

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
ZusVI Zittau - Hrádek nad Nisou, Auszug für EVU	302.3213Z01 Seite 1

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Zusatzvereinbarung und den Auszug für EVU haben:

DB Netz AG
Region Südost
Netz Dresden
Schweizer Str. 33
01069 Dresden

und

Správa železniční, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1, Nové Město
Česká republika

2 Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag, Auszug für EVU

siehe folgende Seiten

Auszug aus der Zusatzvereinbarung
zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag zwischen der DB Netz AG
sowie der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH und der SŽ

für die Grenzstrecke

Zittau - Hrádek nad Nisou

Bestimmungen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen
gültig ab 21.05.2023

Die Vertragspartner für diese ZusVI sind

DB Netz AG
Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost
Brandenburger Straße 1
04103 Leipzig
DEUTSCHLAND

sowie

DB Netz AG
Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Region Südost
Brandenburger Straße 1
04103 Leipzig
DEUTSCHLAND

(beide gemeinsam nachfolgend „DB Netz AG“)

und

Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1 Nové Město
ČESKÁ REPUBLIKA

(nachfolgend „Správa železnic“)

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

Verantwortliche Organisationseinheiten

Bei der DB Netz AG ist das Ressort

Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Region Südost
Brandenburger Straße 1
04103 Leipzig
DEUTSCHLAND

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

Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Dresden
Schweizer Straße 3b
01069 Dresden
DEUTSCHLAND

ist für die Eisenbahninfrastruktur verantwortlich.

Bei der Správa železnic ist die:

Správa železnic, státní organizace
Oblastní ředitelství Hradec Králové
U Fotochemy 259
501 01 Hradec Králové
ČESKÁ REPUBLIKA

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

Geschäftsführung

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

Für die DB Netz AG übernimmt dies eine örtlich zuständige Geschäftsführung. Sie wird von

Herr Lutz Böhler, lutz.boehler@deutschebahn.com, fon: +49 1523 2190896

Frau Antje Rohland antje.rohland@deutschebahn.com, fon: +49 160 9083 4851

DB Netz AG
Betrieb Netz Dresden
Schweizer Straße 3b
01069 Dresden
DEUTSCHLAND

übernommen, die die deutschsprachigen Ausgaben der ZusVI vorbereiten.

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

Herr Jiří Štěpánek stepanek@spravazeleznic.cz fon: +42 724 849 463

fon: +42 972 325 314

Správa železnic, státní organizace
Odbor řízení provozu
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1 Nové město
ČESKÁ REPUBLIKA

übernommen, der die tschechischsprachigen Ausgaben vorbereitet.

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

Die vollständige ZusVI ist nur für den internen Gebrauch bei den EIU DB Netz AG und Správa železnic bestimmt. In ihr sind Texte, die sich auch an die EVU richten, mit grauer Farbe unterlegt.

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. Der DB Netz AG steht an der deutschsprachigen Ausgabe dieses Regelwerk das ausschließliche und unbeschränkte Nutzungsrecht zu. Jegliche Formen der Vervielfältigung zum Zwecke der Weitergabe an Dritte bedürfen der Zustimmung der DB Netz AG.

Das Urheberrecht an der tschechischsprachigen Ausgabe dieser Richtlinie hat die Správa železnic.

Zielgruppe

(...)

Für die EVU ist auf deutschem Staatsgebiet ein Auszug aus der ZusVI Zittau – Hrádek n. N. Bestandteil der aktuellen Nutzungsbedingungen Netz der DB Netz AG. Er ist im „Betrieblich-technischen Regelwerk – Zusammenstellung“ als Ril 302.3213Z01 aufgeführt.

Bei der Správa železnic ist die ZusVI Zittau – Hrádek n. N. verbindlich für:

(...)

3. 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 „ZH“ für Zittau – Hrádek n N. beigefügt (z.B. Aktualisierung 1ZH).

Den Aktualisierungen zur Gemeinsamen Anlage zu allen ZusVI DB Netz AG – SŽ werden der Buchstabe A vor die laufende Nummer gestellt (z.B. A33). Die Gemeinsame Anlage verfügt außerdem über ein eigenes Verzeichnis der Aktualisierungen.

číslo změny Nummer der Aktualisierung	změněno čím Bekannt gegeben durch	platí od Gültig ab		
Neuherausgabe		21.05.2023		

Inhaltsverzeichnis

Die Vertragspartner für diese ZusVI sind.....	2
Verantwortliche Organisationseinheiten	3
Geschäftsführung	4
Zielgruppe	5
Nachweis der Aktualisierungen	6
Abkürzungsverzeichnis.....	9
Begriffsbestimmungen	11
1. Allgemeine Bestimmungen.....	13
1.1 Rechtlicher Rahmen	13
1.2 Wirksamkeit und Geltungsbereich des Regelwerks	13
1.3 Anzuwendende Sprache	14
1.3.1 Regelungen der Správa železnic	14
1.3.2 Regelungen der DB Netz AG.....	14
1.6 Fahrzeuge / Ausrüstung der Züge.....	14
2.2 Grenzstrecke, Grenzstreckenabschnitt, Grenzbahnhöfe.....	15
2.3 Staatsgrenze.....	15
2.4 Streckendaten	15
2.4.1 Grenzstrecke	15
2.4.2 Örtlich zulässige Geschwindigkeiten und weitere Infrastrukturdaten	16
2.4.3 Vorübergehende Langsamfahrstellen, Besonderheiten und die Zweisprachige Übersicht La	16
3 Beschreibung und Instandhaltung der Eisenbahninfrastrukturanlagen	17
3.2 Oberbau, Bahnkörper und dazugehörige Bauwerke.....	17
3.2.2 Bahnübergänge	17
3.3 Leit- und Sicherungstechnik.....	17
3.4 Telekommunikationsanlagen	18
3.5 Oberleitungsanlagen	18
5 Fahrplan.....	18
5.1 Grundlagen.....	18
5.2 Allgemeines	18
5.6 Außergewöhnliche Sendungen.....	19
5.6.1 Allgemeines	19
5.6.3 Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen	19
5.6.4 Besonderheiten bei der Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen in Zügen des Gelegenheitsverkehrs beziehungsweise als Einzeltransport mit Zügen des Netzfahrplans/Gelegenheitsverkehrs in Fahrtrichtung von Zittau nach Hrádek nad Nisou	20
5.6.5 Besonderheiten bei der Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen in Zügen des Gelegenheitsverkehrs beziehungsweise als Einzeltransport mit Zügen des Netzfahrplans/Gelegenheitsverkehrs in Fahrtrichtung von Hrádek nad Nisou nach Zittau	20
6 Betriebsführung.....	20
6.1 Zugfahrten – Regelfall.....	20
6.1.7 Befehlsvordrucke.....	20
6.1.12 Transition der Zugbeeinflussung	23
6.1.13 Transition des Zugfunks	23
6.2 Zugfahrten – Abweichungen, Störungen.....	23
6.3 Rangieren	25
6.4 Gleis der freien Strecke sperren	25

