

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
Grundsätze	302.0001 Seite 1

* Die Abschnitte 1 bis 5 entstanden unter Mitwirkung von Götz Walther, VDV.

1 Historie

Grenzüberschreitender Eisenbahnverkehr schafft die Basis für einen internationalen Reise- und Güterverkehr. Der interoperable grenzüberschreitende Eisenbahnverkehr in Europa ist (vielfach noch) eine Zukunftsvision. Die Durchführung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs wird heute in vielen Fällen noch dadurch erschwert, dass in der Vergangenheit, z. B. aus militärischen Gründen oder aus Gründen der Marktabstottung, nationale Eisenbahnsysteme geschaffen wurden, die sich in technischer, betrieblicher und rechtlicher Hinsicht teilweise deutlich unterscheiden.

Historie der Systemunter-scheide

Die verwendeten Abkürzungen sind im Anhang 302.0001A99 definiert.

2 Rechtliche Rahmenbedingungen

(1) Auf europäischer Ebene sind die Grundsätze für den interoperablen Betrieb z.B. mit folgenden Normen definiert:

EU-Verordnungen und Richtlinien

- Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG
- Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit 2004/49/EG
- * - Richtlinie über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen 2007/59/EG
- * - TEN-T Verordnung (EU) Nr. 1315/2013
- Schengen-Abkommen¹
- Europäischen Zollunion²

(2) Die europäischen Normen ergänzen bzw. modifizieren zum Teil bisherige Staatsverträge und zwischenstaatliche Abkommen zum grenzüberschreitenden Eisenbahnbetrieb, wie z.B.

Zwischenstaatliche Abkommen

- Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Grossherzogtum Baden betreffend die Weiterführung der badischen Eisenbahnen über das Schweizer Gebiet (1853) oder
- Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark ... über die Einrichtung von Gemeinschafts- und Betriebswechselsbahnhöfen an der deutsch-dänischen Grenze³.

¹ Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, L 239, 22. September 2000

² Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, C 115, 09. Mai 2008

³ BGBl II 1967, Seite 1521 ff.

3 Durchgehender Eisenbahnverkehr

- (1) Um durchgehenden Eisenbahnverkehr über Staatsgrenzen hinweg durchführen zu können, muss grundsätzlich

grundsätzliche Anforderungen an Triebfahrzeuge

- a) ein Triebfahrzeug eingesetzt werden, das
1. in den befahrenen Staaten zugelassen ist,
 2. für die Zugsicherungssysteme der befahrenen Strecken ausgerüstet ist,
 3. für das Zugfunksystem der entsprechenden Strecken ausgerüstet ist
 4. und im Falle des elektrischen Betriebes mit den Stromsystemen der befahrenen Strecken betrieben werden kann.

Für führende Fahrzeuge, wie z.B. Steuerwagen, gelten die Anforderungen sinngemäß.

Anforderungen an das Personal

- b) Personal eingesetzt werden, das
1. für die Betriebsverfahren der befahrenen Strecken ausgebildet ist und
 2. die Anforderungen an die Betriebsprachen der Infrastrukturbetreiber erfüllt. *

Transition

- (2) Von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) wird gemeinsam festgelegt,
- wo und wie zwischen den unterschiedlichen technischen Systemen umgeschaltet wird (Transition) *
 - wo ein Wechsel zwischen der Anwendung der unterschiedlichen Betriebsverfahren und Betriebsprachen stattfindet. *

4 Grenzbahnhöfe und Grenzbetriebsstrecken

Kompromisse auf dem grenzüberschreitenden Streckenabschnitt

- (1) Aus technischen oder volkswirtschaftlichen Gründen wurden bzw. werden in der Regel nicht alle in Abschnitt 3 genannten Kriterien erfüllt. Um dennoch grenzüberschreitenden Verkehr durchführen zu können, vereinbarten bzw. vereinbaren die jeweils benachbarten

- Staaten,
- Eisenbahnaufsichtsbehörden,
- Eisenbahnen (z. T. als diese noch staatliche Behörden waren) und
- Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Überlagerung der Systeme

- im Einzelfall, bestimmte Elemente
- der jeweiligen Technik und
 - der jeweiligen Bestimmungen für das Personal

auf einem kurzen, definierten Abschnitt über die Grenze hinweg anzuwenden. In diesen Fällen kommen also ausländische Technik oder Betriebsverfahren in Deutschland bzw. deutsche Technik oder Betriebsverfahren im Ausland zur Anwendung.

