

Richtlinie Infrastruktur	Regelungen für bestimmte Bahnstrecken
Betriebliche Vorschriften für das Befahren der Strecke Zusatzbestimmungen für die Grenzbetriebsstrecke Niebüll – Tønder (DK)	NEG-I.7511Z01 Seite 1 von 12

Zusatzbestimmungen zu den bahnbetrieblichen Normen
bzw. dem bahnbetrieblichen Regelwerk der
Infrastrukturbetreiber für das Befahren der Grenzbetriebsstrecke
Bf Niebüll DB – Awanst Süderlügum NEG – Bf Tønder BDK
(netzzugangsrelevantes betrieblich-technisches Regelwerk der NEG)

Diese Richtlinie enthält auch die
Angaben der NEG für das Streckenbuch
Niebüll (Grenze DB/NEG) – Bundesgrenze (Grenze NEG/BDK)

Gültig ab: 12.02.2025

DB InfraGO AG DB InfraGO AG Region Nord Betrieb Netz Kiel Hamburger Chaussee 10 D – 24114 Kiel	Banedanmark Banedanmark Trafikal Drift; Trafikstyring Carsten Niebuhrs Gade 49 1577 København V	NEG Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH Abteilung Infrastruktur Bahnhofstraße 6 D-25899 Niebüll
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Inhalt

1	Allgemeines.....	2
2	Begriffe, Glossar, Abkürzungen.....	2
3	Beschreibung der Infrastruktur	4
4	Angaben der NEG für das Streckenbuch – Regeln für die Strecke.....	6
5	Angaben der NEG für das Streckenbuch – Regeln für die Betriebsstellen.....	11

Regelbuch	Regelungen für bestimmte Bahnstrecken
Betriebliche Vorschriften für das Befahren der Strecke	NEG-I.7511Z01
Zusatzbestimmungen für die Grenzbetriebsstrecke Niebüll – Tønder (DK)	Seite 2 von 12

1 Allgemeines

Gegenstand

- (1) Die Zusatzbestimmungen zu den bahnbetrieblichen Normen bzw. dem bahnbetrieblichen Regelwerk der Infrastrukturbetreiber für das Befahren der Grenzbetriebsstrecke Bf Niebüll DB – Awanst Süderlügum NEG – Bf Tønder BDK beinhaltet ergänzende Bestimmungen zum Vertrag über die Verknüpfung der Infrastruktur für den Eisenbahngrenzübergang Niebüll – Grenze (Tønder).

Sie wird in der Folge abkürzend als ZbR bezeichnet.

Für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke sind die auf Seite 1 genannten Eisenbahninfrastrukturunternehmen verantwortlich.

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

Änderungsmanagement

- (2) Eine Änderung dieser Richtlinie muss von den EIU schriftlich vereinbart werden. Jede Änderung anderer Richtlinien, die Auswirkungen auf das Verhalten der Mitarbeiter der anderen EIU hat, ist den auf Seite 1 genannten Stellen mitzuteilen.

Wünscht ein EVU eine Änderung dieser Richtlinie, sind entsprechende Anträge an die NEG zu richten.

Inkrafttreten und Gültigkeit

- (3) Die Gültigkeit der ZbR ist auf dem Deckblatt (Seite 1) angegeben.

Infrastrukturzugang

- (4) Zugangsberechtigte benötigen einen Infrastrukturnutzungsvertrag mit allen drei beteiligten EIU. Für Fahrten von Deutschland bis Awanst Süderlügum ist abweichend kein Infrastrukturnutzungsvertrag mit Banedanmark erforderlich.

Fahrplanbildung

- (5) Die Fahrplanbildung auf der Grenzbetriebsstrecke erfolgt durch die NEG. Sie führt hierzu Abstimmungen mit DB InfraGO AG, Region Nord und Banedanmark (als EIU) durch.

Nutzungsanträge

- (6) Zugangsberechtigte reichen Nutzungsanträge für die Grenzbetriebsstrecke fristgerecht bei den drei beteiligten EIU gemäß deren Nutzungsbedingungen ein.

Räumen der Strecke

- (7) Kann ein EVU die Grenzbetriebsstrecke gemäß (Zug)Trassenvereinbarung nicht fristgerecht räumen, haben die EIU Dispositions- und Anweisungsrecht. Ihren Anordnungen ist unbedingt Folge zu leisten.

