

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
ZusVI Johannegeorgenstadt - Potůčky, Auszug für EVU	302.3206Z01 Seite 1

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Zusatzvereinbarung haben:

Im Namen der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH:

DB InfraGO AG

Region Südost

Netz Dresden

Schweizer Straße 3b

01069 Dresden

und

Správa železnic, státní organizace

Odbor řízení provozu

Dlážděná 1003/7,

CZ-110 00 Praha 1- Nové Město

Česká republika

2 Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag (ZusVI) ; Auszug für EVU

siehe folgende Seiten

DB RegioNetz Infrastruktur GmbH
– Erzgebirgsbahn –



Ril 302.3206Z01

Auszug aus der Zusatzvereinbarung zum IVV

für die Grenzstrecke

Johanngeorgenstadt – Potůčky

Bestimmungen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen

gültig ab 01.09.2024



RB 23868 und Os 17111 in Johanngeorgenstadt (10.04.2017)

Zielgruppe

Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist auf deutschem Staatsgebiet ein Auszug aus der ZusVI Johanngeorgenstadt – Potůčky Bestandteil der aktuellen Nutzungsbedingungen Netz der DB InfraGO AG. Er ist im „Betrieblich-technisches Regelwerk – Zusammenstellung“ als Ril 302.3206Z01 aufgeführt.

Bei der Správa železnic ist die ZusVI Johanngeorgenstadt – Potůčky 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,

.

Die ZusVI und den Auszug daraus für die EVU veröffentlicht die Správa železnic in ihrem Internetauftritt.

Nachweis der Aktualisierungen

Den Aktualisierungen zur ZusVI werden hinter die laufende Nummer die Buchstaben „JP“ für Johanngeorgenstadt – Potůčky beigefügt (z.B. Aktualisierung 1JP).

Nummer der Aktualisierung	Geschäftszeichen	Gültig ab

Inhaltsverzeichnis

Vertragspartner	
Örtlich zuständige Geschäftsführung
Zielgruppe
Nachweis der Aktualisierungen
Inhaltsverzeichnis
Abkürzungsverzeichnis
Begriffsbestimmung
Skizze der Grenzstrecke	
1	Allgemeine Bestimmungen
1.1	Rechtliche Grundlagen
1.2	Wirksamkeit und Geltungsbereich des Regelwerks
1.3	Anzuwendende Sprache
1.4	Personalangelegenheiten
1.5	Sicherheit und Arbeitsschutz
1.6	Fahrzeuge / Ausrüstung der Züge
2	Beschreibung der Grenzstrecke
2.1	Verwaltung und Austausch von Infrastrukturdaten
2.2	Grenzstrecke, Grenzstreckenabschnitt, Grenzbahnhöfe
2.3	Staatsgrenze
2.4	Streckendaten
2.4.1	Grenzstrecke
2.4.2	Örtlich zulässige Geschwindigkeiten und weitere Infrastrukturdaten
2.4.3	Vorübergehende Langsamfahrtstellen und Zweisprachige Übersicht La
3	Beschreibung und Instandhaltung der Eisenbahninfrastrukturanlagen
3.1	Allgemeine Vereinbarungen
3.2	Oberbau, Bahnkörper und dazugehörige Bauwerke
3.2.1	Oberbau und Bahnkörper
3.2.2	Bahnübergänge
3.2.3	Grenzbrücke, Tunnel und andere Bauwerke
3.3	Leit- und Sicherungstechnik
3.4	Telekommunikationsanlagen
3.5	Oberleitungsanlagen
4	Planung und Realisierung von Infrastruktureinschränkungen
4.1	Zuständige Stellen und Fristen für die Planung von Infrastruktureinschränkungen
4.2	Realisierung der Infrastruktureinschränkungen
5	Fahrplan
5.1	Grundlagen
5.2	Allgemeines
5.3	Netzfahrplan
5.4	Gelegenheitsverkehr
5.5	Baufahrplan
5.6	Außergewöhnliche Sendungen
6	Betriebsführung
6.1	Zugfahrten - Regelfall
6.2	Zugfahrten - Abweichungen, Störungen
6.3	Rangieren
6.4	Gleis der freien Strecke sperren
7	Maßnahmen bei gefährlichen Ereignissen
7.1	Definitionen der gefährlichen Ereignisse

7.2 Meldegrenze

7.3 Gegenseitige Information

7.4 Untersuchung

8 Zusammenarbeit bei den Vereinbarungen der ZusVI..

9 Schlussbestimmungen, Übergangsbestimmungen

Anlagen

Abkürzungsverzeichnis

Diese Abkürzungen
werden nur im
tschechischsprachigen
Text verwendet

Betra	Provozní a stavební opatření (= VR)
Bza	Bza je zkratka čísla MZ u DB Netz AG.
BZ	Betriebszentrale (= provozní centrála)
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
cz	český
d	německý
DB	Deutsche Bahn (= Německá železnice)
DU	Dodatková ujednání ke smlouvě o navázání infrastruktury
La	Seznam pomalých jízd a jiných mimořádností
n.L.	nad Labem
OŘ	Oblastní ředitelství
OŘP	Oddělení řízení provozu
RB	Regionalbereich (= regionální oblast)
RNI-EGB	DB RegioNetz Infrastruktur GmbH – Erzgebirgsbahn –
SRN	Spolková republika Německo
SŽ	Správa železnic, státní organizace
SŽ D1 ČÁST PRVNÍ	dopravní a návěštní předpis pro tatě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem
SŽ D3	Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
TTP	Tabulky trat'ových poměrů
VR	Výlukový rozkaz
VzG	Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (= Seznam místně povolených rychlostí)
ZAV	zařízení automatického varování
ŽPI	Železniční podnik infrastruktury
ŽPD	Železniční podnik dopravce
ŽST	Železniční stanice

