

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
Zusatzbestimmungen	302.1202Z01
Abzweigstelle Friedensweg - Padborg	Seite 1

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Zusatzbestimmungen haben:

DB Netz AG
Regionalbereich Nord
Produktionsdurchführung Kiel
Hamburger Chaussee 10
24114 Kiel

und

Banedanmark
Drift; Trafikstyring Fjern
Amerika Plads 15
2100 København

2 Zusatzbestimmungen

siehe folgende Seiten

Ab 09.12.2018
letzte Seite beachten!



**Zusatzbestimmungen zu den bahnbetrieblichen Normen
bzw. dem bahnbetrieblichen Regelwerk der
Infrastrukturbetreiber für das Befahren der Grenzstrecke
Abzweigstelle Friedensweg – Padborg
(netzzugangsrelevantes betrieblich-technisches
Regelwerk)**

gültig ab 01.05.2010

DB AG	Banedanmark
DB Netz AG Regionalbereich Nord Produktionsdurchführung Kiel Hamburger Chaussee 10 D – 24114 Kiel	Banedanmark Drift; Trafikstyring Fjern Amerika Plads 15 2100 København

Verteilungsplan

Das netzzugangsrelevante betrieblich-technische Regelwerk ist zugänglich zu machen:

- Mitarbeitern von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen

1. ALLGEMEINES	4
1.1. GEGENSTAND	4
1.2. ÄNDERUNG VON ANWEISUNGEN	4
1.3. INKRAFTTRETEN UND GÜLTIGKEIT	5
2. GLEICHWERTIGKEIT DER BEGRIFFE	6
3. BESCHREIBUNG DES EISENBAHNGRENZÜBERGANGS	7
3.1. GRENZSTRECKE UND GRENZBETREIBSSTELLEN	7
3.1.1. <i>Eisenbahnverbindung</i>	7
3.1.2. <i>Grenzbetriebsstellen</i>	7
3.1.3. <i>Grenzstrecke</i>	7
3.1.4. <i>Staatsgrenze</i>	7
3.1.5. <i>Lagepläne</i>	7
3.1.6. <i>Betriebsführung</i>	7
3.1.7. <i>Streckendaten</i>	8
3.1.8. <i>Ortsfeste Signale und technische Ausrüstung auf dem Gebiet der Betriebsführung des anderen EIU</i>	8
3.1.9. <i>Zugsicherungssystem:</i>	11
3.1.10. <i>Kilometerwechsel:</i>	11
3.2. ZULÄSSIGE GESCHWINDIGKEITEN	12
3.2.1. <i>Veröffentlichung</i>	12
3.2.2. <i>Ständige Langsamfahrstellen</i>	12
4. VORÜBERGEHENDE LANGSAMFAHRSTELLEN, STELLEN MIT BESONDERER BETRIEBLICHER REGELUNG UND ANDERE BESONDERHEITEN	13
4.1. LA-STELLE GEPLANT	13
4.2. LA-STELLE UNVORHERGESEHEN	13
4.3. AUFSTELLEN VON SIGNALLEN	13
5. FAHRPLAN	14
5.1. FAHRPLANBILDUNG	14
5.2. ÄNDERUNGEN	14
5.3. SONDERZÜGE	14
6. MAßNAHMEN BEI GEFÄHRLICHEN EREIGNISSEN IM EISENBAHNBETRIEB UND BEI BESONDEREN VORKOMMNISSEN	15
6.1. NOTFALLMELDEGRENZE	15
6.2. ERSTE MAßNAHMEN/VERSTÄNDIGUNG ZWISCHEN FDL	15
6.3. INFORMATION	15
6.4. GEMEINSAME UNTERSUCHUNG	15
6.5. HILFSMITTEL	15
6.6. EINDEUTIGE URSACHE	15
6.7. RÄUMEN DER GRENZSTRECKE	16
7. ANZUWENDEnde SPRACHE	17
7.1. BETRIEBSSPRACHE	17
7.2. VORDRUCKE	17
8. ZUGFUNK	17

1. Allgemeines

1.1. Gegenstand

Die Zusatzbestimmungen zu den bahnbetrieblichen Normen bzw. dem bahnbetrieblichen Regelwerk der Infrastrukturbetreiber für das Befahren der Grenzstrecke Abzweigstelle Friedensweg – Padborg beinhaltet ergänzende Bestimmungen zum Vertrag über die Verknüpfung der Infrastruktur für den Eisenbahngrenzübergang Friedensweg – Padborg. Sie wird in der Folge abkürzend als ZbR bezeichnet.

