Aš durch Drücken der Taste „General Stop“ aus.

6.2.8.3 Bei Triebfahrzeugen mit der entsprechenden Fahrzeugausrüstung wird dadurch eine Zwangsbremmung ausgelöst. Dies ist bei deutschen Triebfahrzeugen trotz einer GSM-R SIM Karte mit Roaming Funktion nicht immer der Fall.

Gleichzeitig wird auf allen Triebfahrzeugen, auch bei denen die mit Zugbeeinflussung für das Fernanhalten des Zuges ausgerüstet sind, eine Displaymeldung "Stop" und eine Sprachnachricht (Befehl) „POZOR, POZOR, všechny vlaky na příjmu STOP STOP!“- zum Anhalten des Zuges ausgelöst.

6.2.8.4 Regelung zu Verhalten der Tf nach „General Stop“

Sofern

- aus dem Lautsprecher des Zugfunks (Fahrzeugerät) die Sprachnachricht zum sofortigen Anhalten des Zuges ertönt (automatische Ansage oder Ansage des bedienenden Mitarbeiters),
- auf dem Display des Zugfunkgerätes die Meldung „STOP“ angezeigt wird,
- die automatisch ausgelöste Zwangsbremmung wirkt,

ist der Triebfahrzeugführer verpflichtet, alle Maßnahmen zum sofortigen Anhalten des Zuges zu treffen.

Dies gilt auch, wenn nur einzelne der genannten drei Fälle eintreten.

Ist das Triebfahrzeug nicht mit der entsprechenden Zugbeeinflussung für das Fernanhalten des Zuges ausgerüstet, handelt der Triebfahrzeugführer eigenverantwortlich und trifft Maßnahmen, um den Zug schnellstmöglich anzuhalten.

Nach dem Halt des Zuges fährt der Triebfahrzeugführer auf Sicht und unter Beachtung eventueller Weisungen des Fahrdienstleiters bis zum folgenden Einfahrsignal weiter.

...

6.3 Rangieren

Der Fahrdienstleiter Rehav stimmt der Vorbeifahrt an den Hauptsignalen im Bf Selb Plößberg mündlich zu.

Der Fahrdienstleiter Aš stimmt dem Rangieren im Bereich des Bahnhofs mündlich zu.

...

Die Anwendung des Verfahrens „Rangieren zwischen den Betriebsstellen“ nach Vorschrift SŽ D1 ČÁST PRVNÍ ist auf der Grenzstrecke untersagt.

6.4 Gleise der freien Strecke sperren

...

6.4.2 Geplante Sperrung des Gleises auf der Grenzstrecke

...

6.4.2.2 Bauarbeiten können entsprechend den nachstehend aufgeführten Bedingungen durchgeführt werden. In welcher Form die Bauarbeiten durchgeführt werden, ist gemeinsam festzulegen und in Beta und VR (ROV) aufzunehmen:

a) Baufahrzeuge fahren als Sperrfahrt

1. Die Baufahrzeuge fahren als Sperrfahrt ins gesperrte Streckengleis und kehren nach den Bauarbeiten zurück. Die Sperrfahrten müssen eine Zugnummer und Fahrplanunterlagen haben (siehe Ziffer 6.2.6.1).

...

b) Nur ein Vertragspartner führt Bauarbeiten nach seiner Technologie durch

1. Teile eines gesperrten Streckengleises werden durch die DB InfraGO AG zum Baugleis oder durch die Správa železnic zum Technologischen Gleis erklärt. Für ein Baugleis ist die Einfahrt aus beziehungsweise die Ausfahrt nach dem Bahnhof Aš. untersagt. Für ein Technologisches Gleis ist die Einfahrt aus beziehungsweise die Ausfahrt nach dem Bahnhof Selb-Plößberg untersagt.

...

c) Beide Vertragspartner führen Bauarbeiten nach ihrer Technologie durch beziehungsweise sind an ihnen beteiligt

...

2. Ein Baugleis und ein Technologisches Gleis können unmittelbar aneinander anschließen. Die beiden Abschnitte müssen gegeneinander durch Signale Sh 2 (Ril 301 der DB InfraGO AG) und Halt (SŽ D1) abgeriegelt werden.

...