2 Begriffe, Glossar, Abkürzungen

Gleichwertigkeit der Begriffe

- (1) Die nachfolgenden Begriffe werden in deutscher und dänischer Übersetzung dieses Dokumentes als gleichwertig verwendet.

bei DB, <i>neg</i>	bei Banedanmark
Lageplan	Sporplan
Streckenfernsprechverbindung (Fs-Verbindung)	Sikkerhedstelefon
Räumungsprüfung	Togvejseftersyn
Einzelräumungsprüfung	Ankomstmelding
Räumungsprüfung auf Zeit	Af- og tilbagemelding
Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)	Infrastrukturforvalter
Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)	Jernbanevirksomhed
Betriebszentrale (BZ)	Driftcenter
Fahrdienstleiter (Fdl)	Stationsbestyrer
Fahren auf Sicht	Kørsel på sigt
Kleinwagen (KI)	Arbejdskøretøj uden attest
Schwerkleinwagen	Arbejdskøretøj med attest
Beförderungsanordnung	UT-Melding
Betriebs- und Bauanweisung (Beta)	Sporspærring
La	La
Fahren auf Gegengleis mit Zs 6	Venstresporskørsel
Gegengleis	Venstrespor
Grenzbetriebsstrecke	Grænsestrækning
Betriebsstelle	Station
Abzweigstelle	Togfølgestation
Ausweichanschlussstelle (Awanst)	Sidespor på frie bane
Sperrfahrt	Arbejdstog
Zugnummernmeldeanlage (ZNL)	ATNS
Triebfahrzeugführer (Tf)	Lokomotivfører
Zugführer	Togfører
Zugmeldebuch	Togjournal
Zugpersonal	Togpersonal
Beförderungszusage für außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge (Bza)	Usædvanlig transport
Rotte, Arbeitsstelle	Arbejdshold, Arbejdssted

- (2) Es werden Abkürzungen gemäß Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE / Richtlinie 438), Fahrdienstvorschrift DB (Richtlinie 408.2101A02) und Betriebsregelwerk EVU (BRW.0103) verwendet.

Abkürzungen

Zusätzlich gelten folgende Abkürzungen:

Abkürzung	Erläuterung
BDK	Banedanmark
DB	DB InfaGO AG (soweit im Einzelfall nicht anders angegeben)
NEG	Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH
TU ZMB	Technische Unterstützung Zugmeldebetrieb

- (3) Es gelten die Begriffsbestimmungen der Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE / Richtlinie 438), Fahrdienstvorschrift DB (Richtlinie 408.2101A01) und Betriebsregelwerk EVU (BRW.0102).

Glossar

Regelbuch	Regelungen für bestimmte Bahnstrecken
Betriebliche Vorschriften für das Befahren der Strecke	NEG-I.7511Z01
Zusatzbestimmungen für die Grenzbetriebsstrecke Niebüll – Tønder (DK)	Seite 4 von 12

3 Beschreibung der Infrastruktur

- Eisenbahn-
verbindung** (1) Der Eisenbahngrenzübergang Niebüll – Grenze – Tønder ist Teil der Eisenbahnstrecke (Strecke TIB 30 Banedanmark / Strecke 1201), die Deutschland mit Dänemark im Westen verbindet.
- Grenzbetriebsstellen** (2) Die Grenzbetriebsstellen sind
- Bf Niebüll (DB InfraGO AG, örtlich besetzt) und
 - Bf Tønder (Banedanmark, ferngesteuert von FC Esbjerg).
- Grenzbetriebs-
strecke** (3) Grenzbetriebsstrecke ist der Streckenabschnitt zwischen Signal G in km 162, 863 im Bahnhof Niebüll DB und Signal I in km 65,1 des Bahnhofs Tønder.
- Staatsgrenze** (4) Die Staatsgrenze befindet sich in km 175,290 (NEG) = km 67,90 (BDK).
- Lagepläne** (5) Lagepläne der Betriebsstellen liegen aus bei FC Esbjerg (BDK), Stellwerk Nf (DB) und der NEG in Niebüll.
- Eisenbahnverkehrsunternehmen können den Lageplan des Bahnhofs Niebüll im Infrastrukturregister der DB InfraGO AG (<https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/netzzugang-und-regulierung/infrastrukturregister>) einsehen. Auf der Karte des Infrastrukturregisters (ISR) kann der Spurplan des Bahnhofs Niebüll ausgewählt werden.
- Betriebsführung** (6) Die Grenze der Betriebsführung zwischen DB InfraGO und NEG liegt hinter Weiche 60, km 162,287, zwischen NEG und Banedanmark in Höhe der Süderauer Grenzbrücke [km 175,29 = km 67,90 (Banedanmark)].
- Im jeweiligen Betriebsführungsbereich gelten die Gesetze und Verordnungen der jeweiligen Staaten und die Schienennetz-Benutzungsbedingungen inklusive betrieblich-technischen Regelwerke der jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen.
- Ausnahmen hiervon sind in dieser ZbR genannt
- Streckendaten** (7) Streckenhöchstgeschwindigkeit:
- 80 km/h auf deutscher Seite
 - 60 km/h auf dänischer Seite
- Bremsweg der Strecke:
- in DE: 400 m
 - in DK: 350 m
- (Bremstafeln gemäß FV-NE Anlage 22, Steigung 1/200 [5 ‰] sind anzuwenden).
- Maßgebende Neigung: 1:200 (5 ‰)
- Streckenklasse:
- D4 (NEG, DB InfraGO AG)
 - D3 (BDK, Ril SR-AML)

