

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag; Schirnding - Cheb; Auszug für EVU	302.3210Z01 Seite 1

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Zusatzvereinbarung haben:

DB Netz AG
Region Süd
Netz Nürnberg
Am Bahnbetriebswerk 4
95028 Hof

und

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

2 Zusatzvereinbarung zur Grenzbetriebsvereinbarung; Auszug für EVU

siehe folgende Seiten

DB Netz AG
Netz Nürnberg



Ril 302.3210Z01

Auszug aus der Zusatzvereinbarung

für die Grenzstrecke

Schirnding - Cheb

Bestimmungen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen

gültig ab 1. 9. 2019
(im Stand der Bekanntgabe 2 SC von 01.09.2023)

Die Vertragspartner für diese ZusVI (weiter nur ZusVI) sind

DB Netz AG
Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Süd
Richelstraße 1
D - 80634 München
Deutschland

sowie

DB Netz AG
Anlagen und Instandhaltungsmanagement Süd
Richelstraße 1
80634 München
D – 80634 München

und

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

Örtlich zuständige Geschäftsführung

der deutschsprachigen Ausgabe

DB Netz AG
Region Süd
Netz Nürnberg
Christoph Kießling
Am Bahnbetriebswerk 4
D – 95028 Hof
Deutschland

der tschechischsprachigen Ausgabe

Správa železnic, státní organizace
Odbor předpisů a technologie
Jiří Liška
Křížíkova 552/2
CZ-186 00 Praha 8 Karlín
Česká republika

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

...

(...)¹

Das Urheberrecht an der deutschsprachigen Ausgabe dieser Richtlinie hat die DB Netz AG. Das Urheberrecht an der tschechischsprachigen Ausgabe dieser Richtlinie hat die SŽ.

¹ Der Auszug aus der ZusVI enthält nicht jene Vereinbarungen, die nur intern bei den EIU angewandt werden. Diese Teilabschnitte der ZusVI werden im Auszug mit (...) kenntlich gemacht.

...

Die EVU müssen sicherstellen, dass ihre Mitarbeiter im Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG den Auszug aus der ZusVI im notwendigen Umfang beherrschen und anwenden.

...

Bei der SŽ sind:

...

c) Die EVU, die sich auf Grund einer Vertragsbeziehung mit der SŽ am Eisenbahnverkehr auf der Grenzstrecke beteiligen,

...

zur Anwendung der ZusVI verpflichtet.

Nachweis der Aktualisierungen

Den Aktualisierungen zur ZusVI werden hinter die laufende Nummer die Buchstaben „SC“ für Schirnding – Cheb beigefügt (z.B. Aktualisierung 1SC).

číslo změny Nummer der Aktualisierung	číslo jednací SŽ – Geschäftszeichen	platí od Gültig ab	opraveno/Berichtigt dne/am	kým/durch

Die Vertragspartner

Örtlich zuständige Geschäftsführung

Anwender

Nachweis der Aktualisierungen

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis

Begriffsbestimmung

1 Allgemeine Bestimmungen

1.1 Rechtliche Grundlagen

1.2 Gültigkeit des Regelwerks

1.3 Verantwortlichkeiten

1.4 Anzuwendende Sprache

1.5 Personalangelegenheiten

1.6 Sicherheit und Arbeitsschutz

1.7 Fahrzeuge/Ausrüstung der Züge

2 Beschreibung der Grenzstrecke

2.1 Grenzstrecke, Grenzstreckenabschnitt, Grenzbahnhöfe

2.2 Staatsgrenze

2.3 Streckendaten

2.3.1 Grenzstrecke

...

2.3.3 Vorübergehende Langsamfahrtstellen und Zweisprachige Übersicht La

2.4 Infrastrukturanlagen

2.4.1 Signalanlagen, Sicherungstechnik

2.4.2 Telekommunikationsanlagen

2.4.3 Oberleitungsanlagen

...

5 Fahrplan

5.1 Grundlagen

5.2 Allgemeines

...

5.6 Außergewöhnliche Sendungen

5.6.1 Allgemeines

...

5.6.3 Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen ...

5.6.4 Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen in grenzüberschreitenden Zugfahrten als Zug des Gelegenheitsverkehrs bzw. im Einzeltransport mit Zügen des Netzfahrplans/Gelegenheitsverkehrs in Fahrtrichtung von Schirnding nach Cheb

5.6.5 Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen in grenzüberschreitenden Zugfahrten als Zug des Gelegenheitsverkehrs bzw. als Einzeltransport mit Zügen des Netzfahrplans/Gelegenheitsverkehrs in Fahrtrichtung von Cheb nach Schirnding

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 für gefährlichen Ereignisse

...

8 Schlussbestimmungen, Übergangsbestimmungen

...

4 Buchstabiertafel der DB Netz AG

Gemeinsame Anlage zu allen deutsch-tschechischen ZusVI

...

