



ProRail/Verkeersleiding B.V.
Afd Logistieke Operatie
Moreelsepark 3
3511 Utrecht



DB InfraGO AG
Region West
Netz Düsseldorf
Helmholtzstraße 17
D - 40215 Düsseldorf

**Nutzungsvorgabe
der Grenzstrecke**

**Gebruiksvoorschrift
grensbaanvak**

Kaldenkirchen - Venlo

**für Eisenbahnver-
kehrsunternehmen**

**voor spoorweg-
ondernemingen**



Gültig ab: 01.05.2015

Geldig vanaf: 01-05-2015

- Deutschsprachige Ausgabe -

Verteiler

Diese Nutzungsvorgabe ist allen zuständigen Personen und Stellen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zugänglich zu machen, die Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Verkehr auf der Grenzstrecke Kaldenkirchen - Venlo erbringen.

Impressum

Geschäftsführende Stellen	
DB InfraGO AG	ProRail B.V.
DB InfraGO AG Planung Betrieb Netz Düsseldorf	ProRail Verkeersleiding Afd Logistieke Operatie
I.NB-W-N-DÜS-BP Herr Joachim Ette Helmholtzstraße 17 D - 40215 Düsseldorf Joachim Ette E-Mail: Joachim.Ette@deutschebahn.com	Floor Pape / Jan Deeelman Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht Postbus 2038, 3500 GA Utrecht Jan Deeelman / Floor Pape E-Mail: Jan.deeleman@prorail.nl Floor.pape@prorail.nl

Verzeichnis der Aktualisierungen

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Aktualisierung eingearbeitet (Namenszeichen/Tag)
1	Neudruck	01.05.2015	Neuherausgabe; Ausgliederung EVU-Regelungen	Roßmüller / Verheijen
2	Neudruck	11.12.2016	Aktualisierung Nr. 1	Roßmüller / Verheijen
3	Neudruck	10.12.2017	Aktualisierung Nr. 2	Roßmüller / Verheijen
4	Neudruck	13.12.2020	Aktualisierung Nr. 3	Roßmüller / Verheijen
5	Neudruck	01.09.2023	Aktualisierung Nr. 4	Stumm / van der Heijden
6	Überarbeitung	14.12.2025	Aktualisierung Nr. 5	Müller / Jan Deeelman / Floor Pape
<u>7</u>	<u>Überarbeitung</u>	<u>13.12.2026</u>	<u>Aktualisierung Nr. 6</u>	<u>Müller / Deeelman / Pape / Haasler</u>

Inhaltliche Änderungen, weggefallene und neu aufgenommene Einträge sind am Seitenrand durch „*“ gekennzeichnet.

Werden in dieser Nutzungsvorgabe sprachlich vereinfachende Bezeichnungen wie „Mitarbeiter“, „Fahrdienstleiter“, „Triebfahrzeugführer“ usw. verwendet, beziehen sich diese auf Frauen, Männer und diverse Personen in gleicher Weise.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Gegenstand	4
2 Rechtsvorschriften und Gültigkeit von Regelwerken.....	4
3 Betriebssprache	4
4 Zulassung von Triebfahrzeugen	45
5 Beschreibung der Grenzstrecke, Streckendaten	56
6 Umschaltunkte digitaler Zugfunk „GSM-R“.....	67
7 Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen.....	67
8 Trassenanmeldungen von Zügen des Gelegenheitsverkehrs	67
9 Bilden der Züge	78
10 Zugsichtbarkeit.....	78
11 Schriftliche Befehle.....	79
12 Befahren des Gegengleises (DB) bzw. verkeerd spoor (NL).....	89
13 Schieben und Nachschieben von Zügen	910
14 Sperrfahrten auf der Grenzstrecke	910
15 Zugsicherungssysteme auf der Grenzstrecke	1011
(1) PZB-Zugsicherungssystem	1011
(2) ETCS (European Train Control System)	112
16 Hot-Box Detector (HBD) / Heißläuferortungsanlage (HOA)	112
17 Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.....	1213
(1) Einfahrt in die Gleise 1 bis 3 und Halt im Bahnhof Venlo bei durchgehenden Reisezügen	1213
(2) Einfahrt in die Gleise 4 oder 5 Bahnhof Venlo	1213
(3) Einfahrt in die Gleise 7 bis 20 Bahnhof Venlo	1213

Verzeichnis der Anlagen

Anlage 1	Befehlsvordrucke von ProRail und der Musterbefehl der DB InfraGO AG	*
Anlage 2	Wörterliste mit den wichtigsten deutsch/niederländischen Begriffen	

1 Gegenstand

Dieses Dokument enthält als Teil der Nutzungsbedingungen Netz der DB InfraGO AG (NBN) die Nutzungsvorgaben der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) DB InfraGO AG und ProRail B.V. an die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für die Grenzstrecke Kaldenkirchen - Venlo einschließlich der Grenzbahnhöfe.