Regelbuch	Regelungen für bestimmte Bahnstrecken
Betriebliche Vorschriften für das Befahren der Strecke	NEG-I.7511Z01
Zusatzbestimmungen für die Grenzbetriebsstrecke Niebüll – Tønder (DK)	Seite 5 von 12

- (8) Punktförmige Zugbeeinflussungssysteme der Bauarten PZB 90 und Zub 123 ATC/ATP sind installiert im Bahnhof Niebüll DB Gleis 4, an der Anschlussgrenze im Bahnhof Niebüll, im Bahnhof Tønder und an allen technischen Bahnübergangssicherungen NEG bis zur Grenze der Betriebsführung.
- Fahrzeuge müssen mit einem dieser beiden Zugbeeinflussungssysteme ausgerüstet sein.
- Zugsicherungssystem**
- (9) Die Grenzstrecke ist mit dem System Technische Unterstützung Zugmeldebetrieb (TU ZMB) ausgerüstet. Die Bedienung der TU ZMB erfolgt ausschließlich durch den Fahrdienstleiter Niebüll (Nf).
- TU ZMB**
- (10) Folgende Kilometrierungswechsel sind vorhanden:
- Kilometerwechsel**
- Bf Niebüll
km 198,448 [Strecke 1210, steigend]
= km 162,020 [Strecke 1201, steigend]
 - Bundesgrenze
km 175,290 [Strecke 1201, steigend]
= km 67,90 [TIB30, fallend]
- (11) Die zulässigen Geschwindigkeiten auf der Grenzbetriebsstrecke werden sowohl im TIB (Trafikale information om banestrækning) der Banedanmark als auch im VzG (Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten) NEG veröffentlicht inkl. dem Abschnitt der DB InfraGO AG.
- Zulässige Geschwindigkeiten**
- Vorübergehende Langsamfahrstellen im Bereich der NEG werden über die La der NEG bekanntgegeben. Bis zur Aufnahme in die La der NEG können vorübergehende Langsamfahrstellen per Befehl bekannt gegeben werden.
- Vorübergehende Langsamfahrstellen im Bereich der DB InfraGO AG und der BDK werden gemäß deren jeweiligem netzzugangsrelevantem Regelwerk bekannt gegeben.
- (12) Geschwindigkeitswechsel sind grundsätzlich an der Strecke signalisiert. Wenn Geschwindigkeitswechsel nicht an der Strecke signalisiert sind, sind Sie im Fahrplan entsprechend gekennzeichnet.
- Geschwindigkeitswechsel**
- (13) Für die Benutzung des GSM-R D gelten die Allgemeinen Geschäftsbedingungen für GSM-R-Dienstleistungen (AGB GSMR-DL) der DB InfraGO AG gemäß den Schienennetz-Benutzungsbedingungen. Für die Benutzung von GSM-R DK gelten die allgemeinen Geschäftsbedingungen der Banedanmark.
- GSM-R**
- Gespräche über GSM-R werden aufgezeichnet.