Für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke sind folgende Eisenbahnunternehmen, welche die Pflichten als Betreiber der Infrastruktur erfüllen, verantwortlich:

DB Netz AG vertreten durch:

Regionalbereich Nord

Produktionsführung Kiel

Hamburger Chaussee 10

D-24104 Kiel

und

Banedanmark

Drift, Trafikstyring Fjern

Amerika Plads 15

DK – 21 00 København

Sie werden in der Folge als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) bezeichnet.

1.2. Änderung von Anweisungen

Eine Änderung dieser Zusatzbestimmungen muss von beiden EIU schriftlich vereinbart werden. Jede Änderung anderer Richtlinien, die Auswirkungen auf das Verhalten der Mitarbeiter des anderen EIU hat, ist den folgenden Stellen schriftlich mitzuteilen:

Postanschriften:

DB Netz AG

Regionalbereich Nord

Produktionsdurchführung Kiel

Hamburger Chaussee 10

D – 24114 Kiel

Banedanmark

Drift, Trafikstyring Fjern

Amerikaplads 15

DK – 21 00 København

1.3 Inkrafttreten und Gültigkeit

Die ZbR für den Eisenbahngrenzübergang Friedensweg - Padborg tritt am 01.05.2010 in Kraft.

2. Gleichwertigkeit der Begriffe

bei der DB	bei Banedanmark
Lageplan	Sporplan
Zentralschaltstelle (Zes)	Kørestromscentralen
Streckenfernsprechverbindung (Fs-Verbindung)	Sikkerhedstelefon
Räumungsprüfung	Togvejseftersyn
Einzelräumungsprüfung	Ankomstmelding
Räumungsprüfung auf Zeit	Af- og tilbagemelding
Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)	Infrastrukturforvalter
Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)	Jernbanevirksomhed
Betriebszentrale (BZ)	Driftcenter
Fahrdienstleiter (Fdl)	Stationsbestyrer
Fahren auf Sicht	Kørsel på sigt
Kleinwagen (KI)	Arbejds køretøj uden attest
Beförderungsanordnung	UT-Melding
Betriebs- und Bauanweisung (Betra)	Sporspærring
La	La
Fahren auf Gegengleis mit Zs 6	Venstresporskørsel
Gegengleis	Venstrespor
Grenzstrecke	Grænsestrækning
Betriebstelle	Station
Abzweigstelle	Togfølgestation
Zugnummeldeanlage (ZNL)	ATNS
Triebfahrzeugführer (Tf)	Lokomotivfører
Zugführer	Togfører
Zugpersonal	Togpersonal

3. Beschreibung des Eisenbahngrenzübergangs

3.1. Grenzstrecke und Grenzbetriebsstellen

3.1.1. Eisenbahnverbindung

Der Eisenbahngrenzübergang Friedensweg – Padborg ist Teil der Eisenbahnstrecke (Strecke 26 Banedanmark / Strecke 1000 DB), die Deutschland mit Dänemark verbindet.

3.1.2. Grenzbetriebsstellen

Grenzbetriebsstellen sind

Abzweigstelle Friedensweg (DB Netz AG)

und

Bahnhof Padborg (Banedanmark).

3.1.3. Grenzstrecke

Grenzstrecke ist der Streckenabschnitt zwischen den Blocksignalen 92 und 95 der Abzweigstelle Friedensweg in km 174,078 der Strecke 1000 Flensburg-Weiche - Landesgrenze bzw. dem Blocksignal 97 der Abzweigstelle Friedensweg in km 5,163 der Strecke 1005 Flensburg – Abzweigstelle Friedensweg und den Ausfahrtsignalen N bzw. T km 179,872 (*km 110,558 Banedanmark*), des Bahnhofs Padborg.