2 Rechtsvorschriften und Gültigkeit von Regelwerken

Grundsätzlich gelten im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr die Rechtsvorschriften des Staates und die Richtlinien und Anweisungen über die Betriebsführung und die Sicherheitsbestimmungen des Vertragspartners, dessen Infrastruktur genutzt wird. Hiervon abweichende Regelungen enthält diese Nutzungsvorgabe.

3 Betriebssprache

Die im grenzüberschreitenden Verkehr durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen eingesetzten Triebfahrzeugführer müssen

- auf deutschem Gebiet über genügend gute Kompetenzen in der deutschen Sprache verfügen, um ihre Tätigkeiten im Normalbetrieb, bei Störungen und in Notsituationen ausüben zu können. Dazu gehören insbesondere das Empfangen und Erteilen von sicherheitsrelevanten Anweisungen und das Ausfüllen von Formularen sowie
- auf niederländischem Gebiet die niederländische Sprache im Sprachniveau B1 beherrschen und anwenden.

Sie dürfen für schriftliche Arbeiten, wie dem Ausfüllen von Formularen, die Sprache des Nachbarlandes anwenden; auch dann, wenn dazu Formulare des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens verwendet werden.

Bei der Kommunikation zwischen Triebfahrzeugführer und Fahrdienstleiter wird die Sprache des jeweiligen Fahrdienstleiters benutzt.

Die wichtigsten Begriffe und Formulierungen sind in der Anlage 2 in Form einer deutsch/niederländischen und niederländisch/deutschen Wörterliste zusammengestellt.

Im Betrieb findet die Kommunikation zwischen DB InfraGO AG und ProRail nur zwischen gleichartigen Funktionen/Stellen statt. Das bedeutet, dass z. B. die folgenden Mitarbeiter miteinander kommunizieren:

- Operationeel Besturingscentrum Infra (OBI) mit ZES (Zentrale-Einschaltstelle) bezüglich Oberleitungen
- Chi/OvD-A mit EVZS (bezüglich Störungsmeldungen)
- Chi/OvD-A mit Notfallmanager
- Trdl Venlo mit Fdl Kaldenkirchen
- Störungstechniker mit Entstörungsmitarbeiter

Ausnahme von der Sprachpflicht/Sprachniveau (B1):

Lokführer können auf bestimmten Grenzstrecken von der Sprachpflicht/Sprachniveau B1 befreit werden, wenn ein strukturiertes Verfahren eingehalten wird und die Kommunikation über standardisierte, festgelegte Phrasen erfolgt. Für den grenzüberschreitenden Abschnitt zwischen der Staatsgrenze und dem Bahnhof Venlo kann durch den Infrastrukturbetreiber „ProRail“ eine Ausnahme von dieser Sprachpflicht erteilt werden. In diesem Fall erfolgt die Kommunikation zwischen Fahrdienstleiter und Triebfahrzeugführer auf Basis standardisierter Kommunikationssätze für definierte Betriebsszenarien (Normalbetrieb, Störungen und Notfälle) gemäß den hierfür festgelegten generischen und streckenspezifischen Phrasen.

Die Befreiung wird ausschließlich auf Antrag eines Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) durch den Infrastrukturbetreiber erteilt. Der Antrag muss eine Liste der betroffenen Triebfahrzeugführer enthalten sowie den

Nachweis, dass diese entsprechend geschult sind und die festgelegten Kommunikationssätze sicher anwenden können. Die erteilte Befreiung wird im Rahmen der Zugangsvereinbarung bzw. deren Ergänzung dokumentiert. ProRail hat diesen Prozess in dem Dokument „Procedure vrijstelling taalniveau (B1) machinisten op grensoverschrijdende baanvakken“ dargestellt.

Ausnahme von der Sprachpflicht/Sprachniveau (B1):

Für bauglogistische Fahrten auf Basis einer Betra oder WBI kann hiervon abgewichen werden, wenn DB InfraGO und ProRail es vorab miteinander vereinbart haben.

Wenn in diesem Dokument oder in den Anhängen keine Sprache festgelegt ist, in der zu kommunizieren ist, muss zuvor abgestimmt werden, welche Sprache (Niederländisch oder Deutsch) zwischen niederländischen und deutschen Mitarbeitern angewendet wird. Die Organisationen/Betriebe sind selbst dafür verantwortlich, dass ihre eigenen Mitarbeiter ausreichende Kenntnisse der zu verwendeten Sprache besitzen.

4 Zulassung von Triebfahrzeugen

Anträge auf Zulassung von Triebfahrzeugen auf der Grenzstrecke bearbeiten:

- für den niederländischen Streckenbereich Inspectie Leefomgeving en Transport divisie Rail (IL&T-DR);
- für den deutschen Streckenbereich das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in Bonn.

Eisenbahnverkehrsunternehmen dürfen die Grenzstrecke nur mit Triebfahrzeugen befahren, die eine entsprechende Zulassung haben.

