

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
Örtliche Vereinbarung zur Grenzbetriebsvereinbarung Zwotental - Kraslice	302.3007Z98 Seite 1

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Zusatzvereinbarung haben:

DB Netz AG
Regionalbereich Südost
im Namen des Regionalnetzes Mittelsachsen
Produktionsdurchführung Dresden
Schweizer Straße 3b
01069 Dresden

und

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor strategie
Dlážděná 1003/7
Praha 1, Nové Město
PSČ 11000
Česká republika

2 Zusatzvereinbarung zur Grenzbetriebsvereinbarung

siehe folgende Seiten

DB Netz AG • Schweizer Straße 3b • 01069 Dresden

An alle
mit den ZusV/ÖV/ZusVI für die Grenzstrecken
DB Netz AG - SŽDC
ausgerüsteten Stellen

DB Netz AG
RB Südost
PD Dresden
Schweizer Straße 3b
01069 Dresden
www.dbnetze.com/fahrweg

Klaus Mai
Telefon: +49 351 461 8366
Fax: +49 351 461 8280
klaus.mai@deutschebahn.com
Zeichen I.NP-SO-D-DRE (B) Ma

01.10.2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie die Bekanntgabe A32 zum Teil II der deutsch-tschechischen Zusatzvereinbarungen zur Grenzbetriebsvereinbarung (ZusV)/Örtlichen Vereinbarung (ÖV)/Zusatzvereinbarungen zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag (ZusVI) bzw. zur neuen Gemeinsamen Anlage der ZusVI. Die Bekanntgabe A32 wurde durch die Zweiseitige Arbeitsgruppe DB Netz AG - SŽDC¹ für den Infrastrukturverknüpfungsvertrag und die Zusatzvereinbarungen zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag DB Netz AG/RNI und SŽDC abgestimmt und ist für alle Grenzvereinbarungen zu den deutsch-tschechischen Grenzstrecken und zu den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre gültig. Sie tritt auf der tschechischen und der deutschen Seite am 20.11.2016 in Kraft.

1 Hinweise und Erläuterungen

Die Aufzählung der einzelnen deutsch-tschechischen Grenzstrecken bzw. der Streckenabschnitte der erleichterten Durchgangsverkehre ist auf dem Titelblatt des Teils II der einzelnen ZusV/ÖV/ZusVI bzw. auf dem Titelblatt der Gemeinsamen Anlage einzelner ZusVI zu finden. Für sie alle ist die Aktualisierung A32 gültig. Der Teil II und die Gemeinsame Anlage sind inhaltlich gleich. Sie unterscheiden sich durch die Seitennummerierung.

1 SŽDC, s.o. > Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (Verwaltung des Eisenbahnfahrweges, staatliche Organisation) > Eisenbahninfrastrukturbetreiber in der Tschechischen Republik

Es wurden der Abschnitt ‚Zweisprachige schriftliche Befehle und andere zweisprachige Vordrucke‘ überarbeitet. Die SŽDC hat ihre zweisprachigen Befehlsvordrucke aktualisiert und sie für eine fernmündliche Übermittlung vor Aufträgen vorbereitet. Auf welchen Grenzstrecken und Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre die fernmündliche Übermittlung von Aufträgen zugelassen ist, wird in den einzelnen ZusV/ÖV/ZusVI aufgeführt.

Die DB Netz AG hat auf ihre zweisprachigen Befehlsvordrucke vorsorglich einige ETCS-Begriffe aufgenommen und redaktionell einige Abschnitte der Vordrucke überarbeitet.

An den Vereinbarungen zur Arbeit mit den zweisprachigen Vordrucken ändert sich nichts.

2 Verteilung

Die aktuellen ZusV/ÖV/ZusVI werden im Stand der Aktualisierung A32 als unterjährige Änderung in die SNB 2016 der DB Netz AG, Anlage 2.4.3 übernommen.

Die Dateien wurden bei der DB Kommunikationstechnik GmbH Karlsruhe gesetzt. Für das Drucken größerer Auflagen bzw. das Drucken und Binden von Befehlsvordrucken zu Blöcken steht die DB Drucksachenzentrale

DB Kommunikationstechnik GmbH

GE Medien- und Kommunikationsdienste

Kundenservice für Regelwerke, Formulare, Vorschriften

Kriegsstraße 136

76133 Karlsruhe

Tel. 0721 938-5965

Fax 0721 938-5509

zur Verfügung.

3 Folgender Abschnitt wurde überarbeitet

Zweisprachige schriftliche Befehle und andere zweisprachige Vordrucke.

Im Teil II der ZusV/ÖV/ZusVI sind die Seiten 101/102 sowie 871 - 890 auszutauschen und die Seiten 891 - 896 wegzulegen.

In der Gemeinsamen Anlage der ZusVI sind die Seiten 201/202 sowie 301 - 324 auszutauschen und die Seiten 325 - 330 wegzulegen.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

Jörg Bormet
Leiter Betriebsverfahren,
DB Netz AG

Klaus Mai
Bearbeiter Regelwerk für Grenzstrecken
DB Netz AG

Örtliche Vereinbarung
für den Eisenbahngrenzübergang

Zwotental - Kraslice

(ÖV Zwotental - Kraslice)

gültig ab 10.06.2001

Herausgeber

der deutschsprachigen Ausgabe:

DB Netz AG
Niederlassung Südost
Durchführung, Streckenmanagement Dresden
Örtliche Planung N-SO-B5 (P), DRE
Schweizer Straße 3b
D - 01069 Dresden

der tschechischsprachigen Ausgabe:

České dráhy s.o.
OPŘ Plzeň
Purkyňova 22
CZ - 306 02 Plzeň 1

Die Teile I und II der ÖV sind zugänglich zu machen

- Mitarbeitern, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
- Mitarbeitern, die Örtliche Richtlinien, Fahrpläne oder Betra aufstellen,
- Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb,
- Lehrkräften für den Bahnbetrieb.

Das Urheberrecht an dieser Richtlinie (Papier- oder Softwareversion) hat die DB Netz AG. Jegliche Formen der Vervielfältigung oder der Weitergabe an Dritte bedürfen der Zustimmung der DB Netz AG.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Inhaltsverzeichnis	3
Nachweis der Bekanntgaben	6
Gegenstand	9
Inkrafttreten und Gültigkeit	11
Teil I	
Beschreibung des Eisenbahngrenzübergangs, Allgemeine Bestimmungen	13
1. Grenzstrecke und Grenzbahnhöfe	14
2. Betriebsführung	14
3. Streckendaten	15
4. Instandhaltung des Oberbaus und des Bahnkörpers	16
5. Instandhaltung der Telekommunikationstechnik	17
6. Instandhaltung und Einsatz der Sicherheitstechnik, Aufstellen von Signalen	17
7. Bauarbeiten	19
8. Zulässige Geschwindigkeiten	20
9. Vorübergehende Langsamfahrstellen, Stellen mit besonderer betrieblicher Regelung und andere Besonderheiten	21
10. Fahrplan	21
11. Fahrzeuge	22
12. Maßnahmen bei gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb und bei besonderen Vorkommnissen	23
13. Anzuwendende Sprache	24
14. Staatsgrenze	25
15. Schadensregulierung, Haftung	26
16. Plötzliche Arbeitsunfähigkeit von Beschäftigten, Arbeitsunfälle von Mitarbeitern der EIU bzw. EVU	27
Verzeichnis der Anlagen	
Anlage 1 Lageskizze des Grenzstreckenabschnittes Zwotental - Kraslice	29
Anlage 2 Vereinfachte Lagepläne	30
Anlage 3 Verzeichnis der in den Teilen I und II verwendeten Abkürzungen	33

	Seite
Teil II	
A. Betriebliche Grundsätze	101
Vereinbarte Bestimmungen für das Zugmeldeverfahren und für fahrdienstliche Meldungen zwischen den der Staatsgrenze benachbarten Betriebsstellen	851
Zweisprachige schriftliche Befehle und anderen zweisprachige Vordrucke	871
Teil II	
B. Örtliche Ausführungs- und Ergänzungsbestimmungen für die Durchführung des Eisenbahnbetriebes	1001
1. Grundlegende Bestimmungen	1002
2. Bahnhofs- und Streckenanlagen	1003
3. Rangieren	1004
4. bleibt offen	
5. Zugbildung und Zuglänge	1004
6. Triebfahrzeuge	1005
7. Fahrplan	1006
8. Sicherung der Zugfahrten	1007
9. Einfahrt und Ausfahrt eines Zuges	1008
10. Vor Plan fahrende und verspätete Züge	1009
11. Streckenposten und Bahnübergänge	1009
12. Besetzung von Triebfahrzeugen und Zügen mit Personal ...	1010
13. Arbeits-, Dienst- und Übergabezüge	1010
14. bleibt offen	
15. bleibt offen	
16. bleibt offen	
17. Sperrungen (von Gleisen)	1011
18. Hilfszüge	1014
19. Wagennachweis und schriftliche Befehle	1015

	Seite
20. Fahrten bei völlig gestörter Verständigung	1016
21. Besondere Vorkommnisse	1016
22. Operative Betriebsleitung, Dispositionsdienst und Meldungen des Zugverkehrs	1018

Nachweis der Aktualisierungen

Die Aktualisierungen werden nach einem Schlüssel nummeriert. Es wird das bisher schon zwischen deutschen und tschechischen Stellen angewendete Verfahren übernommen: Einer Aktualisierung, welche die allgemeinen Ausführungen des Teil II betreffen, wird vor die laufende Nummer der Buchstabe A vorangestellt. Einer Aktualisierung, welche die Teile I und die örtlicher Ausführungs- und Ergänzungsbestimmungen des Teil II betreffen, wird vor die laufende Nummer der Aktualisierung der Buchstabe B vorangestellt und sie erhalten nachfolgend das Kürzel ZK für Zwotental - Kraslice.

Nummer der Aktualisierung	Bekanntgegeben durch	Gültig ab	Berichtigt durch	
			am	durch
A1 - A8 für Teil II A	NNB 1, BP Dresden			eingearbeitet
A9	N-SO-B5(P) DRE	15.07.01		
A10	N-SO-B5(P) DRE	03.08.02		
A11	N-SO-B5(P) DRE	15.12.02		
A12	N-SO-BB31 DRE	03.08.03		
A13/A14		bleiben	offen	
A15	N.BB-SO-L31 DRE	25.04.04		
A16	N.BB-SO-L31 DRE	08.08.04		
A17	N.BB-SO-L31 DRE	12.12.04		
A18	I.NBB-SO-L31 DRE	11.12.05		
B1	I.NIB-SO-F1 DRE	10.12.06		
A19	I.NIB-SO-F1 DRE	10.12.06		
B2ZK	I.NP-SO-D (B) DRE	Sofort [10.08.07]		
A20	I.NP-SO-D (B) DRE	09.12.07		
A21	I.NP-SO-D (B) DRE	14.12.08		
A22	I.NP-SO-D (B) DRE	13.12.09		
A23	I.NP-SO-D (B) DRE	12.12.10		
A24	I.NP-SO-D (B) DRE	05.06.11		

Nummer der Aktualisierung	Bekanntgegeben durch	Gültig ab	Berichtigt	
			am	durch
A25	I.NP-SO-D (B) DRE	11.12.11		
A26	I.NP-SO-D (B) DRE	16.09.12		
A26a	I.NP-SO-D (B) DRE	01.12.12		
A27	I.NP-SO-D (B) DRE	03.03.13		
A28	I.NP-SO-D (B) DRE	16.03.14		
A29	I.NP-SO-D (B) DRE	01.10.14		
A30	I.NP-SO-D (B) DRE	01.05.15		
A31	I.NP-SO-D (B) DRE	13.12.15		
A32	I.NP-SO-D (B) DRE	20.11.16		

Nummer der Aktualisierung	Bekanntgegeben durch	Gültig ab	am	Berichtigt durch

Gegenstand

(1) Die Örtliche Vereinbarung beinhaltet Bestimmungen für den Eisenbahngrenzübergang Zwotental - Kraslice, die aus dem UIC-Merkblatt 471-1 VE vom 01.01.1981 und der „Vereinbarung zwischen der Deutschen Reichsbahn und der Tschechoslowakischen Staatsbahnen über die Betriebsführung auf den grenzüberschreitenden Strecken,“ vom 31.05.1992 resultieren.

Für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke sind die Eisenbahnbetriebe, welche die Pflichten als Eigentümer und Betreiber der Infrastruktur erfüllen, verantwortlich:

DB Netz AG
Niederlassung Südost
Durchführung Streckenmanagement Zwickau
Bahnhofsstraße 69
D - 08056 Zwickau

České dráhy s.o. und Viamont a.s.
OPŘ Plzeň Železničářská 1385/29
Purkyňova 22 CZ - 400 03 Ústí nad Labem
CZ - 306 02 Plzeň 1
als Eigentümer als Betreiber
der Eisenbahninfrastruktur

Sie werden im folgenden als EIU bezeichnet.

(2) In der ÖV werden alle Bedingungen geregelt, die sich aus der Verknüpfung der Eisenbahninfrastruktur ergeben.

Vereinbaren die EIU neue Regelungen, ist die Vereinbarung zu aktualisieren.

(3) Es gelten grundsätzlich die Rechtsvorschriften des Staates und die Vorschriften des EIU, dessen Strecken befahren werden. Vereinbaren die EIU abweichende Regelungen, werden sie in der ÖV aufgeführt.

Die EIU teilen sich gegenseitig kostenlos und rechtzeitig die einschlägigen Vorschriften mit.

(4) Im Teil I der ÖV werden Aussagen zur Eisenbahninfrastruktur getroffen.

(5) Im Teil II der ÖV werden die Bestimmungen für die Betriebsführung zusammengestellt. Bei voneinander abweichenden Bestimmungen vereinbaren die EIU eine Anpassung der Bestimmungen. Alle Bestimmungen gelten nur auf der Grenzstrecke und den Grenzbahnhöfen.

- Im Teil II A der ÖV sind Auszüge aus deutschen und tschechischen Betriebs- und Signalvorschriften zusammengestellt, die für alle Eisenbahngrenzübergänge zwischen der Bundesrepublik Deutschland (ggf. unterteilt in Geltungsbereich ehemalige Deutsche Reichsbahn und in Geltungsbereich ehemalige Deutsche Bundesbahn) und der Tschechischen Republik gültig sind. In gleicher Weise gelten die im Teil II A der ÖV zusammengestellten Betriebsverfahren und zweisprachigen Vordrucke.
- Der Teil II A wird von der Arbeitsgruppe DB/ČD für die Zusatzvereinbarungen zur Grenzbetriebsvereinbarung DR/ČSD vom 31.05.1992 bzw. für die Zusatzvereinbarungen zur Grenzbetriebsvereinbarung DB/ČSD vom 31.05.1992 geführt.
- Aufbauend auf Teil II A werden im Teil II B örtliche Regelungen für die Betriebsführung auf dem Eisenbahngrenzübergang zusammengestellt, die zwischen den EIU abgestimmt wurden.
- Das betriebsführende EIU darf gegenüber den EVU nur solche Signale und Regelungen anwenden, die aus dem Teil II der ÖV bekannt sind.
- Die EIU unterrichten sich gegenseitig über Veränderungen im Eisenbahnbetrieb. Erforderlichenfalls ist die vorliegende ÖV zu aktualisieren.
- Für einen befristeten Zeitraum können die EIU besondere Vereinbarungen zur Betriebsführung treffen.

Die beim grenzüberschreitenden Eisenbahnbetrieb eingesetzten Mitarbeiter müssen die Regelungen dieser ÖV sowie zeitweise bestehende Vereinbarungen soweit beherrschen, wie es für die Durchführung ihrer Tätigkeit notwendig ist.

Die zutreffenden Regelungen der ÖV sind auf der deutschen Seite in die Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen, in die Örtlichen Richtlinien für das Zugpersonal, in das Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten und in weitere Richtlinien und Unterlagen aufzunehmen. Sollen Regelungen in diesen Richtlinien und Unterlagen geändert werden, ist gleichzeitig die Änderung der Bestimmungen der ÖV herbeizuführen.

Inkrafttreten und Gültigkeit

(1) Die Örtliche Vereinbarung für den Eisenbahngrenzübergang Zwotental - Kraslice wird in deutscher und tschechischer Sprache ausgefertigt. Beide Texte haben gleichermaßen Gültigkeit.

Die überarbeiteten Teile I und II B der Örtliche Vereinbarung für den Eisenbahngrenzübergang Zwotental - Kraslice treten am 10.06.2001 in Kraft. Der Teil II A wird aus der bisherigen ÖV übernommen und fortgeführt. Gleichzeitig tritt die Örtliche Vereinbarung für den Eisenbahngrenzübergang Zwotental - Kraslice vom 27.05.2000 außer Kraft.

(2) Änderungen und Ergänzungen der Örtlichen Vereinbarung für den Eisenbahngrenzübergang Zwotental - Kraslice bedürfen der Schriftform und werden gleichzeitig vorgenommen.

Von Bekanntgaben werden für jede Partei ein unterzeichnetes Exemplar in jeder Sprache ausgetauscht.

(3) Die Örtliche Vereinbarung für den Eisenbahngrenzübergang Zwotental - Kraslice kann mit einer Frist von 6 Monaten zum Monatsende gekündigt werden.

Zwickau / Plzeň / Ústí nad Labem, 31.05.2001

für die
DB Netz Aktiengesell-
schaft

für die
České dráhy
státní organizace
OPŘ Plzeň

für die
Viamont
akciová společnost

gezeichnet
i.V. Jeschke

gezeichnet
Ing. Chaloupka Josef

gezeichnet
Ing. Plíhal Miroslav

gezeichnet
i.V. Enderlein



bleibt frei



Teil I

Beschreibung des Eisenbahngrenzübergangs, Allgemeine Bestimmungen

1. Grenzstrecke und Grenzbahnhöfe

(1) Der Eisenbahngrenzübergang Zwotental - Kraslice ist Teil der Eisenbahnstrecke, die Zwotental (Bundesrepublik Deutschland) mit Sokolov (Tschechische Republik) verbindet.

(2) Grenzbahnhöfe sind
Bf Zwotental (DB Netz AG) und
Bf Kraslice (Viamont a.s.).

(3) Grenzstrecke ist der Streckenabschnitt zwischen dem Einfahrsignal 8G, km 0,697 (DB Netz AG), des Bf Zwotental und dem Signal S, km 23,978 (ČD), des Bf Kraslice.

Auf der Grenzstrecke befindet sich die Betriebsstelle der freien Strecke Klingenthal (Haltepunkt mit Ausweichanschlußstelle (Gleis 3)). Die Ausweichanschlußstelle Klingenthal (Gleis 3) kann nur durch aus Richtung Zwotental kommende Zugfahrten benutzt bzw. durch in Richtung Zwotental fahrende Zugfahrten verlassen und nur im Rahmen eines Sperrbefehls (Beta) bedient werden. Weiterhin befinden sich auf der Grenzstrecke die Haltepunkte Zwota-Zeichenbach und Zwota sowie Hranična und Kraslice - Pod vlekem. Der Haltepunkt Hranična steht nur als Bedarfshaltepunkt für die Pass- und Zollbehörden zur Verfügung und dient nicht dem öffentlichen Reiseverkehr.

Die Staatsgrenze befindet sich in km 27,442 (ČD) = km 8,777 (DB Netz AG).

(4) Die EIU schließen für das Befahren ihrer jeweiligen Streckenabschnitte mit den EVU Infrastrukturnutzungsverträge oder entsprechende Verträge. Die EIU werden die Regelungen der vorliegenden ÖV den EVU auferlegen.

2. Betriebsführung

Grenze der Betriebsführung ist gleich der Staatsgrenze [km 27,442 (ČD) = km 8,777 (DB Netz AG)]. Die Betriebsführung erfolgt grundsätzlich durch:

- Viamont a.s. von Kraslice bis zur Grenze der Betriebsführung;
- DB Netz AG von Zwotental bis zur Grenze der Betriebsführung.

Auf eventuell abweichende Regelungen infolge der gegenseitigen Anpassung der betrieblichen Regelungen wird an entsprechender Stelle in den Teilen I oder II B der Vereinbarung verwiesen.

3. Streckendaten

(1)

Streckengeschwindigkeit: 60 km/h

Bremsweg: 700 m DB Netz AG
400 m ČD

maßgebende Neigung: 16 ‰ ČD
21 ‰ DB Netz AG

Indusi (der DB Netz AG): Von Zwotental bis zur Grenze der Betriebsführung (Abweichungen gemäß den Regelungen zum Aufstellen von Signalen möglich)

Kilometerwechsel:

km 27,442 (von [Sokolov] - Kraslice beginnend) entspricht
km 8,777 (von Zwotental beginnend)

Streckenklasse: CM4; 20 t pro Achse (DB Netz AG)
C; 20 t pro Achse (ČD)

(2) Bahnübergänge

Im Bf Zwotental befindet sich in km 0,194 ein technisch gesicherter Bahnübergang.

Zwischen Zwotental und der Staatsgrenze befinden sich

- technisch gesicherte Bahnübergänge in
km 3,408, km 6,790,
km 5,726, km 7,155;
km 6,090,

die technisch gesicherten Bahnübergänge sind mit einer Ausnahme mit automatischer Hilfseinschalttaste (Auto-HET) ausgerüstet, der Bahnübergang in km 5,726 hat nur eine Hilfseinschalttaste (HET);

- nicht technisch gesicherte Bahnübergänge in
km 0,930, km 2,919,
km 1,839, km 4,021,
km 2,326, km 4,840,
km 2,691, km 5,592.

Zwischen der Staatsgrenze und Kraslice befinden sich

- technisch gesicherte Bahnübergänge in
km 24,315, km 24,791,

- ein nicht technisch gesicherter Bahnübergang in km 27,005.

Im Bf Kraslice befinden sich technisch gesicherte Bahnübergänge in
km 23,918, km 23,305.