4 Angaben der NEG für das Streckenbuch – Regeln für die Strecke

- Anwendung** (1) Die Angaben gelten für beide Fahrrichtungen, wenn ihre Gültigkeit nicht durch einen Pfeil oder im Text nur auf eine Fahrrichtung beschränkt ist.
- ↓ Der Pfeil nach unten zeigt die Fahrrichtung Niebüll – Süderlügum – Tønder an.
- ↑ Der Pfeil nach oben zeigt die Fahrrichtung Tønder– Süderlügum – Niebüll an.
- Grundsatz** (2) Es gilt das netzzugangsrelevante Regelwerk und betrieblich-technische Regelwerk gemäß der Festlegung der EIU. Diese Angaben zum Streckenbuch sind nach dem Regelwerk der NEG (d.h. FV-NE) logisch gegliedert.
- Betriebsleitende Stelle der NEG** (3) Kontakt Betriebsleitende Stelle NEG (Fdl NEG) ☎ +49 4661 98088-43
- Ril 301** (4) Die Züge auf der Grenzbetriebsstrecke sind signalgeführt.
Es gilt das Signalbuch Ril 301 der DB InfraGo AG.
- 301.0201 1 (6)**
FV-NE §41 (1) (5) Bremsweg der Strecke: 400 m
- FV-NE §1 (2)** (6) Die Zugfolge wird im Zugmeldebetrieb geregelt.
Zugmeldestellen sind die Bf Niebüll (DB) und Bf Tønder (BDK).
- FV-NE §2a**
408.2581 (7) Meldestelle bei Gefahr, Notfällen und Gefährlichen Ereignissen sind
- im Bf Niebüll: der Fahrdienstleiter Niebüll DB
 - im Bereich der NEG: der Fahrdienstleiter Niebüll DB
 - im Bereich der BDK: FC Esbjerg
- Für Notrufe sind die Wortlaute der örtlich gültigen Fahrdienstvorschrift zu verwenden.
- FV-NE §3 (16) c) d)**
Ril 483 (8) Auf der Strecke dürfen Fahrzeuge mit folgenden Zugbeeinflussungssystem verkehren:
- PZB 90: gesamte Strecke, es ist die Ril 482 der DB InfraGo AG anzuwenden;
 - System Zub 123 (ATC/ATP): gesamte Strecke, es ist die ATC-Instruks BDK anzuwenden.

Die Strecke ist zusätzlich zur PZB-Streckenausrüstung wie folgt mit dem dänischen Zugsicherungssystem ATC ausgerüstet. Es werden folgende Begriffe übermittelt.

Signalbegriff	ATC-Kommando	Fst-Anzeige
Hp 0 – Halt	Stop	Warnton, ZB
Hp 2 – Langsamfahrt	$V_{max} = 40 \text{ km/h}$ (Y40)	40 km/h
Vr 0 – Halt erwarten	Bremskurve auf 40 km/h (Y40)	Signalton,“- -"
Vr 2 – Langsamfahrt erwarten		
Bü 0 – Halt vor BÜ	Bremskurve auf 5 km/h	„UO05“
Bü 1 – Bü darf befahren werden	$V_{max} = 80 \text{ km/h}$ (Y80)	„YY“

Regelbuch	Regelungen für bestimmte Bahnstrecken
Betriebliche Vorschriften für das Befahren der Strecke	NEG-I.7511Z01
Zusatzbestimmungen für die Grenzbetriebsstrecke Niebüll – Tønder (DK)	Seite 7 von 12

Signalbegriff	ATC-Kommando	Fst-Anzeige
Lf 7 – Geschwindigkeitssignal Hastighednedsættelse begynder	V_{max} (Y80) V_{max} (Y60)	„YY“

- (9) Für Fahrplanmitteilungen gilt 408.2415. Abweichend zu 408.2415 (1) werden dem Zugpersonal kurzfristige Abweichungen vom gültigen Fahrplan sowie Ergänzungen des Fahrplans auf der Grenzbetriebsstrecke durch die Betriebsleitende Stelle der NEG bekanntgegeben. **FV-NE §5**
408.2415
- (10) Für Meldungen von / Aufträge an den Triebfahrzeugführer sind die Fahrdienstleiter wie folgt zuständig: **FV-NE §7 (3)**
FV-NE Anlage 9
481.0205 6 (2)
- Fdl Niebüll Nf (DB InfraGO AG): Bf Niebüll und Strecke bis zur Bundesgrenze einschl. Awanst Süderlügum; Betriebssprache ist deutsch.
 - FC Esbjerg (Banedanmark): Strecke ab Bundesgrenze bis Bf Tønder. Betriebssprache ist dänisch.

Störungen an der Infrastruktur sind nach der Meldung an den zuständigen Fahrdienstleiter immer auch der Betriebsleitenden Stelle NEG zu melden.