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

5 Beschreibung der Grenzstrecke, Streckendaten

Die Grenzstrecke Kaldenkirchen - Venlo

- ist eine zweigleisige Hauptbahn.
- ist mit selbsttätigem Streckenblock ausgerüstet.
- ist durchgehend mit dem deutschen PZB-Zugsicherungssystem ausgerüstet
(auf die Signale im Bahnhof Venlo trifft dieses jedoch nur teilweise zu; siehe Übersicht unter 15 (1)).
- ist elektrifiziert und wird bis in den Bf Venlo hinein mit DB-Wechselstrom 15 kV, 16,7 Hz betrieben. Systemwechselbahnhof im elektrischen Betrieb ist der Bf Venlo. Das niederländische Fahrstromnetz wird mit 1500 Volt Gleichstrom betrieben.
- ist gemäß RIV Anlage II in die Streckenklasse D 4 eingestuft.
- ist für den Kombinierten Ladungsverkehr (KV) bis zum Profil P/C 80, P/C 410 zugelassen.

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h.

Der Bremsweg beträgt im Bereich der DB InfraGO AG 700 m und im Bereich von ProRail 1000 m.

Die Einrichtungen für ETCS (European Train Control System) befinden sich ausschließlich auf niederländischem Gebiet innerhalb des Bahnhofs Venlo (siehe unter 16 (2)).

Das Streckengleis Kaldenkirchen - Venlo [Bezeichnung DB] bzw.

Kaldenkirchen - Venlo Rechterspoor (HJ) [Bezeichnung ProRail]

ist für Fahrten im Regelgleis in drei Blockabschnitte unterteilt:

- Signal 603 („V-sein“) in km 18.700 (DE)
- Signal 607 („P-sein“) in km 0.240 (NL) und
- Signal 613 („P-sein“) in km 1.350 (NL).

Das Streckengleis Venlo - Kaldenkirchen [Bezeichnung DB] bzw.

Venlo - Kaldenkirchen Rechterspoor (GJ) [Bezeichnung ProRail]

ist für Fahrten im Regelgleis in zwei Blockabschnitte unterteilt:

- Signal 612 („P-sein“) in km 1.400 (NL).
- Signal 14Vf („Deutsches Signal“) in km 0.280 (NL).

Die deutsch-niederländische Staatsgrenze befindet sich in km 19,340 (D) bzw. km 0.000 (NL).

Grenzbahnhöfe auf der Grenzstrecke sind die Bahnhöfe Kaldenkirchen und Venlo.

Auf der Grenzstrecke vorhandene Bahnübergänge und deren Sicherung:

Bahnübergang in km	Art der Sicherung	Einschaltung in km	Bedienart	Straße, Ortslage
19,182 (DB)	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken (LzH/F FÜ/Hp)	2.079 / 1.313 (NL) im GI VI - Kn (GJ)	zugbedient/ signalgesteuert	Deller Weg, Kaldenkirchen
0.252 (NL)	Blinklichtanlage mit Halbschranken (ahob)	18,810 (DB) im Bahnhof Kn	zugbedient/ signalgesteuert	Bevrijdingswe, Venlo
0.594 (NL)	Blinklichtanlage mit Halbschranken (ahob)	0.010 (NL) im GI Kn - VI (HJ)	zugbedient/ signalgesteuert	Auxiliatrixweg, Venlo
1.391 (NL)	Blinklichtanlage mit Halbschranken (ahob)	0.600 (NL) im GI Kn - VI (HJ)	zugbedient/ signalgesteuert	Bovenste Molenweg, Venlo

Lagepläne der Bahnhöfe Kaldenkirchen und Venlo und der Grenzstrecke siehe unter Anlage 3.

6 Umschaltunkte digitaler Zugfunk „GSM-R“

Die Grenzstrecke ist mit digitalem Zugfunk „GSM-R“ ausgerüstet.

Beim Übergang in den Bereich der jeweiligen Nachbarbahn müssen die Triebfahrzeugführer manuell ins GSM-R-Netz der jeweiligen Bahn umschalten.

Die jeweiligen Umschaltunkte befinden sich für die Fahrtrichtung

- Venlo - Kaldenkirchen in km 19,2 (D): Umschalten von „GSM-R (NL)“ zu „GSM-R (D)“ und
- Kaldenkirchen - Venlo in km 19,3 (D) / 0.0 (NL): Umschalten von „GSM-R (D)“ zu „GSM-R (NL)“.

Die jeweiligen Umschaltunkte sind mit Hinweistafeln jeweils in Fahrtrichtung gekennzeichnet.

Triebfahrzeugführer dürfen bei Fahrzeugstillstand vorübergehend das Funknetz P-GSM (D) (Roaming) nutzen, um bei einer GSM-R-Funknetzstörung, z.B. in einer Funklücke bei Ausfall einer Funkstation Verbindungen herstellen zu können.