7	Maßnahmen bei gefährlichen Ereignissen	26
9	Schlussbestimmungen, Übergangsbestimmungen	27
Anlagen		
Anlage 1	Skizzen der Bahnhöfe	29
Anlage 2	Vordruck: Beförderungsanordnung/Fahrplananordnung/Transportanordnung für außergewöhnlichen Sendungen von Hrádek n. N. nach Zittau.....	31
Anlage 3	Buchstabiertafel der DB Netz AG	32

Abkürzungsverzeichnis

Diese Abkürzungen werden nur im deutschen Text verwandt

A	
AG	Aktiengesellschaft
aS	außergewöhnliche Sendung
AŽD	Automatizace železniční dopravy Praha (= Automatisierung des Schienenverkehrs Prag)
B	
Betra	Betriebs- und Bauanweisung
BÜ	Bahnübergang
BÜSA	Bahnübergangssicherungsanlage
BZA	Bza ist eine Abkürzung, mit der bei der DB Netz AG die Bearbeitungsnummer für außergewöhnliche Transporte versehen wird. Sie leitet sich ab von den Worten Betrieb, Zuförderung und außergewöhnlich.
C	
ČD	České Dráhy, akciová společnost (= Tschechische Bahnen, Aktiengesellschaft)
D	
DB	Deutsche Bahn
E	
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen (auch andere Bezeichnung für Vertragspartner)
EN	Europäische Norm
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ESTW-A	Elektronisches Stellwerk Außen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
F	
fax	(Rufnummer des) Telefaxanschlusses
ff	Abkürzung für „Auf den nächsten Seiten“
fon	(Rufnummer des) Telefonanschlusses
H	
Hz	Hertz
K	
km	Kilometer
KV	Kombinierter Verkehr
L	
La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten
LST	Leit- und Sicherungstechnik
LÜ	Lademaßüberschreitung
M	
Mz	mimořádná zásilka (= außergewöhnliche Sendung)

N

n. N. nad Nisou (= über der Neiße)

O

OŘ Oblastní ředitelství (= Bereichsleitung)

OZOV odpovědný zástupce objednavatele výluky = Verantwortlicher Vertreter für die Durchführung einer Gleissperrung (Mitarbeiter oder Beauftragter der Sprava železnic in ähnlicher Funktion wie ein Technischer Berechtigter der DB Netz AG)

P

PKP Polskie Koleje Państwowe, Spółka Akcyjna (= Polnische Staatsbahnen)

PKP PLK S.A. Polskie Koleje Państwowe, Polskie Linie Kolejowe, Spółka Akcyjna (= Polnische Bahnlinien)

PZB Punktförmige Zugbeeinflussung

R

Ril Richtlinie

ROV rozkaz o výluce [= Befehl über eine Gleissperrung (Sperrbefehl)]

S

S.A. Spółka Akcyjna (= Aktiengesellschaft)

Sachs Sachsen

Správa železnic, Správa železnic, státní organizace (= Verwaltung der Eisenbahn, staatliche Organisation) (auch andere Bezeichnung für Vertragspartner)

Stw Stellwerk

SŽ Správa železnic, státní organizace (= Verwaltung des Eisenbahnfahrwegs, staatliche Organisation)

SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis (= Betriebs- und Signalvorschrift der SŽ)

T

TaT Technischer Bearbeiter für außergewöhnliche Transporte

Tk Telekommunikation

TRS Traťové radiové spojení [= Streckenfunkverbindung (Zugfunk der Správa železnic)]

TTP Tabulky trat'ových poměrů (= Tabellen der Streckenverhältnisse)

U

URMIZA Ústřední registr mimořádných zásilek (= Zentralregister der außergewöhnlichen Sendungen)

V

V Volt

VR výlukový rozkaz (= Sperrbefehl)

VzG Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten

Z

ZDD Základní dopravní dokumentace (= Grundlegende Betriebsdokumentation)

ZusVI Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag für die Grenzstrecke

Begriffsbestimmungen

Die Grenzstrecke umfasst den Grenzstreckenabschnitt und die Grenzbahnhöfe.

Die Grenzbahnhöfe sind die von den EIU festgelegten Betriebsstellen Zittau und Hrádek n. N. Die Grenzbahnhöfe werden von den Einfahrsignalen begrenzt.

Der Grenzstreckenabschnitt ist der Streckenabschnitt zwischen den Grenzbahnhöfen.

Erleichterte Durchgangsverkehre

- a) In der Tschechischen Republik zugelassene Eisenbahnverkehrsunternehmen können unter Beachtung weiterer Bedingungen zwischen Hrádek n. N. und Zittau über den Streckenabschnitt der PKP PLK S.A. von km 21,769 bis km 24,528 im Erleichterten Durchgangsverkehr verkehren. Die weiteren Bedingungen für den polnischen Streckenabschnitt legt die PKP PLK S.A. fest.

Grundlage dafür ist die Vereinbarung „Prováděcího ustanovení pro výkon ulehčené průvozní dopravy ČD na polském průběžném úseku mezi stanicemi Hrádek nad Nisou (ČD) a Zittau (DB)“ [Durchführungsbestimmungen für die Ausführung des Erleichterten Durchgangsverkehrs der ČD auf dem polnischen Durchgangsabschnitt zwischen den Bahnhöfen Hrádek nad Nisou (ČD) und Zittau (DB)], geschlossen zwischen den České dráhy, s.o. und den Polskije Koleje Państwowe (PKP) am 18.06.2001, in Kraft seit 15.07.2001. Der Rechtsnachfolger der České dráhy, s.o. ist die Správa železnic. Der Rechtsnachfolger der PKP ist die PKP PLK S.A.