- (11) Befehle werden vom zuständigen Fahrdienstleiter mit nachfolgendem Vordruck ausgestellt: **FV-NE §9 (1)**
408.2411
- Fdl Niebüll DB: auf Vordruck Anlage 10 FV-NE oder Vordruck nach 408.0411V01/408.2411V01 ausgestellt.
 - FC Esbjerg: auf Vordruck Blanket 1 bzw. Blanket 2 ausgestellt.

Befehle für Sperrfahrten innerhalb Deutschlands (insbesondere zur/von Awanst Süderlügum) werden auf Vordruck Anlage 10 FV-NE oder Vordruck nach 408.0411V01/408.2411V01 ausgestellt.

Befehle mit Bezug auf den TU ZMB werden auf Vordruck Anlage 10 FV-NE oder Vordruck nach 408.0411V01/408.2411V01 ausgestellt.

Blanket 1

banedanmark



Sikkerhedsblanket 1
Befehl 1

Uorden ved automatisk sikret overkørsel
Bahnübergang gestört


Overkørsel nr. i km.
Bahnübergang Nr in km.

mellem Rigsgrænsen og Tønder er i uorden.
Zwischen Landesgrenze und Bf. Tønder ist gestört.

Underskrift
Unterschrift _____

Blanket 2

banedanmark



Sikkerhedsblanket 2

Befehl 2

Midlertidig hastighedsnedsættelse
Langsamfahrsstelle

På grund af sporets tilstand er hastigheden nedsat til km/t
Wegen Gleisschaden ist der Vmax = Km/H

mellem Rigsgrænsen og Tønder
Zwischen Landesgrenze und Bf. Tønder

fra km til km
von Km. bis Km.

Standsignaler for hastighedsnedsættelse er opsat.
Die Langsamfahrsstelle ist mit Tafeln angezeigt.

Standsignaler for hastighedsnedsættelse er ikke opsat.
Die Langsamfahrsstelle ist nicht mit Tafeln angezeigt.

Underskrift
Unterschrift _____

Das Abkürzen der Namen der Betriebsstellen ist nicht zugelassen.

Verwendete Vordrucke sind bis zum Ablauf des folgenden Kalenderhalbjahres aufzubewahren.

- FV-NE §17 (1), (3)**
FV-NE §27 (3)
- (12) Sperrfahrten müssen vor der Einfahrt in die Awanst Süderlügum halten. Bei der Einfahrt ist auf Sicht zu fahren und davon auszugehen, dass das Gleis besetzt ist.
- FV-NE §17 (11)**
- (13) Bei völlig gestörter Verständigung zwischen den Fahrdienstleitungen dürfen keine Züge abgelassen werden.
- FV-NE §26**
- (14) Es wird unterschieden nach geplanten und unvorhergesehenen Gleissperrungen. Geplante Sperrungen von Gleisen der freien Strecke werden erforderlich
- zur Ausführung von Arbeiten;
 - zur Durchführung von Sendungen mit Lademaßüberschreitung „Dora“;
 - zur Bedienung der Awanst Süderlügum (siehe unten in den Regeln für Betriebsstellen).

Die Anordnungen zur Durchführung des Betriebes sind festgelegt in

- einer Bau- und Betriebsanweisung eines der Infrastrukturunternehmen oder
- einer Lü-Anordnung der DB InfraGO AG.

Unvorhergesehene Gleissperrungen werden erforderlich bei Unfällen, Betriebsstörungen sowie auf Antrag oder Anweisung von Personen, die

Regelbuch	Regelungen für bestimmte Bahnstrecken
Betriebliche Vorschriften für das Befahren der Strecke	NEG-I.7511Z01
Zusatzbestimmungen für die Grenzbetriebsstrecke Niebüll – Tønder (DK)	Seite 9 von 12

durch Sperren des Gleises gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehende Gefahr gesichert werden wollen.