Grenzbahnhof

Da der Wechsel zwischen den technischen und betrieblichen Systemen nicht in allen Fällen auf freier Strecke direkt an der Staatsgrenze möglich ist, wurde bzw. wird dazu ein geeigneter Bahnhof (ggf. mehrere geeignete Bahnhöfe) in der Nähe der Staatsgrenze bestimmt. Dieser Bahnhof wird in der Regel als Grenzbahnhof, Betriebswechselbahnhof oder Systemwechselbahnhof bezeichnet.

Können (aus technischen Gründen) oder sollen (z. B. aus wirtschaftlichen oder organisatorischen Gründen) Betriebsmittel oder Personal nicht über den grenzüberschreitenden Streckenabschnitt hinaus eingesetzt werden, können auf den Grenzbahnhöfen

- die Betriebsmittel gewechselt werden (z. B. Wechsel Triebfahrzeug, Personalwechsel),
- die Reisenden umsteigen oder
- die Güter umgeladen werden (insbesondere bei abweichenden Spurweiten, kein Thema an den deutschen Grenzen).

Die Grenzbahnhöfe dienen in der Regel auch der Pass- und Zollkontrolle. Die Zollkontrolle (Kontrolle der Entrichtung von Verbrauchssteuern) findet heute in der Regel als Stichprobenkontrolle an von den Zollbehörden bestimmten Orten oder im fahrenden Zug statt.

**Pass- und
Zollkontrolle**

Die Passkontrollen wurden durch den Schengen-Kodex abgeschafft. Bei ihrer vorübergehenden Wiedereinführung legen die Innenministerien den Ort der Passkontrollen fest.

Der Streckenabschnitt über die Staatsgrenze, der beiderseits der Grenze durch die Grenzbahnhöfe begrenzt wird, wird als „Grenzbetriebsstrecke“ bezeichnet.

Grenzbetriebsstrecke

- (2) Auf der gesamten Grenzbetriebsstrecke und den dazu gehörenden Bahnhöfen werden im Rahmen der unter Absatz (1) genannten Vereinbarungen oft Abweichungen von den im jeweiligen Staat geltenden Bestimmungen und Standards akzeptiert, um den Verkehr mit dem Nachbarland zu ermöglichen. Des Weiteren können zusätzlichen oder abweichenden Bestimmungen (Sonderregelungen) zum betrieblichen Regelwerk, zur Kommunikation, zu den Betriebssprachen, zum Notfallmanagement, etc. erforderlich sein.

- * (3) Die grundlegenden Regeln für die Verknüpfung der Infrastruktur, den Betrieb und die Instandhaltung sind von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, welche die Grenzbetriebsstrecke betreiben, in einem Infrastrukturverknüpfungsvertrag vereinbart.

Infrastrukturverknüpfungsvertrag

- * (4) Die Bekanntgabe der Ausführungsbestimmungen zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag und der örtlichen Besonderheiten an die Mitarbeiter der Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgt für jede Grenzbetriebsstrecke in der Zusatzvereinbarung bzw. in den Regelungen des EVU. Zur Einordnung und Bezeichnung dieser Inhalte innerhalb der Richtlinie siehe Abschnitt 5.