4. Instandhaltung des Oberbaus und des Bahnkörpers

(1) Die Instandhaltungsgrenze für den Oberbau und den Bahnkörper inklusive der dazugehörigen Erdbauwerke befindet sich in km 27,442 (ČD) = km 8,777 (DB Netz AG) = Staatsgrenze. Die DB Netz AG hält von Zwotental beginnend bis zur Instandhaltungsgrenze, die Viamont a.s. von Kraslice beginnend bis zur Instandhaltungsgrenze instand inklusive gegebenenfalls erforderlicher Erneuerung des Oberbaus und des Bahnkörpers. Aufwendungen für Prüfungen und Kontrollen, Instandhaltungsarbeiten sowie erforderliche Investitionen werden vom jeweiligen EIU getragen.

Bei allen Arbeiten am lückenlosen Gleis (z.B. Schweißen, Stopfen und Richten) im Bereich der Instandhaltungsgrenze (km 8,740 - km 8,840 [DB Netz AG] bzw. km 27,378 - km 27,478 [ČD]) besteht vorab die Pflicht der gegenseitigen schriftlichen Information zur Art und dem geplanten Zeitpunkt dieser Arbeiten. Die sofortige Informationspflicht besteht auch bei der Feststellung betriebsgefährlicher Mängel in diesem Bereich.

Müssen maschinelle Stopfarbeiten im jeweils eigenen Bereich des Übergangsbogens (km 8,740 - km 8,840 [DB Netz AG] bzw. km 27,378 - km 27,478 [ČD]) ausgeführt werden, haben diese in Abstimmung mit der jeweils anderen Seite (DB Netz AG, NL Südost, Bereich Durchführung Streckenmanagement Zwickau (N-SO-B51 ZWI); Viamont a.s., Standort Kraslice) nach den Regeln der Technik so zu erfolgen, dass Gefährdungen des Eisenbahnbetriebes durch Gleislagefehler ausgeschlossen sind (z.B. gesamten Übergangsbogen einschließlich Anschlusslängen stopfen und nach Regelwerk des jeweils zuständigen Bereiches prüfen).

5. Instandhaltung der Telekommunikationstechnik

(1) Die Instandhaltungsgrenze für Telekommunikationstechnik befindet sich in km 27,442 (ČD) = km 8,777 (DB Netz AG) im Schalthaus der Viamont a.s., durch welches das Streckenkabel geführt wird. Die Telekommunikationsleitungen zwischen der tschechischen und der deutschen Seite sind in das Streckenkabel eingebunden.

Das Schalthaus selbst wird durch die Viamont a.s. auf ihre Kosten instand gehalten. Der Zutritt ist für beide Seiten durch separate Eingänge gesichert.

Die Viamont a.s. hält die Telekommunikationstechnik auf der tschechischen Seite bis ins Schalthaus (Klemmleiste), die DB Netz AG hält die Telekommunikationstechnik auf der deutschen Seite bis ins Schalthaus (Klemmleiste) auf ihre Kosten instand. Die Überschalteleitungen werden gemeinsam instand gehalten.

(2) Die Telekommunikationstechnik auf deutscher Seite wird von der Firma Arcor im Auftrag der DB Netz AG instand gehalten.

(3) In die Zugmeldeleitung ist bei Fdl Falkenstein (Vogtl) ein Sprachspeicher geschaltet.

6. Instandhaltung und Einsatz der Sicherungstechnik, Aufstellen von Signalen

(1) Die Instandhaltungsgrenze für Sicherungstechnik befindet sich in km 27,442 (ČD) = km 8,777 (DB Netz AG) = Grenze der Betriebsführung. Die DB Netz AG hält grundsätzlich von Zwotental beginnend bis zur Instandhaltungsgrenze, die Viamont a.s. grundsätzlich von Kraslice beginnend bis zur Instandhaltungsgrenze instand.

(2) Aufstellen von Signalen, Einsatz der Sicherungstechnik,

a) Jedes EIU ist grundsätzlich für das Aufstellen von Signalen und das Errichten von sicherungstechnischen Anlagen und Einrichtungen auf dem Gebiet seiner Betriebsführung zuständig.

b) Die Signale eines EIU können über die Grenze der Betriebsführung hinaus gelten; sicherungstechnische Anlagen und Einrichtungen können über die Grenze der Betriebsführung hinaus wirken.

- c) Signale, die zu einer Betriebsstelle gehören beziehungsweise einen Betriebszustand im Anschluss an die Grenze der Betriebsführung signalisieren, dürfen auf dem Gebiet der Betriebsführung des anderen EIU aufgestellt werden. Gleiches gilt analog für sicherungstechnische Anlagen und Einrichtungen.
- d) Das Aufstellen der Signale bzw. jede Veränderung der Signalisierung sowie Errichten bzw. Verändern von sicherungstechnischen Anlagen und Einrichtungen auf der Grenzstrecke bzw. den Grenzbahnhöfen bedarf der vorherigen schriftlichen Vereinbarung zwischen den EIU (DB Netz AG, NL Südost, Bereich Örtliche Planung (N-SO-B5 (P) ZWI), OPŘ Plzeň) Die Veränderungen sind entsprechend den Bestimmungen der EIU zu veröffentlichen.
- e) Das vorübergehende Aufstellen von Signalen und sicherungstechnischen Anlagen und Einrichtungen auf der Grenzstrecke bzw. den Grenzbahnhöfen ist ebenfalls schriftlich zwischen den EIU zu vereinbaren. Signale und sicherungstechnische Anlagen und Einrichtungen für Bauzustände sind bei der Aufstellung der Weisungen zur Durchführung der Bauarbeiten (Beta, ROV) zwischen den EIU abzusprechen und in den Weisungen aufzuführen.
Im Falle besonderer Vorkommnisse dürfen auch sofort Signale aufgestellt werden. Die gegenseitige Vereinbarung erfolgt umgehend. Bis dahin sind Zugfahrten nach den Betriebsvorschriften zu verständigen.
- f) Signale und sicherungstechnische Anlagen und Einrichtungen, die ständig auf dem Gebiet der Betriebsführung des anderen EIU aufgestellt werden, sind in die ÖV aufzunehmen.
- g) Das Aufstellen und Entfernen sowie die Wartung und Instandhaltung der Signale und der sicherungstechnischen Anlagen und Einrichtungen auf dem Gebiet der Betriebsführung des anderen EIU übernimmt das aufstellende EIU auf seine Kosten.

(3) Die Kabelverbindungen des automatischen Streckenblocks auf der Grenzstrecke sind in das Streckenkabel eingebunden. Zur Instandhaltung des Streckenkabels siehe Abschnitt „5. Instandhaltung der Telekommunikationstechnik“, Absatz (1).

(4) Der Achszähler 901 C im Bf Kraslice km 23,975 (ČD) einschließlich des zirka 5 m langen Stichkabels zum Kabelverteiler sowie die Relaisgruppe RB II 60 und die Übertragungsgruppe EF 180 (STEF) im Schalt haus E1 wird durch die DB Netz AG auf eigene Kosten instandgehalten. Die Instandhaltung erfolgt stets gemeinsam durch Mitarbeiter der DB Netz AG und der ČD, SSZT Cheb.

(5) Die DB Netz AG hat in km 26,792 (ČD) ein Signal Lf 4 - Geschwindigkeitstafel - mit zugehörigen 1000 Hz PZB-Magnet zur Ankündigung eines Geschwindigkeitswechsels vor der Ausweichanschlussstelle Klingenthal aufgestellt. Das Signal und der PZB-Magnet werden durch die DB Netz AG auf eigene Kosten instand gehalten.

7. Bauarbeiten

(1) Die Planung von Bauarbeiten auf der Grenzstrecke bzw. mit Auswirkungen auf die Grenzstrecke sind zwischen DB Netz AG, NL Südost, Bereich Baubetriebsplanung (N-SO-B2 (BP)) und Viamont a.s. im Rahmen der Bauplanung (Jahresplan, Monatsplan) bekannt zu geben und ggf. abzustimmen.

(2) Die zur Durchführung der Bauarbeiten auf der Grenzstrecke erforderlichen Bauanweisungen (Betra/ROV) sind bis vier Wochen vor Inkrafttreten dem anderen EIU (Viamont a.s. bzw. DB Netz AG, NL Südost, Bereich Örtliche Planung (N-SO-B5 (P) ZWI)) zu übergeben. Das andere EIU erstellt darauf aufbauend für seine Betriebsführung eine eigene Bauanweisung (Betra/ROV) und gibt sie zur Kenntnis zurück.

Vorübergehende Langsamfahrstellen und betriebliche Besonderheiten sind durch DB Netz AG, NL Südost, Bereich Örtliche Planung (N-SO-B5 (P) ZWI) in die Fahrplanunterlagen (EBuLa) aufzunehmen.

Bis zur Inbetriebnahme des Systems Ebula gilt auf der Grenzstrecke das Verzeichnis „La“ (Vorübergehende Langsamfahrstellen, Stellen mit besonderer Betriebsregelung und andere Besonderheiten) der DB Netz AG.

(3) Besonderheiten bei der Betriebsführung auf der Grenzstrecke, das Aufstellen von Signalen und weitere Maßnahmen sind vor den Erarbeitung der Bauanweisungen (Betra/ROV) zwischen beiden Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Viamont a.s. und DB Netz AG, NL Südost, Bereich Örtliche Planung (N-SO-B5 (P) ZWI) abzustimmen.

(4) Bei Arbeiten in Nähe der Staatsgrenze siehe auch Abschnitt „14. Staatsgrenze“.

8. Zulässige Geschwindigkeiten

(1) Die zulässigen Geschwindigkeiten auf den Grenzstrecken werden sowohl in der „Durchführungsverordnung zu den Betriebsvorschriften“ der Viamont a.s. als auch im „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten“ der DB Netz AG veröffentlicht.

Grundlage für die Aufstellung des Fahrplans ist das „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten“ der DB Netz AG.

(2) Ständige Änderungen der zulässigen Geschwindigkeit auf der Grenzstrecke teilen sich die Viamont a.s. und DB Netz AG, NL Südost, Bereich Örtliche Planung (N-SO-B5 (P) ZWI) 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 Änderungen in die „Durchführungsverordnung zu den Betriebsvorschriften“ der Viamont a.s. bzw. in das „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten“ der DB Netz AG, ggf. in das „Verzeichnis der vorübergehenden Langsamfahrstellen, Stellen mit besonderer betrieblicher Regelung und andere Besonderheiten“ der DB Netz AG.

Die Fahrplanunterlagen für das Triebfahrzeugpersonal werden durch das System „EBuLa“ der DB Netz AG aktualisiert.

Bis zur Inbetriebnahme des Systems Ebula gilt auf der Grenzstrecke das Verzeichnis „La“ (Vorübergehende Langsamfahrstellen, Stellen mit besonderer Betriebsregelung und andere Besonderheiten) bzw. die Fahrplanunterlagen der DB Netz AG. Alle Veränderungen der zulässigen Geschwindigkeiten bzw. anderer Angaben sind bis zur Berichtigung der „Durchführungsverordnung zu den Betriebsvorschriften“ und des „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten“ in das Verzeichnis „La“ (Vorübergehende Langsamfahrstellen, Stellen mit besonderer Betriebsregelung und andere Besonderheiten) aufzunehmen.

(3) Jährlich bis zum 30. Dezember vergleichen die Viamont a.s. und DB Netz AG, NL Südost, Bereich Örtliche Planung (N-SO-B5 (P) ZWI) schriftlich die Angaben zu den zulässigen Geschwindigkeiten. Dabei werden die für den nächsten Fahrplanwechsel geplanten Änderungen mitgeteilt. Anhand der angegebenen Veränderungen werden die „Durchführungsverordnung zu den Betriebsvorschriften“ der Viamont a.s. bzw. das „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten“ der DB Netz AG zum nächsten Fahrplanwechsel berichtigt.

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

(1) Über vorübergehende Langsamfahrstellen, Stellen mit besonderer betrieblicher Regelung und andere Besonderheiten (z.B. infolge Bauarbeiten, Veränderungen an Sicherungsanlagen, usw.) informieren sich schriftlich die Viamont a.s. und DB Netz AG, NL Südost, Bereich Örtliche Planung (N-SO-B5 (P) ZWI) vier Wochen im Voraus gegenseitig.

(2) Das Triebfahrzeugpersonal wird grundsätzlich durch das System „EBuLa“ der DB Netz AG verständigt, wegen Ausnahmen siehe auch Teil II B.

Bis zur Inbetriebnahme des Systems EBUla gilt auf der Grenzstrecke das Verzeichnis „La“ (Vorübergehende Langsamfahrstellen, Stellen mit besonderer Betriebsregelung und andere Besonderheiten) der DB Netz AG, wegen Ausnahmen siehe auch Teil II B.

(3) 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 die Viamont a.s. und DB Netz AG, NL Südost, Bereich Örtliche Planung (N-SO-B5 (P) ZWI). Wegen der Verständigung der Triebfahrzeugpersonale bis zur Berichtigung des Systems „EBuLa“, bzw. des Verzeichnis „La“ der DB Netz AG siehe Teil II B, Abschnitt 21. „Besondere Vorkommnisse“.

10. Fahrplan

(1) Die Fahrplanbildung auf der Grenzstrecke wird durch DB Netz AG, NL Südost, Bereich Servicecenter Jahresfahrplan (N-SO-V2) durchgeführt. Der Fahrplan wird mit der Viamont a.s. (als EIU) abgestimmt.

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

(2) Die Fahrpläne für grenzüberschreitende Züge dürfen nur nach vorheriger Vereinbarung geändert werden. Fahrplanänderungen werden analog Absatz (1) abgestimmt.

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

(4) Sonderzüge werden zwischen DB Netz AG, NL Südost, Bereich Servicecenter Sonderzugfahrplan (N-SO-V3) und der Viamont a.s. (als EIU) vereinbart.

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

(6) Fahrplanänderungen infolge Bauarbeiten auf der Grenzstrecke oder anderer Maßnahmen, die sich auf den Fahrplan für die Grenzstrecke auswirken, sind zwischen DB Netz AG, NL Südost, Bereich Baufahrplan im Servicecenter Sonderzugfahrplan (N-SO-V3) und der Viamont a.s. (als EIU) rechtzeitig abzustimmen. Die Abstimmung soll bis spätestens drei Wochen vor Inkrafttreten erfolgt sein.

(7) Auf der Grenzstrecke werden die Fahrplandaten dem Zugpersonal durch Führerraumanzeige bekannt gegeben. Steht diese nicht zur Verfügung, werden die entsprechenden Unterlagen der deutschen Seite verwendet.

11. Fahrzeuge

(1) Triebfahrzeugbaureihen bzw. Triebfahrzeuge, die auf der Grenzstrecke für grenzüberschreitende Züge eingesetzt werden sollen, müssen zuvor bei dem EIU (DB Netz AG, NL Südost, Bereich Infrastrukturdaten (N-SO-B2 (D) [Leipzig]) bzw. Viamont a.s. und ČD, OPŘ Pízeň), bei denen der Netzzugang nicht geregelt ist, durch die EVU angemeldet werden. Die EVU weisen dabei die Zulässigkeit des Einsatzes der Triebfahrzeuge in beiden Staaten nach.

Nachdem das EVU zum Befahren der Grenzstrecke die Einsatzgenehmigung der Aufsichtsbehörden beider Staaten für die Triebfahrzeugbaureihen oder für das Triebfahrzeug vorgelegt hat, stimmen die EIU einvernehmlich ab, ob die Triebfahrzeugbaureihen bzw. das Triebfahrzeug auf der Grenzstrecke zum Einsatz kommen dürfen und stellen die Aufnahme der erforderlichen Daten in ihre betrieblichen Unterlagen sicher.

Die betrieblichen Unterlagen, in der die auf der Grenzstrecke zugelassenen Triebfahrzeuge, deren Verwendbarkeit und deren Leistungsfähigkeit dargestellt werden, sind

- DS 491.01 "Übersicht über die Verwendbarkeit der Triebfahrzeuge auf Strecken der NL Südost und die zulässigen Geschwindigkeiten",
- DS 491.02 "Übersicht über die Leistungsfähigkeit der Triebfahrzeuge"
- Anhang zu den tschechischen Betriebsvorschriften D2

(2) Triebfahrzeugbaureihen bzw. Triebfahrzeuge, die die EVU erstmals einsetzen wollen, sind nach (1) zu vereinbaren, auch wenn zu bereits vereinbarten Triebfahrzeugen anderer EVU Übereinstimmungen bestehen.

(3) Triebfahrzeuge, die für Sonderzüge einmalig oder mehrmalig an festgelegten Tagen eingesetzt werden sollen, brauchen nicht in den Richtlinien der EIU veröffentlicht werden. Sie werden gemäß Absatz (1) angemeldet und in den Fahrplanunterlagen für die Sonderzüge ist die Zulässigkeit sowie ggf. betriebliche Besonderheiten des Einsatzes zu vermerken.

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

(1) Die Notfallmeldegrenze zwischen DB Netz AG und Viamont a.s. liegt bei km 8,777 (DB Netz AG) = km 27,442 (ČD) (= Grenze der Betriebsführung, = Staatsgrenze).

(2) Die Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb und besonderen Vorkommnissen führen die zuständigen Stellen des Staates, auf dessen Hoheitsgebiet dieses Ereignis eingetreten ist, nach den für das Staatsgebiet geltenden Vorschriften durch.

(3) Sind nach vorläufigen Ermittlungen des betriebsführenden EIU Mitarbeiter eines EVU bzw. des EIU des anderen Staates betroffen, bzw. sind Einrichtungen, Betriebsmittel oder Gegenstände eines EVU bzw. des EIU des anderen Staates betroffen, ist das Ereignis gemeinsam zu untersuchen. Das Ergebnis ist in einer zweisprachigen Niederschrift festzuhalten und von beiden Seiten zu unterschreiben.

Die Information erfolgt über die für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke zuständigen FdI. Diese informieren nach ihren Meldeunterlagen zuständige Notfallmanager bzw. Mitarbeiter des EIU bzw. der EVU.

(4) Eventuell einzusetzende Hilfsmittel sind zwischen den zuständigen Notfallmanagern bzw. Mitarbeitern des EIU bzw. der EVU abzustimmen.

(5) Sind Ursache und Hergang des Ereignisses eindeutig feststellbar, können die Notfallmanager des EIU bzw. der Mitarbeiter des EVU des anderen Staates 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 und ggf. dem EVU des anderen Staates zu übersenden.

(6) Die für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke zuständigen FdI verständigen sich darüber hinaus über alle gefährlichen Ereignisse im Eisenbahnbetrieb und besondere Vorkommnisse auf der Grenzstrecke sowie den Grenzbahnhöfen. Sie vereinbaren eventuell notwendige Handlungen, verständigen sich über die Auswirkungen auf die Betriebsführung und handeln erforderlichenfalls nach ihren Meldeunterlagen.

13. Anzuwendende Sprache

(1) Für die Grenzstrecke gilt Deutsch grundsätzlich als Betriebssprache. Zugmeldungen sowie Fahrdienstliche Meldungen (Wortlaute Teil II A) werden in Deutsch ausgeführt.

Darüber hinaus müssen Mitarbeiter, die auf dem Gebiet des anderen Staates tätig werden oder die mit Mitarbeitern eines anderen Eisenbahnunternehmens in Kontakt treten, die Sprache des anderen so beherrschen, dass sie sich verständlich machen und Weisungen und Hinweise verstehen können.

(2) Der Schriftverkehr zwischen den beteiligten Eisenbahnunternehmen kann in der Landessprache geführt werden.

(3) Auf der Grenzstrecke werden schriftliche Befehle an Züge und andere Vordrucke in zweisprachiger Ausführung für alle grenzüberschreitenden Züge eingesetzt (siehe Teil II A).

14. Staatsgrenze

(1) Zum Überschreiten der Staatsgrenze sowie bei Arbeiten in Grenznähe haben die dazu beauftragten Mitarbeiter Personaldokumente mit sich zu führen.

Für Bürger der Tschechischen Republik ist dies der Reisepass.

Für Bürger der Bundesrepublik Deutschland sind dies der Personalausweis oder der Reisepass.

(2) Alle geplanten Arbeiten in der Nähe der Staatsgrenze sind durch die die Arbeiten leitenden Stellen seitens der DB Netz AG beim Bundesgrenzschutzamt Chemnitz und seitens der Viamont a.s. bei der Polizei der Tschechischen Republik rechtzeitig schriftlich anzumelden.

(3) Machen sich infolge von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb oder besonderen Vorkommnissen und ebenso zu kurzfristigen Entstörungen Arbeiten in unmittelbarer Nähe der Staatsgrenze oder Grenzübertritte außerhalb der dazu vorgesehenen Stellen erforderlich, sind diese zuvor durch Mitarbeiter der DB Netz AG bzw. ggf. deutscher EVU mit der zuständigen Grenzschutzinspektion Klingenthal¹⁻³ des Bundesgrenzschutzes, durch Mitarbeiter der Viamont a.s. bzw. der ČD mit der Polizei der Tschechischen Republik abzusprechen.

¹⁻³ Rufnummer (Stand April 2001): 037467/5470, Fax: 037467/25313

15. Schadensregulierung, Haftung

(1) Soweit sich aus dem UIC-Merkblatt 990¹⁻² oder aus Vereinbarungen zwischen EIU und EVU nichts anderes ergibt, werden die finanziellen Folgen von Schäden von der Partei der Vereinbarung getragen, die den Schaden verursacht hat.

(2) Werden von den EIU Triebfahrzeuge selbst eingesetzt, werden die finanziellen Folgen von Beschädigungen oder Verlust eines Triebfahrzeugs von dem EIU getragen, das die Beschädigung oder den Verlust verursacht hat. Ist nicht feststellbar, wer den Schaden verursacht hat, trägt die Partei der Vereinbarung den Schaden, die das Triebfahrzeug in ihrer Obhut hat, es sei denn, diese Partei der Vereinbarung beweist, dass die Schäden auf einen Mangel des Triebfahrzeugs oder das Verhalten des technischen Begleiters des Triebfahrzeug stellenden EIU zurückzuführen sind.