- b) Auf den Streckenabschnitten der DB Netz AG zwischen Hrádek n. N. und Varnsdorf von km 24,528 bis km 9,688 über Zittau, Mittelherwigsdorf und Großschönau (Sachs) wird in der Tschechischen Republik zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen Erleichterter Durchgangsverkehr eingeräumt. Es gelten die Netzzugangsbedingungen der DB Netz AG.

Grundlage dafür ist der „Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik über den Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze und über den Erleichterten Durchgangsverkehr/Smlouva mezi Spolkovou republikou o železniční dopravě přes společné státní hranice a o ulehčené průvozní železniční dopravě“ vom 19.07.1997, gültig seit 01.05.2001.

Treten an Zügen des Erleichterten Durchgangsverkehrs Unregelmäßigkeiten auf, verständigen die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die Organe beider Staaten.

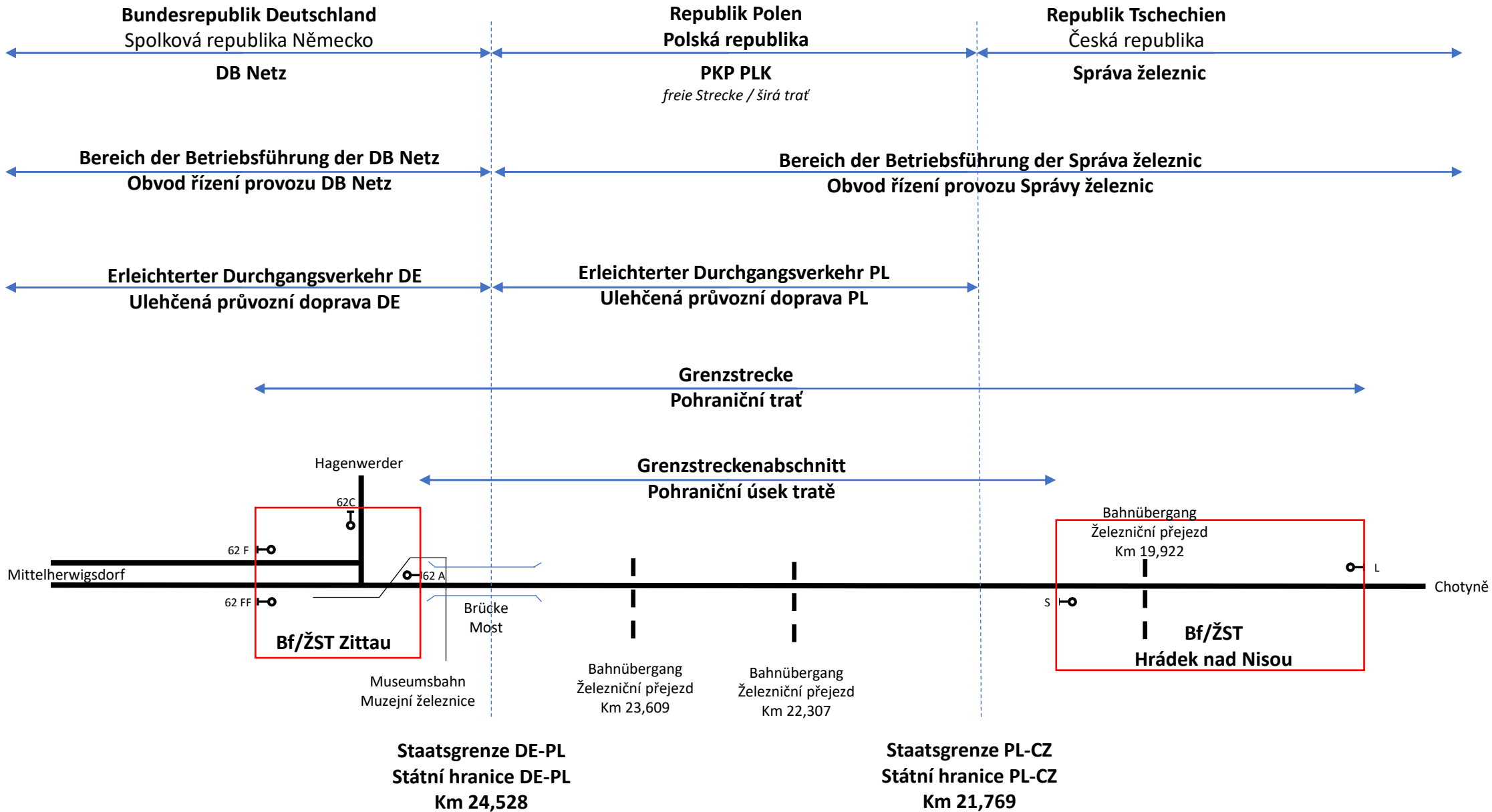
Grenzüberschreitende Zugfahrten sind Fahrten, bei denen die Züge die Staatsgrenze überfahren. Sperrfahrten können ebenfalls grenzüberschreitende Zugfahrten sein.

Rangierfahrten auf einem Baugleis der DB Netz AG beziehungsweise auf 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 Rechtlicher Rahmen

1.1.1 Die DB Netz AG 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 Zittau – Hrádek n. N. 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 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 Zittau – Hrádek n. N. gültig.

1.2.5 Auf der Eisenbahninfrastruktur der Správa železnic zwischen Hrádek n. N. und der Staatsgrenze Tschechische Republik / Republik Polen) gilt das Regelwerk der Správa železnic, wenn nicht in dieser ZusVI anders festgelegt wurde.

Auf der Eisenbahninfrastruktur der PKP PLK S.A. zwischen der Staatsgrenze Tschechische Republik / Republik Polen und der Staatsgrenze Deutschland / Republik Polen gelten die „*Prováděcí ustanovení pro výkon ulehčené průvozní dopravy ČD na polském průběžném úseku mezi stanicemi Hrádek nad Nisou (ČD) a Zittau (DB) ze dne 18. 6. 2001*“¹. Die Durchführungsbestimmungen veröffentlicht die Správa železnic in ihrem Internetauftritt.

Auf der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG zwischen Zittau und der Staatsgrenze Deutschland / Republik Polen gilt das Regelwerk der DB Netz AG, wenn nicht in dieser ZusVI anderes festgelegt wurde.

(...)

1 Durchführungsbestimmungen für die Ausführung des Erleichterten Durchgangsverkehrs der ČD auf dem polnischen Durchgangsabschnitt zwischen den Bahnhöfen Hrádek nad Nisou (ČD) und Zittau (DB) vom 18.06.2001

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

1.3.2 Regelungen der DB Netz AG

- 1.3.2.1 Die deutsche Sprache ist im Bereich der Betriebsführung der DB Netz 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 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 Zittau 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 Netz AG (Anlage 3) zu verwenden.

