

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu (in rot)	Änderungsgrund/Anmerkungen
2.1 Eisenbahnverbindung	Die Strecke ist Bestandteil der Europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris – Brüssel – Köln – Frankfurt.	Die Strecke ist Bestandteil der europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris – Brüssel – Köln – Frankfurt.	Berichtigung der Rechtschreibung
2.3 Haltepunkt Hergenrath	Züge in Richtung Aachen halten planmäßig an Gleis 955, Züge in Richtung Welkenraedt halten planmäßig an Gleis 956.  Die Lautsprecheranlage wird vom B-TR Speaker 3 (Tel. 911-60584) bedient.	Züge in Richtung Aachen halten planmäßig in Gleis 955, Züge in Richtung Welkenraedt halten planmäßig in Gleis 956.  Die Lautsprecheranlage wird vom B-TR Speaker 4 (Tel. 911-60584) bedient.	Sprachliche Verbesserung.  Geänderter Bedienplatz in Liège
2.8 Betrieb und Betriebsregel auf der Grenzstrecke	!!! Ein Personenzug, der in Hergenrath planmäßig halten soll, darf während des Parallelverkehrs nicht auf dem Gegengleis fahren !!!	<del>!!! Ein Personenzug, der in Hergenrath planmäßig halten soll, darf während des Parallelverkehrs nicht auf dem Gegengleis fahren !!!</del>	Wegfall des Hinweises, da der Tf nicht weiß, dass gerade ein Parallelverkehr erfolgt.
2.9 Telefonverbindung zum Fahrdienstleiter	Supervisor Liège-Verviers	Supervisor (Sv) Liège-Verviers	Hinzufügung der belgische Abkürzung
2.11 Fahrzeuge	Es sind nur die Fahrzeuge zugelassen, die die Schienennetznutzungsbedingungen der jeweiligen Infrastrukturunternehmen erfüllen.	Es sind nur die Fahrzeuge zugelassen, die die <del>Schienennetz</del> Nutzungsbedingungen der jeweiligen Infrastrukturunternehmen erfüllen.	Aktualisierung des Begriffs
2.12 Zusammensetzung und Bildung der Züge	Das Bilden der Züge erfolgt durch die EVU's nach den Richtlinien der jeweiligen Eisenbahinfrastrukturunternehmer.	Das Bilden der Züge erfolgt durch die EVU's nach den Richtlinien der jeweiligen Eisenbahinfrastrukturunternehmen.	Berichtigung der Rechtschreibung

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu (in rot)	Änderungsgrund/Anmerkungen
2.18 Transportanordnung	<p>Jede Bahn (Infrabel: Zentrale in Brussel I-CBE.322 und DB Netz: Region West) gibt rechtzeitig Anordnungen/Bulletins für die Durchführung der außergewöhnlichen Transporte heraus.</p> <p>Die Anordnungen/Bulletins müssen enthalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>den Beförderungsplan (bei Beförderung im Regel Güterzug) bzw. Fahrplan (bei Beförderung im Sondergüterzug) ...</li> </ul>	<p>Jede Bahn (Infrabel: Zentrale in Brussel I-CBE.322 und DB Netz: Region West) gibt rechtzeitig <b>Bulletins/Anordnungen</b> für die Durchführung der außergewöhnlichen Transporte heraus.</p> <p>Die Anordnungen/Bulletins müssen enthalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>den Beförderungsplan (bei Beförderung im Regel<b>g</b>üterzug) bzw. Fahrplan (bei Beförderung im Sondergüterzug) ...</li> </ul>	<p>Änderung der Reihenfolge, da im Satz zuerst das EIU Infrabel genannt wurde.</p> <p>Sprachliche Verbesserung</p>
2.19 Besondere Beförderungsbedingungen	<p>Besondere Beförderungsbedingungen, die für eine Lü-Sendung auf dem zu befahrenden Streckenabschnitt beachtet werden müssen, werden dem Triebfahrzeugführer durch den Fahrdienstleiter / Safety Controller mitgeteilt.</p>	<p>Besondere Beförderungsbedingungen <b>in Deutschland</b>, die für eine Lü-Sendung auf dem zu befahrenden Streckenabschnitt beachtet werden müssen, werden dem Triebfahrzeugführer durch den Fahrdienstleiter <b>/Safety Controller</b> mitgeteilt.</p>	<p>Konkretisierung für das Gebiet der DB Netz AG</p>
2.20 Bahnübergang Posten 58	<p>Bahnübergang Posten 58 / Le PN 58 „Lüerweg“</p> <p>Auf dem deutschen Teil der Grenzstrecke befindet sich in km 76,343 der Bahnübergang „Posten 58“ (Lüerweg).</p>	<p>Bahnübergang Posten 58 / Le PN 58 „L<b>u</b>erweg“</p> <p>Auf dem deutschen Teil der Grenzstrecke befindet sich in km 76,343 der Bahnübergang „Posten 58“ (L<b>u</b>erweg).</p>	<p>Berichtigung der Schreibweise</p> <p>Berichtigung der Schreibweise</p>