Zusatzvereinbarung zur Grenzbetriebsstrecke

- * (5) Auf dem deutschen Teil der Grenzbetriebs- und Durchgangsstrecken muss der vom Eisenbahnverkehrsunternehmen eingesetzte Triebfahrzeugführer über genügend gute Kompetenzen in der deutschen Sprache verfügen, um seine Tätigkeiten auf dieser Strecke im Normalbetrieb, bei Störungen und in Notsituationen ausüben zu können. Dazu gehört neben dem Empfangen und Erteilen von sicherheitsrelevanten Anweisungen (z.B. Nothaltauftrag; wenn erforderlich Verständigung im Rangieren) auch der regelkonforme Kommunikationsprozess, wie z.B. „Ich wiederhole“, „richtig“, „falsch“, etc.

**Sprache;
Grundsatz**

- * (6) Sofern in der für die jeweilige Grenzbetriebs- bzw. Durchgangsstrecke gültigen Zusatzvereinbarung bekannt gegeben, kann zur Kommunikation zwischen Triebfahrzeugführer und Fahrdienstleiter bzw. Weichenwärter auf dem deutschen Teil dieser Grenzbetriebs- und Durchgangsstrecken

Zweite Betriebsprache

- die deutsche Sprache gemäß Absatz (5) oder *
 - abweichend zu Absatz (5) die dort bekannt gegebene Sprache des Nachbarlandes *
- genutzt werden. In diesem Falle gelten hier die im Nachbarland geltenden Anforderungen an die Sprachkompetenz des Triebfahrzeugführers in dieser Sprache auch im deutschen Teil dieser Grenzbetriebs- bzw. Durchgangsstrecke. Auch in diesen Fällen muss jedoch der Triebfahrzeugführer in der Lage sein, das Empfangen und Erteilen des Nothaltauftrags in deutscher Sprache zu erledigen. *

Schriftlicher Befehl (Formular)

- (7) In der für die jeweilige Grenzbetriebs- bzw. Durchgangsstrecke gültigen Zusatzvereinbarung ist bekannt gegeben: *
- ob schriftliche Befehle diktiert werden, *
 - ob zweisprachige Befehlsvordrucke verwendet werden, *
 - ob ausgefüllte schriftliche Befehle durch das Infrastrukturpersonal übergeben werden. *
- Wenn schriftliche Befehle diktiert werden, muss der Triebfahrzeugführer im Rahmen der nach Absatz (5) erforderlichen Kompetenzen in der Lage sein, schriftliche Befehle auszufüllen, das Diktierte zu wiederholen und zu verstehen. *

Fahrplanmitteilung

- (8) Muss auf dem deutschen Teil der der Grenzbetriebs- und Durchgangsstrecke eine Fahrplanmitteilung erteilt werden, so wird diese im Freitext des Befehls eingetragen, wenn der zweisprachige Befehl diesen Sachverhalt nicht enthält. *

Buchstabiertafel, Zahlen, Abkürzungen

- (9) Bei Gesprächen zwischen Triebfahrzeugführer und Fahrdienstleiter bzw. Weichenwärter ist auf dem deutschen Teil der Grenzbetriebs- und Durchgangsstrecken die internationale Buchstabiertafel nach Richtlinie 481.0205A02 zu verwenden. Zahlen sind als eine Folge der einzelnen Ziffern auszusprechen. Auf Abkürzungen wird verzichtet. Namen von Betriebsstellen werden auf Befehlen ausgeschrieben. *
- Dies ist nicht erforderlich auf Grenzbetriebsstrecken zu Dänemark, Österreich, der Schweiz und bei den übrigen Grenzbetriebs- und Durchgangsstrecken, wenn der Triebfahrzeugführer nur die deutschen Betriebsstellen befährt. *
- Hinweis:* *
- Bis 15.12.2019 dürfen auch die bisherigen Methoden des Buchstabierens und der Nennung von Zahlen weiter angewendet werden.* *

weiteres EVU-Personal

- (10) Werden Aufgaben der Kommunikation zum Fahrdienstleiter oder Weichenwärter im Eisenbahnverkehrsunternehmen vom Triebfahrzeugführer auf weiteres Personal übertragen, so gelten die Anforderungen der Absätze (5) bis (9) auch für diese. *

