1 Allgemeines

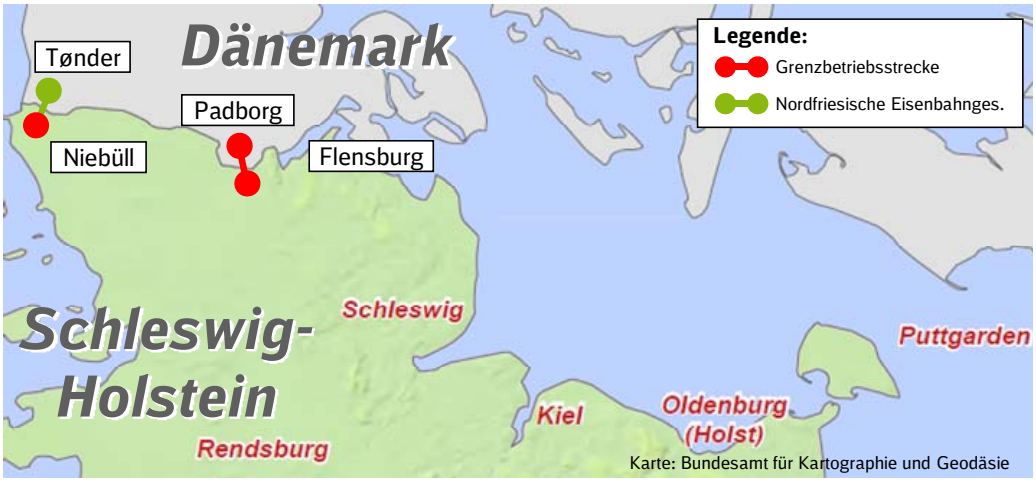
(1) Zwischen den Schienennetzen von Deutschland und Dänemark gibt es zurzeit zwei grenzüberschreitende Strecken. **Anzahl**

(2) Der dänische Infrastrukturbetreiber Banedanmark und die DB InfraGO AG betreiben die Grenzbetriebsstrecke Abzweig Friedensweg – Padborg. **Infrastrukturbetreiber**
Auf der Grenzbetriebsstrecke Niebüll - Tønder sind die Zuständigkeiten wie folgt verteilt:

- DB InfraGO AG für den Bahnhof Niebüll
- Norddeutsche Eisenbahn Gesellschaft (NEG) für den Abschnitt Bahnhof Niebüll (ausschließlich) bis zur Staatsgrenze
- Banedanmark für den Abschnitt Staatsgrenze bis Tønder.

2 Geografische Übersicht

Grenzbetriebsstrecken mit Dänemark



3 Übersicht der Zusatzbestimmungen

1	**Bahnhof Niebüll**	
	302.1001Z99	*Zusätzliche Regelungen für den Bahnhof Niebüll*
	NEG-I.7511Z01	*Zusatzbestimmungen für die Grenzbetriebsstrecke*
2	**Abzw. Friedensweg – Padborg**	
	302.1002	Regelung der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke Abzweigstelle Friedensweg - Padborg
	302.1202Z01	Zusatzbestimmungen Abzweigstelle Friedensweg - Padborg

❑

1 Allgemeines

(1) Die Grenzbetriebsstrecke Niebüll – Grenze – Tønder ist Teil der Eisenbahnstrecke (Strecke TIB 30 Banedanmark / Strecke 1201), die Deutschland mit Dänemark im Westen verbindet.

Zuständigkeit als EIU

(2) Die Grenzen der Betriebsführung liegen

- zwischen der DB Netz AG und der Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH (neg) hinter Weiche 60 bei km 162,287
- zwischen neg und neg Süderau Betriebs GmbH (neg S) in km 175,000
- sowie zwischen neg S und Banedanmark in Höhe der Süderauer Grenzbrücke in km 175,290 (= km 67,900 Banedanmark).

Zugangsbedingungen

(3) Im jeweiligen Betriebsführungsbereich gelten die Gesetze und Verordnungen der jeweiligen Staaten und die Schienennetz-Benutzungsbedingungen inklusive der betrieblich-technischen Regelwerke der jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Infrastruktursprache

(4) Die Infrastruktursprache im Bahnhof Niebüll ist ausschließlich deutsch.

2 Zusätzliche Regelungen für den Bahnhof Niebüll

Doppelausrüstung mit ATC

(1) Zusätzlich zu den Vorgaben der Schienennetz-Benutzungsbedingungen und der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG ist das Gleis 4 im Bahnhof Niebüll mit dem dänischen Zugbeeinflussungssystem ATC ausgerüstet.