3.1.4. Staatsgrenze

Die Staatsgrenze befindet sich in km 179,784 (DB Netz AG) = km 110,650 (Banedanmark).

3.1.5. Lagepläne

Der Lageplan der jeweils benachbarten Betriebsstellen liegt jeweils in Padborg bzw. Flensburg-Weiche auf.

3.1.6. Betriebsführung

Die Grenze der Betriebsführung zwischen DB Netz und Banedanmark liegt in Höhe der Einfahrtsignale R und O des Bahnhofs Padborg [km 179,679 (DB Netz AG) = km 110,752 (Banedanmark)].

Im jeweiligen Betriebsführungsbereich gelten die Gesetze und Verordnungen der jeweiligen Staaten und die Regelwerke der jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Ausnahmen hiervon sind in dieser ZbR genannt.

3.1.7. Streckendaten

Streckengeschwindigkeit: 100 km/h
 Bremsweg: 1000 m
 maßgebende Neigung: 1:200
 Streckenklasse: D4 auf der VZG-Strecke 1000

3.1.8. Ortsfeste Signale und technische Ausrüstungsgegenstände auf dem Gebiet der Betriebsführung des anderen EIU






In nachstehender Tabelle sind die Signale aufgelistet, die auf dem Gebiet der Betriebsführung des anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmens aufgestellt sind




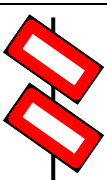


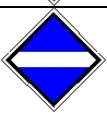
Bezeichnung	Beschreibung / Bedeutung	Signal des EIU	Standort am Gleis	Lage in km
Vo	Einfahrversignal	banedanmark	Regelgleis Friedensweg – Padborg	178,677 (111,752)
Vr	Einfahrversignal	banedanmark	Gegengleis Friedensweg – Padborg	178,677 (111,752)
O	Einfahrsignal	banedanmark	Regelgleis Friedensweg – Padborg	179,679 (110,750)
R	Einfahrsignal	banedanmark	Gegengleis Friedensweg – Padborg	179,679 (110,750)
ohne	Hauptsignalbake mit einem Feld	banedanmark	Regelgleis Friedensweg – Padborg	178,479
ohne	Hauptsignalbake mit zwei Feldern	banedanmark	Regelgleis Friedensweg – Padborg	178,879
ohne	Hauptsignalbake mit drei Feldern	banedanmark	Regelgleis Friedensweg – Padborg	179,279
ohne	Hauptsignalbake mit einem Feld	banedanmark	Gegengleis Friedensweg – Padborg	178,479
ohne	Hauptsignalbake mit zwei Feldern	banedanmark	Gegengleis Friedensweg – Padborg	178,879
ohne	Hauptsignalbake mit drei Feldern	banedanmark	Gegengleis Friedensweg – Padborg	179,279
ohne	El 3 – „Bügel ab“ – Ankündesignal (am Einfahrsignal O)	DB Netz	Regelgleis Friedensweg – Padborg	179,679 (110,750)
ohne	El 3 – „Bügel ab“ – Ankündesignal (am Einfahrsignal R)	DB Netz	Gegengleis Friedensweg – Padborg	179,679 (110,750)
ohne	El 4 – „Bügel ab“ – Signal	DB Netz	Bahnhof Padborg Gleis 1 und Gleis 13	
ohne	El 4 – „Bügel ab“ – Signal	DB Netz	Bahnhof Padborg Gleis 2 bis Gleis 5	

Materialstückliste deutscher technischer Ausrüstung auf dänischem Hoheitsgebiet

Bauteil	Bauart	Lage	in km
PZB – Magnet	GWT – 2000 Hz ständig wirksam	Ausfahrtsignal B, Bahnhof Padborg Ausfahrt in Richtung Vejbaek	108,549
PZB – Magnet	GWT – 2000 Hz ständig wirksam	Perronsignal PU – G1 Am Gleis 1, Bahnhof Padborg	109,381
PZB – Magnet	GWT – 2000 Hz ständig wirksam	Perronsignal PU – G2 Am Gleis 2, Bahnhof Padborg	109,239
PZB – Magnet	GWT – 2000 Hz schaltbar	Ausfahrtsignal N, Bahnhof Padborg Ausfahrt in Richtung Abzw Friedensweg – Regelgleis	110,558
PZB – Magnet	GWT – 2000 Hz schaltbar	Ausfahrtsignal T, Bahnhof Padborg Ausfahrt in Richtung Abzw Friedensweg – Gegengleis	110,558