Zweisprachige schriftliche Befehle und andere zweisprachige Vordrucke

Abkürzungsverzeichnis

Diese Abkürzungen werden nur im deutschen Text verwandt

AG	Aktiengesellschaft
a.s.	akciová společnost (Aktiengesellschaft)
Betra	Betriebs- und Bauanweisung
Bf	Bahnhof
bzw.	beziehungsweise
Cz	tschechisch
CZ	Tschechische Republik
D	deutsch
D	Deutschland
DB	Deutsche Bahn
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fax	Telefaxnummer
Fdl	Fahrdienstleiter
Fon	Telefonnummer
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Hp	Haltepunkt
Km	Kilometer
La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten
M	Meter
MESZ	mitteleuropäische Sommerzeit
MEZ	mitteleuropäische Zeit
OR	Oblastní ředitelství - Bereichsleitung
RB	Regionalbereich
Ril	Richtlinie
s.o.	státní organizace (Staatliche Organisation)
SŽ	Správa železnic (Verwaltung der Eisenbahnen / fruher SŽDC)
TTP	Tabulky traťových poměrů (= Tabellen der Streckenverhältnisse)
VR	výlukový rozkaz (= Sperrbefehl)
VzG	Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten
z.B.	zum Beispiel
ZusVI	Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag für den Eisenbahnübergang

Begriffsbestimmungen

Die Grenzbahnhöfe sind die von den EIU zu beiden Seiten der Staatsgrenze festgelegten Betriebsstellen Schirmding und Cheb.

Die Grenzstrecke umfasst den Grenzstreckenabschnitt und die Grenzbahnhöfe.

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

Grenzüberschreitende Zugfahrten sind Fahrten bei denen der Zug die Staatsgrenze überfährt. Sperrfahrten können ebenfalls grenzüberschreitende Zugfahrten sein.

Rangierfahrten in einem Baugleis der DB Netz AG bzw. einem Technologischen Gleis der SŽ sind keine grenzüberschreitenden Zugfahrten.

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

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

Zugangsberechtigte sind Eisenbahnverkehrsunternehmen und in Deutschland auch Sonstige, die Trassen erwerben dürfen.

...

1. Allgemeine Bestimmungen

1.1 Rechtliche Grundlagen

1.1.1 Diese Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag SŽ - DB Netz AG für die Grenzstrecke Schirnding – Cheb basiert auf den Regelungen der Europäischen Union über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und auf dem Recht der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik.

...

1.1.3 Diese ZusVI regelt die Beziehungen zwischen DB Netz AG und der SŽ bei der Betriebsführung und bei der Verknüpfung der Eisenbahninfrastruktur auf der Grenzstrecke ergeben.

1.2 Gültigkeit des Regelwerks

1.2.1 Es gelten grundsätzlich die Rechtsvorschriften des Staates, auf dessen Gebiet sich die Infrastruktur befindet und die Regelwerke des EIU, dessen Infrastruktur genutzt wird, einschließlich betrieblicher Unterlagen, die vom EIU herausgegeben werden. Abweichende bzw. ergänzende Regelungen werden in der ZusVI aufgeführt.

Jedes EIU betreibt die Infrastrukturanlagen innerhalb des Staatsgebiets für, das er zugelassen ist. Die Vertragspartner kommen jedoch überein, dass funktionell zusammengehörende Anlagen über die Staatsgrenze hinweg errichtet, instandgehalten und betrieben werden können.

1.2.2 Die ZusVI ist nur auf der Grenzstrecke gültig.

...

1.3. Verantwortlichkeiten

1.3.1 Im Bereich der Betriebsführung durch die DB Netz AG ist

DB Netz AG
Netz Nürnberg
Sandstraße 38-40
D-90443 Nürnberg
Deutschland

für die Eisenbahninfrastruktur und für die Betriebsführung verantwortlich.

Befinden sich Infrastruktureinrichtungen der DB Netz AG auf dem Staatsgebiet der Tschechischen Republik, ist ebenfalls das Netz Nürnberg für sie verantwortlich.

Im Bereich der Betriebsführung durch die SŽ ist

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

für die Eisenbahninfrastruktur und die Betriebsführung verantwortlich.

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

...

1.4 Anzuwendende Sprache

1.4.1 Im Bereich der Betriebsführung der SŽ gilt die tschechische Sprache als Betriebssprache zwischen dem EIU und dem EVU. Auf der Grenzstrecke werden für Aufträge an Triebfahrzeugführer grenzüberschreitender Züge durch den FdI Cheb Befehle auf zweisprachigen Vordrucken gemäß „Gemeinsamer Anlage zu den Zusatzvereinbarungen zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag zwischen SŽ – DB Netz AG“ verwendet.

1.4.2 Im Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG ist Deutsch die Betriebssprache zwischen dem EIU und dem EVU. Auf der Grenzstrecke werden für Aufträge an Triebfahrzeugführer grenzüberschreitender Züge durch den FdI Schirnding Befehle auf zweisprachigen Vordrucken gemäß der Gemeinsamen Anlage zu Allen ZusVI verwendet.

Der vom EVU eingesetzte Triebfahrzeugführer muss über genügend gute Kompetenzen in der deutschen Sprache verfügen, um seine Tätigkeiten auf diesem Streckeabschnitt 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 z.B. „Ich wiederhole“, „richtig“, „falsch“.