7 Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen

Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen auf dem deutschen Streckenabschnitt werden in die „Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und Besonderheiten (La)“, vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und auf dem niederländischen Streckenabschnitt in die „TSB-Weekpublicatie“ und „TSB-Dagpublicatie“ aufgenommen.

Triebfahrzeugführer von grenzüberschreitend verkehrenden Zügen müssen im Besitz der jeweils gültigen La und TSB sein.

In dringenden Fällen werden die Triebfahrzeugführer durch die Fahrdienstleiter Kaldenkirchen (in Duisburg) und Venlo (in Eindhoven) mit Befehl/ National Instruction/aanwijzing über die erforderlichen Angaben über Langsamfahrstellen auf der Grenzstrecke verständigt.

8 Trassenanmeldungen von Zügen des Gelegenheitsverkehrs

EVU führen ihre Trassenbestellungen/Anmeldungen für Sonderzüge beim „Servicecenter Sonderfahrplan“ der Region West über das Trassenportal und bei ProRail über das ‚Orderportal‘ von ProRail durch.

Bei Trassenanmeldungen im adhoc- Verkehr sind folgende verpflichtende

Mindestbestellkriterien durch das EVU anzugeben:

1. Benennung der Internationalen Zugnummer gemäß UIC-Kodex 419-1/419-2
2. Eindeutige Benennung des Verantwortlichen (Partner-) Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Bereich der zu befahrenen Grenzstrecke auf deutschem Gebiet.
3. Benennung der Start- und Zielbetriebsstelle (i.d.R. nicht Grenzbahnhof Kaldenkirchen oder Venlo).
4. Eindeutige Angabe der benötigten Haltezeit und des entsprechenden Haltegrundes (z.B. Lokwechsel, Personalwechsel, Wagentechnische Untersuchung usw.) am Grenzbahnhof.
5. Eindeutige Bezeichnung in Form der Zugnummer etwaiger Vor- und Nachleistungen bei beginnenden und endenden Zügen oder Zuführungen von Triebfahrzeugen, die im Zusammenhang mit der Durchführung der Zufahrt stehen.

6. Bei außergewöhnlichen Transporten sind alle Genehmigungsnummern (DB InfraGO AG: DB Bza-Nummer; ProRail: BV-Nummer) anzugeben sowie die für die Grenzstrecke relevanten, konkreten Bedingungen der MaT der DB InfraGO AG bzw. BV von ProRail.

Auf Grundlage der Angaben des Eisenbahnverkehrsunternehmens wird ProRail und DB InfraGO AG einen Abgleich (PreCheck) der Trassenanmeldung durchführen und ggf. die beantragte zeitliche Fahrplanlage ändern. Hierbei wird auch festgestellt, ob die Voraussetzungen und Mindestanforderungen an die Trassenanmeldungen erfüllt sind.

Sollte dies nicht der Fall sein, werden die Trassenanmeldungen als nicht plausibel angesehen und zurückgewiesen.

Das Einlegen von Zügen im Gelegenheitsverkehr auf der Grenzstrecke erfolgt ausschließlich durch ProRail Verkehrsleitung (Telefon +31-840-834-30049862, Fax +31-88-2312671, Email: DVLEHVZI@prorail.nl).

Spätestens dreißig Minuten bevor ein Zug die Bahnverwaltungsgrenze zu ProRail erreicht, muss das Eisenbahnverkehrsunternehmen an ProRail die (Abfahrts-)Zusammensetzung des Zuges im TSI-TAF-Format in Form einer Train Composition Message (TCM) übermitteln. ProRail stellt hierfür das WLIS-System zur Verfügung. Dies wird im „Handleiding aanleveren beladinggegevens VL-PRC331“ weiter ausgeführt, welches über das ProRail-Logistikportal eingesehen werden kann.

9 Bilden der Züge

Züge mit einer Zuglänge bis zu 693 m dürfen ohne Einschränkungen verkehren.

Für Bahnhof Venlo gelten die folgende Bedingungen:

Auf den Gleisen 7 und 16 (zugtauglich bis 693 Meter) gilt für Zugbestellungen folgendes:

- kürzest möglicher Aufenthalt in Venlo, der Zug fährt auf der nächsten ausgewiesenen Trasse weiter;
- kein Lokomotivwechsel außer bei Zügen, die Kopf machen und Zügen, die nach Gekkengraaf oder Cabooter Terminal fahren. Das Hinzufügen oder Abstellen von Wagen ist nicht gestattet;
- Personalwechsel sind während der Wartezeit bis zur nächsten freien Trasse erlaubt;
- Einschränkung bei Kopfmachenden- und Lokwechselzügen: Nicht mehr als einer dieser Züge gleichzeitig auf den oben genannten Gleisen und abfahrtsbereit in maximal 60 Minuten mit Abfahrt auf der nächsten freien Trasse.

