

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
Nutzungsvorgabe der Grenzstrecke Abzw Friedensweg - Padborg; Auszug für EVU	302.1202Z01 Seite 1

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Zusatzbestimmungen haben:

DB InfraGO AG
Region Nord
Produktionsdurchführung Kiel
Hamburger Chaussee 10
24114 Kiel

und

Banedanmark
Drift; Trafikstyring Fjern
Banegardsvej 1
DK-7000 Fredericia

2 Zusatzbestimmungen

siehe folgende Seiten





Nutzungsvorgabe der Grenzstrecke
Abzweigstelle Friedensweg – Padborg
für Eisenbahnverkehrsunternehmen

gültig ab 01.04.2024

DB AG	Banedanmark
DB InfraGO AG	Banedanmark
Betrieb	Drift; Trafikstyring Fjern
Netz Kiel	Banegardsvej 1
Hamburger Chaussee 10	DK-7000 Fredericia
D – 24114 Kiel	

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 GRENZBETRIEBSSTELLEN	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 Ausrüstungsgegenstände 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	11
3.2.1. <i>Veröffentlichung</i>	11
4. FAHRPLAN	11
4.1 FAHRPLANBILDUNG	11
4.2 ÄNDERUNGEN	11
4.3 ZUGNUMMER/ GÜLTIGKEIT DES FAHRPLANS	12
4.4 FAHRPLANERSTELLUNG IM GELEGENHEITSVERKEHR	12
4.5 AUßERGEWÖHNLICHE TRANSPORTE	13
5. MAßNAHMEN BEI GEFÄHRLICHEN EREIGNISSEN IM EISENBAHNBETRIEB UND BEI BESONDEREN VORKOMMNISSEN	13
5.1 NOTFALLMELDEGRENZE	13
5.2 ERSTE MAßNAHMEN/VERSTÄNDIGUNG ZWISCHEN FDL	13
5.3 INFORMATION	14
5.4 GEMEINSAME UNTERSUCHUNG	14
5.5 HILFSMITTEL	14
5.6 EINDEUTIGE URSACHE	14
5.7 RÄUMEN DER GRENZSTRECKE	14
6. ANZUWENDENDE SPRACHE	14
6.1 BETRIEBSSPRACHE	14
6.2 VORDRUCKE	14
7. ZUGFUNK	15

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 InfraGO AG vertreten durch:

Betrieb

Netz Kiel

Hamburger Chaussee 10

D-24104 Kiel

und

Banedanmark

TrafikTrafikstyring

Banegardsvej 1

DK. 7000 Fredericia

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 InfraGO AG

Betrieb

Netz Kiel

Hamburger Chaussee 10

D – 24114 Kiel

Banedanmark

Trafik Trafikstyring

Banegardsvej 1

DK – 7000 Fredericia

1.3 Inkrafttreten und Gültigkeit

Die Nutzungsvorgabe für den Eisenbahngrenzübergang Abzweigstelle Friedensweg - Padborg tritt am 01.04.24 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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




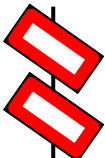



Bezeichnung	Beschreibung / Bedeutung	Signal des EIU	Standort am Gleis	Lage in km
Vo	Einfahrversignal	banedanmark	Regelgleis Friedensweg – Padborg	178,677 (111,752)
Vr	Einfahrversignal	banedanmark	Gegengleis Friedensweg – Padborg	178,677 (111,752)
O	Einfahrsignal	banedanmark	Regelgleis Friedensweg – Padborg	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 InfraGO	Regelgleis Friedensweg – Padborg	179,679 (110,750)
ohne	El 3 – „Bügel ab“ – Ankündesignal (am Einfahrsignal R)	DB InfraGO	Gegengleis Friedensweg – Padborg	179,679 (110,750)
ohne	El 4 – „Bügel ab“ – Signal	DB InfraGO	Bahnhof Padborg Gleis 1 und Gleis 13	
ohne	El 4 – „Bügel ab“ – Signal	DB InfraGO	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 InfraGO 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 InfraGO AG veröffentlicht.

4. Fahrplan

4.1 Fahrplanbildung

Die Fahrplanbildung auf der Grenzstrecke wird durch DB InfraGO AG, Region Nord, in Abstimmung mit Banedanmark (als Infrastrukturbetreiber) 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 internationalen Zugnummer, die von der DB InfraGO AG festgelegt wird.

4.2 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 InfraGO AG, Region Nord, und den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen rechtzeitig abzustimmen. Die Abstimmung soll bis spätestens drei Wochen vor Inkrafttreten erfolgt sein.

4.3 Zugnummer/ Gültigkeit des Fahrplans

Die Zugnummer im internationalen Verkehr mit Dänemark werden durch die DB Netz AG, Region Nord, in Hannover für beide Richtungen vergeben.

Züge, die mehr als 20 Stunden verspätet sind, dürfen die Grenzbetriebsstrecke Abzweig Friedensweg – Padborg oder Gegenrichtung wegen der maximalen Gültigkeit eines Fahrplans bei der DB Netz AG von 20 Stunden nicht mehr befahren. Daher ist für Züge mit einer Verspätung von mehr als 20 Stunden eine neue Zug-Nr. und ein neuer Fahrplan notwendig. Es ist eine neue Trassenanmeldung im Gelegenheitsverkehr bei der DB InfraGO AG in Hannover zu beantragen.“

4.4 Fahrplanerstellung im Gelegenheitsverkehr

Züge des Gelegenheitsverkehrs werden zwischen DB InfraGO AG, Region Nord, und der Banedanmark (als **Infrastrukturbetreiber**) im Rahmen des PreCheck-Verfahrens vereinbart.