Zusicherung Sprachkompetenzen

- (11) Mit der Trassenanmeldung bzw. des Antrags auf Nutzung einer Serviceeinrichtung sichert das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Sprachkompetenzen nach den Absätzen (5) bis (9) zu. Setzt das Eisenbahnverkehrsunternehmen alternative Lösungen wie z.B. Übersetzungssoftware, etc. ein, bestätigt es mit der Trassenanmeldung bzw. des Antrags auf Nutzung einer Serviceeinrichtungen, dass die in den Absätzen (5) bis (9) genannten Anforderungen in gleicher Weise erfüllt werden. Ab 04.08.2020 ist die Trassenanmeldung bzw. der Antrag auf Nutzung einer Serviceeinrichtung gleichzeitig der Antrag auf Freistellung. *

- * Mit dem Zustandekommen des Einzelnutzungsvertrags gilt die Freistellung nach Anlage 7 Nr. 6 TfV (in der Fassung 04.08.2020) als gewährt. **Freistellungsverfahren**

5 Inhalte und Struktur der Richtlinie

- (1) Die Richtlinie 302 gibt die zusätzlichen und abweichenden Bestimmungen für die grenzüberschreitenden Bahnstrecken der DB Netz AG bekannt. Sie enthält **Inhalte**
- allgemeine Informationen zu den grenzüberschreitenden Bahnstrecken,
 - Bestimmungen für die Zusammenarbeit der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und
 - Nutzungsvorgaben und betrieblich-technisches Regelwerk für Eisenbahnverkehrsunternehmen.
- (2) Die nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland netzzugangsrechtlich relevanten Inhalte der Richtlinie 302 werden in den tabellarischen Übersichten durch senkrechte fette schwarze Balken gekennzeichnet. **Kennzeichnung Netzzugang**
- (3) Die Aktualisierungsübersicht der einzelnen Module, Anhänge und Zusätze wird in Anhang 302.0001A01 dargestellt. **Aktualisierung**
- (4) Die Richtlinie 302 wird wie folgt gegliedert:

Modulnummer	Inhalt / Zielgruppe	
302.000x	Grundsätze	
302.a000	Nachbarstaat a (Allgemeines, Übersicht)	
302.a0 bb	TSI-gerechte Aufteilung der Zusatzvereinbarung bereits durchgeführt.	Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecke bb zu Nachbarstaat a - interne Regelungen der EIU
302.a2 bbZ01		Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecke bb zu Nachbarstaat a - Nutzungsvorgaben für EVU
302.a0 bbZ98	TSI-gerechte Aufteilung der Zusatzvereinbarung <u>noch nicht</u> durchgeführt.	Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecke bb zu Nachbarstaat a
302.a0 bbZ99		Ergänzungen der DB Netz AG zu den Zusatzbestimmungen

Die jeweils benachbarten, ausländischen Infrastrukturbetreiber veröffentlichen die Inhalte der oben genannten Zusatzbestimmungen in der Regel ebenfalls, jedoch in der jeweils dort angewandten Nomenklatur und Sprache.

6 Europäisches Zugsteuerungssystem ETCS

- (1) Die DB Netz AG plant, in Abstimmung mit den benachbarten Infrastrukturbetreibern, einige Grenzbetriebsstrecken mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS auszurüsten. Die DB Netz AG wird dies im Rahmen der geltenden Bestimmungen unter Angabe eines Inbetriebnahmetermins in den Nutzungsbedingungen veröffentlichen. **Grundsatz**

**Pflicht zur
Nutzung von
ETCS**

- (2) Wenn auf einer gesamten Grenzbetriebsstrecke das Zugbeeinflussungssystem ETCS in Betrieb genommen wird, ist spätestens zum dritten Wechsel des Jahresfahrplans, der auf das Datum der kompletten Inbetriebnahme folgt, die Nutzung von ETCS oder PZB 90 auf dem deutschen Teil der Grenzbetriebsstrecke Pflicht. Die ETCS-Fahrzeugausrüstung muss auf dem deutschen Teil einen Betrieb über dem Level 0 erlauben.