Bei Gesprächen zwischen dem Fdl Schirnding und dem Triebfahrzeugführer werden Zahlen als eine Folge der einzelnen Ziffern ausgesprochen. Sie verzichten auf Abkürzungen und sie verwenden die vollständigen Namen der Betriebsstellen. Sie können die internationale Buchstabiertafel nach dem Regelwerk der DB Netz AG (Anlage 4) verwenden (z.B. Standort des Zuges, schwierige Begriffe).

Der Triebfahrzeugführer muss im Rahmen der erforderlichen Sprachkompetenzen in der Lage sein, schriftliche Befehle auszufüllen, das Diktierte zu wiederholen und zu verstehen.

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 bzw. dem Antrag auf Nutzung einer Serviceeinrichtung bei der DB Netz AG sichert das EVU die Sprachkompetenzen des zum Einsatz kommenden Triebfahrzeugführers zu.

...

Andere Mitarbeiter der EIU, die im Bereich des anderen EIU tätig werden und dabei im Rahmen ihrer Tätigkeit mit Mitarbeitern des anderen EIU in Kontakt treten, müssen die Sprache des anderen so beherrschen, dass sie sich verständlich machen und Weisungen und Hinweise verstehen können bzw. sich eines Sprachmittlers bedienen.

...

1.5 Personalangelegenheiten

1.5.1 Die Mitarbeiter, die Aufgaben beim grenzüberschreitenden Eisenbahnbetrieb wahrnehmen oder die Arbeiten an der Infrastruktur auf Grenzstrecke vorbereiten, durchführen bzw. kontrollieren, müssen die Bestimmungen der ZusVI sowie zeitweise bestehende Vereinbarungen mindestens in dem Maß beherrschen, wie es für die Durchführung ihrer Tätigkeit notwendig ist.

...

1.6 Sicherheit und Arbeitsschutz

1.6.1 Sicherheit und Arbeitsschutz wird bei der SŽ und bei der DB Netz AG - gemäß den jeweiligen Richtlinien sichergestellt.

...

1.7 Fahrzeuge/Ausrüstung der Züge

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

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

Die Unterlagen erhalten die EVU auf den national üblichen Wegen. Die Partner-EVU unterstützen sich ggf. gegenseitig bei der Ausrüstung mit den Unterlagen.

2 Beschreibung der Grenzstrecke

2.1 Grenzstrecke, Grenzstreckenabschnitt, Grenzbahnhöfe

2.1.1 Die Grenzstrecke Schirnding - Cheb ist Teil der Eisenbahnstrecke von Nürnberg nach Cheb.

Die Bf Schirnding und Cheb sind die Grenzbahnhöfe. Der Streckenabschnitt zwischen dem Bf Schirnding und Cheb ist der Grenzstreckenabschnitt. Die Grenzbahnhöfe bilden zusammen mit dem Grenzstreckenabschnitt die Grenzstrecke.

Der Bahnhof Cheb befindet sich in km 151,536. Die Kilometrierung fällt weiter in Richtung Staatsgrenze. Der Bf Schirnding befindet sich in km 138,297.

Der Grenzstreckenabschnitt befindet sich zwischen den Einfahrsignalen „PS“ des Bfs Cheb und „F“ des Bfs Schirnding.

2.1.2 Im Bereich der Betriebsführung der SŽ befinden die Betriebstellen:

Hp „Cheb-Skalka“ in km 147,720,

Hp „Pomezí nad Ohří“ in km 141,935,

Bk „Pomezí „in km 141,855.

2.2 Staatsgrenze

2.2.1 Die Staatsgrenze befindet sich im km 140,587.

2.3 Streckendaten

...

2.3.1 Grenzstrecke

2.3.1.1 Die Grenzstrecke ist eingleisig. Der Abschnitt vom Bf. Cheb bis km 147,800 ist elektrifiziert. Auf der deutschen Seite ist die Grenzstrecke eine Hauptbahn, auf der tschechischen Seite ist sie eine gesamtstaatliche Bahn.

Die verbindlichen aktuellen Angaben für den Abschnitt Cheb - Staatsgrenze Tschechische Republik/Deutschland sind in den TTP (Tabellen der Streckenverhältnisse) Nummer 720 B zusammengestellt.

...

2.3.1.2 Der Bremswegabstand auf der Grenzstrecke beträgt:

- zwischen Bahnhof Schirnding und Staatsgrenze in km 140,587: 1000m,

- zwischen Staatsgrenze in km 140,587 und km 141,855: 700m,

- zwischen km 141,855 und Bahnhof Cheb: 1000m.

2.3.1.3 Für grenzüberschreitende Zugfahrten gilt die Streckenklasse D4 (zulässige Achslast 22,5 t, zulässiges Fahrzeuggewicht je Längeneinheit 8 t/m).

...

2.3.1.5 Die Grenzstrecke steigt von Bf Schirnding bis km 148,200 und fällt anschließend bis Bf Cheb.

...