(3) Ist das schädigende Ereignis durch mehrere Schädiger verursacht worden, ist der Schaden entsprechend des Verschuldensanteils zu teilen.

(4) Die Partei der Vereinbarung, die das Fahrzeug in ihrer Obhut hat, führt die Instandsetzungen durch, die zur Heimbeförderung des beschädigten Triebfahrzeugs notwendig sind. Die Kosten trägt derjenige, der nach Abs. 2 haftbar ist.

(5) Die Ersatzpflicht für Beschädigung oder Verlust eines Triebfahrzeugs ist zwischen den Parteien der Vereinbarung auf den niedrigeren Wert, sei es auf die Kosten der Wiederherstellung oder die Erstattung des Restwertes, unmittelbar vor der Beschädigung oder dem Verlust, beschränkt. Der Restwert berechnet sich ausgehend vom Wiederbeschaffungswert und der wirtschaftlichen Lebensdauer.

(6) Die Parteien der Vereinbarung verzichten untereinander auf die Geltendmachung von Ansprüchen wegen eines ihnen entgangenen Gewinns.

¹⁻² UIC-MBI. 990 - Aufteilung der finanziellen Folgen der bei Versuchen eingetretenen Schäden zwischen den Bahnen.

(7) Haftet ein Dritter einer Partei der Vereinbarung gegenüber für einen Schaden, der nach den Bestimmungen dieses Paragraphen zu Lasten einer anderen Partei der Vereinbarung geht, so hat die erstgenannte Partei der Vereinbarung ihre Ansprüche an die andere abzutreten oder sie in ihre Rechte einzusetzen, und zwar in einer dem Dritten gegenüber rechtswirksamen Form.

(8) Vergleiche und Anerkenntnisse sind gegenüber einer Partei der Vereinbarung nur verbindlich, wenn sie mit ihrem Einverständnis zustande gekommen sind oder wenn sich diese Partei der Vereinbarung auf Aufforderung nicht innerhalb einer angemessenen Frist geäußert hat. Versäumnisurteile sind für sie nur im Falle ihrer ausdrücklichen Zustimmung verbindlich.

(9) Schiedsklausel

- a) Jeder Streitfall im Rahmen der Auslegung oder Durchführung des Vertrags wird, sofern es die nationale Gesetzgebung zulässt, einem Schiedsgericht übertragen.
- b) Für das Schiedsverfahren gilt die UIC-Geschäftsordnung - A 20 - Schiedsverfahren.

16. Plötzliche Arbeitsunfähigkeit von Beschäftigten, Arbeitsunfälle von Mitarbeitern der EIU bzw. EVU

(1) Wenn das Personal eines EIU bzw. eines EVU in Ausübung seiner Verrichtungen verletzt wird oder erkrankt, wird das andere EIU bzw. EVU - unbeschadet etwaiger Abkommen zwischen den beteiligten Staaten - nötigenfalls für ärztliche Hilfe, Heilmittel und Krankenhausaufenthalt gegen Erstattung der Selbstkosten durch das EVU oder EIU sorgen. Der nächste Fahrdienstleiter ist zu informieren.

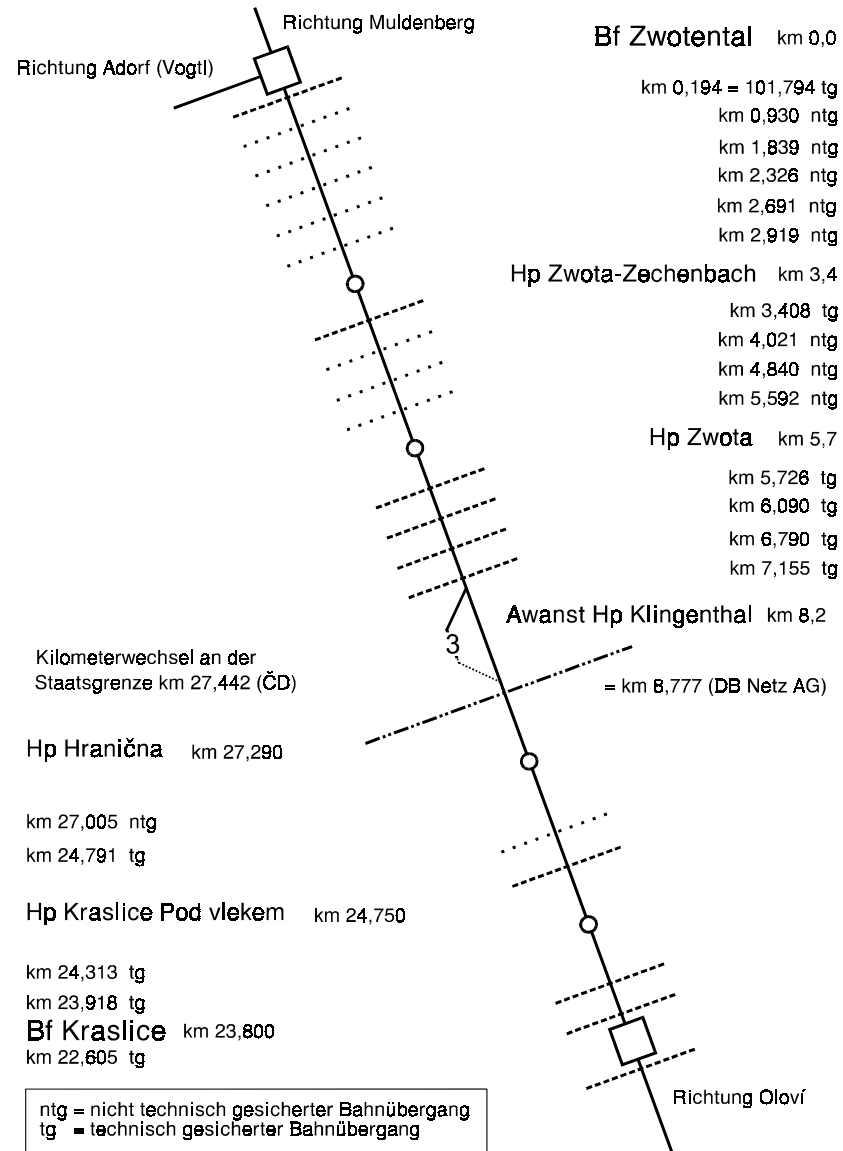
(2) Arbeitsunfälle aller Art, auch solche, die nicht sofort einer medizinischen Versorgung bedürfen, die das Personal eines EIU bzw. EVU in Ausübung seiner Verrichtungen auf dem anderen Staatsgebiet erleidet, sind dem nächstgelegenen Fahrdienstleiter mitzuteilen. Die Fahrdienstleiter handeln nach ihren Meldeunterlagen.

Danach ist das Ereignis durch den Mitarbeiter seinem zuständigen Leiter mitzuteilen.

(3) Ist die Untersuchung eines solchen Ereignisses notwendig, wird gemäß Abschnitt 12. „Maßnahmen bei gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb und bei besonderen Vorkommnissen,“ vorgegangen.

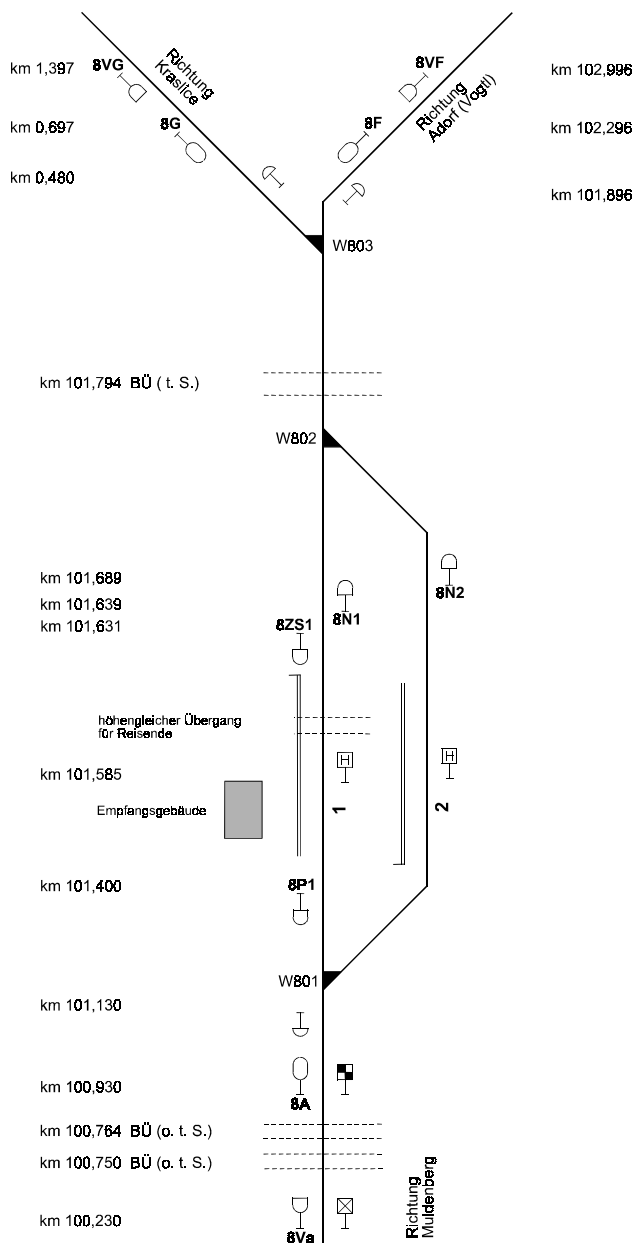
Anlage 1

Lageskizze des Grenzstreckenabschnittes Zwotental - Kraslice

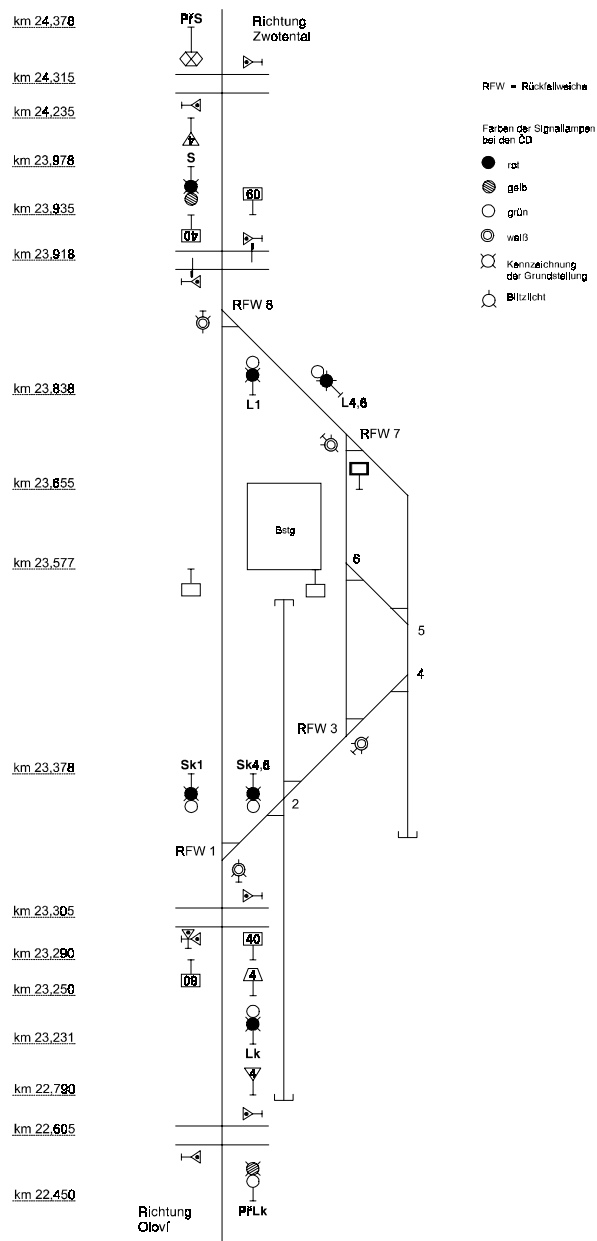


Anlage 2

Vereinfachter Lageplan des Bf Zwotental (km 101,833 CA = 0,234 ZK)



Vereinfachter Lageplan des Bf Kraslice (23,800 ČD)



bleibt frei

**Verzeichnis der in den Teilen I und II verwendeten Abkürzungen
(deutschsprachige Zusammenstellung)**

AG	Aktiengesellschaft
Awanst	Ausweichanschlussstelle
Bf	Bahnhof
bzw.	beziehungsweise
ČD	České dráhy (Tschechische Bahnen)
DB	Deutsche Bahn
DR	Deutsche Reichsbahn
DS	Dienstsache
DV	Dienstvorschrift
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
ggf.	gegebenenfalls
Hp	Haltepunkt
NL	Niederlassung
ÖV	Örtliche Vereinbarung
PZB	punktförmige Zugbeeinflussung
UIC	Internationaler Eisenbahnverband

bleibt frei



Správa železniční dopravní cesty



Teil II

Allgemeine Betriebliche Bestimmungen

Der Teil II ist Bestandteil

- Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag für den Grenzbahnhof Bayerisch Eisenstein/Železná Ruda-Alžbětín,
- der Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag für den Eisenbahngrenzübergang Furth im Wald – Česká Kubice als Teil IIA „Allgemeine betriebliche Bestimmungen“,
- der Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag für den Eisenbahngrenzübergang Schirnding – Cheb als Teil IIA „Allgemeine betriebliche Bestimmungen“,
- *
 - der Zusatzvereinbarung zur Grenzbetriebsvereinbarung für den Eisenbahngrenzübergang Bad Brambach – Vojtanov
 - der Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag für den Eisenbahngrenzübergang Johannegeorgenstadt - Potůčky als Teil IIA „Allgemeine betriebliche Bestimmungen“,
- *
 - der Zusatzvereinbarung zur Grenzbetriebsvereinbarung für den Eisenbahngrenzübergang Bad Schandau – Děčín als Teil IIA „Betriebliche Grundsätze“,
 - der Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag für die Grenzstrecke Sebnitz – Dolní Poustevna,
 - der Zusatzvereinbarung zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag für den Eisenbahngrenzübergang Ebersbach (Sachs) – Rumburk als Teil IIA „Allgemeine betriebliche Bestimmungen“,
 - der Zusatzvereinbarung zur Grenzbetriebsvereinbarung für die Eisenbahngrenzübergänge Zittau - Hrádek nad Nisou und Großschönau (Sachs) – Varnsdorf unter Einbeziehung der erleichterten Durchgangsverkehre auf den Streckenabschnitten Varnsdorf – Großschönau (Sachs) – Mittelherwigsdorf – Zittau – Hrádek nad Nisou als Teil IIA „Betriebliche Grundsätze“.

Der Teil II ist außerdem Bestandteil der

- Örtliche Vereinbarung für den Eisenbahngrenzübergang Zwotental – Kraslice als Teil IIA „Betriebliche Grundsätze“.

**Vereinbarte Bestimmungen
für das
Zugmeldeverfahren und für fahrdienstliche Meldungen
zwischen den der Staatsgrenze
benachbarten Zugmeldestellen**

- (1) Die Bestimmungen für das Zugmeldeverfahren und für fahrdienstliche Meldungen zwischen den der Staatsgrenze benachbarten Zugmeldestellen werden durch die Zweiseitigen Arbeitsgruppe DB Netz AG – SŽDC für den Infrastrukturverknüpfungsvertrag und für die Zusatzvereinbarungen zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag zentral vereinbart. Die Fahrdienstleiter wenden die für ihre örtlichen Verhältnisse zutreffenden Bestimmungen und Wortlaute an.

Die Zweiseitige Arbeitsgruppe stellt die Abstimmung der Bestimmungen mit den RNI Erzgebirgsbahn und Viamont a.s. sicher.

Bei örtlichen Besonderheiten können in den Teilen I, II B oder Beilagen der ZusV ergänzende Bestimmungen zum Zugmeldeverfahren bzw. zu den fahrdienstlichen Meldungen veröffentlicht werden.

- (2) Das Zugmeldeverfahren wird zwischen den der Staatsgrenze benachbarten Zugmeldestellen der deutschen und der tschechischen Seite auf Strecken mit Streckenblock fernmündlich durchgeführt. Auf Strecken ohne Streckenblock kann es ebenfalls fernmündlich durchgeführt werden, wenn ein Sprachspeicher vorhanden ist; sonst wird das Zugmeldeverfahren fernschriftlich durchgeführt.

- (3) Zugmeldungen oder fahrdienstliche Meldungen zwischen den der Staatsgrenze benachbarten Zugmeldestellen werden in der Regel auf der Streckenfernsprech- oder Fernschreibverbindung gegeben. Die Rufzeichen sind in der ZusV aufgeführt. *

Ist die Fernsprechverbindung gestört, dürfen andere Telekommunikationseinrichtungen genutzt werden. Es ist zu gewährleisten, dass die Fdl unmittelbar miteinander sprechen können.

- (4) Bei fernschriftlichen Meldungen sind für die Namen der Zugmeldestellen ihre fernschriftlichen Abkürzungen zu benutzen. Nach dem Anlaufen des Fernschreibers hat sich die angerufene Stelle mit dem Namensgeber (fernschriftliche Abkürzung des Namens der Zugmeldestelle) zu melden. Daraufhin sendet die anrufende Stelle ihren Namensgeber. Anschließend sind die Zugmelde Wortlaute zu übermitteln. Zum Abschluss der fernschriftlichen Meldungen gibt die zuletzt empfangende Stelle das eigene Rufzeichen und das Quittungszeichen RRR.

- (5) Ist die Fernschreibverbindung unterbrochen, ist für die Dauer der Unterbrechung der Fernsprecher zu verwenden. Bei Beginn der Störung sagt die anrufende Stelle:

„Fernschreiber gestört, Zugmeldungen durch Fernsprecher“ – „Dálnopis porouchán, zavádím telefonické ohlášování vlaků“

Nach Beseitigung der Störung:

„Fernschreiber betriebsfähig, Zugmeldungen durch Fernsprecher aufgehoben“
– „Dálnopis v pořádku, ruším telefonické ohlašování vlaků“

Die Fahrdienstleiter haben beide Meldungen im Zugmeldebuch quer über den Spaltenbau mit Zeitangabe einzutragen.

- (6) Jede Zugmeldung ist mit dem Wort „Zugmeldung“ einzuleiten.
- (7) Die Zugmeldungen und die fahrdienstlichen Meldungen sind vom Empfänger wörtlich und deutlich zu wiederholen. Ausnahmen werden an der betreffenden Stelle aufgeführt.

Die Wiederholung ist einzuleiten mit den Worten:

„Ich wiederhole“ – „Opakuji“

Die Richtigkeit der Wiederholung ist durch das Wort „Richtig“ – „Správně“ zu bestätigen.

Das Gespräch wird von beiden Seiten durch das Wort „Schluss“ – „Konec“ beendet.

- (8) Die Mitarbeiter auf den der Staatsgrenze benachbarten Zugmeldestellen melden sich mit „Fahrdienstleiter (Name der Zugmeldestelle)“ – „výpravčí (Name der Zugmeldestelle)“. Mit Aufnahme der Tätigkeit durch einen Fahrdienstleiter auf einer Zugmeldestelle haben beide Fahrdienstleiter ihren Namen zu nennen. Der Name des Fahrdienstleiters der anderen Zugmeldestelle ist im Zugmeldebuch zu vermerken.
- (9) Das Zugmeldeverfahren wird jeweils nur für einen Zug durchgeführt. Schließt sich unmittelbar eine Zugmeldung für einen weiteren Zug an, ist diese mit den Worten „Neue Zugmeldung“ – „Nové hlášení“ einzuleiten.
- (10) Bei Sperrfahrten wird bei Kleinwagen entgegen dem deutschen Regelwerk auf den Zusatz KI (Kleinwagen) verzichtet.
- (11) Ein Fahrdienstleiter darf einen Zug erst anbieten, wenn
- a) der letzte vorausgefahrte Zug auf der nächsten Zugmeldestelle angekommen ist und zurückgeblockt bzw. zurückgemeldet wurde
 - b) der letzte aus der Gegenrichtung angenommene Zug auf der eigenen Zugmeldestelle angekommen ist und zurückgeblockt bzw. zurückgemeldet wurde.

Abweichungen nach Modul 408.0221, Abschnitt 2, Absatz (7) der Richtlinien 408.01–09 der DB Netz AG sind nicht zulässig.

- (12) Die Zugmeldungen und fahrdienstliche Meldungen sind auf ein- und zweigleisigen Strecken in nachfolgender Form abzugeben:

Lfd. Nr. Běž. čís.	Zweck der Meldung Účel hlášení	Wortlaut Znění
1	2	3

- (13) Zugmeldungen

Ohlašování vlaků

zu lfd. Nr. 1. – 8. – Anbieten, Annehmen, Abmelden und Rückmelden –

k běžným č. 1. – 8. – Nabídka, přijetí, předhláška a odhláška –

1	2	3
1.	Anbieten eines Zuges ⁽¹⁾ Nabídka vlaku ⁽¹⁾	Wird Zug ... (Nummer) ... angenommen? Přijmete vlak ... (číslo) ...?
	⁽¹⁾ ein Zug darf frühestens 5 Minuten vor der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrzeit angeboten werden ⁽¹⁾ vlak smí být nabídnut nejdříve 5 minut před jeho předvídaným odjezdem nebo průjezdem	
2.	Annehmen eines Zuges Přijetí vlaku	Zug ... (Nummer) ... ja. Ano, přijímám vlak ... (číslo)
3.	Ablehnung der Annahme Odmítnutí přijetí	Nein warten. Nikoliv čekejte.
4.	Hinderungsgrund für die Zugfahrt ist weggefallen Důvod odmítnutí vlaku pominul	Jetzt Zug ... (Nummer) ... ja. Nyní přijímám vlak ... (číslo)
5.	Abmelden eines Zuges ⁽²⁾ Hlášení předvídaného odjezdu/ průjezdu ⁽²⁾	Zug ... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) ... voraussichtlich ab/ durch ... (Min) Vlak ... (čís.) ... v ... (název dopravního ... odjede/projede v ... (min)... .
	⁽²⁾ Züge, die angeboten werden, sollen möglichst unmittelbar im Anschluss an die Annahme abgemeldet werden ⁽²⁾ u nabídky vlaků se podle možnosti musí toto hlášení bezprostředně připojit k hlášení o přijetí vlaku	

1	2	3
6.	Berichtigung der Abmeldung ⁽³⁾ Oprava hlášení předvídaného odjezdu/průjezdu ⁽³⁾	Berichtigte Zugmeldung, Zug ... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) ... ab/durch ... (Min) ... Opravné hlášení, vlak ... (čís.) ... v ... (název dopravní) ... odjel/projel v ... (min) ...
<p>(3) weicht die tatsächliche Ab- oder Durchfahrzeit um zwei Minuten oder mehr von der gemeldeten Zeit ab, ist die Abmeldung zu berichtigen</p> <p>(3) liší-li se skutečný čas odjezdu nebo průjezdu od ohlášeného času o dvě nebo víc minut, hlášení se opravuje</p>		
7.	Zug fährt zunächst nicht ab Vlak prozatím neodjede	Berichtigte Zugmeldung, Abmeldung für Zug ... (Nr.) ... wird zurückgenommen. Opravné hlášení, ruším předvídaný odjezd vlaku ... (čís.) ...
8.	Rückmelden eines Zuges Odhláška	Zug ... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) ... Vlak ... (čís.) ... v ... (název dopravní) ...