Verzeichnis der Signalbilder und Tafeln und ihre Bedeutung

Signalbegriff		Verwendung	Bedeutung
Halt		Einfahrtsignal (I)	- Halt vor dem Signal
Fahrt		Einfahrtsignal (I)	- frei bis zum Endpunkt der Fahrtrasse - die zulässige Geschwindigkeit ab dem Signal ist höher als 75 km/h
		Einfahrtsignal (I)	- frei bis zum Endpunkt der Fahrtrasse - die zulässige Geschwindigkeit ab dem Signal ist 60 km/h
		Einfahrtsignal (I)	- frei bis zum Endpunkt der Fahrtrasse - die zulässige Geschwindigkeit ab dem Signal ist höchstens 40 km/h
Halt und vorrücken		Einfahrtsignal (I)	- Halt vor dem Signal - vorsichtig in den Bahnhof einfahren - die zulässige Geschwindigkeit hinter dem Signal ist höchstens 40 km/h und auf Sicht

			- es wird keine Garantie dafür gegeben, dass die Fahrstraße frei ist
Vorsichtig fahren	 Blinklicht	Vorsignal (F)	- das Einfahrsignal zeigt „Halt“ oder „Fahrt“ zu einer Fahrstraße mit höchstens 60 km/h
Das Einfahrsignal zeigt „Fahrt“	 Blinklicht	Vorsignal (F)	- das Einfahrsignal zeigt "Fahrt" zu einer Fahrstraße mit einer zulässigen Geschwindigkeit höher als 75 km/h
		Hauptsignalbake	- 1200 m vor Einfahrsignal
		Hauptsignalbake	- 800 m vor Einfahrsignal
		Hauptsignalbake	- 400 m vor Einfahrsignal
EI 3 „Bügel ab“ – Ankündesignal		Signal „Bügel ab“ erwarten	In halbem Bremswegabstand zum Signal EI 4
EI 4 „Bügel ab“ – Signal		Bügel ab	Beginn des Gleisabschnittes, in dem nur mit gesenktem Stromabnehmer gefahren werden darf

3.1.9. Zugsicherungssystem:

Punktförmiges Zugbeeinflussungssystem PZB (der DB Netz AG) von Friedensweg bis zur Grenze der Betriebsführung.

ATC (Banedanmark) von Padborg bis zur Grenze der Betriebsführung.

Ausnahme:

Die dänischen Ausfahrtsignale N und T in km 179,872 (110,558) des Bahnhofs Padborg sind mit dem deutschen Zugsicherungssystem PZB 90 ausgerüstet.

3.1.10. Kilometerwechsel:

km 179,784 [von (Hamburg-Altona) – Flensburg-Weiche beginnend] entspricht

km 110,650 [von (Fredericia) – Padborg beginnend].

3.2. Zulässige Geschwindigkeiten

3.2.1. Veröffentlichung

Die zulässigen Geschwindigkeiten auf der Grenzstrecke werden sowohl im TIB (Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger) der Banedanmark als auch im VzG (Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten) der DB Netz AG veröffentlicht.

3.2.2. Ständige Langsamfahrstellen

Ständige Langsamfahrstellen auf der Grenzstrecke teilen sich Banedanmark und DB Netz AG, RB Nord, Produktionsdurchführung Kiel gegenseitig unverzüglich und in schriftlicher Form mit. Dabei sind der Grund und die aufzustellenden Signale mit anzugeben.

Beide Seiten sorgen für die umgehende Aufnahme der ständigen Langsamfahrstellen sowohl in den TIB (Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger) der Banedanmark als auch in das VzG (Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten) der DB Netz AG.