Werden Aufgaben der Kommunikation mit dem Fahrdienstleiter innerhalb des EVU 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 Netz AG sichert das EVU die Sprachkompetenzen des zum Einsatz kommenden Triebfahrzeugführers zu.

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

Im Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG 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 EIU entsprechen.
- 1.6.2 Das Zugpersonal grenzüberschreitender Zugfahrten muss die Fahrplanunterlagen beider EIU, die Vordrucke der zweisprachigen Befehle beider EIU und die zweisprachige Übersicht La mitführen. Für den Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG sind außerdem die Angaben für das Streckenbuch mitzuführen.

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

(...)

2.2 Grenzstrecke, Grenzstreckenabschnitt, Grenzbahnhöfe

2.2.1 Die Grenzstrecke Zittau – Hrádek n. N. ist Teil der Strecke, die Liberec in der Tschechischen Republik mit Zittau in Deutschland verbindet. Die Kilometrierung der Strecke beginnt in Liberec und steigt bis Zittau. Die Grenzstrecke beginnt in Hrádek n. N. in km 19,425 (Einfahrsignal L des Bahnhofs aus Richtung Chotyně) und endet in Zittau in km 27,807 (Einfahrsignale 62F beziehungsweise 62FF des Bahnhofs aus Richtung Mittelherwigsdorf beziehungsweise in km 0,670 (d) (Einfahrsignal 62 C aus Richtung Hirschfelde – Krzewina Zgorzelecka).

Zwischen km 21,769 und km 24,528 führt die Grenzstrecke durch die Republik Polen auf Infrastruktur der PKP PLK S.A.

2.2.2 Der Grenzstreckenabschnitt befindet sich zwischen dem Einfahrsignal S des Bahnhofs Hrádek n. N. und dem Einfahrsignal 62A km 26,046 des Bahnhofs Zittau.

2.2.3 Die Bahnhöfe Zittau und Hrádek n. N. sind die Grenzbahnhöfe.

2.3 Staatsgrenze

Auf der Grenzstrecke Zittau – Hrádek n. N. befinden sich der Schnittpunkt der Bahnachse mit der tschechisch-polnischen Staatsgrenze in km 21,769 und der Schnittpunkt der Bahnachse mit der polnisch-deutschen Staatsgrenze in km 24,528.

2.4 Streckendaten

2.4.1 Grenzstrecke

2.4.1.1 Die Grenzstrecke Zittau – Hrádek n. N. ist im Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG eine Hauptbahn, im Bereich der Betriebsführung der Správa Želznic ist sie eine gesamtstaatliche Bahn.

Der Streckenabschnitt der PKP PLK S.A. ist eine Nebenbahn.

Die Grenzstrecke ist eingleisig und nicht elektrifiziert.

2.4.1.2 Die verbindlichen aktuellen technischen Angaben sind bei der Správa želznic in den TTP unter der Nummer 547 D zusammengestellt.

2.4.1.3 Die verbindlichen aktuellen Angaben zur Grenzstrecke sind bei der DB Netz AG im VzG in den Tabellen 6214 und 7806 für den Abschnitt Staatsgrenze – Zittau zusammengestellt.

2.4.1.4 Auf der Grenzstrecke beträgt der Bremswegabstand 700 m.

2.4.1.5 Für grenzüberschreitende Zugfahrten gilt auf der Grenzstrecke Zittau – Hrádek n. N. die Streckenklasse C3 (zulässige Achslast 20 t, zulässiges Fahrzeuggewicht je Längeneinheit 7,2 t/m).

Auf dem Streckenabschnitt der Správa železnic gilt auf diesem Abschnitt der Grenzstrecke die Streckenklasse C3 (zulässige Achslast 20 t, zulässiges Fahrzeuggewicht je Längeneinheit 7,2 t/m).

Auf dem Streckenabschnitt der PKP PLK S.A. gilt auf diesem Abschnitt der Grenzstrecke die Streckenklasse C3 (zulässige Achslast 20 t, zulässiges Fahrzeuggewicht je Längeneinheit 7,2 t/m).

Auf dem Streckenabschnitt der DB Netz AG gilt auf diesem Abschnitt der Grenzstrecke 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 beträgt auf den Streckenabschnitten:

- Hrádek n. N. – tschechisch-polnische Staatsgrenze 70 km/h,
- tschechisch-polnische Staatsgrenze – polnisch-deutsche Staatsgrenze 40 km/h,
- polnisch-deutsche Staatsgrenze – Zittau 100 km/h,

2.4.2.2 Die zulässigen Geschwindigkeiten und weitere Infrastrukturdaten werden sowohl im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten der DB Netz AG als auch in den Tabulky trat'ových poměrů (Tabellen der Streckenverhältnisse) der Správa železnic zusammengestellt.

(...)

2.4.3 Vorübergehende Langsamfahrstellen, Besonderheiten 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 9820 aufgeführt.

2.4.3.2 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 Netz AG kann andere Tage für Beginn und Ende der Gültigkeit der Übersicht La festlegen. Der Bereich Baubetriebsplanung Region Südost der DB Netz AG informiert zu Jahresbeginn über abweichende Gültigkeitstermine.

2.4.3.3 Die deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellen die zweisprachige Übersicht La beim Bereich Baubetriebsplanung Region Südost der DB Netz AG. 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 SŽ-Signale Z bzw. K nicht aufgestellt sind.

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

(...)

3.2 Oberbau, Bahnkörper und dazugehörige Bauwerke

(...)

3.2.2 Bahnübergänge

Im Bereich der Betriebsführung der Správa železnic befinden sich die Bahnübergänge

- in Hrádek n. N.

Bezeichnung	Lage	Typ	Bemerkungen
P2816	km 19,922	PZM2S	manuell bedient vom Stw 1 des Bahnhofs Hrádek n. N.; Kontrolle durch Stw 1 des Bahnhofs Hrádek n. N.

- in Porajów (Polen)

Bezeichnung	Lage	Typ	Bemerkungen
	km 22,307	pl Bauart	Eigentum der PKP PLK S.A. Andreaskreuze ohne technische Sicherung
	km 23,609	pl Bauart	Eigentum der PKP PLK S.A. Lichtsicherungsanlage, mit einer Überwachungseinrichtung beim Fahrdienstleiter des Bahnhofs Hrádek n. N.