Der Wortlaut der Zugmeldung lfd. Nr. 1 wird nicht wiederholt. Schließt sich unmittelbar an die Annahme eines Zuges dessen Abmeldung an, muss die Annahme nicht wiederholt werden.

zu lfd. Nr. 9. – 16. – Auf dem Gegengleis fahren –

Znění hlášení běžného čísla 1. se neopakuje. Připojujeli se bezprostředně k přijetí hlášení předvídaného odjezdu vlaku, nemusí se přijetí opakovat.

k běžným čís. 9. – 16. – Jízda proti správnému směru – (Jízda po protisměrné koleji).

1	2	3
9.	Anbieten eines Zuges ⁽¹⁾ Nabídka vlaku ⁽¹⁾	Wird Zug ... (Nr.) ... auf dem Gegengleis angenommen? Přijmete vlak ... (čís.) ... po protisměrné koleji?
<p>(1) ein Zug darf frühestens 5 Minuten vor der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrzeit angeboten werden</p> <p>(1) Vlak smí být nabídnut nejdříve 5 minut před jeho předvídaným odjezdem nebo průjezdem</p>		
10.	Annehmen eines Zuges Přijetí vlaku	Zug ... (Nr.) ... auf dem Gegengleis ja. Ano, přijímám vlak ... (čís.) ... po protisměrné koleji.

1	2	3
11.	Ablehnung der Annahme Odmítnutí přijetí	Nein warten. Nikoliv čekejte.
12.	Hinderungsgrund für die Zugfahrt ist weggefallen Důvod odmítnutí vlaku pominul	Jetzt Zug ... (Nr.) ... auf dem Ge- gengleis ja. Nyní přijímám vlak ... (čís.) ... po protisměrné koleji.
13.	Abmelden eines Zuges ⁽²⁾ Hlášení předvídaného odjezdu/ průjezdu ⁽²⁾	Zug ... (Nr.) ... in ... (Name der Zug- meldestelle) ... auf dem Gegengleis voraussichtlich ab/durch ... (Min) Vlak ... (čís.) ... v ... (název dopravní) ... po protisměrné koleji odjede/ projede v ... (min)
<p>(2) Züge, die angeboten werden, sollen möglichst unmittelbar im Anschluss an die Annahme abgemeldet werden</p> <p>(2) u nabídky vlaků se podle možnosti musí toto hlášení bezprostředně připojit k hlášení o přijetí vlaku</p>		
14.	Berichtigung der Abmeldung ⁽³⁾ Oprava hlášení předvídaného odjezdu/průjezdu ⁽³⁾	Berichtigte Zugmeldung, Zug ... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) ... auf dem Gegengleis ab/durch ... (Min) Opravné hlášení, vlak ... (čís.) ... v ... (název dopravní) ... po protis- měrné koleji odjel/projel v ... (min)
<p>(3) weicht die tatsächliche Ab- oder Durchfahrtszeit um zwei Minuten oder mehr von der gemeldeten Zeit ab, ist die Abmeldung zu berichtigen</p> <p>(3) liší-li se skutečný čas odjezdu nebo průjezdu od ohlášeného času o dvě nebo více minut, hlášení se opravuje</p>		
15.	Zug fährt zunächst nicht ab Vlak prozatím neodjede	Berichtigte Zugmeldung, Ab- meldung für Zug ... (Nr.) ... wird zurückgenommen. Opravné hlášení, ruším předví- daný odjezd vlaku ... (čís.)
16.	Rückmelden eines Zuges Odhláška	Zug ... (Nr.) ... in ... (Name der Zug- meldestelle) Vlak ... (čís.) ... v ... (název dopravní)

Der Wortlaut der Zugmeldung lfd. Nr. 9. wird nicht wiederholt. Schließt sich unmittelbar an die Annahme eines Zuges dessen Abmeldung an, muss die Annahme nicht wiederholt werden.

Znění hlášení běžného čísla 9 se neopakuje. Připojovali se bezprostředně k přijetí hlášení předvídaného odjezdu vlaku, nemusí se přijetí opakovat.

zu lfd. Nr. 17. – 20. – Einführen und Aufheben des Rückmeldens –

k běžnému číslu 17. – 20. – Zavedení a zrušení telefonických odhlášek –

Für das Einführen des Rückmeldens ist der Fahrdienstleiter zuständig, der nach den für ihn gültigen Richtlinien dazu verpflichtet ist beziehungsweise in einer betrieblichen Anweisung dazu benannt wurde.

K zavedení telefonických odhlášek je oprávněný ten výpravčí, který má tuto povinnost dle svých platných předpisů. popř. byl k tomu určen provozním pokynem.

Es ist der Grund für das Einführen des Rückmeldens anzugeben.

Je třeba uvést důvod pro zavedení telefonických odhlášek.

Der Fahrdienstleiter, der das Rückmelden eingeführt hat, hebt es wieder auf.

Telefonické odhlášky zruší ten výpravčí, který je zavedl.

Das Rückmelden ist in Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle aufzuheben, nachdem die in den für ihn gültigen Richtlinien genannten Vorbedingungen erfüllt sind.

Dávání telefonických odhlášek je třeba zrušit po dohodě s výpravčím sousední dopravní, jakmile jsou pro to splněny předpoklady uvedené v pro něj platném předpisu.

1	2	3
17.	Einführen des Rückmeldens, eingleisige Strecke Zavedení telefonických odhlášek, jednokolejná trať	Rückmelden zwischen ... (Name der Zugmeldestelle) ... und ... (Name der Zugmeldestelle) ... ab ... (Uhrzeit) ... eingeführt. Telefonické odhlášky mezi ... (název dopravní) ... a ... (název dopravní) ... zavedeny od ... (čas)
18.	Einführen des Rückmeldens, ein Gleis der zweigleisigen Strecke ⁽⁴⁾ Zavedení telefonických odhlášek, jedna kolej dvojkolejné trati ⁽⁴⁾	Rückmelden für Gleis ... (Name der Zugmeldestelle) ... – ... (Name der Zugmeldestelle) ... ab ... (Uhrzeit) ... eingeführt. Telefonické odhlášky pro kolej ... (název dopravní) ... – ... (název dopravní) ... zavedeny od ... (čas)

1	2	3
19.	<p>Aufheben des Rückmeldens, eingleisige Strecke</p> <p>Zrušení telefonických odhlášek, jednokolejná trať</p>	<p>Rückmelden zwischen ... (Name der Zugmeldestelle) ... und ... (Name der Zugmeldestelle) ... um ... (Uhrzeit) ... aufgehoben.</p> <p>Telefonické odhlášky mezi ... (název dopravní) ... a ... (název dopravní) ... v ... (čas) ... zrušeny.</p>
20.	<p>Aufheben des Rückmeldens, ein Gleis der zweigleisigen Strecke ⁽⁴⁾</p> <p>Zrušení telefonických odhlášek, jedna kolej dvojkolejné trati ⁽⁴⁾</p>	<p>Rückmelden für Gleis ... (Name der Zugmeldestelle) ... – ... (Name der Zugmeldestelle) ... um ... (Uhrzeit) ... aufgehoben.</p> <p>Telefonické odhlášky pro kolej ... (název dopravní) ... – ... (název dopravní) ... v ... (čas) ... zrušeny.</p>
<p>(4) auf zweigleisiger Strecke wird das Rückmelden für jedes Streckengleis besonders eingeführt und aufgehoben</p> <p>(4) na dvojkolejné trati se odhlášky zavádí a ruší pro každou traťovou kolej zvlášť</p>		

zu lfd. Nr. 21. – 30. – Sperrfahrten –

k běžnému číslu 21. – 30. – Výlukové jízdy –

Sperrfahrten dürfen nur mit Zustimmung des Fahrdienstleiters abgelassen werden, der das Gleis der freien Strecke gesperrt hat. Vor dem Abmelden unterrichtet der ablassende FdI den anderen FdI über Zugnummer, Ziel, Zweck und Besonderheiten der Sperrfahrt.

Sperrfahrten zwischen den der Staatsgrenze benachbarten Betriebsstellen, die im Bereich der Betriebsführung durch die DB Netz AG beginnen, erhalten immer Zugnummer und Fahrplan durch die BZ bzw. durch den Bereich Gelegenheitsfahrplan. Sollten in Sperrfahrten außergewöhnliche Sendungen eingestellt werden, sind die Meldungen 21. – 28. hinter der Zugnummer im deutschen Wortlaut durch den Zusatz „mit außergewöhnlicher Sendung“ und im tschechischen Wortlaut durch den Zusatz „s mimořádnou zásilkou“ zu ergänzen.

Výlukové jízdy smí být uskutečněny jen se souhlasem výpravčího, který vyloučil traťovou kolej. Před hlášením předvídaného odjezdu informuje výpravčí, který uskutečňuje výlukovou jízdu, druhého výpravčího o čísle, cílu, účelu a zvláštnostech výlukové jízdy.

Výlukové jízdy mezi dopravami sousedícími se státní hranicí, které začínají v obvodu provozního řízení DB Netz AG, obdrží vždy číslo vlaku a jízdní řád od Provozní centrály, popř. oddělení Gelegenheitsfahrplan. Jsou-li ve výlukových jízdách zařazeny mimořádné zásilky, je třeba hlášení běžných čísel 21. – 28.

doplnit v německém znění dodatkem „mit außergewöhnlicher Sendung“ a v českém znění „s mimořádnou zásilkou“ za číslem vlaku.

1	2	3
21.	<p>Abmelden einer Sperrfahrt, die auf eingleisiger Strecke oder auf dem Regelgleis bis zur nächste Zugmeldestelle durchfährt</p> <p>Hlášení předvídaného odjezdu výlukové jízdy, která jede na jednokolejně trati nebo po správné koleji do další dopravní.</p>	<p>Sperrfahrt ... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) ... voraussichtlich ab ... (Min)</p> <p>Výluková jízda ... (čís.) ... v ... (název dopravní) ... odjede v ... (min)</p>
22.	<p>Abmelden einer Sperrfahrt, die auf dem Gegengleis bis zur nächste Zugmeldestelle durchfährt</p> <p>Hlášení předvídaného odjezdu výlukové jízdy, která jede do další dopravní proti správnému směru.</p>	<p>Sperrfahrt ... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) ... auf dem Gegengleis voraussichtlich ab ... (Min)</p> <p>Výluková jízda ... (čís.) ... v ... (název dopravní) ... po protisměrné koleji odjede v ... (min)</p>
23.	<p>Abmelden einer Sperrfahrt, die auf eingleisiger Strecke oder auf dem Regelgleis bis zu einem Punkt der Strecke fährt und von dort zurückkehrt</p> <p>Hlášení předvídaného odjezdu výlukové jízdy, která jede na jednokolejně trati nebo po správné koleji do určitého místa na trati a vrací se odtud zpět.</p>	<p>Sperrfahrt ... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) ... bis km ... und zurück voraussichtlich ab ... (Min)</p> <p>Výluková jízda ... (čís.) ... v ... (název dopravní) ... odjede do km. ... a zpět v ... (min)</p>
24.	<p>Abmelden einer Sperrfahrt, die auf dem Gegengleis bis einem Punkt der Strecke fährt und von dort zurückkehrt</p> <p>Hlášení předvídaného odjezdu výlukové jízdy, která jede proti správnému směru do určitého místa na trati a vrací se odtud zpět.</p>	<p>Sperrfahrt ... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) ... auf dem Gegengleis bis km ... und zurück voraussichtlich ab ... (Min)</p> <p>Výluková jízda ... (čís.) ... v ... (název dopravní) ... po protisměrné koleji do kma zpět odjede v ... (min)</p>

1	2	3
25.	<p>Berichtigung der Abmeldung (3 für eine Sperrfahrt, die auf eingleisiger Strecke oder auf dem Regelgleis bis zur nächste Zugmeldestelle durchfährt Oprava hlášení předvídaného odjezdu (3 pro výlukovou jízdu, která na jednokolejně trati nebo po správné koleji jede do další dopravný).</p>	<p>Berichtigte Zugmeldung, Sperrfahrt ... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) ... ab ... (Min)</p> <p>Opravné hlášení, výluková jízda ... (čís.) ... V ... (název dopravný) ... odjela v ... (min)</p>
26.	<p>Berichtigung der Abmeldung (3 für eine Sperrfahrt, die auf dem Gegengleis bis zur nächste Zugmeldestelle durchfährt Oprava hlášení předvídaného odjezdu (3 pro výlukovou jízdu, která jede do další dopravný proti správnému směru).</p>	<p>Berichtigte Zugmeldung, Sperrfahrt ... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) ... auf dem Gegengleis ab ... (Min)</p> <p>Opravné hlášení, výluková jízda ... (čís.) ... V ... (název dopravný) ... po protisměrné koleji odjela v ... (min)</p>
27.	<p>Berichtigung der Abmeldung (3 für eine Sperrfahrt, die auf eingleisiger Strecke oder auf dem Regelgleis bis zu einem Punkt der Strecke fährt und von dort zurückkehrt Oprava hlášení předvídaného odjezdu (3 pro výlukovou jízdu, která jede na jednokolejně trati nebo po správné koleji do určitého místa na trati a vrací se odtud zpět).</p>	<p>Berichtigte Zugmeldung, Sperrfahrt ... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) ... bis km ... und zurück ab ... (Min)</p> <p>Opravné hlášení, výluková jízda ... (čís.) ... V ... (název dopravný) ... do km ... a zpět odjel v ... (min)</p>
28.	<p>Berichtigung der Abmeldung (3 für eine Sperrfahrt, die auf dem Gegengleis bis zu einem Punkt der Strecke fährt und von dort zurückkehrt Oprava hlášení předvídaného odjezdu(3 pro výlukovou jízdu, která jede proti správnému směru do určitého místa na trati a vrací se odtud zpět).</p>	<p>Berichtigte Zugmeldung, Sperrfahrt ... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) ... auf dem Gegengleis bis km ... und zurück ab ... (Min)</p> <p>Opravné hlášení, výluková jízda ... (čís.) ... V ... (název dopravný) ... po protisměrné koleji do km ... a zpět odjel v ... (min)</p>

1	2	3
	(3 weicht die tatsächliche Ab- oder Durchfahrzeit um zwei Minuten oder mehr von der gemeldeten Zeit ab, ist die Abmeldung zu berichtigen (3 liší-li se skutečný čas odjezdu nebo průjezdu od ohlášeného času dvě nebo víc minut, hlášení se opravuje	
29.	Sperrfahrt fährt zunächst nicht ab Výlukový vlak prozatím neodjede	Berichtigte Zugmeldung, Abmeldung für Sperrfahrt ... (Nr.) ... wird zurückgenommen. Opravné hlášení, ruším předvídaný odjezd výlukové jízdy ... (čís.)
30.	Rückmelden einer Sperrfahrt Odhláška za výlukovou jízdu	Sperrfahrt... (Nr.) ... in ... (Name der Zugmeldestelle) beendet, Gleis bleibt gesperrt. (7 Výluková jízda ... (čís.) ... v ... (název dopravní) ..., kolej zůstává vyloučena. (7
	(7 wird jedoch unmittelbar nach Rückkehr der Sperrfahrt die Sperrung des Streckengleises aufgehoben, entfällt der zweite Teil der Meldung (7 bude-li však bezprostředně po návratu výlukové jízdy výluka traťové koleje zrušena, odpadá druhá část hlášení	

zu lfd. Nr. 31. – 32. – Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen –
k běžnému číslu 31. – 32. – Přeprava mimořádných zásilek –

1	2	3
31.	Anbieten eines Zuges mit außergewöhnlicher Sendung ⁽¹⁾ Nabídka vlaku ⁽¹⁾ s mimořádnou zásilkou	Wird Zug ... (Nummer) ... mit außergewöhnlicher Sendung angenommen? Přijmete vlak ... (číslo) ... s mimořádnou zásilkou?
31.a	Ergänzende Meldung nur in Richtung von DB Netz AG nach SŽDC	Im Zug ist/sind MZ ... (Nummer) (Anzahl) ... Befehle ausgestellt.
	Doplňující hlášení jen ve směru z DB Netz AG na SŽDC	Ve vlaku je/jsou mimořádná/é zásilka/y ... (číslo) Vydáno ... (počet) ... rozkazů.

1	2	3
31.b	Ergänzende Meldung nur in Richtung von SŽDC nach DB Netz AG	Im Zug ist/sind BZA ... (Nummer) (Anzahl) ... Befehle ausgestellt.
	Doplňující hlášení jen ve směru ze SŽDC do DB Netz AG	Ve vlaku je/jsou mimořádná/é zásilka/y ... (číslo) Vydáno ... (počet) ... rozkazů
<p>(1 ein Zug darf frühestens 5 Minuten vor der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrzeit angeboten werden (1 Vlak smí být nabídnut nejdříve 5 minut před jeho předvídaným odjezdem nebo průjezdem</p>		
32.	Zug befördert außergewöhnliche Sendungen (weitere Meldungen) Vlak přepravuje mimořádnou zásilku (další hlášení)	Die Zugmeldungen nach lfd. Nr. 2., 4., 5., 6., 10., 12., 13., 14., 15. sind hinter der Zugnummer im deutschen Wortlaut durch den Zusatz „mit außergewöhnlicher Sendung“ und im tschechischen Wortlaut durch den Zusatz „s mimořádnou zásilkou“ zu ergänzen. Dopravní hlášení dle běžného čísla 2., 4., 5., 6., 10., 12., 13., 14., 15. jsou za číslem vlaku v německém znění hlášení doplněna dodatkem „mit außergewöhnlicher Sendung“ a v českém znění hlášení „s mimořádnou zásilkou“.

(14) Fahrdienstliche Meldungen

Dopravní hlášení

zu lfd. Nr. 33. – 40. – Rangieren über das Signal Ra 10/über die Einfahrweiche/über den Merkpfehl hinaus – *

K běžnému číslu 32. – 39. – Posun za návěst Ra 10/posun za vjezdovou výhybku/posun za označnick – *

1	2	3
* *	33. Gesuch für das Rangieren über das Signal Ra 10/die Einfahrweiche hinaus Žádost o posun za návěst Ra 10/vjezdovou výhybku	Wird Rangieren über das Signal Ra 10/die Einfahrweiche hinaus in Richtung ... ⁽⁸⁾ von ... (Uhrzeit) ... bis ... (Uhrzeit) ... zugestimmt? Žádám o posun za návěst Ra 10/vjezdovou výhybku směr ... ⁽⁸⁾ od ... (čas) ... do ... (čas) ... ?
* *	34. Gesuch für das Rangieren über den Merkpfehl hinaus Žádost o posun za označnick	Wird Rangieren über den Merkpfehl hinaus in Richtung ... ⁽⁸⁾ von ... (Uhrzeit) ... bis ... (Uhrzeit) ... zugestimmt? Žádám o posun za označnick směr ... ⁽⁸⁾ od ... (čas) ...do ... (čas)
* *	<p>(8) auf zweigleisigen Strecken wird das Streckengleis angegeben, auf dem über das Signal Ra 10/die Einfahrweiche/den Merkpfehl hinaus rangiert werden soll: „auf Gleis ... (Name der Zugmeldestelle) ... – ... (Name der Zugmeldestelle) .../po koleji ... (název dopravy) ... – ... (název dopravy) ...“ in der Reihenfolge der Regelfahrtrichtung</p> <p>(8) na dvoukolejných tratích se oznámí, na kterou traťovou kolej má být posunováno za návěst Ra 10/vjezdovou výhybku/označnick: „auf Gleis ... (Name der Zugmeldestelle) ... – ... (Name der Zugmeldestelle) ... /po koleji ... (název dopravy) ... – ... (název dopravy) ...“ názvy dopraven se uvedou v pořadí pravidelného směru jízdy</p>	
* *	35. Zustimmung zum Rangieren über das Signal Ra 10/die Einfahrweiche hinaus Souhlas k posunu za návěst Ra 10/vjezdovou výhybku	Rangieren über das Signal Ra 10/die Einfahrweiche hinaus ja. Souhlasím s posunem za návěst Ra 10/vjezdovou výhybku.
* *	36. Zustimmung zum Rangieren über den Merkpfehl hinaus Souhlas k posunu za označnick	Rangieren über den Merkpfehl hinaus ja. Souhlasím s posunem za označnick.
* *	37. Ablehnung des Rangierens ⁽⁹⁾ über das Signal Ra 10/die Einfahrweiche hinaus Odmítnutí posunu ⁽⁹⁾ za návěst Ra 10/vjezdovou výhybku	Rangieren über das Signal Ra 10/die Einfahrweiche hinaus nein. Nesouhlasím s posunem za návěst Ra 10/vjezdovou výhybku.
* *	38. Ablehnung des Rangierens ⁽⁹⁾ über den Merkpfehl hinaus Odmítnutí posunu ⁽⁹⁾ za označnick	Rangieren über den Merkpfehl hinaus nein. Nesouhlasím s posunem za označnick.
* *	<p>(9) Nach Absprache eines geeigneten Zeitraums ist das Gesuch für das Rangieren über das Signal Ra 10/die Einfahrweiche/den Merkpfehl hinaus erneut zu stellen.</p> <p>(9) Po odsouhlasení vhodné doby se žádost o posun za návěst Ra 10/vjezdovou výhybku/označnick projedná znovu.</p>	

1	2	3	
39.	Beendigung des Rangierens über das Signal Ra 10/die Einfahrweiche hinaus Ukončení posunu za návěst Ra 10/vjezdovou výhybku	Rangieren über das Signal Ra 10/die Einfahrweiche hinaus ist um ... (Uhrzeit) ... beendet. Posun za návěst Ra 10/vjezdovou výhybku ukončen v ... (čas)	* * *
40.	Beendigung des Rangierens über den Merkpfehl hinaus Ukončení posunu za označník	Rangieren über den Merkpfehl hinaus ist um ... (Uhrzeit) ... beendet. Posun za označník ukončen v ... (čas) ...	