2.3.3 Vorübergehende Langsamfahrtstellen und Zweisprachige Übersicht La

2.3.3.1 Für alle deutsch-tschechischen Grenzstrecken wird eine zweisprachige Übersicht La gemeinsam herausgegeben. Die Grenzstrecke Schirnding – Cheb wird darin unter der Streckennummer 1700 aufgeführt.

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

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

...

2.4 Infrastrukturanlagen

...

2.4.1 Signalanlagen, Sicherungstechnik

2.4.1.1 Die Grenzstrecke ist mit Einrichtungen der Punktförmigen Zugbeeinflussung PZB 90 der DB Netz AG ausgerüstet.

Der Bf Cheb ist mit ETCS Level 2 ausgerüstet.

2.4.1.2 In besonderen Situationen (z.B. bei vorübergehenden Langsamfahrtstellen) können auch im Bereich der Betriebsführung des anderen EIU Einrichtungen der PZB 90 der DB Netz AG angebracht werden. Die Ausrüstung mit

diesen Einrichtungen und deren Instandhaltung sind rechtzeitig zwischen den EIU zu vereinbaren und zu veröffentlichen (z.B. zweisprachige Übersicht „La“).

2.4.1.3 Lage der PZB Einrichtungen

Fahrtrichtung Schirnding – Cheb

- Ausfahrt Signale N1-N7 im Bf. Schirnding, Gleismagnete 2000Hz.
- In km 140 850 befindet am Vorsignal der Blockssignaleinrichtung Př So ein Gleismagnet 1000 Hz.
- In km 141,855 befindet sich am Blockssignaleinrichtung So ein Gleismagnet 2000Hz.
- In km 148, 827 befindet sich bei der Einfahrtvorsignaleinrichtung Př PS Gleismagnet 1000 Hz (aktiv).
- In km 149, 169 befindet sich eine Geschwindigkeitsprüfeinrichtung 2000 Hz.
- In km 149, 920 befindet sich ein 500 Hz Gleismagnet.
- In km 150, 200 befindet sich am Einfahrtssignaleinrichtung PS ein Gleismagnet 2000Hz .

Fahrtrichtung Cheb Schirnding

- In km 142, 954 befindet sich beim Vorsignal der Př. Lo ein Gleismagnet 1000 Hz.
- In km 142,346 befindet sich eine Geschwindigkeitsprüfeinrichtung 2000 Hz.
- In km 141,855 befindet sich am Blockssignaleinrichtung Lo Gleismagnet 2000Hz.
- In km 140,105 befindet sich am Einfahrtvorsignalvorsignal F ein Gleismagnet 1000 Hz.
- In km 139,355 ein Gleismagnet 500 Hz.
- In km 139,105 am Einfahrtssignal F ein Gleismagnet 2000 Hz.

...

Alle Störungen an den PZB-Streckeneinrichtungen auf der Grenzstrecke sind den FdI Schirnding bzw. Cheb zu melden.

2.4.2 Telekommunikationsanlagen

2.4.2.1 Im Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG ist Zugfunk GSM-R (D) vorhanden.

Im Bereich der Betriebsführung der SŽ, ist Zugfunk GSM-R (CZ) vorhanden.

2.4.3 Oberleitungsanlagen

Die Grenzstrecke ist auf dem Grenzstreckenabschnitt von Bf. Cheb bis km 147,800 elektrifiziert. Die Oberleitungsanlagen werden mit Wechselstrom 25 kV, 50 Hz betrieben.

...

5. Fahrplan

5.1 Grundlagen

5.1.1 Die im Abschnitt „5. Fahrplan“ getroffenen Vereinbarungen gelten nur für grenzüberschreitende Zugfahrten auf der Grenzstrecke. Die Binnenverkehre, die ausschließlich auf der Infrastruktur eines EIU verkehren, werden von jedem EIU eigenverantwortlich behandelt.

5.1.2 Das deutsche System EBUa (Elektronischer Buchfahrplan) kann auf der Grenzstrecke nicht vollständig angewendet werden. Für grenzüberschreitende Zugfahrten ist immer auch die Übermittlung der Fahrplandaten an die EVU in Papierform oder auf elektronischen Wegen außerhalb EBUa durchzuführen.

5.1.3 Die EVU übergeben sich ihre Daten zu den einzelnen grenzüberschreitenden Zugfahrten rechtzeitig vor Befahren der Grenzstrecke.

...

5.2 Allgemeines

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

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

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

Der Vordruck Fahrplanmitteilung der DB Netz AG wird auf der Grenzstrecke nicht angewendet.

...

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

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

Auf dem Streckenabschnitt zwischen Cheb und Schirnding müssen die Zugnummern zwischen den EIU 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 bei der DB Netz AG und bei der SŽ, auf den national üblichen Wegen an.

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

...

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

...