(...)

3.3 Leit- und Sicherungstechnik

(...)

3.3.4 Die Grenzstrecke ist im Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG mit Einrichtungen der Punktförmigen Zugbeeinflussung PZB 90 der DB Netz AG ausgerüstet.

3.3.5 In besonderen Situationen (zum Beispiel bei vorübergehenden Langsamfahrstellen) können Einrichtungen der PZB 90 der DB Netz AG auch auf polnischem Staatsgebiet angebracht werden. Die Ausrüstung mit diesen Einrichtungen ist rechtzeitig mit der PKP PLK S.A. sowie zwischen den Vertragspartnern zu vereinbaren und zu veröffentlichen.

(...)

Im Bereich der Betriebsführung der Správa železnic sind keine Zugbeeinflussungsanlagen vorhanden.

(...)

3.3.10 In Fahrtrichtung von Zittau nach Hrádek n. N. befinden sich 2 Vorsignalbaken (Vlak se blíží k samostatné předvěsti / Zug nähert sich einem selbstständigen Vorsignal) des Einfahrvorsignals des Bahnhofs Hrádek n. N. in km 21,900 und in km 21,825 auf polnischem Staatsgebiet. Die Aufstellorte der Signale und das Verhalten an diesen Signalen richtet sich nach der Vorschrift SŽ D1 Část první .

3.4 Telekommunikationsanlagen

(...)

3.4.3 Im Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG ist bis zur / ab der deutsch-polnischen Staatsgrenze analoger Zugfunk Kanal 76 vorhanden. Die Angaben zum Zugfunk sind im Buchfahrplan der DB Netz AG enthalten.

3.4.4 Im Bereich der Betriebsführung der Správa železnic ist Zugfunk SRD, Kanalgruppe 71 vorhanden. In Fahrtrichtung von Zittau nach Hrádek n. N. gibt es in km 21,756 einen Funkanzeiger mit dem Signal „Přepněte kanálovou skupinu X 71 / Kanalgruppe umschalten X 71“.

(...)

3.5 Oberleitungsanlagen

Die Grenzstrecke ist nicht elektrifiziert.

(...)

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 genehmigen die DB Netz AG, die Správa železnic, und die PKP PLK S.A. den Zugang zu ihrer Infrastruktur und die Správa železnic sowie die DB Netz AG vergeben freie Kapazitäten.

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

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

(...)

5.2.5 Die grenzüberschreitenden Zugfahrten verkehren mit einer Zugnummer gemäß den 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 Netz AG beziehungsweise einem Technologischen Gleis der Správa železnic.

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 beziehungsweise Sperrfahrten erforderlich, können die EVU die Zugnummer und die Fahrplandaten vom Fahrdienstleiter Zittau erhalten. Im Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG können diese Daten auch direkt durch die BZ Leipzig der DB Netz AG vermittelt werden.

Auf dem Streckenabschnitt zwischen Zittau und Hrádek n. N. müssen diese Zugnummern zwischen der DB Netz AG und der Správa železnic 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 Netz AG und bei der Správa železnic an. Die Správa železnic stimmt das Verkehren der außergewöhnlichen Sendung mit der PKP PLK ab und gibt dieses in der Fplo bekannt.
- 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/Gelegenheitsverkehrs oder
 - regelmäßig verkehrende außergewöhnliche Sendung in Zügen für außergewöhnliche Sendungen

befördert werden.

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, dass 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.

- 5.6.1.4 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/Gelegenheitsverkehrs in Fahrtrichtung von Zittau nach Hrádek nad Nisou

(...)

5.6.5 Besonderheiten bei der Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen in Zügen des Gelegenheitsverkehrs beziehungsweise als Einzeltransport mit Zügen des Netzfahrplans/Gelegenheitsverkehrs in Fahrtrichtung von Hrádek nad Nisou nach Zittau

5.6.5.1 Das EVU, das außergewöhnlichen Sendungen als Zug des Gelegenheitsverkehrs beziehungsweise als Einzeltransport mit Zügen des Netzfahrplans/Gelegenheitsverkehrs durchführen möchte, beantragt vor dem Befahren der Grenzstrecke ab Hrádek n. N. beim Bereich Spezialverkehr Region Südost der DB Netz AG das Einlegen der außergewöhnlichen Sendungen.

(...)

6 Betriebsführung

6.1 Zugfahrten – Regelfall

6.1.1 Die Grenze der Betriebsführung zwischen Zittau und Hrádek n. N. befindet sich an der Staatsgrenze in km 24,528.

6.1.2 Die Betriebsführung erfolgt grundsätzlich durch die

- DB Netz AG als EIU von Zittau bis zur Grenze der Betriebsführung,
- Správa železnic als EIU von Hrádek n. N. bis zur Grenze der Betriebsführung,

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

6.1.3 Im Bahnhof Zittau wird der Eisenbahnbetrieb nach der Ril 408 „Fahrdienstvorschrift“ und weiteren betrieblichen Regelwerken der DB Netz AG durchgeführt. Der Bahnhof Zittau wird durch den örtlich zuständigen Fahrdienstleiter der Regionalen Bedienzentrale Bischofswerda gesteuert.

Im Bahnhof Hrádek n. N. wird der Eisenbahnbetrieb nach der Vorschrift SŽ D1 Část první und weiteren betrieblichen Regelwerken der Správa železnic durchgeführt. Der Bahnhof Hrádek n.N. ist mit einem Fahrdienstleiter besetzt.

(...)

6.1.7 Befehlsvordrucke

6.1.7.1 Auf der Grenzstrecke werden für Aufträge an grenzüberschreitenden Zugfahrten die zweisprachigen Befehlsvordrucke nach der Gemeinsamen Anlage zu allen ZusVI, Abschnitt Zweisprachige schriftliche Befehle und andere zweisprachige Vordrucke verwendet.

- 6.1.7.2 Der Fahrdienstleiter Zittau verwendet die zweisprachigen Vordrucke der DB Netz 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 Netz AG sind für die Anwendung auf Grenzstrecken angepasst.

- 6.1.7.3 Zum Erteilen von Befehlen an grenzüberschreitende Zugfahrten verwendet der Fahrdienstleiter Hrádek n. N. die zweisprachigen Befehlsvordrucke „Všeobecný rozkaz (Rozkaz V) / Allgemeinen Befehls (Befehl V)“ (Muster 2), „Rozkaz Z / Befehl Z“ (Muster 3) beziehungsweise „Rozkaz k opatrné jízdě (Rozkaz Op) / Vorsichtsbefehl (Befehl Op)“ Befehl Op (Muster 4) der Správa železnic. In Verbindung mit diesen Befehlen benutzt er die „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).