6. Fahrten von Fahrzeugen dürfen nach Zustimmung des Technischen Berechtigten und des OZOV zwischen dem Baugleis und dem Technologischem Gleis übergehen. Der Technische Berechtigte und der OZOV sprechen ihre Maßnahmen untereinander ab. Der Wechsel von Fahrzeugen zwischen dem Baugleis und dem Technologischem Gleis und die Fortsetzung der Fahrt erfolgt jeweils als Rangierfahrt. Die Höchstgeschwindigkeit einer Rangierfahrt beträgt 20 km/h.

...

7. Maßnahmen bei gefährlichen Ereignissen

7.1 Definitionen der gefährlichen Ereignisse

Bei gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb wird:

- auf deutschem Staatsgebiet gefährliche Ereignisse nach der Allgemeinverfügung zum „Melden von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb“ der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung“,
- auf tschechischem Staatsgebiet außergewöhnliche Vorkommnisse nach dem Eisenbahngesetz

Nummer 266/1994 Sb. einschließlich der Durchführungsverordnungen in der jeweils gültigen Fassung.
verfahren

7.2 Meldegrenze

Die Meldegrenze für gefährlichen Ereignissen zwischen der DB InfraGO AG und der SŽ befindet sich in km 29,585 (CZ Kilometrierung= Staatsgrenze).

...

9. Schlussbestimmungen, Übergangsbestimmungen

9.1 Die Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag für die Grenzstrecke tritt am 29.04.2024 in Kraft.

Mit diesem Tage endet gleichzeitig die Gültigkeit der „Zusatzvereinbarung zur Grenzbetriebsvereinbarung für den Eisenbahngrenzübergang Selb- Plößberg – Aš vom 09.11.2015, in Kraft seit 16.11.2015.

9.2 Die ZusVI kann nur mit Zustimmung beider Vertragspartner geändert oder ergänzt werden. Änderungen bedürfen der Schriftform.

...

9.6 Die EIU veröffentlichen für die EVU einen „Auszug aus der Zusatzvereinbarung für die Grenzstrecke Selb-Plößberg - Aš“. Im Auszug sind die aktuellen Bestimmungen aus der ZusVI Selb-Plößberg - Aš zusammengestellt, die für den Zugang zur Grenzstrecke vereinbart wurden.

In den Urschriften und in den veröffentlichten Ausgaben der vollständigen ZusVI sind die Bestimmungen des Auszugs aus der Zusatzvereinbarung für Eisenbahnverkehrsunternehmen grau unterlegt dargestellt. Die vollständige ZusVI dient dem interenen Gebrauch bei den EIU.

Nürnberg/Praha

za/für die DB InfraGO AG

i.V. Steffen Griep
Leiter Betrieb Netz Nürnberg
vedoucí odboru provozu Netz Nürnberg

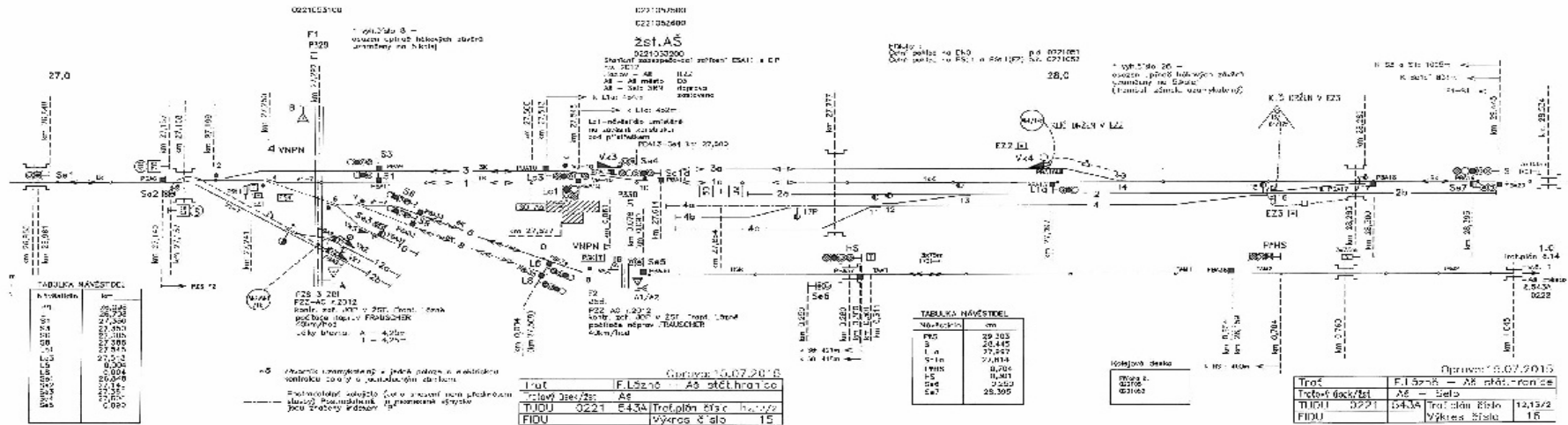
i.V. Philipp Haid
Leiter Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Netz Nürnberg
vedoucí odboru správy zařízení a údržby Netz Nürnberg