Diese Abkürzungen
werden nur im
deutschsprachigen
Text verwendet

Betra	Betriebs- und Bauanweisung
CDP	Centrální dispečerské pracoviště (= Zentrale Betriebsteuerung)
CZ, cz	Tschechische Republik, tschechisch
D, d	Deutschland, deutsch
DB	Deutsche Bahn
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten
n.L.	nad Labem (= an der Elbe)
OŘ	Oblastní ředitelství (= Bereichsleitung)
OŘP	Oddělení řízení provozu (= Abteilung der Betriebsteuerung)
OZOV	odpovědný zástupce objednavatele výluky (verantwortlicher Vertreter des Auftraggebers der Gleissperrung)
PZB	Punktformige Zugbeeinflussung
Ril	Richtlinie
RNI-EGB	DB RegioNetz Infrastruktur GmbH – Erzgebirgsbahn –
ROV	Rozkaz o vyluce (Befehl zu einer Gleissperrung) ist eine besondere Form des VR = Sperrbefehl)
st.hr.	státní hranice (= Staatsgrenze)
SŽ	Správa železnic (Verwaltung der Eisenbahnen / früher SŽDC)
SŽ D1 ČÁST PRVNÍ	Vorschrift D1 der Správa železnic „Dopravní a návěštní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem (Betriebs- und Signalvorschrift)“
SŽ D3	Vorschrift D3 der Správa železnic „Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy (Vorschrift für vereinfachte Durchführung des Bahnbetriebs)“
TTP	Tabulky trat'ových poměrů (= Tabellen der Streckenverhältnisse)
TWS	Technisches Warnsystem
VR	výlukový rozkaz (= Sperrbefehl)
VzG	Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten
ZB	Zugangsberechtigter
ZDD	Základní dopravní dokumentace (= Grundlegende Betriebsdokumentation)
ZusVI	Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag für die Grenzstrecke

Begriffsbestimmung

Die Grenzstrecke umfasst den Grenzstreckenabschnitt und die Grenzbahnhöfe.

Die Grenzbahnhöfe sind die von den EIU festgelegten Betriebsstellen Johanngeorgenstadt und Potůčky. Die Grenzbahnhöfe werden vom Einfahrsignal 23A des Bf Johanngeorgenstadt und von der Trapeztafel des Bf Potůčky begrenzt.

Der Grenzstreckenabschnitt ist der Streckenabschnitt zwischen den Grenzbahnhöfen.

Grenzüberschreitende Zugfahrten sind Fahrten, bei denen die Züge die Staatsgrenze überfahren. Sperrfahrten können ebenfalls grenzüberschreitende Zugfahrten sein.

Rangierfahrten auf einem Baugleis der RNI-EGB bzw. einem Technologischen Gleis der Správa železnic 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.

1. Allgemeine Bestimmungen

1.1 Rechtliche Grundlagen

1.1.1 Die RNI-EGB führt den Eisenbahnbetrieb auf dem Staatsgebiet der Bundesrepublik Deutschland durch.

Die Správa železnic führt den Eisenbahnbetrieb auf dem Staatsgebiet der Tschechischen Republik durch.

1.1.2 Diese Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag für die Grenzstrecke Johanngeorgenstadt - Potůčky basiert auf den Rechtsvorschriften der Europäischen Union, auf dem Recht der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik und dem Regelwerk der Vertragspartner.

(...)

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 präzisierte 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 Regelwerks¹ 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 Die ZusVI ist nur auf der Grenzstrecke Johanngeorgenstadt - Potůčky gültig.

1.2.5 Auf der Eisenbahninfrastruktur der Správa železnic (Potůčky – Staatsgrenze Tschechische Republik / Deutschland) gilt das Regelwerk der Správa železnic, wenn nicht in dieser ZusVI anders festgelegt wurde.

Auf der Eisenbahninfrastruktur der RNI-EGB (Johanngeorgenstadt – Staatsgrenze Deutschland / Tschechische Republik) gilt das Regelwerk der DB InfraGO AG, wenn nicht in dieser ZusVI anders festgelegt wurde.

(...)

1.2.8 Im Bereich der Betriebsführung durch die Správa železnic gilt die Vorschrift SŽ D3 „Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy (Vorschrift für vereinfachte Durchführung des Bahnbetriebs)“. Im Bereich der Betriebsführung durch die RNI-EGB erfolgt die Betriebsführung nach Ril 408 „Fahrdienstvorschrift“.

Zugpersonale, die Fahrten über die Staatsgrenze durchführen, benötigen auf der Grenzstrecke keine Kenntnis der Vorschrift SŽ D3. Die benötigten Bestimmungen aus der Vorschrift SŽ D3 sind in dieser ZusVI aufgeführt.

¹ Das sind zum Beispiel Fahrpläne und TTP-Tabellen der Správa železnic und Fahrpläne und Angaben zum Streckenbuch der RNI-EGB sowie die gemeinsame zweisprachige Übersicht „La“.

1.3 Anzuwendende Sprache

1.3.1 Regelungen der Správa železnic

1.3.1.1 Im Bereich der Betriebsführung durch die Správa železnic wird die tschechische Sprache benutzt. Alle Personen, die Tätigkeiten auf der Eisenbahninfrastruktur der Správa železnic durchführen, müssen die tschechische Sprache so weit beherrschen, dass sie Weisungen und Hinweise verstehen. Ausnahmen sind nachstehend aufgeführt.

1.3.1.2 Triebfahrzeugführer verfügen über Sprachkenntnisse gemäß den Rechtsvorschriften der Europäischen Union und der Tschechischen Republik.