10 Zugsichtbarkeit

Auf der Grenzstrecke sind nur die Zugschlusssignale gemäß den Regeln in Ril 301 (Signalbuch DB) zugelassen.

11 Schriftliche Befehle

Zur Unterrichtung der Züge auf der Grenzstrecke durch schriftliche Befehle werden die Befehlsvordrucke des Eisenbahninfrastrukturunternehmens benutzt, für dessen Bereich der Befehl ausgestellt wird (Ausnahme: Befahren des Gegengleises - siehe Abschnitt 12).

Jeder Triebfahrzeugführer, der die Grenzstrecke befährt, hat neben den deutschen Befehlsvordrucken auch eine ausreichende Anzahl niederländischer Befehlsvordrucke mitzuführen.

Die National Instraction „VS“ zum Befahren des Gegengleises sind als kopierfähige Muster in der Anlage 1 enthalten.

~~Im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG werden die Befehle diktiert.~~ Ergänzend gilt:

Nach Verständigung zwischen FdI und Tf, kann auch die Anwendung „digitaler Befehl“ für den deutschen Teil der Grenzstrecke angewendet werden.

Abweichend zu Ril 408.0412 können im Geltungsbereich dieser Richtlinie weiterhin Befehle diktiert werden.

In Abstimmung mit dem Tf kann der TRDL die digitale European Instruction für den niederländischen Abschnitt der Grenzstrecke verwenden.

Wenn die Funktionalität nicht anwendbar ist, wird die Ausstellung schriftlicher European Instructions erforderlich.

12 Befahren des Gegengleises (DB) bzw. verkeerd spoor (NL)

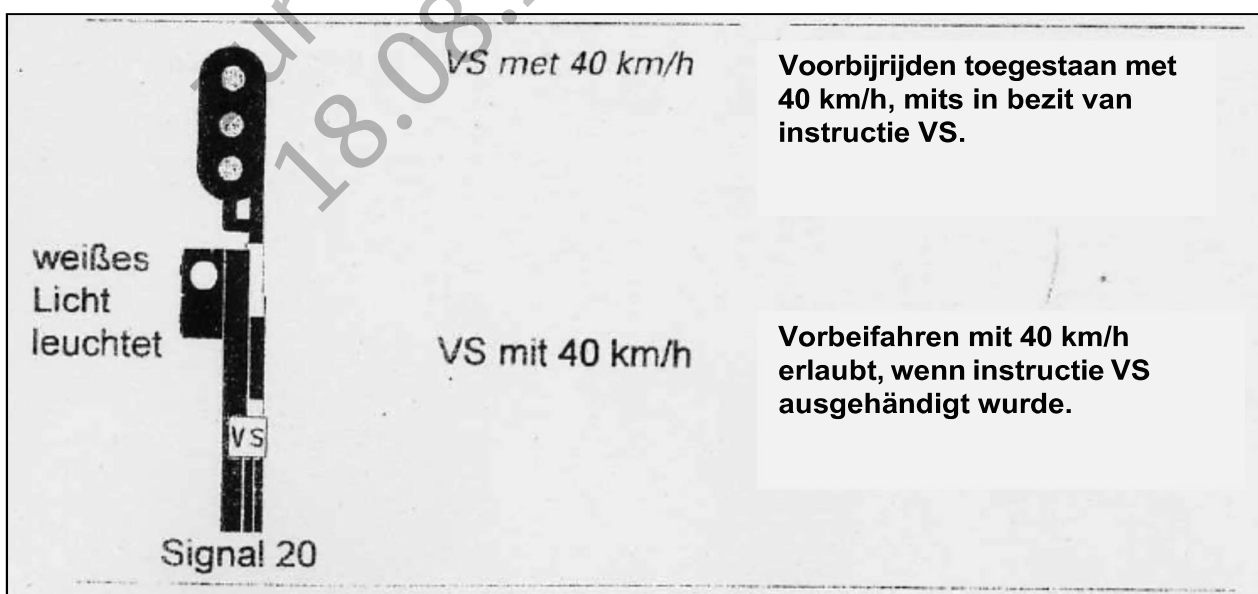
Für das Befahren des Gegengleises (DB) bzw. verkeerd spoor (NL) gelten folgende betriebliche Regelungen:

Der Auftrag, das Gegengleis zu befahren, wird für beide Richtungen ausschließlich durch den niederländischen Befehl „National Instraction Verkeerd Spoor (VS)“ nach Anlage 1 gegeben.

Beim Befahren des Gegengleises (DB) bzw. verkeerd spoor (NL) verkehren die Züge im Abstand der Zugmeldestellen Kaldenkirchen und Venlo bzw. Venlo und Kaldenkirchen.