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu (in rot)	Änderungsgrund/Anmerkungen
3.4 Tunnel	Die zum Gleis 955 gehörende Röhre erstreckt sich von km 73,558 bis km 74,250; Die zum Gleis 956 gehörende Röhre erstreckt sich von km 73,557 bis km 74,268.	Die zum Gleis 955 gehörende Röhre erstreckt sich von km 73,558 bis km 74,250 (692 m); Die zum Gleis 956 gehörende Röhre erstreckt sich von km 73,557 bis km 74,268 (711 m).	Ergänzung der Längenangaben der unterschiedlich langen Tunnelröhren
3.8 Begriffe, Abkürzungen und Liste der Balisen und PZB-Magnete im Grenzstreckenabschnitt	Überschrift: Begriffe, Abkürzungen und Liste der Balisen und PZB-Magnete im Grenzstreckenabschnitt	Begriffe <b>und</b> Abkürzungen <b>und Liste</b> der Balisen und PZB-Magnete im Grenzstreckenabschnitt  <b>Die Standorte der Balisen und Magnete sind dem Lageplan zu entnehmen.</b>	Verzicht auf die Liste, da das EVU sich am Lageplan orientiert  Verlegung neuer Balisen und PZB-Magnete
3.9 Zugsicherungssysteme auf der Grenzstrecke	Alle auf der Grenzstrecke verkehrenden Züge müssen mit einem der beiden Zugsicherungssysteme (PZB 90 / TBL 1+) ausgerüstet sein.  Alle DB Netz Signale sowie die Infrabel-Vorsignale t-l.53, tx-l.53 auf der Grenzstrecke sind mit PZB 90 ausgerüstet.	<b>Um</b> auf der Grenzstrecke <b>verkehren zu können, müssen die Züge mit dem Zugsicherungssystem ETCS und TBL 1+, oder ETCS und PZB 90, oder nur mit TBL 1+</b> ausgerüstet sein.  Alle DB Netz Signale sowie die Infrabel- <b>Vor- und Hauptsignale t-l.53, tx-l.53, T-L.53 und TX-L.53</b> auf der Grenzstrecke sind mit PZB 90 ausgerüstet.	Vollständige Ausrüstung der INFRABEL-Strecken mit ETCS  Nachrüstung der belgischen Blocksignale an der Abzw Hammerbrücke mit PZB 90