1.3.2 Regelungen RNI-EGB

1.3.2.1 Es kann im Bereich der Betriebsführung der RNI-EGB zwischen dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber und den Eisenbahnverkehrsunternehmen die deutsche und die tschechische Sprache angewendet werden. Der vom Eisenbahnverkehrsunternehmen 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 (z.B. Nothaltauftrag, 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 Schwarzenberg 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 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 RNI-EGB sichert das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Sprachkompetenzen des zum Einsatz kommenden Triebfahrzeugführers zu.

1.3.2.3 Der Fahrdienstleiter Schwarzenberg diktiert die zweisprachigen Befehle dem Zugpersonal.

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

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 Eisenbahninfrastrukturbetreibers entsprechen.
- 1.6.2. Das Zugpersonal grenzüberschreitender Zugfahrten muss die Fahrplanunterlagen sowie die zweisprachigen Befehlsvordrucke beider Eisenbahninfrastrukturbetreiber und die zweisprachige Übersicht La mitführen. Für den Bereich der Betriebsführung durch die RNI-EGB 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

(...)

2.2 Grenzstrecke, Grenzstreckenabschnitt, Grenzbahnhöfe

- 2.2.1 Die Grenzstrecke Johanngeorgenstadt – Potůčky ist Teil der Eisenbahnstrecke, die von Karlovy Vary in der Tschechischen Republik nach Johanngeorgenstadt in Deutschland führt.

Das Empfangsgebäude des Bf Johanngeorgenstadt befindet sich im km 0,000 (d); die Kilometrierung sinkt (negative Zahlenwerte) in Richtung Staatsgrenze [deutsche Kilometrierung (d)]. Auf der tschechischen Seite steigt die Kilometrierung von Karlovy Vary bis zur Staatsgrenze [tschechische Kilometrierung (cz)]. Das Empfangsgebäude des Bf Potůčky befindet sich im km 45,828 (cz).

- 2.2.2 Der Grenzstreckenabschnitt befindet sich zwischen der Trapeztafel km 46,113 des Bf Potůčky und dem Einfahrsignal „23A“ des Bf. Johanngeorgenstadt.

Auf dem Grenzstreckenabschnitt befindet sich keine weitere Betriebsstelle.

2.3 Staatsgrenze

Der Schnittpunkt der Staatsgrenze mit der Gleisachse der Grenzstrecke befindet sich in km 46,199 (cz) = km - 0,722 (d).

2.4 Streckendaten

2.4.1 Grenzstrecke

(...)

Im Bereich der Betriebsführung der SŽ gilt die Streckenklasse C3 (zulässige Achslast 20 t, zulässiges Fahrzeuggewicht je Längeneinheit 7,2 t/m).

2.4.2 Örtlich zulässige Geschwindigkeiten und weitere Infrastrukturdaten

2.4.2.1 Die Streckengeschwindigkeit auf der Grenzstrecke beträgt 60 km/h.

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

(...)

2.4.3 Vorübergehende Langsamfahrstellen und die Zweisprachige Übersicht La

2.4.3.1 Für alle deutsch-tschechischen Grenzstrecken wird eine zweisprachige Übersicht La „Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten“ gemeinsam herausgegeben. In der Übersicht La wird die Grenzstrecke unter der Streckennummer 9300 aufgeführt.

2.4.3.2 Die zweisprachige Übersicht La wird in der Regel wöchentlich herausgegeben. Ausgaben von längerer Gültigkeit können vereinbart werden. Die La-Ausgabe ist von Freitag, 00:00 Uhr bis zum darauffolgenden bzw. bis zu einem vereinbarten Donnerstag, 24:00 Uhr gültig. Die DB InfraGO AG kann andere Tage für Beginn und Ende der Gültigkeit der La festlegen. Der Bereich Baubetriebsplanung Südost der DB InfraGO AG informiert zu Jahresbeginn über abweichende Gültigkeitstermine.

2.4.3.3 Die deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellen die zweisprachige Übersicht La bei der DB InfraGO AG, Region Südost, Bereich Baubetriebsplanung. Die tschechischen Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellen die zweisprachige Übersicht La bei der Správa železnic, OŘ Ústí n. L.

(...)

2.4.3.9 Einträge in zweisprachiger Übersicht La ungültig

2.4.3.9.1 Werden vorübergehende Langsamfahrstellen 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 Langsamfahrsignale der Správa železnic entfernt wurden.

2.4.3.9.2 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

3.1 Allgemeine Vereinbarungen

3.2.2 Bahnübergänge

3.3.8 Die RNI-EGB – hat im Bereich der Betriebsführung durch die SŽ ein Signal Ne 2 – Vorsignaltafel – (Ril 301) im km 45,802 (cz) aufgestellt. Die Vorsignaltafel ist für Gleis 1 und Gleis 2 gültig.

An der Trapeztafel in km 46,113 befindet sich ein Achszähler (ESTW).

3.3.9 Der Bereich der Betriebsführung der RNI-EGB ist mit Einrichtungen der Punktförmigen Zugbeeinflussung PZB 90 deutscher Bauart ausgerüstet.

Alle Störungen an den PZB-Streckeneinrichtungen auf der Grenzstrecke sind dem Fahrdienstleiter Schwarzenberg zu melden.

Grenzüberschreitende Zugfahrten setzen in der Regel bei Fahrt nach Johanngeorgenstadt vor Abfahrt in Potůčky die Fahrzeugeinrichtungen der PZB 90 in Betrieb. Bei der Fahrt von Johanngeorgenstadt nach Potůčky dürfen die Fahrzeugeinrichtungen der PZB 90 frühestens nach dem Anhalten in Potůčky ausgeschaltet werden.