Die verbindlichen Wortlaute können durch Computertechnik ausgefertigt und im Form eines Klebezettel in den Befehl eingeklebt werden. Die Anzahl der Klebezettel ist auf dem Befehl anzugeben (zum Beispiel drei Klebezettel/tři nálepky).

- 6.1.7.4 Jede grenzüberschreitende Zugfahrt muss beim Befahren der Grenzstrecke die zweisprachige Befehlsvordrucke der DB Netz AG „Befehl 1 - 14, zweisprachig deutsch-tschechisch“ (Vordruck 302.3000V01), „Wortlaute zum Befehl 14, zweisprachig deutsch-tschechisch“ (Vordruck 302.3000V02) und „Befehl 14.1-14.35, zweisprachig deutsch-tschechisch“ (Vordruck 302.3000V03) und die zweisprachigen Befehlsvordrucke der Správa železnic Befehl V (Allgemeiner Befehl) beziehungsweise 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 mitführen.

Die Druckvorlagen für die zweisprachigen Befehlsvordrucke der DB Netz 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, des Befehls Z 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 řízení provozu 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 schriftliche Befehle nach seinen Richtlinien und den Vereinbarungen der ZusVI.

Die Fahrdienstleiter erteilen ihre Befehle auch dann nach ihren Richtlinien, wenn die Ursache für die Befehlsaushändigung im Bereich der Betriebsführung des jeweils anderen Eisenbahninfrastrukturbetreibers liegt. Die Fahrdienstleiter vereinbaren die dafür zu verwendenden Befehlstexte und den Ort der Aushändigung.

Der Einsatz der zweisprachigen Befehlsvordrucke ist auf die Grenzstrecke beschränkt.

- 6.1.8.2 Auf zweisprachigen Befehlen werden die Namen der Betriebsstellen ausgeschrieben.

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 DB Netz AG –

6.1.9.1 Zweisprachige Befehle werden in der Regel im Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG dem Triebfahrzeugführer durch den Fahrdienstleiter Zittau diktiert. In besonderen Situationen können Befehle an das Zugpersonal ausgehändigt werden.

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 stets 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 diktiert 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 Befehls 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 Befehle 14 im Feld Vordruck/tiskopis ... W und im Kopf der „Wortlauten zum Befehl 14“ gleichlautend nummeriert. Die Vordrucke mit den Wortlauten zum Befehl 14 folgen stets unmittelbar im Anschluss an den Vordruck mit dem Befehl 1-14, 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.

(...)

6.1.9.7 Für den zweisprachigen Befehl 14.35 ist die eigene Unterschriftszeile 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 Zittau dem Zugpersonal einer grenzüberschreitenden Zugfahrt Fahrplandaten übermitteln, verwendet er Befehl 14, Wortlaute zum Befehl 14, W1.

(...)

6.1.10 Aufträge mit Befehlen erteilen – nur bei Betriebsführung der Správa železnic

Der Fahrdienstleiter Hrádek n. N. übergibt zweisprachige schriftliche Befehle an die Triebfahrzeugführer der Züge, er kann die Befehle auch diktieren.

Diktiert der Fahrdienstleiter Hrádek n. N. die „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“, nennt er auch die Nummer des Verbindlichen Wortlauts. Anschließend diktiert er den Text dieses Wortlauts.

6.1.11 Fahrplan-Mitteilung der DB Netz AG

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

6.1.12 Transition der Zugbeeinflussung

Die Grenzstrecke muss mit aktiven Triebfahrzeugeinrichtungen des Zugbeeinflussungssystems PZB 90 der DB Netz AG befahren werden.

Bei der Trassenbestellung ist gegebenenfalls ein Halt zum Aktivieren der Triebfahrzeugeinrichtungen der PZB 90 auf dem Grenzbahnhof Hrádek n. N. zu planen.

6.1.13 Transition des Zugfunks

6.1.13.1 In der Fahrtrichtung von Hrádek n. N. nach Zittau muss spätestens bei der deutsch-polnischen Staatsgrenze in km 24,528 auf dem führenden Fahrzeug der analoger Zugfunk Kanal 76 der DB Netz AG aktiv sein.

6.1.13.2 In der Fahrtrichtung von Zittau nach Hrádek n. N. muss spätestens bei dem Signal „Kanalgruppe umschalten“ in km 21,756 auf dem führenden Fahrzeug der Zugfunk SRD, Kanalgruppe 71 der Správa železnic aktiv sein.

6.1.14 Nachschieben

Auf der Grenzstrecke ist Nachschieben verboten.

6.1.15 Geschobene Züge

Zwischen den Bahnhöfen Zittau und Hrádek n. N. ist die Fahrt geschobener Züge in der Regel untersagt. Die Ausnahme davon sind Fahrten in ein gesperrtes Gleis.

6.1.16 Zugschluss

Grenzüberschreitende Zugfahrten dürfen mit Zugschlussignalmitteln nach Ril 301 Signalbuch der DB Netz AG oder nach SŽ D1 Část první Betriebs- und Signalvorschrift ausgerüstet sein.

6.2 Zugfahrten – Abweichungen, Störungen

(...)

6.2.4 Fahren auf Sicht/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 fahren und auf tschechischem Staatsgebiet nach den Regeln der SZ D1 Část prvn fahren.

6.2.5 Streckenkenntnis

Die Triebfahrzeugführer grenzüberschreitender Zugfahrten müssen streckenkundig sein.

6.2.6 Schneeräumfahrten/Messfahrten

Schneeräumfahrten beziehungsweise Messfahrten dürfen auf der Grenzstrecke 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.

6.2.7 Kleinwagenfahrt

Sperrfahrten, die aus Kleinwagen gebildet sind, dürfen zwischen den Bahnhöfen Zittau und Hrádek n. N. nicht verkehren.

6.2.8 Sperrfahrten

6.2.8.1 Begriff

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

6.2.8.2 Zugnummer der Sperrfahrt

Zwischen Zittau und Hrádek n. N. erhalten Sperrfahrten eine zwischen DB Netz AG und SŽ vereinbarte Zugnummer. Wird kein Fahrplan herausgegeben, wird durch den Fahrdienstleiter, der die Sperrfahrt ablässt, operativ ein vereinfachter Fahrplan herausgegeben.