Besonderheiten für die Fahrt auf dem Gegengleis von Venlo nach Kaldenkirchen:

Die Fahrt in das Gegengleis nach Kaldenkirchen wird stets am Signal 20 auf schriftlichen Befehl zugelassen. Am Signal 20 ist ein weißes Zusatzlicht angebracht:



Nachdem ein Zug vor diesem Signal zum Halten gekommen ist, diktiert der Fahrdienstleiter Venlo (in Eindhoven) dem Triebfahrzeugführer den Befehl zum Befahren des Gegengleises „National Instructions Verkeerd Spoor / Befehl VS Venlo - Kaldenkirchen" (Anlage 1). Nach erfolgter Befehlsübermittlung darf am Signal 20 nur vorbeigefahren werden, wenn an diesem Signal das weiße Licht leuchtet. Für die Weiterfahrt sind die Aufträge gemäß „National Instruction Verkeerd Spoor/Befehl VS" auszuführen.

Erscheint am Signal 20 wider Erwarten kein weißes Licht, gilt abweichend Folgendes:

Es darf nicht auf „National Instruction Verkeerd Spoor / Befehl VS" am Signal 20 vorbeigefahren werden. Der Fahrdienstleiter Venlo (in Eindhoven) diktiert dem Triebfahrzeugführer dann einen Befehl zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal 20 (Instruction STS).

Wird ohne Leuchten des weißen Lichtes am Signal 20 des Bahnhofs Venlo vorbeigefahren, sind alle niederländischen Bahnübergänge der freien Strecke durch den Triebfahrzeugführer zu sichern!

13 Schieben und Nachschieben von Zügen

Nachschieben ist zwischen Venlo und Kaldenkirchen zugelassen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt dabei 80 km/h.

Hierbei muss die Schiebelok mit dem Zug gekuppelt, an die Druckluftbremse angeschlossen sein und bis zum Bahnhof Kaldenkirchen am Zug bleiben.

14 Sperrfahrten auf der Grenzstrecke

In ein gesperrtes Gleis dürfen die Bahnhöfe Kaldenkirchen und Venlo gleichzeitig Sperrfahrten nur dann einlassen, wenn diese durch Befehl 6 + Auftrag 6.40 und Auftrag x.95 (Grund Nr. 13) oder European Instruction 6 + Auftrag x.41 (max. 40km/h) + Auftrag x.95 davon unterrichtet sind, dass auch Sperrfahrten aus der Gegenrichtung bzw. mehrere Sperrfahrten verkehren.

Jede Sperrfahrt erhält eine Zugnummer von dem Fahrdienstleiter, der sie ablässt.

Das Abstellen von Fahrzeugen auf der freien Strecke ist nicht zugelassen.

Sperrfahrten von Kaldenkirchen in Richtung Venlo:

Bei der Fahrt auf dem Regelgleis erfolgt die Einschaltung der niederländischen Bahnübergänge wie folgt:

- BÜ in km 0.252: Gleisisolierung in km 18,810 (DB) im Bahnhof Kaldenkirchen,
- BÜ in km 0.594: Gleisisolierung in km 0.010 (NL) und
- BÜ in km 1.391: Gleisisolierung in km 0.600 (NL).

Bei der Fahrt auf dem Gegengleis erfolgt keine Einschaltung der niederländischen Bahnübergänge.

Sperrfahrten (werktreinen) von Venlo in Richtung Kaldenkirchen:

Mit Befahren des Wirksamkeitssensors „AsSIb/lb.019,1" in km 1,314 (NL) im Gleis Venlo - Kaldenkirchen Rechterspoor (GJ) sowie des Einschaltkontaktes „As12a/2a.019,1" in km 1,485 (NL) im Gleis Venlo - Kaldenkirchen Linkerspoor (Hj) wird der deutsche Bahnübergang „Deller Weg" in km 19,182 (DB) eingeschaltet. und anschließend Befahren des Einschaltkontaktes „FS1b" in km 1.313 (NL) wird der deutsche Bahnübergang „Deller Weg" in km 19,182 (DB) eingeschaltet.

Bei der Fahrt auf dem Gleis Venlo - Kaldenkirchen Linkerspoor (HJ) erfolgt keine Einschaltung des deutschen Bahnüberganges in km 19,182 (DB).

15 Zugsicherungssysteme auf der Grenzstrecke

(1) PZB-Zugsicherungssystem

Die Grenzstrecke ist durchgehend mit dem deutschen PZB-Zugsicherungssystem ausgerüstet. Die Signale im Bahnhof Venlo sind nur zum Teil mit Gleismagneten ausgerüstet (siehe Übersicht unter b) Nr. 4).