Ist ein führendes Fahrzeug nicht mit PZB-Fahrzeugeinrichtungen ausgerüstet, darf es ausnahmsweise die Grenzstrecke befahren. In diesem Fall beträgt im Bereich der Betriebsführung durch die RNI-EGB die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Die fehlende Fahrzeugausrüstung und die abgesenkte Höchstgeschwindigkeit sind bei der Trassenbestellung anzugeben.

Im Bereich der Betriebsführung der Správa železnic sind keine Einrichtungen der Zugbeeinflussung der Správa železnic vorhanden.

3.3.10 **Technische Unterstützung Zugmeldebetrieb (TU ZMB)**

Die Grenzstrecke ist zusätzlich mit dem System Technische Unterstützung Zugmeldebetrieb (TU ZMB) ausgerüstet. Die Bedienung der TU ZMB erfolgt ausschließlich durch den Fahrdienstleiter johanngeorgenstadt.

Hierzu sind folgende Anlagen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland im Bereich der Betriebsführung der RNI-EGB verbaut:

Lage 2000-Hz-Magneten:

- Bf Johanngeorgenstadt Signal 23P2 in km -0,026 (Richtung *Potůčky*),

- Bf Johanngeorgenstadt Signal 23P3 in km -0,156 (Richtung *Potůčky*),

- Bf Johanngeorgenstadt Signal 23N1 in km 0,205

- Bf Johanngeorgenstadt Signal 23N2 in km 0,111

- Bf Johanngeorgenstadt Signal 23N3 in km 0,111

Lage Achszähler:

- am Signal Ra10 in km -0,360 des Bf Johanngeorgenstadt (Richtung *Potůčky*).

am Signal Ra10 in km 0,600 des Bf. Johanngeorgenstadt.

Hierzu sind folgende Anlagen auf dem Gebiet der Tschechischen Republik im Bereich der Betriebsführung SŽ verbaut:

Lage 2000-Hz-Magneten:

- Bf Potůčky Gleis 1 in km 45,876

- Bf Potůčky Gleis 2 in km 45,876.

Kennzeichnung durch Orientierungszeichen „PZB 2000 Hz“.

Lage Achszähler:

- im Bf Potůčky an der Trapeztafel in km 46,113 (TU ZMB).

3.4. Telekommunikationsanlagen

Im Bereich der Betriebsführung durch die SŽ ist der Zugfunk SRD vorhanden

Im Bereich der Betriebsführung durch die RNI-EGB – ist analoger Zugfunk (VZF 95, Stufe 2) vorhanden.

Triebfahrzeuge von in Deutschland zugelassenen EVU stellen auf dem Abschnitt der Grenzstrecke mit Betriebsführung durch die SŽ den Kanal 75 Hauptbahzugfunk (Verbindung mit dem Steuerfahrdienstleiter Karlovy Vary) ein.

Triebfahrzeuge von in der Tschechischen Republik zugelassenen EVU können Notrufe an den Fdl Schwarzenberg über den Zugfunk TRS absetzen, die der Fdl aufnehmen aber nicht beantworten kann. Für die Kommunikation zwischen Tf und Fdl sind Mobiltelefone zu nutzen.

3.5 Oberleitungsanlagen

bleibt frei

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 Eisenbahnverkehrsunternehmen schließen Trassennutzungsverträge beziehungsweise bestellen die Trassen für ihre Züge bis zur beziehungsweise ab der Staatsgrenze nach der Rechtsordnung des zuständigen Staates.

Auf dieser Grundlage genehmigen die DB InfraGO AG und die Správa železnic den Zugang zu ihrer Infrastruktur und die Správa železnic sowie die DB InfraGO AG vergeben freie Kapazitäten.

5.2.2 Jeder Zug, der die Grenzstrecke befährt, muss über gültige Fahrpläne verfügen. Zwischen den von den Vertragspartner 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 internationalen Vereinbarungen.

Dies gilt auch bei Sperr- und Schneeräumfahrten und Fahrten anderer Arbeitszüge zwischen den der Staatsgrenze benachbarten Bahnhöfen Johanngeorgenstadt und Potůčky. Davon ausgenommen sind die Rangierfahrten auf einem Baugleis der RNI-EGB bzw. einem Technologischen Gleis der Správa železnic.

(...)

5.6 Außergewöhnliche Sendungen

5.6.1 Allgemeines

- 5.6.1.1 Die EVU melden die Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung auf den Grenzstrecken bei der DB InfraGO AG und bei der SŽ nach den Bestimmungen des UIC-Merkblatts IRS 50502 an.
- 5.6.1.2 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.
- 5.6.1.3 Außergewöhnliche Sendungen können als
- Zug des Gelegenheitsverkehrs,
 - Einzeltransport in Zügen des Netzfahrplans oder
 - regelmäßig verkehrende außergewöhnliche Sendung in Zügen des Netzfahrplans befördert werden.
- Kodifizierte Ladeeinheiten auf zugelassenen codierten Tragwagen des kombinierten Verkehrs, die das kleinste Lademaß einer am Laufweg beteiligten EIU überschreiten, jedoch auf KV-kodifizierten Strecken in vereinbarten KV-Zügen verkehren, werden ohne weitere Zustimmung, d.h. 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 IRS 50502.
- 5.6.1.4 Diese 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.

(...)

5.6.4 Besonderheiten bei der Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen in Zügen des Gelegenheitsverkehrs beziehungsweise als Einzeltransport mit Zügen des Netzfahrplans in Fahrtrichtung von Johanngeorgenstadt nach Potůčky

(...)