<p>noch 3.9 Zugsicherungssysteme auf der Grenzstrecke</p>	<p>Alle Signale von DB Netz und Infrabel zwischen Aachen Hbf und der Abzw Hammerbrücke (einschließlich Weichenstraße) sind mit dem System TBL 1+ ausgerüstet.</p> <p>Die Schnellfahrstrecke SFS 3 ist mit ETCS Level 2 ausgerüstet.</p> <p>Die Strecke L 37 in Richtung Welkenraedt ist mit TBL 1+ und „Crocodile / Memor“ ausgerüstet.</p> <p>Zusätzlich ist zwischen Aachen Süd und Abzw Hammerbrücke ein mit PZB-Magneten ausgerüsteter Geschwindigkeitsprüfabschnitt (65 km/h) aus folgendem Grund eingerichtet: Ein Zug, der auf der Grenzstrecke in Richtung Hammerbrücke (SFS 3 oder Strecke 37) verkehrt und entgegen der Vorsignal-Information am Signal T-L.53 bzw. TX-L.53 angehalten werden muss (Signalhaltstellung durch den SCR), erhält durch das Einwirken der PZB-Magnete eine Zwangsbremung.</p>	<p>Alle Signale von DB Netz und Infrabel zwischen Aachen Hbf und der Abzw Hammerbrücke (einschließlich Weichenstraße) sind <b>auch</b> mit dem System TBL 1+ <b>sowie mit Crocodile-Memor</b> ausgerüstet.</p> <p>Die Schnellfahrstrecke (SFS 3) ist mit ETCS Level 2 <b>und als Rückfallebene mit ETCS Level 1</b> ausgerüstet.</p> <p><b>Die Strecke L 37 ist mit ETCS-Level 2 und Level 1 ausgerüstet.</b></p> <p>Die Strecke L 37 in Richtung Welkenraedt ist <b>auch</b> mit TBL 1+ ausgerüstet.</p> <p>Zusätzlich ist zwischen Aachen Hbf und Abzw Hammerbrücke ein mit PZB-Magneten ausgerüsteter Geschwindigkeitsprüfabschnitt (65 km/h) aus folgendem Grund eingerichtet: Ein Zug, der auf der Grenzstrecke in Richtung Hammerbrücke (SFS 3 oder Strecke L 37) verkehrt, <b>die Vorsignale t-l.53 bzw. tx-l.53 in Fahrtstellung bereits passiert hat, jedoch</b> am <b>Hauptsignal T-L.53 bzw. TX-L.53</b> angehalten werden muss (<b>Signalhaltfall</b> bzw. durch den SCR auf Halt gestellt), erhält durch das Einwirken der PZB-Magnete eine Zwangsbremung.</p>	<p>Umformulierung aufgrund der vollständigen Ausrüstung der INFRABEL-Strecken mit ETCS</p> <p>Präzisierung aufgrund des Erläuterungsberichts der Fachlinie LST</p>
---	---	---	--

<p>3.10 Transition</p>	<p>Auf dem Abschnitt zwischen der Abzweigstelle Hammerbrücke und Aachen Süd sind in beiden Fahrtrichtungen Transitionsbalisen verlegt. Diese Balisen steuern während der Fahrt die Transition zwischen folgenden Zugsicherungssystemen:</p> <p>Fahrten zwischen L3 und Aachen Süd: Transitionen zwischen ETCS L1 und PZB 90 / TBL1+;</p> <p>Fahrten zwischen L37 und Aachen Süd: Transitionen zwischen Crocodile/Memor/TBL1+ und PZB / TBL1+.</p> <p>Die Transitionsbalisen bestehen aus einer Ankündigungs-Balisengruppe (Gruppe A) die sich 700 m vor einer Ausführungs-Balisengruppe befindet (Gruppe B).</p>	<p><b>Der Grenzabschnitt</b> zwischen der Abzweigstelle Hammerbrücke und Aachen Süd <b>ist mit</b> Transitionsbalisen <b>ausgerüstet</b>.</p> <p>Diese Balisen steuern während der Fahrt die Transition zwischen den Zugsicherungssystemen.</p> <p><b>Für eine Fahrt zwischen den Strecken L 3 / L 37 und Aachen Süd erfolgt die Transition von ETCS Level 2 nach Level 1 und anschließend nach PZB 90 / TBL1+.</b></p> <p><del>Fahrten zwischen L37 und Aachen Süd: Transitionen zwischen Crocodile/Memor/TBL1+ und PZB / TBL1+.</del></p> <p><b>Für eine Fahrt zwischen Aachen Süd und der Abzw Hammerbrücke erfolgt die Transition von TBL1+ / PZB 90 nach ETCS L1 und anschließend nach ETCS L2.</b></p> <p><b>Ein Zug, der nur mit TBL1+ ausgerüstet ist wird keine Transitionen vornehmen.</b></p>	<p>Umformulierung aufgrund der vollständigen Ausrüstung der INFRABEL-Strecken mit ETCS</p> <p>Dieser Absatz (Regelung alt) wird bezüglich der Meter-Angabe aktualisiert und verschoben (siehe Folgeseite)</p> <p>Vervollständigung der Information (war auch schon zuvor so)</p>
----------------------------	--	--	--