Nachfolgend sind die jeweiligen Standorte, Signalbezeichnungen sowie die betriebliche Vorgehensweise im Störfall aufgeführt:

a) Übersicht der angebrachten Gleismagnete auf deutschem Gebiet bzw. an Signalanlagen der DB InfraGO AG

Die Ausrüstung der Signalanlagen der DB InfraGO AG mit Gleismagneten auf der Grenzstrecke entspricht den Vorgaben der Richtlinie 483 und wird hier nicht gesondert aufgeführt.

b) Übersicht der angebrachten Gleismagnete auf niederländischem Gebiet bzw. an Signalanlagen von ProRail

1. Kaldenkirchen - Venlo (Regelgleis)

Vorsignal 603 (km 18,700 DB): 1000 Hz,
 250 Meter vor Blocksignal 607 (km 0.240): 500 Hz,
 Blocksignal 607 (km 0.240): 1000/2000 Hz,
 Geschwindigkeitstafel "60 km/h" km 0.745: 1000 Hz ständig wirksam,
 250 Meter vor Blocksignal 613 (km 1.350): 500 Hz,
 Blocksignal 613 (km 1.350): 1000/2000 Hz,
 Einfahrsignal 12 (km 1.980): 1000/2000 Hz,
 Geschwindigkeitstafel "40 km/h" km 2.160: 1000 Hz ständig wirksam.

2. Kaldenkirchen - Venlo (Gegengleis)

Vorsignal 611 (km 1.350): 1000 Hz,
 Einfahrsignal 10 (km 1.980): 1000/2000 Hz.

3. Venlo - Kaldenkirchen (Regelgleis)

Ausfahrsignal 20 (km 68.860 Ausfahrt Venlo): 1000/2000 Hz,
 250 Meter vor Blocksignal 612 (km 1.400): 500 Hz,
 Blocksignal 612 (km 1.400): 1000/2000 Hz.

4. innerhalb des Bahnhofs Venlo

Gleis	Signal	Gleis	Signal	Gleis	Signal
1A	90 und 154	10	106 und 194	30	34
2A	92 und 152	11	108 und 192	33	40 und 80
2B	160	12	110 und 190	34	42 und 78
3A	94 und 150	13	112 und 188	36	54
7	46 und 200	14	114 und 186	42	32
8	50 und 198	15	116 und 184	56	82
9	196	16	118 und 182	62	162

Es handelt sich bei den oben aufgeführten Signalen im Bf Venlo ausschließlich um 1000/2000 Hz-Magnete. Es sind keine 500 Hz-Magnete vorhanden.

c) Wirksamkeit der Gleismagnete bei den verschiedenen niederländischen Signalbildern

- keine PZB-Beeinflussung erfolgt bei „Grünes Licht“, „Grünes Blinklicht“, „Grünes Blinklicht mit Zahl“ sowie „Weißes Licht am Signal 20 im Bahnhof Venlo zur Fahrt auf dem Gegengleis nach Kaldenkirchen“;
- 1000 Hz-PZB-Beeinflussung erfolgt bei „Gelbes Licht“, „Gelbes Blinklicht“, „Gelbes Licht mit Zahl“ sowie „Gelbes Licht mit blinkender Zahl“;
- 2000 Hz-PZB-Beeinflussung erfolgt bei „Rotem Licht“.

d) Vorgehensweise nach einer erfolgten Zwangsbremmung durch PZB-Beeinflussung im Zuständigkeitsbereich von ProRail

Nach einer Zwangsbremmung muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter Venlo (in Eindhoven) die erfolgte Zwangsbremmung melden.

Wenn kein Halt zeigendes Hauptsignal überfahren worden ist, darf der Triebfahrzeugführer die Fahrt mit der mündlichen Zustimmung des Fahrdienstleiters Venlo (in Eindhoven) fortsetzen.

Wurde ein Halt zeigendes Hauptsignal überfahren, muss der Triebfahrzeugführer die erteilten Anweisungen des Fahrdienstleiters Venlo (in Eindhoven) befolgen.

(2) ETCS (European Train Control System)

Für Triebfahrzeuge, die mit ETCS ausgerüstet sind, wurden für den durchgehenden Verkehr auf der Grenzstrecke Kaldenkirchen - Venlo Eurobalisen für ETCS Level STM („specific transmission module“) installiert.

Die Eurobalisen bewirken hierbei eine halbautomatische Umschaltung (Transition) zwischen den nationalen Zugbeeinflussungssystemen PZB - ATB und ATB - PZB auf Basis von ETCS. Sämtliche Einrichtungen für ETCS befinden sich hierbei ausschließlich auf niederländischem Gebiet innerhalb des Bahnhofs Venlo.

Die Eurobalisen für die Transition von PZB nach ATB befinden sich im Bahnhof Venlo jeweils in den Ausfahrbereichen in Richtung Blerick und Tegelen.

Die Eurobalisen für die Transition von ATB nach PZB befinden sich im Bahnhof Venlo im Ausfahrbereich in Richtung Kaldenkirchen.

Der Transitionsbereich (transitiegebied) befindet sich zwischen der ersten Transitionsbalise (TR) und endet an dem Punkt, wo die Transition vollständig abgeschlossen ist.

Störungen können sich als Zwangsbremmungen und Unwirksamkeit der Transition auswirken.