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

Für Sperrfahrten im Rahmen einer Beta/ROV (VR) werden Zugnummern und Fahrplandaten im Rahmen der Vorbereitung des Bauvorhabens bestellt. Die zugeteilten Zugnummern werden in die Beta/ROV (VR) eingearbeitet.

Einer Sperrfahrt können Fahrplandaten mit zweisprachigem Befehl übermittelt werden.

(...)

6.2.8.9 Geschwindigkeit einer Sperrfahrt

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

6.2.8.10 Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt

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

6.2.8.11 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.

(...)

6.2.10 Nothaltauftrag

6.2.10.1 Der Triebfahrzeugführer muss im Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG in der Lage sein, Nothaltaufträge in deutscher Sprache aufzunehmen, umzusetzen und abzugeben.

6.2.10.2 Der Triebfahrzeugführer muss im Bereich der Betriebsführung der Správa železnic in der Lage sein, Nothaltaufträge in tschechischer Sprache aufzunehmen, umzusetzen und abzugeben.

6.2.10.3 Zwischen Hrádek n. N. und Zittau wechselt das Zugfunksystem zwischen dem Zugfunk TRS, Kanalgruppe 71 der Správa železnic und dem analogen Zugfunk Kanal 76 der DB Netz AG. Muss der Fahrdienstleiter Hrádek n. N. beziehungsweise der Fahrdienstleiter Zittau einen Nothaltauftrag über Funk an Fahrten geben, die sich auf der Grenzstrecke befinden, setzt er einen Nothaltauftrag an die Triebfahrzeugführer ab und fordert den benachbarten Fahrdienstleiter auf, ebenfalls einen Nothaltauftrag zu geben.

(...)

6.2.10.4 Der Triebfahrzeugführer muss seine Fahrt sofort anhalten, sofern nicht die Gefahr durch das Anhalten vergrößert wird.

Der Triebfahrzeugführer darf die Fahrt nur nach mündlicher Zustimmung des Fahrdienstleiters fortsetzen.

6.3 Rangieren

6.3.1 Die Anwendung des Verfahrens „Rangieren zwischen den Betriebsstellen“ nach Vorschrift SŽ D1 Část první ist zwischen den Bahnhöfen Zittau und Hrádek n. N. untersagt.

(...)

6.4 Gleis der freien Strecke sperren

6.4.1 Außerplanmäßige Sperrungen der Gleise

(...)

6.4.2 Geplante Sperrung eines Streckengleises

(...)

6.4.2.3 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 6.2.8.2).

(...)

b) Nur ein Vertragspartner führt Bauarbeiten nach seiner Technologie durch

1. Teile eines gesperrten Streckengleises werden durch die DB Netz AG zum Baugleis oder durch die Správa železnic zum Technologischen Gleis erklärt. Für ein Baugleis ist die Einfahrt beziehungsweise die Ausfahrt nach dem Bahnhof Hrádek n. N. untersagt. Für ein Technologisches Gleis ist die Einfahrt beziehungsweise die Ausfahrt nach dem Bahnhof Zittau 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 Netz AG) und Halt (SŽ D1 Část první) 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 nach der „Allgemeinverfügung der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung zum Melden von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb“,
- auf tschechischem Staatsgebiet nach dem Eisenbahngesetz Nummer 266/1994 Sb. einschließlich der Durchführungsverordnungen in der jeweils gültigen Fassung/podle zákona číslo 266/1994 Sb. o dráhách v platném znění, včetně příslušných prováděcích vyhlášek v platném znění

verfahren.

7.2 Meldegrenze für gefährliche Ereignisse

Die Meldegrenzen für gefährliche Ereignisse zwischen der DB Netz AG und der Správa železnic befindet sich zwischen Zittau und Hrádek n. N. in km 24,528 (= Staatsgrenze).

(...)

9 Schlussbestimmungen, Übergangsbestimmungen

- 9.1 Die Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag für die Grenzstrecken Zittau – Hrádek nad Nisou tritt am 21.05.2023 in Kraft.

Mit diesem Tage endet gleichzeitig die Gültigkeit der „Zusatzvereinbarung zur Grenzbetriebsvereinbarung für den Eisenbahngrenzübergang Zittau – Hrádek nad Nisou unter Einbeziehung der Erleichterten Durchgangsverkehre auf den Streckenabschnitten Varnsdorf – Großschönau (Sachs) – Mittelherwigsdorf – Zittau – Hrádek nad Nisou“ vom 30.06.1996, in Kraft seit 29.06.1996.

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

(...)

- 9.7 Die Veröffentlichung der Zusatzvereinbarung erfolgt durch die DB Netz AG nur in deutscher Sprache und durch die Správa železnic nur in tschechischer Sprache nach der zweisprachigen Urschrift.

Die EIU veröffentlichen für die EVU einen „Auszug aus der Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag für die Grenzstrecke Zittau – Hrádek nad Nisou“. Im Auszug sind die aktuellen Bestimmungen aus dieser Zusatzvereinbarung zusammengestellt, die für den Zugang zur Grenzstrecke vereinbart wurden.

v Leipzig dne/ Leipzig, den
za/für die DB Netz AG,

.....

i.V. Michael Wuth

Leiter Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost/
vedoucí odboru provozu, jízdního řádu, prodeje a řízení kapacity regionu Jihovýchod

.....

i.V. Jan Haußner

Leiter Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost/
vedoucí odboru správy zařízení a údržby regionu Jihovýchod