Die Wortlaute der Meldungen 32. und 33. werden nicht wiederholt.

Znění hlášení běžného čísel 32. a 33. se neopakují.

zu lfd. Nr. 41. und 42. – Abschaltung der Oberleitung –

k bližnému číslu 41. a 42. – Vypnutí trakčního vedení –

1	2	3
41.	Ein Streckengleis ist für elektrische Triebfahrzeuge nicht befahrbar Napěťová výluka jedné traťové koleje	Gleis von ... (Name der Zugmeldestelle) ... nach ... (Name der Zugmeldestelle) ... ab ... (Uhrzeit) ... für elektrische Triebfahrzeuge nicht befahrbar. Kolej z ... (název dopravní) ... do ... (název dopravní) ... od ... (čas) ... pro elektrický provoz vyloučena.
42.	Ein Streckengleis ist für elektrische Triebfahrzeuge wieder befahrbar Ukončení napěťové výluky traťové koleje	Gleis von ... (Name der Zugmeldestelle) ... nach ... (Name der Zugmeldestelle) ... ab ... (Uhrzeit) ... für elektrische Triebfahrzeuge zugelassen. Kolej z ... (název dopravní) ... do ... (název dopravní) ... od ... (čas) ... pro elektrický provoz uvolněna.

Auf einer zweigleisigen Strecke wird die Nichtbefahrbarkeit/Befahrbarkeit für jedes Streckengleis besonders ausgesprochen. Muss der Fdl das Gegengleis für elektrische Triebfahrzeuge als nicht befahrbar oder befahrbar erklären, nennt er zuerst die benachbarte Zugmeldestelle und danach die eigene Zugmeldestelle.

Na dvoukolejných tratích se hlásí nesjízdnost/sjízdnost pro každou traťovou kolej zvlášť. Musí-li výpravčí prohlásit protisměrnou kolej pro elektrické hnací vozidlo jako nesjízdnou nebo sjízdnou, uvede v hlášení nejprve sousední a potom vlastní dopravnu.

zu lfd. Nr. 43. und 44. – Gleissperrung –

k běžnému 43. und 44. – Vyluka koleje –

1	2	3
43.	Sperrung eines Gleises der freien Strecke Vyluka jedné traťové koleje	Gleis von ... (Name der Zugmeldestelle) ... nach ... (Name der Zugmeldestelle) ... ab ... (Uhrzeit) ... gesperrt. Kolej z ... (název dopravní) ... do ... (název dopravní) ... od ... (čas) ... vyloučena.
44.	Aufhebung der Sperrung eines Gleises der freien Strecke Ukončení vyluky jedné traťové koleje	Sperrung des Gleises von ... (Name der Zugmeldestelle) ... nach ... (Name der Zugmeldestelle) ... ab ... (Uhrzeit) ... aufgehoben. Vyluka koleje z ... (název dopravní) ... do ... (název dopravní) ... od ... (čas) ... ukončena.

Auf einer zweigleisigen Strecke wird die Gleissperrung für jedes Streckengleis besonders ausgesprochen oder aufgehoben. Muss der Fdl das Gegengleis sperren oder die Sperrung aufheben, nennt er zuerst die benachbarte Zugmeldestelle und danach die eigene Zugmeldestelle.

Na dvoukolejných tratích se vyluka koleje zavádí nebo ruší pro každou traťovou kolej zvlášť. Musí-li výpravčí vyloučit nebo zrušit vyluku protisměrné koleje, uvede v hlášení nejprve sousední a potom vlastní dopravnu.

zu lfd. Nr. 45. – 48. – Zeitweilige Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes –

k běžnému číslu 45 – 48 – Dočasné přerušení železničního provozu –

1	2	3
45.	Zeitweilige Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes auf einem Streckengleis einführen Zavedení dočasného přerušení provozu na traťové koleji	Eisenbahnbetrieb auf dem Gleis ... (Name der Zugmeldestelle) ... – ... (Name der Zugmeldestelle) ... ab ... (Uhrzeit) ... unterbrochen. Železniční provoz na koleji ... (název dopravní) ... – ... (název dopravní) ... od ... (čas) ... přerušen.

1	2	3
46.	<p>Bestätigung des Einbaus der zeitweiligen Absperreinrichtungen (5 und der Errichtung der dazugehörigen Haltsignale</p> <p>Potvrzení zřízení dočasné kolejové zábrany (5 a krytí příslušnými návěstmi "Stůj"</p>	<p>Zeitweiligen Absperreinrichtungen in km ... auf dem Gleis ... (Name der Zugmeldestelle) ... – ... (Name der Zugmeldestelle) ... und dazugehörige Haltsignale aufgestellt.</p> <p>Dočasná kolejová zábrana v km ... na koleji ... (název dopravny) ... – ... (název dopravny) ... byla zřízena a krytí příslušnými návěstmi "Stůj" bylo provedeno.</p>
47.	<p>Zustimmung zur Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebes auf einem Streckengleis</p> <p>Souhlas k obnovení železničního provozu na traťové koleji</p>	<p>Die Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes auf dem Gleis ... (Name der Zugmeldestelle) ... – ... (Name der Zugmeldestelle) ... darf aufgehoben werden.</p> <p>Přerušeni železničního provozu na koleji ... (název dopravny) ... – ... (název dopravny) ... smí být ukončeno.</p>
48.	<p>Bestätigung des Ausbaus der zeitweiligen Absperreinrichtungen ⁽⁵⁾ und des Entfernens der dazugehörigen Haltsignale, Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebes auf einem Streckengleis</p> <p>Potvrzení odstranění dočasné kolejové zábrany ⁽⁵⁾ a odstranění návěstí Stůj. Obnovení železničního provozu na traťové koleji</p>	<p>Zeitweiligen Absperreinrichtungen und dazugehörige Haltsignale entfernt. Eisenbahnbetrieb auf dem Gleis ... (Name der Zugmeldestelle) ... – ... (Name der Zugmeldestelle) ... ab ... (Uhrzeit) ... aufgenommen.</p> <p>Dočasná kolejová zábrana a návěstí „Stůj“ odstraněny. Železniční provoz na koleji ... (název dopravny) ... – ... (název dopravny) ... od ... (čas) ... obnoven.</p>
<p>(5 Schwellenkreuz oder Entgleisungsvorrichtungen gemäß Sperrbefehl (Beta/VR) (5 kříže z pražců nebo přenosné výkolejky podle rozkazu o výluce (Beta/VR)</p>		

Auf einer zweigleisigen Strecke wird die zeitweilige Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes für jedes Streckengleis besonders ausgesprochen oder aufgehoben. Muss sie der Fdl für das Gegengleis aussprechen oder aufheben, nennt er zuerst die benachbarte Zugmeldestelle und danach die eigene Zugmeldestelle.

Na dvoukolejné trati se dočasné přerušeni železničního provozu zavádí nebo ruší pro každou traťovou kolej zvlášť. Musí-li výpravčí zavést nebo zrušit dočasné přerušeni železničního provozu pro protisměrnou kolej, uvede v hlášení nejprve sousední a potom vlastní dopravnu.

**Zweisprachige schriftliche Befehle und
andere zweisprachige Vordrucke**

Verzeichnis der zweisprachigen schriftlichen Befehle und der anderen zweisprachigen Vordrucke

Muster 1	zweisprachige schriftliche Befehle der DB Netz AG.....	872
302.3000V01	Befehle 1-14 der DB Netz AG.....	873
302.3000V02	Wortlaute zum Befehl 14.....	874A
302.3000V03	Befehle 14.1-14.35 der DB Netz AG.....	874C
Muster 2	Allgemeiner Befehl (Befehl V) der SŽDC.....	875
Muster 3	Befehl Z der SŽDC.....	879
Muster 4	Vorsichtsbefehl (Befehl Op) der SŽDC.....	883
Muster 5	Verbindliche zweisprachige Wortlaute für den Allgemeinen Befehl, den Befehl Z und den Befehl Op der SŽDC.....	887

Muster 1

Der Vordruck 302.3000V01 der DB Netz AG hat das Format A4 und ist beidseitig bedruckt, die Vordrucke 302.3000V02 und 302.3000V03 haben ebenfalls das Format A4, sind aber nur einseitig bedruckt.

Gründe zum Befehl 12 důvody pro Rozkaz 12

Gründe	Anlass für Befehl 12	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2 Příkaz v roskaze 12, Sloupce 1 popř. 2
důvody	Podnět pro rozkaz 12	

Gleisbelegung, Zugfolge/obsazení kolejí, sled vlaků

1.	Gleis kann besetzt sein kolej je možná obsazena	auf Sicht podle rozhledových poměrů
2.	Fahrzeuge im Gleis vozidla na koleji	auf Sicht podle rozhledových poměrů
3.	Mehrere Sperrfahrten unterwegs více výlukových vlaků na koleji	auf Sicht podle rozhledových poměrů
4.	Einfahrt in ein Stumpfgleis vjezd na kusou kolej	30 km/h 30 km/h
5.	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis vjezd na částečně obsazenou nebo jen částečně sjízdnou kolej, nebo obzvláště krátkou kusou kolej	20 km/h 20 km/h
6.	Kein Durchrutschweg prokluzová vzdálenost obsazena, sjízdna jen částečně nebo je nedostatečná	30 km/h 30 km/h
7.	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört nemožné dorozumění mezi stanicemi	auf Sicht podle rozhledových poměrů

Bahnübergänge, Reisendenübergänge, Spurrillen/přejezdy, přechody pro cestující, přejezdové žláby

10.	Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert přejezdy nejsou dostatečně zabezpečeny	20 km/h 20 km/h
11.	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt přejezdové žláby nejsou vyčištěny od ledu a sněhu	30 km/h 30 km/h
12.	Reisendenübergänge nicht gesichert Přechody pro cestující nejsou zajištěny	5 km/h 5 km/h

Arbeiten, La/práce, seznam pomalých jízd „La“

20.	Bauarbeiten stavební práce	*) *)
21.	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis nesjízdné místo na vyloučené koleji	auf Sicht podle rozhledových poměrů
22.	Zustand nach Bauarbeiten stav po stavebních pracech	*) *)
23.	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt pracovní četa není zpravena	auf Sicht podle rozhledových poměrů
24.	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La snížená rychlost proti seznamu pomalých jízd „La“	*) *)
25.	Beschäftigte im gesperrten Gleis Zaměstnanci ve vyloučené koleji	20 km/h u. auf Sicht 20 km/h a podle rozhledových poměrů

Mängel an Bahnanlagen/závady na zařízení

30.	Mängel am Oberbau závady na svršku	*) *)
31.	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) podezření na poškození trakčního vedení (i na sousední koleji)	auf Sicht podle rozhledových poměrů
32.	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) podezření na povětrnostní poškození (sesuv půdy, škody způsobené bouří atd.)	auf Sicht podle rozhledových poměrů
33.	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel podezření na tvorbu rampouchů v tunelu	auf Sicht podle rozhledových poměrů
34.	PZB-Streckeneinrichtungen gestört traťová část PZB porouchána	50 km/h 50 km/h
35.	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen výměny nejsou závislé na návěstidlech	50 km/h 50 km/h
36.	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert Výměny zajištěny neuzamčeným přenosným výměnovým zámkem (HV 73)	5 km/h 5 km/h
38.	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich Varování cestujících na nástupištích není možné	*) *)
39.	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert Cestující neinformuje o změně nástupiště	Auf Sicht podle rozhledových poměrů

Besonderheiten am Zug/mimořádnosti u vlaku

40.	Engstelle für LÜ-Sendungen těsné místo pro PLM	10 km/h 10 km/h
41.	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen snížená únosnost drážních staveb pro těžká vozidla	*) *)
42.	Spitzensignal unvollständig návěst „Začátek vlaku“ neúplná	40 km/h 40 km/h
43.	Windwarnung Varování před větrem	80 km/h 80 km/h

Besonderheiten auf Grenzstrecken/mimořádnosti na pohraničních tratích

80.	Geben Sie wiederholt das Signal „Achtung“, es können sich Personen im Gleisbereich bewegen Dávejte opakovaně návěst „Pozor“, možný pohyb osob v kolejišti	*) *)
81.	angeordnete Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit stanovená rychlost snížena	*) *)
82.	fehlende Brems Hundertstel nedostatečná brzdící procenta	*) *)
83.	Bauart der Fahrzeuge vozidlo zvláštní stavby	*) *)
84.	fährt im an das Lichthauptsignal anschließenden Weichenbereich mit herabgesetzter Geschwindigkeit, wenn das Lichthauptsignal Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigt snížená rychlost v obvodu výhybek přilehlých k návěstidlu, je-li návěstními znaky světelného hlavního návěstidla nařízeno snížení rychlosti	*) *)

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben
*) Rychlost se doplní

Wortlaute zum Befehl 14

Slovní znění pro Rozkaz 14

Vordruck druck		W
-------------------	--	---

Triebfahrzeugführer/strojvedoucí

Zug – Sperrfahrt – Sperrfahrt KL – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt
 vlak – výluková jízda – výluková jízda KL – postrk vlak – "jízda posunu"

W1	Sie fahren – wegen liegendebliebenen Zuges Nr. – bis km Jedte – pro uvážený vlak čís – do km
	und – weiter – kehren Sie zurück – nach a – pokračujte dale – vraťte se zpět – do
	Bahnhof ab Uhr stanice odjezd v hodin Bahnhof ab Uhr stanice příjezd v hodin
	Höchstgeschwindigkeit km/h, Bremsstellung, Mindestbremsstrecke % nejvyšší rychlost km/h, způsob brzdění , potřebná brzdicí procenta

W2	Sie müssen zwischen Zmst und Zmst Mezi dopravnou a dopravnou
	an Engstellen auf Weisung der Fachkraft fahren. musíte jet kolem úzkého místa podle pokynů odborného zaměstnance. – Zum Erteilen der Weisungen fährt die Fachkraft auf dem Führerstand des Triebfahrzeuges mit. – – Kvůli sdělení pokynů jede odborný zaměstnanec na stanovišti strojvedoucího. –

W3	Geben Sie an nicht mit Pfeiftablet gekennzeichneten Bahnübergängen ohne technische Sicherung Na železničních přejezdech bez technického zabezpečení, neoznačených tabulí „Piskejte“, wie bei unsichtigen Wetter Signal Zp 1 nach Modul 301.0901 Abschnitt 2 Absatz 4. dávalte návěst Zp 1 jako za snížené viditelnosti podle Modulu 301.0901 oddíl 2 odstavec 4.
-----------	---

W4	Setzen Sie den Zug zurück – bis Bf – Couvejte s vlakem – do žst –
	– Die Hauptsignale am Fahrweg gelten nicht. – – Hlavní návěstidla pro vaši jízdu neplatí. –

W5	– Das Einfahrtsignal – Das Ausfahrtsignal – Das Zwischensignal – Das Blocksinal – Vjezdové návěstidlo – odjezdové návěstidlo – cestové návěstidlo – oddílové návěstidlo
	– des Bf – der Abzw – der Úst ist erloschen. – stanice – odbočky – výhybny je zhaslé.

W6	Das Lichtvorsignal – des Einfahrtsignals – des Ausfahrtsignals – des Blocksignals Světelná předvěst – vjezdového návěstidla – odjezdového návěstidla – oddílového návěstidla
	– des Bf – der Abzw – der Úst ist erloschen. – stanice – odbočky – výhybny je zhaslé.

W7	Das Nachtzeichen – des Vorsignals – des Einfahrtsignals – des Ausfahrtsignals Noční znak – předvěsti – – vjezdového návěstidla – odjezdového návěstidla
	– des Bf ist erloschen. – stanice je zhaslý.

W8	Das Vorsignal des Halt zeigenden – Einfahrtsignals – Ausfahrtsignals Předvěst – vjezdového návěstidla – odjezdového návěstidla
	– Blocksignals – oddílového návěstidla, které návěstí návěst Stůj – des Bf – der Abzw – der Úst kommt nicht in Stellung „Halt erwarten“. – stanice – odbočky – výhybny nelze přestavit do polohy „Výstraha“.

W9	Sie müssen am – Einfahrtsignal – Blocksinal Musíte zastavit u – vjezdového návěstidla – oddílového návěstidla
	– des Bf – der Abzw – der Úst halten und den Fahrdienstleiter verständigen. – stanice – odbočky – výhybny a dorozumět se s výpravčím.

W10	– Ersatzsignal (Zs1/PN) – Vorsichtsignal (Zs7) – Přivolávací návěst(Zs1/PN) – návěst pro jízdu podle rozhledu (Zs7) – Gegengleisfahrt-Ersatzsignal (Zs8) – am Einfahrtsignal – Ausfahrtsignal – Zwischensignal – PN na protisměrnou kolej (Zs8) – u vjezdového – odjezdového – cestového návěstidla – des Bf – der Abzw – der Úst – gilt nicht. – stanice – odbočky – výhybny – neplatí.
------------	---

W11	Sie müssen außerplanmäßig – in – in km – halten zum Musíte mimořádně – v – v km – zastavit kvůli
------------	---

W12	Sie müssen mit gesenktem Stromabnehmer im Bf Musíte jet se staženým sběračem ve stanici
	von – km – bis km – fahren, EI-Signale – sind – sind nicht – aufgestellt. od – km – do km –, návěstidla pro elektrický provoz – jsou – nejsou – umístěna.

W13	Sie müssen mit gesenktem Stromabnehmer zwischen Musíte jet se staženým sběračem mezi
	Zmst und Zmst dopravnou a dopravnou
	von – km – bis km – fahren, EI-Signale – sind – sind nicht – aufgestellt. od – km – do km –, návěstidla pro elektrický provoz – jsou – nejsou – umístěna.

W14	Beim Anfahren nachgeschoben – bis – km Při rozjezdu jste sunuti – do – km
------------	--

W15	Zweisprachige Übersicht La, Strecke Nr. Eintrag lfd. Nr. – ist gültig. – ist ungültig. Dvojazyčný seznam La, trať čís poř. čís. – platí. – neplatí.
------------	---

W16	Achtung, Sturmwarnung! Fahren Sie zwischen Betriebsstelle Pozor, varování před bouří jedte mezi dopravnou
	und Betriebsstelle mit höchstens 80 km/h. a dopravnou rychlostí nejvýše 80 km/h.

W17	Befehl 2 wird ungültig, wenn Führungsgrößen wieder angezeigt werden. Rozkaz 2 neplatí, pokud se řídicí veličiny opět znázorňují.
------------	---

W18	Sie müssen in km das Signal „Warnscheibe erwarten“ erwarten. Musíte v km očekávat návěst „Očekávejte výstražný terč“.
------------	--

W19	Befahren Sie die Bahnübergänge – im Bahnhofsbereich in km – Jedte k přejezdům – v obvodu stanice v km –
	– zwischen – und – mezi a
	in km , in km , in km , in km , in km – v km , v km , v km , v km , v km –
	mit erhöhter Vorsicht. se zvýšenou opatrností.

W20	Im Bahnhof Potůčky fahren Sie auf Gleis 2 ein. – Im Bahnhof Vejprty fahren Sie auf Gleis 1 ein. V ŽST Potůčky vjedete na kolej číslo dvě. – V ŽST Vejprty vjedete na kolej číslo jedna.
------------	--

W21	Sie kreuzen in Potůčky mit Zug Nr. Für Sie ist das Gleis 1 festgelegt. S vlakem č. křížujete v Potůčkách, kde vám určují kolej číslo jedna.
	Für den Zug Nr. ist in Potůčky das Gleis 2 festgelegt. Vlaku č. určují v Potůčkách kolej č. dvě.

W22	Sie kreuzen in Vejprty mit Zug Nr. Für Sie ist das Gleis 6 festgelegt. S vlakem č. křížujete ve Vejprtech, kde vám určují kolej číslo šest.
	Für den Zug Nr. ist in Vejprty das Gleis 1 festgelegt. Vlaku č. určují v Vejprtech kolej č. jedna.

Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer ankreuzen. Platnou část zakřížkujte v políčku před číslem.	X	Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf oder im angekreuzten Teil des Befehls schräg durchstreichen. Co se v záhlaví nebo v zakřížkované části rozkazu nehodí, například přeškrtněte.
--	----------	--

Befehle 14.1–14.35 Rozkazy 14.1–14.35	Triebfahrzeugführer strojvedoucí	Vordruck von tiskopis z
	Zug – Sperrfahrt – Sperrfahrt KL – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt vlak – výluková jízda – výluková jízda KL – postrk vlaku – “jízda posunu”	
	Standort: in Regelgleis – Gegengleis – Gleis: Místo: ve správné koleji – proti správnému směru – v koleji: (km / Signal / Weiche) (km / návěstidlo / výhybka)	(Gleis-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle) (Kolej č., dopravna / z doravny do dopravny)

14.1	Rangieren im Bahnhof Posun v ŽST aus Richtung směr	auf Einfahrgleis za vjezdovou kolej über Signal Ra 10/ za návěst Ra 10/ Uhr erlaubt. hod dovoleno.
	Einfahrweiche Nr. hinaus bis za vjezdovou výhybku č. do	

14.2	Sie fahren in ein – besonders kurzes – Stumpfgleis. Jedete na – obzvláště krátkou – kusou kolej.
-------------	---

14.3	Sie fahren in ein Gleis mit verkürztem Einfahrweg. Jedete na kolej se zkrácenou vjezdovou cestou.
-------------	--

14.4	Halten Sie an vor – gestörtem – Zastavte před – porouchaným –
	– Einfahrsignal / Ausfahrsignal / Zwischensignal / Blocksignal / – vjezdovým návěstidlem / odjezdovým návěstidlem / cestovým návěstidlem / oddilovým návěstidlem / / Sperrsignal / Signal Sh 2 – / uzávěrou koleje / Návěstí Sh 2 – des Bf / der Abzw / der Üst – statione / odbočky / výhybny – auch bei Fahrtstellung. taky při poloze jízda. – – (km, besonderer Halteplatz, km, mimořádné místo zastavení...)

14.5	Fahren Sie bis zur gestörten ETCS-Blockstelle mit Jedte k porouchanému oddilovému návěstidlu ETCS. höchstens der im Fahrplan angegebenen Geschwindigkeit und halten dort auch bei ETCS-Fahrterlaubnis an. Největší rychlostí udávané jízdním řádem a zastavte tam také při ETCS-souhlas k jízdě.
-------------	---

14.6	Bleiben Sie halten. Zůstaňte stát.
-------------	---

14.7	Sie dürfen die Trittstufen in V (dopavně)	nicht ausfahren nesmíte vysunout stupačky.
-------------	--	---

Übermittlungscode:
Doručovací kód:

.....
(Ort) (Datum) (Uhr) (Minute)
(místo) (datum) (hodin) (minut)
.....
(Fahrdienstleiter) Erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)
(Výpravčí) obdržel (jméno, strojvedoucí)

..... bei fernmündlicher Übermittlung: Zugfunk/ andere:
..... při sdělení telekomunikačními prostředky: radiem/ Jinak:

Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer ankreuzen. Platnou část zakřížkujte v poličku před číslem.	<input checked="" type="checkbox"/>	Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf oder im angekreuzten Teil des Befehls schräg durchstreichen. Co se v záhlaví nebo v zakřížkované části rozkazu nehodí, šikmo přeškrtněte.
--	-------------------------------------	--

14.35	Befehl Rozkaz	ist zurückgezogen je zrušen.
	(Übermittlungscode des zurückziehenden Befehls) (Doručovací kód zrušeného rozkazu)	

Übermittlungscode:
Doručovací kód:

.....
(Ort) (Datum) (Uhr) (Minute)
(místo) (datum) (hodin) (minut)
.....
(Fahrdienstleiter) Erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)
(Výpravčí) obdržel (jméno, strojvedoucí)

..... bei fernmündlicher Übermittlung: Zugfunk/ andere:
..... při sdělení telekomunikačními prostředky: radiem/ Jinak:

Vordruck des **Všeobecný rozkaz (Rozkaz V) SŽDC /**
* **Allgemeinen Befehls (Befehl V) der SŽDC**

Das Original kann maschinell gefertigt sein.

bleibt frei

VŠEOBECNÝ ROZKAZ pro vlak číslo
Allgemeiner Befehl für den Zug Nr.

V dne
..... den20....
(razítko/Stempel)

.....
Podpis strojvedoucího
Unterschrift des Triebfahrzeugführers

.....
Sepsal (podpis)
Ausgefertigt (Unterschrift)

Při sdělení telekomunikačními prostředky
Bei fernmündlicher Übermittlung

Radiem
 Zugfunk

Jinak
 andere

(Rückseite)

Vordruck des **Rozkaz Z /**
* **Befehl Z** der SŽDC

Das Original des Vordrucks ist auf grünem Papier oder auf weißem Papier mit einem grünen Längsstreifen gedruckt.

bleibt frei

ROZKAZ Z pro vlak číslo
BEFEHL Z für Zug Nr.

Část 1 - Teil 1

Návěstidla se neobsluhují, po rozkazu k odjezdu
Die Signaleinrichtungen sind nicht bedienbar, nach Erteilen des
smíte odjet.
Abfahrauftrags dürfen Sie abfahren.
Pojedete na traťovou kolej číslo *)
Sie befahren das Streckengleis Nr. *)
K prvnímu oddílovému návěstidlu jeďte podle rozhledových poměrů.
Bis zur ersten Blocksignaleinrichtung fahren Sie nach Sichtverhältnissen.
Od tohoto návěstidla jeďte podle návěstního znaku návěstidla.
Ab dieser Signaleinrichtung fahren Sie nach dem Signalbegriff der Signaleinrichtung weiter.

Část 2 - Teil 2

Návěstidla se neobsluhují, po rozkazu k odjezdu
Die Signaleinrichtungen sind nicht bedienbar, nach Erteilen des
smíte odjet. §)
Abfahrauftrags dürfen Sie abfahren.
Do pojedete v mezistaničním oddílu po traťové
Bis fahren Sie im Blockabschnitt, der beidseitig von Bahnhöfen
koleji číslo *) Oddílová návěstidla pro vaši jízdu neplatí,
begrenzt wird, auf dem Streckengleis Nr. *) Die Blocksignale sind für Ihre Fahrt ungültig,
nepřekročte rychlost 100 km/h.
überschreiten Sie die Geschwindigkeit von 100 km/h nicht.
U návěstidla s návěstí Stanoviště oddílového návěstidla jedněte jako u předvěsti s návěstí Výstraha.
An einer Signaleinrichtung mit dem Signal Standort einer Blocksignaleinrichtung handeln Sie wie bei einem
Vorsignal mit dem Signal Warnung.

Jiné příkazy:
Andere Aufträge:

V dne
..... den20....
(razítko/Stempel)

.....
Podpis strojvedoucího Sepsal (podpis)
Unterschrift des Triebfahrzeugführers Ausgefertigt (Unterschrift)

Nehodící se část rozkazu škrtněte šikmo.
Nichtzutreffenden Teil des Befehls streichen Sie schräg durch.

- *) Číslo traťové koleje zapisujte slovy (česky).
- *) Die Nummer des Streckengleises ist in Worten (jedna = 1, dvě = 2) aufzuschreiben.
- §) Nehodí-li se, škrtněte celou větu.
- §) Wenn es nicht zutrifft, streichen Sie den ganzen Satz.

Při sdělení telekomunikačními prostředky Radiem Jinak
Bei fernmündlicher Übermittlung Zugfunk andere

(Rückseite)

Vordruck des **Rozkaz k opatrné jízdě (Rozkaz Op) /
Vorsichtsbefehl (Befehl Op)** der SŽDC

Das Original des Vordrucks ist auf gelbem Papier oder auf weißem Papier mit einem gelben Längsstreifen gedruckt.

bleibt frei

ROZKAZ k opatrné jízdě pro vlak číslo Vorsichtsbefehl für Zug Nr.

Č á s t A - T e i l A

Jedte k přejezdům
Befahren Sie die Bahnübergänge

v km	mezi 1)	a 2)
in km	zwischen 1)	und 2)
v km	mezi 1)	a 2)
in km	zwischen 1)	und 2)
v km	mezi 1)	a 2)
in km	zwischen 1)	und 2)
v km	mezi 1)	a 2)
in km	zwischen 1)	und 2)
v km	mezi 1)	a 2)
in km	zwischen 1)	und 2)

se zvýšenou opatrností!
mit erhöhter Vorsicht!

Č á s t B - T e i l B

Jedte z do
Fahren Sie von bis

pro nemožné dorozumění podle rozhledových poměrů.
wegen nicht möglicher Verständigung nach Sichtverhältnissen.
Oddílová návěstidla pro vaši jízdu neplatí.

Die Blocksignaleinrichtungen gelten nicht für Ihre Fahrt.

Ve stanici zastavte! *)
Im Bahnhof halten Sie an! *)

Povolenuk odevzdejte ve stanici !*)
Den Erlaubnisschein geben Sie im Bahnhof ab! *)

Jiné příkazy:
Andere Aufträge:

V dne
..... den20....
(razítko/Stempel)

.....
Podpis strojvedoucího
Unterschrift des Triebfahrzeugführers
Sepsal (podpis)
Ausgefertigt (Unterschrift)

Nehodící se část rozkazu škrtněte šikmo.
Nichtzutreffenden Teil des Befehls streichen Sie schräg durch.
Nepoužité řádky v části A škrtněte šikmou čarou
Nichtbenutzte Zeilen im Teil A streichen Sie schräg durch.

- *) Nehodící se větu škrtněte.
*) Nichtzutreffenden Satz streichen Sie.
- 1) U PZZ v obvodu stanice škrtněte a dopište "v ŽST"
 - 1) Wenn die BÜSA im Bahnhofsbereich ist, streichen Sie es und schreiben Sie "v ŽST" (= im Bf)
 - 2) U PZZ v obvodu stanice nevyplňujte.
 - 2) Wenn die BÜSA im Bahnhofsbereich ist, füllen Sie es nicht aus.

Při sdělení telekomunikačními prostředky Radiem Jinak
Bei fernmündlicher Übermittlung Zugfunk andere

(Rückseite)

Vordruck der
*

**Závazná dvojjazyčná slovní znění pro všeobecný rozkaz,
rozkaz Z a rozkaz Op SŽDC /
Verbindliche zweisprachige Wortlaute für den Allgemeinen
Befehl, den Befehl Z und den Befehl Op der SŽDC**

In der ZusV werden alle vereinbarten ‚Verbindlichen zweisprachigen Wortlaute‘ aufgeführt. Bei der Befehlsaushändigung trägt der Fdl den zutreffenden Wortlaut handschriftlich in den Befehl ein, klebt einen Klebezettel mit dem zutreffenden Wortlaut auf oder der Befehl mit dem zutreffenden Wortlaut wird maschinell erstellt.

Wenn es in der ZusVI zugelassen ist, Befehle zu diktieren, gelten folgende Regeln: *

- Beim Diktieren eines Befehls teilt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer erst die Nummer des Wortlauts mit und diktiert danach dem Triebfahrzeugführer den Wortlaut. *
- Muss ausnahmsweise ein anderer Wortlaut benutzt werden, als unter Nummer 1 bis 38 aufgeführt ist, diktiert der Fdl dem Triebfahrzeugführer den geeigneten Wortlaut. *
- Der Triebfahrzeugführer schreibt den diktierten Wortlaut in den Befehlsvordruck ein, wiederholt den diktierten Wortlaut dem Fahrdienstleiter und bestätigt, dass er den diktierten Text verstanden hat. *

Závazná dvojazyčná slovní znění pro všeobecný rozkaz, rozkaz Z a rozkaz Op
Verbindliche zweisprachige Wortlaute für den Allgemeinen Befehl, den Befehl Z und den Befehl Op

1	Vjezd do stanice dovolen. Einfahrt in den Bahnhof gestattet.	17	Ve stanici jedete na obsazenou kolej. Im Bahnhof fahren Sie auf ein besetztes Gleis ein.
2	Návěstidlo se neobsluhuje, po rozkazu k odjezdu smíte odjet. Die Signaleinrichtung wird nicht bedient, nach Erteilen des Abfahrtrafes dürfen Sie abfahren.	18	Zastavte *mezi ŽST a ŽST /v ŽST Sie müssen *zwischen Zmst und Zmst /im Bf před přejezdem v *km /km /km/ vor BÜ in *km /km /km halten. Další jízda možná, je-li přejezd zajištěn. Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.
3	Vjezdové návěstidlo se neobsluhuje, vjezd dovolen. Die Einfahrsignaleinrichtung wird nicht bedient, Einfahrt ist gestattet.	19	Spolujízda osob na hnacím vozidle. Mitfahrt von Personen auf dem Triebfahrzeug. V ŽST/*zastávce/*km zastavte pro výstup osob. *Im Bahnhof/*Haltestelle/*km halten Sie zum Absetzen der Personen an.
4	*Vjezdové/*cestové návěstidlo poroucháno v poloze dovolující jízdu. Nebude-li dáována * Die *Einfahr-/*Zwischen- signaleinrichtung kann nicht auf Halt gestellt werden. Falls kein přivolávací nebo ruční přivolávací návěst, zastavte. Ersatzsignal oder Handersatzsignal gezeigt wird, halten Sie an.	20	*Z ŽST do ŽST /od km do km *Zwischen Bahnhof und Bahnhof /von km bis km jed'te rychlostí nejvýše km/h, stanovená rychlost snížena. fahren sie mit höchstens km/h, angeordnete Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit.
5	Cestové/*odjezdové návěstidlo poroucháno v poloze dovolující jízdu. Die *Zwischen-/*Ausfahr- signaleinrichtung kann nicht auf Halt gestellt werden. Po rozkazu k odjezdu smíte odjet. Nach Erteilen des Abfahrtrafes dürfen Sie abfahren.	21	Návěst Zs 1 „Přivolávací návěst“ na vjezdovém návěstidle ŽST pro Vaši jízdu neplatí. Signal Zs 1 „Ersatzsignal“ am Einfahrsignal des Bahnhofs gilt nicht.
6	Předvěst *vjezdového/*odjezdového návěstidla stanice *porouchána/*zhaslá. Das Vorsignal der *Einfahr-/*Ausfahr- signaleinrichtung des Bahnhofs ist *gestört/*erloschen. Jed'te od předvěsti s pohotovostí zastavit u příštího návěstidla. Fahren Sie ab dem Vorsignal mit Bereitschaft zum Halten an der Hauptsignaleinrichtung.	22	Před *vjezdovým/*odjezdovým/*cestovým návěstidlem stanice zastavte, Sie halten vor der *Einfahr-/*Ausfahr-/*Zwischen- signaleinrichtung des Bf přestože ukazuje návěst dovolující jízdu. auch wenn sie ein die Fahrt gestattendes Signals zeigt.
7	*Vjezdové/*odjezdové/*cestové návěstidlo stanice nahrazeno přenosnou Die Einfahr-/*Ausfahr-/*Zwischen- signaleinrichtung des Bahnhofs wurde durch ein nicht ortsfestes návěstí SŽDC „Stůj“. Signal „Halt“ der SŽDC.	23	U vjezdového návěstidla ŽST zastavte Sie halten am Einfahrsignaleinrichtung des Bf a domluvte se s výpravčím. und nehmen Verbindung mit dem Fahrdienstleiter auf.
8	*Vjezdové/*odjezdové/*cestové návěstidlo ŽST je zhaslé. *Die Einfahr-/*Ausfahr-/*Zwischen- signaleinrichtung des Bahnhofs ist erloschen.	24	Vlak (č. vlaku) z koleje (č. koleje) do.(název ŽST) odjezd. Zug (Nr. des Zuges) aus dem Gleis (Nr. des Gleises) nach (Name. des Bfs.) Abfahrt.
9	*Mezi ŽST a ŽST /v ŽST *v km až km Zwischen *Bf und Bf /im Bf *von km bis km pomalá jízda km/h. mit höchstens km/h fahren, Návěstidla pro pomalou jízdu *jsou/*nejsou umístěna. Langsamfahrsignaleinrichtungen *sind/*sind nicht aufgestellt.	25	Mezi stanicemi a stáhněte sběrač v km Zwischen Bahnhof und Bahnhof senken Sie den Stromabnehmer in km a zdvihněte sběrač v km und heben Sie den Stromabnehmer in km
10	V km je umístěn výstražný terč. In km ist eine Warningscheibe aufgestellt.	26	Mezi stanicemi a od km do km Beachten Sie zwischen Bahnhof und Bahnhof von km bis km očekávejte návěstí pro elektrický provoz. die Signale für den elektrischen Betrieb.
11	Mezi stanicemi a je v km – ... pracovní místo, označené Zwischen den Bf und befindet sich in km – ... eine Arbeitsstelle, die mit výstražným kolíkem s dočasnou platností pro pracovní místa. Warnpfahl mit zeitweiliger Gültigkeit für eine Arbeitsstelle gekennzeichnet ist.	27	Vzhledem k možným poruchám věnujte zvýšenou pozornost stavu trakčního vedení. Prüfen Sie die Oberleitung auf Störungen. Zjištěný stav ohlašte ve stanici Melden Sie das Ergebnis im Bf
12	Dávejte opakovaně návěst „Pozor“, možný pohyb osob v kolejišti. Geben Sie wiederholt das Signal „Achtung“, es können sich Personen im Gleisbereich bewegen.	28	*Jedete se staženým sběračem *ve stanici *Sie fahren mit gesenktem Stromabnehmer im Bf *mezi ŽST a ŽST *od km do km..... * zwischen Zmst und Zmst *von km bis km návěstidla pro elektrický provoz *jsou/*nejsou osazena. *Při rozjezdu jste sunuti do bis km EI - Signale *sind/*sind nicht aufgestellt. *Beim Anfahren nachschieben bis
13	*Z důvodu těsného místa pro PLM *smíte jet nejvyšší rychlostí km/h *ve stanici Sie dürfen wegen Engstelle bei Lü-Sendungen mit höchstens km/h *im Bf *mezi *ŽST a ŽST *v km *od km nebo návěstidla do km nebo *zwischen Zmst und Zmst in km *von km oder Signal bis km oder k návěstidlu Signal fahren. *Jedete kolem určeného místa podle pokynů technického zaměstnance. *Sie fahren an der angegebenen Stelle auf Weisung der technischen Fachkraft vorbei. *Z důvodu udílení pokynů jede odborný zaměstnanec na stanovišti strojvedoucího. *Zum Erteilen der Weisungen fährt die Fachkraft auf dem Führerstand des Triebfahrzeugs mit.	29	Seznam pomalých jízď La, trat'č poř.č *platí/*neplatí. Zweisprachige Übersicht La, Strecke Nr lfd. Nr *gültig/*ungültig.
14	Zastavte v km před ložná míra překročena, další jízda rychlostí max. 5 km/h Sie halten in km vor Lü mit 5 km/h na příkaz technického zaměstnance. auf Weisung der technischen Fachkraft vorbeileiten.	30	Musíte jet podle rozhledových poměrů *ve stanici *mezi ŽST a ŽST Sie müssen *im Bf *zwischen Zmst und Zmst *v km *od km nebo *návěstidla *do km nebo *k návěstidlu *in km *von km oder *Signal *bis km oder *Signal auf Sicht fahren.
15	V ŽST / jed'te rychlostí nejvýše km/h, je-li návěstními znaky Fahren Sie im Bf / mit höchstens km/h, wenn die Signale hlavních návěstidel nařizeno snížení rychlosti. der Hauptsignaleinrichtungen Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung anordnen.	30.1	Zjistěte, zda kolej je sjízdná, výsledek ohlašte výpravčímu Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist, melden Sie das Ergebnis an Fdl
16	V ŽST v obvodu výhybek přilehlém k *vjezdovému / *cestovému / *odjezdovému Fahren Sie im Bf in dem an der *Einfahr- návěstidlu jed'te rychlostí nejvýše km/h. /*Zwischen- /*Ausfahr- signaleinrichtung anliegenden Weichenbereich mit einer Geschwindigkeit von höchstens km/h.	30.2	Zjistěte poruchy na trakčním vedení, výsledek ohlašte výpravčímu Schauen Sie nach Oberleitungsschäden, melden Sie das Ergebnis an Fdl

31	Smíte jet nejvyšší rychlostí km/h *ve stanici *mezi ŽST a ŽST Sie dürfen mit höchstens km/h *im Bf *zwischen Zmst und Zmst *v km *od km nebo návěstidla do km nebo k návěstidlu *in km *von km oder Signal bis km oder Signal fahren.
Důvody / Gründe	
31.1	- vjezd na kusou kolej - Einfahrt in ein Stumpfgleis
31.2	- vjezd na částečně obsazenou nebo částečně sjízdnou kolej - Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis oder nur teilweise befahrbares Gleis
31.3	- prokluzová vzdálenost obsazena, sjízdna jen částečně nebo je nedostatečná - Durchrutschweg besetzt, nur teilweise befahrbar oder nicht ausreichend
31.4	- přejezdy nejsou dostatečně zabezpečeny - Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert
31.5	- přejezdové žlábký nejsou vyčištěny od ledu a sněhu - Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt
31.6	- přechody pro cestující nejsou zajištěny - Reisendenübergänge nicht gesichert
31.7	- stavební práce - Bauarbeiten
31.8	- stav po stavebních pracích - Zustand nach Bauarbeiten
31.9	- snížená rychlost proti seznamu pomalých jízd „La“ - Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La
31.10	- závady na svršku - Mängel am Oberbau
31.11	- traťová část PZB porouchána - PZB-Streckeneinrichtungen gestört
31.12	- výměny nejsou závislé na návěstidlech - Weichen außer Abhängigkeit von Signalen
31.13	- výměny zajištěny neuzamčeným přenosným výměnovým zámekem (HV 73) - Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert
31.14	- snížená únosnost drážních zařízení pro těžká vozidla - Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen für Schwerwagen
31.15	- nedostatečná brzdící procenta - fehlende Brems Hundertstel
31.16	- vozidlo zvláštní stavby - Bauart der Fahrzeuge
31.17	- snížená rychlost v obvodu výhybek přilehlých k návěstidlu, je-li návěstními znaky světelného hlavního návěstidla nařízeno snížení rychlosti - fährt im an das Lichthauptsignal anschließenden Weichenbereich mit herabgesetzter Geschwindigkeit, wenn das Lichthauptsignal Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigt
Důvody / Gründe	
32	Musíte jet podle rozhledových poměrů *ve stanici Sie müssen *im Bf *mezi dopravnou a dopravnou *v km *od km nebo návěstidla *zwischen Zmst und Zmst *in *von km oder Signal auf Sicht fahren.
Důvody / Gründe	
32.1	- kolej může být obsazena - Gleis kann besetzt sein
32.2	- vozidla na koleji - Fahrzeuge im Gleis
32.3	- na koleji více vylukových jízd - Mehrere Sperrfahrten unterwegs
32.4	- nemožné dorozumění mezi stanicemi - Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört
32.5	- nesjízdné místo na vyloučené koleji - Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis
32.6	- podezření na poškození trakčního vedení (i na sousední koleji) - Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im Nachbargleis)