4. Vorübergehende Langsamfahrstellen, Stellen mit besonderer betrieblicher Regelung und andere Besonderheiten

4.1. La-Stelle geplant

Über vorübergehende Langsamfahrstellen, Stellen mit besonderer betrieblicher Regelung und andere Besonderheiten (z.B. infolge Bauarbeiten, Veränderungen an Sicherungsanlagen, usw.) informieren sich schriftlich Banedanmark, und DB Netz AG, RB Nord, Produktionsdurchführung Kiel sechs Wochen im Voraus gegenseitig.

4.2. La-Stelle unvorhergesehen

Über plötzlich erforderlich werdende vorübergehende Langsamfahrstellen, Stellen mit besonderer betrieblicher Regelung und andere Besonderheiten (z.B. infolge unvorhersehbarer Mängel, besonderer Vorkommnisse usw.) informieren sich unverzüglich Banedanmark, und DB Netz AG, RB Nord, Produktionsdurchführung Kiel.

4.3. Aufstellen von Signalen

Langsamfahrsignale werden nach den jeweils gültigen Richtlinien des zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmens aufgestellt, d.h. südlich der Betriebsführungsgrenze werden La-Stellen mit deutschen, nördlich davon mit dänischen Signalen signalisiert.

5. Fahrplan

5.1. Fahrplanbildung

Die Fahrplanbildung auf der Grenzstrecke wird durch DB Netz AG, RB Nord, in Abstimmung mit Banedanmark (als EIU) durchgeführt.

Beim Aufstellen von Fahrplänen sind Besonderheiten beim Einsatz der Fahrzeuge und bei der Zugbildung gemäß den Betriebsvorschriften beider Seiten zu beachten.

Grenzüberschreitende Züge verkehren auf der Grenzstrecke mit einer Zugnummer, die von der DB Netz AG in Abstimmung mit der Banedanmark festgelegt wird. Zugnummern für Züge des Binnenverkehrs, die planmäßig (auch Sperrfahrten) gemäß Betra/sporspærring Teile der Grenzstrecke befahren, sind zuvor zwischen den EIU abzustimmen.

5.2. Änderungen

Die Fahrpläne für grenzüberschreitende Züge dürfen nur nach vorheriger Vereinbarung geändert werden. Fahrplanänderungen werden analog Abschnitt (5.1) abgestimmt.

Bei Fahrplanbildung und Änderungen des Fahrplans stellen sich die beteiligten Stellen die erforderlichen Fahrplandaten kostenlos zur Verfügung.

Fahrplanänderungen infolge Bauarbeiten auf der Grenzstrecke oder anderer Maßnahmen, die sich auf den Fahrplan für die Grenzstrecke auswirken, sind zwischen DB Netz AG, RB Nord, und den Banedanmark (als EIU) rechtzeitig abzustimmen. Die Abstimmung soll bis spätestens drei Wochen vor Inkrafttreten erfolgt sein.

5.3. Sonderzüge

Sonderzüge werden zwischen DB Netz AG, RB Nord, und der Banedanmark (als EIU) vereinbart.

6. Maßnahmen bei gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb und bei besonderen Vorkommnissen

6.1. Notfallmeldegrenze

Die Notfallmeldegrenze zwischen DB Netz AG und Banedanmark (als EIU) liegt bei km 179,679 (DB Netz AG) = km 110,752 (Banedanmark) = Grenze der Betriebsführung.

6.2. Erste Maßnahmen/Verständigung zwischen Fdl

Beim Bekanntwerden eines gefährlichen Ereignisses im Eisenbahnbetrieb auf der Grenzstrecke handeln die Fdl Flensburg-Weiche und Padborg zur Abwendung weiterer Gefahren nach den Regeln ihres EIU und melden das Ereignis nach ihren Meldeunterlagen.