<p>noch 3.10 Transition</p>	<p><b><u>Standort der Transitionsbalisen</u></b></p> <p><u>In Richtung Belgien → Deutschland</u></p> <p><u>In Richtung Deutschland → Belgien</u></p> <p>Die Gruppen A sind in Höhe der Infrabel-Vorsignale t-l.53 und tx-l.53 aufgestellt. Tzf, welche unter PZB aus Richtung Aachen Hbf verkehren, speichern so (in Abhängigkeit des Signalbildes) die 1000 Hz-Beeinflussung der PZB-Magneten an den Vorsignalen t-l.53 und tx-l.53.</p> <p><u>Besonderheit für den Fall, in dem das Signal T-L.53 oder TX-L.53 Halt zeigt oder gestört ist.</u>      Die Gruppen A und B gebieten eine Transition oder Weiterfahrt unter TBL1+ bis zum Standort der Signale T-L.53 oder TX-L.53.      Eine Transition findet anschließend am Standort dieser Signale zu folgenden Zugsicherungssystemen statt:      - ETCS L1 (L3) oder      - Crocodile/Memor/TBL1+ (L37).</p>	<p><b><u>Standort der Transitionsbalisen</u></b></p> <p><u>In Richtung Belgien → Deutschland</u></p> <p>Die Transitionsbalisen bestehen aus einer Ankündigungs-Balisengruppe (Gruppe A) die sich 447 m vor einer Ausführungs-Balisengruppe befindet (Gruppe B).</p> <p><u>In Richtung Deutschland → Belgien</u></p> <p>ETCS Level 1 wird an den Signalen T-L.53 oder TX-L.53 aktiviert. <b>An der ersten ETCS-Blockstelle G(X)-N.53 auf der Strecke L 3 wird dann ETCS Level 2 aktiviert; auf der Strecke L 37 findet diese Transition am Signal B1424 oder AX1424 statt.</b></p> <p><u><del>Besonderheit für den Fall, in dem das Signal T-L.53 oder TX-L.53 Halt zeigt oder gestört ist.</del></u>  <del>Die Gruppen A und B gebieten eine Transition oder Weiterfahrt unter TBL1+ bis zum Standort der Signale T-L.53 oder TX-L.53.</del>  <del>Eine Transition findet anschließend am Standort dieser Signale zu folgenden Zugsicherungssystemen statt:</del>  <del>ETCS L1 (L3) oder</del>  <del>-Crocodile/Memor/TBL1+ (L37).</del></p>	<p>Verschobener Absatz mit neuer Meter-Angabe (siehe auch vorhergehende Seite)</p> <p>Veränderung der Transition aufgrund der vollständigen Ausrüstung der INFRABEL-Strecken mit ETCS</p> <p>Wegfall aufgrund Veränderung der Transition</p>
---------------------------------	--	---	--