32.7	- podezření na škody způsobené povětrnostními vlivy (sesuv půdy, škody způsobené bouří atd.) - Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.)
32.8	- podezření na tvorbu rampouchů v tunelu - Verdacht auf Eiszapfenbildung im Tunnel
33	Smíte jet nejvyšší rychlostí 20 km/h. Musíte jet podle rozhledových poměrů *ve stanici Sie dürfen mit höchstens 20 km/h fahren. Sie müssen auf Sicht fahren *im Bf *mezi dopravnou a dopravnou *v km *od km nebo návěstidla *zwischen Zmst und Zmst *in km *von km oder Signal do km nebo k návěstidlu Důvod: Zaměstnanci ve vyloučené koleji. bis km oder Signal Grund: Beschäftigte im gesperrten Gleis.
34	Jedte pro uvážený vlak čís do km a Fahren Sie wegen liegengeliebenen Zuges Nr bis km und *pokračujte dále – *vraťte se zpět do *weiter – *kehren Sie zurück nach
35	Couvejte s vlakem do ŽST *Oddílová návěstidla pro vaši jízdu neplatí, u návěstidla Setzen Sie den Zug zurück bis Bf Die Blocksignale gelten nicht für Ihre Zugfahrt, beim Signal mit s návěstí „Stanoviště oddílového návěstidla“ jedněte jako u předvěsti s návěstí „Výstraha“. dem Signalbegriff „Standort eines Blocksignals“ handeln Sie wie beim Vorsignal mit dem Signalbegriff „Warnung.“
36	Ve vlaku jsou zařazena nešuntující vozidla. Im Zug sind Fahrzeuge, die die Gleisstromkreise nicht zuverlässig beeinflussen. V průběhu jízdy do sousední stanice zastavte z nejvyšší dosažitelné rychlosti Im Verlauf der Fahrt in den Nachbarbahnhof halten Sie aus der höchstens erreichbaren Geschwindigkeit (vyšší než 20 km/h) zmenšením tlaku v hlavním potrubí o nejméně 0,5 bar bez (höher als 20 km/h). Durch die Druckminderung in der Hauptluftleitung um wenigstens 0,5 bar ohne použití elektrodynamické brzdy nebo automatické regulace rychlosti! Benutzung der elektrodynamischen Bremse oder der automatischen Geschwindigkeitsregulierung an! Ve stanici zastavte, i kdyby byly splněny podmínky pro průjezd vlaku. Im Bahnhof halten Sie an, auch wenn die Bedingungen für die Durchfahrt des Zuges erfüllt würden.
37	Z důvodu zhoršené povětrnostní situace a nebezpečí vzniku překážky na trati přizpůsobte mezi Aufgrund der Verschlechterung der Wetterlage und Gefahr des Entstehens von Hindernissen auf der Strecke stanicemi / (od km do km) zwischen den Bf / (von km bis km) rychlost jízdy tak, abyste na vzdálenost rovnající se délce volné koleje, passen Sie die Geschwindigkeit so an, dass Sie in einer Entfernung, die der Länge des Gleises entspricht, kterou vidíte před sebou, zastavil před případnou překážkou na trati. welches Sie vor sich sehen, vor einem eventuellen Hindernis zum Stehen kommen.
38	„Rychlost 50/20 km/h“. „Geschwindigkeit 50/20 km/h“.

Teil IIB
Örtliche Ausführungs- und
Ergänzungsbestimmungen
für die
Durchführung des Eisenbahnbetriebes

1. Grundlegende Bestimmungen

- (1) Im Teil II B der ÖV werden Bestimmungen zusammengestellt, die beide EIU zu den bestehenden Richtlinien für die Betriebsführung vereinbart haben. Zu Abschnitten, an denen die Richtlinien für die Betriebsführung beider EIU voneinander abweichen, werden hier auch Bestimmungen veröffentlicht, die beide EIU über ihre Richtlinien hinaus beziehungsweise abweichend von den Richtlinien für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke oder auf Abschnitten der Grenzstrecke vereinbart haben.

Hier angegebene Bezüge zu den Signal- und Betriebsrichtlinien können sich auch auf nicht im Teil IIA veröffentlichte Bezugsstellen beziehen, wenn diese sich an das örtliche Personal richten, die hier veröffentlichte Bestimmung sich aber an beide Seiten richtet.

- (2) Der Bf Zwotental und die Awanst Klingenthal unterstehen dem Fdl in Falkenstein (Vogtl). Der Bf Kraslice untersteht dem Fdl in Oloví.
- (3) Das Signal **Warnscheibe erwarten** (Ziffer 343., ČD D1) wird auf dem Abschnitt der Grenzstrecke mit Betriebsführung durch DB Netz AG nicht vorgehalten.
- (4) Im Eisenbahnbetrieb wird von der mitteleuropäischen Zeit MEZ, für einen festgelegten Zeitraum von der osteuropäischen Zeit (mitteleuropäischen Sommerzeit MESZ) ausgegangen.
Der Fdl in Falkenstein (Vogtl) vergleicht täglich die Uhrzeit mit dem Fdl in Oloví. Der Zeitvergleich erfolgt nach Beendigung einer Arbeitsruhe sonst um 09.00 Uhr. Den Zeitvergleich tragen beide Fdl in das Zugmeldebuch ein.
- (5) Arbeitsruhe der Fdl
Die Tätigkeit des Fdl Oloví kann durch Arbeitsruhen unterbrochen werden.
- a) Beginn und Ende der jeweiligen Arbeitsruhe wird nach den Fahrplanabstimmungen zwischen DB Netz AG, Regionalnetz Vogtland-Ostthüringen und VIAMONT a.s. schriftlich abgestimmt. *
- b) Nachdem die letzte Zugfahrt auf der Grenzstrecke ordnungsgemäß beendet wurde, darf mit der Arbeitsruhe begonnen werden.
Nach gegenseitiger Vereinbarung kann die letzte Zugfahrt auf der Grenzstrecke eine Sperrfahrt sein, die in der Awanst Klingenthal endet; dann bleibt das Streckengleis während der Arbeitsruhe gesperrt. *
- c) Arbeitsende und Arbeitsaufnahme melden sich die Fdl gegenseitig. Die Meldungen sind im Zugmeldebuch nachzuweisen.

d) In der Zeit, in der auf dem Arbeitsplatz eines Fdl Arbeitsruhe herrscht, dürfen auf der Grenzstrecke keine Zugfahrten stattfinden.

2. Bahnhofs- und Streckenanlagen

- (1) Außer über die Zugmeldeleitung sind die für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke zuständigen Fdl telefonisch zu erreichen:
- | | |
|-------------------------|-----------------------|
| Fdl Olovi | |
| * intern | 90 42 9724 44139 |
| * öffentliche Netze | 00420 352673 201 oder |
| * | 00420 608 655 000 |
| * Fax öffentliche Netze | 00420 352 673 201 |
| Fdl Falkenstein (Vogtl) | |
| * intern | 907/087/98980-15 oder |
| * | 907/087/98980-25 |
| * öffentliche Netze | 0049/3745/7816/15 |
| * Fax intern | 907/087/98980-16 |
| * Fax öffentliche Netze | 0049/3745/7816/16 |
- * (2) Auf dem deutschen Abschnitt der Grenzstrecke zwischen Zwotental und der Staatsgrenze ist Zugfunk der DB Netz AG (Kanal E 72) eingerichtet.
- * (3) Die Regelzüge des EVU Vogtlandbahn-GmbH sind auf der Grenzstrecke fernmündlich unter der Rufnummer
- | |
|--|
| * 0049/151/180065... sowie letzten zwei Ziffern der Nummer des |
| * Triebwagens |
- * zu erreichen.
- * Die Nummern der Triebwagen werden täglich von der Vogtlandbahn-GmbH dem Fdl Falkenstein (Vogtl) und dem Fdl Olovi per Fax bekannt gegeben.
- * Bei Sonderzügen müssen die Rufnummern im Fahrplan bekannt gegeben werden.
- * (4) Die Züge auf der Grenzstrecke sind signalgeführt.
- Signale der DB Netz AG auf der Grenzstrecke können mit punktförmiger Zugbeeinflussung in Bauart der DB Netz AG ausgerüstet sein.
- Signale der VIAMONT a.s. sind nicht mit Zugbeeinflussungsanlagen ausgerüstet.
- Die Einrichtungen der punktförmigen Zugbeeinflussung am Zug sind

auf der Grenzstrecke zu nutzen. Bei Störungen an den Einrichtungen der punktförmigen Zugbeeinflussung wird auf den Auszug aus der Richtlinie 408 der DB AG, Modul 408.0651 verwiesen. *

3. Rangieren

- (1) Das Verfahren „Rangieren zwischen den Betriebsstellen“ gemäß ČD D2 wird auf der Grenzstrecke nicht angewendet. *
- (2) Auf den Grenzbahnhöfen und der Grenzstrecke wird das Kuppeln bzw. Entkuppeln von Fahrzeugen durch das Zugpersonal durchgeführt.
- (3) Das Festlegen von Zügen bzw. Fahrzeugen auf den Grenzbahnhöfen führt das Zugpersonal durch.
In Kraslice sind abgestellte Fahrzeuge durch das Anziehen der Handbremsen und mittels Sperrkeilen zu sichern.
In Zwotental ist bei einem Abstellen von Fahrzeugen im Störfall eine Handbremse je angefangene 4 Achsen anzuziehen.
- (4) Im Bahnhof Zwotental sind Signale Ra 10 abweichend von DV 301 (Signalbuch der ehemaligen DR) § 39 (2) angeordnet.
 - Signal Ra 10 km 101,130 in Richtung Muldenberg steht rechts vom Gleis,
 - Signal Ra 10 km 101,896 in Richtung Adorf (Vogtl) steht rechts vom Gleis,
 - Signal Ra 10 km 0,480 in Richtung Klingenthal steht rechts vom Gleis.
- (5) Durchführen des Rangierens im Bf Kraslice mit Triebfahrzeugführern der Vogtlandbahn-GmbH *
- a) Das Rangieren leitet ein tschechischer Triebfahrzeugführer. *
- b) Wenn ein Fahrzeug, das mit einem Triebfahrzeugführer der Vogtlandbahn-GmbH besetzt ist, vom Gleis 1 nach dem Einfahrgleis von Zwotental und zurück auf Gleis 1 rangiert werden muss, wird das Rangieren stets von einem Triebfahrzeugführer der VIAMONT a.s. geleitet. Er vereinbart den Beginn und das Ende des Rangierens mit dem Fdl Oloví und verständigt den deutschen Triebfahrzeugführer über den Ablauf des Rangierens. *
- Der deutsche Triebfahrzeugführer und der Fdl Oloví müssen nicht miteinander sprechen. *

- ★ Auftrag des Triebfahrzeugführers VIAMONT a.s. an den Triebfahrzeugführer Vogtlandbahn-GmbH: „Das Rangieren vom Gleis 1 nach dem Einfahrgleis von Zwotental ist gestattet. Nach Freierwerden des Einfahrgleises von dem vorbeiragierenden Triebfahrzeug rangieren Sie zurück zum Bahnsteig am Gleis 1 / Posun dovolen z 1. koleje k označníku na Zwotentalském zhlaví. Po uvolnění zhlaví objíždějícím hnacím vozidlem posunujte zpět k nástupišti 1. koleje.“
- ★ c) Beim Rangieren aus Gleis 1 (oder Gleis 4) in Richtung Einfahrgleis von Zwotental beginnt der BÜ in km 23,918 sich zu schließen, wenn das Triebfahrzeug am Ausfahrtsignal L1 (oder L4) vorbeigefahren ist. Der Triebfahrzeugführer muss die Geschwindigkeit so wählen, bzw. gegebenenfalls auch anhalten, damit er auf den BÜ erst befährt, wenn die Schranken geschlossen sind. Es kann bis auf Höhe des Merkpfehls (Signal **Rangieren verboten**) in km 23,970 rangiert werden.
- ★ d) Ein Triebfahrzeugführer der Vogtlandbahn-GmbH bedient keine Weichen und benutzt keine Weicheschlüssel.

4. (bleibt offen)

5. Zugbildung und Zuglänge

- (1) Züge werden nach dem zwischen den EVU vereinbarten Zugbildungsplan gebildet. Grundlage bilden die Richtlinien zur Zugbildung der deutschen und der tschechischen Seite.
Besonderheiten beim Einsatz der Fahrzeuge gemäß den Vorschriften auf beiden Seiten (auf deutscher Seite z.B. Außergewöhnliche Fahrzeuge, Außergewöhnliche Sendungen) sind zwischen den EVU und mit den EIU vor dem Einsatz auf der Grenzstrecke abzustimmen. Werden Fahrzeuge zwischen den EVU übergeben/übernommen, sind erforderlichenfalls Vereinbarungen zwischen EVU zu treffen, die Besonderheiten regeln (z.B. Zugbildung oder Bremsbestimmungen).
- (2) Zwischen den EIU ist eine vorherige Vereinbarung erforderlich, wenn außergewöhnliche Sendungen (Sendungen mit Lademaßüberschreitung, Schwertwagen, Außergewöhnliche Fahrzeuge oder andere Sendungen mit besonderen Beförderungsbedingungen) die Grenzstrecke befahren sollen.

- (3) Macht sich bei fehlenden Bremsminderstellen, infolge der Bauart der Fahrzeuge oder anderer Ursachen, eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit eines Zuges erforderlich, verständigt der Fdl Falkenstein (Vogtl) grenzüberschreitende Züge mit zweisprachiger Fahrplan-Mitteilung, der Fdl Oloví verständigt mit zweisprachigem Befehl V. Beim Verlassen der Grenzstrecke verständigt jede Seite die Züge nach ihren Richtlinien.

Ausnahmsweise kann der Fdl Falkenstein (Vogtl) grenzüberschreitende Züge auch mit zweisprachigem Befehl 9 Grund Nr. 82 verständigen. ★

- (4) Wenn grenzüberschreitend geschobene Züge verkehren sollen, ist dies mit Ausnahme von Störfällen zuvor im Zugbildungsplan oder in einer Bauanweisung (Beta/ROV) zu regeln.
- (5) Auf der Grenzstrecke ist Nachschieben verboten.
- (6) Befindet sich mehr als ein arbeitendes Triebfahrzeug im Zug, verständigen sich die Fdl gegenseitig. Dies ist nicht erforderlich, wenn planmäßig mehrere gekuppelte Triebwagen verkehren.

6. Triebfahrzeuge

- (1) Berechtigte Mitarbeiter der für die Instandhaltung der Grenzstrecke zuständigen Fachbereiche sowie Qualitätsberater (Kontrolleure) der EIU bzw. EVU dürfen zur Kontrolle des Grenzstreckenabschnittes auf dem Führerstand eines Triebfahrzeuges mitfahren. Zu Kontrollzwecken dürfen sich jedoch nicht mehr als zwei Beschäftigte zusätzlich auf dem Triebfahrzeug befinden. ★
- (2) Ist ein Triebfahrzeugführer auf der Grenzstrecke nicht streckenkundig, muss ihm ein streckenkundiger Mitarbeiter beigegeben werden, das Befahren der Grenzstrecke ohne streckenkundigen Mitarbeiter ist nicht zulässig. ★
- (3) Auf den Triebfahrzeugen muss das Verzeichnis Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderer Besonderheiten „La“ ausliegen

7. Fahrplan

- (1) Bei den auf der Grenzstrecke verkehrenden Triebfahrzeugen werden die Fahrplanangaben durch Führerraumanzeige übermittelt (siehe auch Teil I und Teil II A, Auszug aus Richtlinie 408 der DB AG, Modul 408.0341). ★

- ★ Wegen Störungen der Führerraumanzeige siehe Teil II A, Richtlinie 408 der DB AG, Modul 408.0691, Absatz (4).
 - ★ Der Triebfahrzeugführer eines tschechischen EVU setzt sich gegebenenfalls mit dem Fdl Falkenstein (Vogtl) in Verbindung. Dieser stimmt sich mit der Betriebszentrale ab und leitet erforderlichenfalls Maßnahmen ein.
- (2) Der Fdl der DB Netz AG erteilt Aufträge an Züge für die Grenzstrecke mit der zweisprachigen Fahrplan-Mitteilung Teil IIA, Muster 7.
 ★ Der zweisprachige Vordruck wird auf den Triebfahrzeugen vorgehalten.
 Der Fdl Oloví beantragt Auftragserteilung an Züge für die Grenzstrecke beim Fdl Falkenstein (Vogtl) entsprechend der zweisprachigen Fahrplan-Mitteilung.
 - (3) Die zweisprachige Fahrplan-Mitteilung ist nur auf der Grenzstrecke gültig. Fahrplanaushändigungen bis zur Grenzstrecke oder über diese hinaus regelt jedes EIU in eigener Zuständigkeit.
 - (4) Im Bedarfsfall wendet auch der Fdl der VIAMONT a.s. die zweisprachige Fahrplan-Mitteilung an.
 - (5) Steht ausnahmsweise kein Vordruck der zweisprachigen Fahrplan-Mitteilung zur Verfügung, können die Züge auch mit entsprechenden zweisprachigen schriftlichen Befehlen verständigt werden.
 - (6) Operative Triebfahrzeugfahrten auf der Grenzstrecke vereinbaren die für die Grenzstrecke zuständigen Fdl. Dabei wird eine Zugnummer der DB AG vergeben. Beide vereinbaren die Bekanntgabe der Fahrplanunterlagen.
 Der Fdl der DB Netz AG stimmt sich mit der Betriebszentrale ab.

8. Sicherung der Zugfahrten

- (1) Die Fdl der Grenzbahnhöfe führen ihre Zugmeldebücher nach den für ihre Betriebsführung gültigen Richtlinien, insofern hier nichts anderes bestimmt wird.
- (2) Die Fdl Falkenstein (Vogtl) und Oloví regeln die Zugfolge auf der Grenzstrecke durch das fernmündliche Zugmeldeverfahren. Es umfasst Anbieten, Annehmen, und Abmelden der Züge. Die Texte dazu sind im Teil IIA enthalten.
 Zudem wird die Zugfolge durch Streckenblock gesichert.

- (3) Bei Störungen des Streckenblocks regelt und sichert das Zugmeldeverfahren die Zugfolge. Es umfasst dann Anbieten, Annehmen, Abmelden und Rückmelden der Züge (nach Teil IIA).
- (4) Erkennt ein Fdl, dass es nötig ist, das Rückmelden einzuführen, oder fordert eine betriebliche Anweisung das Rückmelden, führt der betroffene Fdl das Rückmelden ein.
Der Fdl, der das Rückmelden eingeführt hat, hebt es auch wieder auf, wenn die Voraussetzungen dazu erfüllt sind. Das Einführen und Aufheben des Rückmeldens ist im Zugmeldebuch einzutragen.
- (5) Die Zugmeldungen werden über die Zugmeldeleitung gegeben. Dabei wird in beiden Richtungen der gleiche Zugmelderuf (ein langer Ton) angewendet.
Ist die Zugmeldeleitung gestört, ist nach Teil II B, Abschnitt 20, Absatz (1) zu verfahren.
- (6) Arbeitsstellen bzw. Bahnübergangsposten auf der Grenzstrecke werden nicht in das Zugmeldeverfahren einbezogen. Ihre Verständigung über Zugfahrten obliegt jeder Eisenbahn für sich.
Der Fdl darf einen Zug erst dann annehmen, wenn die Arbeitsstelle bzw. der Bahnübergangsposten in seinem Bereich verständigt wurde.

9. Einfahrt und Ausfahrt eines Zuges

- (1) Bei der Einfahrt in den Bf Zwotental aus Richtung Kraslice ist nach Gleis 1 die Einfahrt mit verkürztem Einfahrweg möglich. Diese wird mit Signal Zs 13 am Einfahrsignal 8G angekündigt. ★
Der verkürzte Einfahrweg endet am Zwischensignal 8ZS1. Die Weiterfahrt an den Bahnsteig erfolgt als Rangierfahrt (schiengleichen Übergang für Reisende beachten).
- (2) Im Störfall nach Aufforderung durch die Fdl, gibt das Zugpersonal, nachdem der Zug am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen ist, eine Zugschlußmeldung auf dem Bf Zwotental an den Fdl Falkenstein (Vogtl) und auf dem Bf Kraslice an den Fdl Oloví ab:
„Zug ... (Nummer) ... vollständig in ... (Bf) ... angekommen.“
(„Vlak ... (číslo) ... je v ... (ŽST) ... celý.“)
- (3) Ein Zug, der zur Ausfahrt gelangen soll, darf nicht über das für ihn gültige Hauptsignal hinaus stehen.

- (4) Auf den Grenzbahnhöfen obliegt bei grenzüberschreitenden Reisezügen die Zugaufsicht dem Triebfahrzeugführer. Er erteilt, soweit erforderlich, den Abfahrauftrag.
- * (5) Wird der Auftrag zur Vorbeifahrt an einem Signal Sh 2 (Wärterhalte-scheibe) mit Befehl erteilt, ist Befehl 10 mit Wortlaut „fährt vorbei am Signal Sh 2 (jed'te kolem návěsti Sh 2)“ zu erteilen.
- * (6) Signalisiert das Lichtsignal der Rückfallweiche nicht das Signal **Fahrt gesichert** muss der Triebfahrzeugführer vor der Weiche halten. Der Triebfahrzeugführer setzt sich mit dem Fdl Oloví in Verbindung. Der Fdl Oloví gestattet die Einfahrt in den Bf mit zweisprachigen Allgemeinen Befehl (Rozkaz V), Punkt 1 der Verbindlichen zweisprachigen Wortlaute für den Allgemeinen Befehl oder er ordnet das Schließen des Weichenschlosses an. Im zweiten Fall schließt der Triebfahrzeugführer die Verschießeinrichtung der Rückfallweiche auf, bringt die Weiche in die Endlage der Vorzugsstellung und sichert sie dadurch, dass er die Verschießeinrichtung verschließt. Den Schlüssel führt der Triebfahrzeugführer beim Befahren der Weiche mit sich. Die Weiche darf mit einer Geschwindigkeit von höchstens 30 km/h befahren werden. Nach dem Befahren der Rückfallweiche ist die Verschießeinrichtung aufzuschließen und in Grundstellung zu verschließen.