Nutzungspflicht Zugbeeinflussung

(2) Züge, die in das Gleis 4 ein- und ausfahren, müssen am führenden Fahrzeug entweder eine wirksame PZB- oder eine wirksame ATC-Zugbeeinflussung haben.

ATC-Bedienung

(3) Die Bedienung der ATC im Regelbetrieb und bei Störungen erfolgt nach den Vorgaben der neg bzw. neg S.

❑

Ab 09.12.2018
letzte Seite beachten!

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

1 Allgemeines

Infrastruktur-sprache

(5) Die Betriebssprache im Bahnhof Niebüll ist deutsch. Schriftliche Befehle werden diktiert. *

❑

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Örtliche Grenzvereinbarung haben:

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

und

Banedanmark
Drift; Trafikstyring Fjern
Banegardsvej 1
DK-7000 Fredericia

2 Örtliche Grenzvereinbarung; Auszug für EVU

siehe folgende Seiten

DB InfraGO	BANEDANMARK

Nutzungsvorgabe der Grenzstrecke

Abzweigstelle Friedensweg – Padborg

für Eisenbahnverkehrsunternehmer

gültig ab 14.12.2025

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

Verteilungsplan

Das netzzugangsrelevante betrieblich-technische Regelwerk ist zugänglich zu machen:

- Zugangsberechtige Eisenbahnverkehrsunternehmen

1. ALLGEMEINES 5

1.1. GEGENSTAND 5
1.2. ÄNDERUNG VON ANWEISUNGEN 5
1.3 INKRAFTTRETEN UND GÜLTIGKEIT 6

2. GLEICHWERTIGKEIT DER BEGRIFFE 7

3. BESCHREIBUNG DES EISENBAHNGRENZÜBERGANGS 8

3.1. GRENZSTRECKE UND GRENZBETRIEBSSTELLEN 8
3.1.1. Eisenbahnverbindung 8
3.1.2. Grenzbetriebsstellen 8
3.1.3. Grenzstrecke 8
3.1.4. Staatsgrenze 8
3.1.5. Spurpläne 8
3.1.6. Betriebsführung 8
3.1.7. Streckendaten 9
3.1.8. Ortsfeste Signale und technische Ausrüstungsgegenstände auf dem Gebiet der Betriebsführung des anderen EIU 9
3.1.9. Zugsicherungssystem: 12
3.1.10. Kilometerwechsel: 12
3.2. ZULÄSSIGE GESCHWINDIGKEITEN 12
3.2.1. Veröffentlichung 12

4. FAHRPLAN 13

4.1 FAHRPLANBILDUNG 13
4.2 ÄNDERUNGEN DURCH BAUMAßNAHMEN 13
4.3 GÜLTIGKEIT DES FAHRPLANS 13
4.4 FAHRPLANERSTELLUNG IM GELEGENHEITSVERKEHR 13
4.5 AUßERGEWÖHNLICHE TRANSPORTE 14

5. MAßNAHMEN BEI GEFÄHRLICHEN EREIGNISSEN IM EISENBAHNBETRIEB UND BEI BESONDEREN VORKOMMNISSEN 15

5.1 NOTFALLMELDEGRENZE 15
5.2 ERSTE MAßNAHMEN/VERSTÄNDIGUNG ZWISCHEN FDL 15
5.3 INFORMATION 15
5.4 GEMEINSAME UNTERSUCHUNG 15
5.5 HILFSMITTEL 15
5.6 RÄUMEN DER GRENZSTRECKE 15

6 ANZUWENDENDE SPRACHE 16

6.1 BETRIEBSSPRACHE 16
6.2 VORDRUCKE 16

7 GRUNDLEGENDE BESTIMMUNGEN FÜR DIE DURCHFÜHRUNG DES EISENBAHNBETRIEBS 17

7.1 FAHRDIENSTLEITER – ZUSTÄNDIGKEIT 17
7.2 BAHNHOFS- UND STRECKENANLAGEN 17
7.2.1 SIGNALISIERUNG 17
7.2.2 FAHRORDNUNG 17
7.2.3 FAHREN AUF DEM GEGENGLEIS 17
7.2.4 TELEKOMMUNIKATIONSEINRICHTUNGEN 17
7.3 ELEKTRISCHER ZUGBETRIEB 18
7.3.1 AUSRÜSTUNG 18
7.3.2 SYSTEME 18
7.3.3 TRENNSTELLE 18