5.6.5 Besonderheiten bei der Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen in Zügen des Gelegenheitsverkehrs beziehungsweise als Einzeltransport mit

Züge des Netzfahrplans in Fahrtrichtung von Potůčky nach Johanngeorgenstadt

- 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 Potůčky bei der DB InfraGO AG, Bereich Spezialverkehr Region Südost das Einlegen der außergewöhnlichen Sendungen.
(...)

6 Betriebsführung

6.1 Zugfahrten - Regelfall

- 6.1.1 Die Grenze der Betriebsführung ist gleich der Staatsgrenze [km 46,199 (cz) = km - 0,722 (d)].
- 6.1.2 Die Betriebsführung erfolgt grundsätzlich durch die:
- Die RNI-EGB als Eisenbahninfrastrukturbetreiber von Johanngeorgenstadt bis zur Grenze der Betriebsführung,
 - Správa železnic als Eisenbahninfrastrukturbetreiber von Potůčky bis zur Grenze der Betriebsführung,

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

Infolge der geringen Abstände der Betriebsstellen zur Staatsgrenze beziehungsweise der Lage der Grenzbrücke können Abweichungen vereinbart werden. Sie werden an den entsprechenden Stellen dieser ZusVI beschrieben, zum Beispiel bei der Instandhaltung der Grenzbrücke.

(...)

6.1.4 Erreichbarkeit Fahrdienstleiter Schwarzenberg

fon	öffentlich	+49 3774 8690155
	mobil	+49 151 27403752
E-Mail	dsc.gk-rni-egb@deutschebahn.com	

Auf dem Inselbahnsteig des Bf Johanngeorgenstadt ist eine Sprechstelle eingerichtet. Das Zugpersonal kann sie für Gespräche mit dem Fdl Schwarzenberg nutzen.

Steuerfahrdienstleiter Karlovy Vary

fon	öffentlich	+420 9724 42819
	mobil	+420 724 216 866
E-Mail	ZSTKVRmankan@spravazeleznic.cz z	

Zugpersonale, die Mitarbeiter eines in Deutschland zugelassenen EVU sind, nutzen im Bf Potůčky für die betrieblichen Meldungen an den Steuerfahrdienstleiter Karlovy Vary grundsätzlich den Zugfunk. Außerdem steht ihnen ein Fernsprecher im Sprechraum des Empfangsgebäudes zur Verfügung.

Die EVU regeln, dass jede Zugfahrt, die nach dem Bf Potůčky fährt, zur Nutzung des Fernsprechers mit einem Schlüssel für den Sprechraum ausgerüstet ist. Als Reserve sind zwei Schlüssel beim Fdl Schwarzenberg hinterlegt.

6.1.7 Befehlsvordrucke

- 6.1.7.1 Auf der Grenzstrecke werden für Aufträge an grenzüberschreitende Zugfahrten die zweisprachigen Befehlsvordrucke verwendet.
- 6.1.7.2 Jede grenzüberschreitende Zugfahrt muss beim Befahren der Grenzstrecke die zweisprachigen Befehlsvordrucke der Správa železnic „Všeobecný rozkaz (Rozkaz V) / Allgemeinen Befehls (Befehl V)“, beziehungsweise „Rozkaz k opatrné jízdě (Rozkaz Op) / Vorsichtsbefehl (Befehl Op)“ und „Závazná dvojjazyčná slovní znění pro všeobecný rozkaz 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 der DB InfraGO AG angepasst, zweisprachig deutsch-tschechisch“ (Vordruck 302.3000V01), „Wortlaute zum Befehl 14 der DB InfraGO AG angepasst, zweisprachig deutsch-tschechisch“ (Vordruck 302.3000V02) und „Befehl 14.1-14.35 der DB InfraGO AG angepasst, zweisprachig deutsch-tschechisch“ (Vordruck 302.3000V03) mitführen.
- 6.1.7.3 Der Fahrdienstleiter Schwarzenberg verwendet die Vordrucke der DB InfraGO AG „Befehle 1-14, zweisprachig deutsch-tschechisch“, mit den Gründen zum Befehl 12 auf der Rückseite (Vordruck 302.3000V01), „Wortlaute zum Befehl 14, zweisprachig deutsch-tschechisch“ einseitig bedruckt (Vordruck 302.3000V02) sowie „Befehle 14.1-14.35, zweisprachig deutsch-tschechisch“ einseitig bedruckt (Vordruck 302.3000V03).
- Die zweisprachigen Vordrucke der DB InfraGO AG sind für die Anwendung auf Grenzstrecken angepasst.
- 6.1.7.4 Der Steuerfahrdienstleiter Karlovy Vary 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 den 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 Správa železnic.
- Die Verbindlichen Wortlaute können durch Computertechnik ausgefertigt und im Form eines Klebezettel in den Befehl eingeklebt werden. Anzahl der Klebezettel ist auf dem Befehl anzugeben (z.B drei Klebezettel/tři nálepky“).
- Aufträge an Züge, die die Grenzstrecke befahren, werden nicht mit dem Befehl PvD3 der Správa železnic erteilt.
- Der Befehl PvD3 der Správa železnic darf nur bei Fahrten von Potůčky nach Karlovy Vary benutzt werden.
- 6.1.7.5 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 Netz 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 Správa železnic, Generální ředitelství Správa železnic, odbor předpisů a technologie abgerufen werden.
- 6.1.8 **Aufträge mit Befehlen erteilen – allgemein**
- 6.1.8.1 Aufträge mit zweisprachigen Befehlen werden durch die Fahrdienstleiter auf der Grenzstrecke erteilt. Jeder Fahrdienstleiter übermittelt zweisprachige Befehle in der Regel nach seinen Richtlinien und den Vereinbarungen der ZusVI.
- Die Fahrdienstleiter erteilen ihre Befehle auch nach ihren Richtlinien, wenn die Ursache für die Befehlserteilung im Bereich der Betriebsführung des jeweils anderen Eisenbahninfrastrukturbetreibers liegt. Die Fahrdienstleiter vereinbaren die zu verwendenden Befehltexte und den Ort der Erteilung.
- Der Einsatz der zweisprachigen Befehlsvordrucke ist auf die Grenzstrecke beschränkt.