5.6.5 Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen in grenzüberschreitenden Zugfahrten, als Zug des Gelegenheitsverkehrs bzw. als Einzeltransport mit Zügen des Netzfahrplans/Gelegenheitsverkehrs in Fahrtrichtung von Cheb nach Schirnding

5.6.5.1 Das EVU, dass außergewöhnlichen Sendungen als Zug des Gelegenheitsverkehrs bzw. als Einzeltransport mit Zügen des Netzfahrplans/Gelegenheitsverkehrs durchführen möchte, beantragt vor dem Befahren der Grenzstrecke ab Cheb bei DB Netz AG, RB Süd, Bereich Gelegenheitsfahrplan das Einlegen der außergewöhnlichen Sendungen.

Die DB Netz AG, Region Süd, Bereich unterjähriger Fahrplan legt den Beförderungsplan der außergewöhnlichen Sendung für die Grenzstrecke fest und verständigt die Beteiligten.

...

5.6.5.5 Gegebenenfalls ist für die Aushändigung der Befehle ein Betriebshalt auf dem Grenzbahnhof Cheb zu planen.

...

6 Betriebsführung

6.1 Zugfahrten – Regelfall

6.1.1 Die Betriebsführung erfolgt grundsätzlich durch die

- DB Netz AG Region Süd als EIU von Schirnding bis zur Grenze der Betriebsführung,
- SŽ, als EIU von Cheb bis zur Staatsgrenze,

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

6.1.2 Der Bf Schirnding ist mit einem Fdl besetzt.

Der Bf Cheb ist mit einem Fahrdienstleiter (VPP) besetzt. Der Bahnhof kann:

- ferngesteuert werden – vom disponierenden und fernsteuernden Fahrdienstleiter der CDP Praha (grundsätzlich),
- örtlich gesteuert werden – vom Fahrdienstleiter für die Bereitschaftsarbeitsstelle des Bf Cheb (bei Bedarf).

...

Fahrdienstleiter Cheb (bei Bedienung aus CDP Praha)

fon öffentlich +420 972 095 522 (mit Sprachspeicher), oder + 420 972 095 523 (mit Sprachspeicher)
GSM-R +420 7 27 134 02 nebo +420 7 27 135 02 (nur für Fahrdienstliche Meldungen)
E-mail CDPHADispsal3C@spravazeleznice.cz

Fahrdienstleiter Cheb (bei örtlicher Besetzung)

fon öffentlich +420 9720 90491 (mit Sprachspeicher) oder +420 9720 90492 (mit Sprachspeicher)
mobil +420 602 289 096 (ohne Sprachspeicher)

...

E-mail ZSTKVRmankan@spravazeleznic.cz

...

6.1.6 Befehlsvordrucke

6.1.6.1 Auf der Grenzstrecke werden für Aufträge an alle grenzüberschreitende Zugfahrten die zweisprachigen Befehlsvordrucke nach gemeinsamer Anlage zu allen ZusVI genutzt.

6.1.6.2 Der Fdl Schirnding verwendet ‚Befehle 1-14‘ mit den Gründen zum Befehl 12 auf der Rückseite (Vordruck 302.3000V01), ‚Wortlaute zum Befehl 14‘ einseitig bedruckt (Vordruck 302.3000V02) sowie ‚Befehle 15.1-15.35‘ einseitig bedruckt (Vordruck 302.3000V03) der DB Netz AG.

6.1.6.3 Der Fdl Cheb 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 SŽ.

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 (z.B 3 Klebezettel/3 nálepky/“).

6.1.6.4 Jede grenzüberschreitende Zugfahrt muss beim Befahren der Grenzstrecke die zweisprachigen Befehlsvordrucke der SŽ Befehl V (Allgemeiner Befehl) und Befehl Op und Závazná dvojjazyčná slovní znění pro všeobecný rozkaz, rozkaz Z a rozkaz Op/Verbindliche zweisprachige Wortlaute für den Allgemeinen Befehl, den Befehl Z und den Befehl Op und die zweisprachige Befehlsvordrucke der DB Netz AG Befehl 1 - 14 (Vordruck 302.3000V01), Wortlaute zum Befehl 14 (Vordruck 302.3000V02) und Befehl 14.1-14.35 (Vordruck 302.3000V03) mitführen..

Die Druckvorlagen für die zweisprachigen Befehlsvordrucke der DB Netz AG können in der Anlage 2.4.3 „Betrieblich-technisches Regelwerk – Zusammenstellung“ (Abschnitt 302.3000 + Vordrucknummer) der jeweils gültigen Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG, beim Bereich Vertrieb und Fahrplan der DB Netz AG oder bei der Region Süd, Netz Nürnberg der DB Netz AG angefordert werden.

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

6.1.7 Aufträge mit Befehlen erteilen – allgemein –

6.1.7.1 Zweisprachige schriftliche Befehle werden in der Regel durch die Fdl auf der Grenzstrecke erteilt. Jeder Fdl erteilt zweisprachige schriftliche Befehle in der Regel nach seinen Richtlinien und den Vereinbarungen der ZusVI. Die Fdl erteilen ihre Befehle auch nach ihren Richtlinien, wenn die Ursache für die Befehlsaushändigung im Bereich der Betriebsführung des jeweils anderen EIU liegt. Die Fdl vereinbaren die zu verwendenden Befehltexte und den Ort der Aushändigung.