- (15) Für die Durchführung von Sperrfahrten gelten die jeweiligen Bestimmungen der FV-NE sowie Richtlinie 408, sofern hier nichts anderes bestimmt ist. Die Regeln für die Bedienung der Awanst Süderlügum sind in der Regeln für die Betriebsstelle (s.u.) angegeben.
- Auf der Grenzbetriebsstrecke sind Arbeits- und Hilfszüge grundsätzlich als Sperrfahrten durchzuführen. Kleinwagenfahrten dürfen nur als Sperrfahrten verkehren.
- Sperrfahrten erhalten ihre Zugnummer gemäß Nummernkatalog.
- FV-NE §27**
408.2481
- (16) Die EVU legen fest, ob ein Fahrtbericht geführt wird.
- FV-NE §38**
- (17) Sind die im Zug vorhandenen Brems Hundertstel nicht mindestens so hoch wie die Mindestbrems Hundertstel, muss der Triebfahrzeugführer die Betriebsleitende Stelle der NEG verständigen und ihr die fehlenden und die im Zug vorhandenen Brems Hundertstel und die Bremsstellung des Zuges bekannt geben.
- Die Betriebsleitende Stelle der NEG gibt mit Fahrplan-Mitteilung Weisung für die Streckenabschnitte, auf denen Brems Hundertstel fehlen.
- FV-NE §41 (2)**
408.2721 4
- (18) Bedarfsaufenthalte: Am Hp Uphusum wird der Haltewunsch mit einem blauen LED-Blinklicht am Ne 6 – Haltepunkttafel – angekündigt. Das Signal Ne 5 – Haltetafel – signalisiert den Haltewunsch gemäß 301.1401 5 (6) mit weiß blinkendem „H“.
- FV-NE §46 (5)**
301.1401 6
408.2304A01 7 (3) b)
- (19) Wird von einem Zug Hilfe angefordert, treffen die Fdl die nach den Bestimmungen Ihres EIU erforderlichen Maßnahmen zur Hilfeleistung, unabhängig davon, ob die Hilfe auf der Grenzbetriebsstrecke im Bereich der DB, der NEG oder der Banedanmark benötigt wird.
- FV-NE §47 (2)**
408.3682 2
- (20) Für das Sichern von Bahnübergängen gilt Richtlinie 408.2671 anstatt FV-NE §48 (2), (3) und (4).
- FV-NE §48 (2)-(4)**
408.2671
- (21) Erhält der Triebfahrzeugführer eine PZB-Zwangsbremung an einem Orientierungszeichen „PZB 2000 Hz“ oder eine ATC-Zwangsbremung an einem Orientierungszeichen „ATC Balise“ muss er sofort anhalten und den Fahrdienstleiter Niebüll DB verständigen.
- Für die Weiterfahrt erteilt der Fahrdienstleiter Befehl 2. Wenn der Zug zurücksetzen muss, gelten die Regeln in 408.2572.
- Sofern eine Störung am TU ZMB festgestellt wird, erteilt der Fahrdienstleiter bis zur Entstörung allen Zügen Befehl 12, Grund 34 und Befehl 12.4.
- FV-NE §48 (5)-(6)**
408.2531 (1) n)
408.2651 3
- (22) Störungen am Zugbeeinflussungssystem (ATC oder PZB) sind vom Triebfahrzeugführer wie folgt zu melden:
- im Bf Niebüll DB dem Fdl DB InfraGO AG und dem Fdl NEG
 - zwischen Bf Niebüll DB und einschließlich Bundesgrenze dem Fdl NEG
 - zwischen Bundesgrenze und einschließlich Bf Tønder dem FC Esbjerg
- FV-NE §48 (7)**
408.2651 1

Regelbuch	Regelungen für bestimmte Bahnstrecken
Betriebliche Vorschriften für das Befahren der Strecke	NEG-I.7511Z01
Zusatzbestimmungen für die Grenzbetriebsstrecke Niebüll – Tønder (DK)	Seite 10 von 12

FV-NE Anlage 9
481.0205Z02 1 (5)

(23) GSM-R ist wie folgt zu nutzen:

von	bis	System	Umschaltpunkt
Bf Niebüll	km 162,863 Esig G	GSM-R D	km 162,863 Esig G
km 162,832	km 175,920 Bundesgrenze	GSM-R DK	
km 67,90 Bundesgrenze	Bf Tønder	GSM-R DK	km 175,920 (D) km 67,90 (DK) Bundesgrenze

Der Fdl Niebüll Nf ist aus GSM-R DK erreichbar über die in den Angaben für das Streckenbuch der DB InfraGO AG Region Nord für den Bf Niebüll veröffentlichten Rufnummer mit Vorwahl 900-049 (nachrichtlich:900-049-71025802).

Die erforderliche Umschaltung zwischen den GSM-R Netzen „D“ und „DK“ ist streckenseitig durch Orientierungszeichen angezeigt.

Bei Ausfall GSM-R ist die Verständigung über Mobiltelefon zugelassen.