- 6.1.8.2 Auf zweisprachigen Befehlen werden die Namen der Betriebsstellen ausgeschrieben. Auch auf andere Abkürzungen wird in der Regel verzichtet.
- 6.1.8.3 Die Triebfahrzeugführer nehmen die Befehle nach den Regeln des betriebsführenden Eisenbahninfrastrukturbetreibers entgegen.
- 6.1.9 **Aufträge mit Befehlen erteilen – nur bei Betriebsführung der RNI-EGB**
- 6.1.9.1 Im Bereich der Betriebsführung der RNI-EGB diktiert der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer die zweisprachigen Befehle. Die zweisprachigen Befehle können gegebenenfalls dem Triebfahrzeugführer ausgehändigt werden.
- Der Fahrdienstleiter darf dem Triebfahrzeugführer einen Befehl diktieren, wenn der Zug hält und der Triebfahrzeugführer ihm den Standort des Zuges gemeldet hat. Der Fahrdienstleiter muss den gemeldeten Standort des Zuges in die Kopfzeile des ersten verwendeten Vordrucks eintragen.
- 6.1.9.2 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 fortlaufend nummeriert werden (zum Beispiel Vordruck 1 von 3 Vordrucken, Vordruck 2 von 3 Vordrucken, Vordruck 3 von 3 Vordrucken) und in dieser Reihenfolge dem Zugpersonal übergeben, diktiert oder gegebenenfalls übergeben werden. Bei Übergabe unterschreibt das Zugpersonal nur auf dem letzten Vordruck.
- 6.1.9.3 Die Gründe für einen Befehl 12 sind auf der Rückseite des Vordrucks Befehle 1-14 angegeben. Die Gründe 80 – 84 werden nur für die Grenzstrecke genutzt.
- 6.1.9.4 Für einen Befehl 14 verwendet der Fahrdienstleiter in der Regel die zweisprachigen Wortlaute auf dem Vordruck „Wortlaute zum Befehl 14/Slovní znění pro Rozkaz 14“.
- 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 Befehl 14 im Feld Vordruck/tiskopis ... W und im Kopf der „Wortlaute 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 zweisprachige Eintrag „siehe Wortlaute zum Befehl 14 (eigenes Blatt) / viz Slovní znění pro Rozkaz 14 (samostatný list)“ zu streichen und der andere Wortlaut zweisprachig in die freien Zeilen des Befehls 14 einzutragen.
- 6.1.9.7 Für den zweisprachigen Befehl 14.35 ist die eigene Unterschriftenzeile zu nutzen.
- 6.1.9.8 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.
- 6.1.9.9 Muss der Fahrdienstleiter Schwarzenberg einer grenzüberschreitenden Zugfahrt Fahrplandaten übermitteln, verwendet er Befehl 14 Wortlaute zum Befehl 14, Wortlaut W1.
- 6.1.10 **Fahrplan-Mitteilung der DB InfraGO AG**
- Der Vordruck Fahrplan-Mitteilung der DB InfraGO AG wird auf der Grenzstrecke nicht angewendet.
- 6.1.11 **Aufträge mit Befehlen erteilen – nur bei Betriebsführung der Správa železnic**
- Bei der Befehlsaushändigung trägt der Fahrdienstleiter 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.

Im Bereich der Betriebsführung der Správa železnic, dürfen die zweisprachigen Befehle der Správa železnic, den Tf von grenzüberschreitenden Zügen diktiert oder ausgehändigt werden, wenn Befehle diktiert werden, gelten folgende Regelungen:

- 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 42 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.

6.1.12 **Zugfahrten auf der Grenzstrecke**

6.1.12.1 **Mobiltelefon**

- a) Spätestens vor der Abfahrt in Potůčky teilt das Zugpersonal dem Steuerfahrdienstleiter Karlovy Vary die Rufnummer des Mobiltelefons auf dem führenden Triebfahrzeug mit.
- b) Spätestens vor der Abfahrt in Johanngeorgenstadt teilt das Zugpersonal dem Fahrdienstleiter Schwarzenberg die Rufnummer des Mobiltelefons auf dem führenden Triebfahrzeug mit.

6.1.12.2 **Nachschieben**

Auf der Grenzstrecke ist Nachschieben zugelassen. Schiebetriebfahrzeuge sind stets mit dem Zug zu kuppeln.

6.1.12.3 **Geschobene Züge**

Auf der Grenzstrecke dürfen keine geschobenen Züge verkehren.