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu (in rot)	Änderungsgrund/Anmerkungen
3.11 Störungen in Verbindung mit den Zugsicherungssystemen	<p><b>1) <u>Störungen während den Transitionen</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>in Richtung Belgien → Deutschland</u></li> <li>• In dem Fall, wo die Transition nicht zur PZB erfolgen kann, findet eine Transition zu einem niedrigeren Zugsicherungssystem statt.</li> <li>➤ aus Richtung der L3 → Deutschland</li> <li>• In dem Fall, wo die Transition vom ETCS L1 zu PZB nicht möglich ist, findet eine Transition zu TBL1+ statt.</li> <li>• In dem Fall, wo die Transition vom ETCS L1 zu TBL1+ nicht möglich ist, findet eine Transition zu TBL1 oder zu ETCS L0 statt. In diesem Fall ist die Fahrzeugeinrichtung des Tfz als gestört anzusehen (siehe Punkt 3).</li> </ul> <p>Wenn keine Transition stattfindet und das ETCS L1 am Ende der ETCS-Zone aktiv bleibt, hält der Triebfahrzeugführer die Fahrt an und wendet die nationalen Vorschriften von Infrabel an.            Für die Weiterfahrt gelten die jeweiligen Einschränkungen des manuell gewählten Zugsicherungssystems.</p>	<p><b>1) <u>Störungen während den Transitionen</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>in Richtung Belgien → Deutschland</u></li> <li>• In dem Fall, wo die Transition vom ETCS L1 zu PZB nicht möglich ist, findet eine Transition zu TBL1+ statt.</li> <li>• In dem Fall, wo die Transition vom ETCS L1 zu TBL1+ nicht möglich ist, findet eine Transition zu TBL1 oder zu ETCS L0 statt. In diesem Fall ist die Fahrzeugeinrichtung des Tfz als gestört anzusehen (siehe Punkt 3).</li> </ul> <p>Wenn keine Transition stattfindet und ETCS L1 am Ende der ETCS-Zone aktiv bleibt, hält der Triebfahrzeugführer die Fahrt an und wendet die nationalen Vorschriften von Infrabel an.            Für die Weiterfahrt gelten die jeweiligen Einschränkungen des manuell gewählten Zugsicherungssystems.</p>	<p>Veränderung der Aufzählung, da auf beiden belgischen Strecken (L 3 und L37) in Richtung Deutschland ETCS L2 in Betrieb genommen wird</p>

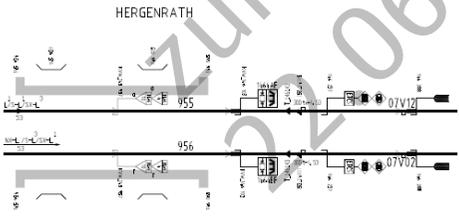
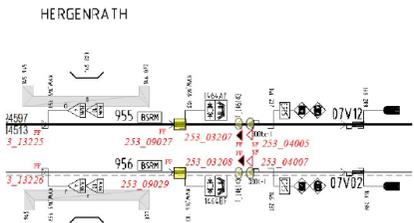
Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu (in rot)	Änderungsgrund/Anmerkungen
noch 3.11 Störungen in Verbindung mit den Zugsicherungssystemen	<p>➤ <u>aus Richtung der L37 → Deutschland</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In dem Fall, wo die Transition zur PZB nicht möglich ist, findet eine Transition oder Weiterfahrt unter TBL1+ statt.</li> <li>• Wenn eine Fahrt unter TBL1+ nicht möglich ist, setzt das Tfz seine Fahrt mit einem niedrigeren Zugsicherungssystem fort. In diesem Fall ist die Fahrzeuginrichtung des Tfz als gestört anzusehen. (siehe Punkt 3)</li> </ul>	<p>➤ <del>aus Richtung der L37 → Deutschland</del></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <del>In dem Fall, wo die Transition zur PZB nicht möglich ist, findet eine Transition oder Weiterfahrt unter TBL1+ statt.</del></li> <li>• <del>Wenn eine Fahrt unter TBL1+ nicht möglich ist, setzt das Tfz seine Fahrt mit einem niedrigeren Zugsicherungssystem fort. In diesem Fall ist die Fahrzeuginrichtung des Tfz als gestört anzusehen. (siehe Punkt 3)</del></li> </ul>	<p>Wegfall, da auch auf der L 37 in Richtung Deutschland ETCS L2 in Betrieb genommen wird</p>