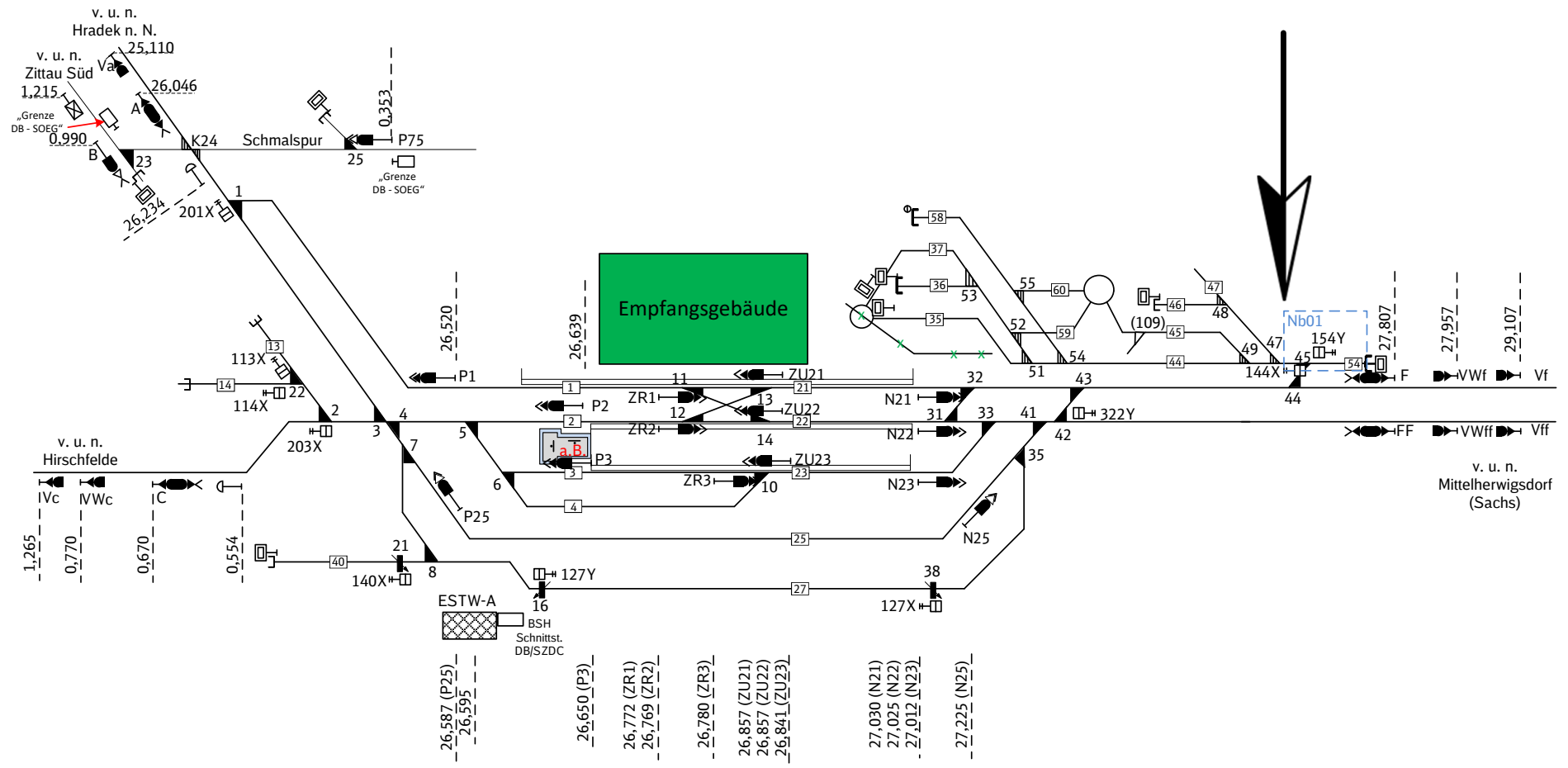
v Praze dne/Praha, den
za/für die Správu železnic, státní organizace

.....

Ing. Miroslav Jasenčák

náměstek generálního ředitele SŽ pro řízení provozu/
Stellvertreter des Generaldirektors der Správa železnic für die Durchführung des Eisenbahnbetriebs
(...)

Lageplanskizze Bahnhof Zittau (Kz 62)
- unmaßstäblich -
Vorläufiger Endzustand



Anlage 2 Vordruck: Beförderungsanordnung/Fahrplananordnung/Transportanordnung für außergewöhnlichen Sendungen von Hrádek n. N. nach Zittau

Odesílatel/Absender

DB Netz AG, RB Südost, Gelegenheitsfahrplan,
E-Mail: n-so-at@deutschebahn.com

Příjemce/Empfänger

SŽ, ŽST Liberec hl.n. stanoviště hlavního výpravčího,
ZSTLBCVYPR01@sprava.zeleznic.cz

Nařízení o přepravě/nařízení o jízdním řádu/instradace vojenské přepravy mimořádných zásilek z Hrádku n. N. do Zittau

Beförderungsanordnung/Fahrplananordnung/Transportanordnung für außergewöhnlichen Sendungen von Hrádek n. N. nach Zittau

Zvláštní jízdní řád/nařízení o přepravě

Bekanntgabe durch Fahrplananordnung/Beförderungsanordnung/Transportanordnung

zásilkuJ

Sendung CZ MZ CZ PTL DB Bza

Druh přepravy u DB Netz AG: není* / Anton* / Berta* / Cäsar* / Dora*

Beförderungsart der DB Netz: keine* / Anton* / Berta* / Cäsar* / Dora*

(* Nehodící se škrtněte/ * Nichtzutreffendes streichen)

stanice odesílací

zeme odesílací

Versandbahnhof Versandland

stanice určení

země určení

Bestimmungsbf Bestimmungsland

Přeprava mimorádné zásilky

Beförderung der außergewöhnlichen Sendung

z dne vlakem hodina
von Bf am mit Zug Stunde

do ŽST hodina
nach Bf Stunde

Přepravní podmínky na pohraniční trati

Beförderungsbedingungen auf der Grenzstrecke

(...cz.../Beförderungsbedingungen und Befehlstexte zweisprachig eintragen)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Anlage 3 **Buchstabiertafel der DB Netz AG****Richtlinie**

Bahnbetrieb	Telekommunikationsanlagen bedienen
Nationale und internationale Buchstabiertafel	481.0205A02 Seite 1

National		International
Anton	A	Alpha
Berta	B	Bravo
Cäsar	C	Charlie
Dora	D	Delta
Emil	E	Echo
Friedrich	F	Foxtrott
Gustav	G	Golf
Heinrich	H	Hotel
Ida	I	India
Julius	J	Juliet
Kaufmann	K	Kilo
Ludwig	L	Lima
Martha	M	Mike
Nordpol	N	November
Otto	O	Oscar
Paula	P	Papa
Quelle	Q	Quebec
Richard	R	Romeo
Samuel	S	Sierra
Theodor	T	Tango
Ulrich	U	Uniform
Viktor	V	Victor
Wilhelm	W	Whiskey
Xanthippe	X	X-Ray
Ypsilon	Y	Yankee
Zacharias	Z	Zulu
Ärger	Ä	
Charlotte	CH	
Ökonom	Ö	
Schule	SCH	
Übermut	Ü	