6.3. Information

Darüber hinaus informieren sich die Fdl Flensburg-Weiche und Padborg über alle gefährlichen Ereignisse im Eisenbahnbetrieb und besonderen Vorkommnisse auf den Grenzbahnhöfen, wenn diese Auswirkungen auf das Nachbar-EIU haben. Sie vereinbaren eventuell notwendige Handlungen, verständigen sich über die Auswirkungen auf die Betriebsführung und informieren gegebenenfalls die nach ihren Meldeunterlagen zuständigen Stellen bzw. Mitarbeiter des EIU bzw. der EVU.

6.4. Gemeinsame Untersuchung

Sind nach vorläufigen Ermittlungen des betriebsführenden EIU Mitarbeiter eines EVU oder des EIU des anderen Staates betroffen, bzw. sind Einrichtungen, Betriebsmittel oder Gegenstände eines EVU oder des EIU des anderen Staates betroffen, ist das Ereignis unabhängig von einer Untersuchung durch staatliche Aufsichtsbehörden gemeinsam zu untersuchen. Das Ergebnis ist in einer Niederschrift festzuhalten und von den untersuchenden Stellen zu unterzeichnen. Der Abschluss der Untersuchung soll innerhalb von 4 Wochen erfolgen.

6.5. Hilfsmittel

Eventuell einzusetzende Hilfsmittel sind zwischen den zuständigen Notfallmanagern bzw. Mitarbeitern des EIU abzustimmen.

6.6. Eindeutige Ursache

Sind Ursache und Hergang des Ereignisses eindeutig feststellbar, können die Notfallmanager des EIU des anderen Staates oder die Mitarbeiter des EVU im gegenseitigen Einvernehmen auf die Teilnahme an der Untersuchung verzichten. Diese Absprache wird in der Niederschrift des betriebsführenden EIU festgehalten. Die Niederschrift ist bis spätestens 4 Wochen nach Eintritt des Ereignisses dem EIU des anderen Staates und ggf. dem EVU zu übersenden.

6.7. Räumen der Grenzstrecke

Kann ein EVU die Grenzstrecke nicht fristgerecht gemäß Zugtrassenvereinbarung räumen, haben die EIU Dispositions- und Anweisungsrecht. Ihren Anordnungen ist unbedingt Folge zu leisten.

7. Anzuwendende Sprache

7.1. Betriebssprache

Für die Grenzstrecke gilt Deutsch als Betriebssprache.

7.2. Vordrucke

Für die Grenzstrecke werden Musterbefehle für die möglichen Anwendungsfälle aufgelegt und den beteiligten Fahrdienstleitern zur Verfügung gestellt.

Dies umfasst alle Fahrten bei Störungen an signaltechnischen Einrichtungen sowie Sperrfahrten, die von dänischer Seite in den Grenzbetriebsabschnitt eingelassen wird.

Das Abkürzen der Namen der Betriebstellen ist nicht zugelassen.

Verwendete Vordrucke sind bis zum Ablauf des folgenden Kalenderhalbjahres aufzubewahren.

8. Zugfunk

Auf der Grenzstrecke Padborg - Flensburg sind folgende Telekommunikationsverbindungen eingerichtet:

- Zugfunkeinrichtungen:

DB: Digitaler Zugfunk (GSM-R).

Umschaltpunkt ist in Richtung Flensburg - Padborg km 179,784 (DB) und km 110,650 (Banedanmark)

Banedanmark: Zugfunk der Banedanmark Betriebsart MSR 3

Umschaltpunkt ist in Fahrtrichtung Flensburg - Padborg km 179,784 (DB) und km 110,650 (Banedanmark)

Die Triebfahrzeugführer werden durch Tafeln am Gleis auf die jeweilige Betriebsart und die Kanalnummer des Zugfunks hingewiesen.

Kiel/Fredericia, den

für die DB Netz AG	für Banedanmark, Drift; Trafikstyring Fjern

gez. Kreft / Gaarde Madsen

Zusatzbestimmungen Abzweigstelle Friedensweg - Padborg	302.1202Z01 Seite 2
---	--------------------------------------

Ergänzungen zu den Sprachanforderungen auf dem deutschen Teil der Grenzbetriebsstrecke ab 09.12.2018

7.1 Betriebssprache

Für die Grenzstrecke gilt Deutsch als Betriebssprache. Schriftliche Befehle *
werden diktiert. *