zur Stellungnahme  
22.06.2023

<p>noch 3.11          Störungen in Verbindung          mit den          Zugsicherungssystemen</p>	<p><u>Störungen, die von DB Netz/Infrabel dem Triebfahrzeugführer mitgeteilt werden</u></p> <p><b>In Fahrtrichtung Belgien → Deutschland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Abschnitt Hammerbrücke bis zu den Signalen 0702/0712</u></li> </ul> <p>Der SCr Block 53 stellt für Züge Folgendes aus          bei einer Störung an einer TBL1+ Balise einen Befehl mit höchstens 50 km/h zu fahren: E 370 (Rubrik 23, Grund Nummer X) = 50 km/h mit dem entsprechenden französischsprachigen Wortlaut:</p> <p><b>„Störung Balise im km ...../ am Signal ... .“;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bei einer Störung an einer PZB-Einrichtung einen Befehl mit höchstens 50 km/h zu fahren: E370 (Rubrik 23, Grund Nummer X) mit dem Wortlaut:  <b>„Störung PZB-Magnet am Signal .... – ständig wirksam*/ständig unwirksam**.“</b>          (* Nichtzutreffendes streichen)</li> </ul>	<p><u>Störungen, die von DB Netz/Infrabel dem Triebfahrzeugführer mitgeteilt werden</u></p> <p><b>In Fahrtrichtung Belgien → Deutschland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Abschnitt Hammerbrücke bis zu den Signalen 0702/0712</u></li> </ul> <p>Der SCr Block 53 stellt für Züge folgendes aus          bei einer Störung an einer ETCS/TBL1+ Balise einen Befehl <b>E 370 mit höchstens 40 km/h zu fahren mit dem Wortlaut:</b></p> <p><b>„Störung Balise im km ...../ am Signal ... .“;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bei einer Störung an <b>einem PZB-Magneten</b> einen Befehl <b>E 370 mit höchstens 50 km/h zu fahren mit dem Wortlaut:</b>  <b>„Störung PZB-Magnet am Signal .... – ständig wirksam*/ständig unwirksam**.“</b>          (* Nichtzutreffendes streichen)</li> </ul>	<p>Berichtigung der Rechtschreibung</p> <p>Umformulierung und Anpassung der Geschwindigkeit aufgrund der vollständigen Ausrüstung der INFRABEL-Strecken mit ETCS</p> <p>Umformulierung</p>
---	--	---	--

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu (in rot)	Änderungsgrund/Anmerkungen
<p>noch 3.11                      Störungen in Verbindung mit den Zugsicherungssystemen</p>	<p>Der Fdl Aachen Hbf stellt einen Befehl 12 aus, im genannten Abschnitt mit höchstens 50 km/h zu fahren.</p> <p>Zusätzlich wird bei Störungen an PZB-Magneten dem Tf durch Befehl 12.4 mitgeteilt, ob die gestörte Streckeneinrichtung „ständig wirksam oder ständig unwirksam ist“.</p> <p><b>3) Störungen an der Fahrzeuginrichtung der Triebfahrzeuge</b></p> <p>Die Fahrzeuginrichtung eines Triebfahrzeuges ist als gestört anzusehen, wenn eine Fahrt unter PZB oder TBL1+ nicht möglich ist.</p>	<p>Der Fdl Aachen Hbf stellt einen Befehl 12 aus, um im genannten Abschnitt mit höchstens 50 km/h zu fahren.</p> <p>Zusätzlich wird bei <b>einer</b> Störung <b>am</b> PZB-Magneten dem Triebfahrzeugführer mitgeteilt, dass die</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Streckeneinrichtung <b>ständig wirksam</b>“</li> <li>oder</li> <li>• „Streckeneinrichtung <b>ständig unwirksam</b>“</li> </ul> <p>ist.</p> <p><b>3) Störungen an der Fahrzeuginrichtung der Triebfahrzeuge</b></p> <p>Die Fahrzeuginrichtung eines Triebfahrzeuges ist als gestört anzusehen, wenn eine Fahrt unter PZB und TBL1+ nicht möglich ist.</p> <p><b>Wenn die Fahrzeuginrichtung eine Störung anzeigt, muss der Triebfahrzeugführer den Fdl/SCr informieren und einen Fahrzeugwechsel bei seinem EVU-Verbindungsmann erfragen.</b></p>	<p>Umformulierung und Veränderung der Darstellung (Aufzählung)</p> <p>Neuaufnahme zur Verhinderung der Fahrt über die Grenze mit gestörter Fahrzeuginrichtung</p>