ATC- Instruks
Ril 483

(24) Abweichende Regelungen von ATC-Instruks, Kapitel 5.6.1-5.6.4

Die dänische Zugsicherungstechnik greift systembedingt viel tiefer in die Fahrzeugtechnik ein als die Verfahrensweise nach RIL 483. Daher gelten abweichend von den Kapiteln 5.6.1 – 5.6.4 des dänischen Regelwerks in den beiden nachstehenden Situationen folgende Regelungen:

1. Bei Ausfall einer Balise z.B. einer technischen BÜ-Sicherung und Signalanzeige BÜ 0 kann im Einzelfall der ATC-Fehlercode „808“ gemäß ATC-Instruks Kapitel 5.6.1 angezeigt werden. Der Fehler löst eine Zwangsbremmung aus. Nach einer Zwangsbremmung ist
 - a. nach 408.2671 zu verfahren,
 - b. die NEG-(BÜ/LST)-Bereitschaft zu verständigen,
 - c. nach den Regeln des EVU ans EVU zu melden
 - d. das Fahrzeug noch mit den vorherigen Daten wie Geschwindigkeit, Zugnummer und Bremsangaben versorgt.
2. Bei Ausfall aufeinanderfolgender Balisen z.B. an technischen BÜ-Sicherungen mit Signalanzeige BÜ 0 kann der ATC-Fehlercode „818“ gemäß ATC-Instruks Kapitel 5.6.1 angezeigt werden. Der Fehler löst eine Zwangsbremmung aus. Nach einer Zwangsbremmung ist
 - a. nach 408.2671 zu verfahren,
 - b. die neg-(BÜ/LST)-Bereitschaft zu verständigen,
 - c. nach den Regeln des EVU ans EVU zu melden
 - d. das Fahrzeug-ATC-Gerät unter Eingabe der notwendigen Daten aufzurüsten. Eine Festsetzung der Geschwindigkeitsinformation („Y“) erfolgt an der nächsten Balise. Bis dahin Fahrt mit ATC-Grundgeschwindigkeit V=40 km/h.

Regelbuch	Regelungen für bestimmte Bahnstrecken
Betriebliche Vorschriften für das Befahren der Strecke	NEG-I.7511Z01
Zusatzbestimmungen für die Grenzbetriebsstrecke Niebüll – Tønder (DK)	Seite 11 von 12

5 Angaben der NEG für das Streckenbuch – Regeln für die Betriebsstellen

(1) Regeln für den Bf Niebüll

☎ (900-049) 71025802

Bf Niebüll

Die folgenden Regeln gelten zusätzlich zu den von der DB InfraGO AG veröffentlichten „Angaben zum Streckenbuch“.

408.2101 2 (1)

Umschaltung ATC-PZB bzw. PZB-ATC darf nur im Stand in Gleis 4 erfolgen. Asig P4 ist mit einer dauer-aktiven STOP-Balise 250 m vor dem Signalstandort ausgestattet. Für die Umschaltung ist ein Betriebshalt oder Verkehrshalt anzumelden.

483.0101A01

Esig G, Evsig g und Asig N4 sind zusätzlich zur PZB mit ATC-Gleiskoppelspulen ausgestattet. Sie können die Fahrtbegriffe

- „Hp2“ = Fahrt = „YY“-Führerraumanzeige (VZiel = 40 km/h) und
- „Hp0“ = Stop = Anzeige Bremsweg bzw. Entfernung bis zum Gefahrpunkt (bei Überschreitung der Überwachungsgeschwindigkeit erfolgt eine Zwangsbremung)

an das Fahrzeug übermitteln.

Hinter Weiche 60 im Bahnhof Niebüll liegt eine Y-Balise für V=80 und eine STOP-Balise.

Für den TU ZMB sind in km 162,318 (DB) ein 2.000 Hz PZB-Magnet und in km 162,319 eine ATC-Stop-Balise mit einem gemeinsamen Orientierungszeichen „PZB 2000 Hz“ verbaut.

TU ZMB

301.9001 16 (2) b)

(2) Regeln für die Awanst und Hst Süderlügum

☎ (900-049) 71025802

Awanst Süderlügum

Maßgebende Neigung von km 170,2 bis 172,8:

FV-NE §1 (3)

408.2101 2 (2) a)

Gleisangabe	Maßgebende Neigung in ‰
Streckengleis aus Ri Niebüll bis W1	4,7 fällt Ri. Tønder
Gleis 1 zw. W1 und W4	1,4 fällt Ri. Tønder
Gleis 2 zw. W1 und W4	1,5 fällt Ri. Tønder
Gleis 3	5,0 fällt Ri. Niebüll
Streckengleis ab W4 Ri. Tønder	4,8 fällt Ri. Tønder

Fahrzeuge sind gemäß VDV-Schrift 757 / Ril 915.01 gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern.