10. Vor Plan fahrende und verspätete Züge

- (1) Die Fdl Falkenstein (Vogtl) und Oloví verständigen sich gegenseitig über alle Verspätungen und Besonderheiten im Zugbetrieb.
- (2) Die EVU verständigen die Passkontroll- und Zollbehörden über Verspätungen und Besonderheiten im Zugverkehr.

11. (bleibt offen)

12. Besetzung von Triebfahrzeugen und Zügen mit Personal

- (1) Wegen der unterschiedlichen Bestimmungen über die Bedeutung der hörbaren und sichtbaren Signale und der Absprache in verschiedenen Betriebssituationen dürfen das Personal des führenden Triebfahrzeuges und die Zugbegleiter eines Zuges grundsätzlich nicht EVU verschiedener Staaten angehören.

Zur Beseitigung der Folgen besonderer Vorkommnisse kann Zugpersonal des anderen EVU hinzugezogen werden.

- (2) Reisezüge sind in der Regel mit mindestens einem Zugbegleiter zu besetzen. Bei Triebwagen kann der Triebfahrzeugführer die Aufgaben des Zugpersonals allein übernehmen.

Güterzüge und Leerreisezüge dürfen ohne Zugbegleiter verkehren.

13. Arbeits-, Dienst- und Übergabezüge, Sperrfahrten ★

- (1) Auf der Grenzstrecke sind Arbeits- und Hilfszüge (einschließlich Schneeräumfahrten) grundsätzlich als Sperrfahrten durchzuführen.
Die Muster der Meldungen sind im Teil IIA aufgeführt (Wortlaut nach ★
Teil IIA, Abschnitt „Bestimmungen für das Zugmeldeverfahren und ★
für fahrdienstliche Meldungen zwischen den benachbarten Zugmel- ★
destellen“).
- (2) Das Baugleisverfahren der DB Netz AG darf auf der Grenzstrecke nur während einer zeitweiligen Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes (siehe Teil IIB, Punkt 17, Abs. (3)) zwischen dem Bf Zwotental und der vereinbarten Stelle der Betriebsunterbrechung (in der Bauanweisung benannte Stelle des Schwellenkreuzes mit Haltsignalen) angewendet werden.
- (3) Sperrfahrten erhalten ihre Zugnummer durch das die Sperrfahrt ablassende EIU.
- (4) Die Fahrt mehrerer Sperrfahrten in das gesperrte Gleis ist zugelassen, wenn alle Fahrten auf demselben Bf beginnen und enden.
- (5) Zur Beseitigung der Folgen eines gefährlichen Ereignisses im Eisenbahnbetrieb dürfen von beiden Bf Hilfszüge in das gesperrte Gleis eingelassen werden. Der Einsatz ist zwischen den Notfallmanagern beider Eisenbahninfrastrukturbetreiber abzustimmen. Sie verständigen die Beteiligten (Fdl). ★
- (6) a) Nach gegenseitiger Vereinbarung können Züge als Sperrfahrten ★
von Kraslice kommend in Klingenthal auf dem Gleis 901 abge- ★
stellt werden und anschließend nach Kraslice zurückkehren. ★
- b) Nach der Ankunft in Klingenthal gibt der Zugführer der Sperrfahrt ★
eine Ankunftsmeldung an den Fdl Oloví: ★
„Zug ... (*Nummer*) ... vollständig in Klingenthal angekommen..“ ★
(„Vlak ... (*číslo*) ... je v ... (*ŽST*) ... celý.“) ★
Der gewöhnliche Halteplatz befindet sich am Bahnsteig zwischen ★
den Signalen Ne 5 in jeder Fahrtrichtung. ★
- c) Vor der Abfahrt nach Kraslice holt der Zugführer der Sperrfahrt ★
beim Fdl Oloví die Zustimmung zur Abfahrt ein. ★

- ★ d) Nach der Ankunft in Kraslice gibt der Zugführer wieder eine An-
- ★ kunftsmeldung an den Fdl Oloví.
- ★ e) Bei besonderen Vorkommnissen bzw. wenn der Fdl Oloví wider
- ★ Erwarten nach der Arbeitsruhe die Arbeit nicht aufgenommen hat,
- ★ darf diese Sperrfahrt ausnahmsweise nach Zwotental weiterfah-
- ★ ren.

14. bleibt frei

15. bleibt frei

16. bleibt frei

17. Gleissperrungen

- ★ (1) Für das Sperren des Streckengleises zwischen Zwotental und Kras-
- ★ lice ist in der Regel der Fdl Falkenstein (Vogtl) zuständig. In einer
- ★ Betra/ROV kann der Fdl Oloví als zuständig erklärt werden.
- ★ (2) Das Gleis zwischen Zwotental und Kraslice ist stets zwischen beiden
- ★ Betriebsstellen zu sperren. Teilsperren sind nicht zulässig.
- ★ (3) Das gesperrtes Gleis zwischen Zwotental und Kraslice dürfen Sie auf
- ★ deutscher Seite in der Regel nicht zum Baugleis gemäß deutscher
- ★ Ril 408.0471, Abschnitt 8 erklären bzw. auf tschechischer Seite keine
- ★ Streckenrangierfahrten nach ČD D2 durchführen. Die Ausnahmen
- ★ sind in den Absätzen zu „Zeitweiligen Unterbrechung des Eisen-
- ★ bahnbetriebes“ vereinbart.
- ★ (4) Als Fahrdienstleiter, der die Sperrung ausgesprochen hat, dürfen Sie
- ★ diese aufheben, wenn Sie festgestellt haben oder Ihnen gemeldet
- ★ worden ist, dass alle Anlässe für die Gleissperrung weggefallen sind.
- ★ (5) Vorbereitung einer zeitweiligen Unterbrechung des Eisenbahnbetrie-
- ★ bes
- ★ a) Bei umfangreichen Bauarbeiten auf der Grenzstrecke können
- ★ beide EIU eine Zeitweilige Unterbrechung des Eisenbahnbetrie-
- ★ bes vereinbaren.

- b) Eine Zeitweilige Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes bedarf *
immer der schriftlichen Vereinbarung zwischen DB Netz AG, Re- *
gionalnetz Vogtland-Ostthüringen und VIAMONT a.s. Die schrift- *
liche Vereinbarung kann in Form der untereinander ausgetausch- *
ten Bauanweisungen (Beta/ROV) erfolgen. *
- c) Es sind zu vereinbaren: *
- Beginn und Ende der Gleissperrung sowie der für das Sperren *
des Gleises der freien Strecke zuständige Fdl, *
 - Beginn und Ende der Zeitweiligen Unterbrechung des Eisen- *
bahnbetriebs und das Errichten des Schwellenkreuzes sowie *
der Haltsignale durch das zuständige EIU, *
 - der Standort des Schwellenkreuzes und der Haltsignale, *
 - alle Besonderheiten (z.B. zusätzliche Mittel zur Sicherung der *
Abschnitte des Gleises der freien Strecke). *
- d) Das deutsche Baugleisverfahren darf nur im Rahmen einer Zeit- *
weiligen Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes auf dem unter *
der Betriebsführung durch die DB Netz AG, Regionalnetz Vogt- *
land-Ostthüringen verbliebenen Abschnitt zur Anwendung kom- *
men. *
- (6) Einführen einer Zeitweiligen Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes *
- a) Zur Einführung der Zeitweiligen Unterbrechung des Eisenbahnbe- *
triebes ist das betroffene Gleis der freien Strecke durch den in *
der Bauanweisung (Beta/ROV) genannten Fdl zu sperren (Wort- *
laut nach Teil IIA, Abschnitt „Bestimmungen für das Zugmelde- *
verfahren und für fahrdienstliche Meldungen zwischen den be- *
nachbarten Zugmeldestellen“). *
- b) Danach können Sie als der in der Bauanweisung genannte Fahr- *
dienstleiter gegenüber dem benachbarten Fahrdienstleiter die *
Zeitweilige Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes aussprechen *
(Wortlaut nach Teil IIA, Abschnitt „Bestimmungen für das Zug- *
meldeverfahren und für fahrdienstliche Meldungen zwischen den *
benachbarten Zugmeldestellen“). *
- c) Sobald die Zeitweilige Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes *
ausgesprochen ist, errichtet das in der Bauanweisung *
(Betra/ROV) genannte EIU an der vereinbarten Stelle ein Schwel- *
lenkreuz und die dazugehörigen Haltsignale des Gleises der frei- *
en Strecke. *
- Es werden die Signale des EIU angewendet, welches das *
Schwellenkreuz errichtet. *
- Die DB Netz AG errichtet Signal Sh 2 (Wärterhaltsignal), *

- * - die ČD, a.s. errichten das Signal Halt (ČD D1, Ziffer 263. und
- * 264.)
- * als Tages- und Nachtzeichen in beiden Richtungen vor dem
- * Schwellenkreuz fest in Gleismitte, in dem nach den Baugrundsätzen
- * des jeweiligen EIU erforderlichen Abstand zum Schwellen-
- * kreuz.
- * Der Einbau des Schwellenkreuzes und das Aufstellen der Halt-
- * signale ist durch den Fdl des bauausführenden EIU zu bestätigen
- * (Wortlaut nach Teil IIA, Abschnitt „Bestimmungen für das Zug-
- * meldeverfahren und für fahrdienstliche Meldungen zwischen den
- * benachbarten Zugmeldestellen“).
- * d) Nachdem die Bestätigung eingegangen ist, darf jedes EIU den
- * ihm bis zum Haltsignal zugänglichen Abschnitt des Gleises der
- * freien Strecke unabhängig vom anderen EIU für die Durchfüh-
- * rung von Bauarbeiten oder zur eigenen Betriebsführung nutzen.
- * Sie als an der Zeitweiligen Unterbrechung des Eisenbahnbetrie-
- * bes beteiligter Fahrdienstleiter führen weiterhin das An- und Ab-
- * melden bei etwaiger Unterbrechung der Arbeitszeit, den Uhrzeit-
- * vergleich bzw. die Absprache von Besonderheiten oder bei au-
- * ßergewöhnlichen Vorkommnissen durch.
- * e) Jedes Entfernen oder Verrücken des Schwellenkreuzes und der
- * Haltsignale ist in der Regel untersagt.
- * Sollte sich ein Verrücken aus zwingenden Gründen erforderlich
- * machen, bedarf dies zuvor der schriftlichen Vereinbarung zwi-
- * schen beiden EIU und der Ergänzung der bestehenden Bauan-
- * weisung. In dieser Vereinbarung sind auch die erforderlichen
- * fahrdienstlichen Meldungen festzulegen. Dabei ist zunächst ein
- * neues Schwellenkreuz mit Haltsignalen zu errichten, bevor das
- * bisherige Schwellenkreuz mit dazugehörigen Haltsignalen ent-
- * fernt wird.
- * Die nach den Unterabsätzen (a) - (e) erforderlichen Meldungen sind
- * nachzuweisen.
- * (7) Beenden einer Zeitweiligen Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes
- * a) Als Fahrdienstleiter des EIU, welches das Schwellenkreuz nicht
- * ausbaut, müssen sie dem Ausbau des Schwellenkreuzes und
- * damit der Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebes auf dem
- * Gleis der freien Strecke zustimmen. Der ihrem EIU bis zum Halt-
- * signal zugängliche Abschnitt des Gleises der freien Strecke muss
- * frei und befahrbar sein. (Wortlaut nach Teil IIA, Abschnitt „Be-
- * stimmungen für das Zugmeldeverfahren und für fahrdienstliche
- * Meldungen zwischen den benachbarten Zugmeldestellen“).

- b) Danach kann das zuständige EIU mit dem Ausbau des Schwellenkreuzes und der dazugehörigen Haltsignale beginnen, wenn der ihm zugängliche Abschnitt des Gleises der freien Strecke ebenfalls bis zum Haltsignal frei und befahrbar ist. Ist der Ausbau des Schwellenkreuzes und der dazugehörigen Haltsignale vollzogen, verständigen Sie als der zuständige Fdl den anderen Fdl von dem Beenden der Zeitweiligen Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes auf dem Gleis der freien Strecke (Wortlaut nach Teil IIA, Abschnitt „Bestimmungen für das Zugmeldeverfahren und für fahrdienstliche Meldungen zwischen den benachbarten Zugmeldestellen“).
- c) Das Streckengleis bleibt noch gesperrt. In das gesperrte Gleis einführende Fahrzeuge werden als Sperrfahrt durchgeführt.
- d) Vor dem Aufheben der Gleissperrung kann eine Probefahrt mit einem geeigneten Triebfahrzeug als Sperrfahrt und auf Sicht auf dem gesamten Streckengleis durchgeführt werden. Dem Triebfahrzeugführer werden die notwendigen Angaben mit zweisprachigem schriftlichem Befehl mitgeteilt.
- e) Sind alle Arbeiten beendet und ist das gesamte Streckengleis frei und befahrbar, heben Sie als der in der Bauanweisung (Beta/ROV) genannte Fdl die Gleissperrung wieder auf.
- Die nach den Unterabsätzen (a) - (b) erforderlichen Meldungen sind nachzuweisen.
- (8) Sperrfahrten dürfen nur mit Zustimmung des Fahrdienstleiters abgelassen werden, der das Gleis der freien Strecke gesperrt hat. Vor dem Abmelden unterrichtet der ablassende Fdl den anderen Fdl über Zugnummer, Ziel, Zweck und Besonderheiten (z.B. außergewöhnliche Sendung usw.) der Sperrfahrt.
- Wird eine Sperrfahrt abgelassen, befindet sich die Erlaubnis des Streckenblocks grundsätzlich beim Fdl Falkenstein (Vogtl).

18. (bleibt offen)

19. Schriftliche Befehle

- (1) a) Der Fdl Falkenstein (Vogtl) verwendet zum Erteilen von Befehlen an Züge, die die Grenzstrecke und die Grenzbahnhöfe befahren, den zweisprachigen Befehlsvordruck der DB AG nach Teil IIA (Muster 1). Zum Erteilen des Befehls 10 verwendet der Fdl in der Regel die zweisprachigen Wortlaute auf der Rückseite des Befehlsvordrucks. Muss ausnahmsweise ein anderer Wortlaut verwendet werden, ist der zweisprachigen Eintrag "siehe

- ★ Wortlaute zum Befehl 10 (Rückseite)/viz Slovní znění pro Rozkaz 10 (zadní strana)" zu streichen und der andere Wortlaut in den Befehl 10 zweisprachig einzutragen.
- ★
- ★ b) Der Fdl Oloví verwendet zum Erteilen von Befehlen an Züge, die die Grenzstrecke und die Grenzbahnhöfe befahren, die zweisprachigen Befehlsvordrucke Befehl V (Allgemeiner Befehl) bzw. Befehl Op der ČD nach Teil IIA (Muster 2 bzw. Muster 4). Auf diese Befehle können Befehlstexte des gedruckten Beklebezettels „Závazná dvojjazyčná slovní znění pro všeobecný rozkaz, rozkaz Z a rozkaz Op/Verbindliche zweisprachige Wortlaute für den Allgemeinen Befehl den Befehl Z und den Befehl Op“ (Teil IIA, Muster 8), aufgeklebt werden. Die Anzahl der Klebezettel ist auf dem Befehl anzugeben (z.B.: „3 nálepky / 3 Klebezettel“).
- ★
- ★
- ★ (2) Jeder Fdl erteilt zweisprachige schriftliche Befehle nach seinen Richtlinien. Sie verwenden ihre Befehle auch, wenn die Ursache für die Befehlsaushändigung im Bereich der Betriebsführung des jeweils anderen EIU liegt. Die Fdl stimmen sich über die zu verwendenden Befehlstexte und den Ort der Aushändigung ab.
- ★ (3) Das Abkürzen der Namen der Betriebsstellen ist nicht zugelassen.
- ★ (4) Der Empfang zweisprachiger schriftlicher Befehle ist bei Übergabe auf dem im Befehlsblock verbleibenden Vordruck zu bescheinigen.
- ★ (5) Auf der Grenzstrecke ist eine fernmündliche Übermittlung zweisprachiger schriftlicher Befehle unter Beachtung der Betriebssprache zulässig. Dazu sind die Triebfahrzeuge mit den erforderlichen zweisprachigen Befehlsvordrucken und Wortlaut-Beiblättern auszurüsten. Der Text des Befehls ist zu wiederholen. Der Name des Fdl ist mit dem Zusatz „gezeichnet,“ zu vermerken. Es ist die Uhrzeit einzutragen und der Befehl durch den Ausfertigenden zu unterzeichnen.

20. Fahren bei völlig gestörter Verständigung

- (1) Ist zwischen dem Fdl Falkenstein (Vogtl) und dem Fdl Oloví die Zugmeldeleitung gestört, darf jede andere Telekommunikationseinrichtung genutzt werden. Es ist zu gewährleisten, dass die Fdl unmittelbar miteinander sprechen können.
- (2) Die Verständigung zwischen dem Fdl Falkenstein (Vogtl) und dem Fdl Oloví gilt als völlig gestört, wenn keine Verständigung über Telekommunikationseinrichtungen mehr möglich ist; dann dürfen keine Zugfahrten auf der Grenzstrecke stattfinden.

21. Besondere Vorkommnisse

- (1) Wenn im Bahnbetrieb eine Gefahr droht, hat jeder Mitarbeiter alles zu tun, um die drohende Gefahr abzuwenden oder zu mindern.
- (2) Die zweisprachige Meldekarte kommt auf der Grenzstrecke nicht zur Anwendung. Die Zugpersonale verständigen die Fahrdienstleiter über Unregelmäßigkeiten mit den ihnen zur Verfügung stehenden Telekommunikationsmitteln.
- (3) Erkennen die Zugpersonale einen Schienenbruch, sind Maßnahmen wie bei drohender Gefahr zu ergreifen.
- (4) Über die Befahrbarkeit eines Schienenbruches entscheidet eine Fachkraft.
- (5) Auf der Grenzstrecke kann die Fachkraft dem Triebfahrzeugführer die Weisung erteilen, mit dem Zug die Bruchstelle zu befahren. Sie teilt dem Triebfahrzeugführer die zulässige Geschwindigkeit für das Befahren der Bruchstelle mit.
- (6) Weitere Züge verständigt
 - der FdI Olovi durch Verbindliche zweisprachige Wortlaute zum Befehl V, Ziffer 11 bzw.
 - der FdI Falkenstein (Vogtl) durch zweisprachigen Befehl 10. *von einem befahrbaren Schienenbruch.
- (7) Bleibt auf der Grenzstrecke ein Zug oder Zugteil liegen und wirkt die Druckluftbremse nicht oder hält der Zug länger als 60 min ist eine Hand- oder Feststellbremse pro angefangene 4 Achsen oder pro angefangene 100 t Zuggewicht anzuziehen.
- (8) a) Ein Zug darf zurücksetzen, wenn im Bf der FdI, auf der freien Strecke der rückgelegene FdI zugestimmt hat.
b) Die Spitze eines zurücksetzenden Zuges ist zu besetzen. Kann der Triebfahrzeugführer die Spitze nicht selbst besetzen, muss dies mit einem anderen Mitarbeiter erfolgen. Eine sichere Verständigung zwischen Triebfahrzeugführer und dem Mitarbeiter ist sicherzustellen.
c) Die Zustimmung zum Zurücksetzen eines Zuges erteilt der FdI Falkenstein (Vogtl) durch Befehl 10. Der Befehl lautet: "Zug * Nr. ... setzt zurück nach Bahnhof Zwotental, Gleis Das Einfahrtsignal 8G des Bahnhof Zwotental gilt nicht. / Vlak číslo ... posunuje zpátky do stanice Zwotental, kolej Vjezdové návěstidlo 8G stanice Zwotental neplatí."

Die Zustimmung zum Zurücksetzen eines Zuges erteilt der Fdl Oloví durch Befehl V. Der Befehl lautet: „Vlak číslo ... posunuje zpátky do stanice Kraslice, kolej č. 1. Vjezdové návěstidlo S stanice Kraslice neplatí / Zug Nr. ... setzt zurück nach Bahnhof Kraslice, Gleis 1. Das Einfahrsignal S des Bf Kraslice gilt nicht.“

- d) Über gegebenenfalls zu befahrende Bahnübergänge wird der zurücksetzende Zug durch den Fdl Falkenstein (Vogtl) durch Befehl 8 verständigt.
- ★ e) Beim Zurücksetzen auf dem Abschnitt mit deutscher Betriebsführung muss der Zug so langsam fahren, dass er jederzeit angehalten werden kann; 10 km/h dürfen dabei nicht überschritten werden. Befindet sich der Triebfahrzeugführer an der Spitze des zurücksetzenden Zuges, beträgt die zulässige Geschwindigkeit 20 km/h.
Beim Zurücksetzen auf dem Abschnitt mit tschechischer Betriebsführung darf der Zug höchstens 30 km/h fahren.
- f) Der Leiter des Zugpersonals (Zugführer) hat die Beendigung des Zurücksetzens dem Fdl zu melden.

22. Operative Betriebsleitung, Dispositionsdienst und Meldungen des Zugverkehrs

Die Meldungen zum Zugverkehr und Absprachen über den Zugverkehr tauschen die Fdl Falkenstein (Vogtl) und Oloví aus.

(bleibt frei)