<p>noch 3.11          Störungen in Verbindung          mit den          Zugsicherungssystemen</p>	<p>Diese Störung muss der          Triebfahrzeugführer entsprechend der          Fahrtrichtung melden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>in Richtung Belgien → Deutschland</u>            an die BZ (Betriebszentrale) und an            den Fdl Aachen Hbf,</li> <li>• <u>in Richtung Deutschland → Belgien</u>            an den Supervisor.</li> </ul>	<p>Diese Störung muss der          Triebfahrzeugführer entsprechend der          Fahrtrichtung melden:</p> <p><u>In Richtung Belgien → Deutschland</u></p> <p>Ein Triebfahrzeug, das <b>mit gestörtem          Zugsicherungssystem</b> im Bahnhof          Welkenraedt oder Lüttich <b>steht</b>, darf          nicht auf <b>der Grenzstrecke</b> verkehren.          Wenn die Störung <b>während der Fahrt          auf der Grenzstrecke</b> auftritt, muss der          Triebfahrzeugführer anhalten und den          TCr / SCr in Lüttich kontaktieren.</p> <p>Dem Triebfahrzeugführer wird ein          Befehl ausgehändigt, der die Fahrt auf          Sicht bis zum Signal 0702/0712          vorschreibt.</p> <p>Der Triebfahrzeugführer muss am          Signal 0702/0712 anhalten und sich mit          dem Fdl in Aachen Hbf <b>und</b> der          Betriebszentrale in Verbindung setzen.</p> <p><u>In Richtung Deutschland → Belgien</u></p> <p>Die Fahrt eines Triebfahrzeugs mit          defektem <b>Zugsicherungssystem</b> ist          auf <b>der Grenzstrecke</b> untersagt.</p>	<p>Differenzierung zum Ort des          Zuges mit gestörter          Fahrzeugeinrichtung für beide          Fahrtrichtungen</p>
---	---	--	---

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu (in rot)	Änderungsgrund/Anmerkungen
		<p>Wenn die Störung während der Fahrt auf der Grenzstrecke zwischen Aachen Hbf und der Abzw Hammerbrücke auftritt, muss der Triebfahrzeugführer anhalten und sich mit dem FdI in Verbindung setzen.</p> <p>Dem Triebfahrzeugführer wird dann einen Befehl ausgehändigt der die Fahrt auf Sicht bis zu dem Signal T-L.53/TX-L.53 vorschreibt.</p> <p>Der Triebfahrzeugführer muss an dem Signal T-L.53/TX-L.53 anhalten und den TCr / SCr in Lüttich kontaktieren.</p> <p>Die Weiterfahrt des Zugs erfolgt dann nach den geltenden nationalen Vorschriften.</p>	
<p>5 Plan der Strecke</p>	<p>Ausschnitt:</p>  <p>Seiten 29 bis 40</p>	<p>Ausschnitt:</p>  <p>Seiten 29 bis 36</p>	<p>Lageplan des neuen Zustands (mit signaltechnischer Gegenüberstellung in gelb-roter Darstellung)</p>