Sperrfahrten müssen vor der Einfahrt in die Awanst Süderlügum halten. Bei der Einfahrt ist auf Sicht zu fahren und davon auszugehen, dass das Gleis besetzt ist.

FV-NE §17 (1)

FV-NE §27 (3)

Die Durchführung einer Sperrfahrt darf nur mit Zustimmung des zuständigen Fahrdienstleiters erfolgen.

FV-NE §27 (5)

Fahrten, die in die Awanst Süderlügum fahren und von dort direkt wieder zurückkehren, sind als Sperrfahrt anzumelden und fahren auf einer Zugnummer hin und zurück.

FV-NE §27 (12)

Bedienungsanweisung

Fahrten, die in der Awanst Süderlügum enden und dort Zugfahrten passieren lassen, sind als Sperrfahrten anzumelden. Für die Rückfahrt ist eine neue Sperrfahrt anzumelden.

Für die Bedienung der Awanst Süderlügum ist der Weichenschlüssel vor der Abfahrt der Sperrfahrt beim Fdl Niebüll abzuholen und nach Abschluss der Sperrfahrt/en auch wieder abzugeben.

Regelbuch	Regelungen für bestimmte Bahnstrecken
Betriebliche Vorschriften für das Befahren der Strecke	NEG-I.7511Z01
Zusatzbestimmungen für die Grenzbetriebsstrecke Niebüll – Tønder (DK)	Seite 12 von 12

Das Ende der Sperrfahrt nach Süderlügum Awanst ist dem Fdl Niebüll zu melden, wenn die Weichen in Süderlügum in Grundstellung verschlossen sind und der Zug in Gleis 2 grenzzeichenfrei abgestellt ist, mit dem Wortlaut „Gleis 1 frei, Weichen in Grundstellung verschlossen und Schlüssel am Mann“.

Für die Rückfahrt ist die mündliche Zustimmung zur Bedienung der Weichen beim Fdl Niebüll einzuholen.

Nach Abfahrt der Sperrfahrt ist dem Fdl Niebüll zu melden, dass die Weichen in Grundstellung verschlossen und Schlüssel am Mann sind.

FV-NE §53 (13)

Das Rangieren (Verschieben) mit Menschenkraft oder Tieren ist unzulässig. Schienenfahrzeuge dürfen unter folgenden Bedingungen in Gleis 2 mit nicht schienengebundenen Fahrzeugen verschoben werden:

- Alle Gleissperren sind in aufliegender Stellung verschlossen und
- an den Gleisenden, ca. 6 m vor der jeweiligen Gleissperre, steht ein mit einer Handbremse gebremster und mit Hemmschuh gesicherter Waggon / Triebfahrzeug und
- das rangierende EVU stellt die Einhaltung des Arbeits- und Unfallschutzes sicher.

Ladearbeiten durchführen

Bei Kran- oder Baggerentladungen ist der Schwenkbereich auf das Gleis 2 einzuschränken. Ist dieses nicht möglich, dürfen die Ladearbeiten nur bei gesperrter Strecke (Beta) durchgeführt werden.

FV-NE §58 (5), (7) 408.4831

Für das Sichern gegen unbeabsichtigte Bewegung sind keine Erleichterungen zugelassen.

Sicherungsmaßnahmen sind nach VDV-Schrift 757, Ril 915.0101 9 zu treffen.

FV-NE §60 408.2488

Zugfahrten dürfen nicht ohne Halt in Rangierfahrten übergehen. Rangierfahrten dürfen nicht ohne Halt in Sperrfahrten übergehen.

Bf Tøndern

(3) Regeln für den Bf Tøndern (özF Esbjerg) ☎ (900-045) 8199 1252

Für den Bf Tøndern gelten die von Banedanmark veröffentlichten Regeln.

TU ZMB 301.9001 16 (2) b)

Für den TU ZMB sind am Asig U ein 2.000 Hz PZB-Magnet mit Orientierungszeichen „PZB 2000 Hz“ und eine ATC-Stop-Balise verbaut.

Ω