Přílohy / Anlagen

- 1. Plánky stanic (pouze orientační) / Skizze der Grenzbahnhöfe**
- 2. Hláskovací tabulka DB InfraGO AG/ Internationale Buchstabiertafel der DB InfraGO AG**
- 3. Tiskopis „Nařízení o přepravě/nařízení o jízdním řádu/instradace vojenské přepravy mimořádných zásilek z Aše do Selb-Plößberg/ Vordruck:
Beförderungsanordnung/Fahrplananordnung/Transportanordnung für außergewöhnliche Sendungen von Aš nach Selb-Plößberg**

Anlage 1
Skizze der Grenzbahnhöfe

...





Richtlinie

internationale Buchstabiertafel

Auszug aus
481.0205A02

	International
A	Alpha
B	Bravo
C	Charlie
D	Delta
E	Echo
F	Foxtrott
G	Golf
H	Hotel
I	India
J	Juliet
K	Kilo
L	Lima
M	Mike
N	November
O	Oscar
P	Papa
Q	Quebec
R	Romeo
S	Sierra
T	Tango
U	Uniform
V	Victor
W	Whiskey
X	X-Ray
Y	Yankee
Z	Zulu

Příloha 3 Tiskopis „Nařízení o přepravě/nařízení o jízdním řádu/instradace vojenské přepravy mimořádných zásilek z Aše do Selb-Plößberg

**Anlage 3 Vordruck:
Beförderungsanordnung/Fahrplananordnung/Transportanordnung für außergewöhnlichen Sendungen von Aš nach Selb-Plößberg**

<p>Odesílatel/Absender DB InfraGO AG, Region Süd, unterjähriger Fahrplan Email: ta-sued@deutschebahn.com, Tel: +49 89 – 1308 - 71240</p>
<p>Příjemce/Empfänger SŽ, ŽST Aš ZSTKVRmankan@spravazeleznic.cz, CDPPhAveddisp@spravazeleznic.cz</p>
<p>Nařízení o přepravě/nařízení o jízdním řádu/instradace vojenské přepravy mimorádných zásilek z Aše do Selb-Plößberg Beförderungsanordnung/Fahrplananordnung/Transportanordnung für außergewöhnlichen Sendungen von Aš nach Selb-Plößberg Zvláštní jízdní řád/nařízení o přepravě/nařízení o jízdním řádu/instradace vojenské přepravy Bekanntgabe durch Fahrplananordnung/Beförderungsanordnung/Transportanordnung Zásilka Sendung CZ MZ CZ PTL DB Bza</p> <p>Druh přepravy u DB InfraGO AG: není / Anton / Berta / Cesar / Dora Beförderungsart der DB InfraGO: keine / Anton / Berta / Cesar / Dora (* <i>Nehodící se škrtněte/Nichtzutreffendes streichen</i>)</p> <p>stanice odesílací zeme odesílací Versandbahnhof Versandland</p> <p>stanice určení země určení Bestimmungsbf Bestimmungsland</p> <p>Přeprava mimorádné zásilky Beförderung der außergewöhnlichen Sendung</p> <p>z ŽST dne vlakem hodina von Bf am mit Zug Stunde do ŽST hodina nach Bf Stunde</p>
<p>Přepravní podmínky na pohraniční trati Beförderungsbedingungen auf der Grenzstrecke (<i>dvojazyčně zapsat přepravní podmínky a texty rozkazů /Beförderungsbedingungen und Befehlstexte zweisprachig eintragen</i>) </p>
<p>DB InfraGO AG, Region Süd München unterjähriger Fahrplan</p>