6.1.12.4 **Zugfahrten im Bf Potůčky**

6.1.12.4.1 **Fahrt von Johanngeorgenstadt nach Potůčky**

- a) Bei der Fahrt von Johanngeorgenstadt nach Potůčky muss ein Triebfahrzeugführer bei der Einfahrt in den Bf Potůčky stets Einfahrt in ein besetztes Gleis erwarten. Ab der Trapeztafel muß er die Bedingungen für die Fahrt nach Sichtverhältnissen erfüllen.
- b) Nach dem Anhalten des Zuges tritt der Triebfahrzeugführer mit dem Steuerfahrdienstleiter Karlovy Vary in Verbindung: („Hier ist Zug 17105 im Bf. Potůčky im Gleis Nr. 1 (eins)“ /zde je vlak 17105 v Potůčkách na první koleji).“ Der Steuerfahrdienstleiter Karlovy Vary meldet sich mit der folgenden Meldung: („Zug 17105, hier ist Steuerfahrdienstleiter Karlovy Vary: Vlak 17105, zde je dirigující dispečer Karlovy Vary“).
- c) Nach dem Anhalten meldet er dem Steuerfahrdienstleiter Karlovy Vary die Ankunft des Zuges im Bf Potůčky wie folgt: „Zug 17105 in Potůčky um 9:25 Uhr, Clauß“ („Vlak 17105 v Potůčkách v 9.25. Clauß“).
- d) Der Steuerfahrdienstleiter Karlovy Vary bestätigt den Empfang der Meldung: „Zug 17105 in Potůčky um 9:25 Uhr. Verstanden, Jedlička“ („Vlak 17105 v Potůčkách v 9.25. Rozuměl Jedlička“).
- e) Der Tf meldet die Ankunft sofort, nachdem er sich überzeugt hat, dass der Zug nach dem Anhalten grenzzeichenfrei steht.
- f) Der Steuerfahrdienstleiter Karlovy Vary muss im Bf Potůčky in der Regel die Züge nach Gleis Nr. 1 einlassen. Der Triebfahrzeugführer wird in diesem Fall über das Einfahrgleis nicht verständigt.
- g) Ist in außergewöhnlichen Fällen die Einfahrt des Zuges nach Gleis 2 erforderlich, müssen die dafür notwendigen Weichen von einem Mitarbeiter mit der erforderlichen Fachkenntnis umgestellt und gesichert werden, ehe der Steuerfahrdienstleiter Karlovy Vary den Zug von

Johanngeorgenstadt annimmt. Über eine Änderung des Einfahrgleises muss der Triebfahrzeugführer im Bf Johanngeorgenstadt mit zweisprachigem Befehl 14, Wortlaut W20 verständigt werden.

- h) Wird in außergewöhnlichen Fällen eine Zugkreuzung nach Potůčky verlegt, fordert der Steuerfahrdienstleiter Karlovy Vary beim Fdl Schwarzenberg die Verständigung des Triebfahrzeugführers des Zuges mit zweisprachigem Befehl 14, Wortlaut W21.

6.1.12.4.2 Fahrt von Potůčky nach Johanngeorgenstadt

- a) Der Triebfahrzeugführer muss im Zeitraum zwischen 1 und 10 Minuten vor der Abfahrt des Zuges im Bf Potůčky beim Steuerfahrdienstleiter Karlovy Vary die Zustimmung zur Abfahrt einholen.
- b) Der Triebfahrzeugführer holt die Zustimmung zur Abfahrt ein: *„Darf Zug 17106 um 9:55 Uhr von Potůčky nach Johanngeorgenstadt abfahren? Clauß“* (*„Může odjet vlak 17106 v 9.55 z Potůčků do Johanngeorgenstadtu? Clauß“*).
- c) Der Steuerfahrdienstleiter Karlovy Vary erteilt die Zustimmung: *„Ja, Zug 17106 darf um 9:55 Uhr von Potůčky nach Johanngeorgenstadt abfahren. Jedlička“* (*„Ano, vlak 17106 může odjet v 5.32 z Potůčků do Johanngeorgenstadtu. Jedlička.“*).
- d) Darf der Zug nicht abfahren, verbietet der Steuerfahrdienstleiter Karlovy Vary die Abfahrt: *„Nein, warten, Jedlička“* (*„Nikoliv čekejte. Jedlička“*). Dann nennt er den Grund des Verbotes.
- e) Kann der Zug vom Bf Potůčky nicht zur der vom Steuerfahrdienstleiter Karlovy Vary festgelegten Zeit abfahren, muss der Tf dies dem Steuerfahrdienstleiter Karlovy Vary unverzüglich melden.
- f) Ist in außergewöhnlichen Fällen die Ausfahrt des Zuges aus Gleis 2 erforderlich, müssen die dafür notwendigen Weichen von einem Mitarbeiter mit der erforderlichen Fachkenntnis umgestellt und gesichert werden, ehe der Steuerfahrdienstleiter Karlovy Vary dem Triebfahrzeugführer die Zustimmung zur Abfahrt nach Johanngeorgenstadt gibt. Über eine Änderung des Ausfahrgleises wird der Triebfahrzeugführer nicht benachrichtigt.

- 6.1.12.4.3 Der Triebfahrzeugführer schreibt keine Einträge in das Fernsprechbuch D3 des Bf Potůčky.

6.1.12.5 Zugfahrten im Bf Johanngeorgenstadt

- 6.1.12.5.1 Ist im Bf Johanngeorgenstadt ein Zug für die Fahrt nach Potůčky vorbereitet, meldet das Zugpersonal an den Fdl Schwarzenberg, dass der Zug vorbereitet ist.

6.1.13 Zugschluss

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

6.2 Zugfahrten - Abweichungen, Störungen

6.2.4 Fahren nach Sichtverhältnissen

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

6.2.5 Streckenkenntnis

Die Triebfahrzeugführer grenzüberschreitender Zugfahrten müssen uneingeschränkt streckenkundig sein.

6.2.6 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 über die Staatsgrenze kann zwischen dem deutschen und dem tschechischen Vertragspartner vereinbart werden.

6.2.7 **Kleinwagenfahrt**

Züge, die aus Kleinwagen gebildet sind, dürfen nur im gesperrten Gleis als Sperrfahrt verkehren. Sie verkehren nur bis zur Grenze der Betriebsführung. Abweichungen können im Rahmen von Bauarbeiten vereinbart werden und sind in der Beta / VR (ROV) zu nennen.