Triebfahrzeugführer melden Störungen an den Fahrdienstleiter Venlo (in Eindhoven).

16 Hot-Box Detector (HBD) / Heißläuferortungsanlage (HOA)

Auf dem niederländischen Streckenabschnitt der Grenzstrecke befindet sich in km 0.450 (NL) ein „Hot-Box Detector“ (HBD). Diese Anlage ist für beide Gleise und Fahrtrichtungen wirksam und wird von ProRail betrieben.

Die Verständigung der Triebfahrzeugführer über einen Heiß- bzw. Warmläuferalarm erfolgt für Züge in Fahrtrichtung Viersen durch den Fahrdienstleiter Kaldenkirchen (in Duisburg).

Die Verständigung der Triebfahrzeugführer über einen Heiß- bzw. Warmläuferalarm erfolgt für Züge in Fahrtrichtung Venlo durch den Fahrdienstleiter Venlo (in Eindhoven).

17 Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb

(1) Einfahrt in die Gleise 1 bis 3 und Halt im Bahnhof Venlo bei durchgehenden Reisezügen

a) Einfahrt aus Richtung Kaldenkirchen:

Die Einfahrt in Venlo erfolgt in die Gleise 1a (Signal 154), 2a (Signal 152) oder 3a (Signal 150).

Nachdem der Zug gehalten hat, ist wie folgt zu verfahren:

- Hauptschalter ausschalten,
- Stromabnehmer senken,
- prüfen, ob Stromabnehmer gesenkt sind,
- Meldung an den Treindienstleiter Venlo (in Eindhoven) abgeben, dass die Stromabnehmer gesenkt sind und das Umschalten auf niederländische Spannung (1,5 KV) erfolgen kann.

Nachdem der Fahrdienstleiter Venlo (in Eindhoven) bestätigt hat, dass die niederländische Spannung (1,5 KV) eingeschaltet worden ist, wählt der Tf die niederländische Spannung (1,5 KV) und macht das Fahrzeug abfahrbereit.

b) Einfahrt aus Richtung Eindhoven:

Die Einfahrt in Venlo erfolgt in die Gleise 1a (Signal 90), 2a (Signal 92) oder 3a (Signal 94).

Nachdem der Zug gehalten hat, ist wie folgt zu verfahren:

- Hauptschalter ausschalten,
- Stromabnehmer senken,
- prüfen, ob Stromabnehmer gesenkt sind,
- Meldung an den Treindienstleiter Venlo (in Eindhoven) abgeben, dass die Stromabnehmer gesenkt sind und das Umschalten auf deutsche Spannung (15 KV) erfolgen kann.

Nachdem der Fahrdienstleiter Venlo (in Eindhoven) bestätigt hat, dass die deutsche Spannung (15 KV) eingeschaltet worden ist, wählt der Tf die deutsche Spannung (15 KV) und macht das Fahrzeug abfahrbereit.

Müssen ausnahmsweise Güterzüge in die Gleise 1 bis 3 einfahren, gelten diese Bestimmungen sinngemäß.

(2) Einfahrt in die Gleise 4 oder 5 Bahnhof Venlo

Wenn eine Einfahrt ausnahmsweise nach Gleis 4 bzw. Gleis 5 erforderlich wird, erhält der Zug vom Fahrdienstleiter Venlo (in Eindhoven) die European Instruction 65 + Auftrag x.41 und Auftrag x.95 mit folgendem Wortlaut:

Trein moet vanaf wissel 37B naar spoor 4 of 5 met neergelaten stroomafnemer rijden, bord „stroomafnemer neer“ niet geplaatst (Zug fährt mit gesenktem Stromabnehmer im Bahnhof Venlo ab Weiche 37B nach Gleis 4 oder 5 ein. Ankündetafel „Bügel ab“ ist nicht aufgestellt).

(3) Einfahrt in die Gleise 7 bis 20 Bahnhof Venlo

Güterzüge aus Richtung Kaldenkirchen fahren in der Regel im Bf Venlo in die Gleise 7 bis 20 ein. Bis zur Gleismitte führt die Oberleitung deutsche Spannung mit 15 KV. Danach gibt es eine zwanzig Meter lange Schleuse (*Sluis*), die nur mit gesenktem Stromabnehmer durchfahren werden darf. Fahrleitungssignale („Bügel ab“) sind dafür jeweils aufgestellt.

Nach Durchfahrt der Schleuse befindet sich der Zug im Bereich der Oberleitung mit niederländischer Spannung von 1,5 KV. Der Stromabnehmer darf dann wieder gehoben werden. Fahrleitungssignale („Bügel an“) sind dafür jeweils aufgestellt. Eine Meldung an den Fahrdienstleiter Venlo (in Eindhoven) ist für diesen Vorgang nicht erforderlich.

Für Zugfahrten der Gegenrichtung gelten diese Bestimmungen sinngemäß.