Dazu sind zwischen den beteiligten EVU kommerziell und betrieblich abgestimmte internationale Trassenanmeldungen zwischen Dänemark und Deutschland mit folgenden Angaben erforderlich:

- a. Angabe einer plausiblen Start- bzw. einer Ziel-Betriebsstelle im Ausland,
- b. Angabe des EVU, das den Zug im Ausland befördert,
- c. Angabe der plausiblen Grenzbetriebsstelle Padborg
- d. internationale Zug-Nummer (Zuteilung erfolgt durch die DB InfraGO AG in Hannover Abteilung Unterjähriger Fahrplan (Kontakt: ta-nord@deutschebahn.com)
- e. gleichlautende Zugcharakteristik
- f. gleichlautende Verkehrszeitregelung,
- g. durchgängiger Laufweg,
- h. eindeutige Angabe der benötigten Haltezeit und der entsprechenden Haltegründe (Beispiel Lokwechsel, Personalwechsel, Wagentechnische Untersuchung) am Grenzbahnhof Padborg

Enthält die Trassenanmeldung keine Angabe über den Zielbahnhof des Transports und das EVU in Dänemark bzw. eine Angabe, dass mit Banedanmark eine Vereinbarung besteht, so ist die Trassenanmeldung unplausibel. Die Trassenanmeldung wird zur Überarbeitung zurückgewiesen oder es wird mit dem EVU eine Klärung herbeigeführt.

Trassen, die in der Anmeldung ein Auslandsziel enthalten, für die im Nachbarland aber keine Trassenanmeldung vorliegt, werden gem. SNB 4.2.4.1 bis zu einer geeigneten Betriebsstelle vor der Grenze konstruiert und zugewiesen.

4.5 Außergewöhnliche Transporte

Außergewöhnliche Transporte auf der Grenzstrecke dürfen nur in Züge eingestellt werden, wenn sie mit einer Beförderungsanordnung für Regelzüge (Züge des Netzfahrplans) oder einer Fahrplananordnung (Fplo) für Sonderzüge (Züge des Gelegenheitsverkehrs) der DB Netz AG in Abstimmung zwischen der BZ Hannover und der Banedanmark **Trafik – Kapacitetsplanlægning** eingelegt sind.

Die Beförderungsanordnung/Fplo der DB InfraGO enthält

- die DB-Bza-Nr. der DB Netz
- die UT-Nr. der Banedanmark
- den Beförderungstag
- den zu benutzenden Zug
- die Beförderungsbedingungen für die Grenzstrecke

Die Banedanmark **Trafik – Kapacitetsplanlægning** und die zuständige Fahrplanabteilung der Region Nord der DB InfaGO AG bieten sich den außergewöhnlichen Transport gegenseitig an. Der Transport darf nur angenommen werden, wenn die Anordnung der eigenen Bahn (Bza/UT) vorliegt.

Außergewöhnliche Transporte sind grundsätzlich in die Zugspitze einzustellen.

Der Transport darf erst in den Zug eingestellt werden, wenn er eingelegt ist, bzw. die Banedanmark **Trafik – Kapacitetsplanlægning** und die zuständige Fahrplanabteilung der Region Nord der DB InfraGO AG zugestimmt haben.

Der Fahrdienstleiter, der einen Zug mit einem außergewöhnlichen Transport ablassen will, muss vorher den Nachbarfahrdienstleiter verständigen und ihm die DB-Bza-Nr. der DB InfraGO AG und die UT-Nummer der Banedanmark mitteilen.

Der Nachbarfahrdienstleiter prüft, ob die DB-Bza-Nr. und UT-Nummer mit seinen Unterlagen übereinstimmt. Ist die Sperrung des Nachbargleises angeordnet, sorgt er dafür, dass das zu sperrende Gleis von Fahrzeugen und Baumaschinen geräumt ist und sperrt das Gleis.

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

5.1 Notfallmeldegrenze

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

5.2 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.

5.3 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.

5.4 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.

5.5 Hilfsmittel

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

5.6 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.

5.7 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.

6 Anzuwendende Sprache

6.1 Betriebssprache

Für die Grenzstrecke gilt Deutsch als Betriebssprache.

6.2 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.

7 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.

- Öffentliche Telefonverbindungen
- Bei Störungen auf der Grenzstrecke, die betriebliche Ersatzmaßnahmen (z.B. die Übermittlung eines schriftlichen Befehls) notwendig machen, meldet der Fahrdienstleiter Flensburg – Weiche dem Fahrdienstleiter Padborg, dass der Triebfahrzeugführer des betreffenden Zuges sich beim Fahrdienstleiter in Flensburg – Weiche zu melden hat.

Kiel, den 14. März 2024

Mats Kröger
Digital
unterschrieben von
Mats Kröger
Datum: 2024.03.14
08:18:21 +01'00'

Mats Kröger

**Sven
Hübner**
Digital unterschrieben
von Sven Hübner
Datum: 2024.03.15
15:27:37 +01'00'

Sven Hübner