Bei der DB Netz AG kann die Auftragserteilung mit zweisprachigen Befehlen bereits auf vor der Grenzstrecke gelegenen Betriebsstellen vereinbart sein.

6.1.7.2 Auf zweisprachigen schriftlichen Befehlen werden die Namen der Betriebsstellen ausgeschrieben. Auch auf andere Abkürzungen wird verzichtet.

6.1.7.3 Die Triebfahrzeugführer nehmen die Befehle nach den Regeln des betriebsführenden EIU entgegen.

6.1.7.4 Diktiert der Fdl der SŽ, 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 die Nummer des Verbindlichen Wortlauts. Anschließend diktiert er den Text dieses Wortlauts.

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

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

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

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

6.1.8.3 Zum Erteilen des Befehls 14 verwendet der Fdl 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 folgen stets unmittelbar im Anschluss an den Vordruck mit dem Befehl 14, der darauf verweist. Bei einem Befehl für einen anderen Zug kann die Nummerierung wieder mit 1 beginnen.

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

6.1.8.4 Der Fdl der DB Netz AG kennzeichnet von ihm erteilte Befehle in der Regel mit einem Übermittlungscode. Der Übermittlungscode setzt sich aus der Abkürzung der Örtlichkeit „D.NSG.“, der Ziffer „9“ (nur für zweisprachige Befehle), einem Bindestrich und einer fortlaufenden Ziffer von 001 bis 999 zusammen.

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

6.1.8.5 Die zweisprachigen Befehle 14.1-14.35 (Vordruck 302.3000V03) werden bei Gebrauch auf der Grenzstrecke als eigenständige Befehle behandelt. Da sie auf einem eigenen Vordruck dargestellt werden, können sie an Triebfahrzeugführer übergeben bzw. übermittelt werden. Der Übermittlungscode der DB Netz AG wird, wie unter Ziffer 6.1.8.4 beschrieben, angewendet. Einige Befehltexte wurden dem Gebrauch auf der Grenzstrecke angepasst.

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

6.1.8.7 Zweisprachige Befehle der DB Netz AG werden im Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG den Tf von grenzüberschreitenden Zügen grundsätzlich diktiert.

6.1.8.8 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.

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

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

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

Im Bereich der Betriebsführung der SŽ, dürfen die zweisprachigen Befehle der SŽ, 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 38 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.

6.1.9 **Transition der Zugbeeinflussung**

6.1.9.1 Die Grenzstrecke ist mit den Zugbeeinflussungssystemen PZB 90 der DB Netz AG ausgerüstet. In der Regel verfügen die führenden Fahrzeuge eines Zuges, die die Grenzstrecke befahren über dieses Zugbeeinflussungssystem.

6.1.9.2 Führende Fahrzeuge ohne wirkende Zugbeeinflussung PZB 90 dürfen ausnahmsweise die Grenzstrecke zwischen der Staatsgrenze und Schirnding befahren.

6.1.9.3 Grenzüberschreitende Zugfahrten sollen in der Regel bei der Fahrt nach Schirnding vor der Abfahrt in Cheb die Fahrzeugeinrichtungen der PZB 90 in Betrieb gesetzt haben. Fahrende Transition für Fahrzeuge mit aktivem ETCS zum Umschalten nach Level NTC (PZB) erfolgt in Kilometer 150,200 am Signal „Austrittsgrenze aus dem ETCS-Bereich²“ automatisch.

² gemäß SŽ PPD-6/2022 (Weisung des Bahnbetreibers)

Bei der Fahrt von Schirnding nach Cheb dürfen die Fahrzeuginrichtungen der PZB 90 frühestens nach dem Anhalten in Cheb ausgeschaltet werden.

...

6.1.10.1 Die grenzüberschreitenden Zugfahrten nutzen den Zugfunk GSM-R.

6.1.10.2 Im Bereich der Staatsgrenze ist zwischen dem tschechischen Zugfunk GSM-R (CZ) und dem deutschen Zugfunk GSM-R (D) zu wechseln. Das Umschalten soll bis zu den Signalen „Beginn des Zugfunks GSM-R (CZ)“ in Fahrtrichtung nach der Tschechischen Republik bzw. bis zum Hinweiszeichen „Zugfunk GSM-R (D)“ in Fahrtrichtung nach Deutschland erfolgt sein.

6.1.11. Nachschieben

6.1.11.1 Auf der Grenzstrecke ist Nachschieben in beiden Richtungen zugelassen.

6.1.11.2 Schiebetriebfahrzeuge sind stets mit dem Zug zu kuppeln, wenn sie die gesamte Grenzstrecke befahren. Der Triebfahrzeugführer dieses Schiebetriebfahrzeuges muss dafür sorgen, dass vor Beginn des Nachschiebens das Schlussignal vom letzten Fahrzeug vor dem Schiebetriebfahrzeug entfernt und nach Beendigung des Nachschiebens wieder angebracht wird.

6.1.11.3 Schiebetriebfahrzeuge werden in der Regel von dem EVU gestellt, dass das führende Triebfahrzeug stellt. Ausnahmen sind nur bei Störungsbeseitigung zulässig, in diesem Fall stimmen sich die Triebfahrzeugführer über die Verständigung ab.