7.3.4 EL-SIGNALE 18
7.4 ABGABE EINER ZUGVOLLSTÄNDIGKEITSMELDUNG 18

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 Frdericia

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

1.2. Änderung von Anweisungen

Eine Änderung dieser Nutzungsvorgabe 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 14.12.25 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 (Kl)	Arbejdskøretøj uden attest
Beförderungsanordnung	UT-Melding
Betriebs- und Bauanweisung (Betra)	Sporspærring
La	La
Fahren auf Gegengleis mit Zs 6	Venstresporskørsel
Gegengleis	Venstrespor
Grenzstrecke	Grænsestraekning
Betriebstelle	Station
Abzweigstelle	Togfølgestation
Zugnummermeldeanlage (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 Ausfahrsignalen 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. Spurpläne

Die Spurpläne der Betriebsstellen können im Infrastrukturregister eingesehen werden.

3.1.6. Betriebsführung

Die Grenze der Betriebsführung zwischen DB Netz und Banedanmark liegt in Höhe der Einfahrsignale 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 Nutzungsvorgabe 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

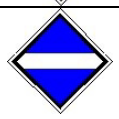
Bezeichnung	Beschreibung / Bedeutung	Signal des EIU	Standort am Gleis	Lage in km
Vo	Einfahrvorsignal	banedanmark	Regelgleis Friedensweg – Padborg	178,677 (111,752)
Vr	Einfahrvorsignal	banedanmark	Gegengleis Friedensweg – Padborg	178,677 (111,752)
O	Einfahrsignal	banedanmark	Regelgleis Friedensweg – Padborg	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	Ausfahrsignal 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	Ausfahrsignal N, Bahnhof Padborg Ausfahrt in Richtung Abzw Friedensweg – Regelgleis	110,558
PZB – Magnet	GWT – 2000 Hz schaltbar	Ausfahrsignal T, Bahnhof Padborg Ausfahrt in Richtung Abzw Friedensweg – Gegengleis	110,558

Verzeichnis der Signalbilder und Tafeln und ihre Bedeutung

Signalbegriff		Verwendung	Bedeutung
Halt		**Einfahrsignal (I)**	- Halt vor dem Signal **Halt vor dem Signal**
Fahrt		**Einfahrsignal (I)**	- frei bis zum Endpunkt der Fahrtrasse - die zulässige Geschwindigkeit ab dem Signal ist höher als 75 km/h
		Einfahrsignal (I)	- frei bis zum Endpunkt der Fahrtrasse - die zulässige Geschwindigkeit ab dem Signal ist 60 km/h
		Einfahrsignal (I)	- frei bis zum Endpunkt der Fahrtrasse - die zulässige Geschwindigkeit ab dem Signal ist höchstens 40 km/h
Halt und vorrücken		**Einfahrsignal (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
El 3 „Bügel ab“ – Ankündesignal		**Signal „Bügel ab“ erwarten**	In halbem Bremswegabstand zum Signal El 4
El 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 Ausfahrsignale N und T in km 179,872 (110,558) des Bahnhofs Padborg sind mit dem deutschen Zugsicherungssystem PZB 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 (Trafikal information om banestrækningen) 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 in Dänemark) 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 durch Baumaßnahmen

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 abgestimmt. Die Bearbeitung erfolgt über den Baufahrplan und die entsprechenden Kundendokumente (die Zusammenstellung vertrieblicher Folgen [ZvF] wird mit einem Vorlauf von 15 Wochen vor Baubeginn, die Fahrplananordnung [Fplo]3 Wochen vor Baubeginn zur Verfügung gestellt). . Adhoc-Baustellen mit Vorlauf unterhalb von 4 Wochen werden per Fahrplananordnung an die Eisenbahnverkehrsunternehmen bekannt gegeben.