6.2.8 **Sperrfahrten**

6.2.8.1 **Begriff**

Sperrfahrten sind Züge, die in ein Gleis der freien Strecke eingelassen werden, das gesperrt ist.

6.2.8.2 **Zugnummer der Sperrfahrt**

Zwischen Johanngeorgenstadt und Potůčky erhalten Sperrfahrten eine zwischen der DB InfraGO AG und der Správa železnic abgestimmte Zugnummer.

6.2.8.8 **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.

6.2.8.9 **Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt**

Bei Halt einer Sperrfahrt auf freier Strecke muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter, der die Sperrfahrt abgelassen hat, so bald 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.

6.2.8.10 **Sperrfahrt beenden**

Wenn eine Sperrfahrt auf einem Bahnhof endet, muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter die Ankunft aller Fahrzeuge melden.

6.2.9 **Rangieren zwischen den Betriebstellen**

Rangierfahrten zwischen den Betriebstellen gemäß der Vorschrift SŽ D3 sind auf der Grenzstrecke nicht gestattet.

6.2.11 **Nothaltauftrag geben**

6.2.11.1 Bei Gefahr ist sofort Nothaltauftrag zu geben.

6.2.11.4 Im Bereich der Betriebsführung der RNI-EGB muss der Triebfahrzeugführer in der Lage sein, Nothaltaufträge in deutscher Sprache aufzunehmen und umzusetzen oder sie zu erteilen. Die Form eines Nothaltauftrags richtet sich nach Ril 408.2581 der DB InfraGO AG.

6.2.11.5 Der Triebfahrzeugführer muss einen Nothaltauftrag sofort ausführen, auch wenn er ihn unvollständig aufgenommen hat. Er darf nur mit Zustimmung des Fahrdienstleiters weiterfahren.

6.2.12 **Zwangsbremung im Bereich der TU ZMB**

6.2.12.1 Erhält ein Zug eine PZB-Zwangsbremung am Standort eines Hauptsignals mit TU ZMB oder an einem „Orientierungszeichen 2000Hz TU ZMB“, so muss der Triebfahrzeugführer unverzüglich den zuständigen Fahrdienstleiter verständigen.

6.3 Rangieren

6.3.1 Das Verfahren der Správa železnic „Rangieren zwischen den Betriebsstellen“ nach Vorschrift SŽ D3 wird zwischen den Bahnhöfen Potůčky und Johanngeorgenstadt nicht angewendet.

6.3.2 Rangieren im Bf Potůčky

Im Bf Potůčky dürfen nur Zugpersonale mit Kenntnis der Vorschrift SŽ D3 unbegleitet rangieren.

6.4 Gleis der freien Strecke sperren

6.4.2 Geplante Sperrung des Streckengleises

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 6.2.8.2).

b) Nur ein Vertragspartner führt Bauarbeiten nach seiner Technologie durch

1. Teile eines gesperrten Streckengleises werden durch die RNI-EGB zum Baugleis oder durch die Správa železnic zum Technologischen Gleis erklärt. Für ein Baugleis ist die Einfahrt aus beziehungsweise die Ausfahrt nach dem Bahnhof Potůčky untersagt. Für ein Technologische Gleis ist die Einfahrt aus beziehungsweise die Ausfahrt nach dem Bahnhof Johanngeorgenstadt. untersagt.

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

1. Wird im Rahmen der Baubetriebsplanung bekannt, dass auf einem Streckengleis die Verfahren Baugleis und Technologisches Gleis zeitlich zusammenfallen, stimmen beide Vertragspartner das weitere Vorgehen ab. Sie stimmen sich ebenfalls ab, wenn Technik beziehungsweise Baustoffe über die Eisenbahninfrastruktur des anderen Vertragspartners befördert werden soll. Die Einzelheiten werden in der Betra / VR (ROV) geregelt.

(...)

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 nach der Allgemeinverfügung zum „Melden von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb“ der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung,
- auf tschechischem Staatsgebiet nach dem Eisenbahngesetz Nummer 266/1994 Sb. einschließlich der Durchführungsverordnungen in der jeweils gültigen Fassung

7.2 Meldegrenze

Die Meldegrenze für Unregelmäßigkeiten zwischen der RNI-EGB und der SŽ befindet sich in km 46,199 (cz) = km - 0,722 (d) = Staatsgrenze.

9 Schlussbestimmungen, Übergangsbestimmungen

- 9.1 Die Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag für die Grenzstrecke Johanngeorgenstadt – Potůčky tritt am 01.09.2024 in Kraft.
Gleichzeitig tritt die „Die Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag für die Grenzstrecke Johanngeorgenstadt – Potůčky vom 11.06.2017 außer Kraft.
- 9.2 Die ZusVI kann nur mit Zustimmung beider Vertragspartner geändert oder ergänzt werden. Änderungen bedürfen der Schriftform.
(...)
- 9.7 Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen veröffentlichen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen einen „Auszug aus der Zusatzvereinbarung für die Grenzstrecke Johanngeorgenstadt – Potůčky“. Im Auszug sind die aktuellen Bestimmungen aus der ZusVI Johanngeorgenstadt – Potůčky zusammengestellt, die für den Zugang zur Grenzstrecke vereinbart wurden.
- 9.8 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 Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

v Chemnitz dne/Chemnitz,
za/für die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH – Erzgebirgsbahn –

i.V. Ralf Reineke
Leiter Infrastruktur //vedoucí infrastruktury

i.V. Jens Clauß
Leiter Betrieb / Eisenbahnbetriebsleiter // vedoucí provozu/vedoucí železničního
provozu