6.1.11.4 Bevor ein Zug außerplanmäßig nachgeschoben wird, muss der Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeuges feststellen, dass besondere Fahrzeuge das Nachschieben nicht behindern.

6.1.11.5 Erhält der Triebfahrzeugführer eines nachgeschobenen Zuges einen Befehl, der auch für das Verhalten des Triebfahrzeugführers des Schiebetriebfahrzeugs Bedeutung hat (z.B. Herabsetzen der zulässigen Geschwindigkeit), muss der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges - wenn Funk vorhanden ist - den Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs vom Inhalt des Befehls verständigen. Steht Funk nicht zur Verfügung, muss er dem Fahrdienstleiter mitteilen, dass der Fdl den Befehl auch dem Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs übermitteln muss.

6.1.11.6 Auf der Grenzstrecke werden in der Richtung nach Schirnding 2 gekuppelte Dieselschiebetriebfahrzeuge zugelassen.

Im Bereich der Betriebsführung durch die SŽ darf beim Nachschieben die Druckkraft höchstens 350 kN (35 t) betragen.

6.1.12. Zugschluss

Grenzüberschreitende Zugfahrten dürfen mit Zugschlussignalmitteln nach Ril 301 Signalbuch oder nach SŽDC D1 Betriebs- und Signalvorschrift ausgerüstet sein.

6.2 Zugfahrten - Abweichungen, Störungen

...

6.2.3 Fahren auf Sicht/ Fahren nach Sichtverhältnissen

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

6.2.4 Fahren ohne Streckenkenntnis

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

6.2.5 Schneeräumfahrten/Kontrollfahrten

Schneeräumfahrten mit Schneeräumern, außer Schneepflügen, die mit dem Triebfahrzeug fest verbunden sind, dürfen nur als Sperrfahrten verkehren. Sie verkehren in der Regel nur bis zur Staatsgrenze. Die Weiterfahrt über die Staatsgrenze kann zwischen den EIU als Ge-legenheitsverkehr vereinbart werden.

6.2.6 Kleinwagenfahrt

Sperrfahrten, die aus Kleinwagen gebildet sind, dürfen zwischen Schirnding und Cheb nicht verkehren.

6.2.7 Sperrfahrten

6.2.7.1 Zugnummer der Sperrfahrt

Zwischen Schirnding und Cheb erhalten Sperrfahrten eine zwischen der DB Netz AG und der SŽ, abgestimmte Zugnummer. Wurde kein Fahrplan herausgegeben, ist sie operativ durch den die Sperrfahrt ablassenden Fdl bekanntzugeben.

Die EVU fordern die Zugnummer für Bereich der Betriebsführung der SŽ bei OSS Praha an, für Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG bei der BZ München.

Für Sperrfahrten im Rahmen einer Beta / VR (ROV) werden die Zugnummern und die Fahrplandaten im Rahmen der Bauvorbereitung bestellt. Die zugewiesenen Zugnummern werden in Beta / ROV (VR) eingearbeitet.

Einer Sperrfahrt können Fahrplandaten mit zweisprachigem Befehl übermittelt werden.

...

6.2.9 Nothaltauftrag an Züge

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

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

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

Regelung zu Verhalten der Tf nach „General Stop“

Sofern

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

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

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

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

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

6.2.10 PZB-Störungen zwischen Schirnding und Staatsgrenze

Fahrtrichtung Schirnding – Cheb

Zweisprachiger Befehl 12 durch Fdl Schirnding - Im Bahnhof Schirnding mit höchstens 50 km/h fahren.

Fahrtrichtung Cheb – Schirnding

Zweisprachiger Befehl V, Wortlaut Nr. 20 durch Fdl Cheb (im Auftrag des Fdl Schirnding), zwischen km 140,587 und Schirnding mit höchstens 50 km/h fahren.

6.2.11 PZB-Störungen zwischen Staatsgrenze und Cheb

Fahrtrichtung Schirnding – Cheb

Zweisprachiger Befehl 12 durch Fdl Schirnding (im Auftrag des Fdl Cheb), zwischen km 140,587 und Cheb mit höchstens 100 km/h fahren.

Fahrtrichtung Cheb – Schirnding

Zweisprachiger Befehl V, Wortlaut Nr. 20 durch Fdl Cheb, zwischen Cheb und km 140,587 mit höchstens 100 km/h fahren.

...

6.3. Rangieren

Das Verfahren „Rangieren zwischen den Betriebsstellen“ nach Vorschrift SŽ D1 ČÁST PRVNÍ wird zwischen Schirnding und Cheb nicht angewendet.

...

6.4.2 Geplante Sperrung des Gleises auf der Grenzstrecke

...

6.4.2.2 Bauarbeiten können durchgeführt werden:

...

- c) 1 Ein ‚Baugleis‘ und ein ‚Technologisches Gleis‘ können auf einem Streckengleis 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.

...