4.3 Gültigkeit des Fahrplans

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 InfraGO 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 Trasse im Gelegenheitsverkehr bei der DB InfraGO AG in Hannover anzumelden.“

4.4 Fahrplanerstellung im Gelegenheitsverkehr

Züge des Gelegenheitsverkehrs werden zwischen DB InfraGO AG, Region Nord, und der Banedanmark 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 im Ausland,

c. Angabe der Grenzbetriebsstelle Padborg,

d. Angabe des Vorhandenseins einer dänischen Sicherheitsbescheinigung für den Abschnitt Padborg - Abzweigstelle Friedensweg bzw. Gegenrichtung,

e. Internationale Zugnummer (Zuteilung erfolgt durch die DB InfraGO AG in Hannover, Abteilung Unterjähriger Fahrplan (Kontakt: ta-nord@deutschebahn.com),

f. bei außergewöhnlichen Transporten müssen die Genehmigungsnummern von Banedanmark und DB InfraGO AG (aS- bzw. BZA-Nummer) angegeben sein,

g. gleichlautende Zugcharakteristik,

h. gleichlautende Verkehrszeitregelung,

i. eindeutige Angabe der benötigten Haltezeit und der entsprechenden Haltegründe (Beispiel Lokwechsel, Personalwechsel, Wagentechnische Untersuchung) am Grenzbahnhof Padborg

Fehlen in der Trassenanmeldung Angaben zu den Punkten a) – i), ist die Trassenanmeldung unvollständig oder unplausibel. Die Trassenanmeldung ist nicht zur Bearbeitung anzunehmen und dem Kunden zur Überarbeitung zurückzugeben. Trassen, die in der Anmeldung ein Auslandsziel enthalten, für die im Nachbarland aber keine Trassenanmeldung vorliegt, werden gem. INB 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 InfraGO 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 InfraGO AG,
- die UT-Nr. der Banedanmark,
- den Beförderungstag,
- den zu benutzenden Zug,
- die Beförderungsbedingungen für die Grenzstrecke

Die Banedanmark Trafik – Køreplanskoorigering 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.

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

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. Über das Ergebnis der Untersuchung tauschen sich die beiden Infrastrukturbetreiber aus und legen bei Bedarf Maßnahmen fest.

5.5 Hilfsmittel

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

5.6 Räumen der Grenzstrecke

Kann ein EVU die Grenzstrecke nicht fristgerecht gemäß INB 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

Die für die Grenzstrecke erforderlichen Befehle werden vom Fahrdienstleiter Flensburg-Weiche erstellt und an den Triebfahrzeugführer des betreffenden Zuges übermittelt.

7 Grundlegende Bestimmungen für die Durchführung des Eisenbahnbetriebs

7.1 Fahrdienstleiter – Zuständigkeit

Der Bahnhof Padborg (Banedanmark) untersteht dem Fahrdienstleiter in Padborg. Die Abzweigstelle Friedensweg untersteht dem Fahrdienstleiter in Flensburg-Weiche.

7.2 Bahnhofs- und Streckenanlagen

7.2.1 Signalisierung

Die Züge auf der Grenzstrecke sind signalgeführt.

7.2.2 Fahrordnung

Auf dem zweigleisigen Abschnitt der Strecke zwischen Padborg und Abzweigstelle Friedensweg wird in der Regel rechts gefahren (gewöhnliche Fahrtrichtung).

7.2.3 Fahren auf dem Gegengleis

Auf dem Streckenabschnitt Padborg – Abzweigstelle Friedensweg ist Gleiswechselbetrieb (Venstresporskørsel) für beide Fahrtrichtungen ständig eingerichtet.

7.2.4 Telekommunikationseinrichtungen

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)
  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 bei Fahrdienstleiter in Flensburg-Weiche zu melden hat.

7.3 Elektrischer Zugbetrieb

7.3.1 Ausrüstung

Die Grenzstrecke Padborg - Flensburg ist elektrifiziert.

7.3.2 Systeme

Die Oberleitung führt

- im Bereich der DB eine Wechselspannung von 15000 Volt, 16,7 Hertz,
- im Bereich der Banedanmark eine Wechselspannung von 25000 Volt, 50 Hertz.

7.3.3 Trennstelle

Die Oberleitungssysteme der DB und der Banedanmark werden an einer Trennstelle an den Masten 110,595-1 und 110,594-2 im Bahnhof Padborg getrennt.

7.3.4 El-Signale

Die Trennstelle ist durch Fahrleitungssignale der DB bzw. der Banedanmark gekennzeichnet.

7.4 Abgabe einer Zugvollständigkeitsmeldung

Nach Aufforderung durch die Fahrdienstleiter – gibt der Triebfahrzeugführer, nachdem der Zug am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen ist, eine Zugvollständigkeitsmeldung im Bahnhof Flensburg an den Fahrdienstleiter Flensburg-Weiche und im Bahnhof Padborg an den Fdl Padborg ab:

„Zug … (Nummer) … vollständig in … (Bahnhof) … angekommen (*Name des Triebfahrzeugführers [nur in Dänemark]*).“

□