2. Rangierfahrten dürfen nach Zustimmung des Technischen Berechtigten und des Ozov zwischen den einzelnen Abschnitten übergehen. Der Technische Berechtigte und der Ozov sprechen ihre Maßnahmen untereinander ab. Ein- und Ausfahrten können sowohl von und nach Schirnding als auch von und nach Cheb erfolgen. Die Ein- und Ausfahrten von und nach Schirnding vereinbart immer ein Technischer Berechtigter mit dem Fdl Schirnding nach Regeln der DB Netz AG. Die Ein- und Ausfahrten von und nach Cheb vereinbart immer ein Ozov mit dem Fdl, Cheb nach Regeln der SŽ.

Der Wechsel von Fahrzeugen zwischen ‚Baugleis‘ und ‚Technologischem Gleis‘ und die Fortsetzung der Fahrt erfolgt jeweils als Rangierfahrt. Die Höchstgeschwindigkeit der Rangierfahrten beträgt 20 km/h.

3. Das Personal der Rangierfahrten, die zwischen ‚Baugleis‘ und ‚Technologischem Gleis‘ wechseln, muss die Betriebs- und Baurichtlinien der DB Netz AG und der SŽ, in ausreichendem Maß kennen und die Sprache des Technischen Berechtigten und des Ozov beherrschen. Ggf. können die Rangierfahrten mit einem Lotsen besetzt werden.

...

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 außergewöhnliche Vorkommnisse nach dem Eisenbahngesetz Nummer 266/1994 Sb. einschließlich der Durchführungsverordnungen in der jeweils gültigen Fassung.

verfahren

7.2 Meldegrenze für gefährlichen Ereignisse

Die Meldegrenze für gefährliche Ereignisse zwischen der DB Netz AG, Regionalbereich Süd, und der SŽ, befindet sich in km 140,587= Staatsgrenze.

...

8 Schlussbestimmungen, Übergangsbestimmungen

8.1 Die Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag für die Grenzstrecke Schirnding – Cheb tritt am 01. 07. 2019 in Kraft.

Gleichzeitig tritt die „Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag für den Eisenbahnübergang Schirnding – Cheb Teile I und II vom 01.05.2011 außer Kraft.

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

...

8.7 Die EIU veröffentlichen für die EVU einen „Auszug aus der Zusatzvereinbarung für die Grenzstrecke Schirnding - Cheb“. Im Auszug sind die aktuellen Bestimmungen aus der ZusVI Schirnding - Cheb zusammengestellt, die für den Zugang zur Grenzstrecke vereinbart wurden. Auf nicht enthaltene Texte wird nicht hingewiesen.

...

Nürnberg am 30.07.2019

za/für die DB Netz AG,

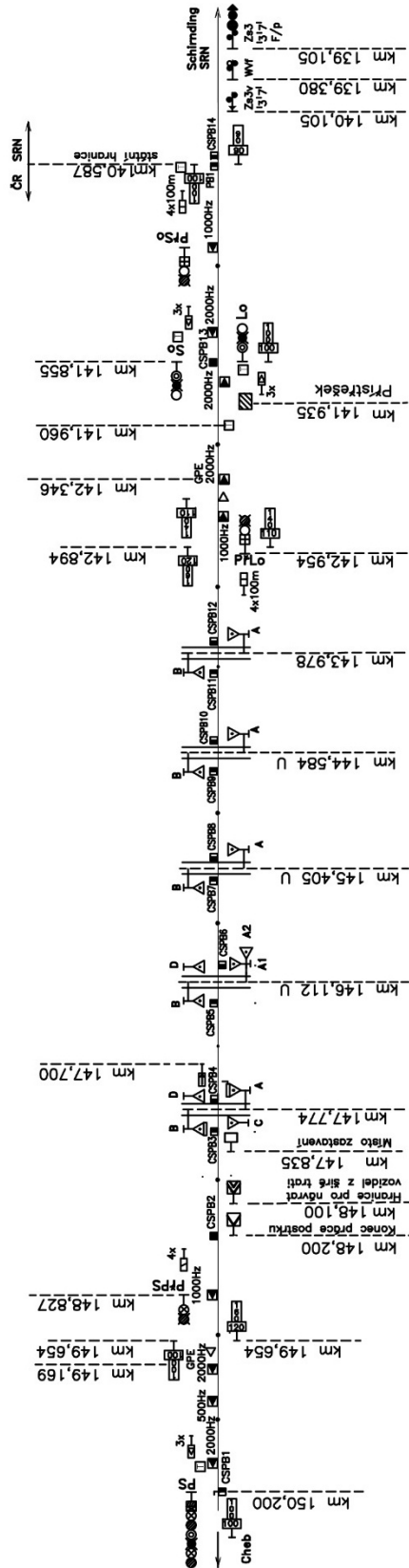
.....
Martin Allweil

Leiter Produktionsdurchführung Nürnberg

Anlage 1 Skizze der Grenzstrecke

POMEZÍ nad OHŘÍ z.

CHEB-Skalica z.



P310 P311 P312 P313 P314



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	



...

...

platí od Gültig ab	opraveno/Berichtigt dne/am	kým/durch

...

Zweisprachige schriftliche Befehle